

Gácsi Zsanett – Kiss Viktória – Horváth Marianna

Válsághatások a szállítmányozásra

Gácsi, Zsanett – Kiss, Viktória – Horváth, Marianna: The Effects of Crisis on Transport

The global economic crisis, which started in 2008, has negatively affected all sectors of the economy. Many businesses have gone bankrupt, including old, leading and successful companies but others have remained successful and have acquired a larger market share. Despite this many business owners have tried to enter the market with more or less success. This trend can also be observed in the field of logistics and transportation.

Keywords: crisis, forwarding, trends in transportation

A 2008-ban kezdődő gazdasági világválság negatívan érintette a gazdaság minden ágazatát. Számos vállalkozás ment csődbe, közöttük olyan sokéves múlttal rendelkezők is, melyek egykor kimagaslóak voltak, azonban számos piacvezető cég meg tudta őrizni sikereit, sőt növelni tudta bevételeit. Mindezek ellenére számos vállalkozó is megpróbált piacra lépni, több-kevesebb sikerrel. Ez a tendencia megfigyelhető a logisztika – szállítmányozás területén is.

KULCSSZAVAK: válság, szállítmányozás, szállítási trendek

BEVEZETÉS

Európában a nagy pénzügyi-gazdasági válságot követő következményeként jelentősen megváltoztak az áruszállítási tendenciák is. Van olyan szállítási ágazat, amelyet egyáltalán nem érintett a válság, megrendeléseik nem csökkentek, vannak azonban olyan ágazatok, amelyeket hátrányosan érintett a válság, és amely területen néhány vállalat a válság évében a megszűnés közelébe került, vagy meg is szűnt. Országunkban sincs ez másképp, itt is érezteti magát a gazdasági válság, éreztette, és még ki tudja, meddig érezteti.

1. ELMÉLETI ÁTTEKINTÉS

„A logisztika – az ellátási lánc-menedzsment (Supply Chain Management, röviden SCM) részeként – alapanyagok, félkész- és késztermé-

kek valamint a kapcsolódó információk származási helyről felhasználási helyre való hatásos és költséghatékony áramlásának tervezési, megvalósítási és irányítási folyamata, a vevői elvárásoknak történő megfelelés szándékával.”¹

A szállítás árumozgatás fuvarszerszámmal, fuvardíj felszámítása nélkül, míg a szállítmányozás: „A szállítmányozási szerződés alapján, a szállítmányozó köteles valamely küldemény továbbításához szükséges fuvarozási és egyéb szerződéseket a saját nevében és megbízója számlájára megkötni, valamint a küldemény továbbításával kapcsolatos egyéb teendőket elvégezni, a megbízó pedig köteles az ezért járó díjat megfizetni. A szerződés a megbízás elfogadásával jön létre.”²

A szállítmányozó az, aki más áruját más közlekedési eszközhöz igénybevételeivel, térítés ellenében a címzethez fuvarozza, és közben ellátja az árutovábbítás során felmerülő kiegészítő teendőket is, melyhez kapcsolódik a szállítási lánc, ami műszaki és szervezési szempontból összehangolt rakodási és szállítási és esetenként tárolási folyamatok sorozata, annak érdekében, hogy a feladó és a címzett közötti áruáramlás megvalósuljon. Közvetlen és közvetett szállítás különböztethetünk meg. A közvetlen szállítást, melyet egytagú szállítási láncnak

¹Amerikai Egyesült Államok logisztikai tanácsa 1998.

²Erdélyi Kálmán, Nikischer József, dr. Tátrai Anna nemzetközi szállítmányozás 1. kötet, 18. oldal, Magyar közlekedési kiadó 2002.



is neveznek, ahol egy közlekedési alágazat végzi a szállítást, az áru átrakása nélkül, míg a közvetett szállításnál, - vagyis többtagú szállítási láncnál - különböző szállítójárművekkel, különböző szállítópályákon végzik a szállítást, vagyis kettő, vagy több közlekedési ágazat vesz részt a szállításban.

A fuvarozás ehhez képest az a folyamat, amikor fuvarozási szerződés alapján, a fuvarozó díjazás ellenében a küldeményt rendeltetési helyre továbbítja, és a címzettnek kiszolgáltatja. Aki ezt az a természetes, vagy jogi személy, aki a fuvarozással iparszerűen foglalkozik, vagyis a fuvarozó. Aki pedig mással elvégezteti, az a fuvaroztató, vagyis a természetes, vagy jogi személy, aki saját nevében, saját számlájára, vagy saját nevében más számlájára foglalkozik árutovábbítással.

Végül pedig a speditőr, aki olyan szállítmányozó, aki saját nevében, más számlájára végez árutovábbítást, a lehető leghatékonyabban.

1.1. Hagyományos (konvencionális) szállítási rendszerek és jellemzőik

A szállítmányozásnak fontos szerepe van a külkereskedelmi áruforgalom lebonyolításában, mivel szükség van többféle szállítási módra is, ugyanis sok befolyásoló tényező van egy-egy szállítás alkalmával, nem mindegy, hogy mit mivel szállítanak. Függ az időjárástól, környezeti viszonyoktól, távtól, időtől, szállítandó áru típusától, mennyiségétől, rengetem minden befolyásoló tényező lehet. Ezeknek köszönhetően van többféle fuvarozási ág.

