

KÖRTÉLYESINÉ MOLNÁR TÜNDE*

**A KOMBINÁLT ÁRUFUVAROZÁS HELYZETE ÉS
SZEREPÉNEK NÖVELÉSE MAGYARORSZÁGON
AZ EU-CSATLAKOZÁS IDEJÉN**

**1. KOMBINÁLT ÁRUFUVAROZÁS FEJLŐDÉSÉHEZ SZÜKSÉGES
FELTÉTELEK MEGTEREMTÉSE**

Az EU közlekedéspolitikájának egyik prioritása a környezetkímélő szállítási módok ösztönzése, ennek egyik módja az áruszállítás áttérése a túlterhelt közutakról a vasutakra. A vasúti-közúti kombinált fuvarozás erre kínál lehetőséget.

A nyugat-európai országokban már a hatvanas évek végén kialakultak a kombinált fuvarozás alapformái és a fejlődés azóta dinamikus. Az utóbbi években új lendületet adott a fejlesztésnek az, hogy az Európai Unió közlekedéspolitikájában is előtérbe kerültek a környezetvédelmi szempontok, továbbá az, hogy a meglévő közúthálózaton egyre nagyobb problémát jelent – az áru- és személyforgalom növekedése következtében – a növekvő közúti forgalom lebonyolítása. Ezért tudatos intézkedésekkel törekednek a közúti áruszállítási forgalom visszaszorítására (pl. a közúti fuvarozók tevékenységének engedélyhez kötésével, az engedélyek számának korlátozásával, a gépjárművek tengelyterhelésének és károsanyag-kibocsátásának maximalálásával, útdíjak, gépjárműadók bevezetésével), valamint – a kombinált fuvarozás fejlesztésével – a távolsági áruforgalom közútról vasútra vagy vízi útra terelésére.

Az utóbbi évtizedekben hazánkban is – hasonlóképp az Európai Unióban lezajlott változásokhoz – jelentősen megnövekedtek a közúti szállítási teljesítmények, és ez nálunk még nagyobb problémát jelent, mivel Magyarország nem rendelkezik az ehhez szükséges minőségű közúthálózattal.

* Logisztikus, a BGF Külkereskedelmi Főiskolai Kar EU- szakértő szakirányon 2005-ben végzett hallgató.

A kombinált fuvarozás fő előnye az optimális közlekedési munkamegosztás megvalósításán túlmenően az, hogy az egységes szállítóeszköz és rakodó berendezések, valamint az átfogó kommunikációs rendszerek alkalmazása révén integrált logisztikai láncok kialakítását teszi lehetővé.

Hazánkban a konténeres szállítás fejlesztése a hetvenes években kezdődött, az egyéb kombinált árufuvarozási módszerek az EU-val kötött társulási szerződés hatására a kilencvenes évtizedben kerültek előtérbe. Mivel a kombinált fuvarozás általában csak viszonylag nagy szállítási távolságok esetében gazdaságos, hazai viszonylatban elsősorban a tranzit, valamint az export-import áruforgalom lebonyolítására vehető számításba¹.

1.1. A kombinált árufuvarozási módok bemutatása

A kombinált fuvarozás esetén két vagy több közlekedési alágazat vesz részt egy adott szállítási feladat megoldásában. A kombinált árufuvarozás lényege: a különböző közlekedési alágazatok olyan együttműködésének megvalósítása, ami a szállítási láncok kialakításakor az egyes közlekedési alágazatok előnyeinek egyesítését teszi lehetővé, a hátrányok egyidejű kiküszöbölésével.

Kombinált fuvarozás esetén a távolsági szállítást általában vasúti vagy vízi közlekedéssel oldják meg, míg a helyi/körzeti elszállítás közúton történik (70 km-es távolságon belül). A távolsági és helyi fuvarozás csatlakozási helyein nem közvetlenül az árut rakják át, hanem az árut tartalmazó zárt konténert vagy magát a szállítóeszközt; illetve a szállítójármű gördül fel-, illetve le a másik szállítójárműre.

Ennek megfelelően a kombinált árufuvarozási rendszereknek egyik lehetséges csoportosítása a következő:

- Ro-La forgalom (kísért forgalom),
- konténeres szállítás (nem kísért forgalom),
- Ro-Ro forgalom.

1.1.1. A kísért forgalom

A vasúti terminológiában a *Ro-La* technológiát nem daruzható technikaként is emlegetik, ami azt jelenti, hogy a közúti jármű nincs speciálisan kialakítva, tehát az alváza nincs megerősítve, és nem lehet daruval leemelni róla a teherszállító felépítményt, ezért a teljes járműnek fel kell hajtania a vasúti kocsira. A *Ro-La* rendszer (***Rollende Landstrasse = gördülő országút***) lényege, hogy a tehergépkocsik (nyerges szerelvények) homlokrakodón át felhajtanak az alacsony rakfelületű vasúti kocsikra. A célállomáson a közúti járművek hasonló módon „saját keréken” gördülnek le a szerelvényről. A vasúti szállítás közben a gépkocsivezetők a szerelvényhez kapcsolt személykocsiban (hálókocsiban) utaznak.

Ugyanakkor a teljes kamionok vonaton történő szállítása ellentmondásos, hiszen a holt tömegek mozgatása energia-pazarló és munkaigényes feladat. Bár belátható, hogy a rakott kamionok össztömegének mintegy tizedét kitevő vontatók mozgatása által okozott többlet energia (ami minden bizonnyal 10% alatt van) felhasználása által okozott környezeti károk meg sem közelítik az adott mennyiségű kamion által

¹ Forrás: Dr. Tarnai Júlia – A kombinált szállítás fejlesztési irányai, különös tekintettel az infrastruktúrára (88. oldal), Budapest (2000).

okozott környezeti és gazdasági károk mértékét (az útfelületben pl. többször annyi kárt okoz egy 40 tonnás kamion, mint egy átlagos személygépkocsi).

1.1.2. A kíséretlen forgalom

A nem kísért kombinált fuvarozási forma klasszikusan a *konténer*, és azok a megerősített vázszerkezetű közúti járművek, amelyek *félpótkocsija és felépítménye (csereszekrényje)* rakottan megemelhető. A konténer a leginkább rugalmasan kezelhető szállítási forma, halmozható, tengeri fuvarozásra alkalmas, míg a másik kettő ponyvás, nem halmozható, főképp a kontinentális fuvarozásban jelentős. Magyarországon a csereszekrényes és a félpótkocsis fuvarozás kezdeti stádiumban van, az összes nem kísért forgalomnak csupán 3%-a. A kombinált áruszállítás korszerű technikájának tekintik a kíséretlen forgalmat. Ez esetben ugyanis a hasznossúly-holtsúly arány sokkal kedvezőbb, mint a Ro-La esetében. Azonban e fuvarozási módok a közúti szállító részéről jóval nagyobb beruházási és szervezési költségeket jelentenek.

A kíséretlen forgalom jelentős technikai és infrastrukturális előkészületeket igényel. A szállító és a szállítmányozó vállalkozásoknak rendelkezniük kell olyan speciális rakományhordozókkal, amelyek daruzhatóak, tehát mobil rakodógéppel, vagy bakdaruval átrakhatóak. Ez a vertikális rakodás módja. A csereszekrényekkel és daruzható félpótkocsival rendelkező járművek többre kerülnek, mint a normál kamionok. Ezen kívül a szállítmányozónak arra is gondot kell fordítania, hogy a célterminálon az eszközt átvegyék és továbbítsák végső úti célja felé.

Magyarországon a 70-es évek elejétől indult meg intenzívebben a konténeres áruszállítás fejlesztése. Az első időszakban a MÁV a közepes konténerek városközi forgalmának megszervezésére helyezte a hangsúlyt, de nemsokára fokozatosan bekapcsolódott a közepes és nagykonténerek nemzetközi forgalmának lebonyolításába is. A 90-es évekre kialakult a szárazföldi (közúti/vasúti) konténerkezelő állomások és terminálok hálózata is.

1.1.3. Ro-Ro forgalom

A Ro-Ro forgalom konténereknek, csereszekrényeknek, félpótkocsiknak és kamionoknak belvízi úton történő továbbítását jelenti.

Az eddigi európai folyami Ro-Ro hajózási gyakorlatban alapvetően két alaptípus alakult ki, az egyik az önjáró-, míg a másik a tolóhajózási módszerre épül.

Az *önjáró Ro-Ro hajózás* (a maga hagyományos formájában) a lehetséges folyamhajózási technológiák közül az egyik legrégebbi, és egyben legismertebb. Az önjáró folyami hajózást megvalósító eszközök lényegében olyan úszó objektumok, amelyek saját rakodótérrel, magába a járműbe beépített erőforrással (hajtógéppel), saját irányító (navigációs) központtal rendelkeznek.

