

Kerekasztal-beszélgetés

Hogyan népszerűsíthető az intermodalitás a közúti fuvarozók körében?

Akár üzletmodell-váltásról beszélünk, akár több lábon állásról, az intermodalitás kitörési pont lehet. A KözútVilág Expo pódiumbeszélgetésén a kíséretlen pótkocsis (nem konténeres) vasúti forgalomról fejtették ki a véleményüket az iparági szakemberek (ld. képünkön. A szerk.), azzal a céllal, hogy a hallgatóság soraiban jelen lévő közúti és logisztikai szolgáltatókat meggyőzzék arról, hogy az intermodális fuvarozás nem ördögtől való, és a kívánt vasúti-közúti együttműködést elő lehet mozdítani, fogalmazott moderátori bevezetőjében Lajkó Ferenc. (A fórumon elhangzottakat a szokott módon szerkesztett formában közöljük. A szerk.)



Lajkó Ferenc, a Digilog Consulting ügyvezető igazgatója moderálása mellett beszélgetett Zöldi-Tóth Attila, a Truck Force One tulajdonos-ügyvezetője, Fábán Zoltán, a Mahart Container Center ügyvezető igazgatója, Hernád Ágnes, a Rail Cargo Operator – Hungaria ügyvezető igazgatója és Tóth Szabolcs, a Waberer's International gazdasági és stratégiai igazgatója

– Milyen előnyei lehetnek az intermodális operációnak a közúti fuvarozók számára?

Zöldi-Tóth Attila (ZTA): – A kontinentális európai forgalmat a TFO bilaterális úton látja el. A fő piacaink a Benelux államok, Észak-Franciaország és Nagy-Britannia. A budapesti terminálok – ma az MCC a legnagyobb partnerünk, de korábban a BILK-ről is dolgoztunk – vonatra adjuk fel a pótkocsikat, amelyek kíséret nélkül közlekednek a Ruhr-vidékig, különböző terminálokra. Nálunk a 80 vontatónkhoz 160 pótkocsí társul. Ezek mozgását nagyjából úgy kell elképzelni, mint amikor egy cirkuszi zsonglőr a két kezével, egy bizonyos technikával egyszerre 6–8 na-

rancsot tart a levegőben. Ha egy is leesik, akkor a tisztelt kollégák nem megfelelően végzik a feladataikat a terminálon, vagy valamilyen vasúti fennakadás következett be. A vasúti áru fuvarozás mostohagyerek, mert értelemszerűen a személyforgalom élvez elsőbbséget, ráadásul vasúton késni legalább 4 órától lehet, szemben a közúti késések percekben mérhető kategóriájával, ami jól jellemzi a két modalitás rugalmassága közötti különbséget. Mielőtt nagyon szép képet festenénk – és ezzel nyilván nem akarok senkit eltántorítani az intermodalitástól –, bizony, ennek is vannak nehézségei, amikre azonban fel lehet készülni. Az elmúlt 7–8 évben, amióta ezzel foglalkozunk, elsajátítottunk techniká-

kat, amiket nagyon szívesen megosztunk bárki érdeklődővel. Az előnyök között említem, hogy a 80 vontatónk 80 gépjárművezetőt igényel, miközben 160 pótkocsit tudunk vele mozgatni, ami nem mellékes – ugyan nem is kiinduló – szempont a mai sofőrhiányos időkben. A legelőnyösebb benne talán az, hogy míg a közúti fuvarozók évente átlagosan 12–13 ezer kilométeres futásteljesítménnyel tudnak menni, addig az intermodális forgalomban ugyanez 8,5–9 ezer kilométer, vagyis körülbelül 30–35 százalékkal kevesebbet futnak a vontatóink. Ebből következik, hogy a közutas kolléga 4 év alatt használja el az eszközét, nekünk pedig ez 6–7 év kifizést jelent. A pótkocsik esetében ez

8–10 év, az intermodálisok 12–14 éves élettartamának ellenében. Mindennek természetesen pénzügyi vonzata is van, illetve a túloldalon egy kitettség-csökkenést tapasztalunk, a külső finanszírozók felé kisebb forrásigényünk van, tehát összességében pénzügyileg is stabilabb lehet a vállalkozás. A hátulütő alapvetően a sofőrhiány, az minket is érint. Talán kezelni könnyebb a helyzetet, talán jobban tudjuk az idejüket beosztani, talán jobban oda tudunk figyelni rájuk, hogy mikorra hozzuk haza őket. A kiszámíthatóságot értékeli a gépkocsivezetőink többsége.

