

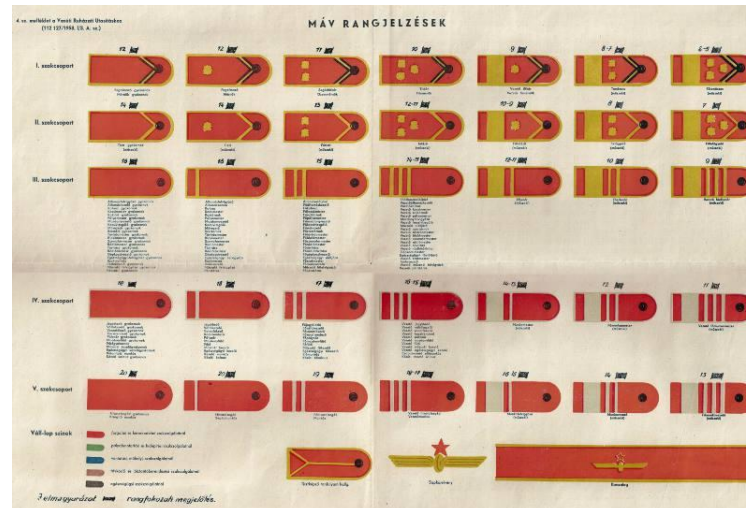
A vasúti szektor strukturális fejlődése Európában

Dr. Kovács Imre
az Igazgatóság elnöke, CEO
Rail Cargo Hungaria Zrt.
Siófok, 2017. február 23.



A vasúti közlekedési rendszer átalakulásának folyamata az ezredfordulóig

- A közlekedés vállalati szerkezete és irányítási rendszere:
mind az EU-ban, mind Magyarországon az ún. „stratégiai” ágazatok közül talán a vasút az, ahol a legtovább őrizték meg a központosított, állami tulajdonra épülő és katonai utasításos hierarchiára emlékeztető berendezkedést.
- Az EU-ban az 1980-as évek óta, Magyarországon pedig 1989 óta zajlik a közlekedési piacok megnyitása a verseny számára.



Európai vasúti liberalizáció

80-as évek eleje	Nemzeti vasutak monopol helyzete	
80-as évek közepe	Közúti, légi szállítás térhódítása miatti piaci térvésztés	AGC-egyezmény Európai Egyezmény a nagyjelentőségű nemzetközi vonalokról (85)
80-as évek vége	Európai integráció folyamatának felgyorsulása Kombinált áruszállítás fejlesztés	AGTC-megállapodás Európai Egyezmény a fontos nemzetközi kombinált fuvarozási vonalokról (91)
90-es évek eleje	Közlekedési piac megnyitása, piaci szabályozás Vasutak szerkezetalakítása	440/91 EGK irányelv (Nyugat-Európa)
90-es évek közepe	Reformfolyamatok Vasúti vállalkozások engedélyezése Infrastrukturakapacitás szétosztása, phd kiszabás Nagysebességű vonatok interoperabilitása (Költségcsökkentés, privatizáció, szervezet- átalakítás, versenyképesség fokozása)	18/95 EK irányelv 19/95 EK irányelv 48/96 EK irányelv

