

OTDK-dolgozat

Bakonyi Zoltán

Drabant Gergő

2013.

Miként lehet versenyképesebb a vasúti áruszállítás?

How can the railway freight be more competitive?

Kézirat leadása: 2012.03.15.

Rezümé

Bár mind a hazai, mind a közösségi fejlesztéspolitikai állásfoglalások a vasúti áruszállítást priorizálják, a gyakorlatban azonban a szállítási módokat tekintve jelentős hátrányban van a közúti áruszállítással szemben. Dolgozatunkban egyrészt bemutatjuk, hogy jelenleg miért van versenyhátrányban a vasúti áruszállítás, illetve versenyt nem korlátozó megoldási javaslatokat keresünk a helyzet javítására.

Dolgozatunk központi eleme, hogy a fogyasztói elvárásokból (ár-érték arány, biztonság, eljutási idő, komplex szolgáltatás) kiindulva határozzuk meg a versenyképesség szempontjából fejlesztendő pontokat. Mivel a versenyképességet egy dinamikus modellben szeretnénk elemezni, ezért nem csak az adott két iparágat, de azok legfontosabb kapcsolódó szektorait (energetika, járművek és infrastruktúra) is elemezzük a versenyképesség és szabályozás oldaláról.

Elemzésünk eredményeként megállapítjuk, nemcsak hogy kevésbé versenyképes a vasúti áruszállítás a közúthoz képest, de a vasút beszállítói iparágai sem elég versenyképesek, sőt sem a verseny sem a szabályzás nem ösztönzi őket jelentősebb fejlesztésre.

Dolgozatunk végén tíz fejlesztési javaslatot fogalmazunk meg, melynek segítségével a vasúti áruszállítás (kapcsolódó iparágai segítségével) magasabb szinten lenne képes kielégíteni a fogyasztói igényeket. E javaslatokat a megvalósíthatóság realitása szerint három csoportba osztottuk. Rövidtávon a hatékonyabb menetrend-szerkesztéssel és a használat-arányos útdíj bevezetésében látunk fejlesztési lehetőséget. Középtávon pedig az infrastruktúra átláthatóbb finanszírozásával és szolgáltatásának egyszerűbb árazásával, valamint az áruk nyomon követésének fejlesztésével érhetnénk el javulást.

Dolgozatunkban mind szakirodalmi, mind empirikus szekunder adatokat, valamint három iparági szakértővel készített interjút használunk fel.

Tartalomjegyzék

Bevezetés.....	1
A versenyképesség megközelítése	2
Problémafelvetés	4
Az áruszállítás elméleti háttere	4
A magyarországi áruszállítás mértéke és arányai.....	5
A fejlesztéspolitika állásfoglalása	8
Kutatási kérdés megfogalmazása	9
Fogyasztói elvárások	10
Vasút vs. Közút	11
Vasút.....	11
Közút	13
Összehasonlítás és kitekintés	14
Multiszektorális elemzés	14
Elemzési keret	15
A vasút kiszolgáló iparágai	15
Energetika.....	15
Járművek	16
Infrastruktúra	17
A közút kiszolgáló iparágai.....	18
Energetika.....	18
Járművek	19
Infrastruktúra	19
Következtetések	22
Javaslatok	22
Ötletek	23
Ár és árazás	23
Áruejútási idő	24
Biztonság.....	25
Komplexebb szolgáltatások.....	25
Megvalósíthatóság.....	25
Összefoglalás.....	26
Hivatkozások	28
Melléklet.....	31
Interjú Gecse Gergellyel.....	31
Interjú Márta Gáborral	36
Interjú Néman Zoltánnal	41

Bevezetés

Dolgozatunkban a vasúti áruszállítás versenyképességét elemezzük. Fő fókuszunk annak megértése, hogy miért lehet kevésbé versenyképes a közúti áruszállítással szemben, illetve miként lehet ezen javítani.

Az elemzésünk megkezdése előtt fontosnak tartjuk az elemzésünket befolyásoló alapállásunk ex ante közlését.

1. *Vasút szemszöge.* Dolgozatunkban a közúti és vasúti áruszállítás versenyképességét hasonlítjuk össze, ám fő fókuszunk végig vasúti lesz. Amint azt később bővebben bemutatjuk, a vasúti közlekedés és áruszállítás alacsony környezetterhelése és energiafogyasztása miatt, azt több országos és nemzetközi fejlesztéspolitika is priorizálja. Munkánk során ennek okát, indokoltságát, további lehetőséget vizsgáljuk, a hazai gazdasági környezetben értelmezve.
2. *Fejlesztéspolitikai fókusz.* Dolgozatunk mind bevezetésében, mind kitekintésében fejlesztéspolitikai állásfoglalásokat tartalmaz. Vizsgálatunkban a profitorientált piaci szereplők szempontjait vesszük figyelembe, majd ennek eredményeit csatoljuk vissza a gazdaságpolitikai állásfoglalások szintjére.
3. *Piacpárti alapállás.* Fontosnak tartjuk kiemelni, hogy e dolgozat szerzői a szabályozott keretek között működő piacgazdaság hívei. Célunk olyan megoldások keresése, melyek nem korlátozzák a piaci versenyt, illetve a piaci szereplők számára gazdaságilag elfogadhatóak.

Problémafelvetés fejezetünkben azonosítjuk, melyek a fejlesztéspolitika feszültségeik, mi a különbség célkitűzések és a valóság között ezen a téren. Ezek után áttekintjük, hogy milyen versenyképességi különbség van a vasúti és a közúti áruszállítás között, kitérve azok jellemzőire, iparági struktúrájára és versenyére. Dolgozatunk két szempontból kínál új megközelítést. Egyrészt elemzéseink végén szeretnénk megvalósítási javaslatokat megfogalmazni, másrészt a versenyképességet dinamikusan definiáljuk. A vasúti és közúti áruszállítás versenyképességének elemzését tovább folytatjuk legfontosabb kapcsolódó iparágak mentén így egy multiszektorális elemzés keretein belül vizsgáljuk alapkérdésünk. A végső összegzés előtt javaslatokat fogalmazunk meg, melyek megvalósíthatóságát is elemezzük.

Dolgozatunkban nagyban támaszkodunk szekunder elméleti és empirikus kutatásokra, melyeket kiegészítünk három iparági szakértővel készített interjúkkal. Az állam oldaláról Gecse Gergellyel (NeFMi), a vasúti áruszállítás oldaláról Márta Gáborral (GySEV), a

szállítmányozók oldaláról pedig Néman Zoltánnal (MLBKT) készítettünk interjúkat, melyeket mellékletként közlünk.

Összességében dolgozatunkban arra keressük a választ, hogy miként lehet versenyképesebb a vasúti áruszállítás.

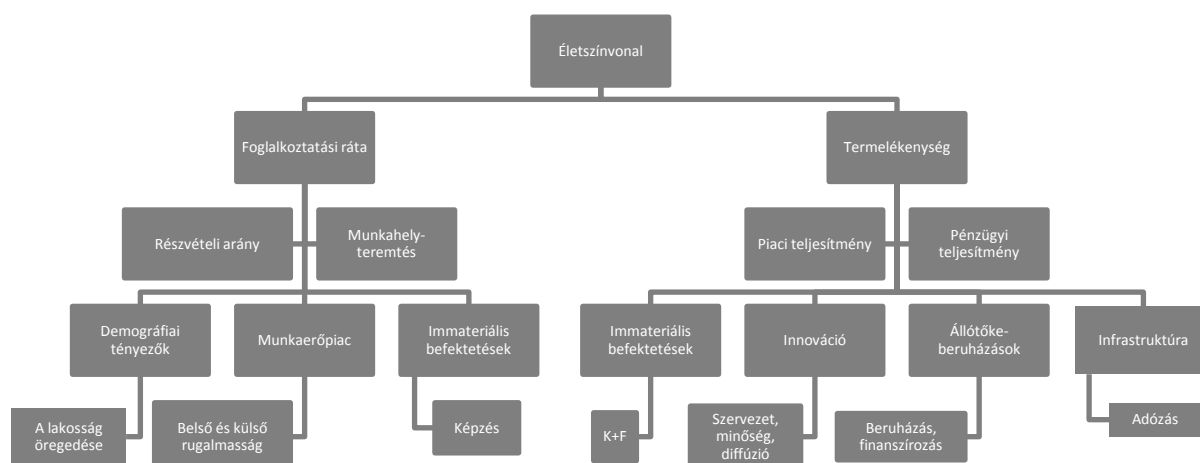
A versenyképesség megközelítése

A versenyképesség definícióját több, különböző szinten is megragadhatjuk. Mikro szinten akkor rendelkezik egy vállalat versenyképességgel, ha a társadalmi felelősség normáinak betartása mellett fenntarthatóan képes olyan termékeket kínálni a fogyasztóknak, amelyeket azok a versenytársak termékeinél inkább hajlandók a vállalat számára nyereséget biztosító feltételek mellett megfizetni [Chikán-Czakó-Lesi, 2006].

Hasonlóképp fogalmazhatjuk meg a versenyképességet nemzetgazdasági szinten. Tartalma, hogy egy nemzetgazdaság úgy képes létrehozni, felhasználni, illetve a globális verseny keretei között értékesíteni termékeket, hogy közben saját termelési tényezőinek hozadéka, s ezzel párhuzamosan állampolgárainak jóléte fenntartható módon növekszik [Chikán-Czakó-Lesi, 2006].

Porter [1998] megfogalmazása szerint az iparági verseny növeli a nemzetgazdaság versenyképességét. Ennek alapja, hogy egyre fejlettebbek iparági versenyjellemzők, úgymint a vállalati verseny és stratégia kontextusa, a támogató és kapcsolódó iparágak, a tényezőellátottság és a keresleti tényezők állapota. A tényezők fejlődésének hatására az egész nemzetgazdaság versenyképessége növekedhet.

Hasonló logikával vezethetjük le az Európai Unió versenyképességi politikáját is. Az EU gazdaságpolitikai koncepciója alapján a nemzetgazdasági versenyképesség az életszínvonal növelésének eszköze. Az EU versenyképesség piramisa (1. ábra) [EC-t idézi Chikán – Czakó, 2003] két fő tényezőt azonosít, mint a versenyképességet közvetlenül növelő faktorok, ezek a termelékenység és a foglalkoztatási ráta. A foglalkoztatási rátára hat a munkahelyteremtés, valamint a népesség részvételi aránya. Ezt javíthatják a demográfiai jellemzők, a munkaerőpiac rugalmassága, valamint a képzésekre fordított immateriális befektetések. A termelékenységet a vállalatok pénzügyi, valamint piaci teljesítménye befolyásolja. E tényezők fejlettségéhez a kutatás-fejlesztés természetű immateriális befektetések, a vállalati innovációs tevékenységek, az állótőke beruházások nagysága, valamint az adózáson keresztül az infrastrukturális fejlesztések járulhatnak hozzá. Az egyes altényezők fejlesztése hozzájárul a versenyképesség és ezáltal az életszínvonal növekedéséhez.



1. ábra Az Európai Unió versenyképességi piramisa

Forrás: EC-t idézi Chikán - Czakó, 2003

Dolgozatunkban azt vizsgáljuk, hogy miként lehet versenyképesebb a vasúti áruszállítás, melynek elemzéséhez saját modellt alkalmazunk. Modellünk három jellemzővel bír:

- a versenyképességet a verseny oldaláról közelíti meg,
- multiszektorális megközelítéssel bír és
- külön elemzi a szabályzás kérdését.

Verseny és versenyképesség. Vizsgálataink elején alapvetésnek fogadtuk el azt a hazai és EU-s fejlesztéspolitikai állásfoglalást, miszerint a vasúti áruszállítás arányának növelése hozzájárul a fenntartható fejlődés eléréséhez. Másrészt elfogadjuk azt is, hogy a fejlesztés- és gazdaságpolitikák legfőbb céljának a jólét növelése kell, hogy legyen, ezért végig piacpárti megközelítést fogunk alkalmazni. Ezek alapján a fenntarthatóság célját csak úgy tartjuk hosszútávon is megvalósíthatónak, ha az a piaczgazdasági verseny keretein belül valósul meg. Így kizárólag olyan megoldási javaslatokat tartunk elfogadhatónak, melyek úgy növelik a vasúti áruszállítás versenyképességét, hogy közben a nemzetgazdaság versenyképessége nem csökken.

Multiszektorális megközelítés. Mint azt már korábban is kiemeltük Porter [1998] versenyképességi megközelítése több altényezőt is kiemel. Ezek alapján fontosnak tartjuk azt, hogy ne csak az adott fogyasztói igényért versenyző két iparág, a vasút és közút szektorát elemezzük, hanem tovább menve, ezek kapcsolódó iparágait is, mivel ez nagyban befolyásolhatja versenyképességüket. Természetesen mindvégig a vasúti áruszállítás versenyképességét kutatjuk, ez segít abban, hogy az elemzési kör kitégítésével ne módosuljon

vizsgálati fókuszunk. Mivel a beszállító és kapcsolódó iparágak száma óriási, ezért kizárólag a legjelentősebbekre szorítkozunk, ezek az energetika, a járművek, valamint az infrastruktúra lesznek¹.

Szabályozás. Egy nemzetgazdaság versenyképességét nagyban befolyásolja az adott ország versenypolitikai szabályozása [Chikán, 2011]. Fontos azonban itt is megemlíteni, hogy a szabályzás és gazdaságpolitika legfőbb céljának a fogyasztói érték növelésének kell lennie [GVH-t idézi Chikán 2011]. Ezáltal fontosnak tartjuk, hogy minden vizsgálati körünkbe vont iparágnál szabályozási szempontokat is figyelembe vegyünk, természetesen ismét a vasúti áruszállítás szempontjából fontos elemeket.

Problémafelvetés

Problémafelvetés fejezetünkben definiáljuk kutatási kérdésünket és az ahhoz szükséges módszertant. Az áruszállítás alapvető fogalmi készletének definiálása után a magyarországi áruszállítás egyes aspektusait mutatjuk be. Ide tartozik egyrészt az összes áruszállítás mennyiségi alakulása, valamint azon belül a közút és vasút arányának megoszlása. Ezek után röviden bemutatjuk azokat a magyarországi, illetve Európai Unió fejlesztéspolitikai célkitűzéseket, melyek a vasúti áruszállítás szerepével foglalkoznak. A fejezet végén megfogalmazzuk kutatási hipotézisünket.

Az áruszállítás elméleti háttere

A következőkben definiáljuk a szállítás és szállítmányozás fogalmait, elhelyezve az anyagáramlás folyamataiban, illetve bemutatjuk annak releváns formáit is. *„Az áruszállítás során anyagok, termékek (általános megfogalmazásban áruk) térbeli áthelyezése, feladóhelyről rendeltetési helyre juttatása valósul meg”* [Szegedi-Prezenszki, 2005, p. 117.].

Az áruszállításnak számos formáját különböztethetjük meg. Nem csak az eszközökben lehet eltérés, hanem a logisztikai szolgáltató hozzáadott értékben. Habár a köznyelvben a fuvarozó és a szállítmányozó szó szinonimaként használatos, dolgozatunkban más meghatározást alkalmazunk. *„A fuvarozó a fuvarozási szerződés keretében arra vállalkozik, hogy az árut a meghatározott feladási helyről a meghatározott rendeltetési helyre továbbítja, díj ellenében”* [Halászné, 1998, p. 114.], a szállítmányozó ezzel ellentétben komplexebb feladatok ellátására is hivatott. Halászné definíciója szerint: *„A szállítmányozó a szállítmányozói szerződés keretében saját nevében, megbízója számlájára vállalja, hogy megszervezi a szerződésben vállalatutastításoknak megfelelően az áru továbbítását, kiválasztja az ahhoz szükséges vállalkozókat, megkötöti a szükséges fuvarozási és egyéb szerződéseket,*

¹ Ezek elemzésére a dolgozat második felében kerül sor.

valamint ellátja az árutovábbításhoz kapcsolódó egyéb teendőket” [Halászné, 1998, p. 109.]. A későbbiekben, a könnyebb érthetőség érdekében az áruszállítás fogalmát alkalmazzuk a fenti jelenségek összefoglaló leírására.

A áruszállítási piac egy dinamikusan változó, 2011-es adatok alapján egy keresletvezérelt szolgáltató iparág. Az egyes szegmensekben eltérő mértékű versennyel, méretükben és számosságukban jelentősen diverz szereplőkkel [GKI, 2010a]. A verseny kontextusát, a megbízók alkuerejét jól mutatja a következő idézet: *„megbízók komplex szolgáltatásokat várnak el, amihez azonban elengedhetetlen a (relatív) nagy vállalati méret”* [GKI, 2010a, p. 1.]. Ebből fakadóan látszik, hogy a szolgáltató szektorokban megszokott megbízói alkuerő mellett hatalmas a méretbeli különbségekből fakadó versenyképességi eltérés. A későbbiekben gyakran használt fogalom az árutonna-kilométer, mely esetén, konzisztens módon a KSH által megfogalmazott definíciót alkalmazzuk: „egy tonna tömegű áru egy kilométer távolságra való elszállításaként” definiálja [ksh.hu, 2009].

A magyarországi áruszállítás mértéke és arányai

A bruttó hazai termékhez (GDP) való közvetlen hozzájárulást tekintve, a szállítás és raktározás egyike a legjelentősebb magyarországi ágazatoknak, 2010-ben a GDP 5,7 %-át termelte [ksh.hu, 2011a]. Ez természetesen kiegészül a többi szektornak nyújtott szállítmányozási szolgáltatással, mely multiplikátor hatásként szintén hozzájárul a GDP növeléséhez [ÚSZT 2011]. Ezek alapján fontosnak tartjuk a **magyarországi áruszállítási szektor** vizsgálatát.

A Központi Statisztikai Hivatal (KSH) adatait felhasználva, [ksh.hu, 2011b, 2011c] az 2. ábrán tekinthetjük át az ágazat teljesítményét. A táblázat 2002-től 2010-ig mutatja az összes szállított áruk mennyiségét tömegben és árutonna-kilométerben.

