

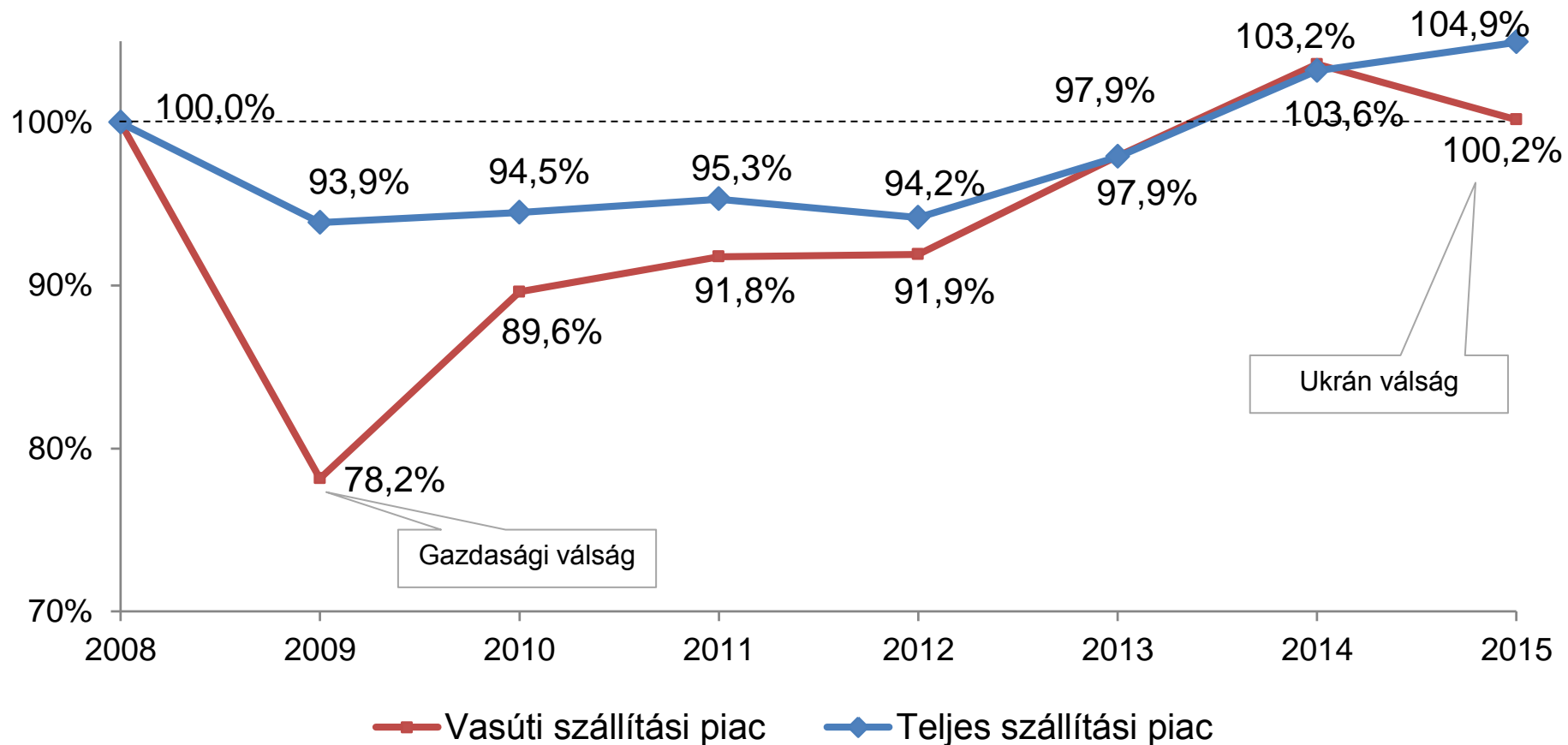
# A magyar vasúti áru fuvarozás aktuális kérdései

Dr. Kovács Imre  
Az Igazgatóság elnöke, CEO  
Rail Cargo Hungaria Zrt.