Az önjáró hajóknak igen nagy előnye, hogy független más járművektől, és így a helyváltoztatásukat önállóan tudják megoldani. Ez azzal a kedvező következménnyel jár, hogy amikor egy-egy egység sikeresen befejezte ki – vagy a berakodást, úgy azonnal indulhat abba a kikötőbe, ahová a fuvarozási feladata szólítja.

A gördülőszállítmányok Ro-Ro rendszerű továbbításának második szövege jöhet a *tolóhajózási módszer* alkalmazása. A tolóhajózás lényege: egy saját hajtógéppel felszerelt speciális úszóegység – ún. tolóhajó – egy vagy több mereven vagy hajlékony csatolással egymáshoz rögzített tolóbarkákat mozgat maga előtt.

1.2. A kombinált fuvarozás piaci jellemzői¹

A vasút-közút alágazatok kombinációja a következő szállítási szinergiát eredményezi: a vasút nagy mennyiségű áruk szállításában hatékony, emiatt a nagy távolságok áthidalására kiválóan alkalmas, míg a kamionos fuvarozás előnye az áruk begyűjtésében és elosztásában mutatkozik kis- és középtávolságon. Magyarországon a kombinált fuvarozás fejlettsége a nyugat-európai országokhoz viszonyítva alacsony, bár a kilencvenes évtized elejéhez képest megnégyszereződött e szállítási mód részaránya az összes vasúti szállításon belül.

1.2.1. A kísért forgalom piacának főbb jellemzői

A Ro-La-t elsősorban azok a társaságok veszik igénybe, amelyek a volt szocialista, illetve a fejletlenebb országokból szállítanak Nyugat-Európa felé. E fuvarvállalkozások általában viszonylag kis méretűek, azaz kevés szállítójárművel rendelkeznek, és nincs nyugati partnerük, aki például a csereszekrényt elszállító közúti járművet biztosítaná. (román, jugoszláv, török). Ezek a fuvarozó társaságok nem rendelkeznek a fejlettebb és költségesebb technológiát igénylő daruzható járművekkel, valamint nincs elég szállítóeszközük, hogy a célországban biztosítsák a vasútról a további közúti fuvarozást.

Hazánkban a Ro-La fuvarozás szervezését az 1990-ben alakult Hungarokombi Kft. végzi. A forgalomhoz szükséges speciális kocsikat a MÁV Rt.-től és a külföldi tulajdonosoktól bérlő. Megalakulásától egyre növekvő teljesítményt ért el. Jelenleg a magyar kombinált fuvarozás meghatározó része, több mint 60%-a Ro-La.

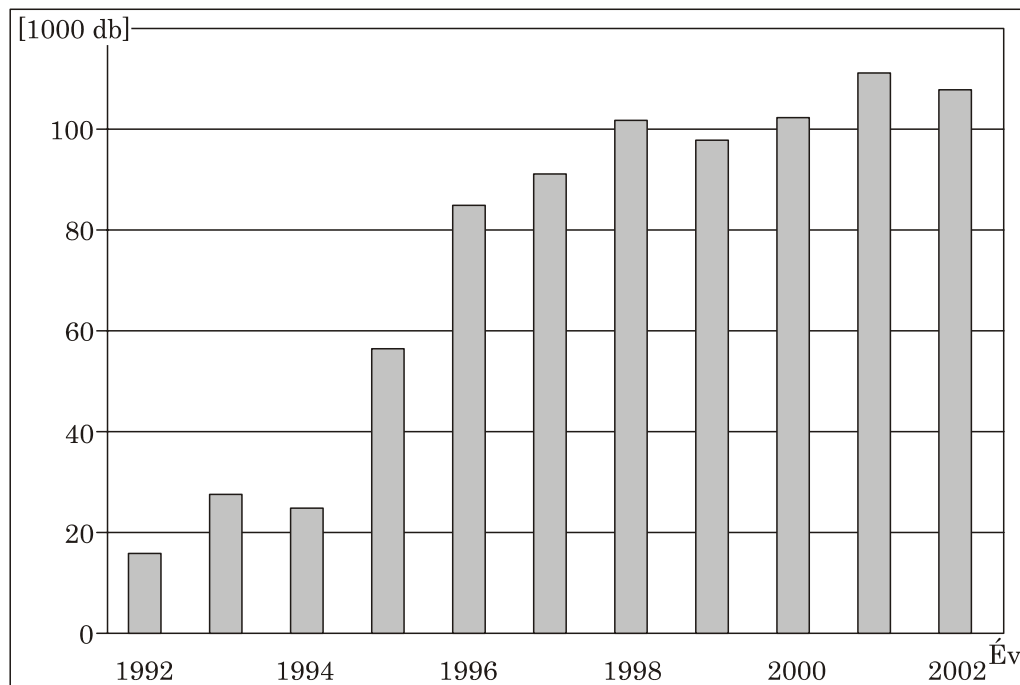
Ezzel szemben a kombinált fuvarozás leggyakoribb formája Nyugat-Európában a konténerek, a csereszekrények és félpótkocsik szállítása, azaz az úgynevezett kíséretlen forgalom. A szállítás ezen formája képviseli a kombinált fuvarozás teljes piacának hozzávetőlegesen 80 százalékát. Csak a konténerszállítás körülbelül 45-50%-a az összes kombinált forgalomnak Nyugat-Európában. Bár országonként jelentős arányeltolódások vannak, hazánkban a kísért-kiséretlen fuvarozás aránya nagyjából fordított.

Magyarországon a Ro-La fuvarozás (1. ábra) beindításának évében (1992) a vasúton továbbított kamionok száma 16 180 volt, 1998-ban 102 ezer kamion, 2002-ben 108 ezer, 2003-ban pedig közel 102 ezer kamion továbbítása történt. (A visszaesés oka: a Szeged-Sezana viszonylatot igénybe vevő román kamionosok elmaradása, illetve az Arad-Wels reláció beindítása). 2004. I. félévében a továbbított kamionok száma több mint 44 ezer volt. Jelenleg az export-import forgalomban *hetente közel 100 vonat közlekedik négy viszonylatban:*

- Szeged-Wels,
- Sopron-Wels,
- BILK-Ljubljana,
- BILK-Wels.

A forgalom az elmúlt tíz évben ötszörösére növekedett, a hazai közúti tranzitforgalom 8-9%-a ebben a rendszerben megy át Magyarországon. Ezt a technikát a román (43%), a magyar (34%), a török (8%), a szerb-montenegrói (8%), a bolgár (7%) kamionosok veszik igénybe.

¹ Forrás: Dr. Verbóczy János (GKM) – A magyarországi kombinált árufuvarozásról c. előadás (2004) október



1. ábra

Ro-La vonaton elszállított kamionok számának alakulása¹

1.2.2. A nem kísért forgalom piaca

A hazai nem-kísért kombinált (konténer, csereszekrény, félpótkocsi) forgalomnak az összes vasúti forgalmon belüli aránya a fejlett nyugati országoknál tapasztaltak a fele. A 80-as években a konténerforgalom 80%-a volt szocialista országokkal bonyolódott le. Mára a nem-kísért kombinált áru fuvarozás kevesebb, mint 10%-a bonyolódik a FÁK országokkal.

A nem-kísért kombinált fuvarozás sajátossága, hogy az üres konténereknek a célállomásról általában vissza vagy egy depóra kell jönniük. Ezzel szemben a Ro-La szállításhoz a szolgáltatást igénybe vevő (operátor, pl. Hungarokombi Kft.) egy teljes vasúti kocsit bérel a MÁV-tól, és ő gondoskodik a szállítás megszervezéséről, így tulajdonképpen a MÁV szempontjából mindegy, hogy a közúti szállító jármű rakott-e vagy üres, de általában rakott.

Az árat alapvetően a piac határozza meg, nem a tényleges költségek, amelyek meghatározása amúgy is nehézségekbe ütközik. A nemzetközi konténerforgalom túlnyomó része Záhony, Budapest, Sopron terminálokra korlátozódik. Ezen kívül további terminálok vannak nagy árukibocsátó helyek közelében, gyakran magánvállalkozásban, ennek eloszlása évről évre változik. A jelenlegi nem kísért forgalom

¹ Forrás: Dr. Csaba Attila, Dr. Zsirai István – „Magyarország célszerű fejlesztési stratégiája a kombináltszállítás és a logisztikai szolgáltató központok területén” című előadás.