Év	Összes szállított áruk tömege, (1000 t)	Ebből nemzetközi forgalom, (%)	Összes árutonna-kilométer, (millió)	Ebből nemzetközi forgalom, (%)
2002	293 845	19,10%	30 959	56,67%
2003	291 227	20,69%	32 614	59,45%
2004	297 581	23,38%	36 716	62,71%
2005	314 032	24,14%	41 993	66,59%
2006	338 642	25,18%	48 426	69,18%
2007	331 518	28,26%	53 912	71,01%
2008	343 954	26,83%	53 522	71,05%
2009	303 079	26,56%	50 154	71,20%
2010	280 020	31,92%	50 565	72,97%

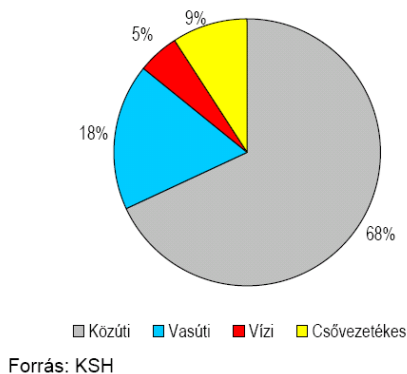
2. ábra Magyarországi áruszállítás teljesítménye (2002-2010)

Forrás: Saját koncepció, felhasználva a ksh.hu [2011b] „Áruszállítás összesen” és a ksh.hu [2011c] „Nemzetközi áruszállítás” adatsorait.

Az összes szállított árutömeget tekintve 2003-tól 2006-ig stabil növekedést, majd a 2008-as gazdasági válságot követve erős visszaesést tapasztalhatunk. Árutonna-kilométert szempontjából 2002-től 2007-ig erős növekedést (2006-ig még a növekedés üteme is gyorsult), majd a tömegben kifejezett adathoz hasonlóan 2008-ban csökkenést láthatunk. 2010-ben az összes szállított áruk tömege közel 280 millió tonna volt, mindez árutonna-kilométerben kifejezve pedig 50,6 millió [ksh.hu, 2011b].

Ezek alapján belátható, hogy napjainkban **Magyarország számára az áruszállítás kiemelkedően fontos nemzetgazdasági szempontból.**

A szállítási módok megoszlása az áruszállítási teljesítmények nagysága szerint
2010 II. negyedévében



3. ábra Áruszállítási módok megoszlása az áruszállítási teljesítmények nagysága szerint 2010-ben

Forrás: ksh-t idézi GKI, [2010b, p. 16] Magyarországi szállítási, szállítmányozási és logisztikai piac elemzése

A KSH adatai szerint 2010-ben az áruszállítást tekintve Magyarországon mind szállított tömeget, mind árutonna-kilométert tekintve, a közúti és vasúti közlekedés játszotta a legnagyobb szerepet (3. ábra). Összességében, ahogyan az ábráról leolvasható az összes szállított áruk 68%-a közúton, míg 18 %-a vasúton közlekedik [GKI, 2010b, p. 16]. A vízi- és csővezeték szállítás együttesen kevesebb részaránnyal bír, mint a második helyen álló vasúti szállítás. Belátható tehát a jelentős **a közút és a vasút** túlsúlya a magyarországi áruszállításban, így a **továbbiakban kizárólag e két szállítási módot vizsgáljuk.**

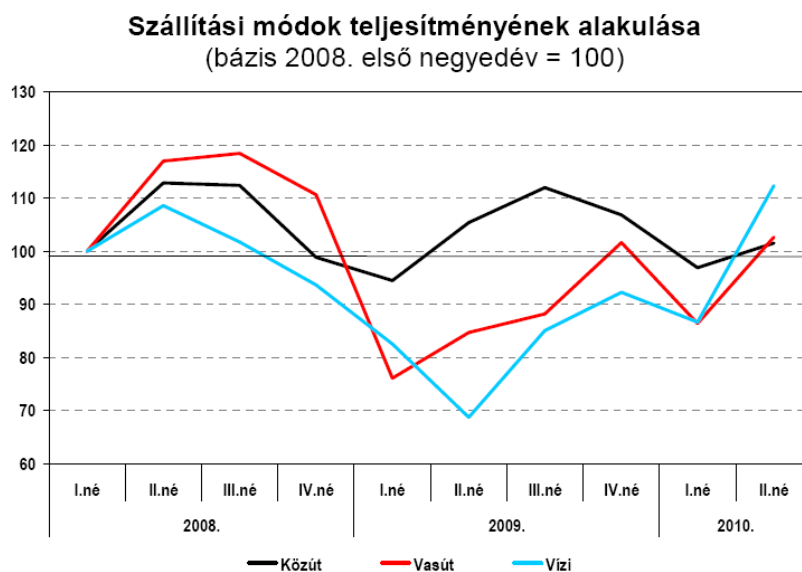
A 4. ábra adatain jól látható, hogy a vasút fokozatosan teret veszít a szállítandó árutömegéből. Ezzel párhuzamos fő trend, hogy relatív stagnál az árutonna-kilométer, amiből beláthatjuk, hogy a vasúti áruszállítás tonnában kevesebb, de messzebbre szállít (38% illetve 32%), árutonna-kilométert tekintve a közút számára jelentős a fölény (rendre 20% és 61%) [ksh.hu, 2011c].

Év	Szállított áruk tömege, ezer tonna	Ebből				Ártonna-kilométer, millió	Ebből			
		vasúti		közúti			vasúti		közúti	
2001	207 043	50 117	24%	129 935	63%	26 241	7 731	29%	12 500	48%
2002	293 845	50 370	17%	217 099	74%	30 959	7 752	25%	17 143	55%
2003	291 227	50 612	17%	214 390	74%	32 614	8 109	25%	18 199	56%
2004	297 581	51 726	17%	213 339	72%	36 716	8 749	24%	20 598	56%
2005	314 032	50 850	16%	228 935	73%	41 993	9 090	22%	25 138	60%
2006	338 642	54 705	16%	250 801	74%	48 426	10 167	21%	30 495	63%
2007	331 518	53 983	16%	243 299	73%	53 912	10 137	19%	35 804	66%
2008	343 954	51 542	15%	258 380	75%	53 522	9 874	18%	35 743	67%
2009	303 079	42 277	14%	229 809	76%	50 154	7 673	15%	35 373	71%
2010	280 020	45 794	16%	199 848	71%	50 565	8 809	17%	33 721	67%

4. ábra A vasút és közút részesedése az összes magyarországi áruszállításból (2001-2010)

Forrás: Saját koncepció, felhasználva a ksh.hu [2010a] „Áruszállítás összesen” adatsorát.

További elemzésünket is a Központi Statisztikai Hivatal [ksh.hu, 2010a] adataira alapozzuk. A táblázat 2001-től 2010-ig mutatja a magyarországi vasúti és közúti áruszállítás mennyiségét az összes szállított mennyiséghez viszonyítva. Az időbeli változást vizsgálva megállapíthatjuk, hogy a magyarországi áruszállítás vasút részaránya 2001 óta folyamatosan alacsony szinten stagnál. A szállított ártonna-kilométert tekintve már 2001-ben is a közút játszotta a jelentősebb szerepet, igaz csak 19%-kal. 2010-re a vasút ártonnában számított helyzete közel azonos maradt a 10 évvel korábbihoz, ártonna-kilométerben azonban jelentősen romlott a helyzete. Az évtized végére a szállított áruk ártonna-kilométerben 67% közúton, míg csupán 17% közlekedett kötött pályán.



Forrás: KSH

5. ábra Szállítási módok teljesítményének alakulása

Forrás: ksh-t idézi GKI, p. 16 [2010b] Magyarországi szállítási, szállítmányozási és logisztikai piac elemzése

A szállított árutömeg és árutonna-kilométer változásának mértékét vizsgálva (5. ábra) megállapíthatjuk, hogy az összes szállítási mód esetében az elmúlt évek válságának a vasúti áruszállítás a legnagyobb vesztese, növekedésben nem képes közúti-és vízi szállítással tartani a versenyt.

A fentiek tükrében megvizsgáltuk hazai adatok alapján, hogy a két legjelentősebb áruszállítási mód közül **a vasút szignifikánsan alulteljesít a közúttal szemben**, mind jelenlegi arányt tekintve, mind a növekedési ütem szempontjából.

A fejlesztéspolitika állásfoglalása

A következőkben röviden bemutatjuk a vasutat és közutat érintő fejlesztéspolitikai állásfoglalásokat mind közösségi-, mind országos szinten, majd ezt alapul véve a vasúti áruszállítás jelenlegi szerepét vizsgáljuk.

Az Európai Unió 2020-as stratégiájának öt fő célja közül az egyik a klímaváltozás és energia témaköre [European Commision, 2011a]. Ezen belül a fő prioritások az üvegházhatású gázok 1990-es szintű kibocsájtásának 20%-os csökkentése, a megújuló energiaforrások összes fogyasztásnak 20%-ra való növelése, valamint az energiafelhasználás hatékonyságának 20%-os növekedése [u.o.]. Ez a terület közvetve és közvetlenül is csatlakozik a közlekedés-fejlesztési tervekhez, hiszen a szállítási szektor egyrészt jelentős energiafogyasztó, másrészt károsanyag-kibocsájtó is.

Az adatok szempontjából az európai közlekedési szektor felelős a Közösség összes üvegházhatású gáz-kibocsájtásának egynegyedéért [EEA-t idézi European Commision,

2011b]. Fontos kiemelni az energiafelhasználás oldaláról, hogy az európai közlekedési szektor közel 96%-ban olajszármazékokat használ, mely tovább erősíti a Közösség energiafüggőségét [Statistical Pocketbook-ot idézi European Commission, 2011b]. A közlekedési gázkibocsátás 0,7%-át a vasúti közlekedés okozta, a közút viszont a teljes mennyiség 71,3%-át [EEA-t idézi European Commission, 2011b].

Ezek alapján könnyű belátni, hogy az Európai Unió miért támogatja a vasúti közlekedést, melynek szabályozási oldalát a Fehér Könyv [European Commission, 2007] tartalmazza. Látni kell azonban, hogy a közúti áruszállítás is jelentős lépéseket tesz az egységnyi árutonna-kilométerre jutó káros anyag kibocsátás redukálására. Ennek egyik legjobb példája a giga-linernek nevezett [Gecse, 2012] járműszerelvénnyel, mely megnövelt térfogattal releváns válasz lehet a vasúti áruszállítás fentebb megnevezett előnyére. Az Európai Unió ez irányú törekvéseket fontosnak tartja és támogatja [gigaliner, 2011], hiszen a közösségi közlekedéspolitika központi eleme, hogy elmozduljunk a kevésbé energiaigényes és környezetszennyező módok felé [European Commission, 2011c].

Az Európai Unió Marco Polo stratégiája a vasúti és a vízi közlekedés támogatásával a természeti és társadalmi költségek csökkentését szeretné elérni [European Commission, 2011c]. Ebben a keretben infrastruktúra- és eszköz-fejlesztések valósultak meg, valamint támogatta az innovációt 2003 óta, közel 500 vállalatban [u.a.]. A 2011-es magyar elnökség alatt készített az Európai Unió Duna Stratégiája is kiemeli, hogy a közép-európai közlekedés fejlesztésének kiemelkedő elemének kell lennie a vasútnak [European Commission, 2010].

Hazánkban az Új Széchenyi Terv hangsúlyozza, hogy az áruszállítás szemszögéből a vasút közúttal szembeni alulreprezentáltságán javítani kell [ÚSZT, 2011]. Hasonló prioritások jelennek meg a Nemzeti Fejlesztési Tervben is, ahol szintén a környezetterhelés csökkentése érdekében emelték ki a vasúti áruszállítást [NFT, 2007].

Kutatási kérdés megfogalmazása

Mint azt a fentiekben beláttuk, az állásfoglalás szintjén prioritást élvez a vasút. Gyakorlat szintjén viszont azt tapasztaljuk, hogy a két legjelentősebb áruszállítási mód közül **a vasút szignifikánsan alulteljesít a közúttal szemben**, mind jelenlegi arányt tekintve, mind a növekedési ütem szempontjából.

Ez lesz az az alapellentmondás, ami elemzésünk alapját adja. Vizsgálataink során fel szeretnénk tární, hogy pontosan **mi okozza azt, hogy a vasúti áruszállítás kevésbé versenyképes a közúttal szemben**. Ennek megértése után fogalmazhatunk meg olyan

javaslatokat, amely a piaci verseny csökkentése nélkül növelheti a vasúti áruszállítás versenyképességét.

Fogyasztói elvárások

A versenyképesség elemzéshez elengedhetetlenek tarjuk a fogyasztói elvárások mélyebb megértését. Ezeket iparági szakértőkkel készített interjúkra, illetve szekunder adatokra támaszkodva elemeztük. A fogyasztói elvárások figyelembe vétele, a további elemzéseink és javaslataink során is fontosak lesznek, hiszen azok határozzák meg leginkább a vállalatok értékteremtési logikáját. Kutatásunk alapján négy meghatározó fogyasztói elvárást azonosítottunk, melyek

- az ár,
- a biztonság,
- az elérési idő, valamint
- a komplex szolgáltatások.

Az ár. Az első és legfontosabb tényező a szolgáltatás ára. Az általános gondolkodással ellentétben nem igaz az, hogy a drágább termék szállítása esetén a piac tolerál magasabb árakat, hiszen az árutulajdonosok ezen termékek esetén is igyekeznek költségeiket csökkenteni [Márta, 2012]. Így jelentős az árverseny vasút és közút között is, hiszen az árutulajdonosok profitabilitása függ az ár-értékarányban optimális logisztikai szolgáltató kiválasztásától. A jelentősebb árutömeggel rendelkező árutulajdonosok kihasználják az abból fakadó alkuerejüket és jelentős árleszorító hatással bírnak a piac minden szegmensére. Fontos kiemelni azonban, hogy az ár nem kizárólagos döntési pont. Az árutulajdonosok mérlegelnek többek között ellátásbiztonsági, környezet védelmi, árubiztonsági tényezőket is [Néman, 2012]. A fent említett trendekre jó példa a győri Audi Hungária Motor Kft., aki mind közúti, mind vasúti szolgáltatókkal kapcsolatban áll, akiknél alkuerejét kihasználva árleszorító hatást ér el [Márta, 2012].

Biztonság. Az árutulajdonosok alapvető elvárása, hogy a szállított árujuk biztonságban legyen [Gecse, 2012]. Az árnak magában kell foglalnia, tükröznie kell ezt az alapvető szolgáltatási feltételt [Néman, 2012], ezzel nem lehet jelentős piaci előnyre szert tenni, azonban nagyban rontja a szolgáltató, szolgáltatás színvonalát amennyiben az elmarad. Jó példa erre, hogy egy magyarországi autógyár azért tiltotta le a vasúton történő szállítást, mert a Ferencvárosi rendező pályaudvaron jelentős dézsmálásokat tapasztaltak [Gecse, 2012]. Ebben az esetben a fentiek alapján hajlandóak az árutulajdonosok felárat fizetni és árujukat biztonsággal szállíttatni. Szintén fontos biztonsági elvárás, hogy az adott szállítmány nyomon

követhető legyen, azaz az árutulajdonos a szállítás folyamán is képes legyen ellenőrizni, hogy éppen hol található áruja [Gecse, 2012].

Elérési idő. Gecse [2012] szerint a lassú áruejlutási idő (mely átlagosan közel 10 km/h) miatt a rövidebb távú szállítmányozás esetén a vasút nem képes kiszolgálni a modern logisztikai elvárásokat [Gecse, 2012]. Az áruejlutási időt a feladó és a fogadó fél között kell számolni, mely sok esetben akár több szolgáltató együttműködéséből fakad [Márta, 2012]. Ezzel természetesen az árutulajdonos nem akar kiemelten foglalkozni. Jó példa erre, hogy az Európai Unió csatlakozás óta a kamionok számára az országhatár nem okoz várakozási kötelezettséget, míg a vasút számára ez még mindig komoly akadály [Gecse, 2012].

Komplex szolgáltatások. Az áruszállítás trendjei szerint a szolgáltatóknak egyre komplexebb szolgáltatást kell nyújtaniuk [Néman, 2012]. Árutulajdonosi oldalról is jelen van egy hajlandóság a felár fizetésére, amennyiben a fuvarozás egyéb hozzáadott értékű szolgáltatással párosul [Gecse, 2012]. Amennyiben egy szolgáltató nem képes a piac elvárásainak megfelelően alakítani szolgáltatásait, csökkenő piaci részesedésre számíthat. Ennek egyik pozitív ellenpéldája többek között az elmúlt évek fejlesztése a GYSEV Cargonál, ahol ma már átrakodást, kommissiózást, átcsomagolást is végez [Márta, 2012].

Ezek alapján látni kell, hogy az árutulajdonok megfelelő ár-érték arányú, komplex és biztonságos szolgáltatást keresnek a piacon, olyat, ami a saját folyamataikba a leginkább beleillik. Ahhoz, hogy egy szolgáltató piaci elvárásoknak megfelelően tevékenykedhessen a kritikus igények felismerése, összegyűjtése fontos szerepet kap. Mi ezen túlmutatóan a következőkben megkeressük, mely tényezők alapján lehet az igényeknek legmegfelelőbben szolgálatni.

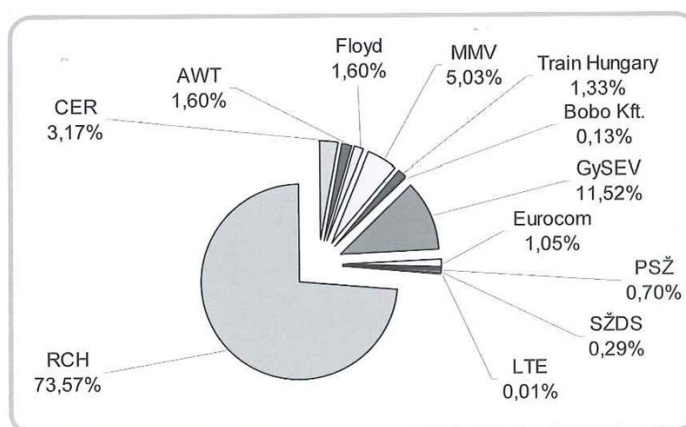
Vasút vs. Közút

A következőkben bemutatjuk a vasúti és közúti áruszállítás iparágát a verseny és a versenyképesség szempontjából, melyek későbbi elemzéseink alapjául szolgálnak majd.