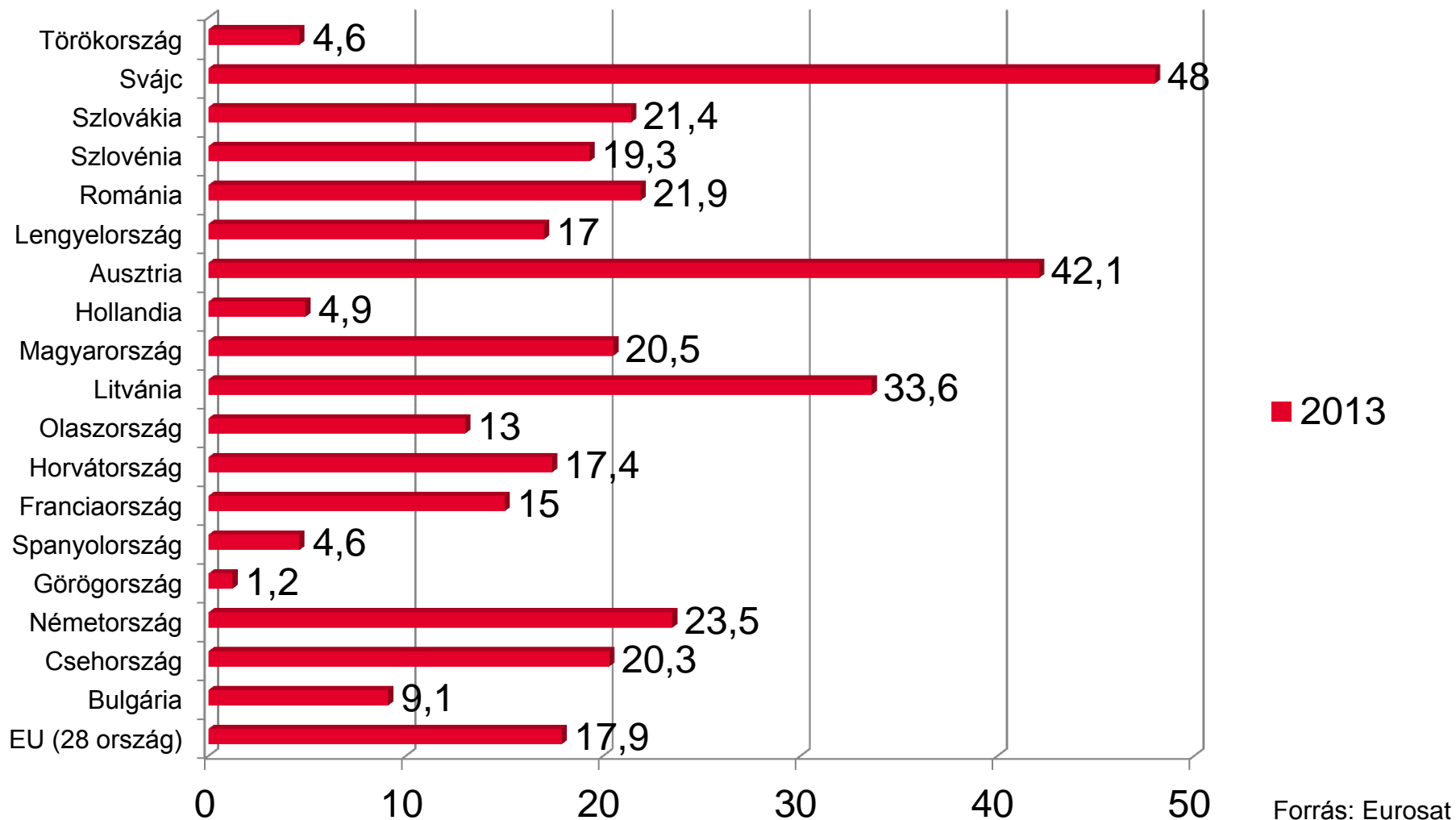


## A magyarországi szállítási piac stagnál

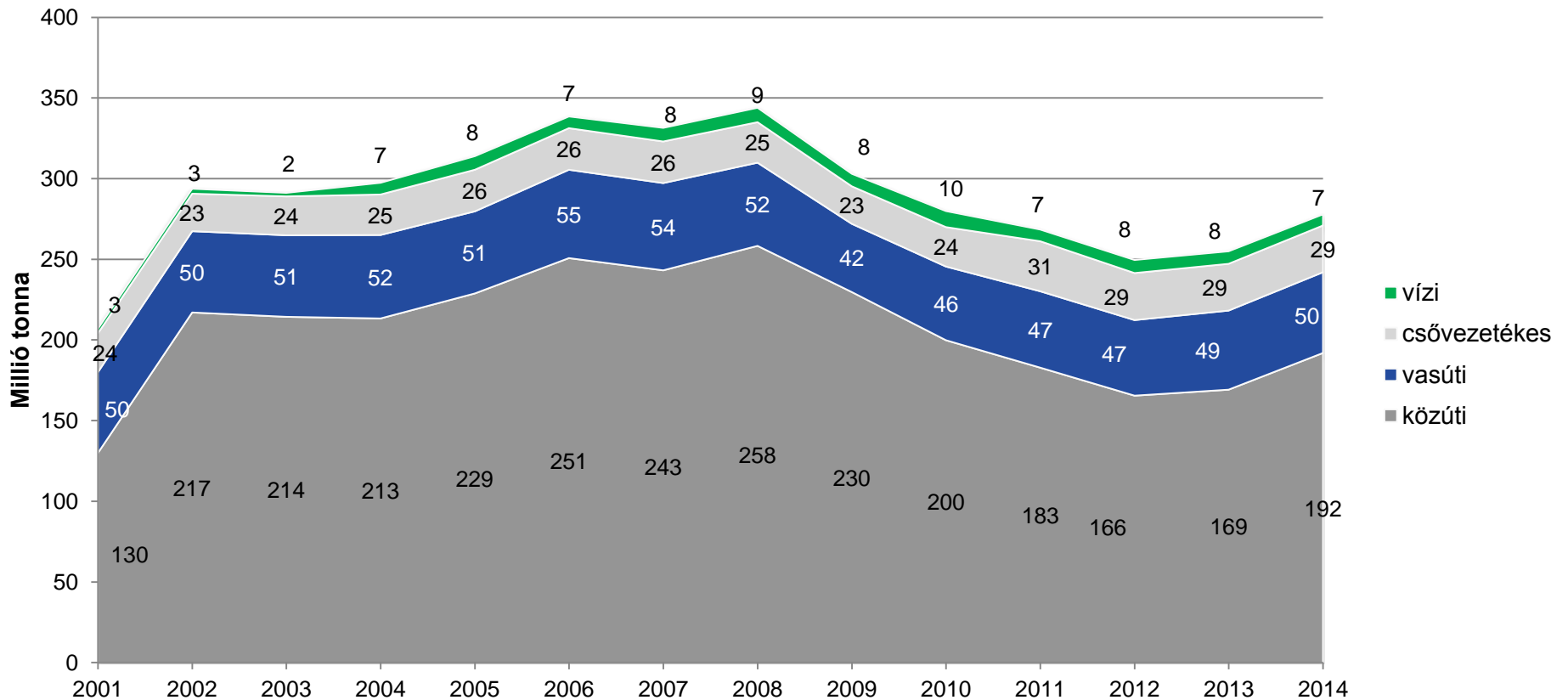
2008 = 100%



# Európai kitekintés - a vasúti áru fuvarozás részaránya (százalékban)

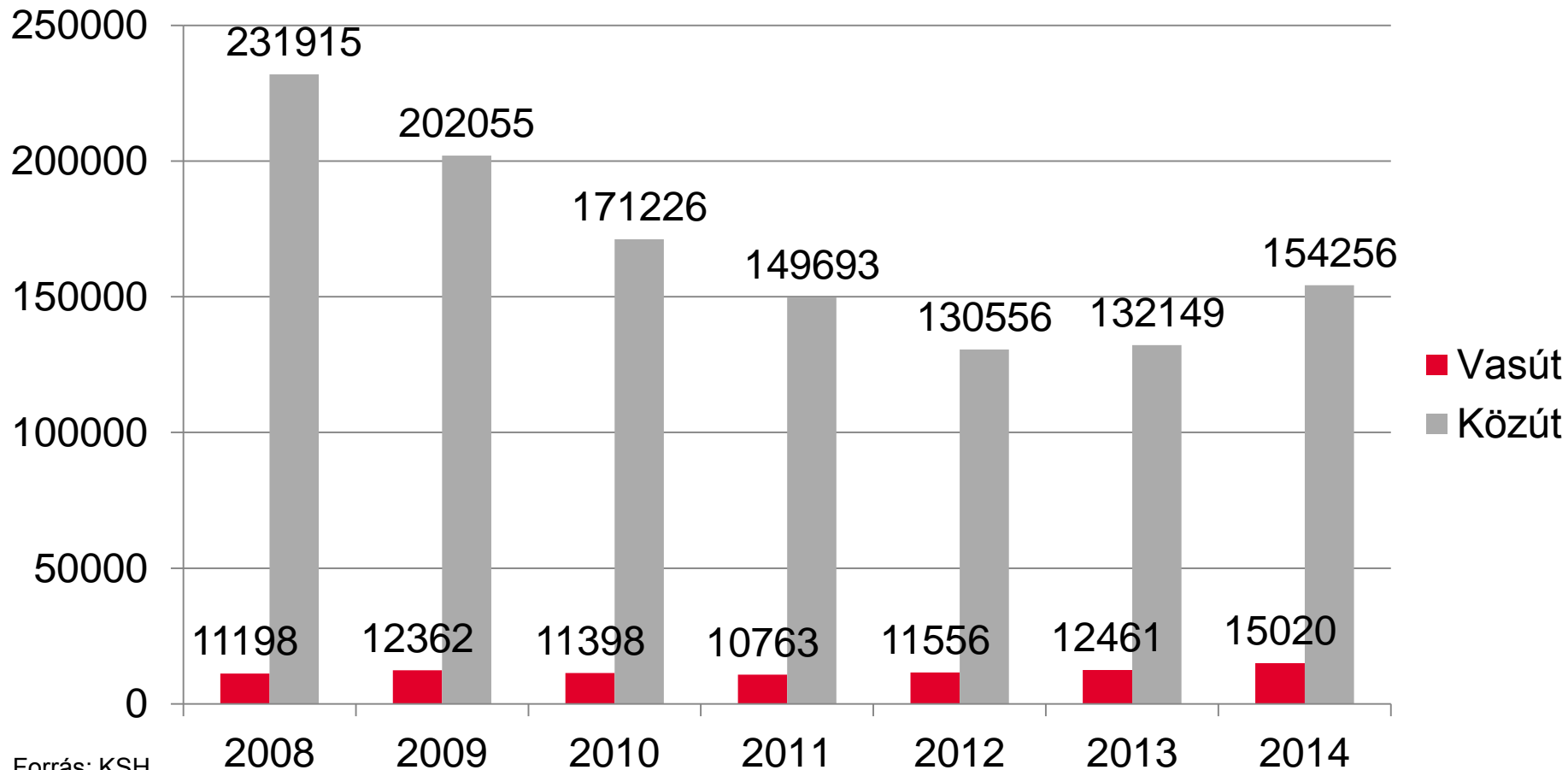


## Árufuvarozási teljesítmények fuvarozási módok szerint

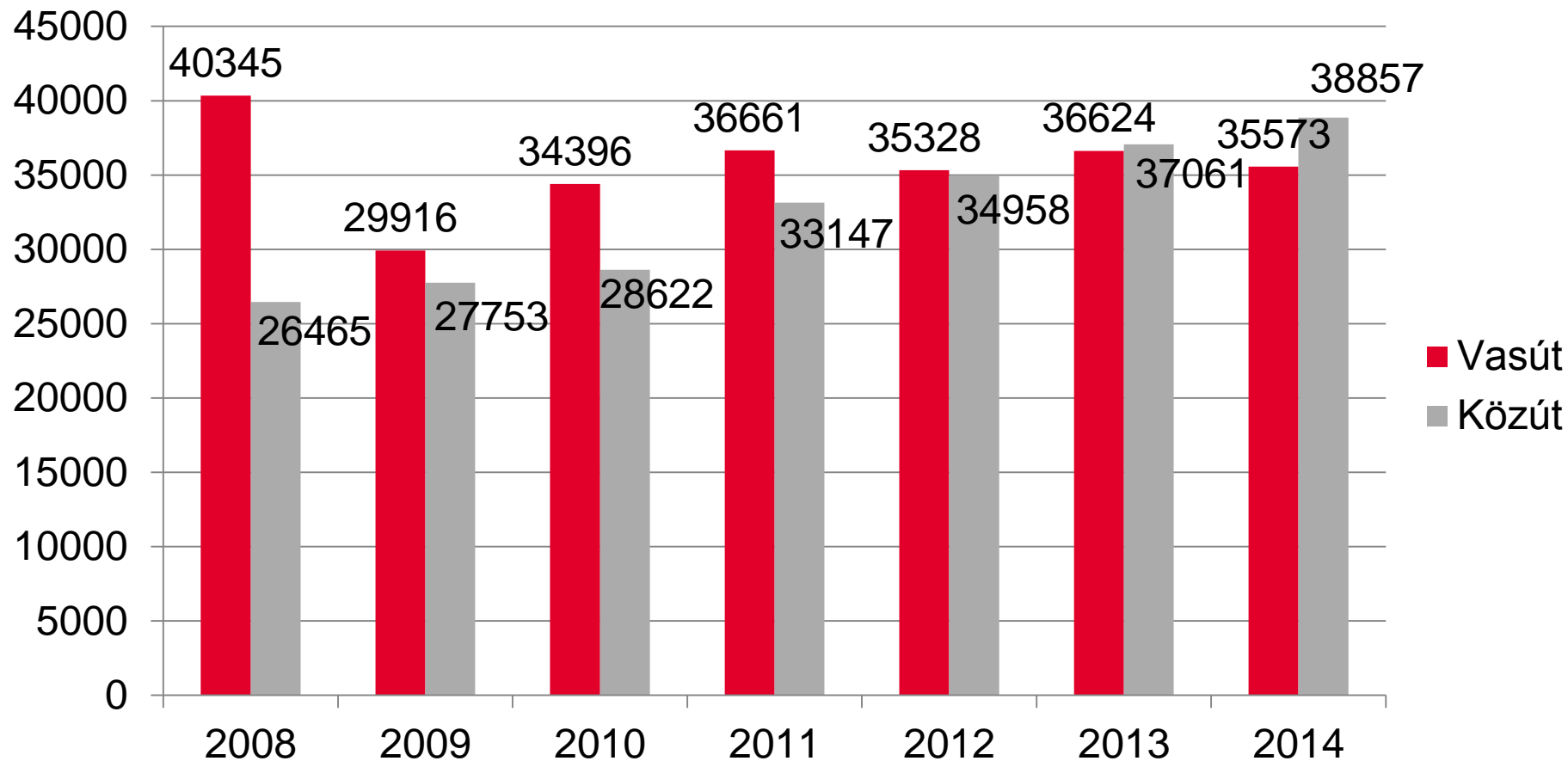


Forrás: KSH, [Statistikai Tükör 2014/87](#)