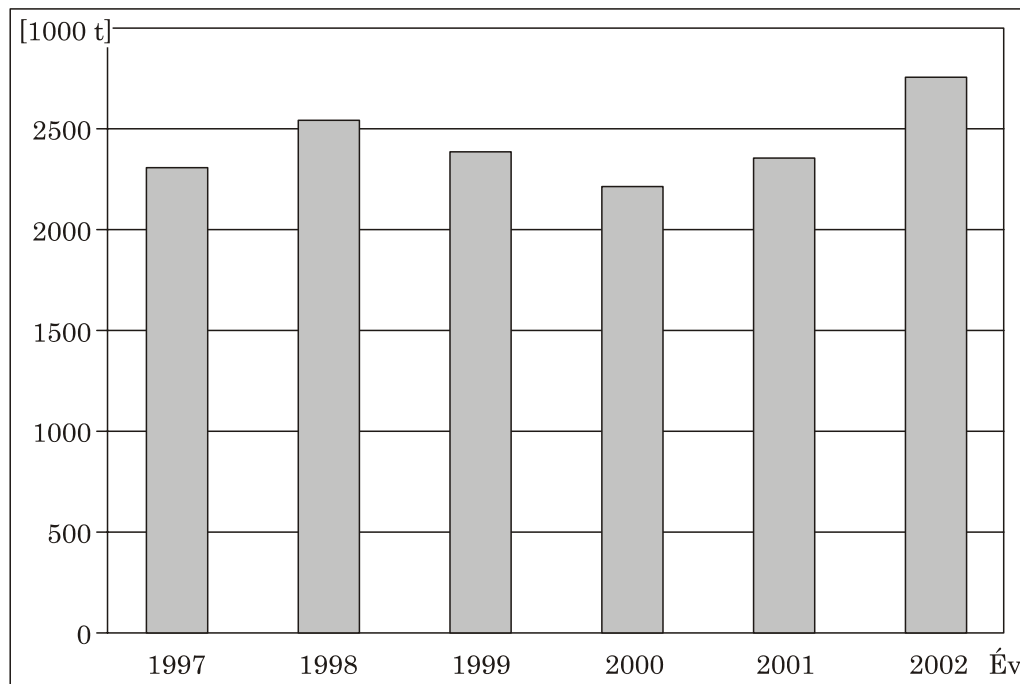
további nagyobb kombitermináljai: Debrecen, Miskolc, Szeged, Szolnok, Pécs, Békéscsaba, Szombathely. Ezekon kívül számos állomás nyitott a közepes belföldi konténerforgalomra.

Az 1998. évben 2,28 M tonnát továbbítottak 241 ezer egységben (TEU). A 2002. évben továbbított tonnamennyiség 3,32 M, egységben pedig 265.760. A 2003. év értékei pedig: 4,85 M tonna és 303 ezer egység. A növekedés oka: új zárt vonatok beindítása és viszonylatok megnyitása, valamint az egységek nagyobb kihasználása. 2004. I. félévében a továbbított tonnamennyiség kb. 2,5 M tonnát tett ki, a továbbított egységek mennyisége pedig közel 200 ezret.

Ebben a rendszerben jelenleg hazánkban *heti 65 kombinált vonat* közlekedik mintegy *13 viszonylatban*. Pozitívum: a magyarországi nem kísért forgalom 80%-a zárt irányvonalban történik (*2. ábra*).

Megállapítható, hogy a kombinált forgalom:

- 1992. évhez viszonyítva – súly szerint – közel négyszeresére nőtt,
- a MÁV 43,8 millió tonnás (2003) összforgalmának 12%-át,
- a MÁV nemzetközi forgalmának (30 M tonna) 16%-át teszi ki.



2. ábra
Nem kísért forgalom alakulása¹

¹ Forrás: Dr. Csaba Attila, Dr. Zsirai István – „Magyarország célszerű fejlesztési stratégiája a kombináltszállítás és a logisztikai szolgáltató központok területén” című előadás.

1.2.3. A Ro-Ro forgalom jellemzői

1992-ben a forgalom 1800 egységet ért el, 2001-ben 15000 egységet, 2003-ban 11000 egység továbbítása történt, ami – az utóbbi években kissé csökkenő trend mellett – több mint hatszoros növekedést jelent az egy évtizeddel korábbi állapothoz képest. Jelenleg heti két hajó bonyolít le forgalmat Németországba (Passau). 2004. I. félévének forgalma közel 6000 egység volt.

Az 1. táblázat az előző pontok adatait foglalja össze.

1. táblázat
Kombinált forgalom számokban¹

Viszonylat	1992	1998	2001	2002	2003	$\frac{2003}{2002}$ (%)
Gördülő országút (Ro-La), kamion						
Szeged-Wels	16 180	44 972	50 317	5 1974	49 835	96
Sopron-Wels	-	42 573	54 303	53 072	46 953	88
Szeged-Ljubljana	-	7 289	5 529	2 773	4 449	160
Budapest-Wels	-	7 003	934	-	22	-
Arad-Sopron	-	87	-	-	-	-
<i>Összesen:</i>	<i>16 180</i>	<i>101 924</i>	<i>111 083</i>	<i>107 819</i>	<i>101 251</i>	<i>94</i>
Közút-vízi forgalom (Ro-Ro)						
Budapest-Passau (egys.)	1 767	11 316	14 810	13 190	10 644	81
Győr-Kelheim (egys.)	-	9 212	-	-	-	-
<i>(egység)</i>	<i>1 767</i>	<i>20 528</i>	<i>14 810</i>	<i>13 190</i>	<i>10 644</i>	<i>81</i>
Nem kísért forgalom (Huckepack)						
(ezer tonna)	995	2 288	2 354	3 322	4 700	141
(egység)	104 700	241 000	258 570	265 760	303 230	114

1.2.4. A piaci szereplők

A kombinált vasúti-közúti szállítás piacát a nagy szervezettség jellemzi. A legfőbb piaci szereplők:

- a szállítványozók és a közúti fuvarozók,
- az operátorok (pl. Hungarokombi Kft., Pannoncont Kft.),
- a vasúttársaságok (MÁV Rt., GYSEV).

A közúti szállítási piacon rengeteg vállalkozás, vállalat működik, óriási verseny jellemző. Ennek érzékeltetésére jó példa a Hungarocamion, amely 1200 kamionjával, és 2300 alkalmazottjával elsősre jelentős szereplőnek tűnik ezen a piacon. Azonban a Magyarországon forgalomban levő tehergépkocsik száma megközelíti a 350

¹ Forrás: Dr. Verbóczy János (GKM) – A magyarországi kombinált árufuvarozásról c. előadás, 2004. október.

ezret. A Hungarocamionnak saját szegmensében, amely a nemzetközi, közúti, nagy teherkocsis fuvarozást jelenti, körülbelül 10-12%-os részesedése van, míg a fuvarozási piac egészét tekintve csupán 0,5-1%-ra becsülik saját részesedésüket.

Magyarországon a tőkeerő azonban jóval alacsonyabb, mint az EU15 tagállamok fuvarozói esetében. Az éles verseny miatt nyomottak az árak, beruházásra, korszerűsítésre nincs elegendő forrás. Mindezek következtében a tehergépkocsik átlagéletkora 9,5 év, a járműállomány közlekedés-biztonsági és környezetvédelmi szempontból is korszerűtlen.

A szállítás koordinációját általában az operátorok intézik, akik szerződéses kapcsolatban állnak a vasúttársaságokkal és azokkal a szállítványozókkal, közúti fuvarozókkal, akik a kombinált fuvarozási módot választják. Az operátorok összegyűjtik az igényeket és a vasúttól bérelt vonatokon a kapacitást kihasználva igyekeznek teljesíteni azokat. A Hungarokombi operátor társaság a Ro-La tekintetében Magyarországon monopolhelyzetben van, kíséretlen szállítást más operátorok is végeznek. Mivel a hazai piacon a kombinált fuvarozás jelentős részét a kísért forgalom teszi ki, szemben a nyugat-európai tendenciákkal, ezért beszélhetünk kombinált fuvarozás esetén az operátorok piacán jelentős koncentrációról.

A MÁV Rt. tapasztalata, hogy egyre inkább növekszik a nem operátoros forgalom aránya is a kombinált fuvarozásban. Megjelentek olyan nagy társaságok (például hajózási társaságok), amelyek közvetlenül a MÁV Rt.-vel kötnek szerződést szállításra. Mivel a bérelt vonatokra nagy összegű letétet kell fizetni, ezek tőkeerős és jelentős szállítási volument igénylő vállalatok.