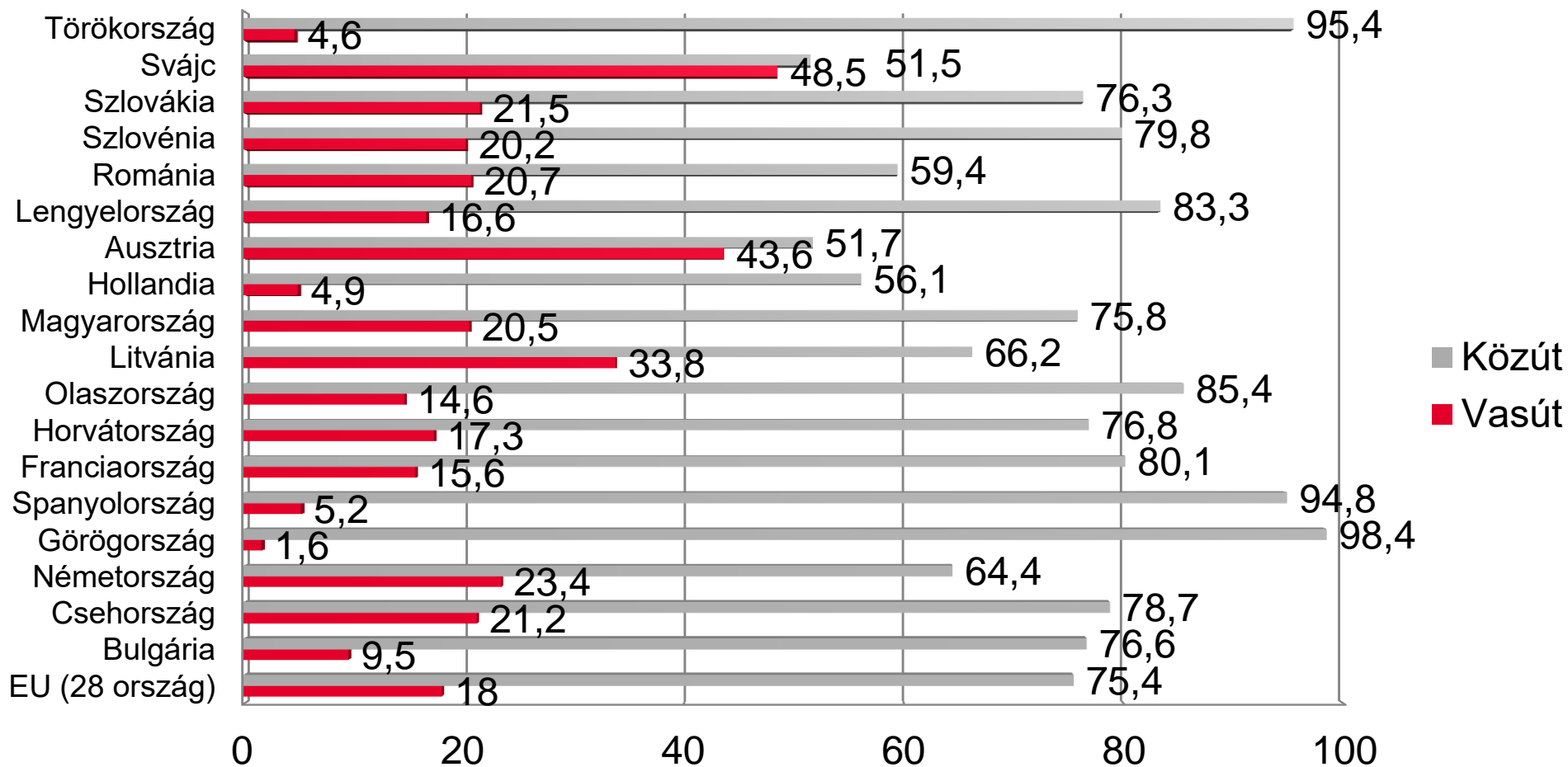
Európai vasúti liberalizáció

<p>Első Vasúti csomag</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Áruszállítási vasúti piac liberalizálása ▪ Cél dátum 2003 ▪ Részletes szabályozás ▪ 2001/12/EK (TEN-T hálózat, biztonsági tanúsítvány, stb.); ▪ 2001/13/EK (vasúttársaságok engedélyezésének részletszabályai); ▪ 2001/14/EK (vasúti pályakapacitás elosztás szabályai); ▪ 2001/16/EK (interoperabilitás) ▪ NoBo alkalmazásának bevezetése
<p>Második Vasúti csomag (2004)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 2004/50/ EK nagysebességű átjárhatósági irányelv ▪ 2004/51/EK IOD (tovább részletezi a 2001/16/EK IE előírásait és a közösségi vasutak átjárhatóságának elveit; DeBo) ▪ 2004/49/EK SD (biztonsági tanúsítvány és engedély kiadásának feltételei) ▪ Közös biztonsági célok megfogalmazása ▪ Közös biztonsági módszerek meghatározása ▪ 2004/881/EK rendelet ERA felállítása ▪ Nemzeti Balesetvizsgálói Szervezetek felállítása ▪ TSI-k
<p>Harmadik Vasúti csomag (2004-2007)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ A vasúti személyszállítási piac megnyitása ▪ 2007/59/EK Irányelv (mozdonyvezetői engedély) ▪ Utasjog ▪ Kockázatelemzés, értékelés ▪ ECM
<p>Negyedik Vasúti csomag (2013-)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ műszaki pillér ▪ irányítási és piacnyitási pillér

Célkitűzések

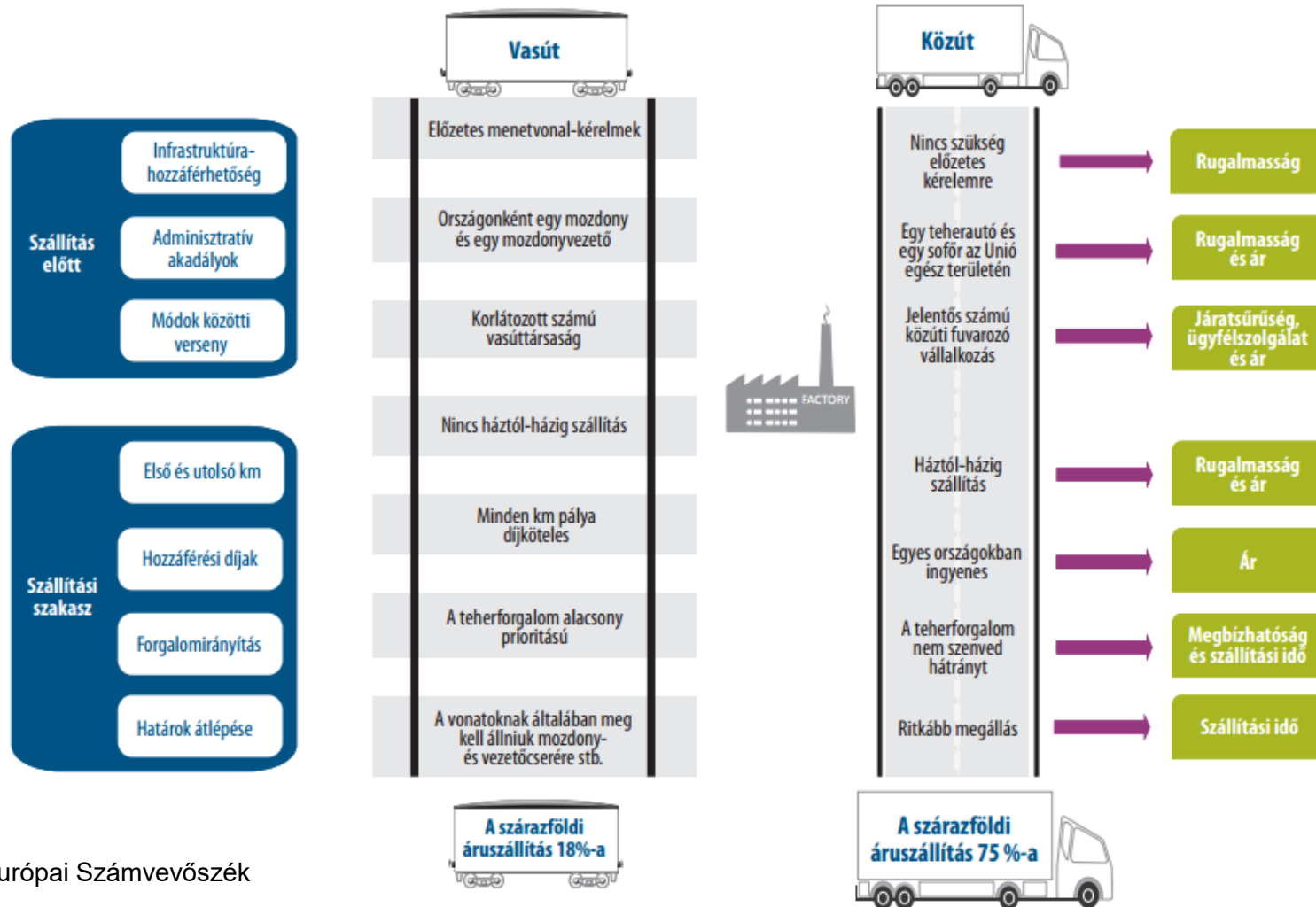
- 2001-ben az Európai Bizottság a vasúti közlekedés újbóli fellendítésének fontosságát azzal is hangsúlyozta, hogy a közép-kelet-európai tagállamokban 2010-ig 35%-on kívánta fenntartani a vasúti áru fuvarozás részesedését.
- Végezetül 2011-ben a Bizottság célul tűzte ki, hogy 2030-ig a több mint 300 km távolságot meghaladó közúti áru fuvarozás 30%-át más közlekedési módokra, pl. vasúti vagy vízi szállítási módra terelje, és ezt az arányt 2050-ig több mint 50%-ra növelje.