A fuvarozási ágak szerint több szállítmányozó típust is megkülönböztetünk, melyek közül az első a vasúti szállítás, amit nagy árumennyiség nagy távra való szállításakor alkalmaznak. Többféle küldeményei is vannak, melynek fajtái a Kocsirakományú áru, amikor áru tömege meghaladja az 5000 kg-ot, vagy az áru továbbításához egy vasúti kocsi teljes rakterét kizárólagos használatba veszi. A darabáru, amikor 5000 kg-nál kisebb tömegűek a küldemények, melyek nem igényelnek kizárólagos kocsi használatot. Végül pedig az expressz áru mely kis-

méretű – legfeljebb 1200 x 800 x 700 mm -, kistömegű –legfeljebb 100 kg/db darabáru adható fel. Vasúti teherkocsiknak többféle típusa is létezik, melyek közül a legelterjedtebb az általános célú, melyet ömlesztett anyagok, kötegelt áruk, darabáruk szállításakor használnak. Ennek 3 fajtája van, a pórekocsi, nyitott kocsi és a fedett kocsi. Következő a speciális célú mely csak egyfajta, vagy meghatározott árucsoport továbbítására. Ennek is létezik több típusa is, az önürítő, az élőállat-szállító, a romlandó árut szállító és a tartálykocsi.

A következő szállítási ág, melyet vizsgálok az a közúti szállítás, amely elsősorban viszonylag rövid távokra, helyi és körzeti forgalomban gazdaságos, mégis belföldi és nemzetközi forgalomban is gyakran alkalmazzák. Két alapesetet különböztetünk meg, ezek a fuvarozás, mely a teljes gépjármű igénybevételét jelenti, illetve a darabáru fuvarozás, mely nem igényli az egész gépjárművet, csak a darabáru leszállítását, megfelelő körülmények között.

A vízi szállítás, ami elsősorban tömegáruk nagy távra való szállításakor használatos, főleg ha az idő nem fontos tényező, ugyanis az eljutási idő viszonylag hosszú. Tipikus áruk: szén, brikett, koks, vasérc, bauxit, kő, kavics, ezeket ömlesztve, míg a cementet, gabonát, műtrágyát ömlesztve és zsákolva szállítják. Minél nagyobb befogadóképességű egy hajó vagy egy uszály, annál nagyobb

Kis mennyiségű, de egyébként nagy értékű áruk gyors, nagy távolságra történő szállítására a legalkalmasabb a légi szállítás. Például a gyorsan romló, primőr árukat – gyümölcs, zöldség, vágott virág -, élő baromfi – naposcsibe-, ékszerek, műszerek, gyógyszerek, szőrmék, nyomdai termékek, postai küldemények, finommechanikai és mikroelektronikai termékeket ezen a módon a legmegfelelőbb szállítani. Világviszonylatban csekély, kb. 6%-a az áruszállításnak. A globalizációnak köszönhetően azonban egyre nagyobb szerepe van.

Végezetül a csővezetékes szállításról lesz szó. A csővezetékes áruszállítás esetében egy egészet képez a szállítópálya és a szállítóeszköz, nem úgy, mint a többi alágazatnál. A csővezetékek

egy különleges szállítóeszköz, vagyis berendezés, ahol a cső egyesíti a pályát és a járművet. Rövid szállítási táv esetén a gravitáció hatására jön létre az áru mozgása enyhe lejtésű csővezetékben. Nagy szállítási távoknál légszállító gépekkel, illetve helyhez kötött szivattyúkkal segítik az áru mozgását.

1.2. Kombinált áru fuvarozás

A kombinált (vagy multimodális) szállítási rendszerek esetében két vagy több közlekedési alágazat vesz részt egy adott szállítási feladat megoldásában, de az áru bontatlan szállítási egységben jut el a feladótól a címzettig.³

A kombinált áru fuvarozás célja a különböző közlekedési módok együttműködésének megvalósítása, amely a szállítási láncok kialakításakor az egyes közlekedési alágazatok előnyeinek egyesítését, és a hátrányok kiküszöbölését teszi lehetővé.

A konténeres szállítási rendszerek két vagy több közlekedési ág az adott konténert vagy konténereket együttműködve juttatja el a rendeltetési helyre, míg a huckepack szállítási rendszerek az egyik közlekedési ág szállító járműve egy másik járművet szállítva juttatja el a küldeményt a címzetthez.

Mivel a kombinált áruszállítás csak nagyobb szállítási távolságok esetében gazdaságos, hazai viszonylatban csak tranzit illetve export-import forgalomban használják.

1.2.1. Konténeres szállítási rendszerek alágazatonként

A konténeres áruszállítás valamennyi közlekedési ágazatban megvalósítható. A szállítási láncban a fel-és elfuvarozást közúton végzik, majd a távolsági szállítást vasúton vagy vízen végzik. Leggyakoribb kombinációk a közút-vas-

1. ábra: Kombinált áruszállítás alapformái



Forrás: dr. Prezenszki József: Logisztika 1. saját szerkesztés

A nyugat-európai országokban már az 1960-as években kialakultak a kombinált áruszállítás alapformái, amelyek azóta is folyamatosan fejlődnek.

A kombinált szállítási formák két fő csoportba sorolhatók:

- konténeres szállítási rendszerek
- huckepack szállítási rendszerek

út illetve a vasút-tenger szállítási láncok.

A vasúti konténerszállításban az alacsony oldal-falú pórekocsi, a normál pórekocsi, valamint a kifejezetten konténerszállításra kialakított vasúti kocsi alkalmas a nagykonténerek szállítására.

A konténerszállító kocsikat olyan rögzítő berendezésekkel látják el, amelyek alkalmasak a 20 és 40lábas konténerek megfelelő rögzítésére, tetszőleges elrendezés szerint is.

A közúti szállításban konténerszállításra egyaránt alkalmas a normál rakfelületű és a speciá-

³ Szegei Zoltán-Prezenszki József: Logisztika menedzsment 2008. Bp. p.139

lis közúti jármű is. Ebben az esetben a konténer megfelelő rögzítése nagyon fontos, amely történhet az alvázhoz történő rögzítéssel, illetve forgóreteszekkel.

A vízi konténerszállítás tekintetében a belföldi hajózás hagyományos járművei – mint az uszályok, önjáró hajók – általában alkalmasak a konténer szállítására.