1.2.5. A kombinált forgalom irányai

A szállítás irányát az export-import és a tranzitforgalom határozza meg. 1997-ben a Helsinkiben megrendezett 3. Összeurópai Közlekedési Konferencián rögzítették a páneurópai közlekedési hálózatban elsőbbséget élvező tíz legfontosabb útvonalat (*Helsinki folyosók*). A folyosók hagyományos közlekedési útvonalakat jelölnek meg, tehát vasútvonalakat, közutakat, vízi utakat. Magyarország számos fontos közlekedési folyosó találkozásánál fekszik. Magyarországot 6 folyosó érinti, amely kapcsolódik az Északi- és Földközi-tenger, a FÁK országok és az EU-s tagállamok kiemelt közlekedési kapcsolataihoz¹. Ezek a következők:

IV. folyosó: Berlin/Nürnberg – Prága – Pozsony/Bécs – Budapest –
Konstanca/Szaloniki – Isztambul

V. folyosó: Velence – Trieszt/Koper – Ljubljana – Budapest – Ungvár – Lemberg

V/B. folyosó: Fiume (Rijeka) – Zágráb – Budapest

V/C. folyosó: Ploce – Szarajevó – Eszék – Budapest

VII. folyosó: Duna

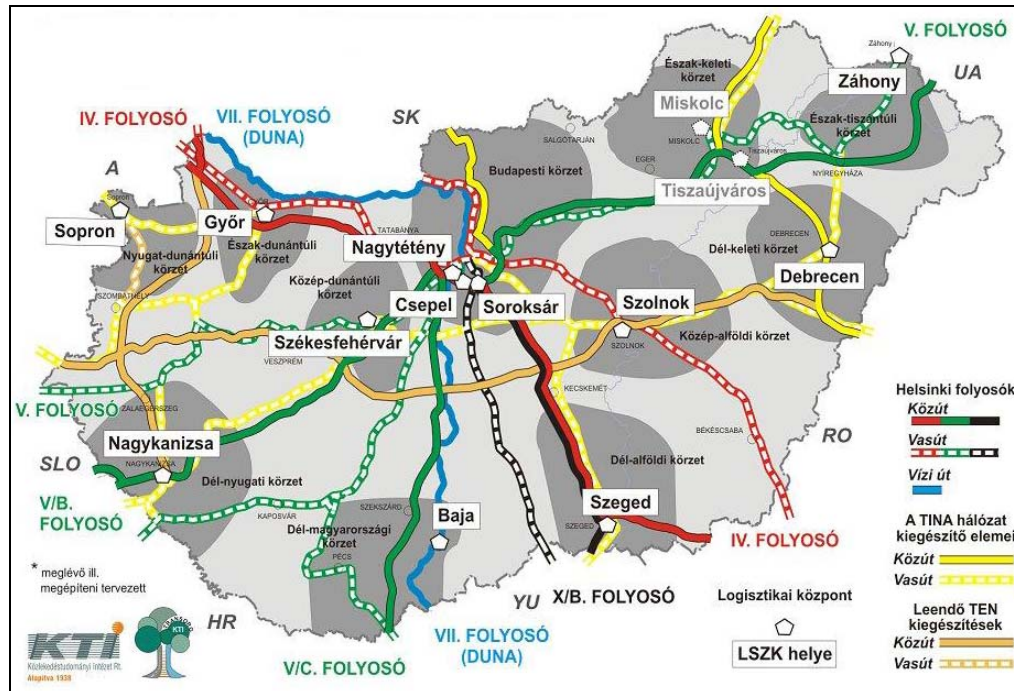
X/B. folyosó: Budapest – Újvidék – Belgrád

A Helsinki folyosók és a kombinált forgalom irányai a következő relációban kapcsolódnak (3. ábra):

- Szeged-Wels viszonylat a IV. folyosóban halad,
- Sopron-Wels viszonylat is a IV. folyosóban halad,
- BILK-Ljubljana viszonylat az V. folyosóban halad,

¹ Forrás: Dr. Ernst Gabriella (GKM) – Versenyképes gazdaság elemzése 1. változat (2004) szeptember

- BILK-Wels viszonylat szintén a IV. folyosóban halad.



3. ábra
A transz-európai közlekedési hálózat magyarországi elemei
(meglévő, ill. megépíteni tervezett) és a logisztikai körzetek¹

1.3. A kombinált fuvarozás fejlődését befolyásoló gazdasági tényezők

1.3.1. Az árak szerepe

Az árak nagy szerepe van, mert a kombinált áru fuvarozási módnak ár tekintetében fel kell vennie a versenyt a közúti szállítással ahhoz, hogy a fuvarozók, szállítómányozók ezt a szállítási módot válasszák. A magyar kombinált piac jelentős részét kitevő Ro-La azonban jóval drágább (például Szeged-Wels között egy Ro-La jegy ára 974 euró oda-vissza), mint ugyanazon szakaszon a közúti szállítás. Azzal, hogy a kamion vasúton utazik, számos költség tekintetében csökkenés következik be, ami ellensúlyozhatja a Ro-La jegy árát. A költségsökkentő tényezők a következők:

- amíg a kamion a Ro-La vonaton van, addig nem fogyaszt üzemanyagot,
- mivel a kamion nem saját kerekein megy, ezért kevésbé használódik el (motor, gumiabroncsok stb.), ezért
- csökkenhetnek a javítási, karbantartási költségek

¹ Forrás: http://www.gkm.gov.hu/data/8298/1.k_p.jpg

Ezek közül csak az üzemanyagköltség csökkenés jelentkezik rögtön, a többi tényezőnek hosszabb távú hatása van, a szállítók kevésbé érzékelik. Az üzemanyagköltség csökkenés mértékénél a vasúti jegy jóval jelentősebb költségnövekedést jelent.

Kíséretlen esetben a kamionsofőrök elmaradó bérével tovább csökken a vasúti szállítás költsége, azonban ezzel együtt sem versenyképes az ár a hazai alacsony bérék és a kíséretlen szállítás nagyobb kockázata miatt.

Akkor miért választják mégis a kombinált árufuvarozást a fuvarozók?

Ebben a döntésükben nem az ár a fő magyarázó tényező. A fő ok régebben a kiadott közúti engedélyek szűkösségével volt magyarázható. A Nyugat-Európába szállító vállalatok számára két lehetséges útvonal létezik: az egyik az Ausztrián átvezető, a másik ennél lényegesen hosszabb és rosszabb minőségű, ráadásul egy határátlépéssel többet jelentő, Szlovákián és Csehországon átvezető út. Ausztriában az Ökopont rendszer (megszűnt már velünk szemben) következtében az igényekhez képest jóval kevesebb közúti engedély állt rendelkezésre, jelenleg pedig az osztrák autópályadíj miatt kényszerülnek választani a magyar szállítmányozók a Ro-La és a szlovák-cseh útvonal között. Az osztrák autópályadíjak jelenleg a tehergépjárművek esetén a következőképpen alakulnak: 2 tengelyes esetén 0,130 euró/km, 3 tengelyes esetén 0,182 euró/km, 4 és ennél több tengelyes esetén 0,273 euró/km és mindez kiegészül 20% forgalmi adóval.

A Hungarocamion véleménye szerint nem véletlen, hogy e két reláció költség szempontjából nagyjából ugyanannyiba kerül. Tehát a szlovák-cseh útvonal nagyobb üzemanyagköltsége ugyanannyi, mint a Ro-La vasúti jegy árával megnövekedett ausztriai szállítási költség. A Ro-La persze több szervezést igényel, előre le kell foglalni a helyeket, ráadásul az igényekhez képest jóval kevesebb hely van. A szlovák-cseh útvonal azonban rosszabb minőséget, több határátkelőt jelent, ezért a nagyobb szállítmányozók (így a Hungarocamion is) igyekeznek a Ro-La vonatokon hosszú távú szerződésekkel állandó helyeket foglalni.

A Ro-La további előnye, hogy amíg a kamion a vasúton utazik, a pilóta (sofőr) közben pihen, és „A nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló európai megállapodásban” (AETR) kötelezően előírt pihenőidejét is letölti, miközben a szállítási folyamat nem állt meg.

1.3.2. Kísért és kíséretlen kombinált fuvarozás hasznos-holt súly aránya

A szakirodalom a kíséretlen szállítást általában korszerűbb technikának tekinti a Ro-La-hoz képest, azt jósolják, hogy hosszabb távon Magyarországon is ez a kombifuvarozási mód lesz a nagyobb arányú. A jobb megítélés oka, hogy kíséretlen szállítás esetén a vasúti kocsikon a hasznos súly aránya a holt súlyhoz viszonyítva kedvezőbb, mint a teljes kamion fuvarozásakor. Ráadásul a sofőröknek sem kell a vasúton tétlenül tölteniük az időt.

Ha a közúti fuvarozók szempontjából nézzük, a hasznos súly/holt súly arány megítélése más. A ponyvás pótkocsis szállításhoz képest a konténeres megoldás többletsúlyt jelent, ami jelentősen növeli az üzemanyag-fogyasztást. Ebből következően a konténerek közötti szállításánál minél rövidebb útszakaszra törekednek.

A következőkben a kíséretlen kombinált fuvarozás alatt a konténerszállítást értem. Ennek oka, hogy mind a nemzetközi, mind a hazai gyakorlatban a csereszekrény és a félpótkocsi alkalmazása elenyésző arányú a konténeres megoldáshoz képest.