Európai kitekintés - a vasúti – közúti áru fuvarozás részarányai (százalékban)



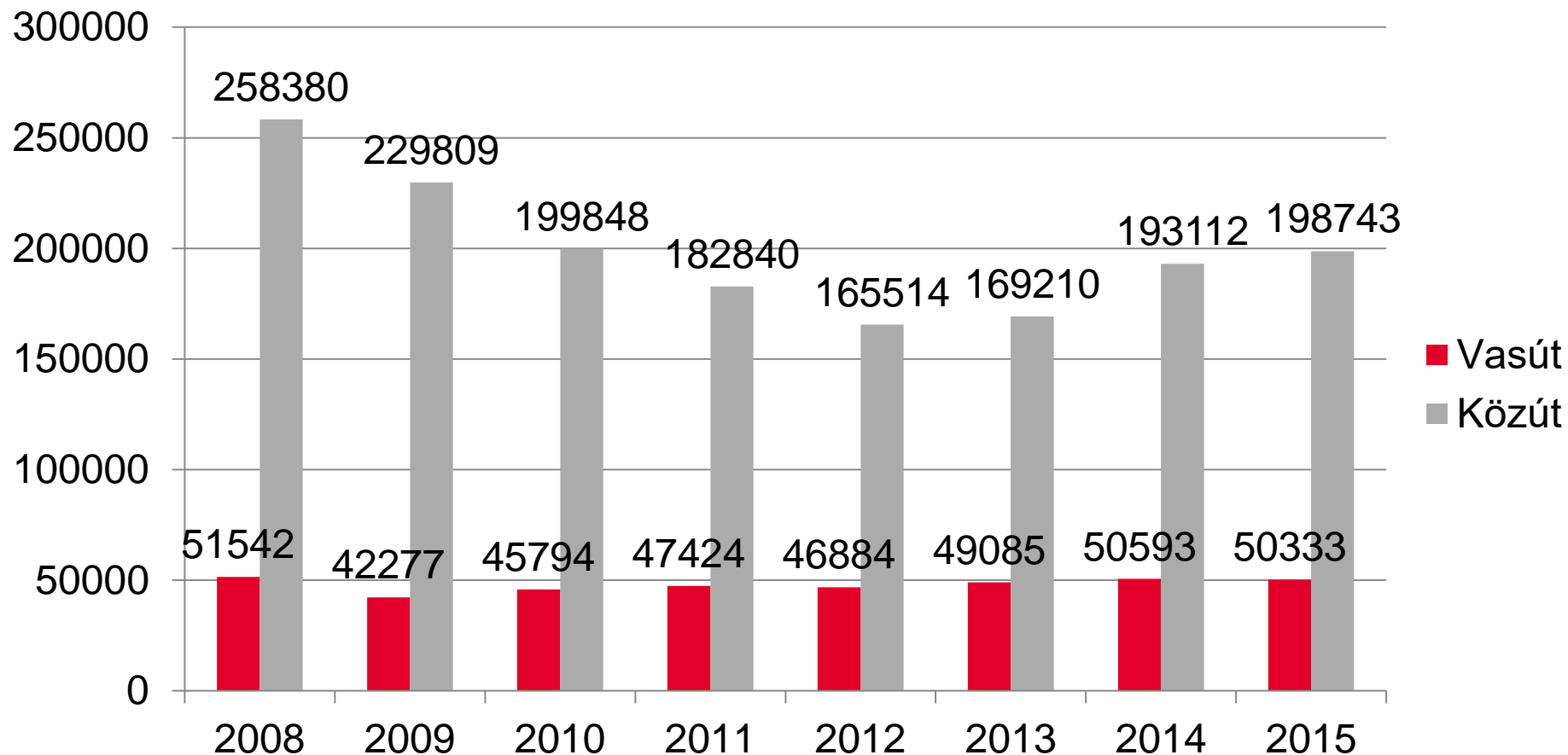
Forrás: Eurostat (2014-es adatok alapján)

