



MCC – a trimodális terminál

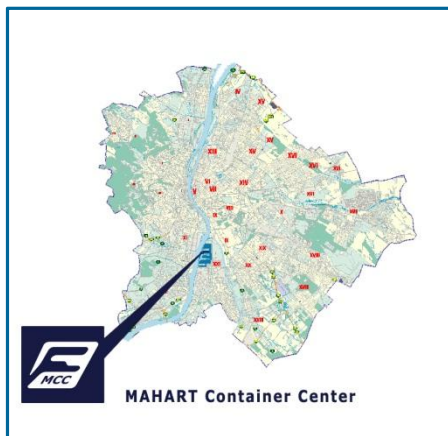
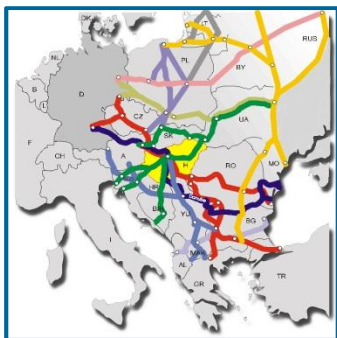
Budapest, 2019.04.24

Fábián Zoltán

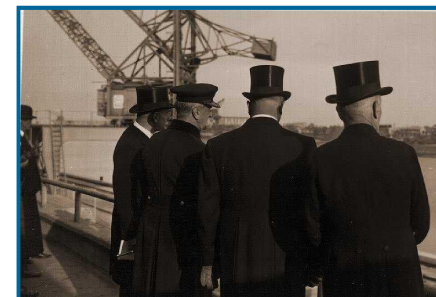
www.containercenter.hu

**Rail Road
River**

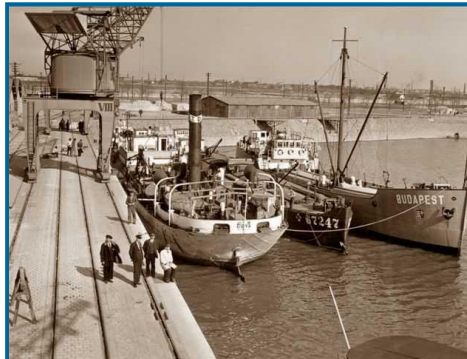
- Mahart Container Center a TEN folyosók kereszteződésében található,
- Budapest déli részén, a Csepel sziget északi csücskében a Duna mellett, közel Budapest-Ferencváros fő vasúti rendező pályaudvarhoz.
- Jelenleg az összterületből 60 ha beépített, további 40 ha a fejlesztési terület.



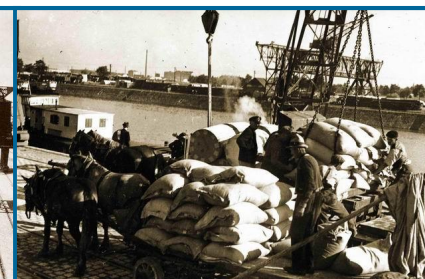
- 1928. október 28 – Szabadkikötő megnyitása



- Szabadkikötő 1934-ben



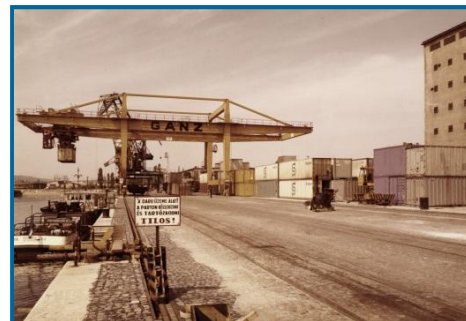
- Trimodális megoldások a 30-as évek közepén



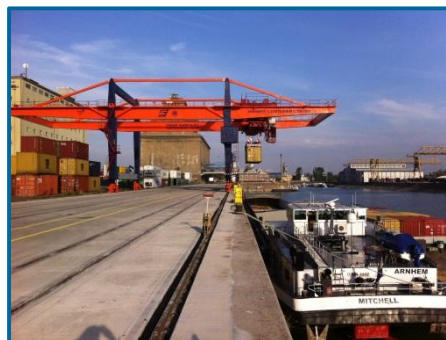
- Az első konténer Budapestre érkezése a 60-as évek végén.