Vasút

Történelmi okokból majdnem egy évszázadon keresztül a vasúti áruszállítás a szárazföldi áruszállítás meghatározó, kapacitás szempontjából egyedüli tényezője volt. Nagy térfogatú- és nagy súlyú áruk szállítására alkalmas, mely előnyei miatt a világ bizonyos területein (Ukrajna, FÁK, Egyesült Államok) még a mai napig jelentős tényező a szállítmányozás területén [Demeter et al., 2008]. Tipikus vasúti terméknek tekinthetjük a nagysűrűségben egy helyen előforduló árukat, melyek célállamosai is koncentráltan helyezkednek el. Márta [2012] alapján tipikus példaként emelhetjük ki a hajdani petőházi cukorgyár cukorrépa szállítását,

mely erős időbeli koncentrátsággal (őszi cukorkampány), nagy tömeggel (több száz tonna cukorrépa) és korlátozott számú feladóállomás mellett egy célállomással rendelkezett.



6. ábra Vasúti áruszállító piac szereplői

Forrás: Gayer [2011, p.24]

A belföldi vasúti áruszállítás nagysága árutonna-kilométerre vetítve 2011-es adatok szerint 779 millió árutonna-kilométer (7688 ezer tonna) [nkh.hu 2011]. Ennek megközelítőleg a felét, irányvonatos, felét pedig szórt vagonos szegmens teszi ki. A szórt vagonos szegmens lényege, hogy az árutulajdonos ad hoc, illetve nem rendszeres szállítási igénnyel lép fel (akár egy kocsinyi áruval), ezzel szemben az irányvonat rendszeres, koncentrált, nagy tömegű áruszállítást takar [Márta, 2012]. Ki kell emelni, hogy a vasút és a közút áruszállítás versenyét elsősorban a szórt szegmensben azonosíthatjuk [Gecse, 2012].

A hazai vasúti áruszállító piac nagysága, 2011-es adatok szerint, 90,5 milliárd forintra tehető, 1 tonna áru elszállítása átlagosan 9,75 Ft-ba kerül [Gayer p. 24-33, 2011].

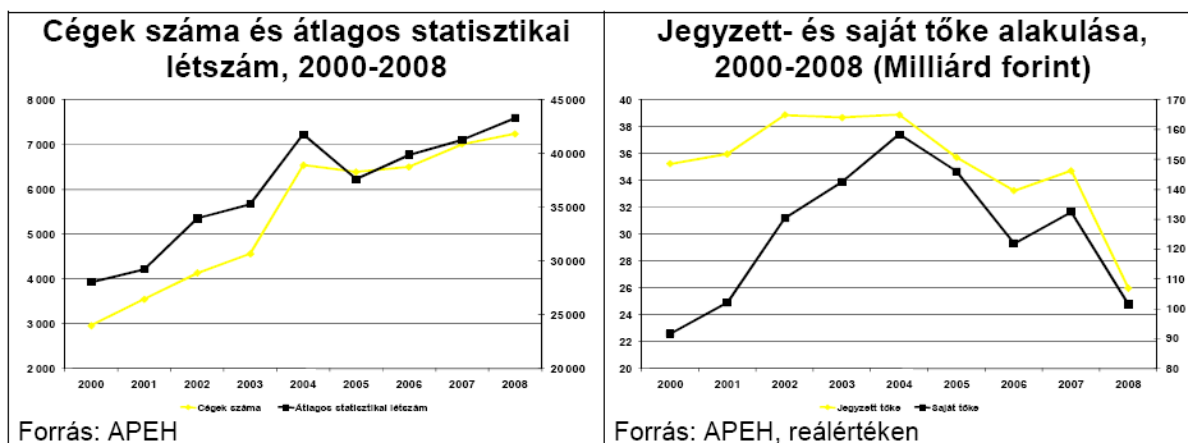
A vasúti áruszállítási piac legnagyobb, több mint 73%-ot kitevő szereplője (6. ábra) az egykori MÁV tulajdonú, ma osztrák érdekeltségű Rail Cargo Hungaria [Gayer, 2011, p.24]. A második legjelentősebb szereplő a részben állami tulajdonú GYSEV, illetve a piac fennmaradó részét kisebb magánvasutak teszik ki. Mindezek alapján a vasút esetében egy igen koncentrált piacról beszélhetünk. A 2008-as adatok alapján a magyarországi vasúti áruszállítással foglalkozó vállalatok száma 21-re tehető [GKI, 2010a, p. 20.], ami azóta tovább növekedett.

Fontos trend a privatizált MÁV-Cargo piacán kialakuló egyre élesebb verseny [Tranzitonline, 2009], mely a fentebb már említett kis vállalatok számának növekedésével, átalakítja az iparági struktúrát. A vasúti áruszállítási piac általános bemutatása során mindenképp meg kell említeni az infrastruktúra hozzáférhetőséget bonyolító, szerteágazó szabályozási és intézményi háttérrel [Márta, 2012].

Közút

A közúti áruszállítás szerepe a XX. század legvégén megtörte az addig jellemző vasút fölényét. Rugalmasságából fakadó (képes termékeket közvetlen a feladótól-közvetlen a fogadóig szállítani) valamint jól kombinálhatóságából (a térfogat, súly, áruméretéhez pontosabban igazodó megoldás), bizonyos szegmensekben kimagasló előnnyel rendelkezik a vasúti áruszállítással szemben. Be kell azonban látni, hogy adott távolságon (ezt a szakirodalom 750 km-re becsli), vagy bizonyos tömegben felül (megközelítőleg 50 tonna), a vasúti szállítás még mindig versenyképesebb megoldást tud nyújtani [Bowersox-t idézi Demeter et al., 2008, p. 250.].

A **közúti áruszállítás** esetében 2008-as adatok szerint [GKI, 2010a, p. 16.] nagyszámú, ám kisméretű vállalatokból álló, elaprózódott szektorról beszélhetünk (7243 piaci szereplő)². A mellékelt 7. ábráról jól látszik, hogy a cégek száma a vizsgált időszakban dinamikus növekedést mutat, de tőkemutatójuk alapján következtethető, hogy elsősorban kis tőkével rendelkező vállalatok vannak többségben.



7. ábra A közúti áruszállító cégek számosságának és tőkemutatóinak alakulása 2000-2008 között
Forrás: GKI, p. 16 [2010a]

A fent említett kihívások, a csökkenő kapacitás-igény koncentrációhoz vezetett, melynek trendje előreláthatólag erősödni fog. Ez szorosan összefügg a csökkenő iparági jövedelmezőséggel, a komplexebb szolgáltatások előtérbe kerülésével, mely növeli a verseny intenzitását, piactisztuláshoz vezet [GKI, 2010a].

A belföldi piac mérete 716,1 milliárd (belföldi értékesítés: 553,8 milliárd, külföldi: 162,3 milliárd), mely számok alapján, értékben mintegy hétszer akkora piacról beszélhetünk, mint a vasúti esetén [GKI, 2010a, p. 17.]. A hazai piacon a magyar tulajdonú cégek mellett

² Fontos megemlíteni, hogy kizárólag az alacsony hozzáadott értékkel bíró szállítási piacra igaz, a tágabb szolgáltatásokat is nyújtó logisztikai szolgáltatói piac már nagyobb koncentrációval bír.

(Magyar Posta Zrt., Waberer's csoport, Masped csoport) jelentős külföldi szereplők száma (Hödmayer, Lagermax, DB Schenker, Dachser, TNT, Geodis, Catone, Wincanton, GebrüderWeiss, Kühne Nagel) [GKI, 2010a, p. 13]. A piac dinamikájáról elmondható, hogy 2010-ben előreláthatólag, árutonna-kilométerre vetítve 5%-os növekedést vártak, elsősorban a szállítás intenzív iparágak fejlődése, valamint a globális kereskedelem, fokozódó hatása eredményének köszönhetően [GKI, 2010a, p. 14].

Összehasonlítás és kitekintés

A fentiek alapján megállapíthatjuk, hogy ameddig a közút esetében egy rugalmas, számos szereplővel rendelkező, igen élesen versenyző piacról beszélhetünk, amely a fogyasztói igényekre érzékeny és reagálási ideje igen gyors, addig a vasút esetében egy erősen koncentrált, a piaci igényekre lassan reagálni képes iparágról beszélhetünk.

A közúti áruszállítás egy régóta szabadon versenyző piac, ezzel szemben a vasút esetén ez csak jelenleg kezd kialakulni. Amint arra a későbbiekben részletesen kitérünk a vasút esetén a koncentrált nagy tömegű áruk szállítása preferált, addig a közút esetén a rugalmasságból fakadóan hatékonyabban képes szórt forrású, kisebb tömegű áruk szállítására.

Amint azt a fentebbiekben az adatok jól alátámasztják a deklarált szabályozói törekvésekkel szemben a jelenlegi piac rugalmas, gyorsan reagáló közúti áruszállításra mutat nagyobb igényt. A korábbi iparági jellemzőt és az árutulajdonosi igényeket figyelembe véve kiemelhetjük, hogy **a magyar vasúti áruszállás jelenleg domináló piaci igényeket hatékonyan nem képes kielégíteni.** A dolgozat következő részében arra a kérdésre keressük a választ, melyek azok a tényezők, amelyek kulcsfontosságúak a vasúti áruszállítás javításához, illetve, melyek azok a területek ahol a vasút adottságait kihasználva előnyre tehet szert.

Multiszektorális elemzés

Mint azt már korábban is említettük, bár sok tanulmány foglalkozik a vasúti áruszállítás leírásával, dolgozatunk két szempontból kíván hozzáadott értéket adni e területhez. Egyrészt szeretnénk dolgozatunk végén megoldási javaslatokat megfogalmazni, másrészt a versenyképességet nem statikus jellemzőként, hanem dinamikus jelenséggént vizsgáljuk. Ennek egy megnyilvánulása az, hogy nem szeretnénk megmaradni kizárólag az adott iparág versenyképességének elemzésénél, célunk kontextusában értelmezni azt, így a következőkben azt is megvizsgáljuk, milyen tényezők hatnak a vasúti, illetve közúti áruszállításra a beszállító iparágak részéről.

Először definiáljuk a modellünk alapfeltevéseit, majd részletesen leírjuk a vizsgálandó szempontokat, majd elemezzük az energetika, a járművek és az infrastruktúra iparágait mind a vasúti, mind a közúti áruszállítás szempontjából. Végül következtetéseket vonunk le azok versenyképesség-befolyásoló hatásáról.

Elemzési keret

Elemzési modellünkkel első körben a vasúti áruszállítás jelenlegi helyzetét elemezzük, második lépésben pedig a jövőbeli javítási lehetőségeket vizsgáljuk. A kapcsolódó iparágakat négy szempontból vizsgáljuk meg:

1. Értékteremtés.
2. Verseny.
3. Szabályozás.
4. Hatás az áruszállításra.

Értékteremtés. Fontos meghatározni, hogy a vizsgált iparág pontosan milyen értéket teremt az áruszállítási szektorok szempontjából. Nyilván egy energetikai szektor több szektornak is teremt értéket, így elemzésünk határát az áruszállítás számára releváns tényezők fogják meghatározni. Az érték meghatározásánál fókuszálni fogunk az árra, rugalmasságra, minőségre, megbízhatóságra és a kiegészítő szolgáltatásokra [Chikán – Demeter, 1999].

Verseny. Mint kiemeltük, a verseny növeli a versenyképességet. Ezáltal az adott szektor innovációs készségét és szolgáltatásának minőségét is nagyban befolyásolja. Ebben az esetben azt fogjuk vizsgálni, hogy milyen az iparági struktúra, illetve a verseny kontextusa [Porter, 1998].

Szabályozás. Ennél az elemzési pontnál azt vizsgáljuk meg, hogy mennyire liberalizált az adott szektor, hogy mennyire kedvez az üzletvitelnek az adott szabályozási környezet és hogy miként befolyásolja ez a versenyképességet.

Hatás az áruszállításra. Végül összefoglalóan azt vizsgáljuk, hogy az adott szektor értékteremtési gyakorlata, versenye, szabályozási környezete miként befolyásolják az áruszállítás versenyképességét és milyen mechanizmusokkal hatnak rá.

A vasút kiszolgáló iparágai

Energetika

Az energetika iparága biztosítja az áruszállításhoz szükséges járművek mozgatását. Sztenderdizált termékei (elektromos áram, kőolajszármazékok) elsősorban árban versenyeznek. A Pályavasút hálózatának közel egyharmada villamosított, melyek javarészt a

fővonalakat teszik ki. Az áruszállítás azonban természetesen nem csak ezeket a szakaszokat érinti, így a villamos energián túl jelentős az olajalapú meghajtás is a vasúti áruszállításban [Mosóczi, 2011].

A villamos energia iparága 2003 óta nagy részben nyitott, 2008 óta pedig teljesen liberalizált [Kaderják et al., 2010]. Versenyképességét tekintve, bár nem kiemelkedő európai viszonylatban, megfelelőnek mondható az áruszállítás szempontjából. Szabályozási háttérét tekintve országos szinten nyitott, regionális szinten még nem versenyző iparágról beszélhetünk [Kaderják, 2011]. A hazai piac mind nagy-, mind kiskereskedelmi oldalon koncentrálnak tekinthető, fő szereplője az Magyar Villamos Művek [Kaderják et al., 2010]. Az szektor nagyfogyasztói szegmense versenyzőinek tekinthető, így jobban teljesülnek a fogyasztói igények [KPMG, 2011].

Az olajipar a rendszerváltás óta liberalizált, regionálisan versenyző szektor. Bár a kiskereskedelemben sok szereplőt találunk, a nagykereskedelmet tekintve a MOL és OMW által uralt piacról beszélhetünk [Buzder-Lantos, 2004]. Bár országos szinten koncentrált iparágról beszélhetünk, a globális versenynek köszönhetően a szektor fejlettnak számít, az innovációt (környezetkímélő, magasabb hatásfokú üzemanyagok) és hatékonyságot (kitermelési és feldolgozási költségcsökkentés) tekintve [petroleum.hu, 2011]. Meg kell azonban említenünk, hogy az áruszállítás elsődleges kiszolgálója a villamos energia iparága.

Összességében az **energetika szektort, mint a vasúti áruszállítás beszállítói iparágát egy versenyképes és (a villamos energia szektorában korlátozottan) versenyzői szektorként** értékelhetjük. Vasúti áruszállító vállalkozások alkuereje alacsony az energetikával szemben. Összességében az energetika költségápolon hat a vasúti áruszállítás iparágára.

Meg kell említeni azonban, hogy hiába van meg a verseny az energetikai szektorban és hiába növekedhet tovább a versenyképessége, a vasúti áruszállító vállalkozások 2010 óta jövedékiadó-mentességet élveznek, melyet az Európai Bizottság is jóváhagyott [jogiforum.hu, 2010]. Mivel a gázolaj átlagos kiskereskedelmi fogyasztói árának egynegyedét teszi ki ez az adó [petroleum.hu, 2011], ezáltal a vállalkozások nem ösztönöztek a hatékony energiafelhasználásban.

Járművek

Az első kérdés, amit tisztázni kell vasúti gördülőállomány esetén, mit tekintünk gördülőállománynak, hiszen egyes vasúti szolgáltatók rendelkeznek saját mozdonnyal és saját

áruszállításra alkalmas teherkocsikkal, míg mások csak egyikkel, vagy egyikkel sem. A gördülőállomány, a fuvarozási eszköz értéke miatt jelentős belépési korlát lehet.

Iparági sajátosság, miszerint a szállítást nem kizárólag saját teherkocsikkal végzik, hanem a rendelkezésre álló állomány, a vonat cél-, küldő állomása határozza meg a szerelvények összetételét. Ennek megfelelően a vasúti teherkocsik relatív könnyű hozzáféréssel állnak rendelkezésre, a vasúti kocsi és a normál nyomtávú vasúti pálya között tökéletes az iparági standardizáltság, így ez a tényező nem képez kiemelkedően magas belépési korlátot [Márta, 2012].

A vasúti szállítás esetén a szolgáltató érdekelt a nagy mennyiség kiszolgálásban, mely az árazásban is megfigyelhető, így több áru elszállítása adott helyről csökkenő árfüggvényt eredményez³. A kapcsolódó szolgáltatás, mint vontatás, tolatás, rendezés ugyancsak mind rendelkezésre állnak, piaci szolgáltatásként könnyen hozzáférhető. Egyes esetekben a nagyobb ellátásbiztonság kedvéért, a vasúti áruszállító szolgáltatók saját mozdonyokat szereznek be, ezzel csökkentve tökéletes függésüket a MÁV-Trakció Kft-től (legjelentősebb hazai mozdony állomány: 927 db [trakció, 2012]).

Az eddig vázoltak alapján, egy gördülőállomány használatban kooperáló, bizonyos jellemzőiben erősen koncentrált piacról beszélhetünk, amihez **a nagy kapacitásfelesleg miatt könnyen hozzáférhetnek a piaci szereplők**. A modern **logisztikában az áru nyomon követhetősége, biztonsága kiemelkedően fontos** [Márta, 2012]. A közút esetén az egyes kamion, áru tökéletesen nyomon követhető, addig a fent említett sajátos szerelvényrendezésből fakadóan **ez a vasúti kocsik esetén még nem alakult ki**, és ösztönző sincs az egyes kocsik nyomon követhetőségének kialakítására. A rugalmasabb szolgáltatás érdekében a tökéletes átjárhatóság, technikai és szabályozásbeli akadályokba ütközik. Ezen kihívások megoldása a szolgáltatás színvonalának emelkedéséhez, az iparág gyorsabbá, hatékonyabbá, vevőorientáltabbá tételéhez járulna hozzá.

Infrastruktúra

A vasúti infrastruktúra biztosítja a vasúti közlekedés keretét, mely meghatározza, milyen helyértéket képes nyújtani a fogyasztóknak. Magyarországon jelenleg összesen 7573 km hosszú vasútvonal található [ksh.hu, p. 5 2010b], mely európai összehasonlításban az átlagosnál valamennyivel sűrűbbnek számít [Mosóczi, 2011]. Ez azonban nem mondható el a pálya minőségi állapotáról, mivel az állagjavító beruházások az elmúlt évtizedben

³ Saját kutatás során kértünk 5 db közúti áruszállítótól adott távolságra árajánlatot, melyet átlagolva összevetettünk rendelkezésre álló vasúti iparági adatokkal.

folyamatosan alatta maradtak a kívánatos szintnek [Tömpe, 2011]. Ennek következménye az is, hogy a mai magyar pályahálózat több mint harmadán közlekedésbiztonság érvek miatt, az eredetinel kisebb sebességet megkövetelő lassújelek találhatóak, melyek nagyban lassítják a vasúti közlekedést [Mosóczi, 2011].

