

Koncessziótól az EU-ba való belépésig

Dr. Fullér István

I. Piaci igény a vasútlétesítésre

- 1872 Ferenc József koncesszió-Erlanger báró
- 1876 Győr-Sopron
- 1879 Sopron-Ebenfurth/ Neufeld (Lajta Újhely) Lajta híd közepe
- Bekapcsolódás az osztrák és magyar vasúthálózatba
- Bejárás idegen vasúti pályára – Győr, Ebenfurth



II. Első világháború

- Saint - Germain-i béke, Velencei jegyzőkönyv
- Két állam kötelezve az egységes üzemvitelre
- Fűtőház, vonatkíséret- magyarok az osztrák vonalon
- Pályafenntartás - osztrák üzletág

III. Második világháború

- Szervezeti forma marad
- 1951: államosítás – MÁV Vontatás, Pályafenntartás
- Kapcsolatrendszer: politikai hídszerep- mára elvesztette jelentőségét



IV. Kereskedő vasút

- 1959: Tranzitforgalom beindulása
- Tarifapolitika-kiegyenlítés
- Kereskedelmi szervezet kialakítása
- Vámrészleg, Szállítmányozási Szolgálat



V. Több lábbon állás- 1970-es évek

- Idegenforgalom, vendéglátás
 - Raabergast
- Szállítmányozás: korlátozott, teljes körű
 - Raabersped
- Vámraktározás, vámszabadterület, terminál
 - Raaberlag



VI. Fejlesztések

- 1977 rendező Pályaudvar- új technológia
- Raktárépítések
- 520-as helyett Szergej
- 40 t Künz daru
- 1987 Győr-Sopron villamosítás
- 1988 Sopron-Ebenfurth villamosítás



VII. Rendszerváltás után



- Rt-Zrt
- Ostgrenze program- tulajdonviszonyok átrendeződése
- 1998 London-Sopron korridor
- ROLA



VII. Rendszerváltás után

- Raabesped Kft. – Raaberfreight Kft.
- Raabertrade
- Vontatás, pályafenntartás saját kézbe vétele
- Üzemeltetésre átvett vonalak és villamosítása
- HHLA a tulajdonosi körben- közös projektek



VIII. EU belépés

- Liberalizáció- szervezet átalakítás
- Következmények
- MÁVCARGO privatizációja



IX. Siker záloga

- Innovatív, bátor vezetés
- Több lábon állás
- Lehetőségek kihasználása
- Vállalati kultúra és azonosulás





2018. 05. 23.

Köszönöm megtisztelő figyelmüket!