Tóth Szabolcs (TSZ): – Mi egy csoportszinten 3 ezer vontatós cég vagyunk, viszont intermodális forgalomban jóval tapasztalatlanabbak. Pár hónappal ezelőtt indítottuk el komolyabb aktivitással ezt az operációt, mert a piacon nagyon nagy igény van rá. Míg 10 évvel ezelőtt leginkább azok a partnerek fordultak a kombinált fuvarozás felé, amelyek kifejezetten vasútcompatibilis vagy alacsony időérzékenyséű árukat szállítottak, és komoly árelőnyt akartak elérni, addig ma azt látjuk, hogy egy új ügyfélkör is érdeklődik, mintegy reneszánszát éli az intermodális forgalom: sokkal időérzékenyebb és sokkal nagyobb szolgáltatási színvonalat elváró partnerek is megfontolják a kombinált fuvarozás lehetőségét. E reneszánsz hajtóereje véleményem szerint az elmúlt években felerősödött uniós elvárások és ennek nyomán piaci készletések a karbonsemleges, zöld megoldások irányába. Mára bebizonyosodni látszik, hogy az alternatív hajtásláncok nem terjednek világszinten, helyettük a villamos vontatású vasúti hálózat képes jelentős mértékben visszafogni a szállítások karbon-kibocsátását. Valamennyi globális szereplő, akivel együtt dolgozunk, megalakított egy innovatív divíziót, amelyben próbálnak zöld megoldásokat keresni – leginkább rövid távon – a kombinált fuvarozásban. A vasút önmagában nem tudja ezt biztosítani a nagy rugalmasságot, háztól házig szolgáltatást és akár napi rakodást, gyárból gyárba szállítást igénylő partnereinknél, ezért a kombinált fuvarozás az egyetlen közös halmaz a rugalmas közúti szolgáltatás és a nagy távolságban hatékony és karbonsemleges vasúti közlekedés között. A sok érdeklődő körében azonban nagyon nagy a félelem is az intermodális szolgáltatás igénybevételekor: összetettebb feladat egy tisztán közúti operációnál, és

ha bekövetkezik egy zavartatás, akkor az alternatívák keresése nagyobb szervező-készséget igényel. Gyakorlatilag ami egy közúti közlekedésben egy 2 rakodásos tevékenység, az a kombinált fuvarozásban akár egy 8 felrakós-lerakós komplexitású operáció is lehet, amiben bármi megtörténhet: a vonat késik, a közúti járművel van probléma, a komp nem közlekedik. Mindenesetre e nehézségek ellenére azt gondolom, hogy a trend és az ügyféligények mindenképpen ki fogják kényszeríteni valamennyi, a versenyképességét hosszú távon fenntartani szándékozó fuvarozócégtől, hogy bekapcsolódjon a kombinált fuvarozásba. Ha csak Magyarország határait nézzük, akkor a fel- és lehordásokban van perspektíva.

– Az ügyféligény tehát már itthon is megjelent az intermodalitásra, erőforrásoldalról viszont messze elmaradunk a nyugat-európai országoktól e fuvarozás mód elterjedésével. Ha az áruk egy jelentősebb része átterelőne vasútra, lenne rá vasúti kapacitás? És mi a helyzet a termináli kapacitásokkal: van-e most többlet, és ha nincs, vagy ha nem tűnik olyan soknak, akkor középtávon fejleszthető?