A szabályzást tekintve az EU-s jog az elkülönült, de szabad hozzáférést biztosító infrastruktúra példáját követi. A vasúti infrastruktúra fenntartása állami monopólium, a MÁV Zrt. Pályavasút üzletágának feladata, mely a MÁV Start Zrt.-től számvitelileg elkülönült formában működik [Tömpe, 2011].

Finanszírozást tekintve a Pályavasút 2011-es éves költségeiből 77 milliárd forint a közvetve állami finanszírozású személy- és mindössze 23 milliárd forint érkezett a személyszállításból. Ez az összeg azonban tavaly sem volt elegendő, közvetlen állami kezességvállalásra is szükség volt. A korábban említett rossz minőségen kívül problémát jelent az is, hogy az ütemes menetrend, illetve a vasúti csomópontok és a vasúti hidak jelentette szűk keresztmetszet miatt az áruszállítás átlagsebessége, mint már korábban kitértünk rá Magyarországon 10km/h alatt van [Gecse, 2011].

További problémát jelent az infrastruktúra komplex árazása, mely nagy tranzakciós költséget jelent az áruszállítás számára szolgáltatási árainak meghatározására [Márta, 2012], így a versenyalapú összehasonlíthatóságra is. Megközelítőleg ez az összeg 6 Ft/km [Bíró, 2011], a kiegyensúlyozott szolgáltatói verseny biztosítása képen a nagy szereplők sem kaphatnak mennyiségi kedvezményt [Márta, 2012].

Összességében megállapíthatjuk, hogy a **vasúti infrastruktúra egy nem versenyző, viszont alacsony versenyképességgel rendelkező iparág**, mely nem kedvez a vasúti áruszállítás versenyképességének javításában. Meg kell továbbá említeni, hogy **a Pályavasút finanszírozása miatt a versenyzői logikán alapuló áruszállítás mindig is másodlagos lesz a politikai logikán⁴ alapuló személyszállítással szemben** [Gecse, 2012].

A közút kiszolgáló iparágai

Energetika

Az energetika közúti áruszállításbeli értékteremtése hasonló, mint amint azt a vasút esetén is bemutattunk. Nyilván a kőolajszármazékok dominálta közúti közlekedésben a villamos energia szektor kisebb szerepet játszik, mint az olajipar, mely versenyét és versenyképességét már korábban bemutattunk röviden.

⁴ A személyszállítási teljesítés állami megrendelés alapján történik, melynek meghatározásában (közszolgálat révén) politikai szempontok is szerepet játszanak.

Összességében a **nagy alkuerővel bíró olajipar versenyképes szolgáltatást nyújt** a közúti áruszállításnak, fejlesztései hozzájárulnak a csökkentett környezetszennyezés és magasabb hatásfok eléréséhez [petroleum.hu, 2011].

Járművek

A közút esetén a járművek darabszámban (500.000 körüli [KSH-t idézi Baleset-megelőzés, 2012]) jelentősen meghaladja a vasúti áruszállításban résztvevő kb 10.000-13.000 darabot⁵. Látni kell azonban, hogy a jelentős darabszám eltérés nem ekkora kapacitás eltérést mutat, hiszen a közúti járművek sokszínűsége, terhelhetősége kombinálhatósága tonna kapacitásban alulmarad a vasútiétól és ebből fakadóan az iparági verseny jelentős. A közúti áruszállítás esetén rugalmas, a vevői igényeknek megfelelő fejlesztések gyorsabban megvalósulnak.

A **jelentős iparági verseny, valamint a szabályozás a termelékenység** (energia felhasználás), **az innovációt** (amint arra fentebb utalunk az emissziókibocsátás csökkentése) **ösztönzi**. Látni kell, hogy a közúti járművek piaca teljesen liberalizált, versenyzőpiac van, amely hatékonysága a szórt vasúti áruszállításra árleszorító hatással bír [Márta, 2012]. A vasúti áruszállítás előnye mely a nagy térfogatú, vagy nehéz áruk szállításában mutatkozik, a közúti piac gyorsasága fokozatosan csökkenti. A korábban már említett gigaliner egy jó példa erre. Kritikaként említik a szektor veszélyes üzemét, mely szerint az Európai Unióban 1,3 millió közlekedési baleset [circa.europa, 2012] van évente, ez a mutató az interjúk alapján a vasút esetén nagyságrendekkel alacsonyabb [Gecse, 2012]. További kritikaként emelhetjük a környezetterhelést, a zajszennyezést, illetve az utak terhelése miatti gyors infrastruktúra amortizációt.

Az ellátás biztonság érdekében egy jelentős árutömeggel rendelkező árutulajdonos nem engedheti meg magának, hogy ár, rugalmasság és kapacitás alapján kizárólag csak az egyik eszközzel rendelkező szállítványozóval állapodjon meg. Tehát az eszközök fontos és a verseny egyik kiemelkedő területe, de nem kizárólag és döntő szerepű. Jó példa erre a korábban példaként hozott, egykori petőházi cukorrépa szállítás, ahol rövid idő alatt 300 ezer tonna cukorrépát kellett szállítani. Betakarítás esetén a vasút mindenhátránya ellenére (távoli rakodópont, lassú, kiszámíthatatlan) igen fontos tényező maradt az egyébként alapvetően a közút kapacitás és ellátás rugalmasságát kihasználó árubirtokos szemében [Márta, 2012].

Infrastruktúra

Bár hosszát tekintve nagy a magyarországi közúthálózat, a település-sűrűséggel összevetve mégsem beszélhetünk magas lefedettségről, megyénként jelentős eltéréseket tapasztalhatunk

⁵ Gayer [2011] és a Wikipédia [2012] által közölt darabszámok eltérőek, ezért a kettő szélsőséges adatot egyszerre használjuk

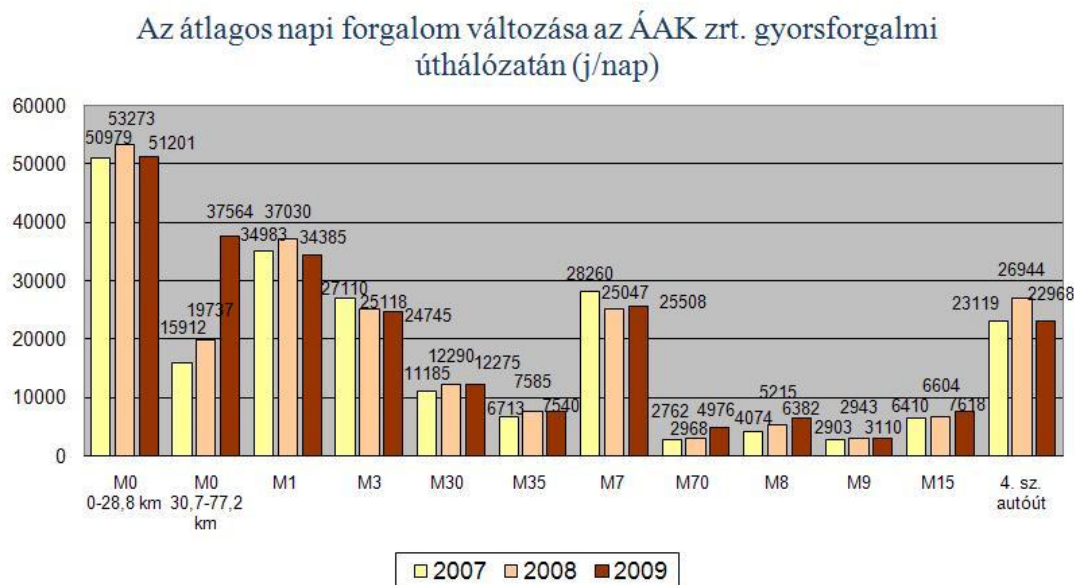
[Pálfalvi, 2006]. Amint azt a térképről (8. ábra) is leolvashatjuk, az ország területén lévő autópályák eloszlását távolról sem lehet normál eloszlásnak nevezni, hiszen a mai napig vannak olyan megyék (Békés, Vas, Nógrád) amelyeket nem érint autópálya szakasz. A vasúti hálózata fent részletesen kifejtett hátrányaival (korlátozott lefedettség, első/utolsó kilométer problémája) szemben azonban a közúti hálózat nagyfokú rugalmasságot tesz lehetővé az azt használóknak [Gecse, 2012]. Nemzetközi összehasonlításban az infrastruktúra fejlettséget autópályák sűrűségével szokták mérni. Az EU átlag $15 \text{ km}/1000 \text{ km}^2$, hazánkban ez a szint ennél alacsonyabb, $9 \text{ km}/1000 \text{ km}^2$ és hányaddal rendelkezünk [ksh.hu, p. 5 2010b].



8. ábra Transz-Európai Közlekedési Hálózat és az országos jelentőségű logisztikai központok Magyarországon

Forrás: KTI idézi, Berényi [2006, p. 262]

Nem csak a megépített autópálya hálózat sűrűsége, hanem az egyes autópályák használata is igen diverz képet mutat (9. ábra), az alábbi táblázat ezt támasztja alá. Mindezek ismeretében megállapíthatjuk, hogy Magyarországon jelentős forgalmat a dél-kelet (M5, M43, 4 sz. autót), északkelet (M3, M35), észak-nyugat (M1), dél-nyugat (M7, M70) szakaszokon [autopalya.hu, 2010] bonyolítják.



9. ábra Az átlagos napi forgalom változása az ÁAK Zrt. gyorsforgalmi úthálózatán (jármű/nap)
 Forrás: autopalya.hu [2010]⁶

Verseny szempontjából az iparág **jól támogatja a közúti áruszállítási versenyt, hiszen a hozzáférhetőség átlátható és egyszerű**, minden fél számára világos és egységes feltétellel igénybe vehető. A legújabb hírek szerint a használatarányos útdíj alapvetően változtathatja meg a jelenlegi infrastruktúra használat körülményeit [mno, 2012]. Jelenleg árutonna-kilométerre vetített infrastruktúra használati díj közút esetén 0,6 Ft, míg ugyanez a szám vasút esetén 6 Ft-ra tehető [Bíró, 2011].

A jelenleg a közösségileg 11 Euro-ban maximalizált matricás rendszert, mely olcsó eseti használatot tesz lehetővé a tervek szerint magasabb, a vasúti pályahasználati díjhoz jobban hasonlító teljesítmény alapú elszámolás váltja fel várhatóan 2013-ra [Gecse, 2012]. Egyes iparági szakértők szerint önmagában ez a változás feltehetőleg nem csökkenti jelentősen a közúti áruszállítás versenyképességét, hiszen a költségtényezők mellett számos más tényező (pl.: rugalmas-, komplex szolgáltatás, hozzáadott érték, ellátásbiztonság) határozza meg az árutulajdonos döntését [Gecse, 2012]. Ki kell azonban emelnünk, hogy a jelenlegi helyzet erősen torzítja az azonos versenyfeltételeket a közút javára (olcsóbb, csak meghatározott szakaszok –autópálya, főútvonalak- fizetősek). Az intézkedés ösztönzőleg hathat tehát az iparági versenyre, bár közvetlen gyors pozitív hatása a vasúti áruszállításra fenntartásokkal kezelendő [Gecse, 2012].

⁶ A diagramból (9. ábra) a tranzit forgalomban jelentős M5-ös autópálya adatait nem tartalmazza (koncessziós jog miatt, azt nem az Állami Autópálya Kezelő üzemelteti), valamint a 2010-ben és 2011-ben átadott M6 illetve M43-as útszakasz adatai sem állnak még rendelkezésünkre

Következtetések

A fentiekben a vasúti és közúti áruszállítás kapcsolódó iparágainak elemzését végeztük el, a versenyképesség, a verseny és a szabályzás oldaláról.

A vasúti áruszállítás esetében az energetikai szektor egy korlátozottan, ám de versenyzői szektor, mely jelenleg versenyképes szolgáltatásokat nyújt, ám meg kell említeni, hogy a vasút jövedéki adó-mentesség nem ösztönzi a vasutat az energia hatékony működésre. A gördülő állomány alapvetően monopolisztikus piac, mely a nagy szereplők által dominált, azonban regionálisan versenyzik is versenyzik a piac (pl.: osztrák, német kocsik Magyarországon állomásoznak), így a nagy kapacitástöbblet korlátozottan versenyzői szituációt jelent a kocsi bérlés esetén.

Az infrastruktúra ezzel szemben egy állami monopólium, melynek egyrészt versenyképessége is alacsony (pl.: lassújelek). Másrészt nem csak az alacsony verseny nehezíti a fejlesztési törekvéseket, de az is, hogy az áruszállítás finanszírozási részaránya miatt hátrasorolódik a közszolgáltatást ellátó személyszállítás mögé. Ez egy önmagát erősítő folyamat, hisz másik oldalról vizsgálva, ha a kapacitáselosztásnál is hátrasorolódik, akkor kevesebb szerelvény haladhat adott idő alatt, így ismét csak kevesebbet fog fizetni az áruszállítás. Összességében megállapítható, hogy **a vasút kiszolgáló iparágai korlátozottan vagy egyáltalán nem versenyző, viszont erősen szabályozott szektorok, melyek versenyképessége (az energetikát leszámítva) alacsonyabb.**

A közúti áruszállítás esetén az energia szerepe hasonló, hisz versenyzői és magas versenyképességű szektorról beszélünk. A járművek iparága egy erősen versenyző, liberalizált szektor, így a közúti szolgáltatók alacsonyabb tőkeárfordítással vásárolhatnak kocsikat. Az infrastruktúrát tekintve szintén állami monopóliumról beszélünk. Az úthálózat sűrűbb és a hozzáférhetősége sokkal egyszerűbb, mint a vasút esetében. Minőségét tekintve versenyképesebb e kapcsolódó iparág. Ki kell azonban emelni, hogy az időarányos, korlátozottan fizető (kizárólag az autópályák) úthasználati díj aránytalan versenyelőnybe hozza a közutat. Összességében **a közút kapcsolódó iparágainak versenyképessége és a verseny szintje is magasabb a vasúténál.**

Javaslatok

A következőkben a korábban felmerült versenyhátrányt magyarázó tényezőkre tervezünk megoldásokat javaslatokat bemutatni. Fontosnak tartjuk, hogy ezen ötletek megvalósíthatóságát, realitását is elemezzük.

Ötletek

A dolgozat során számtalan problémát, nehézséget vázoltunk fel, ami a vasút versenyképességét csökkenti. Ebben a fejezetben az eddig gyűjtött ismereteink, az interjú alanyokkal egyeztetett ötleteinket gyűjtöttük össze. Fontosnak tartjuk kiemelni, hogy az ötletek minél teljesebb tárházát megfogalmazzuk, tudva azt, hogy megvalósíthatóságuk a jelenlegi gazdasági környezetben rövidtávon csak kiemelkedő erőfeszítések árán lehetséges. Tematikájában a fogyasztói igények alapján haladunk, mert azt gondoljuk, hogy egy iparág, egy szolgáltató versenyképességét nagyban meghatározza, mennyire képes a piaci igényeknek megfelelően működni.

Ár és árazás

Infrastruktúra átláthatóbb finanszírozása. A jelenlegi rendszer szerint egy vasúton megtett árutonna-kilométerből infrastruktúra használati díja 6 Ft [Bíró, 2011] az abból származó bevétel 9,75 Ft [Gayer, 2011]. Azonban a vasúti áru- valamint személyszállítók által fizetett jelentős pályahasználati díj felhasználása nehezen átlátható, nem minden esetben az arra szánt célra kerül felhasználásra, a MÁV csoport működésével sok esetben összemosódik [Gecse, 2012]. Mindez a sajtóságos tulajdonlasi rendszerből fakad, ahol a MÁV csoport az infrastruktúra fenntartó, így a piaci ösztönzők csak korlátozottan érvényesülnek. Azt gondoljuk, hogy **egy tisztább feltételrendszer** (független tulajdonosú infrastruktúra fenntartó) **jobban figyelembe venné az infrastruktúra igénybevevői érdekét**. A jelentős költséget kitevő infrastruktúra használati díj nem átfolyásos rendszerrel történő felhasználása, nagyobb ellenőrizhetőséggel járna, mely feltehetőleg a személy és az áruszállításban fontosabb szerepet betöltő szakaszok fejlesztését is indukálhatja. Ugyanazon az áron tehát szolgáltatás színvonal növekedést lehet elérni, vagy azonos szolgáltatás színvonal mellett az keresztfinanszírozás megszűnése esetén árcsökkenéssel járhatna.

Támogatások és használatarányos díjazások. A közúttal szemben a teljes megtett táv utáni, relatívan magas pályahasználati díj, ár alapján versenyhátrányt okoz a közúttal szemben. Azt látjuk, hogy **a közúti használatarányos útdíj** bevezetése jelentősen csökkenthetné ezt. Az árképzés esetén, hosszútávon látni kell, hogy egyes támogatások (tolatási támogatás 2016-ig) [Gecse, 2012] önmaguktól megszűnnek, mely ceteris paribus árnövelő hatással bír. Más támogatások, mint a **gázolaj jövedéki adótámogatása hosszútávon nem tartalmaz ösztönzőket hatékonyabb** termelésifüggvény váltásra. Érdemes újragondolni, költség-haszon oldalról mennyire támogatja ez az intézkedés a megfogalmazott célokat.

Egyszerűbb árazás. A vasúti áruszállítás árának meghatározása egy igen komplex feladat [Márta, 2012]. Ez nehezíti az összehasonlíthatóságot, valamint alacsonyabb rugalmasságot mutat, hiszen ha egy szórt vagonos megrendeléssel rendelkező árutulajdonos azonnal szállítani szeretne, akkor nem szívesen várakozik napokat az árajánlatért. E jelenség egyik fő mozgatója az infrastruktúra, de maga a vasút is erősíti ezt a trendet (nem csak az egyedi útvonal, de a kocsi típus, a várakozás típusa és hossza stb⁷. is meghatározza az árat). **Az egyszerűbb, sztenderdizáltabb árazás növelné a vasút rugalmasságát, ezáltal a versenyképességét is.**

Áruejuttatási idő

Egységesített szabályzás. A vasúti üzem technológiájából fakadóan és fejlődési sajátossága miatt egy elszigetelt, széttördelt, erősen szabályozott rendszerben működik. Eltérő szabványok (sín, felsővezeték, jelzőrendszer) valamint nagyon erős szabályozás (mozdonyvezetői engedély korlátozott érvényessége) nehezíti a gördülékeny gyors szolgáltatást. Ameddig közúti áruszállítás esetén egy kamion az EU-n belüli határokon lassítva áthaladhat, a vonatszerelvények a fent említett okok miatt, várakoznak, átakasztanak, mozdonyvezetőt cserélnek [Gecse, 2012], holott technikailag mára sok akadály megoldható (több áram-nemű mozdonyok). Vannak természetesen kivételek, de nagyszámban előforduló vonatok esetében **színvonaljavításhoz vezetne a szabványosítás.**

Vasúti elkerülő vonal. A magyar viszonylatban szűkkapacitásnak tekinthető Déli-összekötő híd esete jelentősen lassítja a kelet-nyugat, valamint kelet-déli tengelyen oda-vissza áruforgalmat [Néman, 2012]. Ennek gyorsítása érdekében a V0 (**Budapestet elkerülő vasúti körgyűrű**) fejlesztése hatalmas költségek mellett (5-600 milliárd Ft) ugyan, de hosszútávra **színvonal emelkedést eredményezne** [Gecse, 2012]. Mindaddig az ebben viszonylatban közlekedő áruforgalom jelentős idővesztéssel közlekedik.