A tengeri szállításban először a hagyományos hajókat alkalmazták a konténer szállítására, idővel azonban a konténer számának növekedésével szükségessé vált a kifejezetten konténerszállításra használt hajók építése. Ezekből egyre több van, méretük alapján a legnagyobb hajók közé tartoznak.

1. NÉHÁNY KUTATÁSI EREDMÉNY

2.1. Belföldi áruszállítás változása

A 2000-es évek elejétől rengeteg változás ment végbe a szállított áruk tömegét tekintve, hol nőtt, hol csökkent a száma. A táblázat alapján nagyon jól megfigyelhető, hogy 2001-2006 között szinte folyamatosan nőtt, mikor is 2006-ban elérte a csúcspontot, majd 2006-2011

között kisebb csökkenés- növekedés-csökkenés ment végbe, majd hatalmas zuhanás. Ha a 2001-es adatot (152 552 ezer tonna) és a 2006-os (253 388 ezer tonna) adatot összehasonlítjuk, akkor azt kapjuk, hogy 100 836 ezer tonna a különbség, vagyis 66,1 %-os növekedés látható a két vizsgált adat között.

2006 és 2007 között már kisebb mértékű csökkenés történik, 15 565 ezer tonnával, 6, 14 %-kal csökken a szállított áruk tömege.

2007 és 2008 között növekedés zajlik, 13 843 ezer tonnával nő, ami 5, 82 %-os növekedést mutat.

2008 és 2009 között ismét csökkenést történik, ami már nagyobb mértékű, 29 098 ezer tonna, vagyis 10% fölé megy a csökkenés mértéke, egészen pontosan 11, 57 %-ra.

2009 és 2010 között egyre nagyobb mértékű a csökkenés, 31 933 ezer tonna, 14, 35 %.

2010 és 2011 között még mindig csökkenést láthatunk, bár már jóval kisebb mértékűt, 14 604 ezer tonnányit, 7,67 %-os csökkenést, vagyis 10 % alá megy a csökkenés mértéke.

Ha a 2006-os (253 388 ezer tonna) adatot, és a 2011-eset (176 011 ezer tonna) összehasonlítjuk, azt figyelhetjük meg, hogy több mint 30

2. ábra: Szállított áruk tömege szállítási ágazatonként

Év	Szállított áruk tömege, ezer tonna	vasúti (ezer tonna)	közúti (ezer tonna)	vízi (ezer tonna)	csővezetékes (ezer tonna)
2001	152 552	17 824	124 913	1 248	8 566
2002	237 732	16 560	211 393	1 461	8 318
2003	230 961	14 592	207 695	864	7 810
2004	228 019	15 217	204 663	39	8 100
2005	238 233	13 440	216 411	54	8 328
2006	253 388	12 078	233 183	80	8 047
2007	237 823	10 834	218 169	67	8 753
2008	251 666	11 198	231 915	74	8 479
2009	222 568	12 362	202 055	43	8 108
2010	190 635	11 398	171 226	30	7 980
2011	176 031	10 763	149 693	37	15 537

Forrás: saját szerkesztés

%-os a csökkenés, egészen pontosan 30, 54 %-os, ami 77 377 ezer tonna szállított árut jelent. Egy ilyen kis országnál, mint mi vagyunk, ez óriási veszteség, kár.

Azonban ha 2001-ről 2011-re nézzük az adatokat, akkor 15, 39 %-os (23 479 ezer tonna) növekedést tapasztalhatunk.

Megvizsgáltam az üzemanyagár, és az autópálya (matrica) díj változását is, ezek is hatással voltak a szállítási ágakra, főként a közútra, de összegésében 2001-2011 között mégis növekedés figyelhető meg ennél az ágazatnál. Igaz, hogy 2006-ban volt a csúcspont ennél az ágazatnál, ahonnan azóta is csökkenést realizálunk

3. ábra: Csökkenés/növekedés mértéke adott időszakokban szállítási ágazatonként %-ban

Év	vasúti (%)	közúti (%)	vízi (%)	csővezetékes(%)
2001-2006	-32, 24	+ 86, 67	-93, 59	-6, 06
2006-2011	-10, 89	-35, 81	-53, 75	+93, 07
2001-2011	-39, 62	+19, 83	-97, 04	+ 81, 37

Forrás: saját szerkesztés

2001-ről 2006-ra a vasúti áruszállításnál 32, 24 % (5746 ezer tonna), a vízinél 93, 59 % (1168 ezer tonna), míg a csővezetékesnél 6, 06 % (519 ezer tonna) a csökkenés mértéke. Egyetlen ágazatnál figyelhető meg növekedés, a közútnál, ahol is 86, 67 % (108 270 ezer tonna) a növekedés mértéke, ami a többi ágazat lecsúszásának is köszönhető.

2006-ról 2011-re a vasúti áruszállításnál 10, 89 % (1315 ezer tonna), a közútnál 35, 81 % (83 490 ezer tonna), a vízinél 53, 75 % (43 ezer tonna) a csökkenés. Itt is egy ágazatnál észlelhető növekedés, a csővezetékesnél 93, 07 % (7490 ezer tonna).

2001-ről 2011-re a vasúti áruszállításnál 39, 62 % (7064 ezer tonna), a vízinél 97, 04 % (1211 ezer tonna) csökkenés figyelhető meg. Ezen időszakban 2 szállítási ágánál is tapasztalhatunk növekedést: a közútnál 19, 83 %-os (24780 ezer tonna), míg csővezetékesnél 81, 37%-os (6971 ezer tonna).