Hernád Ágnes (HÁ): – Hát, ha ma át akarna jönni vasútra a jelenlegi közúti forgalom fele, akkor nem lenne kapacitás; az átterelés egyfajta fokozatosságot feltételez. Ugyanakkor ha vasúti operátorként látjuk a valós keresletet, akkor nem probléma eszközöket szerezni, van kapacitás a pályán is. De ez oda-vissza működik: ha a fuvarozó látja, hogy van elég kapacitás, akkor mer biztonsággal számolni az áru megfelelő tranzitidő alatti célba érésével. Ebből kifolyólag közös stratégiák kidolgozására van szükség ahhoz, hogy a kapacitásokkal fel tudjunk készülni a fokozatos forgalombővülésre. A vagonok mellett természetesen szükség van ehhez egy megfelelő szabályozói környezetre is, no és egy olyan pályavasút-fejlesztési stratégiára is, amely a határátmenetek kapacitását növeli.

Fábián Zoltán (FZ): – A terminálok többsége elválasztja egymástól az Európán belüli és a tengerentúli fuvarozást, mivel az előbbi jóval időérzékenyebb, így pontosabb szolgáltatást kíván meg. Ezzel együtt úgy gondolom, hogy jelenleg a Magyarországon működő termináloknak van szabad kapacitása. Természetesen ha

egyik napról a másikra jönne át a közúti forgalom 30 százaléka, akkor nincs ekkora kapacitásunk, de ez igaz a vasúti infrastruktúrára, az eszközökre, tehát az egész rendszerre. Másrészt viszont az összes piaci szereplő fejleszti a termináli kapacitásait. Nekünk is van még szabad termináli kapacitásunk, például jövő év elejétől az MCC egy új budapesti telephelyen nyitja meg a szolgáltatását úgy, hogy a Csepeli Szabadkikötőben működő jelenlegi telephelyünkön is jelentősen bővítjük a vonatfogadót, átrakót és tároló kapacitásainkat. Ez a forgalombővüléssel párhuzamos; például van olyan vonatprojektünk, ami jelen pillanatban heti 6 járással fut, de napirenden van, hogy jövőre 9-re emeljük. Emellett tárgyalunk olyan operátorokkal, akik más relációkban készülnek félpótkocsi-szállító vonatokat indítani.

TSZ: – Nagy általánosságban valóban elég jó kapacitásokkal rendelkezik mind Budapest, mind az ország, de e terminálok többsége konténerszállításokra optimalizált. Mi azzal szembesülünk nap mint nap, hogy a közúti közlekedésben domináns ponyvás pótkocsikat nem igazán kedvelik a termináli szolgáltatók, jóval egyszerűbb egy konténert kezelni, egymásra rakni, nem kell kamionparkolót, szociális helyiségeket biztosítani a közúti fuvarozóknak, tehát szerintem ebben még van házi feladat. Úgy látom azonban, hogy a folyamatban lévő fejlesztések nagy áttörést fognak hozni ezen a területen.

FZ: – Való igaz, hogy jelen pillanatban az egységnyi konténerből származó bevétel magasabb, mint az egységnyi pótkocsiból származó átlagos bevétel. Ugyanakkor mélyre ásva, kicsit nagyobb mennyiségben művelve az intermodális félpótkocsi-szállítást, miként nálunk is folyik, egységnyi területre vetítve majdnem ugyanannyi félpótkocsit tudunk tárolni, mint konténert: a félpótkocsik forgási ideje, terminálon belüli tartózkodása legfeljebb 1–1,5 nap, míg a tengerentúli forgalomban például a rakott konténer ugyanezen értéke 4,5.

– A piac akarja, a vasút és a terminálok képesek rá. Hogyan lehetne ebből egy versenyképes piaci megoldást összegyúrni? Mit érdemes fejleszteni?