Hatékony pályaelosztás. Költséghatékonyabb **eljutási időt javító megoldás a hatékonyabb szervezés.** Gyakran előfordul, hogy egy tehervonat, a Dunántúlról indul és oda érkezik, mégis egy pesti rendezőig kell eljutnia, majd vissza, ezzel is terhelve a már említett szűk keresztmetszetet [Gecse, 2012]. Mindezt figyelembe véve egy dunántúli rendezőre összpontosítva, minimális költség tényezővel látványos eredményt lehet elérni.

Menetrendbe integrált áruszállítás. Ugyancsak alacsony költségvetésű minőséget javító intézkedés, az ütemes **menetrendbe integrált áruszállító vonatok ötlete.** A jelenlegi helyzet, melyben a személyt szállító vonatok a pályakapacitás elosztásakor előnyt élveznek az

⁷ Például a Rail Cargo Hungaria nyilvános díjszabási jegyzéke közel hetven oldalas [railcargo.hu, 2012], mely nem vasúti szakértő számára nehezebben értelmezhető.

áruszállító vonatokkal, sok esetben jelentősen rontja a vasúti áruszállítás alkuerejét. Amennyiben adott desztinációra éves, vagy éven túli áruszállítási szerződést kötnek, kerüljön be az ütemes menetrendbe ezzel biztosítva annak helyét, eljutási idejét. Ez ösztönzi az árutulajdonosok a hosszú távú együttműködésre, a szolgáltatók számára alacsonyabb eljutási időt biztosít.

Infrastruktúrafejlesztés. Természetesen a leromlott minőségű pályaszakaszt jellemző számtalan **lassújel szisztematikus csökkentése** mind időben, mind költségben jelentős, bár hosszútávon az egyetlen maradandó megoldás.

Biztonság

A korábban részletesen tárgyalt árubiztonság, érthető módon kiemelkedő szerepet játszik az árutulajdonosok számára. Ahhoz, hogy a vasúti áruszállítás piacképes szolgáltatást tudjon nyújtani, ezt a minimális kritériumot teljesítenie kell. A hazai viszonylatban a jelenlegi állapot, mely nem teszi lehetővé az áru nyomon követését, fokozza az árutulajdonosok bizonytalanságát. Az egyes **vasúti kocsik GPS-alapú nyomon követése** nem oldja meg azonnal és tökéletesen az árubiztonságát, mégis hatékony lépés annak irányába.

Komplexebb szolgáltatások.

Ez az a vevői elvárás, mely a legkevésbé függ a multiszektorális elemzésünkben kiemelt kapcsolódó iparágaktól, így annak versenyképességének fejlesztése kizárólag a vasúttól függ. Javasoljuk, hogy vagy logisztikai szolgáltató partneren keresztül, vagy közvetlenül az áruszállító szolgáltatók olyan **logisztikai tevékenységekbe ruházzanak be, mely megkönnyíti az árutulajdonos (illetve ügynökének) szervezési költségeit.**

Megvalósíthatóság

A fenti ötleteket értékeltük a beruházandó összeg nagyságrendje, valamint a bevezetés ideje és komplexitása⁸ alapján. Így megkülönböztettünk rövid-, közép- és hosszú távú fejlesztési ötleteket.

Rövidtávon a hatékonyabb pályaelosztást és az menetrendbe való integrálást látjuk megvalósíthatónak. Ezt a szabályzó írhatná elő, majd a pályakapacitás-elosztók, valamint a menetrendszerkesztők eszerint szervezhetnék feladataikat. Ezek alapján már akár a következő üzleti évtől növekedhetne az áruszállítás mozgástere, mivel csökkennének a szűk kapacitások szorítása a rendszerben (vasúti átkelők, pályaudvarok stb.) és így növekedhetne a vasúti áruszállítás sebessége, kiszámíthatósága és így a versenyképessége.

⁸ Fontos, hogy a teljes fejlesztési projektet osztályoztuk, azaz lehetséges, hogy egy fejlesztés fizikai megvalósítása pár hét, de az azt megelőző egyeztetések évekig tartanak, akkor azt a hosszú távú fejlesztési ötletek közé soroltuk.

Szintén rövidtávú megoldásként tekintünk a használat-arányos útdíj bevezetésére, illetve az egyszerűbb árazásra. A használat-arányos útdíj bevezetése nem csak szabályozásilag, de érdekegyeztetési folyamatát és beruházásigényét tekintve is költségesnek és időigényesnek tartjuk. Mindenesre hasznai jelentősek lehetnek. Ebben az esetben a szabályozónak arra kell ügyelnie, hogy az új útdíj bevezetésére ne csak mint egyoldalú pénzforrásra tekintsen, hisz a túl magas díj csökkentheti Magyarországot, mint logisztikai tranzit ország versenyképességét a környező országokkal szemben és szélsőséges esetben előfordulhat, hogy a szállítványozók egy része kikerüli az országot, ha túl magas annak költsége.

Középtávon javasoljuk, hogy a vasúti vállalkozások beruházásait fókuszálják a komplexebb logisztikai szolgáltatásokra, illetve a kocsik azonosíthatóságát és követhetőségét támogató megoldásokra. Nyilván mindegyik esetben azonosíthatunk olyan állami, illetve Európai Unió szabályozást, mely ezt segítené elő, de meggyőződésünk, hogy e fejlesztéseket a vállalkozások maguktól is elkezdhetik. Az egyszerűbb infrastruktúra-árazás bevezetése komplex szabályozási módosítást követel meg, így ennek bevezetését is középtávon javasoljuk.

Végül a legkomplexebb középtávú kihívásként az átláthatóbb infrastruktúra finanszírozást tartjuk, melynek segítségével azonosítható lehetne, hogy a Pályavasút pontosan milyen fejlesztésre alokálja a megkapott összegeket, illetve ezzel minimálisra csökkenne annak a kockázata, hogy a tulajdonosazonosság miatt a MÁV csoport kereszt-finanszírozza a üzletágait. Ennek a megvalósítása komolyabb szabályzói és politikai elkötelezettséget követel meg az államtól, így ennek megvalósítása jelentősebb folyamat.

Kizárólag *hosszútávon* tartjuk megvalósíthatónak a V0-ás elkerülő vonalat, valamint az infrastruktúra minőségfejlesztését, melyekhez óriási mértékű beruházást lenne szükséges lekötni. Az országok közötti egységes közlekedési és határátlépési szabályozás kizárólag hosszas Európai Unió-szintű egyeztetési folyamat eredményeként valósulhat meg (hozzátéve, hogy az egységes jelzőberendezések kialakítása hatalmas költséget jelent). Nem azt állítjuk, hogy ezekkel a kezdeményezésekkel nem érdemes foglalkozni, mindössze annyit, hogy a jelenlegi gazdasági helyzetben nem látjuk reálisnak. Viszont nyilván, minél hosszabb egy folyamat, annál korábban érdemes megkezdeni az azon való gondolkodást.

Összefoglalás

Jelen dolgozatunk kiindulópontja a vasúti áruszállítás versenyképességének vizsgálata volt. Dolgozatunk alapfeszültsége azon a megfigyelésen áll, hogy a kormányzati és közösségi

szinten megfogalmazott prioritások ellenére az adatok azt mutatják, hogy a piac a vasúti áruszállítás szolgáltatásaival szemben közúti szolgáltatókat részesíti előnyben.

A dolgozat logikai felépítését az árutulajdonosok elvárásaiból vezettük le. Ennek eredményeként alapvetően 4 tényezőt határoztunk meg: ár, áruejútási idő, szolgáltatás komplexitása, biztonság. Ezek önálló bemutatásán elemzésén túl, ahol kitértünk, hogy az egyes szereplők mit várnak el, mi alapján döntenek arra a következtetésre jutottunk, érdemes megvizsgálni, hogyan hat ez a szolgáltatók versenyképességére, hol és hogyan lehet versenyképességi tényezőket, ösztönzőket felfedezni és azok milyen irányba hatnak a szállítmányozó iparág két legjelentősebb ágazatának (a vasúti és közúti áruszállítás) versenyére.

Ezt követően részletes iparág elemzés keretein belül megállapítottuk, hogy a közúti szegmens árbevétel alapján nagyságrendileg hétszer akkora, mint a vasúti áruszállítás 90 milliárdos piaca. A közúti áruszállítás egy sokszereplős, intenzíven versenyző piac, amely nagy rugalmasságot, komplex szolgáltatást, versenyképes árat képes nyújtani vevőinek. Ezzel szemben a vasúti áruszállítás, egy kevés szereplős erősen koncentráltan versenyző piac, mely technológiájából fakadóan lassúreagálású, kötött pályához kapcsolt szolgáltatást képes kínálni vevőinek.

Vizsgálati modellünk azon feltételezésen alapult, hogy az iparág versenyképességét a beszállító iparágak versenyképessége is nagyban befolyásolja. Ezek alapján az energetika, a járművek és az infrastruktúra iparágát elemeztük azok fejlettsége, versenye és azok hatásmechanizmusai alapján. Így megállapítottuk, hogy míg a közúti áruszállítás fejlettebb és jobban versenyző kapcsolódó iparágakkal rendelkezik, addig ez a vasút esetében nem mondható el.

Dolgozatunk harmadik részében a korábban megfogalmazott piaci igényeknek megfelelően azonosítottuk azokat a tényezőket melyek kritikusak a vasúti áruszállítás versenyképességének szempontjából. A modellünk alapján felmerült információkat egy javaslat csomagot állítottunk össze rövid, közép és hosszútávra. A javaslat csomag összeállításakor törekedtünk arra, hogy reális a megvalósíthatóság keretén belül maradjunk. Rövid távú javaslatunk az hatékony pályahasználat megvalósítása például az éven túli szállítási kapacitás menetrendbe illesztése, az áruejútási idő csökkentése. Középtávú javaslatunk a szállítóeszközök GPS alapú nyomon követhetőségének megvalósítása, az iparági szolgáltatók komplexebb szolgáltatás felé történő elmozdulása, az árazási folyamat gyorsítása voltak. Ezen túlmenően a támogatások felülvizsgálatát költség-haszon elemzését,

valamint az infrastruktúra kezelő önállósítása, az abból fakadó előnyök piaci alapú ösztönző kihasználása.

Hosszú távú koncepciónk a Budapestet elkerülő V0 gyűrű tervének megvalósítása, a pálya minőségének általános javítása, lassújelek csökkentése, megszüntetése volt. Közösségi szinten a könnyebb átjárhatóság, a szabályozás liberalizációját javasoltuk. Összességében azt vizsgáltuk, hogy miként lehet versenyképesebb a vasúti áruszállítás.

Hivatkozások

autopalya.hu [2010]. *Átlagos napi forgalom változása az ÁAK Zrt. gyorsforgalmi úthálózatán (jármű/nap).*

http://www.autopalya.hu/autopalyak/AAKInternet_statistikak/%C3%81tlagos%20napi%20forgalom%20az%20%C3%81AK%20%C3%A1ltal%20kezelt%20%C3%BAth%C3%A1ll%C3%B3zaton%202007%20-%202009.JPG Letöltve: 2011.december 3. 11:39

Baleset-megelőzés [2012]. *Baleset megelőzési portál: ORFK-Nit megállapodás*
<http://www.baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=192> Letöltve: 2012. március 10. 10:40

Berényi J. [2006]. *Az áruszállítás regionális vonatkozásai.* Közlekedéstudományi Szemle, Vol. 56. No. 7. pp 256-262.

Bíró K. A. [2011]. *Magyarország vasúti-közúti intermodális szállítás értékelése-2011.* MLSZKSZ belső munkaanyag.

Buzder-Lantos Gábor [2004]. *Határtalan lendület.* Esettanulmány a MOL Csoportról.

Chikán A. – Czakó E. – Lesi M. [2006]. *Állami szerepvállalás a vállalatok versenyképessége nézőpontjából.* in: Vértés A. – Viszt E. (szerk.): Stratégiai kutatások – Magyarország 2015, Tanulmányok Magyarország versenyképességéről [2006].

http://www.socio.mta.hu/dynamic/4_versenykepesseg.pdf Letöltve: 2012. március 4.

Chikán A. – Czakó E. [2003]. *Az EU versenyképesség-megközelítése és következményei a magyar vállalati versenyképességre.* Társadalom és Gazdaság, Vol. 25, No. 1., pp. 79-87.

Chikán A. – Demeter K. [1999]. *Az értékteremtő folyamatok menedzsmentje.* Aula Kiadó, Budapest, pp. 1-153.

Chikán A. (szerk.) [2011]. *A multinacionális vállalatok hatása a hazai versenyre és versenyképességre.* Versenyképesség Kutató Központ, pp. 1-121.

circa.europa [2012]. *Közúti közlekedés: közlekedési és biztonsági előírások*

http://circa.europa.eu/irc/opoce/fact_sheets/info/data/policies/transport/article_7265_hu.htm
Letöltve: 2012. március 10. 10:40

Demeter K. – Gelei A. – Jenei I. – Nagy J. [2008]. *Tevékenységmenedzsment.* Aula Kiadó Kft, Budapest.

European Commssion [2007]. *White Paper: A strategy for revitalising the Community's railways.*

http://europa.eu/legislation_summaries/transport/rail_transport/l24014_en.htm Letöltve: 2011. december 06. 0:29

European Commssion [2010]. *European Union Strategy for the Danube Region.* Akcióterv.

http://www.eu2011.hu/files/bveu/documents/DRS_Action_Plan_-_08_12_2010.pdf Letöltve: 2011. december 05. 23:38

European Commission [2011a]. *Europe 2020 targets.*

http://ec.europa.eu/europe2020/reaching-the-goals/targets/index_en.htm Letöltve: 2011. december 5. 23:57

European Commission [2011b]. *Putting sustainability at the heart of the transport.*

http://ec.europa.eu/transport/strategies/facts-and-figures/putting-sustainability-at-the-heart-of-transport/index_en.htm Letöltve: 2011. december 6. 0:12

European Commission [2011c]. *About the programme.*

http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/about/index_en.htm Letöltve: 2011. december 5. 23:48

Gayer M. [2011]. *A magyar vasúti áru fuvarozási piac 2010-ben.* Navigátor, Vol. 19., No.7-8.

<http://www.magyarkozlekedes.hu/images/archivum/navi/2011/Nav2011-07-08.pdf> Letöltve: 2012. március 10. 10:40

Gecse G. [2012]. *Interjú a vasút versenyképességéről.* Mellékeltként csatolva.

gigaliner [2011]. *Az Európai Parlament 2020-ig kitűzött céljai szállítmányozást illetően*

<http://www.europarl.europa.eu/news/en/pressroom/content/20111121IPR31951/html/Transport-Committee-sets-targets-for-safe-and-sustainable-transport-by-2020> Letöltve: 2012. március 10. 10:40

GKI [2010a]. *Bank D. (szerk.): A magyarországi szállítási, szállítmányozási és logisztikai piac elemzése.*

http://www.gki.hu/sites/default/files/users/Szenczy_Daniel/GVH_szall_honlap.pdf Letöltve: 2011. december 7. 10:44

GKI [2010b]. *Dr. Probáld Á. (szerk.): Magyarországi szállítási, szállítmányozási és logisztikai piac elemzése*

<http://portal.ksh.hu/pls/ksh/docs/hun/xftp/idoszaki/pdf/jelszall09.pdf> Letöltve: 2012. március 10. 10:40

Halászné Sipos E. [1998]. *Logisztika-szolgáltatások, versenyképesség.* Magyar Világ Kiadó, Budapest.

jogiforum.hu [2010]. *Jövedékiadó-mentes vasúti és belvízi áruszállítás.*

<http://www.jogiforum.hu/hirek/22360>, Letöltve: 2012. március 7.

Kaderják P. et al [2010]. *Energiapolitikai állásfoglalások 2010.* Regionális Energiagazdasági Kutatóközpont.

http://www.rekk.eu/images/stories/letoltheto/wp_2010_1.pdf, Letöltés: 2012. március 7.

Kaderják P. [2011]. *A hazai árampiac regionális integrációja.* Előadás. MET Fórum.

http://www.e-met.hu/files/cikk2661_Dr_Kaderjak_Peter_Energia_Muhely_2011-12-06.pdf,
Letöltés: 2012. március 7.

KPMG [2011]. *Energetikai Évkönyv 2011.*

<http://www.kpmg.com/HU/hu/IssuesAndInsights/ArticlesPublications/Documents/KPMG-Energetikai-Evkonyv-2011.pdf>, Letöltés: 2012. március 7.

ksh.hu [2009]. *Az árutonna-kilométer fogalom meghatározása.*

http://portal.ksh.hu/pls/ksh/ksh_web.meta.objektum?p_lang=HU&p_menu_id=220&p_ot_id=200&p_obj_id=4857&p_session_id=38155137 Letöltve: 2011. december 3. 20:58

ksh.hu [2010a]. *Áruszállítás összesen 2001-2010*

http://portal.ksh.hu/pls/ksh/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_odmv003.html Letöltve: 2012. március 10. 10:40

ksh.hu [2010b]. *Jelentés a szállítási ágazat helyzetéről 2009.*

<http://portal.ksh.hu/pls/ksh/docs/hun/xftp/idoszaki/pdf/jelszall09.pdf> Letöltve: 2012. március 10. 10:40

ksh.hu [2011a]. *A bruttó hozzáadott érték értéke és megoszlása nemzetgazdasági áganként.*

http://portal.ksh.hu/pls/ksh/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_qpt002d.html Letöltve: 2011. december 3. 15:03

ksh.hu [2011b]. *Áruszállítás összesen (2001-).*

http://portal.ksh.hu/pls/ksh/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_odmv003.html Letöltve: 2011. december 3. 20:49

ksh.hu [2011c]. *Nemzetközi áruszállítás (2001-).*

http://portal.ksh.hu/pls/ksh/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_odmv002.html Letöltve: 2011. december 3. 20:49

Márta G. [2012]. *Interjú a vasúti áruszállítás versenyképességéről.* Mellékletként csatolva

mno [2012]. *Használatarányos útdíj: több megoldás lehetséges.*

<http://mno.hu/gazdasag/hasznalataranyos-utdij-tobb-megoldas-lehetseges-1033225> Letöltve: 2012. március 10. 10:40

Mosóczi L. [2011]. *Pályavasút – Helyzetkép és előretekintés.* Előadás. Rajk László Szakkollégium, 2011. október 05.