# A belföldi áruszállítás alakulása a vasút és közút tekintetében (ezer tonna)

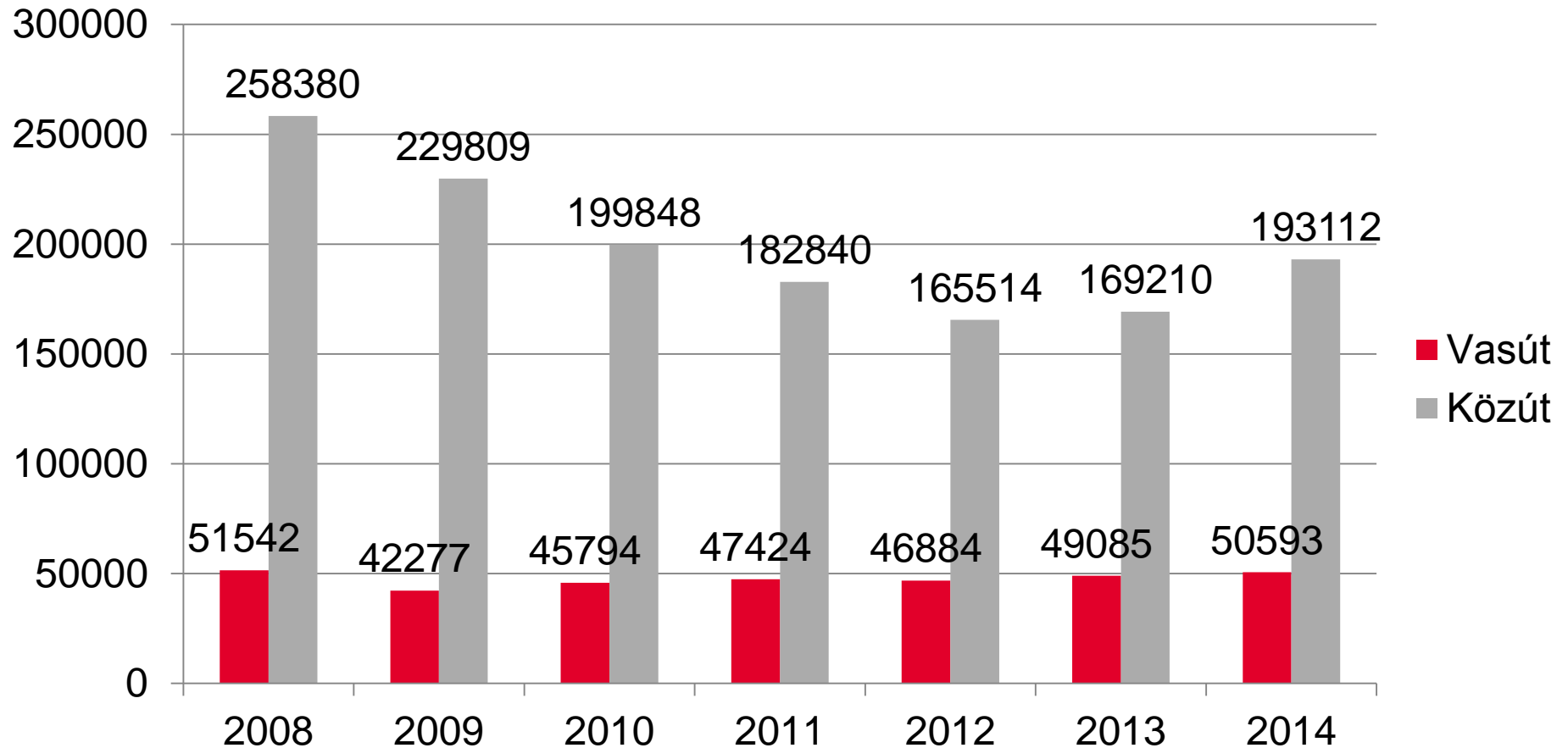


# Nemzetközi áruszállítás alakulása a vasút és közút tekintetében (ezer tonna)



Forrás: KSH

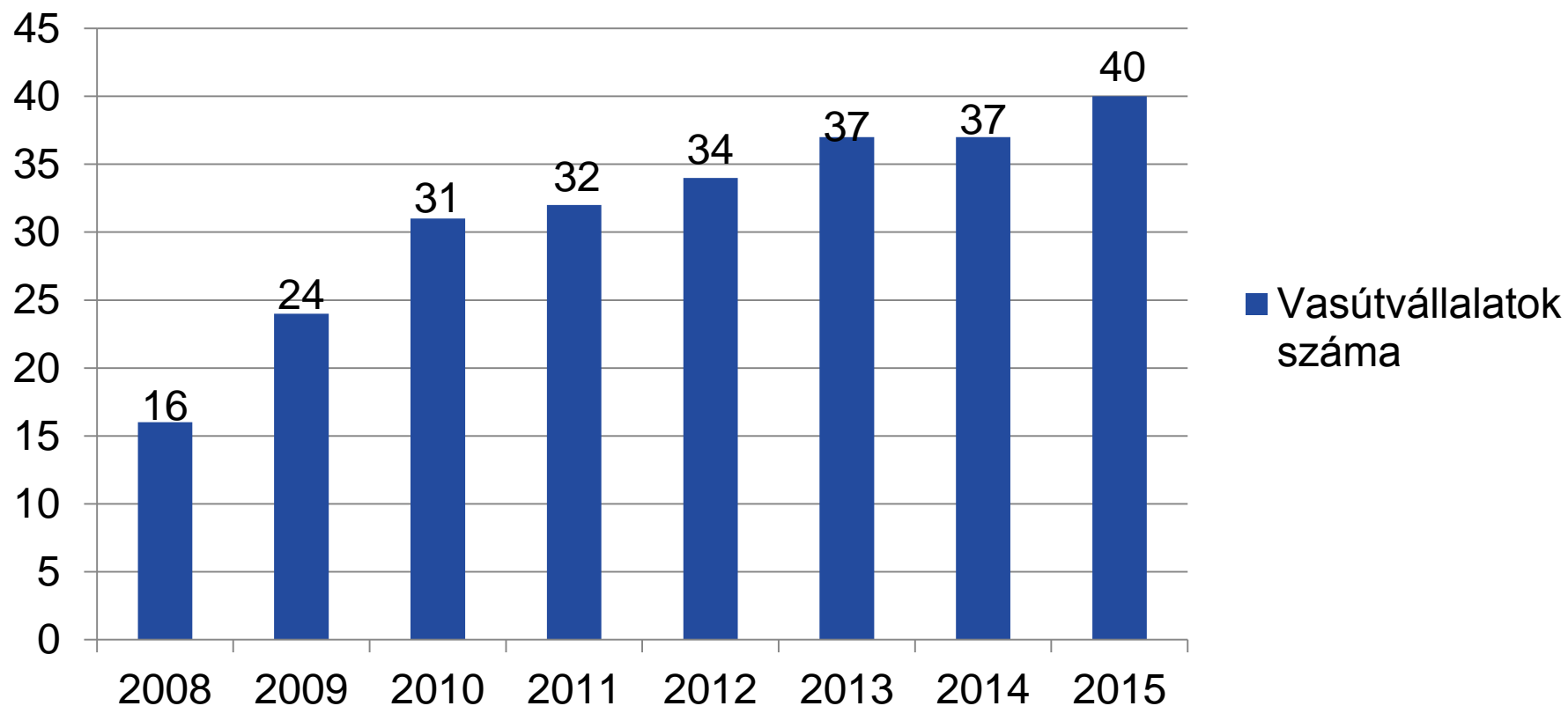
# Áruszállítás összesen a vasút és közút tekintetében (ezer tonna)



A magyarországi áruszállítás vasúti részaránya 2014-ben 18%.