A vasúti áru fuvarozás előtt álló kihívások a közúti fuvarozással összehasonlítva



Forrás: Európai Számvevőszék

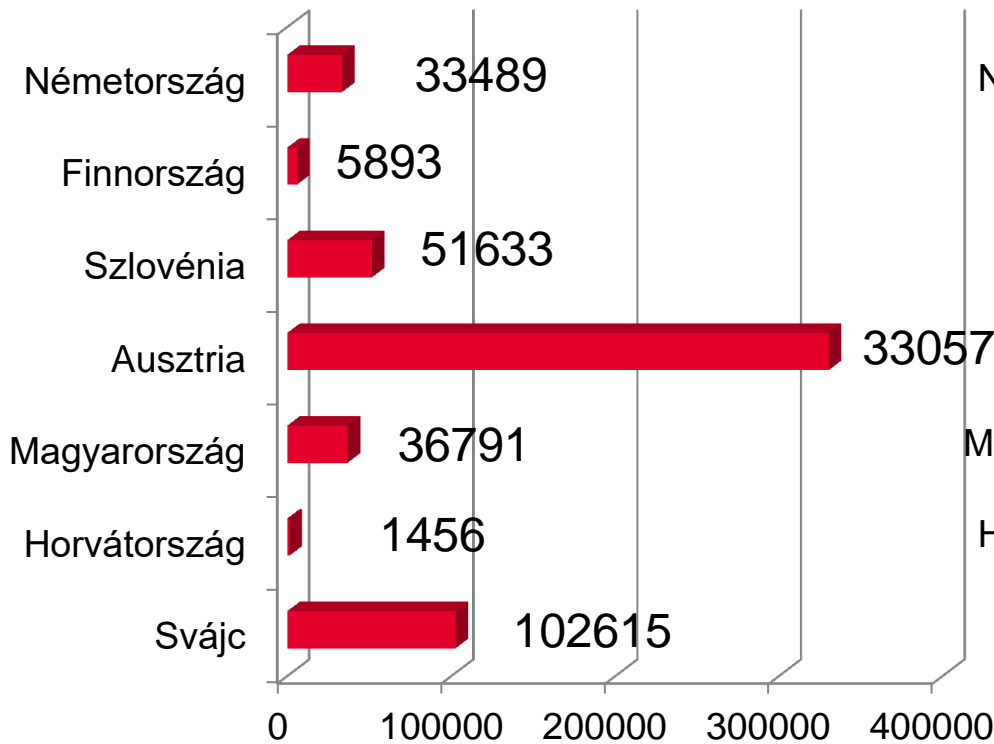
Magyarország - a vasúti – közúti áru fuvarozás részarányai (ezer tonna)



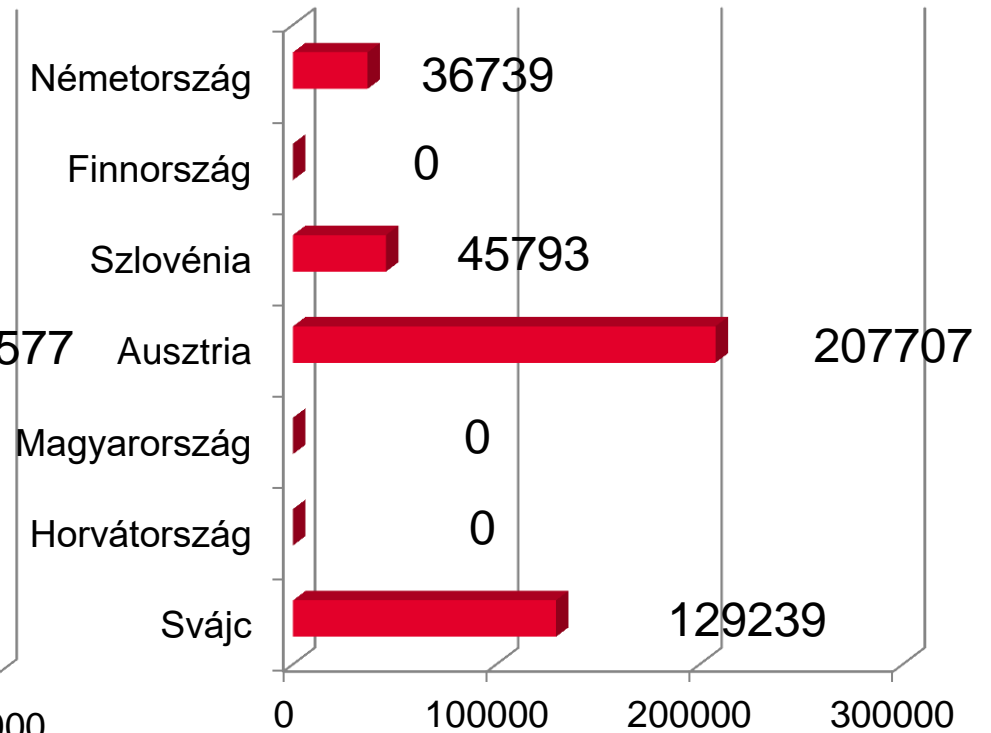
Forrás: KSH

Európai kitekintés - ROLA-forgalmak

ROLA-forgalmak 2008
(az elszállított kamionok száma)