1.3.3. Az ügyfelek igényei

A fuvarozók és szállítványozók piacán óriási a verseny, és az „életben maradás-hoz” minden ügyfélért meg kell küzdeni, az igényeket pedig a lehető legjobban teljesíteni. Az ügyfelek pedig *gyorsaságot, megbízhatóságot és kedvező árakat* várnak. A Hungarocamion tapasztalata szerint nem ritka az olyan megrendelés, hogy például Budapestről Amszterdamba 25-30 órán belül kell szállítani. Ez a kamionok megrakodásával, a határátkelőkön való várakozással és a sofőrök kötelező pihenő-idejével értendő, és szinte teljesíthetetlen. Azonban ha nem vállalkoznak rá, akkor elveszíthetnek egy ügyfelet. Az ilyen szűkös határidőbe pedig nem nagyon fér bele a vasúti menetrendhez való alkalmazkodás. Az ilyen megrendelések nem ösztönzik a kombinált fuvarozás egyik módját sem.

A kombinált fuvarozási módok között is van különbség a gyorsaság tekintetében. A kíséretlen szállítás általában lassabb a kísérthez képest. A nem megfelelő szervezés miatt előfordul, hogy a kamionsofőr nincs helyben, amikor a vonat megérkezik az átrakodó helyre. A konténerek átrakodása a közúti szállítójárműre is tovább tart és nagyobb odafigyelést igényel a Ro-La-hoz képest, ahol a megrakott kamionnak kell csak legördülnie. Konténeres esetén általában szükség van raktározásra, ami akár előny is lehet, hiszen halmozható eszköz, azonban ez tovább lassítja a folyamatot.

Megbízhatóság tekintetében előbbre sorolják a Ro-La-t, mint a kíséretlen szállítást, ugyanis a sofőrök jelenléte a vasúti szakasz során nagyobb biztonságot eredményez.

1.3.4. Just-in-time rendszerek

A közlekedési és logisztikai szakemberek a következő évekre az áruszállítási igények egyre intenzívebb növekedését prognosztizálják. Ennek fő okaiként a piacok globalizációja mellett a korszerű gyártás- és kereskedelemszervezési eljárások (pl. a készletszegény gyártás, a just-in-time elvű, azaz percrekészes vagyis éppen időben beszállítás) elterjedését említik.¹

A just-in-time elvű (JIT) anyagellátás esetében csökkennek a rendelési mennyiségek és a szállítási időközök. Tehát első közelítésben az állapítható meg, hogy a JIT elvű szállítás bevezetése általában a szállítási ráfordítások növekedését, a közlekedési infrastruktúra nagyobb leterhelését vonja maga után.

Az ilyen beszállítások csak akkor valósíthatók meg gazdaságosan és akadálymentesen (forgalmi dugók), ha a beszállító telephelye a felhasználó közelében van, vagy ha a felhasználót egy hozzá közeli kihelyezett raktárból szolgálják ki. A JIT elvű beszállítások többsége azonban a gyakorlatban egy, illetve több napra pontos szállítást jelent. Az ilyen esetekben jelentősen megnőhetnek a szállítási ráfordítások.

Nem elhanyagolható tény az sem, hogy a JIT elvű ellátás esetén általában csökken az összes szállítandó árumennyiség. Ennek okai egyrészt a szoros információ-áramlásból erednek, a szállító tudja, hogy ténylegesen mennyi anyagra van szükség.

¹Forrás: Dr. Tarnai Júlia – A logisztika kihatásai az áruszállítási igények alakulására, (Közlekedéstudományi Szemle, L. évfolyam (2000) 1. szám, 1-5. o.)

Másrészt a minőségbiztosítás a JIT elvű anyagellátás révén átkerült a beszállítóhoz, a selejt nem kerül szállításra.

A JIT rendszerek terjedésének egyik leglátványosabb eleme, hogy a beszállítóknál, a felhasználóknál a raktárkapacitások leépülnek, nem raktárra gyártanak többé, hanem elszállításra. Ezért a szállítókra nagy felelősség hárul. Kombinált elszállítás esetén a JIT elméletileg a kíséretlen fuvarozás terjedését segíti elő. A gyártó telephelyén ugyanis ésszerű egy konténert, vagy egy csereszekrényt telepíteni, amelyet feltöltenek a gyártás ütemének megfelelően. Ezzel a megoldással a gyártó kvázi raktárként használhatja a konténert, csereszekrényt. Az elszállító járműnek pedig nem kell a feltöltést megvárnia, hiszen a megrakodott konténert, csereszekrényt helyezik csak a kocsira.

Ha a szállítmányozónak, közúti fuvarozónak azonban több pótkocsija van, mint vontató járműve, akkor a hagyományos ponyvás pótkocsikkal is megoldható a fent ismertetett kvázi raktár telepítése. A Hungarocamion a JIT rendszert alkalmazó egyes ügyfeleinél ún. telepített pótkocsikat alkalmaz, amelyeket az ügyfelek megrakodnak, majd a Hungarocamion vontatói elszállítanak.

1.3.5. Bérszínvonal különbségek Nyugat-Európa és Magyarország között

A kíséretlen kombinált árufuvarozási módnál a kamionsofőrök nem utaznak a vasúton a közúti járművel. Ez költségcsökkentő tényező, amely akár ellensúlyozhatja a nagyobb szervezési költséget és az általában hosszabb menetidőt, amivel a nem kísért fuvarozás együtt jár. Ez az összefüggés azonban Magyarországon az alacsony bérek miatt nem igaz.

A nyugat-európai szállítmányozók esetében a kamionok sofőrjeinek utaztatása óriási többletköltséget jelent, ezért nekik a Ro-La megoldás jóval drágább a kíséretlen kombinált fuvarozáshoz képest. A nem kísért megoldás azonban nem csak a bérköltségek miatt népszerűbb, hanem a nyugat-európai és a magyar munkavállalók közötti egyéb különbségek miatt is.

A nyugat-európai munkavállalót nem lehet egy hónapra elküldeni otthonról, mint a magyar sofőröket. Egy holland kamionsofőr nem hajlandó hetekig távol lenni családjától, míg a magyarok szeretik a hosszú utakat, mert ezzel lényegesen többet kereshetnek, mint az egy-két napos fuvarokkal. A hazai kamionsofőrök „hadrafoghatósága” miatt könnyebb a hosszú időtartamú kamionos szállítás és kísért kombinált fuvarozás megszervezése, mint a nyugat-európai országokban. Ez a felfogásbeli különbség magyarázhatja a Ro-La szállítás és a kíséretlen szállítás közötti különbséget is, hiszen a nyugat-európai kamionsofőrnek csak a terminálig kell elvinnie az árut, ott átteszik a konténert, csereszekrényt, félpótkocsit vasúti szállítóeszközre, a célterminálon pedig egy másik kamion és persze másik pilóta veszi át.

1.3.6. A szállítmányozók partneri kapcsolatai külföldiekkel

A közúti közlekedésben lezajlott liberalizáció és privatizáció eredménye, hogy a magánszféra vált e területen uralkodóvá, és ez jelentősen növelte a rugalmasságot. A közúti közlekedés fejlődése és bővülése a jövőben is várható. 2010-re a magyar nemzetközi áruforgalmat 64,2-72,5 millió tonnára becslik (jelenleg 60 millió tonna körüli) és ebből a közút várhatóan 23-25 millió tonnával fog részesedni.

A nemzetközi forgalom jelentős része (37%) bonyolódik nyugati irányban három EU-országgal: Ausztriával, Németországgal és Olaszországgal, és ezek a kapcsolatok

a jövőben várhatóan erősödni fognak. Az erőteljes szállításnövekedés következtében egyre nagyobb szerepet játszanak a fuvaroztatók, szállítványozók külföldi partneri kapcsolatai, amely a kombinált fuvarozásra is ösztönzően hathat.

A kíséretlen kombinált fuvarozás jó szervezést igényel, hiszen a vasúton érkező konténert, csereszekrényt, félpótkocsit a célterminálon általában raktározzák, és onnan viszi tovább egy másik közúti szállítójármű. A szállítványozóknak, fuvarozóknak gondoskodnia kell arról, hogy legyen valaki, aki a vasúton érkező árut átveszi és továbbítja. A Ro-La esetében ez annyival egyszerűbb, hogy mind a közúti jármű, mind annak pilótája kíséri az árut. A kíséretlen szállításhoz vagy egy nagy tőkeerős szállítványozó szükséges, akinek vannak kamionjai és sofőrjei is Európa szerete, vagy egy kisebb, ugyanakkor jó hálózattal rendelkező fuvarozó vállalat képes megoldani ezt a szervezési feladatot.

Lehetséges megoldás, hogy az egyes országok fuvarozói szerződéses kapcsolatra lépnek, és így bonyolítják le a nem kísért kombinált fuvarozást. Ennek további előnye lehet, hogy a célterminálon egy jó helyismerettel rendelkező fuvarozó vállalat veszi át a konténert, csereszekrényt, félpótkocsit. A jobb helyismeretet főként a nyugat-európai szállítványozók igyekeznek ilyen módon kihasználni, amikor Nyugat-Európából Kelet-Európába szállítanak.