Néman Z. [2012]. *Interjú a vasúti és közúti áruszállítás kapcsolatáról.* Mellékeltként csatolva.

NFT [2007]. *Nemzeti Fejlesztési Terv – Az NFT stratégiája és prioritásai.*

http://www.nfu.hu/download/700/ii._strategia.pdf Letöltve: 2011. december 06. 0:46

nkh.hu [2011]. *Piaci jelentés 2011.*

<http://www.nkh.hu/Vasut/tevekenysegek/vasutitarsmuk/piacijelentesek/Piaci%20jelentsek/Piaci%20jelent%C3%A9s%20-%202011%20%20I-III%20%20negyed%C3%A9v.pdf> Letöltve: 2012. március 10. 10:40

Pálfalvi J. [2006]. *A közlekedési infrastruktúra regionális jellemzői.* Közlekedéstudományi Szemle, Vol. 56. No. 7. pp 248-255.

petroleum.hu [2011]. *Olaj Magyarországon.* Magyar Ásványolaj Szövetség.

<http://www.petroleum.hu/webhunver2011.pdf>, Letöltve: 2012. március 7.

Porter, M. E. [1998]. *Competitive Advantage of Nations.* The Free Press, New York pp1-189

railcargo.hu [2012]. *Díjszabás.*

<http://www.railcargo.hu/hu/szervizszolgaltatasok/dijszabasok/belfoldi.html> Letöltve: 2012. március 11.

Szegedi Z. – Prezenszki J. [2005]. *Logisztika-Menedzsment.* Kossuth Kiadó, Budapest.

Tömpe I. [2011]. *A vasúti szabályzás és fejlesztési koncepciók.* Előadás. Rajk László Szakkollégium, 2011. szeptember 28.

trakció [2012]. *Máv Trakció Zrt. bemutatkozása.*

<http://www.mav-trakcio.hu/mavtrakcio/index.php> Letöltve: 2012. március 10. 10:40

Tranzitonline [2009]. *2010-ben új nevet kap a MÁV Cargo Zrt.*

<http://www.tranzitonline.eu/cikkek/a-mav-cargo-zrt-belepett-a-vasuti-vontatas-piacara> 2011. december 7. 10:44

ÚSZT [2011]. *Új Széchenyi Terv.* Magyarország Kormányának hivatalos kiadványa.

http://ujszechenyiterv.gov.hu/download/32589/USZT_beliv_HU_vegl.pdf Letöltve: 2011. december 3. 15:31

Melléklet

Interjú Gecse Gergellyel

Nemzeti Fejlesztési és Gazdasági Minisztérium

2012. február 27.

Mi az oka a vasúti áruszállítás versenyhátrányának?

A vasúti árufuvarozás egy klasszikus állatorvosi ló és sok tényezőben előnyben van vele szemben a közút. Igazából a szórt szegmens igazából az a terület, ami versenyben áll a közúti teherszállítással. Amiben hátrányban van az sok tényező. Igazból a közúti fuvarozás az EU-ban gyakorlatilag versenypiac. Alacsony belépési korlát: 1. jó hírnév (ne legyen ellene semmilyen bírósági eljárás) 2. kell több vizsgát letennie 3. első járműre 9 ezer euró, összes többire 5 ezer euró fedezete legyen. Itt gyakorlatilag nagyobb korlátozás nincsen. Működési engedélyt bárki kaphat, aki itt telepedett le, de egyre jobban nyitják meg a cabotage forgalom előtt is az utat (egy héten belül maximum három cabotage fuvart végezhet el egy vállalat). Az új közlekedéspolitikai fehér könyv ezt is tovább farigcsálja. Románoknak pl. most jár le ez a korlátozás.

A vasútnál nincs így, nagyon rugalmatlan. Sok műszaki hátránya is van. Klasszikus az interoperabilitási probléma eltérő nyomtáv, felsővezeték, jelző- és biztosító berendezések stb. Van egy csomó egyéb is, ilyen kereskedelmi jellegű akadály is. Pl. egy jó esettanulmány egy német-osztrák-olasz vasutak között, mely a top kategóriába tartoznak európai szinten, mégis kereskedelmi forgalomban rengeteg apró nehézséggel kell szembenézniük nemzetközi áruszállításban. Gyakorlatilag az EU-ban megmaradtak a régi nagy állami vasúttársaságok, illetve „leszármazottjai”. 2006-2007-től ki van nyitva a piac az áruszállítás tekintetében, de gyakorlatilag a Deutsche Bahn, az RCH tulajdonosa, a Rail Cargo Austria és PKP a nagy szereplők. Azon kívül van pár magán vasúttársaság, de ők csak a piac bizonyos részeire mennek rá, amik az irányvonal szegmens, ami kevés személyezettel és ráfordítással működtethető blokkvonatok. Több olyan társaság is van, ami ránézésre magánvasút, de a háttérben ott van mondjuk a Deutsche Bahn, vagy más nagyobb tőke.

Van egy kemény szabályozási probléma és nem biztos, hogy jó az a modell, amit az EU követ a kilencvenes évektől kezdve. Ez a piacnyitással úgy néz ki, hogy az államnál marad az infrastruktúra, amin bármely vasúttársaság szabadon szolgáltat. A jó hírnév, a pénzügyi háttér, biztonsági tanúsítvány, a működési engedély, a pályaműködtető szerződés és a kifizetett menetvonal, amik fontosak a sikeres működtetéshez. Itt jön az első hátrány a közút és vasút között. A vasútnál ki szoktak emelni, hogy a teljes hálózaton fizetni kell a megtett úttal arányosan. Ez a közúton nincs így, például Magyarországon, ellentétben Németországgal, Ausztriával, időhöz kötött díj, matrica, amit ki kell fizetni a fuvarozóknak. Van egy úgynevezett EuroVignetta irányelv, mely szerint naponta maximum 11 eurót lehet elkérni, amivel gyakorlatilag egész nap szabadon közlekedhet a fuvarozó.

A használat arányos útdíj bevezetése mennyivel javítaná a vasút helyzetét és mennyivel rontaná a közútét? Lehetséges, hogy az adott árutömeg egy része egyszerűen elkerüli Magyarországot?

Megoszlanak a vélemények, hogy pontosan mi lesz. A közúti fuvarozók többek között most is közel nulla profittal dolgozik. Az árutulajdonosokkal szemben az alkupozíciójuk szinte nulla. Az a kérdés, hogy mennyire lesznek képesek szövetkezni, áthárítva ezt a költséget az árutulajdonosokra. Erre minimális lesz az esély. Ha még át is hárítják, akkor egyesek szerint nem lesz nagy változás. A MaSped-Tlog vezetője Horváth Miklós szerint a vasút akkora minőségi hátrányban van, hogy az árutulajdonosok így sem fognak áttérni a közútról. Mik ezek a minőségi elemek? Szállítási gyorsaság, ebben hihetetlenül lassú a vasút. A várakozást is beleszámítva, a kereskedelmi sebesség olyan 10 km/h alatt van a vasút teljesítménye. Megbízhatóságban is elég rossz, azaz nem tudják pontosan

kiszámítani, hogy mikor érkezik meg az adott áru. A nyomon követés is minimális, ami viszont egyre nagyobb igénye az árutulajdonosoknak. Az időtényezőt kiemelni jó példa, hogy vannak olyan pályaudvarok, mint például Ferencvárosi-rendező, ahonnan tehervonat 1-2 nap alatt nem tud kijönni. A vasút nagyon rugalmatlan, hétvégén nem elérhetőek. A határokon átnyúló szolgáltatás sem megfelelő a vasútnál. Amióta bővült az EU, azóta a határokon gyakorlatilag csak lassítaniuk kell a kamionoknak. Néha persze megállítják őket ellenőrzés miatt, de az EU vámunió, így ilyen probléma nincsen. A vasútnál ilyen nincsen, az országhatárokon elkezdik valamilyen formában akadályozni egymást. Pl. kereskedelmi ellenőrzés, megkövetelik, hogy csak olyan mozdonyvezető vezetheti, aki hely és nyelvismerettel rendelkezik. Gyakorlatilag kész rémálom átmenni a határon. Azért jó példa erre az osztrák-magyar kapcsolat, ami sokat fejlődött az RCH privatizációjával. Mondjuk pont az RCH-től arról jönnek hírek, hogy egy nagyságrendet fejlődtek az osztrák beruházásoknak köszönhetően, de elvárják, hogy legalább még ekkorát ugorjanak, hogy nemzetközileg is elfogadhatóak legyenek.

Továbbá a vasút hihetetlenül rossz, az az árubiztonság. Security, safety, azaz ne lopják, ne dézsmálják meg. Van olyan autóipari logisztikai cég, ami letiltotta, hogy az ő szerelvényei behajtsanak Ferencvárosra. Hiába volt biztonsági őr a vonaton, a mozgó szerelvényre ugráltak fel és lopták el az autórádiótól elkezdve mindent. Az árutulajdonosok ettől kissé idegesek szoktak lenni.

Miket tesz a magyar állam szabályozási oldalról a vasúti áruszállítást tekintve?

Az a baj, hogy magyar állam igen be van szorítva szabályozás terén. Az EU tagjai vagyunk, ez meghatározza a hazai szabályozást is. Volt ez a három vasúti csomag, mely megmondja, hogy milyen modellben kell dolgozni. Például nem olyanban, mint az amerikai vállalatok, ahol integrált vasúttársaságok vannak és a szolgáltatóké az infrastruktúra is. Próbálunk egy versenyt csinálni a szétválasztott pályán.

Az infrastruktúra költségei az államnak fedezni kell. Vannak bevételek, de ez döntő többségében a személyszállításból jön. Ez a MÁV esetében nagyjából 77 milliárd HUF volt tavaly, a többi, 23 milliárd HUF jön az áruszállítástól. Nyilván így nem az áruszállításra fognak elsődlegesen koncentrálni. Egy közszolgáltatási szerződés alapján megy, amiből egy fix mennyiséget rendelnek meg. A személyszállítást teljes egészében a központi költségvetésből finanszírozzák, ez 152 milliárd HUF, ebből 77 milliárd átcsorog a MÁV-Starton, majd a Pályavasút kapja ezt meg. A 77 és 23, azaz közel 100 milliárd nagyon nem elég, hogy a költségeket fedezze. A központi költségvetésben volt 21 milliárd HUF, de ezen felül kellett egy állami kezességvállalású hitelt biztosítani 35 milliárd HUF értékben a MÁV-nak és még így is van közel 10 milliárd költség, ami nincs fedezve. Tehát nagyon drága a működtetése. Ezt az „átfolyásos” modellt azért alkalmazzák így, mert a MÁV Zrt.-nek, így elég nagy lesz a piaci bevétele és így nem kell az állami hiányba beleszámítani. Itt látszik, hogy a vasúti áruszállítást úgy tudjuk ösztönözni, amennyire erre az állami költségvetés lehetőséget ad. Tavaly nagyjából 60 milliárdot engedtek el az MÁV adósságából, de még így is olyan 250 körüli maradt. Gyakorlatilag alig tud hitelhez hozzájutni. Idén közel jobban állnak a számok, de attól tartok, ha zárolni fognak, akkor ehhez nyúlnak hozzá először.

Van-e központi, hivatalos stratégia az áru- és személyszállítás arányáról?

Gyakorlatilag kontrollálatlanul rendelik meg a vonatokat, sok a szellemvonat is. Azt hiszem 43 utazási kedvezmény is nehezíti a működést. Tehát az állam megrendeli saját magától és nincs kontroll. Amikor a szárnyvonalakat be akarták zárni, akkor egyből megjelenik az összes polgármester és

képviselő, hogy ellenálljon. Senki sem mer hozzányúl. A szomszédos országokban megléptek néhol, de persze ez sem népszerű. Vannak egyéb örölt dolgok, például van egy kormányrendelet (168/2010), amiben fel vannak sorolva vasútvonalak, ám ezekből nem lehet törölni politikai ellenkezés miatt. Ebből olyan milliárdos méretű extra költségek jelentkeznek, az M6-os Pécs-Bátaszék vonalat keresztezte, akkor felüljárót kellett építeni, annak ellenére, hogy az a vonal gyakorlatilag nem létezik. A felüljáró másfél milliárd HUF volt.

A pályakihasználtság nem probléma, a vonalak többségénél a vonalkihasználtság 50% alatti. Ilyen gond nincsen. A MÁV próbál kicsit rugalmas lenni. Például a Mercedes kecskeméti beruházásában, egyrészt a MÁV, nagyjából a Mercedes pénzéből építettek, illetve felújítottak iparvágányokat. A másik ilyen példa a Kalocsa-Foktő iparvágányt felújítják, mert megegyeztek, hogy valamilyen mennyiséget garantál a Glencore bioetanol üzeme.

Ha kapacitáskihasználtság megfelelő, mi miatt lassú a fuvarozás?

Pálya rossz állapotban van. A szűk keresztmetszet Budapest és elővárosai. A reggeli órákban érkeznek az elővárosi vonatok, amikor gyakorlatilag tehervonat nem tud áthaladni Pesten. Nem feltétlen az a megoldás, amit a V0-lal erőltetnek, hogy 5-600 milliárdért Dunaújvárosnál elmenjen a teherforgalom. A megoldás egyszerűbb, olcsóbb végiggondolás lehetne. Nagyjából 80-100 dunántúli vonat van, ami onnan jön vagy oda megy (vagy mondjuk Bécsbe, illetve Ljubljanába), amit a Keleti Pályaudvarról indítanak. Ezek feleslegesen keresztezik a Déli Összekötőt. Ott jelenleg sem mennek túl sűrűn a vonatok, szóval valamilyen informatikai vagy biztonsági fejlesztéssel kezelhetnék a szűk keresztmetszetet. A menetrendszerkesztők állítják össze a menetrendet, illetve az állam leadja a rendeltetést, itt minimális rugalmasság van. Valamint a politikusoknak is rengeteg igényük van, hogy merre ne álljon meg a vonat. A pálya közel harmadán lassújelek vannak. Azt szokták mondani, hogy a magyar fővonalak körülbelül a nyugat-európai másod-, harmadosztályon van, a többi pedig a forgalomképesség határán. Illetve ez is vasúti sajátosság, hogy az infrastruktúra rossz állapotára sokkal érzékenyebb, mint mondjuk a közút. Azért ott egy kátyúsabb útvonalon is elmegy egy teherautó. A vasútnál ez veszélyesebb.

Az átrakodók fejlesztése segítené valamelyest?

Elég sok vita van arról, hogy mennyi kellene. Természetesen az állam ad támogatásokat, például az Nemzeti Fejlesztési Terven vagy Új Széchenyi Terven keresztül az intermodális szállítási módokat támogatja az állam. Viszont a Magyar Logisztikai Szolgáltatói Központok Szövetsége már jelezte, hogy nem megfelelő, ha korlátlanul ad ilyen támogatásokat az állam, hanem korlátozzuk, mondjuk egy adott pont 50 km körzetében. Illetve jobban rá kellene szorítani az árutulajdonosokat, hogy próbáljanak környezettudatosok lenni, bár úgy tűnik ez még nem igazán divat még ebben a régióban. Sokan szenvednek, tehát megpróbálják. Például a veszprémi Unilever gyárban központi utasításként kapták meg, hogy a környezettudatosság miatt át kellene térniük vasútra. A RCH olyan szolgáltatási színvonalat egyszerűen nem tudott nekik nyújtani, amit elvártak. Ilyen blokkvonatokon kívül kevés helye maradt a vasútnak. Majdnem egy éves folyamat volt, mire az EU elfogadta, hogy a szórt vagonos, tolatás árát valamiként próbáljuk támogatni és költségeit csökkenteni. Az EU jóváhagyta ezt 2016-ig 4,1 milliárd HUF támogatás megy erre. Állítólag ez sem lesz elég nekik, csak szintentartásra.

Az árutulajdonos és a logisztikai szolgáltatók nagyon fontosak, mert nagyon meghatározzák az útvonalakat. Pl.: ismerek olyan szlovák szereplőt, akik Audi, Kia Zsolnából a Moszkva melletti

Kalugába úgy fuvaroz a megbízott szállítmányozó vállalata (Deutsche Bahn), hogy nem Záhonyon, vagy Ágcsernyőn viszik az árut, hanem Brest-Malaszewicze, a lengyel-belorusz határon keresztül. Nem feltétlen a legrövidebb úton viszik, hanem mondjuk van egy érdekeltsége mondjuk egy terminálban, akkor arra felé fogja vinni.

Másik példa Dunaszerdahelyen van egy konténerterminál, ami annak köszönheti az óriási forgalmát, hogy a Maersk és a Hamburgi kikötő tulajdonában áll, és ők rajta keresztül mozgatják az áruk egy részét.

Mi ösztönzi versenyre a vasutat a közúttal szemben?

Annyira nem tudják elvenni a nagy szereplőktől a magánvasutak az irányvonalat szegmensben. Vannak olyan esetek is, ahol olcsóbb a vasút a közútnál. Persze a közutasok is próbálják felvenni a versenyt, erre jó példa a gigaliner, vagy megatruck, ami 25 méteres kamion. Jelenleg kb. 7 méterrel hosszabb lenne. Jelenleg még útvonalengedély-köteles, de az EU nagyon nyomja a 96/53. EK irányelv-módosítását, mely mögött erős autóiipari lobb van (németek, svédek) és ezáltal a szabályozás is kedvezne már ezeknek a járműveknek. Magyarországon gond lehet, egyrészt a hidak teherbírása, másrészt a közúti fuvarozók is eléggé tiltakoznak ellene, mert tőkeszegényebbek a nyugati versenytársakkal szemben és egész egyszerűen versenyhátrányba kerülnének.