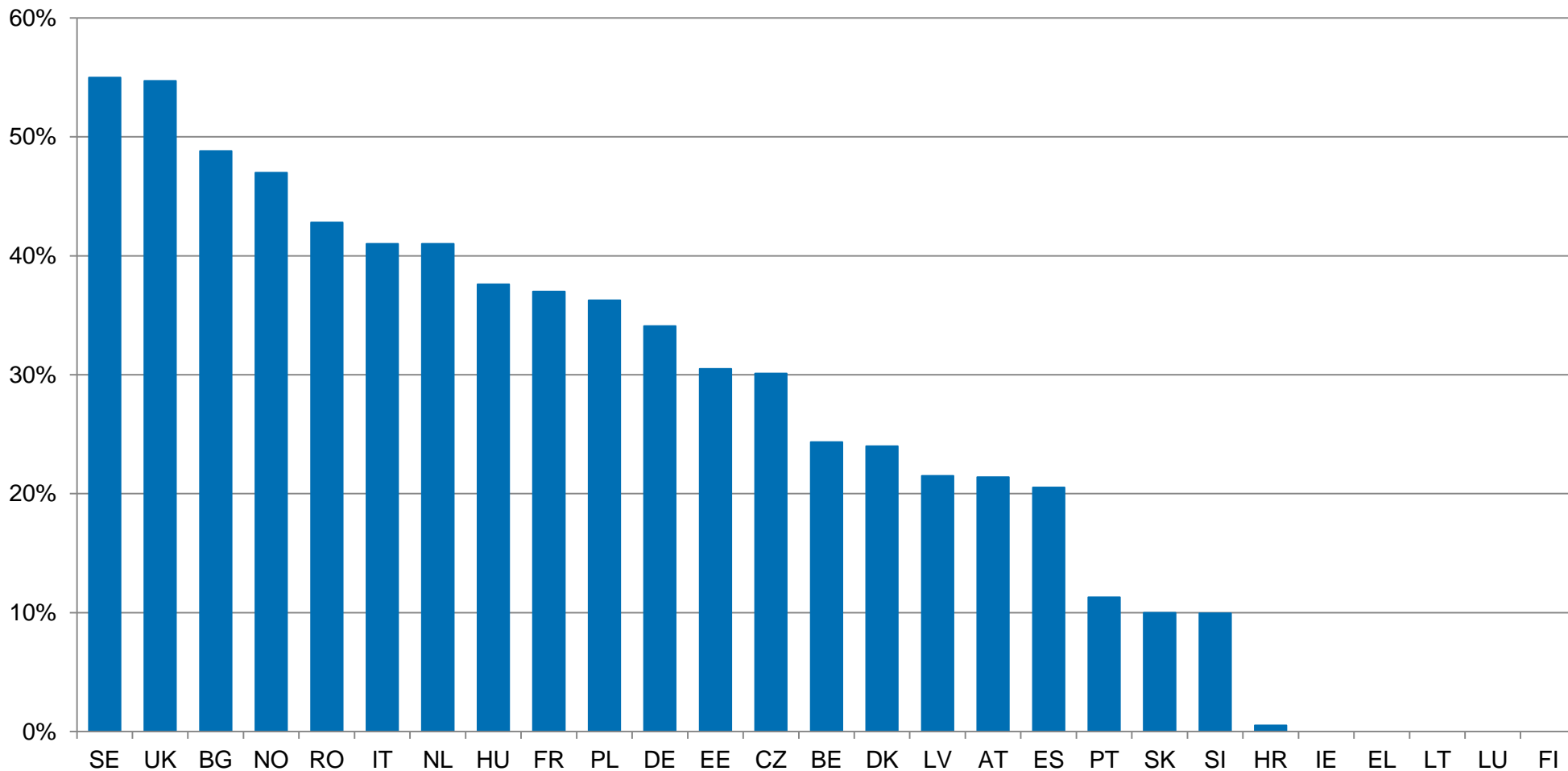


ROLA-forgalmak 2014
(az elszállított kamionok száma)