Forrás: KSH

## A vasútvállalatok száma Magyarországon

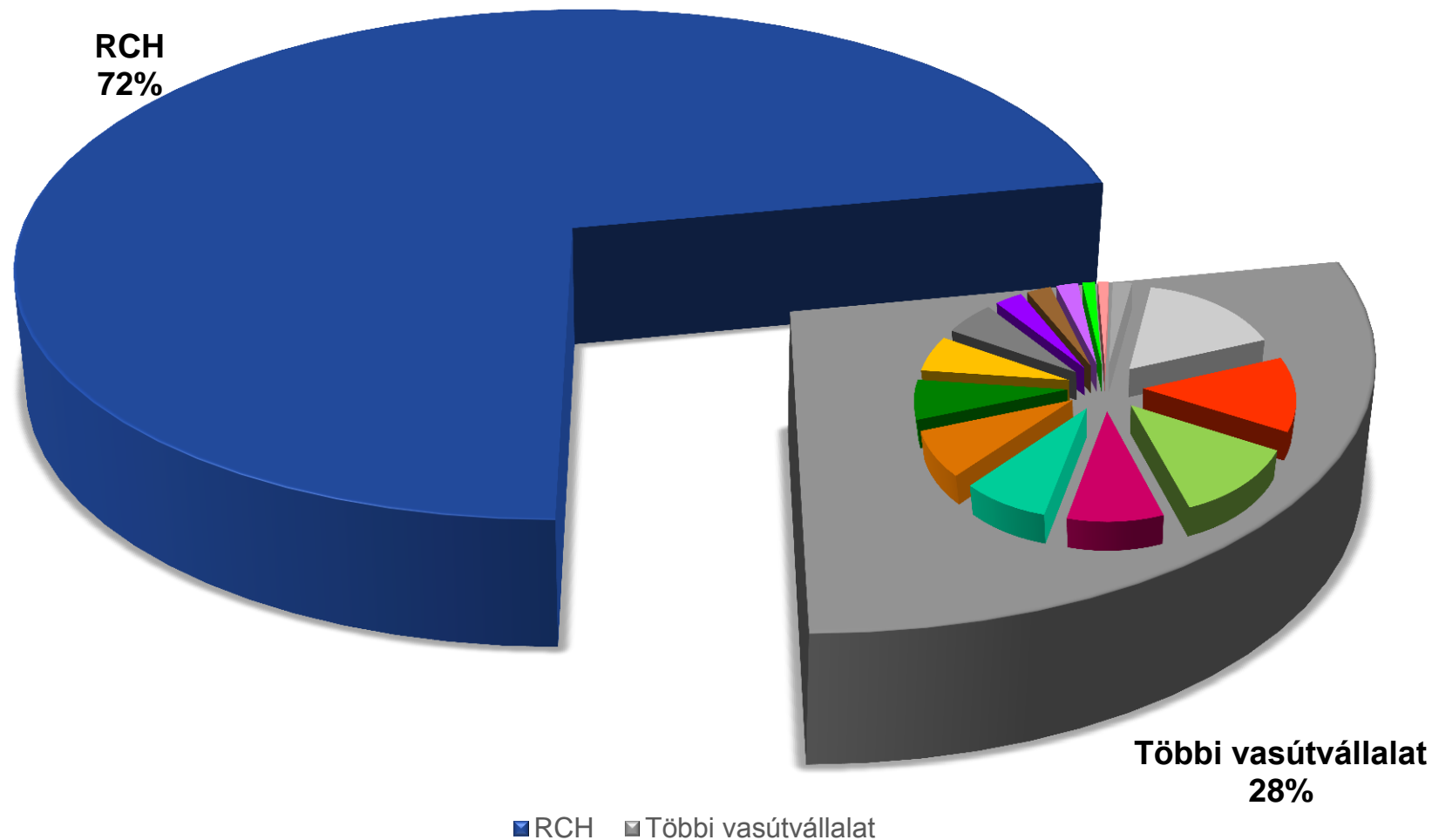




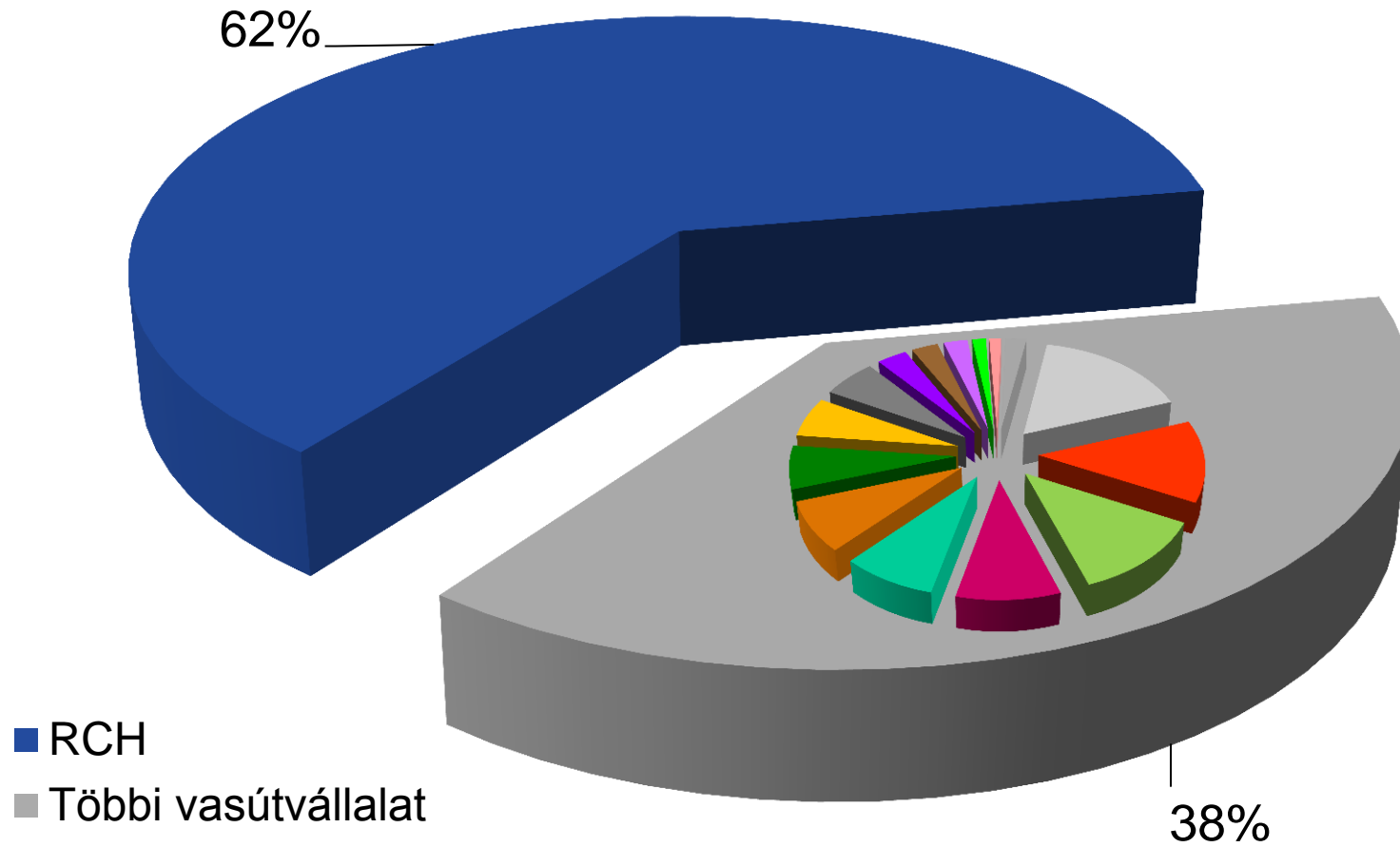
## Magánvasutak eszközállománya

- Rail Cargo Hungaria Zrt.: 25 db saját mozdony, 8602 kocsi, 1958 munkavállaló
- GySEV Cargo: Nincs adat
- MMV Magánvasút Zrt.: 16 db saját mozdony, 132 db kocsi, 170 munkavállaló
- Train Hungary/ Magánvasút Kft.: 25 db saját mozdony, ? kocsi,
- Floyd Zrt.: Nincs adat
- AWT Rail HU Zrt.: Nincs adat
- CER Hungary Zrt.: 2 db saját, 1 db bérelt mozdony, ? kocsi, több, mint 60 munkavállaló
- DB Schenker Rail Hungária Kft.: Nincs adat
- LTE Hungária Kft.: Nincs adat, nincs adat, 49 munkavállaló