Ezen számítások és adatok alapján azt a következtetést tudom levonni, hogy a szállítási ágak hatással vannak egymásra. A közút volt végig a legkimagaslóbb, mondhatni vezető szerepű. Azért is, mert door to door (háztól-házig) elven működik, míg a többi ágánál is igénybe kell venni a közúti áruszállítást.

a mai napig, ugyanis kezd előtérbe kerülni a csővezetékes szállítás. Ennek az lehet az oka, hogy nagyon olcsó, csak nem minden anyagot tud szállítani.

A vasúti közlekedés is halódik, a vízi pedig egyenes a megszűnés felé hajaz hazánkban.

2.2. Magyarországi konténeres áruszállítás

A közös európai közlekedéspolitika létrehozását az Európai Közösség az 1957-es Római Szerződésben említi először. A közlekedés – azáltal, hogy megközelíthetővé tesz helyeket és emberek találkozásait teszi lehetővé – a magas életminőségnek is kulcsfontosságú alkotóeleme. Számos európai vállalkozás a világ élvonalához tartozik az infrastruktúra, a logisztika, a forgalomirányítási rendszerek és a közlekedési eszközök gyártása területén. Ebből következik, hogy a piaci integráció, a gazdasági növekedés és a közlekedési tevékenység szorosan összefügg.

Ennek érdekében hozták létre az ún. Fehér könyvet, amely különböző közlekedési módok integrációjának, liberalizációjának szükségességére helyezi a hangsúlyt, ill. meghatározza azokat az irányelveket, amelyek alapján a vasúti

áruszállítás működni fog Európában.

Magyarországon az áruszállításban a közút és a vasút szerepe a legmeghatározóbb. A vasúti áruszállítás volumene az elmúlt néhány évtizedben azonban folyamatosan csökkent, ezzel szemben a közút népszerűsége folyamatosan nőtt. Hazánk EU csatlakozását követően megközelítette a nyugat-európai országok szintjét az áruszállítás megoszlása terén. Azonban a 2008-as nagy gazdasági-pénzügyi válság a már eddig is fellépő különbséget még jobban felerősítette.

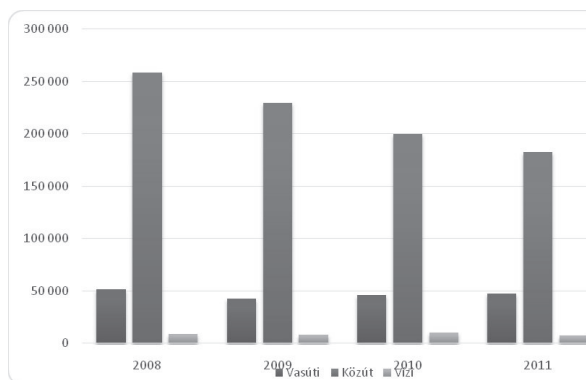
A visszaesések két legfontosabb területe az építőipar, az autógyártás, tehát a vasúti áru fuvarozás két legfontosabb megrendelője, ezért a csökkenő termelés hatása figyelhető meg a vasúti teljesítményekben is. A megrendelések csökkenése a 2008-as év végétől volt érezhető. A válság legjobban az áru fuvarozásra volt hatással, a személyszállítást kevésbé érintette. A vasúti áru fuvarozásra azonban a lehető legrosszabb időben csapott le a gazdasági válság. A 2007-2008-as években kezdődött el ugyanis az eladást követő fejlesztés. Így tehát a vasútnak egyszerre kellett figyelnie a fejlesztés menetére, illetve ellenállni a gazdasági válság okozta forgalomcsökkenésnek. A romló gazdasági helyzet azonban nem csak a vasúti áru fuvarozásra volt hatással, a közúti és a vízi áruszállítás szintén nagy mennyiségben csökkent. A szakértők szerint a vízi áruszállítás gyengülésének alapvetően 4 oka volt a válság beköszöntésekor. Ezek közé tartoznak például a magyar Duna-szakasz hajózhatóságának problémája, illetve a rendszerváltást követő Mahart-privatizáció elhibázása.

A problémák forrása továbbá a tény, hogy a hajózási stratégiákat nem szakemberek alakítják ki, illetve – talán a legnagyobb probléma – a hazai forráshiány, hiszen a magyarországi vízi vállalkozások nem férnek bele a pályázati keretekbe, ellenben a közúttal és a vasúttal⁴.

2.3. Szállítási ágazatok megoszlása Magyarországon⁵

A következő diagram segítségével a válság évétől kezdődő áru fuvarozás arányait, változásait szeretném bemutatni a szállított árutonna segítségével. A következő diagramokban illetve a hozzá tartozó magyarázatokban nem szerepel a csővezetékes szállítási mód. Ennek oka – ahogy dolgozatom elején említettem - hogy fő célom a konténeres áru fuvarozás bemutatása, amely csővezetékes és légi szállításban nem megvalósítható.

4. ábra: Szállítási ágazatok megoszlása Magyarországon 2008-2011 között



Forrás: Központi Statisztikai Hivatal (www.ksh.hu) saját szerkesztés

⁴ Forrás: <http://www.scmonitor.hu/index.php?p=contents&cid=1165>

⁵ Az alfejezetben lévő adatok forrása a Központi Statisztikai Hivatal

A 2008-as évi arányok a következőképpen alakultak: a válság első évében a teljes áruszállítás 318.752 tonna volt, amelynek kevesebb, mint 17%-át vasúti, 2,7%-át vízi és 81,1%-át közúti áru fuvarozás tette ki. Ezek alapján a 2008-ban szállított áru mennyisége vasúton 51.542 tonna, vízi szállítás esetében 8829 tonna, közúti áruszállítás esetében pedig 258.380 tonna volt.

A válság második évében az összesen elszállított áruk tömege 12,2%-al csökkent, így összesen 279.830 tonnát szállítottak Magyarországon. Az ágazatok megoszlását tekintve nagy változást nem vehetünk észre, a vasút aránya 1%-al csökkent, ezt egyensúlyozta a közút 1,6%-os növekedése. A vízi áruszállítás területén változást nem tapasztalhatunk.