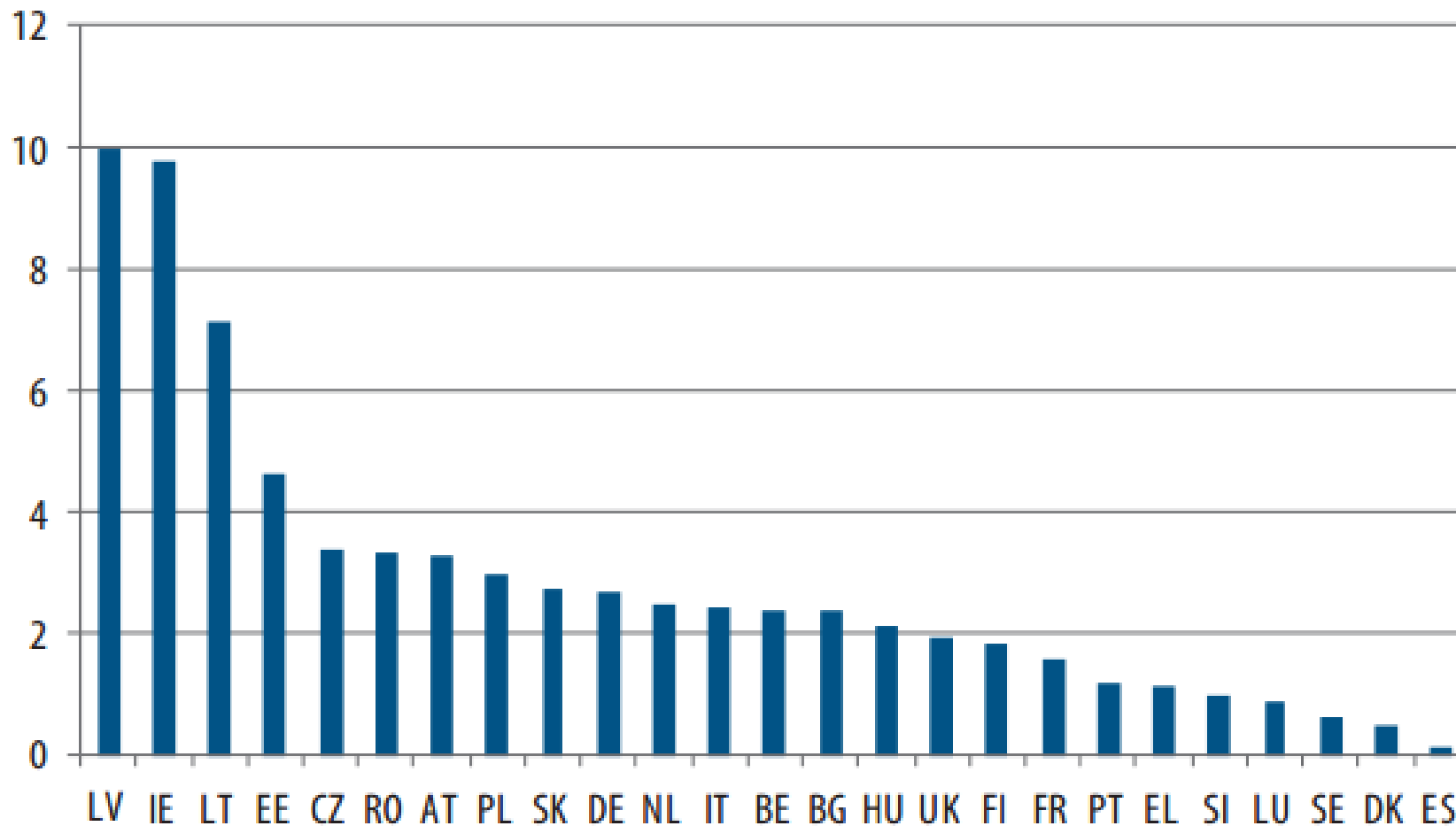
Forrás:
Eurostat

A versenytársak részesedése az áru fuvarozási piacon (2014, tonnakilométer %-ában)



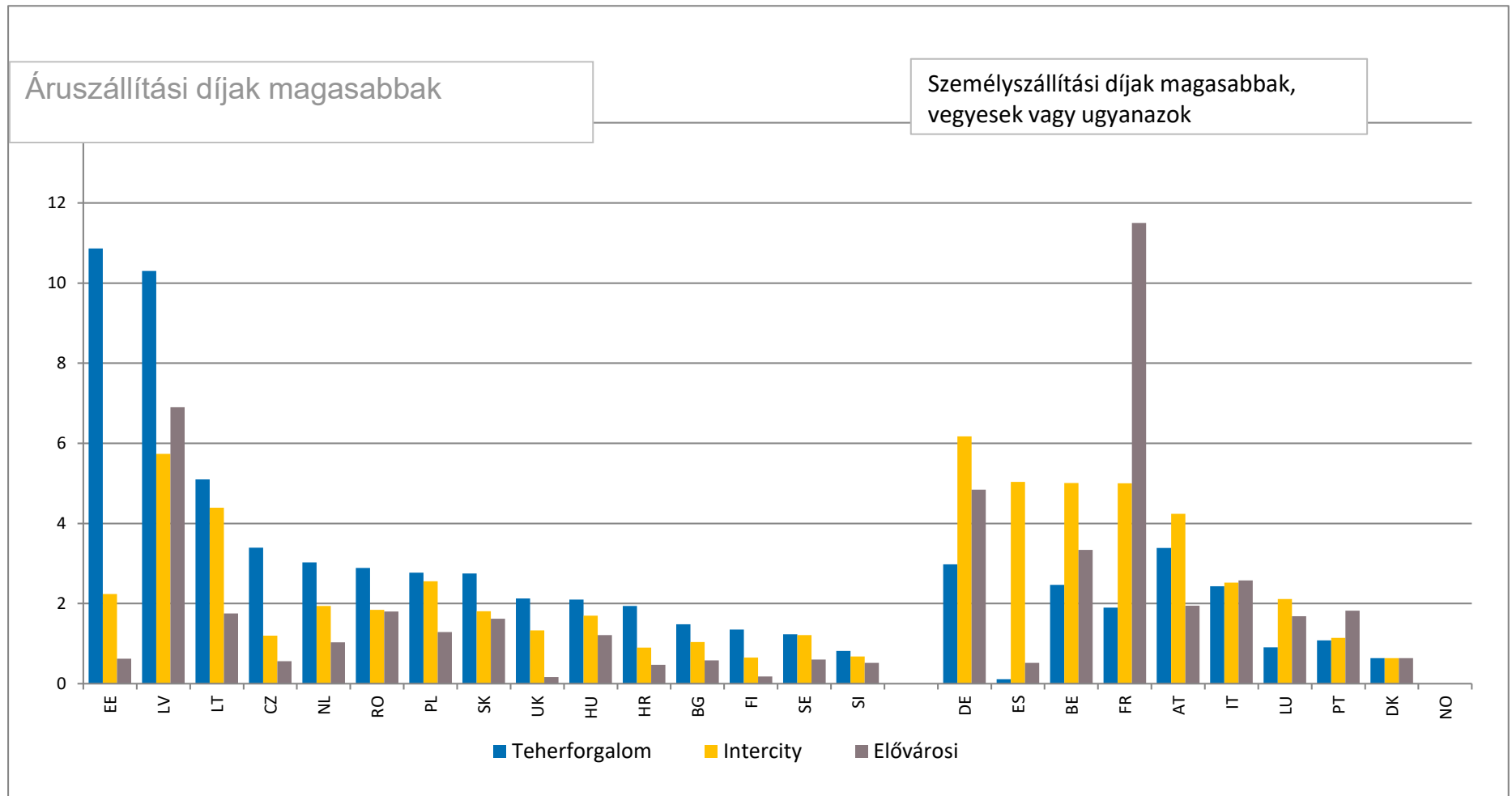
Forrás: RMMS, 2011–2014, kivéve: SE (2010-es adatok 2011-re vetítve), PT és SI (2012-es adatok 2011-re vetítve), LU (2010-es adatok 2011-re vetítve és 2012-es adatok 2014-re vetítve), IT 2014-es adatok az IRG Rail éves piaci nyomonkövetési jelentéséből (2016)