# Árufuvarozó vasúti társaságok piaci részaránya (MÁV, 2013) fizetett hálózat-hozzáférési díjak alapján



# Árufuvarozó vasúti társaságok piaci részaránya elfuvarozott tonna alapján (2015)

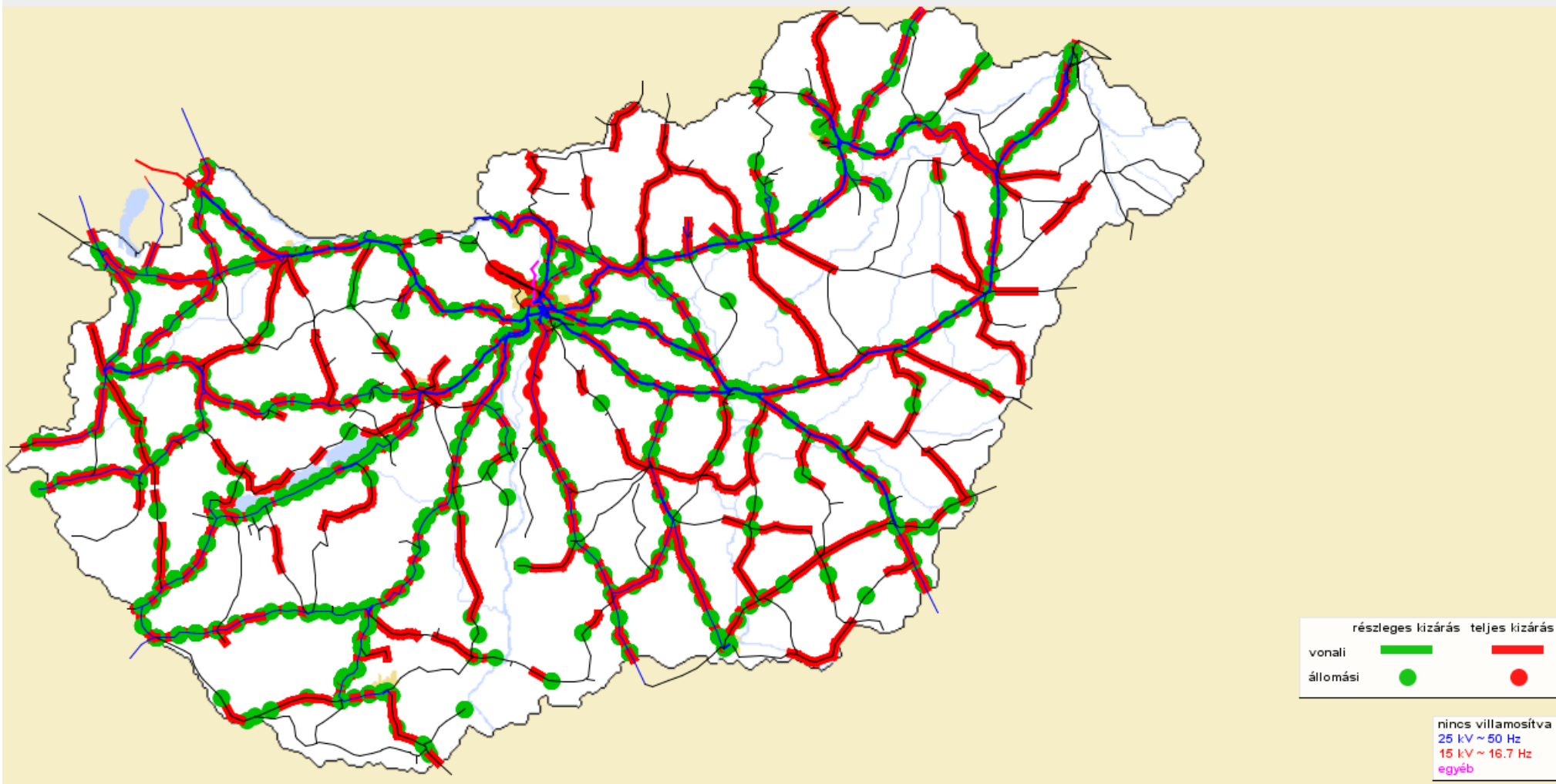


## Kihívások I.

- Vasúti infrastruktúra állapota, koordinálatlan pályakapacitás-korlátozások
- Vasúthálózat szolgáltatási színvonala alacsony
- Mindez több tíz-százezer tonna vasúton fuvarozott áru elvesztését eredményezi
- 2014/2015-ben a kocsiforduló ideje 30%-kal nőtt => költségnövekedés a vasúttársaságok számára
- 2016?