- Az MCC jelen formájában való működését 1999-ben kezdte el 39.000 m² területen.



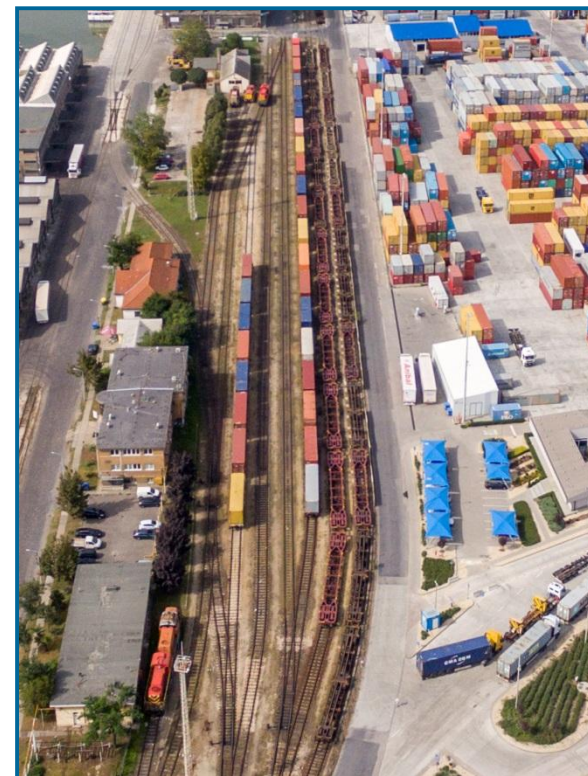
- MCC napjainkban.



- Fő rendező pályaudvar (Budapest-Ferencváros): 5 km.
- M0 autótút: 7 km.



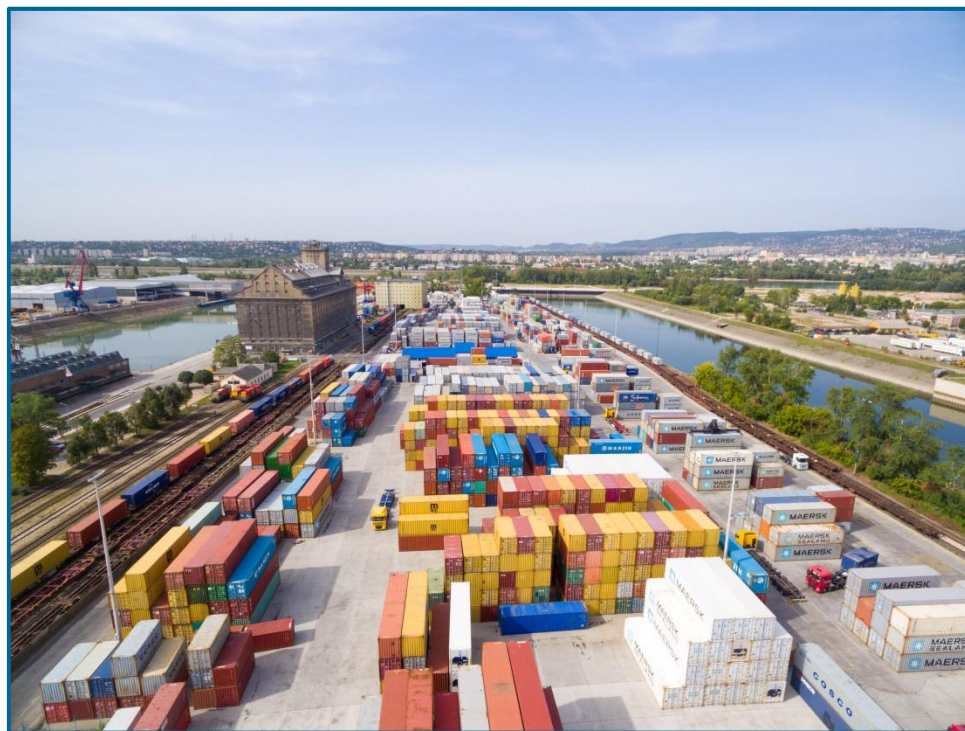
- Szabadkikötőn belül külön rendező pályaudvar és vasútüzem áll rendelkezésre („Budapest-Kikötő” – díjszabási pont) 8 rendező vágánnyal.
- Kikötői vasúti pályák hossza: 25,2 km.
- Tolatómozdonyok száma: 4 dízelmozdony.
- Vasútüzem rendelkezésre állása: 24/7.