Vonatkilométerenkénti pályahasználati díjak 2014-ben (1000 bruttó tonnás tehervonat esetén, euróban)



Forrás: Európai Számvevőszék

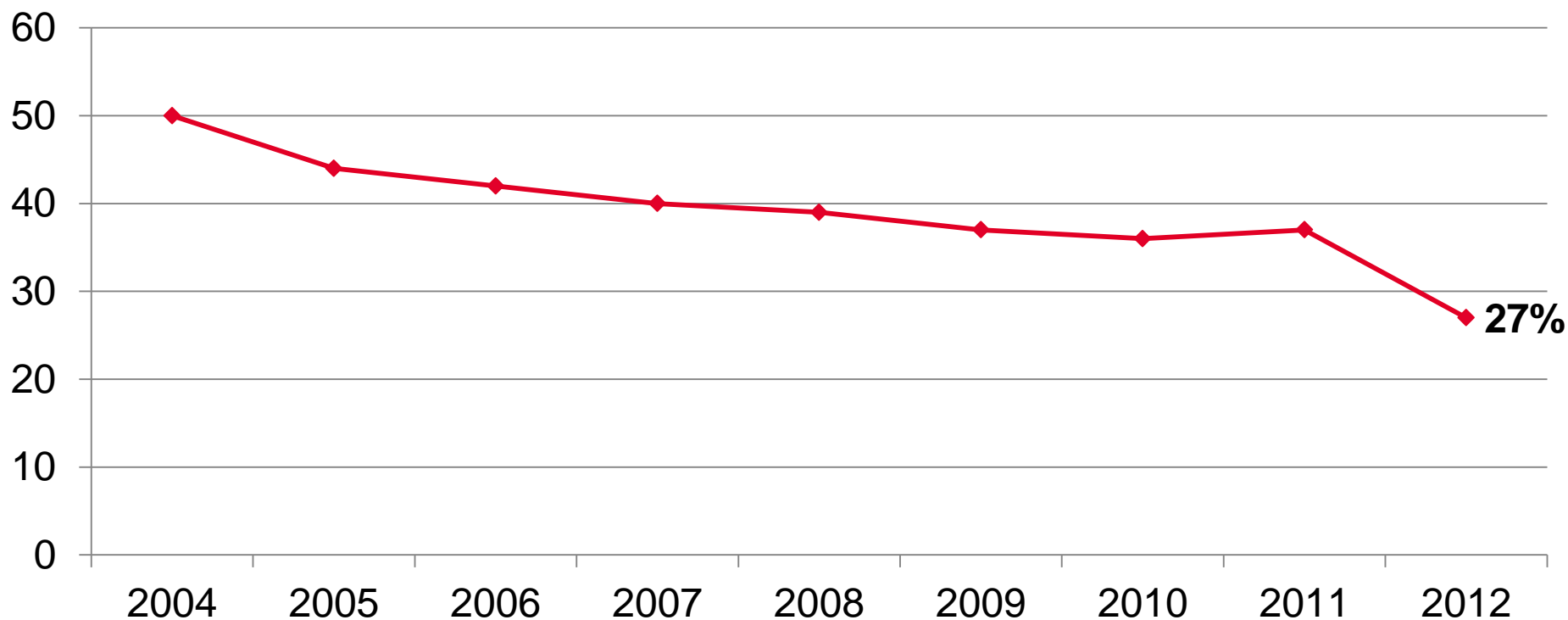
A különböző kategóriájú vonatokra vonatkozó pályahasználati díjak (EUR/vonatkilométer, 2016)



Forrás: Európai Bizottsági jelentése az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak (2016)

Az egyes kocsi forgalom csökkenő tendenciát mutat az európai vasúti áru fuvarozási piacon

Egyes kocsi forgalom százalékos aránya az európai vasúti áru fuvarozási piacon



Forrás: PWC Study on Single Wagonload Traffic in Europe, Objectives, results and recommendations

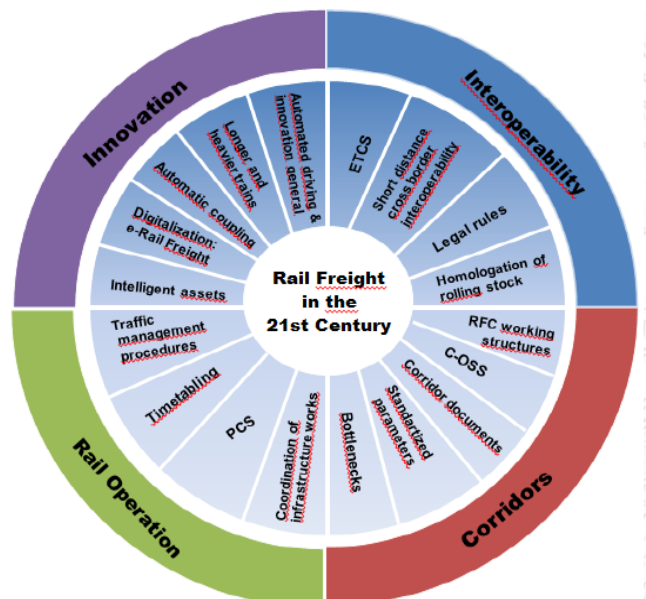
Törésvonal

Nyugat-Európa

- 1500 méteres tehervonatok
- Mozdonyvezető nélküli vonatok
- Dedicated Freight Railway