A vasúti egyetlen megmaradt előny, akár hogyan is olvad, de még előny, azaz a fajlagos szennyezése nem biztos, hogy rosszabb. A gigaliner egyébként erre született, hogy zöldebbé tegyék a járműveket. Nyilván az is fontos lenne, hogy a sok túlsúlyos járművet valamilyen módon kiszűrjék, például több tengelyterhelés-mérő berendezéssel.

Akkor kell félnie a vasútnak, ha ez a gigaliner átmegy, illetve a közúti járművek hatékonysága tovább fejlődnek, mivel a vasútban az innováció nagyon kevés. Pl. ez az Euro6-os motorokat ösztönző programokkal (mondjuk kevesebb adóteher stb.) növelné a környezetbarát közúti működés elterjesztését. Nyilván a zajszennyezéssel a vasút nem igen fog tudni mit kezdeni.

Szerintem csak akkor lehet igazán stabil előnye a vasútnak, ha valami igen jelentős kőolaj-hiány lépne fel. A közlekedéspolitikát megnézik, akkor a közlekedés energiafüggőség (mely közel 96%-ban kőolaj alapú) leküzdését tűzte ki célul. Évente 210 millió eurót fizetnek kőolaj-importra az egyes országok, ami igen jelentős tétel.

A szolgáltatások komplexitásának fejlesztése a vasútnál javíthatja a helyzetet?

Nyilván ezek fontosak, szerintem nem elégségesek. Egy pénzügyminisztériumi ember ránéz a minisztériumból, akkor azt fogja látni, hogy gyakorlatilag a 160-170 milliárd HUF-ból 23 milliárd kivételével mindent ő fizet. Nyilván ez is ilyen magyar sajátosság, hogy mivel a MÁV Zrt. tulajdonában van a Pályavasút ezért az infrastruktúra értékcsökkenése folyamatosan belekerül a költségei közé. A közútnál nincs ilyen, ott egy állami intézmény van, aminek az értékcsökkenése nem merül fel, tehát ez a közel 6000 milliárdos országos közútvagyomány folyamatosan olvadni kezd. Ehhez nem rakják bele a pótlólagos forrásokat. Sokat nem változtat ez sem a képen.

Egy pénzügyminisztériumi ember mondjuk szintén ránéz a RoLa támogatásokra, ami közel félmilliárd HUF évente. Azon kívül, hogy az utak kevésbé rongálódtak, illetve kevesebb volt a környezetszennyezés, körülbelül ennyi pályahasználati díj be is hozott. Erre a minisztérium azt

mondta, ha ugyanazt hozza be, amit ráköltöttem, mivel nekem a költségeket kell csökkentenem, akkor inkább ki sem adom. Közútnál akár a jövedéki adóknál a közúton óriási bevételek vannak évente. Az autópálya használati díjból közel 50 milliárd jött be, a jövedéki adónál több száz milliárdot hoz. Bár a vasútnál a gázolaj nem adóköteles, de ez nem sokat farag le. A közlekedéspolitikát nagyon pénzügyes szemszögből készülnek több évtizede. Hiába van egységes fejlesztési stratégia, nem sok mindent tud tenni.

Az utolsó és első kilométernél a legfontosabb a kérdés, azaz ha nincs célvágány, akkor a vasút nem tud működni. A magyar szabályozás például kötelezővé teszi, hogy az iparvágányok 10 évente használatba vételi engedélyt szerezzenek be. Ennek óriási költségei vannak, több tízmilliós költség és sokan inkább azt mondják, hogy inkább áttérnek közútra.

Sok ilyen apró dolog van, ami meghatározza, hogy miért lassú, vagy relatíve drága, illetve rugalmatlan. Ezért a modern gyártási technológiáknak (pl. JIT) nem felelnek meg. Vannak persze üdítő kivételek, mint például az autógyárak, de ezek kevesen vannak.

Készítette: Bakonyi Zoltán és Drabant Gergő

Interjú Márta Gáborral

GySEV Cargo, értékesítési igazgató

2012. február 24.

Ki a tipikus vevő a vasúti áruszállításban?

Hagyományosan azok a vasútvállalatoknak, akik állami tulajdonban voltak, legfőbb ügyfeleik a szállítmányozók, akik összegyűjtik a szerteágazó vevői igényt. A másik jelentős vevők azok a nagyvállalatok, akik követlen a vasúttal vannak kapcsolatban és bizonyos nagyságú árumennyiséggel rendelkeznek és bizonyos logisztikai paraméterekkel rendelkeznek (nagy mennyiség és ezek a mennyiségek földrajzilag és időben jól koncentrálnak). Egyszerre képződnek olyan mennyiségű áruk a beszállításnál vagy a készáru kiszállítását, mely leegyszerűsíti a szállítási folyamatot, azaz komplett vonatok tervezését teszik lehetővé. Minden más ügyfélnél fellép az a probléma, hogy a vasút alapvetően vonatokban tud gondolkodni.

Lehetséges, hogy a GySEV szórt vonatokat összerendez?

Ez lehetséges. Nagyon leegyszerűsítem, akkor a magyar piac fele szórt, fele pedig irányvonatos. Irány vonat alatt azt értem hogy egy helyen keletkeznek, akár terminálon akár gyárban és onnan jellemzően egy adott rendelkezési helyre mennek. Szórt forgalomhoz kell rendelkezni egy adott régiót lefedő hálózattal. Kereskedelembe értékesítési hálózatot (ezt lehet központilag intézni), illetve a fuvarleveleket kezelő árupénztári hálózatot (erre lehetséges regionális központokat létrehozni). Azonban alapvetően országos hálózatban kell gondolkodni. Az adott társaságokat fuvardíj-leszámítoló hivatalokat kell működtetni. Ez azt jelenti, hogy amely szórt forgalmi fuvarok keletkeznek Magyarországon, ezek jellemzően nemzetközi fuvarok, ahova becsatlakoznak külföldi társaságok. Ahhoz, hogy a fuvardíjat el tudják egymás között számolni, ahhoz szükségesek ezek a leszámoló hivatalok. Vannak üzemviteli feltételei is a szórt forgalomnak. Bizonyos csomópontokat kell

létrehozni, ahol ezeket az egyenként jelentkező időben és térben elszórt mennyiséget össze tudják gyűjteni. Itt személyzettel is kell rendelkezni, illetve olyan eszközöket is (tolatómozdonyok), ahol komplett vonatokat tudnak összerakni. A szórt forgalom sokféle árut jelent sokféle kocsigénnnyel. Aki szórt forgalmat kíván bonyolítani, akkor magának is sok kocsival kell rendelkeznie. Például a Rail Cargo Hungáriának 12-13 ezer kocsija van jelenleg. Mindezekből következik, hogy van egy nagyon magas belépési korlát a szórt forgalmi szegmensre. Feltételezi, hogy egy vasúttársaság az adott régióban lévő összes szórt forgalmi igényt kezeli, mert ha nem akkor az adott mennyiség hiányozni fog az egész rendszer optimális működtetési feltételeiből. Jelenleg nem tudnék olyan példát mondani Európában, ahol szórt forgalomra több vállalat is versenyezne. Leegyszerűsítve a rendszerváltás előtt általában egy országban egy vasúttársaság volt, ami irányvonatot és szórt forgalmat is csináltak. A szórt forgalom nagyon költséges szegmens, a rendszer, a lekötött eszközök, a rendszer én úgy tudom egy leszámoló hivatal 20-30 fő, az árupénztári hálózattal ez 100 főre is felmehet, tehát az emberállomány nagy számú és költséges. Korábban, amikor egy vállalat volt, akkor is volt irány vonat és szórt szegmens is, mely költséges volt és ebben a szegmensben az igazán versenyzői a közúttal, tehát az árakat nem lehet a költség szintjére felemelni. Már korábban is úgy működtek, hogy a közúttal versenyképes áron, általában a költségek alatt működött a szórt forgalom. Ezzel szemben ott volt az irányvonati szegmens, ahol egyszerre nagy tömegű áru keletkezett és ott a vasút feladata az volt, hogy elvitte A-ból B-be az árut. Itt is hasonló volt az ár, de ebben a szegmensben jelentősebb profit keletkezett. A liberalizációval nőtt a verseny, emelni kellett a szolgáltatások színvonalát, illetve csökkentette az árakat is. Az új szereplők azonban már jellemzően csak az irányvonat szegmensbe létek be. Ahhoz kellett viszonylag kevés eszköz, nem kell országos hálózat, csak egy-egy vevőt kellett kiszolgálni. Ebben a szegmensben lehet viszonylag gyorsan, jó eredményeket elérni. Itt verseny lett, csökkentek az árak. A szórt forgalmat azonban továbbra is az állami vasút működött, mely már kevésbé tudta fenntartani a nyereségességét az irányvonalakból, így nem tudta finanszírozni a szórt szegmensbeli kieséseit. Ebből következik, az egyik szélsőséges példa Olaszország, ahol a Trenitalia, az FS leányvállalata drasztikusan lecsökkentette a szórt szegmensét, sok állomásról kivonultak és már csak kevés helyről szolgálnak ki. Ezzel párhuzamosan leépítették az árupénztárakat is, a tolatást végző személyzet létszámát. Ezzel a problémával küzd minden vasút a szórt szegmensben Ausztriában, Németországban, Romániában és Magyarországon is.

Milyen költségstruktúrával működik egy vasúti fuvarozó?

Magyarországon a vonatok közlekedtetésének van három költségeleme. Az egyik a vontatás, a mozdony költsége az üzemanyag, az amortizáció, a mozdonyvezető bére. Ez nagyjából ugyanannyi magán és állami vasútnál is, nincs mozgástér nagyon. A Rail Cargo Hungáriának vannak saját mozdonyai, de sokat nem adtak el, az maradt a MÁV Trakciónál, aminek a Rail Cargo a legnagyobb ügyfele a mai napig. Sok kisebb magánvasútnak továbbra sincsenek mozdonyai, ha jól tudom például a CER-nek. A Floydnek vannak, vannak olyan magánvasutak az elmúlt időben jelentek meg, például román vagy szlovák központokkal, ők szintén rendelkeznek sajáttal. A GySEV-nek van saját mozdonya az anyavállalattól. Mozdony nem szűk keresztmetszet, ehhez hozzá lehet jutni a piacon. A másik jelentős költségelem a kocsi, amit bérelni kell, illetve ha vasútintézeti kocsiról van szó, ennek is van egy kialakított rendszere, ami alapján az adott vonatot viszi, fizet egy adott díjat. Itt sincsenek lényegi különbségek. Illetve a harmadik, a legjelentősebb a pályahasználati díj. Ez az a díj, amit a vállalkozó vasút fizet a Pályavasútnak. Ennek analógiája valamennyire az autópálya matrica, illetve ha majd ha (most újabban megint 2013-ról hallani) bevezetik a használat arányos útdíjat. A pályahasználati díj számítása rendkívül bonyolult. Például, ha kér valaki egy ajánlatot egy teljesen új útvonalra, akkor a

díj kikalkulálása egy nagyon komoly számolást igényel. Ennek is megvan az oka, nem csak kilométer alapon van. Van egy díjrész a közlekedtetésre vonatkozik, azaz hogy milyen osztályú vasútvonalakon milyen hosszan közlekedik és közben milyen állomásokon halad át, illetve az elejére és a végére vonatkozóan is van, hogy például milyen tolatási munkákat végez. Itt sincs különbség a nagy és kis vasút között, mert a méretkedvezménnyel a nagy vasutat juttatná előnybe, ami ellene megy a liberalizációval. Volt egy ilyen kezdeményezés, hogy a vontatási díjat, mely javarészt a szórt forgalomra vonatkozik, egységesen és mindenre kiterjedően csökkentsék. Ez nyilván mindenkinek jó lenne, de mivel a szórt forgalmat leginkább a Rail Cargo Hungária kezeli, így ez az előny nála csapódna le. Ez odáig jutott, hogy jelenleg nincsenek nagyon új hírek, a Rail Cargo működik, de amióta eladták azóta folyamatosan veszteségesen működtek. Voltak olyan tervek, hogy kivonulnának ebből a szegmensből, vagy az állam támogassa valamilyen szinten a pályahasználati díjon keresztül.

Ha minden költségelem azonos, akkor miben versenyeznek a vállalatok?

Nyilván a vontatást azt lehetne komolyabban elemezni, de abban is körülbelül azonosak a költségek. A szórt forgalomban olyan sok választás nincs, de irányvonatban alapvetően az árban kell versenyezni. Mondjuk vannak olyan vevők is, akiknek egyaránt vannak szórt és irányvonati küldeményei, például a MOL, az erdőgazdaságok, az erőművek. Nyilván olyasmit is mérlegelnek az ügyfelek, hogy kizárólag irányvonatra érdemes lenne magánvasutat megbízni, de ha csak szórt forgalomra köt üzletet a Rail Cargo Hungáriával, akkor várható, hogy meg fognak növekedni cég díjai.

Aztán kérdés, hogy egy adott üzletnek a lebonyolításához milyen eszközökre és plusz szolgáltatása van szükség és hogy ezt ki tudja nyújtani. Kellene-e hozzá olyan típusú vagy mennyiségű kocsi, amit egy magán vasút egyáltalán nem vagy olyan rövid idő alatt nem tud beszerezni az üzlethez.

Fontos, hogy milyen a szállítmányozás útvonala. Csak Unión belül mozog, vagy ki is lép belőle? Ha ki is lép, két kérdés merül fel. Egyrészt nincs liberalizált vasúti működés (Szerbia, Ukrajna, Horvátország, Balkánon csak egy társaság van). Vannak olyan magánvasutak, akik együttműködnek velük. MNV-nek van Ukrajna, Szerbia és Horvátország felé megállapodása. Azonban van egy hallgatólagos szövetség az egykori nagy szórt forgalmat bonyolító egykori, illetve jelenlegi állami vasutak között, amik egyértelműen érvényesültek a 2004-es piacnyitás környékén. Ők azt mondták egymásnak, hogy nem fognak magán vasúttól átvenni és átadni üzletet. A magánvasutak akkor volt lehetősége, ha Unió forgalomban más magánvasutakkal működött együtt. Nyilván napjainkra ez a rendszer megomlott. Most már vannak a párhuzamos rendszerek között átjárás. Például a szerb és szlovén vasút együttműködik magánvasutakkal.

A másik szintén ehhez kapcsolódik. A fuvarozásokhoz u.n. cím-fuvarleveleket használnak, amit az egykori állami vasutak használtak. Ezek a cím fuvarlevelek vámgaranciaként is funkcionálnak. Ha így közlekedik az áru, akkor nem kell erre összeget lekötöni, mert vámgaranciaként működik. Pl.: Kínai áru érkezik Koperbe, de vámárúnak minősül, amíg el nem érkezik a rendeltetési helyére, mondjuk a budapesti BILK-re. Ha ezt a szlovén és az RHC viszi, akkor ők tudnak cím fuvarlevelet használni. Ha bekapcsolódik egy magánvasút, ami nem cím-tag, azaz nem tagja ennek az egyezménynek, annak egy nagyobb összeget le kell kötnie, ami ugye növeli a költségeket, így torzítja valamennyire a versenyhelyzetet.

Mi a tipikus áru, ahol még megéri vasúttal szállítani, de versenyez a közúttal?

Tulajdonképpen minden árut lehet vinni mindkettőn. Vannak „vasútérzékeny” áruk. Pl.: a túlméretes küldemények, különböző veszélyes áruk is ilyenek. Tűz-, robbanásveszélyesek is ide sorolhatóak, ezek nagyobb arányban kerülnek vasútra, mint az átlag. Tipikus áruk a nagy mennyiségben szállított áruk, pl.: vasérc, kőszén, itt inkább a belvízi szállítással versenyez a vasút. Nem tudnék egyértelmű versenyelőnnyel rendelkező árut mondani.

Nagyobb feldolgozottságú áruk közül, ami palettázott, vagy konténerekben szállított, amik könnyen lehet közút és vasúton is szállítani. Vannak speciális kocsik is, melyek oldalt nyithatóak és könnyebb pakolni. Azt szokták mondani, ha drágább áru van, akkor az nagyobb fuvardíjat is elbír, mondjuk TV esetében. Ekkor a végtermék árának töredéke a szállítás, de ez nem jelenti azt, hogy ne akarnák a gyártók ezt is lecsökkenteni. Jó példa erre az Audi, ami nagyjából fele-fele arányban közlekedik közúton és vasúton, mégis hatalmas árversenyben vagyunk. Megjegyzem az egyik legrosszabb árat ezeknél tudja produkálni a vasút. Erős a másik fél tárgyalási pozíciója. Igaz, hogy drága áruról beszélünk, de egy helyen keletkezik az áru, a speciális kocsi nem a vasútnál vannak, hanem olyan társaságoknál, akik ezt bérbe adják. Nincs semmi előnye egy állami vasútnak és ugyanúgy meg kell küzdeni a magánvasutakkal, ami lenyomja az árat.

Mennyire fontos, hogy a vasút komplex szolgáltatásokat tudjon nyújtani?

Mindenképpen hozzáadott előny. GYSEV Cargo speciális esetben van, mert állami tulajdonban van, de méretét tekintve magánvasútra hasonlít, de tevékenységi körébe olyanok is tartoznak, amelyet sem a magán sem az állami vasutak nem tudnak nyújtani. Ezekben van versenyelőnyünk és ezeket szeretnénk tovább fejleszteni. Egyrészt a GYSEV Csoport egy minden területre kiterjedő vasúti tevékenységet folytat: üzemeltet pályát, mozdonyokat közlekedtet, személy és áruszállítást végez. Jellemzően Sopron és környékét lefedően erős logisztikai tevékenységet is végez, olyat, amivel általában vasúttársaságok nem foglalkoznak. Csomópontként is funkcionálunk közút és vasút között, ez jellemzően a GYSEV infrastruktúrájának 100 km-es környezete, raktárainkban raktározunk, komissiózunk, átcsomagolunk, többféle hozzáadott szolgáltatásokat végzünk, ami nem klasszikusan elvárt egy vasúttársaságtól. Vámhivatalunk is van.