A 2010-es évben azonban már jelentősebb változások történtek. Az éves szállított áru összesen 255.593 tonna volt, így tovább csökkent 8,7%-al. A megoszlásokat tekintve ebben az évben a közút részaránya csökkent, bár kis mértékben. A 2009-es évhez képest közel 4%-al csökkent, míg a vasúti szállítás részaránya 2,8%-al növekedett. Így az éves áru 17,92%-a történt vasúton. A vízi szállítás is növekedett ebben az évben bár mindössze 1,1%-al.

A tavalyi év mintha a vasút fejlődésének éve lett volna, hiszen folytatva a 2010-es fejlődést az elmúlt évben is növelte arányát a magyarországi áruszállítás területén. A 2011-es évben az össztonna 19,97%-a történt vasúton. A közúti áruszállítás tovább csökkent, mindössze 1,18%-al csökkent az arány, ellentétben a vízi áruszállítással, amely a vasúthoz hasonlóan tovább növelte részarányát.

A 2012-es évet – mivel még folyik – teljes egészében nem tudjuk vizsgálni. Azonban ahhoz, hogy némi képet kapjunk arról a közlekedési ágazatok idei évi változásáról, a Központi Statisztikai Hivatal Statisztikai tükör című kiadványa nyújt segítséget.

Ez alapján megtudhatjuk, hogy a nemzetgazdaság visszaesésével párhuzamosan az elszállít-

tott áru mennyisége is csökkent. A 2011-es II. negyedévi eredményhez képest 2012. azonos időszakában 10%-os csökkenést észlelhetünk a szállított árutonna kilométer esetében. Módozatonkénti bontásban a vasúti áruszállítás nem változott az előző évi időszakhoz képest, a vízi áruszállítás 14%-al növekedett, ezzel szemben a közúti áruszállítás 14%-al csökkent⁶.

Ezek alapján a megoszlás az alábbiak szerint alakul 2012. II. negyedévben: Az eddig elszállított árutömeg 67%-a közúton történt, és mindössze 19%-a történt vasúton. A maradék 14%-on osztozik a vízi és a csővezetékes áruszállítás.

Azonban semmi féle képen nem szabad összehasonlítani egy teljes évet, és az eddig eltelt több mint fél évet. Az idei 2012-es évről pontos információkat majd a 2013-as év elején kaphatunk.

2.4. A hazai konténerfuvarozás helyzete

Ez EU 2011-es közlekedéspolitikai Fehér könyve célul tűzte ki, hogy 2030-ra a 300km-nél hosszabb távolságú közúti áru fuvarozás 30%-át, 2050-re pedig ennek 50%-át más közlekedési módra próbálja áttéríteni.⁷ A cél egy környezetkímélőbb, és költséghatékonyabb áruszállítás kialakítása. Az tény, hogy a folyamatosan növekvő közúti áru forgalom nehezíti a közúti személforgalmat, ezért próbálják folyamatosan visszaszorítani ezt a szállítási módot, tekintve hogy sajnos Magyarország nem rendelkezik olyan minőségű közúthálózattal, mint amelyre szükség lenne.

Azonban a közút nagy versenytársa a vasúti áruszállításnak, hiszen a szállítmányozó vállalatok érdeke a door to door szállítás megvalósítása.

A nyugat-európai országokban már a hatvanas évek végén kialakultak a kombinált fuvarozás

⁶ Forrás: Központi Statisztikai Hivatal – Statisztikai tükör 2012. augusztus 31.

⁷ Forrás: Nemzeti Közlekedési Stratégia – Helyzetkép Bp. 2012.



alapformái és a fejlődés azóta is dinamikus. A 80-as években a konténerforgalom 80%-a volt szocialista országokkal bonyolódott le. Mára a nem-kísért kombinált áru fuvarozás kevesebb, mint 10%-a bonyolódik a FÁK országokkal.⁸⁹

Azonban ettől függetlenül a hazai kísértetlen forgalomnak az összes vasúti forgalmon belüli aránya a fejlett nyugati országoknál tapasztaltanaka a fele.

Magyarországon az elmúlt néhány évtizedben a kísértetlen forgalom – vagyis a konténerek, cse-reszekrények szállítása – fejlődése volt a jellemző. Azonban a gazdasági válság – mint minden más tényezőre – a konténeres áru fuvarozásra is nagy hatással volt. Az országban kisebb volt a termelés mennyisége, így kevesebb volt az elszállított árumennyiség, a szállított konténerek. A válságnak azonban még nincs vége, egyenlőre nem tudhatjuk, mikorra állnak helyre a szállítási ágazatok, és szállítanak majd olyan mennyiségeket, mint a válság kezdete előtt.

A vasúti konténerszállítás nagy hátránya a magas ár. A jelenlegi vasúti infrastruktúra díjak Magyarországon a legmagasabb szinten állnak összehasonlítva Európa többi országával szemben. Egy nyugat-európai országban a fuvardíjak kb. 10%-a jelenti az infrastruktúra díját, míg Magyarországon ugyanez az arány átlagban 50% felett van, a vasúti vontatás díja átlagban 16%, a vasút társasági díja pedig 32% körül mozog.¹⁰ Már elkészített elemzések szerint a közútvasút összehasonlítás esetében a vasúti „útdíj” használat közel tízszer annyiba kerül, mint a közúti útdíj.

A 2013-as év ebben a témában talán változást okozhat, ugyanis a közeljövőben tervezik a használatarányos útdíj bevezetését is, amely

által a közúti áruszállítás ára is növekedni fog. De erről bővebben majd a dolgozat befejező részében térek ki.