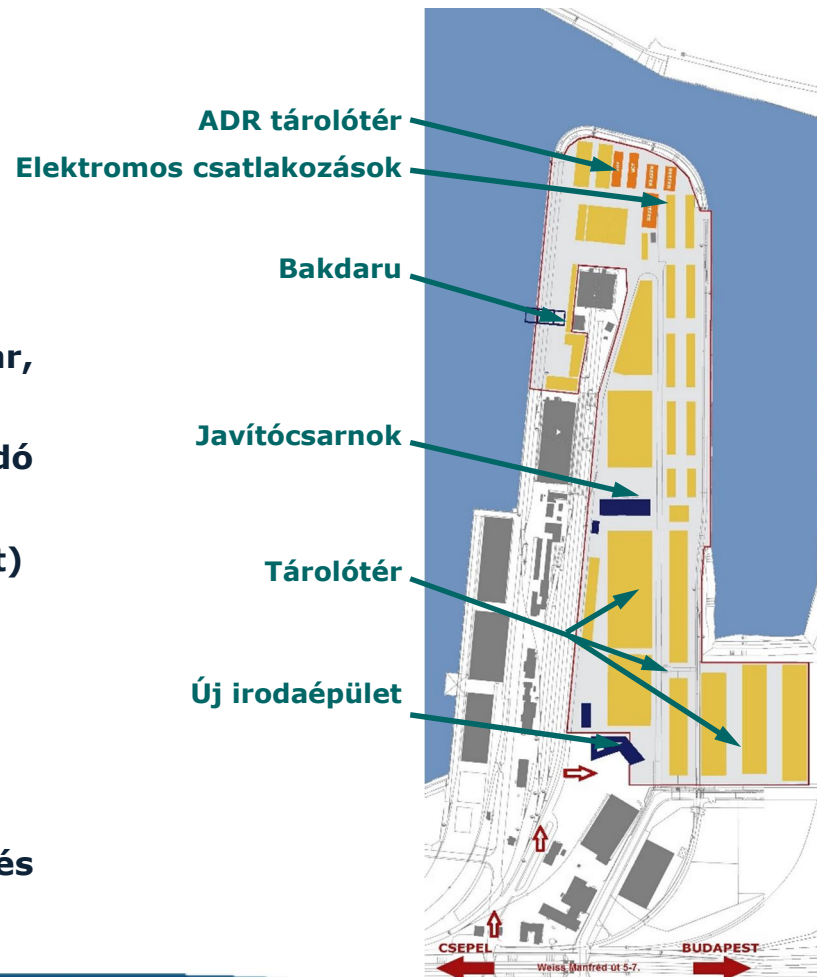
Mahart Container Center Magyarországon egy magánkézben lévő, neutrális terminált üzemeltető társaság.

Tulajdonosi szerkezet:

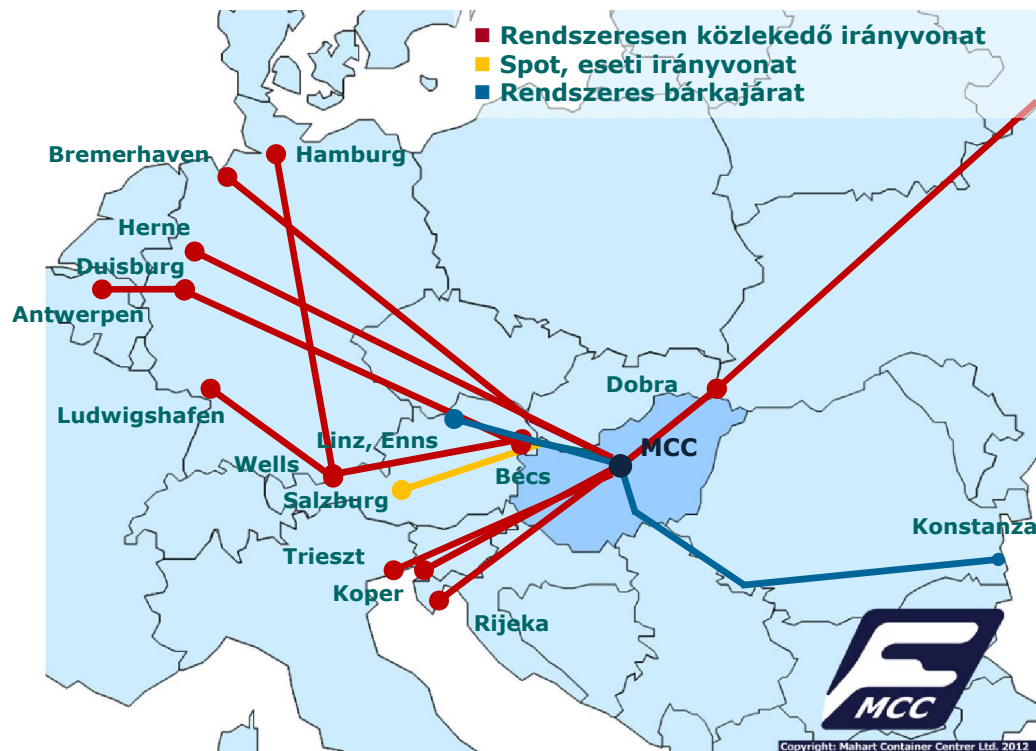
- **50% HIGH YIELD Zrt.**
- **50% WINTCO Kft.**



- 11 ha teljes terület (110.000 sqm)
- 7.100 TEU tárolási kapacitás
- Elméleti éves átrakási kapacitás 230.000 TEU
- 2×690 m + 3×290 m rakodó vágány
- 220 m rakodó partfal
- 1 db konténer bakdaru (32 t)
- 6 db teleszkópgémes konténerrakodó gép (Kalmar, 45 t)
- 4 db teleszkópgémes üres konténer-rakodó (Kalmar, 11 t)
- 1 db üres konténerrakodó targonca (Kalmar 13,6 t)
- 2 db terminál traktor
- 72 db elektromos csatlakozás
- Javítócsarnok
- ADR/RID áru tárolótér
- Konténer vámvizsgáló
- 24 órás munkarendben történő rakodás, közúti és vasúti küldemények kezelése

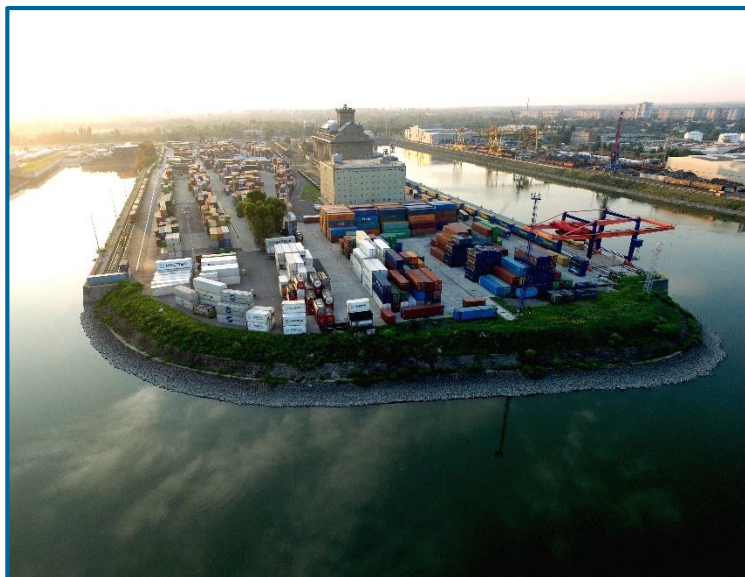


- Irányvonatok rakodása a következő relációkban:
 - Konténer: MCC - Bremerhaven, MCC - Koper, MCC-Trieszt, MCC-Wels, MCC-Rijeka, MCC-Herne, MCC-Kína
 - Daruzható fél-pótkocsi: MCC-Herne
- Bárcák rakodása a következő relációkban:
 - MCC-Krems, Enns, Linz, Regensburg
 - MCC-Konstanza, Belgrád, Gyurgyevó
- Konténerek és daruzható csereszekrények, félpótkocsik kezelése és tárolása,
- Közúti fuvarozás,
- Hűtőkonténerek kezelése,
- Veszélyes árus konténerek kezelése
- Üres konténerek depózása,
- Konténer vizsgálat,
- Konténer javítás,
- Konténer takarítás,
- Konténerek kirakása, áru átrakása,
- Vámhivatal,
- Vám szolgáltatások.