1.4. Infrastrukturális tényezők

A kombinált fuvarozás fejlesztésének fontos feltétele a szükséges infrastruktúra megteremtése. Az útvonalhálózatot tekintve a vasúttal szembeni igények a nagyobbak, de lényeges szerepe van a megfelelő teherbírású burkolattal rendelkező közutaknak is.

A járműállomány tekintetében mind a vasúttársaságoknak, mind a közúti fuvarozóknak rendelkezniük kell a kombinált fuvarozás lebonyolításához szükséges speciális járművekkel. Ezekon kívül fontos szerep jut a kombinált forgalmi termináloknak is, amelyek megteremtik a különböző közlekedési alágazatok kapcsolódási pontjait.

A kombinált szerelvények menetidejét jelentősen befolyásolja a vasúti infrastruktúrára jellemző műszaki körülmény. Ide sorolható a vasúti kocsik műszaki állapota, a menetrendi helyzet, a vasúti pálya műszaki állapota, a vágányszám, a megengedett sebesség.

Magyarország 1991-ben írta alá az AGTC szerződést, amely értelmében előírt sebességet és kétvágányúsítást kell a kombinált fuvarozás számára biztosítani. E dokumentumban az ENSZ kifejezi a kombinált fuvarozás vasúti infrastruktúráját érintő legfontosabb követelményeket és célokat. Magyarországon a vasúti infrastruktúra állapota egyelőre nem felel meg az ENSZ követelményeknek.

A kombinált fuvarozást kielégítő nagy sebességű vasútvonalak fejlesztésére elsősorban a hazánkat érintő Helsinki folyosók mentén van szükség.

A magyar vasút infrastrukturális fejlesztése a kilencvenes években jórészt elmaradt, ez összefügg az évtized elején bekövetkezett forgalom-visszaeséssel, a pénzügyi források beszűkülésével.

Az infrastruktúra állapotromlását jellemzi a bevezetett sebességkorlátozások száma és hossza. 1998-ban a vonalhálózat 38%-án volt az infrastruktúra elhasználódásából eredő sebességkorlátozás. Csak a nemzetközi és hazai törzshálózati fővo-

nalakat tekintve – ahol a kombinált fuvarozás is bonyolódik – a sebességkorlátozás aránya 31-35%.

Összességében megállapítható, hogy a járműpark romló műszaki állapota, a rossz típusösszetétel, a speciális kocsik alacsony száma kedvezőtlenül befolyásolja a vasút versenyképességét, akadályozza a szolgáltatások eladhatóságát. A fuvaroztatói igények és a szállított áruk változása új típusú kocsik beszerzését teszi szükségessé.

2. LOGISZTIKAI SZOLGÁLTATÓ KÖZPONTOK (LSZK) ÉS KOMBITERMINÁLOK LÉTESÍTÉSE

A logisztikai szolgáltató központok hálózati kiépítésének elsődleges célja az áruszállítás intermodalitásának – a környezetkímélő szállítási módok választási lehetőségének – biztosítása¹. A központok logisztikai szolgáltatási funkciói (árukezelési, tárolás, diszponálás, összeszerelés, stb.) tranzit áruforgalomban történő értékesítésével az adott térségek gazdasági fejlődését szolgálja.

Az LSZK-ok és kombinált áruszállítási terminálok fejlesztése a 90-es évek elejétől tervezett és jóváhagyott ütem szerint folyik. A logisztikai központok hálózatának országos koncepciója ma *tizenegy térségben 13 központ* létesítését tartalmazza, amelyek mindegyikében közúti-vasúti-kapcsolat építési kötelezettség van, 4 központ pedig kikötővel alakítható ki. A tervben szereplő központok kiépítési sorrendje középtávon a Budapesti Intermodális Logisztikai Központ (BILK), Székesfehérvár, Szolnok, Szeged és Záhony központok. A logisztikai központok vasúti-közúti kapcsolatára, esetenként kikötői igénnyel épülnek, így beruházási költségeik jelentősek, megtérülési idejük hosszú, létesítésük többnyire csak állami támogatással lehetséges. A központok kiépítése piaci kategória, az állami szerepvállalás az infrastruktúra kiépítését jelenti.

2.1. Logisztikai szolgáltató központok országos hálózata

Magyarországon a logisztikai szolgáltató létesítmények területén igen széles körű rendszer alakul ki. Szélső határainak a kis raktárbázis, illetőleg a nemzetközi szintű logisztikai szolgáltató központ tekinthető, amelyből az alacsonyabb szintek jelentős részben megvalósultak, a nemzetközi szintűek megvalósítása folyamatos. E logisztikai szolgáltatók többsége ma már logisztikai szolgáltató központnak nevezi magát, nem beszélve a hasonló nevet használó fuvarozókról, szállítványozókról. Jogukat a mai szabályzás mellett nem lehet vitatni, szükséges azonban megfogalmazni; hogy adott esetben kellően meg nem alapozott megnevezésük a magyar logisztikai szolgáltató központok megítélésében külföldön negatív lehet, mivel természetesen nem tudnak azonos szolgáltatási kört biztosítani.

A magyar logisztikai szolgáltatók hálózati rendszerében három szint jelölhető meg²:

- az *országos logisztikai szolgáltató központok*: vasútra-közútra, illetőleg kedvezőbb esetben vasútra-közútra és kikötőre épülnek,

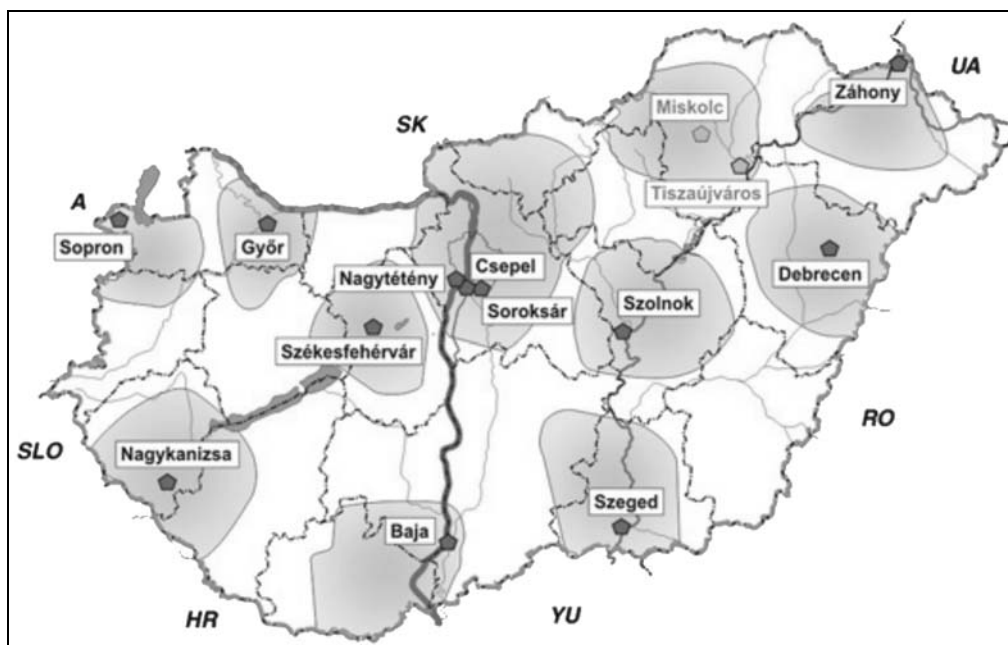
¹ Forrás: Dr. Tarnai Júlia – Logisztikai központok, Budapest (2000)

² Forrás: Dr. Zsirai István – Magyarország célszerű fejlesztési stratégiája a kombinált szállítás és a logisztikai szolgáltató központok területén, (KTSZ LIV. évf. 6. szám, 2004. június)

- a *regionális központok* (nem biztos a vasúti kapcsolat, szolgáltatásuk kevésbé kiterjedt),
- az *egyéb logisztikai szolgáltatók*: segítik a szolgáltatási rendszert felépíteni.

Az országos hálózathoz tartozó logisztikai szolgáltató központok esetében elvárt követelményként fogalmazható meg, hogy minimálisan 5 hektár terület álljon rendelkezésre, a területnek közúti és vasúti kapcsolattal (legalábbis kiépíthető vasúti kapcsolattal) kell rendelkeznie, előny a vízi és légi kapcsolat lehetősége, biztosítsa a vagyonvédelmet és mindazon körülményeket, amelyek a szolgáltatás megvalósításához szükségesek.

Az ország forgalma, kb. 12–15 központ működését tudja biztosítani, számolva az-
zal, hogy 4–5 fog igazán kiemelkedő rangot elérni. Ez utóbbiak európai, esetleg világhírű elismertséget vívhatnak ki maguknak, mások feltehetőleg csak kisebb térségi feladatokat látnak majd el.