Kelet-Közép-Európa

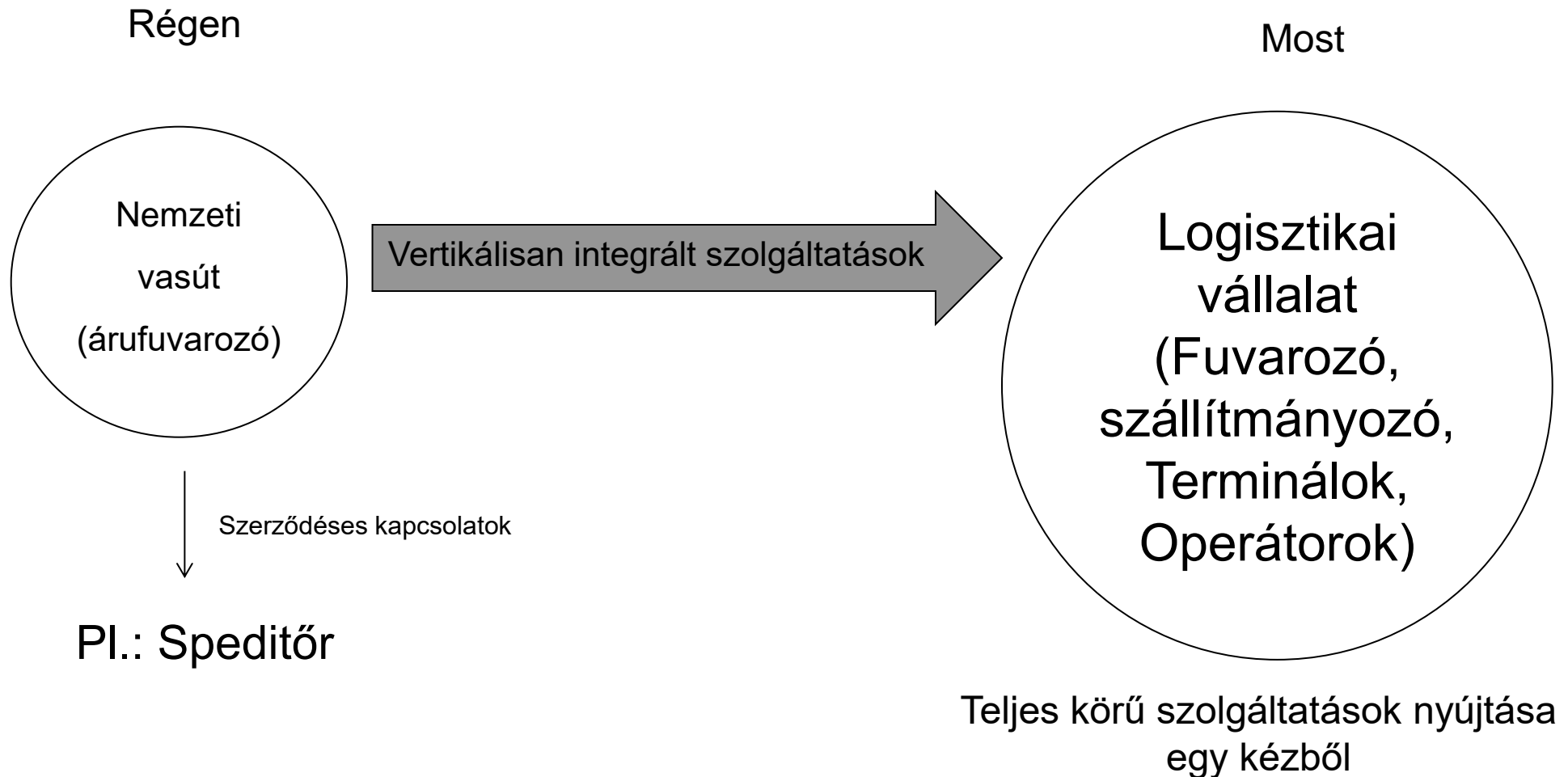
- 740 méteres tehervonatok, Bulgária: 540 méteres vonatok
- Vasúti felsővezeték
- Tehervagonok teljes megakhatóságának biztosítása
- Hónapokig, évekig tartó pályakizárások
- Interoperabilitási kérdések (Hodos határ)



„Vasúti áru fuvarozás az Unióban: az ágazat még nincs sínen” – Európai Számvevőszék

- Nem lehet elérni a 2011-es célkitűzéseket
- Eltérő mértékű a haladás a tagországokban, 26 különálló vasúti hálózat
- A pályahálózat-működtetőknek a vasúthálózaton rendszeres karbantartást kell végezniük
- Az Unióban a vasúti áru fuvarozás teljesítménye továbbra sem megfelelő a szállítási volumen és a modális részesedés tekintetében, bár egyes tagállamok javítani tudták teljesítményüket
- Az európai vasúti áru fuvarozás versenyképességét továbbra is számos stratégiai és szabályozási tényező korlátozza
- A piac jelenleg konszolidáción megy keresztül, ami csökkenti az eredményes verseny hatókörét is

Szolgáltatási paletta megváltozása



Jövőkép

A torta ugyanannyi, de a szereplők száma egyre csak nő,
rendkívül nagy a verseny



A „kis” magánvasutak integrálódása a nemzeti
jellegű vasutakba

Köszönöm a figyelmet!