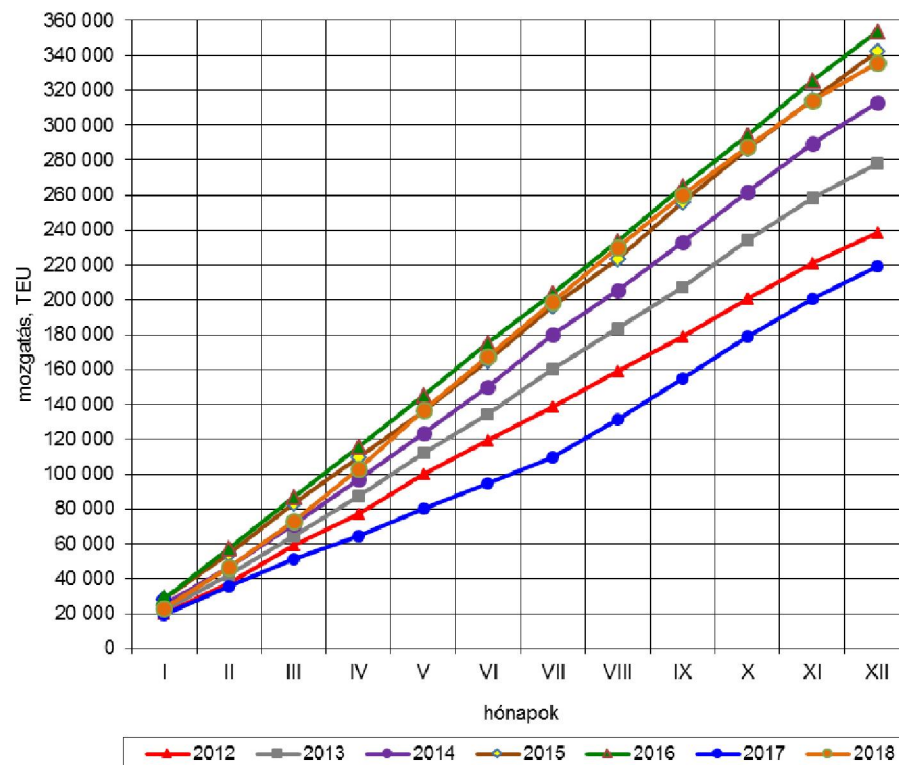


2018. évi forgalom:

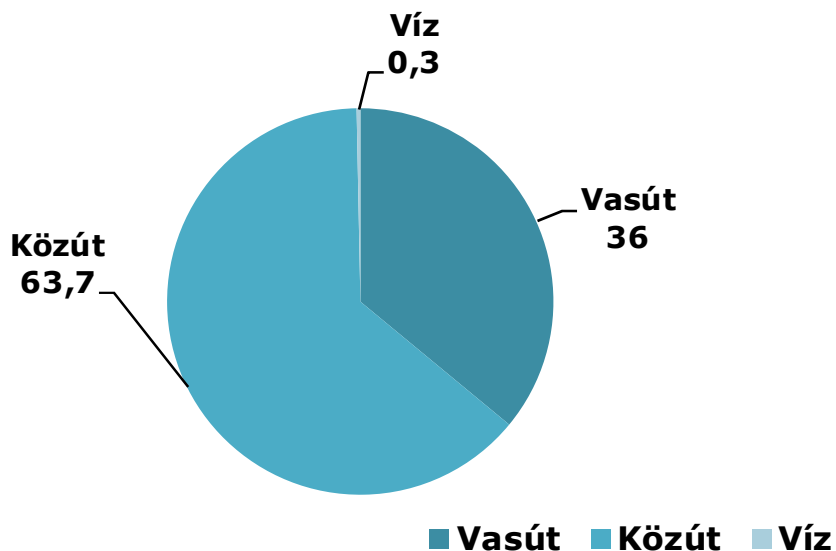
- 335.920 TEU konténer kezelés
- 201.300 db konténer mozgatás
- 2.074 db irányvonat
- 55,1 % rakott konténer
- 44,9 % üres konténer