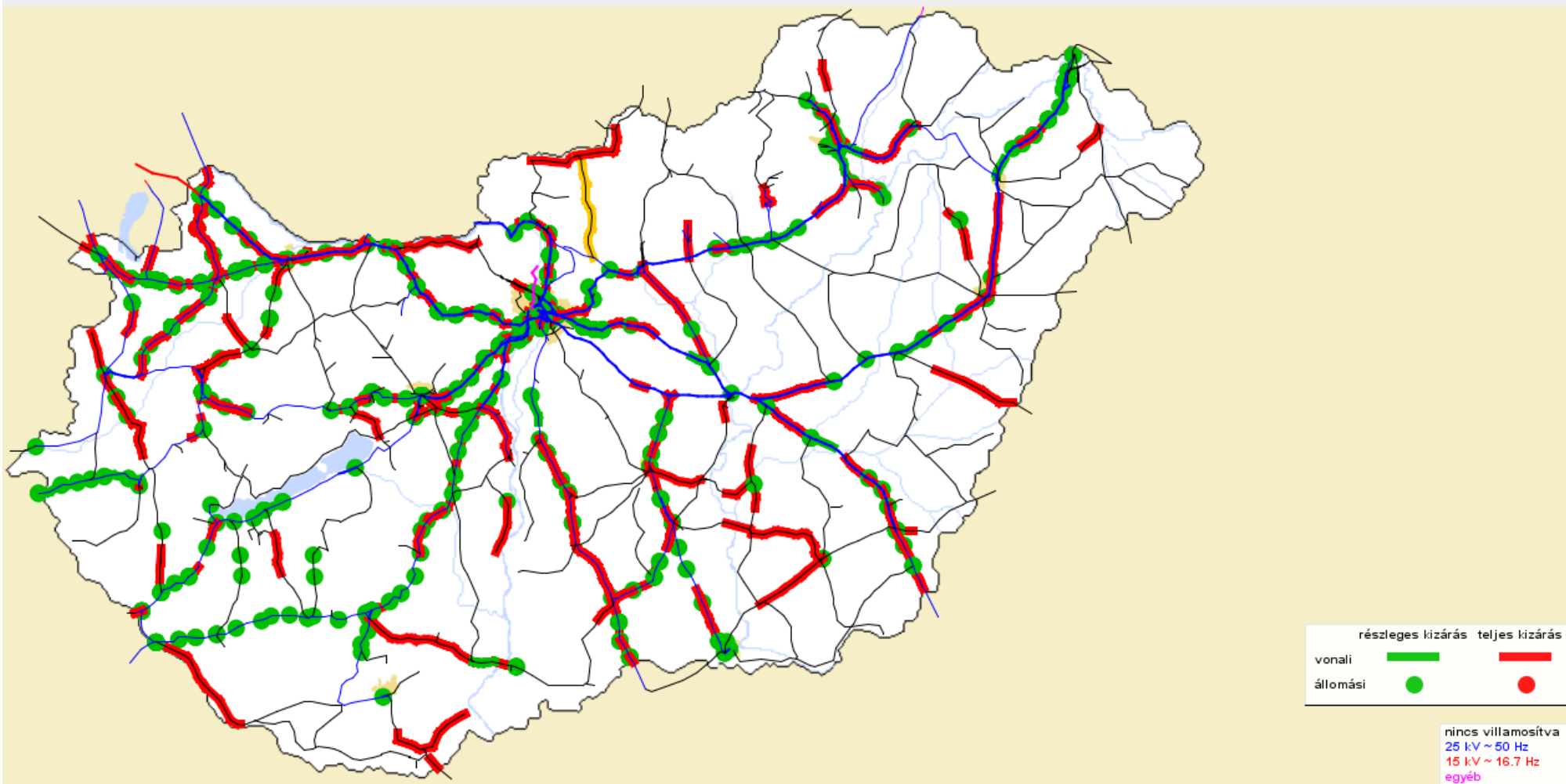
# Magyarország

## Vágányzárak 2015.09.01-2015.12.01 között



# Magyarország

## Vágányzárak 2016.01.04-2016.12.01 között



## Magyarországi vágányzárak áprilistól, amelyek különösen érintik az RCH forgalmait

- Hegyeshalom állomáson (2\*48 óra)
- Almásfüzitő - Esztergom kertváros között (egyhetes kizárás)
- Pusztaszabolcs - Dunaújváros (kéthetes kizárás)
- Dunaföldvár - Paks (egyhetes kizárás)
- Hatvan - Jászberény - Újszász (szakaszonként egyhetes kizárás)
- Olaszliszka, Tolcsva - Sáropatak (két és fél hónapos kizárás)
- Berettyóújfalu - Biharkeresztes (négy és fél hónapos kizárás)



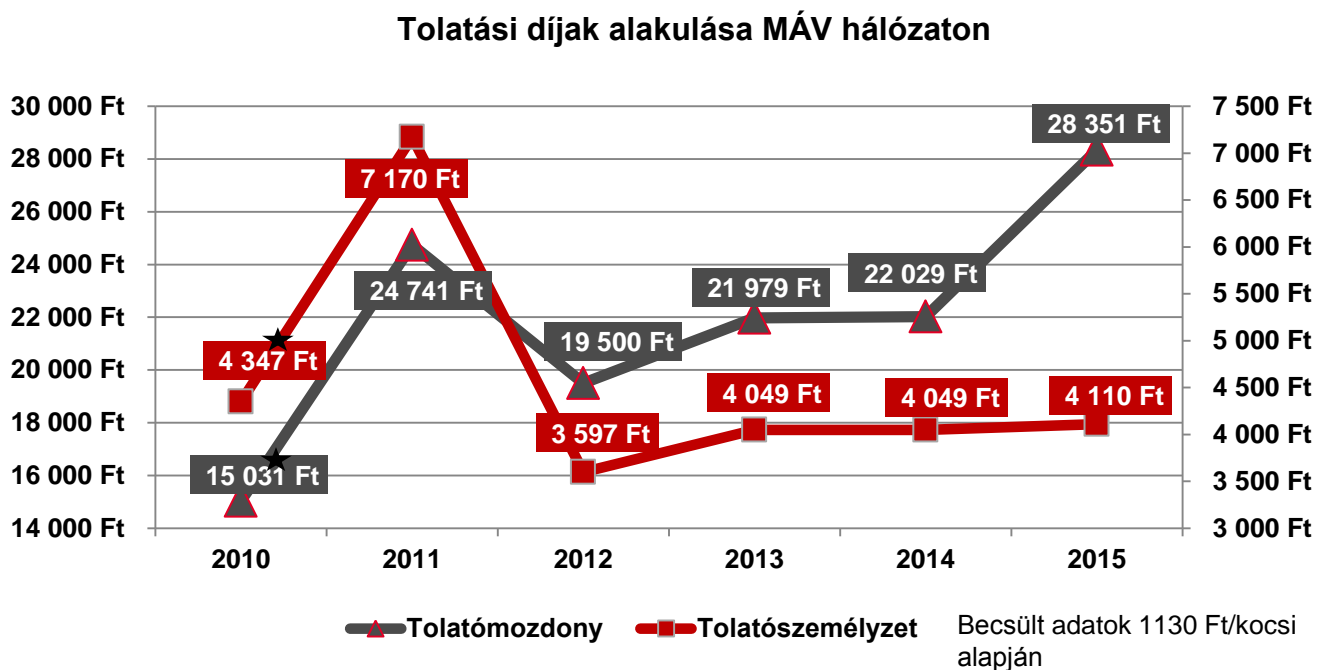
## Nemzetközi vágányzárak 2016-ra vonatkozóan





## Kihívások II.

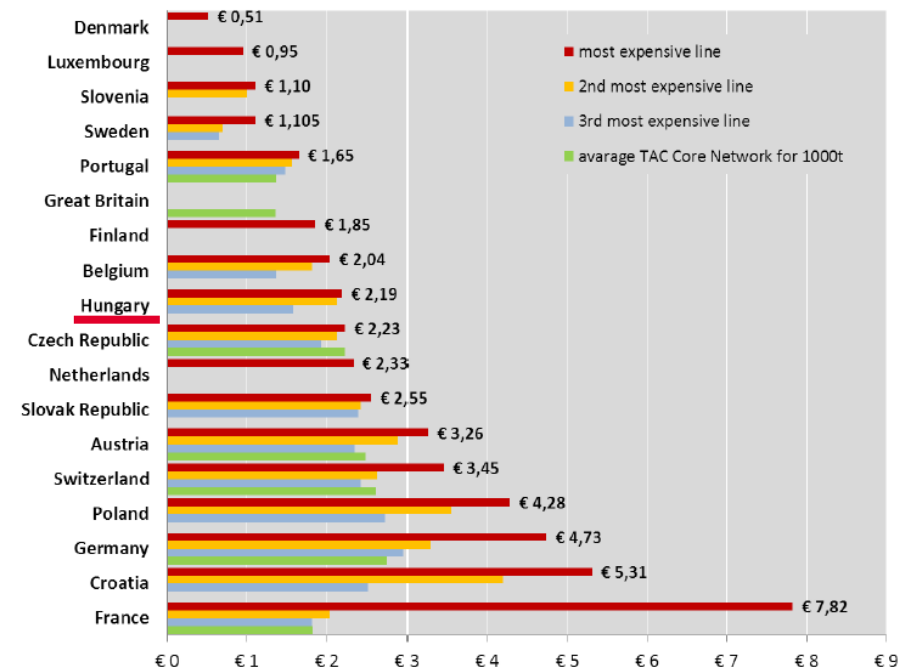
- A vasúti infrastruktúra használatáért fizetendő díjak szintje nem kiszámítható hosszabb távú fejlesztéseket erre nem lehet alapozni.