2.5. Magyarországi konténerszállítás és nagyobb konténerterminálok

A következő részben a magyarországi konténerszállítással kapcsolatos fellelhető adatokat szeretném bemutatni néhány konténerterminál által nyújtott adatok segítségével. Az adatokat a konténerek esetében azonban nem tonna mértékegységben adták meg, hanem egy erre kialakított saját mértékegységgel jelölhetjük, ún. TEU-val, amelynek jelentése az angol Twenty-Foot equivalent unit, amely megegyezik egy 20 lábas konténer mennyiségével.

Az Európai Unió statisztikai hivatalának adatai alapján megállapíthatjuk, hogy a gazdasági válság nagy hatással volt a konténeres áru fuvarozásra. 2007-es évben több mint 400 ezer TEU konténert szállítottak, amely a válság évére, 2008-ra közel 30%-ot zuhant. A 2009-es évtől kezdve némi javulás észlelhető, hiszen a válság második évére 30%-ot nőtt a konténerszállítás, ezzel visszanyerte a válság előtti évi teljesítményét. A 2010-es év szintén bizakodásra adott okot, hiszen az elszállított konténerek mennyisége tovább növekedett, pontosan 20,9%-al. A tavalyi 2011-es évben azonban újabb romlás következett be, 10%-al csökkent az éves TEU mennyiség, és bár az idei évre még nincsenek pontos adataink, a megkérdezett szakértők szerint a konténeres áru fuvarozás ebben az évben tovább csökkent, és valószínűen mindaddig csökkenni fog, amíg a gazdasági fellendülés nem következik be.

Kutatásaim alatt próbáltam több konténerterminál adatait felkutatni, amely kisebb-nagyobb sikerrel, de sikerült. Úgy gondolom egy konténerekkel foglalkozó kutatásban meg kell említenünk a Magyarországon található legnagyobb konténerterminált.

⁸ Forrás: Körtélyesiné Molnár Tünde: A kombinált áru fuvarozás helyzete és szerepének növelése Magyarországon az EU-csatlakozás idején

⁹ FÁK: Független Államok Szövetsége

¹⁰ Forrás: MLSZKSZ Bíró Koppány Ajtony – Magyarország hazai vasúti-közúti intermodális szállítás értékelése 2011

Magyarországon konténerfuvarozásának meghatározó állomása, és az irányvonalak egyik legfontosabb átrakódó pontja a BILK Kombiterminál (Budapesti Intermodális Logisztikai Központ). A BILK a már említett Rail Cargo Hungaria egyik legfiatalabb tagja. A társaság létrehozásának célja volt, hogy egy olyan központot hozzanak létre Magyarországon, amely képes ellátni az ország teljes konténerforgalmát.

Magyarországon eredetileg több konténerterminál működött az ország különböző pontjain, ezek közül többben a BILK kialakulásának következtében megszűntek, hiszen a konténerek nagy része a budapesti terminálhoz került. A BILK 2001-es alapításának célja volt, hogy a budapesti régióban fő szerepet betöltve ellássa a kísért és kíséretlen kombináltfuvarozási küldemények kezelését, vagyis a közútról-vasútra, illetve vasútról-közútra való rakodását.

A terminál így Budapest külvárosában, a XXIII. kerületben Soroksáron épült meg, és 2003 decemberén nyitotta meg kapuit, működésével átvette a Budapesten és környékén elhelyezkedő konténer és RO-LA terminálok szerepét¹¹. A terminál elhelyezése megfelelőnek tekinthető, mivel így nagymértékben csökkentették Budapest környezetterhelését, hiszen a vasúton beérkező vagy vasúton induló konténerek előfuvarozását végző kamionoknak nem kell bemenniük a fővárosba. A terminál tervezésekor nagy szerepet játszott a megközelíthetőség, mind közúti mind pedig vasúti szempontból. A terminált az M0-s autózútról közvetlenül elérhetjük, míg vasúti szempontból a Budapest-Kelebia vilamosított fővonal gondoskodik.

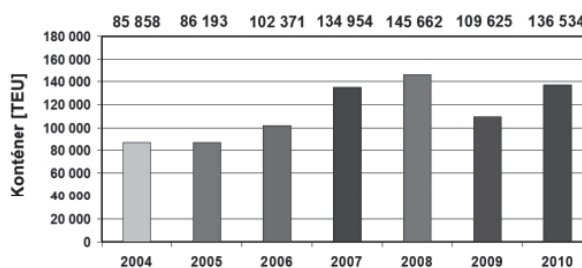
¹¹ Forrás: <http://www.bilkkombi.hu/hu/cegunkrol/bemutakozas.html>



Azonban a BILK-et is, mint Magyarország legnagyobb konténerterminálját is érintette a válság. A terminál konténerforgalma igazából a 2004-es évben indult meg, ebben az évben körülbelül 86.000 TEU forgalma volt, ez a 2008-as évre szinte megkétezerszeresződött, a forgalma ebben az évben 145.662 TEU volt.

A honlapjukon talált diagram alapján azonban láthatjuk, hogy a válság még az ilyen nagyméretű terminálokat is elérte.

5.ábra:
BILK Kombiterminál Zrt. forgalma az elmúlt néhány évben



Forrás: BILK Kombiterminál hivatalos honlapja

A 2008-as évről az elszállított TEU mennyisége 24,3%-al csökkent a válság második évére. A 2010-es évre az arány meglehetősen javult, 19,7%-ot növekedett a BILK által kezelt TEU mennyisége. A hivatalos honlapon jelenleg nem található frissebb információ, azonban azt gondolhatjuk, hogy a terminál forgalma az elmúlt 2 évben nem változhatott meghatározóan.

A forgalom túlnyomó része (82%¹²) az Európán kívülről érkező konténer, jellemzően a távolkeleti országokból származó árut tartalmazó konténerek kerülnek a hazai terminálokra. A fennmaradó 18%-ot ez Európán belüli forgalomban lévő pótkocsik, csereszekrények és tartálykonténerek adják.