4. ábra

Az országos logisztikai hálózathoz tartozó körzetek és a központok¹

Az országos hálózathoz tartozó körzetek és a központok a következők (l. a 4. ábrát)²:

- Soroksár Budapesti Intermodális Logisztikai Központ (BILK) a budapesti körzetben,
- Nagytétény (Harbour Park) a budapesti körzetben,
- Csepel (MAHART Szabadkikötő) a budapesti körzetben,

¹ Forrás: www.mlszksz.hu

² Forrás: www.mlszksz.hu

- Sopron (GYSEV) a nyugat-dunántúli körzetben,
- Nagykanizsa a dél-dunántúli körzetben,
- Győr az észak-dunántúli körzetben,
- Székesfehérvár a közép-dunántúli körzetben,
- Baja a dél-magyarországi körzetben,
- Szolnok a közép-alföldi körzetben,
- Szeged a dél-alföldi körzetben,
- Debrecen a délkelet-alföldi körzetben,
- Miskolc és Tiszaújváros az észak-keleti körzetben,
- Záhony az észak-tiszántúli körzetben.

2.2. A logisztikai szolgáltató központok és a kombinált fuvarozás közös fejlesztési stratégiája

A logisztikai szolgáltató központok és a kombiterminálok fejlesztési stratégiáját közös alapra kell helyezni, tekintettel arra, hogy határozottan kimutatható közöttük az érdeazonosság, céljuk a lehető legnagyobb áruforgalmat kezelni.

A közös cél okai természetesen eltérőek, nevezetesen:

- a logisztikai szolgáltató központok az áru feldolgozásában, kezelésében, tárolásában érdekeltek, vagyis elsősorban a beérkezett áru helyben tartása, értékének emelése a cél,
- a kombinált terminálok az áru mozgatásában (fel-le- és átrakás) érdekeltek, vagyis az áru forgása elsődleges szempont.

Az országos hálózatba tartozó logisztikai szolgáltató központok forgalmának nagyságrendjénél e cél kielégítése mindkét szempontból biztosított:

- a nemzetközi logisztikai központok között nagy forgalmú áramlatok alakulnak ki, amelyek közvetlen adják a vasúti szállítás lehetőségét, igényét, vagyis a kombinált fuvarozás fejlődését,
- ugyanakkor kellő színvonalú és sűrűségű vasúti szállítás lehetősége ugrásszerű fejlődést jelent a logisztikai szolgáltató központ megítélésében.

A magyar logisztikai szolgáltató központok országos hálózata e komplex igény kielégítésének szellemébe került tervezésre, amelynek következtében:

- a logisztikai szolgáltató központokban van (esetleg lesz) kombiterminál és esetenként vízi úti kapcsolat is,
- a központoknál találkoznak a nemzetközi közlekedési folyosók,
- tranzit-, export és import forgalmunk irányai és területi eloszlása alkalmas a központok eredményes működtetésére és a kombinált forgalom fejlődésének biztosítására.

Összefoglalva megfogalmazható, hogy a kombinált fuvarozás és a logisztikai szolgáltató központok közös fejlesztési stratégiájának érvényesítése biztosítja az ország szempontjából fontos fejlődést, ill. igényt támaszt az infrastruktúra-fejlesztés és költségvetés területén. Megvalósulása, amelyre a jelenlegi fejlődés biztató utat mutat, megfelelően fogja szolgálni a magyar gazdaságot (ipart, mezőgazdaságot, kereskedelmet, stb.) és nagymértékben segíti a környezetvédelmet.

2.3. Budapesti Intermodális Logisztikai Központ (BILK)

A Budapesti Intermodális Logisztikai Központ terve az 1990-es évek elejére nyúlik vissza. Háttérben az a környezetpolitikai elképzelés áll, miszerint a környezet-szennyezés csökkentése leghatékonyabban a várost leginkább szennyező tehergépjármű forgalom város szélére szorításával érhető el.

A BILK Komplex Programot a Kormány a magyarországi logisztikai szolgáltatási központok fejlesztésére, a kombinált áruszállítás részarányának növelésére irányuló állami célkitűzés keretei között, a Magyar Köztársaság közlekedéspolitikájának részeként 1996-ban hagyta jóvá.¹

A BILK Közép-Kelet Európa szívében helyezkedik el, Nyugat-Európát Kelet-Európával, valamint az északi és déli országokat összekötő közlekedési tengelyek metszéspontjában. A központnak egyik legfőbb versenyelőnye, hogy lehetőséget biztosít a közúti és a vasúti szállítást összekapcsoló kombinált fuvarozásnak. A terület minden irányból korszerű, villamosított vasútvonalakon közelíthető meg, amelytől a Duna mentén fekvő Csepel Közforgalmú Kikötő 15 km, a Ferihegyi repülőtér pedig 16 km távolságra fekszik. Így mind a vízi, mind a légi közlekedés között biztosítható az áruforgalmi kapcsolat.

Budapesti Intermodális Logisztikai Központ az Ócsai úti ipari övezet, az Mo-s körgyűrű és a Budapest-Kelebia vasúti fővonal által határolt 100 hektáros területen fekszik, a földterület 10%-án vasút, 20%-án a BILK Kombiterminál Rt. (Ro-La, konténer, csereszekrény) működik, a fennmaradó 70%-on a BILK Logisztikai Rt. saját üzemeltetésében folytat ingatlanhasznosítást. A BILK-en belül három fő egységet különböztetünk meg: a Soroksár Terminál-pályaudvar, a BILK Kombiterminál és a BILK Logisztikai Terminál.

A BILK Kombiterminál Rt.-t és a BILK Logisztikai Rt.-t 2001. december 19-én alapították. Tulajdonosai a MÁV Rt., a MÁV Kombiterminál Kft., a Volán Tefu Rt., a GYSEV Rt. és a Hugarokombi Kft.

A BILK fejlesztéshez az Európai Unió és a magyar kormány egyaránt támogatást biztosít. A program megvalósításához az Európai Unió 19 millió eurót adott, a kormány 10 milliárd forint költségvetési forrással járul hozzá. Az EBRD-hitel összege 10 millió euró. Ezen túl a beruházást jelentős részben vállalkozói tőke – a két részvénytársaság részéről 10 milliárd forint – finanszírozza.

A BILK komplex program magába foglalja a BILK működéséhez elengedhetetlen külső infrastruktúra, a központi létesítmények, ill. közúti és vasúti kapcsolat kiépítését, amelyek együttesen a BILK Szolgáltató Projekt és a BILK Infrastruktúra Projekt keretében kerülnek megvalósításra.

¹ Forrás: www.bilk.hu

2.3.1. Soroksár Terminál-pályaudvar feladata, tevékenysége

A BILK részét jelentő Soroksár Terminál-pályaudvar nem képezi a BILK Társaságok által megvalósított, működtetett és fejlesztett BILK logisztikai/áruforgalmi központ részét, azonban annak vasúttechnikai kiszolgálása révén a BILK Logisztikai Terminál és a BILK Kombiterminál működéséhez és szolgáltatásaihoz szervesen kötődik. Soroksár Terminál-pályaudvar feladata a BILK Logisztikai Terminál és a BILK Kombiterminál megfelelő színvonalú vasúti háttérének biztosítása. Ennek érdekében:

- fogadja és indítja a kombinált (konténer, huckepack és Ro-La) forgalmat bonyolító nemzetközi és belföldi szerelvényeket,
- ellátja a szükséges vasúti kezelési és rendezési műveleteket,
- a vonatok BILK Kombiterminálra és BILK Logisztikai Terminálra való beállítása és onnan (esetlegesen Soroksár állomás és Budapest-Ferencváros pályaudvar bevonásával) történő kihúzása,
- a többi hazai logisztikai/áruforgalmi központ vasúti áruforgalmának kezelése, úgynevezett antennavonati rendszerben,
- a térséget érintő (lokális) egyéb kocsirakományú küldemények kezelése és darab-áru kiszolgálás,
- a vasútüzemhez tartozó egyéb tevékenységek ellátása.

Soroksár Terminál-pályaudvar teljes kiépítése a BILK Infrastruktúra Projekt keretében, állami beruházként valósul meg. Az így elkészülő állami tulajdonban lévő létesítményt a MÁV Rt. üzemelteti. A pályaudvar területén szintén állami beruházásban megvalósuló Ro-La vágányok üzemeltetésével kapcsolatos teendőket azonban a BILK Kombiterminál látja el.

2.3.2. BILK Logisztikai Rt. feladatai

A BILK Logisztikai Rt-t 2 milliárd forint tőkével hozták létre. A társaságban MÁV Rt. kisebbségi, a Volán Tefu Rt. többségi tulajdonnal rendelkezik. A BILK Logisztikai Rt. elsősorban ingatlan hasznosítással, ezen belül is raktárak, irodák bérbe adásával foglalkozik. Üzletfilozófiája, hogy az épületeket az ügyfelek igényei szerint építi fel, ezzel is hozzájárulva a hatékonyabb, minőségi vevőkiszolgáláshoz. Az ingatlanhasznosítás mellett a BILK Logisztikai Rt. foglalkozik a logisztikai központ műszaki fejlesztésével és a lehető legköltséghatékonyabb üzemeltetésével.