ZTA: – Három szóval összegezném a versenyképesség feltételrendszerét: megbízhatóság, kommunikáció és ár. Mi csak olyan vonalakon indítjuk el a szolgál-

tatást, ahol nagyon nagy biztonsággal állíthatjuk, hogy a közúti közlekedéssel összemérhetően megbízható szolgáltatást fogunk nyújtani. A kommunikációt illetően azt tapasztaljuk, hogy ha az ügyfeleink megfelelő időben megfelelő információt kapnak az esetleges nehézségekről és a várható érkezési időről, akkor – megfelelő átszervezéssel – még egy komolyabb kérését is tolerálnak. Nagyon tudnánk előrelépni az egyébként rendelkezésre álló információmorszáok összterelésével és a riadólánccs értesítésekkel. Az ár tekintetében nagyon nagy szerepe lenne az államnak abban, hogy a vasúti szolgáltatást kifejezetten a kombinált fuvarozás esetében egy megfelelően versenyképes árral támogassa. Számtottvő társadalmi, externális költségek jelennek meg a közúti közlekedésben az emissziók, a balesetek, az útfenntartás és egyéb tényezők kapcsán, és ha ezen társadalmi költségmegtakarítások egy jelentős részét a kombinált fuvarozás támogatására fordítanánk – ami erre éppen komoly kormányzati szándék is mutatkozik –, akkor ez nagy előrelépést jelentene; az árelőny rendszerint erős ösztönző.

HÁ: – A határátmenetek és a szabályozás egyszerűsítése, úgymond életszerűvé tétele mellett a vasúti közegben is fontos lenne integrált rendszerben áramoltatni az információt a fennakadás helyétől a végső fogyasztóhoz. Erre is folynak fejlesztések, de a szállítási módok közül a vasút van a legjobban lemaradva a digitalizációban.

FZ: – Az intermodális szolgáltatás során jellegénél fogva számos szereplő között kell megoldani a gördülékeny információáramlást. Itt külön hangsúlyozom, hogy vannak tervezhető késések (vágányzár, pályafelújítás), és vannak ad hoc késéseket okozó balesetek, egyedi tényezők. Szerintem mindkettőre meg lehet találni a szükséges információáramlást. Ma már nem ritka, hogy egy mozdony GPS-adatait például a terminálok egy része látja. Vagy van olyan operátor is, aki megosztja ezeket: küld nekünk előjelentést, hogy mikorra várhatjuk a vonatot, hogy úgy készüljön a terminál. Ami a kíséretlen pótkocsis forgalom népszerűsítését illeti, tudunk segíteni abban is, hogy konkrétan mi mindent kell szemléletben, adminisztrációban, informatikában, a járművek műszaki követelményeiben változtatni a piacra újonnan belépőknek. Például a félpótkocsi tetején található, kis háromszög alakú elem, a

„tacsókófül” elszakadhat a közúti fuvarozásban, de kizáró tényező a vasúti fuvarozás esetében. Mi be tudjuk mutatni azokat a buktatókat, amiket el lehet kerülni. Ezenkívül mint terminál fel tudunk ajánlani olyan közlekedési módokat is, amik nem daruzható félpótkocsik szállítását teszik lehetővé vasúton. Erre is többfajta rendszer létezik, mi például a NIKRASA-t használjuk. Ez talán egy jó belépő arra, hogy aki bizonytalan az intermodális szállítását illetően, az bele tud vágni a meglévő eszközeivel, és ha ebben fantáziát, üzletet lát, akkor utána egy következő lépcsőként tud vásárolni hozzá megfelelő eszközöket is.

– Jól látszik, hogy a felfutásba nagyon sok szereplőt kell bekapcsolni, ennek moderációra van szüksége szakmai összefogással és/vagy célzott állami támogatásokkal. Ha kerülne erre forrás, akkor valóban célt lehetne vele érni, és meg lehetne duplázni a mai forgalmat 10 év alatt?