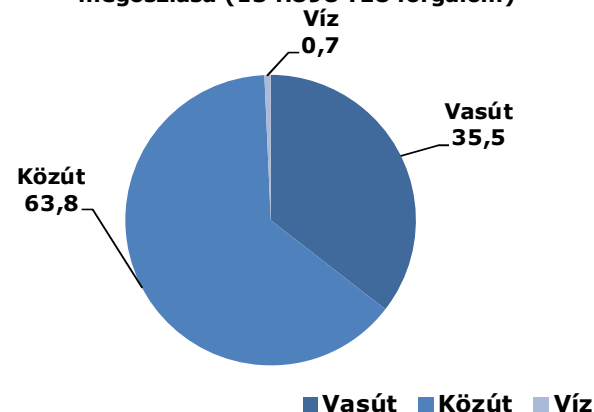
Konténer forgalom TEU-ra vetítve



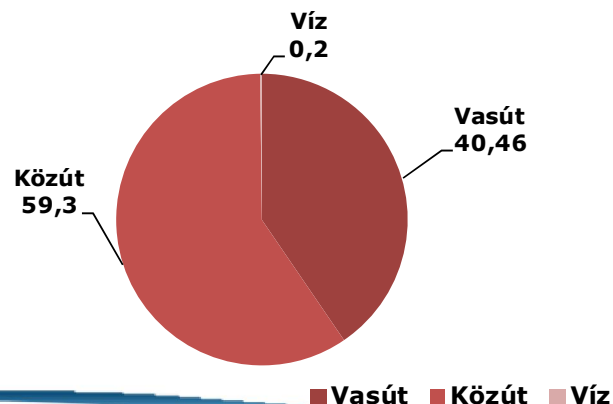
Magyarországi konténerforgalom alágazatok szerinti megoszlása (381.171 TEU forgalom)



MCC konténerforgalmának alágazatok szerinti megoszlása (134.898 TEU forgalom)



WienCont konténerforgalmának alágazatok szerinti megoszlása (248.557 TEU forgalom)



**2002-2003
Danube Combined Shipping**

**2005-2010:
MAHART Duna Cargo Kft.**

**2010-2012
DDSG-Helogistic „HELO1”**

2015 – TRABA próbálkozás

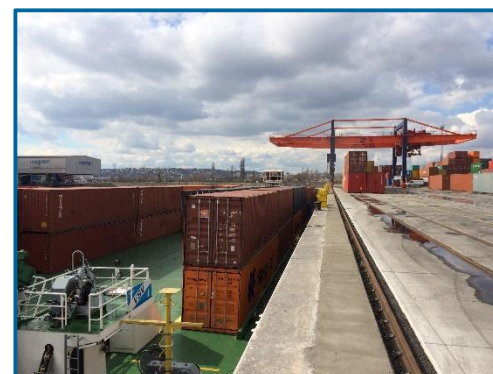
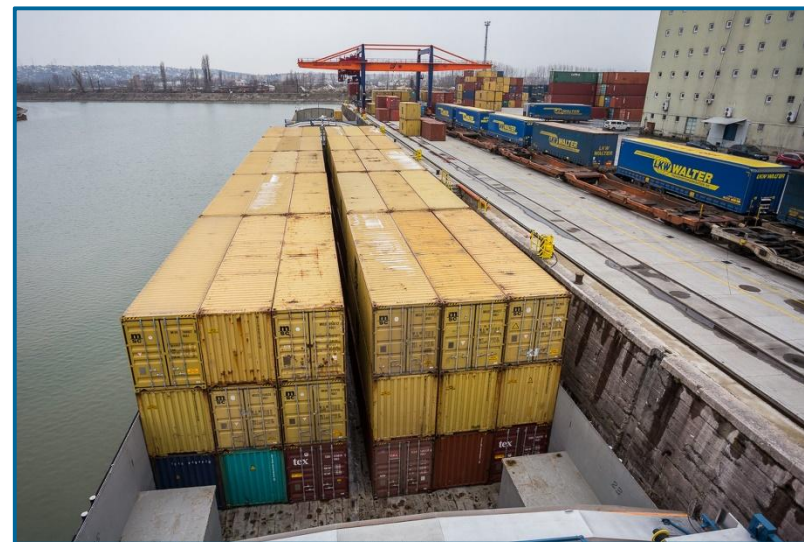
2012-től MCC saját szervezésű járatok