Fontos a GYSEV-nél az áruvonal-képzések, ahol az áru nem helyben keletkezik, hanem nyugati irányból (Olaszország, Ausztria) érkező szórt fuvarokat képzünk tiszta irányvonatokat, pl. csak görög, csak török, csak román. Itt feltételezi a részes vasutak szoros együttműködését. A német és osztrák felfuvarozó vasút, az RHC és balkáni vasutak együttműködését feltételezi. Ez csak az üzemviteli oldala. A megfelelő árut nyilván be is kell szállítani, amit szállítmányozók végeznek, így egy ilyen projektben több szállítmányozó is részt vesz. Bár versenyeznek egymással, de mindegyik ugyanazt a vonatrendszerrel tölti. Pl.: Egy Express, egy Schenker, egy Kühnen-Agel versenyeznek Németországban, Ausztriában és eladja ezt a terméket, hogy nagyon rövid idő alatt nagy árubiztonsággal lehet továbbítani a Balkánra, de önmagában nem tudják biztosítani a megfelelő mennyiséget, hogy valóban rendszeres és nagy mennyiségű áruforgalom legyen egy ilyen vonalon. Itt ugyanazt a terméket három szállítmányozó értékesíti, egy szerelvénnyel közlekednek, ám ők versenyeznek is egymással. Ennek van egy menetrendje. Sőt ez inkább napi irányvonat. A balkáni irányba naponta több vonat is van. Van amelyik görög- vagy törökirányba halad. Azt mondják, hogy hetente két vonat kell legalább, hogy át tudjon csábítani. Mert ha lekési a csatlakozását, akkor három napot kell várnia, amíg közúton haladhatna is. Itt inkább órákban mérhetőek a várakozások nem napokban ebben a mennyiségben és ezt nem kell már szétszedni.

Miért a vasutat választja a német szállítványozó?

Esetenként eltérő lehet. Nyilván az áraknak van egy alapvető szerepe. Néhány vállalat jelenti, hogy környezettudatos és ez a kommunikációjában is jelentős szerepet kap, de ha az ár nem megfelelő, akkor ők sem fognak. Nyilván nagy mennyiségű áru továbbítását nem tudják közúton szállítani gazdaságosságon. Azt mondják, hogy 500 km fölött a vasútnak van egy versenyképessége. Belföldön csak akkor érdemes, ha nagy tömegű áruval van szó. A GYSEV-nek ilyen volt a petőházi cukorgyár cukorrépája, ami 50-100 km-en belül volt, de 100 nap alatt kellett 300 ezer tonnát befuvarozni és még közel ekkora mennyiség haladt közúton is. Tehát ott nagy mennyiséget kellett rövid idő alatt megmozgatni, így itt muszáj volt bevonni a vasutat is.

Alapvető kritérium, hogy az adott vállalatnak milyen a beszerzési és értékesítési logisztikája, hogy milyen piacról, milyen rendszerességgel, mekkora mennyiségű árut szerez be. Az is kérdés, hogy a késztermékeket mekkora piacon milyen ütemezéssel teríti. Mondok egy konkrét példát. Jászberényben az Elektrolux éves milliós darabszámban gyárt. De a logisztika úgy van kialakítva, hogy Németországban és Olaszországban van elosztóbázisuk és oda szállítanak. Ez akkora és olyan koncentrált mennyiség, hogy ez egy vasútra termelt üzlet. Pár kilométerrel arrébb Jászárokszálláson van a Carrier kft., ami egykor szintén Lehel üzem volt, szintén hűtőket gyártanak, ahol alacsony darabszámú, eltérő típusú hűtőket gyártanak. Itt az adott vevőket jelentősen eltérő típusú és kisebb mennyiségű áruval szolgálják ki, így itt már nem szerepel a vasút, mivel közúton egyszerűbb ezeket megoldani.

Nyilván van egy olyan törekvés a vállalatok részéről, hogy az ellátás és az elosztás biztonsága meglegyen. Egy ilyen nagy vállalat, ami egyszerre kezel ilyen nagy mennyiséget, az mind a kettőt meg fogja tartani, mert bármelyikkel lehet olyan probléma, akár átmenetileg, akár hosszabb ideig, ami miatt pótolni kell. Az Audinál megvan a közút-vasút, másrészt megvan, hogy a küldemények egy része Hegyeshalom, másik része Sopron felé halad, az ellátásbiztonság kedvéért. Pár éve volt egy MÁV sztrájk (akkor még csak az volt) nem továbbították a küldeményeket Hegyeshalmon keresztül. Mi azt mondtuk, ha elhozzák Sopronig, akkor mi elszállítjuk Győrig, így került be a rendszerbe a GYSEV. Ezért ragaszkodik hozzánk, mert nyilván az ár egy fontos tényező, de ad egy biztonságot, hogy vasúton mindig van egy ilyen biztonsága.

Közúton is van egy ilyen kockázat, mondjuk kevésbé valószínű, hogy sztrájkolni fognak a kamionsofőrök. Néhány éve volt, hogy egy patak alámosta az autópályát Győrnél és néhány napig nem lehetett használni. Egy termelővállalat az ellátásbiztonságát elég magas fokon kezeli, ezért úgy gondolom, hogy a vasútnak és közútnak mindig lesz együtt szerepe.

Tud reális alternatíva a vasút a késések kockázatával együtt?

Úgy gondolom igen, az Audinál ez nagyon keményen működik. Folyamatosan nézik a késéseket és komoly szankciója van ennek, fuvardíj visszatérítés formájában. Ugyanez lesz a Mercedes-nél is. Nyilván az egész rendszert nehéz így működtetni, de az egyes kiemelt projekteket kiválóan kezelik az egyes vasutak. Nagy problémát jelent az árukövetés kérdése. Közúton nagyon jól megoldott a GPS-szel, a vasúton vannak megoldások, de nincs átfogó rendszer. Egy Audi vonatnál ez megoldható és működik is. Mondjuk ha felad X.Y. cég egy darab kocsit Németországba, akkor nem lesz módja, hogy ezt kövesse. ennek több oka is van. A legfőbb oka az, hogy a nemzetközi szórt forgalomban vasutaknak olyan együttműködése valósult meg, hogy közösen használják egymás kocsijait

(nyilván megvannak a szabályai a rakodásnak az engedélyezésnek stb.). Tehát, ha egy ügyfél jelzi, hogy holnapután szeretne egy küldeményt feladni, akkor a vasút nem tudja megmondani, hogy melyik kocsival fogja szállítani. Nyilván ennek megvannak az előnyei is. Lehet, hogy a sajátját, lehet hogy német, lehet hogy egy osztrák kocsit, de azt tény, hogy nem fogja tudni megmondani, hogy melyiket. Amikor megrakják és megvan a kocsis szám, akkor az ügyfél tudni fogja, hogy melyik számot kellene követnie. De ezek a kocsik nincsenek egyenként azonosítottak. Csak azt lehet tudni, hogy melyik vonatba rendezték. Ez a vonatszám viszont csak addig igaz amíg át nem adják egy másik ország vasútnak. Jellemzően arról tud információt kapni, ha az áru elér egy adott pontot és ha külön fizet érte, akkor kap értesítést erről a vasúttól. Jelenleg ez az egyik legnagyobb megoldandó feladat, hogy miként lehet egy erre vonatkozó egységes rendszert kiépíteni, ahol csak kocsis szám ismeretében az ügyfél tudhatja, hogy merre jár az áruja. Most nagy nyomás nehezedik a vasútra ebből az irányból, amire reagálnia kell a vasutaknak. Le kell tenni az asztalra egy írást, hogy ebben a nemzetközi rendszerbe, hogyan és mikor kívánnak csatlakozni. Ezt március 15-ig kell nyilatkoznia. Ezt csak a követésről szól.

Az árubiztonság, azaz ellopják-e az árut vagy sem, arra vannak nagyon jó megoldások. Hogy ne legyen árukár, lehet az adott kocsit kísértetni, vagy úgy megrakni, hogy ne lehessen hozzáférni. Erről bővebb információim nincsenek, de nyilván egy kamionsofőr által kísért kocsis nagyobb biztonságban van, bár lehet olyanokat hallani, hogy egész kamion tűnt el sofőröstül egy Ázsia felé vezető úton. Ez leginkább a kivételek közé tartozik.

Tehát ár, biztonság, nyomon követést említettük eddig. Milyen egyéb elvárásai vannak a fogyasztónak?

Nyilván attól függ, hogy milyen fogyasztó. Ha megpróbálja tervezni egy ellátási, beszerzési logisztikáját, akkor az egész rendszerre keres megoldást. Miként lehet azt optimalizálni. Az ellátási idő, az ár, az információ stb. fontos, de első helyre az árat tenném, a második a minőség. Itt azt kell érteni, hogy ha a fuvarozó azt mondja, hogy három nap alatt ér oda, akkor ne kettő és ne öt legyen az út ideje. Ezen kívül sok iparági különbség lehet, hogy mekkora mennyiségben, milyen piacokra, milyen jellegű árut állítanak elő. Az adott áru inkább közútra, vagy vasútra termelt stb. A legkedveltebb a kombinált fuvarozás. Például a kísértetlen konténeres, vagy félpótkocsis, de legalábbis valamilyen szabványszerű, könnyen átrakható csomagolóeszköz tartozik ide. Ez az ami leginkább működik. Beszélhetünk a közút és a vasút versenyéről, de azt látni kell, hogy van egy együttműködés a kettő között. Nem feltétlen közvetlen együttműködés, de nagyon sok üzletnél a hosszú távú szállítás a vasút előnyét mutatja, a felhordás és rendeltetésre széthordás, azaz a rövidtávú szállítás pedig a közút előnyét mutatja. Ez klasszikusan a konténeres forgalom, azaz közúton felfuvarozás egy terminálra, ott átrakódás vasútra, majd irányvonatokkal továbbítás.

Készítette: Bakonyi Zoltán és Drabant Gergő

Interjú Néman Zoltánnal

MLBKT elnökség tagja

2012. március 09.

Vasúti versenyképességének hátárnya

A vasúti oldalról régóta azt hangoztatják, hogy egyenlőtlen az a verseny, ahol hogy úgy mondjam azokat az infrastruktúrális ráfordításokat, amik felmerülnek teljes mértékben meg kell fizetni a vasúti szolgáltatóknak (ez tartalmazza a felújítást karbantartást). Közút esetén ez nincs így, ez jelentős versenyhátrányt jelent vasút számára. Talán megoldás lehet a használat arányos útdíj, mire most van egy ígéret, hogy 2013-ra végül is megvalósul. Tehát ez az egyik legnagyobb problémája a versenyképességnek. A másik nagy probléma, ami majd a kombinált fuvarozásban jelentkezik, hogy erre nincs támogatás, se olyan támogatás, ami kedvezményt jelent pl.: pálya vasúti használat, se olyan támogatás, ami kimondottan a RO-LA vagy akár a konténeres szállításban valami kedvezményt jelentene ellentétben a környező országokkal, ahol ezt mind támogatják. A Logisztikai Egyeztető Fórum egyik tagja a MLSZKSZ készített egy anyagot, mely részletesen elemzi a jelenlegi és jövőbeni lehetőségeket. 2011-es adatokon alapul, de a minden tekintetben valós Rail Cargo Hungária adatira támaszkodik. Részletesen elemzi, egy átlagos szállítás költség struktúráját (vontatás, pályahasználati díj, szolgáltató díja) és mindezt külföldi adatokhoz méri. Olyan eredmények jöttek ki például, hogy egy árutonna-kilométer vasúton 6 Ft, közúton pedig 0,6 Ft. Ezzel nagyon nehéz versenyezni. A másik anyag, amit hoztam az egy speciális eset, ami a magyar vasúti áruszállításban meghatározó szerepet tölt be a Kelet-Nyugati áruszállítás, konkrétan a Záhony térség részletes elemzése. Ebben nagyon sok adat, megállapítás és javaslat is van, hogyan lehet a jelenlegi anomáliákat, ami a jelenlegi fuvarozásban tapasztalhatók, kiküszöbölni.

Mi a fogyasztói igény, mi alapján döntenek az árutulajdonosok?

Összetettebb a kérdés, mint a fuvardíjakra egyszerűsítsük le a kérdést, habár az is döntő szerepet játszik. A szolgáltatás minősége kiemelkedően fontos. A szolgáltatás minőségébe sok minden beletartozik, áruelejuttatási idő (mennyi idő alatt tudják ez teljesíteni) valamint a háztól házig szállítás, ami a közút számára előny, de ezzel a vasút önmagában nem tud versenyezni. Tehát ráfuvarozás/elfuvarozás szükséges kivéve ott ahol az iparvágány lehetőséget biztosított. Azt gondolom, ez a két tényező a döntő. Tehát a fuvardíj és a szolgáltatás minősége. Azért meg kell mondani, hogy a vasút az utóbbiban is kissé adós a közúttal szemben. Az egyik kritikus fejlesztési terület a vasúti szolgáltatások esetén az áruelejuttatási idő (amibe nagyon sok minden beletartozik) csökkentése. Ha ezt fuvarozási távolsághoz viszonyítjuk, akkor nagy távolságoknál a vasútnak ezen hátránya jelentősen csökken, hiszen a közúti fuvarozásnál is megjelennek a korlátozó tényezők, mint a vezetési idő maximalizálása, de erre a kapott anyag részletesen kitér. Döntő mértékben ez a kettő (ár és szolgáltatás minősége alapján dönt) Vannak speciális esetek, ahol egyéb tényezőket is figyelembe vesznek például: környezet védelem, zaj, biztonság, de döntően a fent említett kettő tényező.

Áruvédelem

Minden áru esetén fontos, de bizonyos áruk esetén kiemelkedő. Az egyik legfontosabb az ilyen hazánkban az autóipar. Egy győri székhelyű autóipari cég esetében jelentős a közúti flotta, hiszen számára a háztól házig szállítás számos esetben elengedhetetlen. Egy pótkocsira felfér 10 db autó, és azonnal indulhat és telephelyen teszi fel és telephelyen rakja le az árut. Vasút esetén az eljutási időt jelentősen csökkenti a hosszabb rakodási idő, de amint említettem nagy távolságoknál ez kiegyenlítődik. Ebben az esetben fokozódik az áru veszélyeztetettsége.

Ráfuvarozás

Számtalan fajtája van. Az egyik ilyen a konténeres szállítás. Ennél a példánál maradva, Székesfehérváron van a logisztikai központ. Ott volt egy kombiterminál, ahol konténereket kezeltek. Annak az igazgatója szerint, ahhoz hogy egy üres konténert visszaküldjön Székesfehérvárról Budapestre a depóba (BILK) az vasúton háromszor annyiba kerül, mint körúton. Hát akkor persze, hogy amellel fog dönteni, hogy közúton vigyék ki. Abban az esetben, ha egyszer elindul egy áru valamelyik szállítási eszközön, csak nagyon nehezen rakják át a másikkra. Például egy balkán-nyugateurópai szállítás esetén egyértelműen ár kérdése, amiért nem rakják át. Technikai feltételek esetén, mint ami Záhony esetén van, készlet átrakásra az árut. Itt ugye keskeny és széles nyomtáv találkozik, de Záhony térségében az átrakás többnyire vasútról közútra történik, és nem vasútról vasútra. Közútra történik, hiszen a nyugat-európai közúti szállítás kapacitás a 3-4 szerese a vasútnak. Ezért nevezik Záhonyt szárazföldi kikötőnek. Ahhoz, hogy vasútról-vasútra releváns átrakások történjenek, ahhoz a vasútnak a szolgáltatási feltételeknek javulni kell. A másik jelentős probléma vasúti infrastruktúra jelenlegi állapota és ez az egész hálózat kérdése. Ugy vannak ezek a Helsiniki folyosók, amik mind Budapesten találkoznak. Budapesten egyetlen vasúti híd van és ez a Déli-összekötő, ami az egész vasúti fejlesztésben egy szűk keresztmetszetet jelent, mert a kelet-déli áruforgalom csak a Ferencvárosi rendező pályaudvaron keresztül tud haladni. Ez mindenképpen szűk keresztmetszet. Ezért vetődött fel a V0 projekt, ami emelné a vasúti szolgáltatás színvonalának lehetőségét. Ugyan kívül van a vasút-közút viszonyán az a vasút-vízi szállítás kapcsolata. Ott van például a Győr-Gönyűi példa, ahol az volt a probléma, hogy nem volt vasúti kapcsolata. Megépítettek egy vasúti kapcsolatot, ahol egyetlen egy vonat nem közlekedett még. Arra használják, hogy az üres kocsikat tárolják valahol. Szóval a kikötők vasúti kapcsolatát is fejleszteni kéne, ki kéne használni. Természetesen a vízi közlekedés azért elenyésző. Gönyűre visszatérve a győri Audi a saját logisztikai központját ide tervezi, az egy nagy előre lépést jelentene ebben a történetben.

Vasút-közúti átrakó pont

Itt vannak ezek a logisztikai központok, közülük néhányat úgy becéznek, hogy országos logisztikai központ. Ez 13 darab összesen abból 12-nél megvan a vasúti közúti kapcsolata. Ezek intermodális logisztikai központok tehát meglenne a lehetőség az átrakásra. Csak, hát pontosan az a probléma, hogy a vasút versenyképtelen. Vannak ezek az EU pályázatok, ahol volt egy olyan ahol logisztikai központok fejlesztését támogatta ezen belül az intermodális logisztikai központokat segítő azt célozta meg, hogy áttereljék az egyik szállítási módról a másikkra az áruforgalmat. Amikor ezt megpályázták, még más volt a vasúti áruszállítás helyzete, azóta nem tudták teljesíteni az abban vállaltakat. A kapacitás ettől függetlenül megvan. Visszatérve Székesfehérvárra a MÁV-nak voltak olyan intézkedései, ami eleve ellehetetlenítette a vidéki terminálokat. pl.: a konténer forgalmat a BILK-re koncentrálták. A székesfehérvári konténer terminál, ami szépen fejlődött volt bakdaru is, teljesen meghalt, holott a székesfehérvári Philips egyik legnagyobb kiszolgálója voltak. Ugyanez van Debrecenben, ahol a konténer terminál nem tudja azt a szerepet betölteni, amit szántak neki.

Mi a jövő

A jövőben fejleszteni kell a vasúti infrastruktúrát, mert anélkül nem képes senki szolgáltatás színvonalát emelni. A másik tényező az ár kérdése. Versenyképesebb árat kell kínálni a közúttól, mert addig amíg az ár nem tükrözi a szolgáltatás különbségét, az árutulajdonosok nehezen fognak váltani.

Készítette: Drabant Gergő