A vasúti kombináltfuvarozási kapcsolatait tekintve a BILK Kombiterminál Zrt. közvetlen

¹² Forrás: BILK Kombiterminál hivatalos honlap

kapcsolatot tart fenn Európa nagyjelentőségű tengeri kikötőivel és szárazföldi termináljaival. A jelenlegi jól kiépített nyugat-európai hálózat mellett a terminál keleti irányú kapcsolatait is fejleszteni próbálja, melynek első állomása a közelmúltban elindult BILK - Arad irányvonat. A terminál jelenleg közel 70 irányvonatot szolgál ki hetente.

A keleti-nyugat irányú konténerszállításban továbbra is a tengeri hajózás marad a legnagyobb szegmens, ugyanis míg hajóval 14-15ezer TEU, addig vasúton 114 TEU paraméterű küldemények továbbíthatóak egy fuvarozási egységben¹³.

A vasúton történő szállítás talán legnagyobb előnye a rövid tranzitidő, továbbá a vasúti technológiai folyamatok és adminisztratív tevékenységek tovább csökkenthetőek az eljutási időők. A jelenlegi kapacitások már lehetővé teszik, hogy a vasút megfelelő alternatíva legyen a fuvaroztató cégek számára.

Jelenleg is vannak már különféle megoldások pl.: a Kína-Európa távolság leküzdésére, ilyen a Far East Land Bridge (FELB). A vállalat 2007-ben alakult meg, és akkor indította el első próbajaratát Kínából Záhonyba. 2011-re heti 3-4 vonatpár került kialakításra 5-7 hetes tranzitidővel. A vállalat tervezi, hogy a jövőben nem csak Záhonyba továbbít konténereket, hanem bővíti a célállomásokat, és néhány vonat Lengyelországba és néhány Kelet-Európába is közlekedni fog majd. A FELB által szállított konténervonatokat Záhonyban és Csop állomáson rakodják. Az itt át nem adott konténereket a GySEV és a RCH közreműködésével Sopronba viszik tovább, ahol a RCA konténerhálózatán bárhova eljuttatható az áru.

A cég lehetővé teszi az Ázsia és Európa közötti konténerforgalom létrehozását. Olyan szolgáltatásokat biztosít, amely versenyképessé

teszi a folyamatos közúti szállítással szemben. A FELB ajánlatában szerepel, hogy egy Kína-Európa távolságot mindössze 19-23 nap alatt tesz meg, illetve egy Moszkva-Bécs mindössze 4-7 nap alatt¹⁴. A vállalat a versenyképes idő és árak mellett további szolgáltatásokat is biztosít, ilyenek többek között a szállított áru, a szállított konténerek folyamatos védelme, illetve a folyamatos áru ellenőrzése. Katalógusuk alapján az árukat naponta több alkalommal is a már elterjedt RFID rendszerrel azonosítják, így megakadályozva a lopásokat, amelyeknek az ilyen típusú tranzitvontatok nagymértékben ki vannak téve. Ez az a vállalat, amely Magyarországon egyedülállóan csak a szolnoki Logisztikai Szolgáltató Központba folyamatosan szállítja a konténereket. Az első általa szállított irányvonat 2009 decemberében érkezett Szolnokra, a legutolsó, adataim alapján 2012 októberében. Ekkor néhány konténer érkezett az ázsiai országból. A konténeres forgalom a LOGISZOL-nál is folyamatosan csökken, mint ahogy azt a már említett BILK esetében is láthatjuk.

A LOGISZOL ügyvezető igazgatójával történt beszélgetés alatt újabb információkra tettem szert, újabb adatokat kaptam. Az alábbi diagramban szeretném bemutatni a terminál teljesítményét.

A konténerterminál a 2006-os évben alakult Szolnoki Ipari Park üzemeltetésében. A terminál a szolnoki vasútállomás közvetlen szomszédságába került. Alapterületét tekintve nem tartozik épp a legnagyobb terminálok közé, mindössze 10hektáron működik.¹⁵

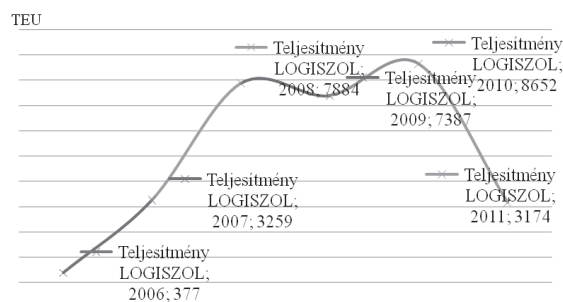
Az első évében nagyon kevés konténert kezelt, mivel ekkor még nem alakult ki a kapcsolata a szállítókkal. A 2007-es évre már nőtt a konténerforgalom, az első évhez képest nyolcszorosára nőtt a teljesítmény.

¹³ Forrás: Nemzeti Közlekedési Stratégia – Áruszállítás vizsgálata közlekedési ágazatonként 2012 június

¹⁴ Forrás: Far East Land Bridge angol nyelvű katalógusa

¹⁵ Forrás: http://www.eutudakozo.hu/miniweb/szolnoki_ipari_park_kft/

6. ábra: a Szolnoki Logisztikai Szolgáltató Központ konténerreljesítménye 2006-2011 között



Forrás: LOGISZOL belső anyag, saját szerkesztés

A diagram alapján láthatjuk, hogy a szolnoki terminálra is hatással volt a válság, 2008 és 2009 között 6,3%-os csökkenés történt. A 2010-es év reményt adott a terminál teljesítményét illetően, hiszen a 2009-es évhez képest 17,1%-os növekedés észlelhető. Azonban a 2011-es év a terminál egyik legrosszabb évének tekinthető, az előző évhez képest 63,3%-os csökkenés történt. A LOGISZOL ügyvezető igazgatója azonban bizakodó, reméli, hogy ha az ország kilábal a válságból, fellendül a konténerforgalom is, nem csak a szolnoki terminálban, hanem az egész országban egyaránt.