## Kihívások III.

- Infrastruktúra használati díjak mértéke 2010-ig az egyik legmagasabb volt az Európai Unióban
- Közúti szektorral való versenyképességi probléma- közúton csak 2013 júliusa óta kell használatarányos útdíjat fizetni
- Közúti autópálya-hálózat és gyorsforgalmi utak 2000-es évek első évtizedében lezajlott fejlesztése közlekedéspolitikailag indokolatlan elsőbbséget élvezett a vasúttal szemben

1000 tonnás irányvonat fajlagos 1 vonatkm-re eső hálózat-hozzáférési díja (2014)



ÖBB-Infrastruktur/Network Access (public)  
Skodacsek

## Verseny a közúttal szemben – egyenlőtlen küzdelem?

### A közút behozhatatlan előnyei:

- Rugalmasság: nincs kötött pálya, nincs lassújel, nincs vágányzár
- Háztól-házig fuvarozás, nincs szükség kiegészítő szolgáltatásokra
- A mozdonyvezetővel szemben a kamionsofőrnek nem kell vonalismereti vizsgát tennie
- Nincs szükség típusvizsgára sem, bármilyen kamiont tudnak vezetni
- Nincsenek határtechnológiai folyamatok
- Alacsonyabb szintű infrastruktúra-használati díj, az utolsó km-ek (last miles) díjmentesek
- A határokon nem kell kamiont cserélni eltérő műszaki feltételek vagy előírások miatt (interoperabilitás)

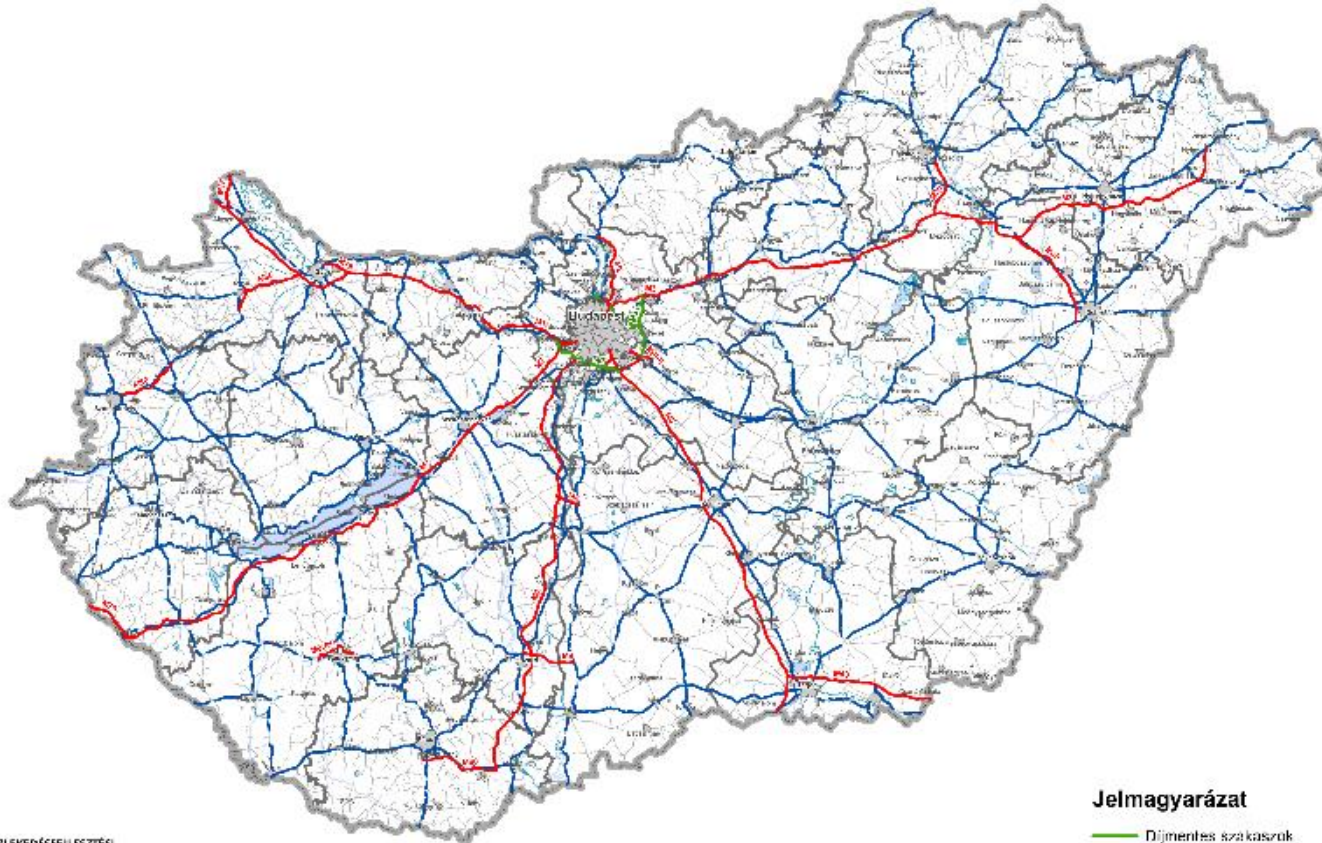
## Kihívások IV.

- Közlekedéspolitika és szabályozási környezet
- A vasúti rendszer átalakítása, hazánk Európai Unióhoz való csatlakozása és a vasúti piacnyitással együtt járó új vasúti szervezetek, vasúti társaságok alakulása alapvetően átalakította a működési folyamatokat és azok kereteit.
- 2012 végén megszűnt a Ro-La forgalom állami támogatása is, amely a környezetterhelés növelése mellett egyúttal jelentős bevételkiesést jelentett a vasúti pályahálózat-működtető bevételeiben.
- Nem született rendszerszintű, hosszú távú megoldás az egyes kocsis forgalom támogatására sem amely szintén alappilléreként jelenti a hazai (vasúti) árfuvarozás rendszerének.

# E-útdíj

## Megtett úttal arányos tarifarendszer (UD) hálózati kiterjesztése 2015. november 1-től

0 12,5 25 50 75 100  
Kilometers



### Jelmagyarázat

- Díjmentes szakaszok
- Díjköteles gyorsforgalmi szakaszok
- Díjköteles főúti szakaszok



2015. szeptember 10.