2003 augusztusában került átadásra az első 16000 m²-es raktárépület („B1”, „B3”) és a hozzá csatlakozó, 3 szinten összesen 3000 m²-nyi irodát magába foglaló irodaház. Meglévő raktárak között van olyan, amely közvetlen vasúti kapcsolattal (iparvágány) rendelkezik.

Az „A” ingatlan 6 hektáros területe 2003-ban értékesítésre került a MNB részére. Itt jelen értesülesem szerint az euró előállítás és raktározása fog folyni.

2004. júniusában került átadásra a „C1” épület; egy 7300 m² alapterületű raktár, amely műszakilag megegyezik majd a „B1” épülettel, és szintén közvetlen iparvágány kapcsolattal rendelkezik.

A BILK Logisztikai Rt. alapvető célkitűzése, hogy komplex és minőségi raktár és logisztikai szolgáltatást kínál és biztosítja a teljes körű logisztikai és informatikai infrastruktúrát. A Magyarországon működő áruházláncok igénye egyre jelentősebb az ilyen szolgáltatások iránt. Az áruforgalom, az elosztást egy helyre való összpontosításával jelentős költségek takaríthatók meg, javulhat az áruházak, a kereskedelmi

egységek áruellátása, rugalmasabbá válhat a beszállítói kör működése. Figyelembe vették a központi raktár kialakítását tervező multinacionális cégek és beszerzési társulások igényeit is.

A BILK Szolgáltató Projekt a Logisztikai Terminál és a Kombiterminál, azaz az alapprojektek megvalósításának elveit és terveit tartalmazza. Az alapprojektek megvalósítása, működtetése, fejlesztése a BILK Kombiterminál Rt. és a BILK Logisztikai Rt. feladata.

2.3.3 BILK Kombiterminál Rt. feladatai

A BILK Kombiterminál Rt. alaptőkéje 2,4 milliárd forint. A részvénytársaság tulajdonosai a MÁV Rt., a MÁV Kombiterminál Kft., a Volán Tefu Rt. a GySEV Rt., a Hungarokombi Kft. A Volán Tefu Rt. a logisztikai központ megépítésében és üzemeltetésében vesz részt, a logisztikai beruházásokat önállóan vállalta. A kombiterminál műszaki fejlesztését a MÁV Rt. irányítja, ebben a Volán Tefu pénzügyi beruházóként vesz részt.

A BILK Kombiterminál Rt. feladata a külső alpinfrastruktúrával, a közúti és vasúti kapcsolattal rendelkező kombiterminál működéséhez szükséges feltételek megteremtése, az üzemeltetés megszervezése, a továbbfejlesztéshez szükséges pénzügyi források biztosítása, a befektetői elvárásoknak megfelelő forgalom generálása, új piaci kapcsolatok kiépítése. A társaságot ezen teendőinek megvalósításában a MÁV Rt. tapasztalata nagymértékben segíti.

A BILK Kombiterminál 2003. november 17-én megnyitásra került, üzembe helyezésével felváltja a MÁV Rt. központi konténer termináljának, Budapest-Józsefvárosnak és Ro-La termináljának, Budafok-Hárosnak a feladatait, így mentesíti az eddig a belvárosi pályaudvarra irányuló közúti és vasúti teherforgalmat, ezzel is jókora légszennyezéstől szabadítja meg a fővárost. A Kombiterminál egyúttal a Magyarországon áthaladó tranzitforgalom korszerű műszaki háttérbázisának a szerepét is ellátja.

A BILK Kombiterminál Rt. rendszeresen közlekedő zárt konténervonatokkal közvetlen kapcsolatot tart fenn Európa nagyjelentőségű tengeri kikötőivel: Hamburg (IV. Helsinki folyosón keresztül), Bréma (IV. Helsinki folyosón keresztül), Koper (V. Helsinki folyosón keresztül), Rotterdam (IV. Helsinki folyosón keresztül). Ro-La tekintetben rendszeres forgalmak várhatók Budapest–Wels és Budapest–Ljubljana irányokban.

A BILK Kombiterminál Rt. lehetőséget biztosít az európai, valamint a FÁK és Délkelet-Európa forgalmának lebonyolítására. A belföldi konténer terminálok csatlakozását szatelit vonatokkal biztosítja a MÁV Rt.

A Kombiterminál szolgáltatásai:

- nem kísért forgalomban: konténerek, csereszekrények, félpótkocsik rakodása, depózás, hűtőkonténer kezelés, irányvonat-képzés, közúti el-felfuvarozás, konténer vizsgálat és javítás,
- kísért forgalomban (Ro-La): Ro-La vonatok fogadása és indítása, parkoltatás, szociális elhelyezés, kamionvizsgáló, rakománykezelés,
- egyéb szolgáltatások: teljes körű vámkezelés, konténer vámvizsgáló, vasúti fuvar költség viselés, szállítmányozás, konténer bérbeadás.

A BILK Kombiterminál Rt. és a MÁV Kombiterminál Kft. közti különbséget fontos megemlíteni. Alapvető különbség, hogy míg a MÁV Kombiterminál Kft. 100%-

os tulajdonosa MÁV Rt., a BILK Kombiterminál Rt.-ben csak többségi tulajdonosként vesz részt, alapításakor részvételét az anyagmozgató gépekkel – a bakdaruk kivételével – apport formájában biztosítja. A Kft. az anyagmozgató gépeket a MÁV-tól tartós bérletben, míg az Rt. saját tulajdonként használja. A szervezeti struktúrákat tekintve a két különálló üzleti forma egyértelmű megoldását jelentené azok szervezeti összekapcsolása, a Kombiterminál Kft. vidéki termináljaival a részvénytársaságba való beolvasztása. Kedvezően befolyásolná működésüket a közös adózás, illetve az, hogy egységes hálózat alakulhatna ki Magyarországon, közös vezetéssel elősegítve azok működését. A létrejövő új kombiterminál átvéve a jelenlegi budapesti kombiterminálok szerepét, kiegészülve a vidéki 6 terminállal a hazai kombinált fuvarozás gyűjtő és elosztó központja lehetne, a transz-európai folyosók csomópontjában pedig Közép-Kelet-Európa legjelentősebb termináljává válhat.

IRODALOMJEGYZÉK

- CSABA ATTILA, ZSIRAI ISTVÁN: Magyarország célszerű fejlesztési stratégiája a kombinált szállítás és a logisztikai szolgáltató központok területén, előadás, 2004.
- CSABA ATTILA, ZSIRAI ISTVÁN: A logisztikai szolgáltató központok nemzetközi áruszállításra gyakorolt hatása. Áruforgalmi prognózis 2010-ig, Logisztikai Évkönyv 2000, Magyar Közlekedési Kiadó, Budapest, 11–19. o.
- CSABA ATTILA, ZSIRAI ISTVÁN: Az épülő magyar logisztikai központokról, Logisztikai Évkönyv 1999, Magyar Logisztikai Egyesület, Budapest, 21–29. o.
- ERNST GABRIELLA: Versenyképes gazdaság elemzése, 1. változat, 2004. szeptember, GKM.
- FLEISCHER TAMÁS: A hazai közlekedési hálózatok hatékonysága, versenyképessége növelésének lehetőségei a nemzetközi szakirodalom alapján, 2003.
- FLEISCHER TAMÁS: A közlekedéspolitikai és a fenntartható fejlődés dilemmái, különös tekintettel a közúthálózatokra, 2003.
- FLEISCHER TAMÁS: Az Európai Unióba történő integrálódás várható helyi és regionális hatásai: közlekedés, 2000.
- SIMON GYULA, ZSIRAI ISTVÁN: A közúti áruszállítás piacának alakulása az EU integráció tükrében, Közlekedéstudományi Szemle, 2000, 304–311. o.
- TARNAI JÚLIA: A kombinált szállítás fejlesztési irányai, különös tekintettel az infrastruktúrára, Budapest, 2000. 88. o.
- TARNAI JÚLIA: A logisztika kihatásai az áruszállítási igények alakulására, Közlekedéstudományi Szemle, L. évfolyam, 2000/1. szám, 1–5. o.
- TARNAI JÚLIA: Logisztikai központok, Budapest, 2000.
- VERBÓCZKY JÁNOS: A magyarországi kombinált áru fuvarozásról, előadás, 2004. október, GKM.
- www.bilk.hu
- www.europa.eu.int
- www.mlszksz.hu
- ZSIRAI ISTVÁN: Magyarország célszerű fejlesztési stratégiája a kombinált szállítás és a logisztikai szolgáltató központok területén, KTSZ LIV. évf. 6. szám, 2004. június.