A kontinensek közötti áruforgalom a globalizáció bővülésével a korábbiakhoz képest hatalmas átalakuláson megy át a vízi konténerszállítás területén. Hatalmas tempóban épülnek a korszerű, akár 10.000 TEU kapacitás feletti konténerhajók, továbbá folyamatosan folynak a kikötők és terminálok építése, a már meglévők bővítése.

Ami Magyarországot és szűkebb térségünket illeti, számunkra Hamburg, Koper, Trieszt, Rijeka és Konstanz kikötők játszanak jelentős szerepet. Az elmúlt néhány évben az adriai kikötők jelentősen megnövekedtek, amelynek oka a tranzitidő, illetve a kisebb költség. Hazánk konténerforgalmát évi 140-160.000 TEU¹⁶-ra becsülhet-

jük, amelynek döntő többségét a már említett BILK, illetve a Mahart Terminál teszi ki.

Míg az előzőekben említett magyarországi konténerterminálok esetében a folyamatos csökkenés volt megfigyelhető, a vízi konténerszállításba azonban teljesen más tendencia alakult ki.

Magyarországon vízi konténerszállítás tekintetében a legnagyobb vállalat a Mahart Container Center (továbbiak-

ban MCC), amely Csepelen található. A terminál 1998 óta működik a Budapesti Szabadkikötő Logisztika Zrt. területén.

Alaptevékenységeként a terminál belföldi és nemzetközi forgalomban feladott üres- és rakott konténerek és kíséretlen kombináltfuvarozási egységakományképző eszközök kezelését, tárolását, hűtőkonténerek tesztelését, konténerek javítását végzi. Magyarországra az első tengeri áruszállításra alkalmas konténer az 1970-es évek elején érkezett meg. Ezt követően a csepeli konténerterminál folyamatos növekedésbe kezdett, és bővítette eszközparkját, amellyel lehetővé teszi a konténerek tárolását, illetve rakodását. Jelenleg 81.000m²-es területen végzik tevékenységüket¹⁷.

A konténerterminál honlapján található diagram alapján mintha a válság egyáltalán nem lenne hatással a vízi konténerfuvarozási ágra.

A válság évében, 2008-ban a MCC 75.529 TEU konténerforgalmat bonyolított le, és a válság ellenére ez a következő évben, nem hogy csökkent, még tovább növekedett, összesen 6%-ot nőtt. Ez a tendencia a következő években sem változott, 2010-re további 25%-al növekedett, majd 2011-re még 7,8%-al növekedett a csepeli konténerterminál éves forgalma.

¹⁶ Forrás: Logisztikai körkép 2008. I. félév

¹⁷ Forrás: Mahart Container Center hivatalos honlapja

Ezek alapján elmondhatjuk, hogy a vízi konténerszállításnak nincs különösebb vetélytársa, hiszen vannak olyan esetek, amelyeknél csak ez a szállítási mód jöhet szóba. Itt azokra az esetekre gondolok, amelyeknél lehetőség van vízi szállításra, nagyon nagy mennyiségű árut kell elszállítani, és az idő, mint tényező nem létfonosságú. Mindezek mellett nem elhanyagolható tény, hogy a vízi konténerszállítás a legolcsóbb megoldása az áruszállításnak, és egyben a legkörnyezetkímélőbb is. Az ágazat legnagyobb hátránya csupán az idő, hiszen a szállító hajók ki vannak téve a környezeti hatásoknak, amelyek egyes esetekben lassíthatják, egyes esetekben pedig gyorsíthatják az áruszállítást.

IRODALOMJEGYZÉK

- ERDÉLYI KÁLMÁN – NIKISCHER JÓZSEF – DR. TÁTRAI ANNA: Nemzetközi szállítványozás 1., Magyar Közlekedési Kiadó (2002)
- FÁRI JÁNOS – MIHÁLY GYÖRGYÉNÉ – HORVÁTH ZSOLT CSABA: Nemzetközi szállítványozás 3., Magyar Közlekedési Kiadó (2002)
- HALÁSNÉ SIPOS ERZSÉBET: Logisztika, Logisztikai Fejlesztési Központ Magyar Világ Kiadó (1998) ???
- KOSZONITS LÁSZLÓ – POTOCSKA JÁNOS – POZSGAI GYULA: Nemzetközi szállítványozás 2., Magyar Közlekedési Kiadó (2002)
- Navigátor 2012. Július-augusztus
- NYAKASNÉ DR. TÁTRAI JUDIT: Szállítványozás I., Magyar Közlekedési Kiadó (2001)
- PREZENSZKI JÓZSEF: Logisztika 1. – Bevezető fejezetek (2004) ???
- Statistikai tükör VI. évfolyam 25. szám 2012. április 21. A Malév csődjének hatása a Budapest Liszt Ferenc nemzetközi repülőtér februári forgalmára
- SZEGEDI ZOLTÁN – PREZENSZKI JÓZSEF: Logisztika- Menedzsment, Kossuth Kiadó (2005)

ÖSSZEGZÉS

A válság a magyar szállítási ágazatokra és szállítványozás területeire is hatással volt. A kutatás során különböző adatok áttekintésével, statisztikai táblákkal és szakértői mélyinterjúk készítésével próbáltunk képet adni a magyar sajátosságokról.

A kutatás további iránya a feltárt sajátosságok, problémák feltárása, okok rendszerezése illetve szakértői interjúk készítése vállalati esetpéldák bemutatásán keresztül.