ZTA: – Az 1980-as években rendkívül drágák voltak az osztrák engedélyek, és annyira nem adott az osztrák állam tranzitengedélyt, hogy még véletlenül se menjenek be kamionok – környezetvédelmi szempontokból, már akkor is. Tehát én az állami támogatást mindig picit távolról szemlélem. Inkább állami jövőképre lenne szükség, miként az osztrákok 30–50 évre terveztek. Ha mi is tovább szeretnénk lépni, akkor hozzáadott értékű munkahelyeket kell teremteni, és nem lesz árérzékeny az a gyártó cég, aki Magyarországon gyártat vagy ide importál, ezért szabályozói oldalról magasabbra lehet emelni a különböző környezetterhelési díjakat – és máris nem arról beszélünk, hogy az államnak be kell szállnia valamibe, hanem arról, hogy pénzt kap belőle. Tehát ennek egy picit a fuvarozáson átívelő politikai döntésnek kell lennie, és talán most az Európai Unióban – és nyilván hazánkban is – vannak erre irányuló törekvések. Hosszú távon egy nemzetgazdasági stratégia részévé kellene ezt tenni, miközben rövid távon mindenképpen segítség lenne egy ösztönző jellegű támogatás. Ugyanakkor óvva intek mindenkit attól, hogy minden intermodális eszközt támogassunk; szerintem a kínai kibocsátótól konténerben érkező gumi luffballonok forgalmát egyáltalán nem kell. E tekintetben is indokolt szétválasztani a tengerentúli és az Európán be-

lüli piacot. A másik oldalról véleményem szerint járjon mindenkinek valamekkora kedvezmény azért, mert a közútnál kisebb lábnyomon a vasút továbbítja a pótkocsit, akár daruzható, akár nem. Legyen több irányvonal, legyen még több publikus vonat, és létesüljenek akár új terminálok is, ne csak Budapest környékén – egy kicsit pezsdüljön fel a vasúti forgalom!

FZ: – Egyetértek, hogy a támogatás korlátozni kellene az Európán belüli forgalomra, a tengerentúli és transzkontinentális (selyemúti) forgalom támogatás nélkül is célba ér. Azt is gondolom, hogy nem feltétlenül kellene támogatni az eszközbeszerzést, hiszen lehet hagyományos eszközzel is intermodális fuvarozást végezni. Nem javasolnám azt sem, hogy a vasút kapja meg és pályahasználatdíj-kedvezményben mutakozzon meg, mert két-három év alatt a vasút egyszerűen lenyeli a támogatást; 15 éve volt már hasonló idehaza. Mivel az árualap alapvetően a közúti fuvarozóknál van, nekik kell érezniük a támogatást: például kaphatnának belőle egy intermodális árufuvarozásra terelt, kezdődő forgalomnál egy meghatározott ideig, amíg bejáratják a forgalmat. Vagy akár a vasúti operátoroknak kellene kapniuk, ha indítanak egy Európán belüli forgalmat célzó, új intermodális vonatot; ők tovább tudják adni a díjban, kedvezményként elszámolva azoknak, akik az áru fölött rendelkeznek: a közúti árufuvarozóknak.

ZTA: – Mindez nyilván kereskedelemfüggő. A V4-ekkel szorosabb együttműködés keretében elindulunk majd a lengyel piac irányába is, a nyugat-európai országok közül továbbra is Németország a nagy kereskedelmi partner, oda már léteznek irányvonalok. Bizonyos nehézségek vannak az osztrák és a magyar szakaszon az olasz irányba, ezért ott sokkal inkább konténervonatok, mint félpótkocsik közlekednek. Ha ezeket a tendenciákat a vasúti operátor felméri, akkor egy egyszeri célzott, publikussá tett vonattal meg lehet jeleni a piacon, hogy az igény felmerüljön, és a közúti fuvarozót lehet támogatni, ha ezekre a publikus vonatokra felszáll. Vagy juthat egy egyszeri támogatás az operátornak: a nyitott vonat olcsóbb lesz, mint közúton vinni az árut, tehát kecsegtető lesz egy bizonyos ideig, amíg működteti az operátor a járatot. És el fogja dönteni az idő 1–2 éves távlatban, hogy annak van létjogosultsága, vagy nincs.