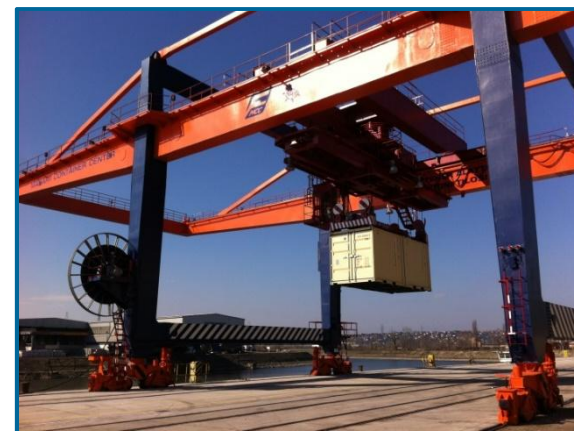
A konténeres hajójáratokat közlekedtető operátorok meglévő üzleteik mellett, bárkás, konvojban történő közlekedéssel oldották meg EU-s támogatásokat felhasználva.

2012-től MCC kezelésben a bárkajárat:

- Bárkás-konvojos rendszer helyett önjáró hajók alkalmazása.
- Teljes mennyiség (kb. 150 TEU) esetén direkt járat kiszámítható, rövidebb tranzit idővel.
- Rész mennyiség felvétele is lehetséges, ez esetben a min. mennyiség 45 TEU
- Piaci alapokon való működés.



- Környezetbarát fuvarozási mód
- Hosszabb relációknál mind a vasúti mind a közúti fuvarozással szemben jelentős árelőny.
- Direkt járatok esetében kiszámítható közlekedés.
- Egyes relációk esetében a tranzit idő a kocsicsoportos, vagy akár az irányvonati vasúti közlekedéssel összemérhető.
- Konténerek „fekbérmentes” tárolási lehetősége a hajón – üres konténerek depók közötti pozicionálásánál előny.
- Vasúti-közúti fuvarozástól eltérően nincs súlycsoport szerinti díj, vagy túlsúly díj, így egyes konténerizált árucsoportok fuvarozása (pl. acéltermékek, roncsvas, stb.) előnyös.



- Duna hajózhatóságának kérdése, hajózóút állapota.
- Rendelkezésre álló járművek és azok kapacitásai.
- Kikötői fogadó infrastruktúra és fogadókészség, illetve hajózó utakat karbantartó / fenntartó infrastruktúra állapota – nem csak Magyarországon!
- Kikötői költségek.
- „Gabonaszezon”.
- Közúti-vasúti fuvarozáshoz képest időben pontatlanabb fuvarozási mód, ezért: **közvetlen JIT beszállításra nem alkalmas a fuvarozási mód** – a fuvarozás igénybevételénél megfelelő előretervezés szükséges.
- Hosszabb tranzit idők.
- Adott relációkba vasútnál magasabb fuvardíjak (Ruhr vidék, Rotterdam...)





I. Külső és belső adottságok rendelkezésre állása

- Duna hajózhatósága, csatorna illetekek.
- Kikötői fogadókészség, ésszerű kikötői költségek, és infrastruktúra rendelkezésre állása
- Rendelkezésre álló járművek és azok kapacitásaik.

II. Megfelelő árualap Dunára terelése, felkutatása


- Folyamatos forgalom biztosításához alap konténer mennyiség felkutatása.
- Konténerek- és tulajdonosaik helyett az árutulajdonosokra, illetve EU-n belüli forgalomra koncentrálás.
- **Árualap ígéretre történő hajójárat indítás a biztos bukás záloga.**



**Köszönöm megtisztelő
figyelmüket!**

MAHART Container Center Kft.

 **H-1211 Budapest, Weiss Manfréd út. 5-7.**

 **+36-1-278-3178, 278-3134, 278-3232**

 **+36-1-277-0167**

 **mail@containercenter.hu**

 **www.containercenter.hu**