

A ZÁHONYON ÁTHALADÓ ÉS KELET FELÉ TARTÓ VASÚTI ÁRUFORGALOM KILÁTÁSAI

dr. Mosóczi László, elnök
Hungrail Magyar Vasúti Egyesület



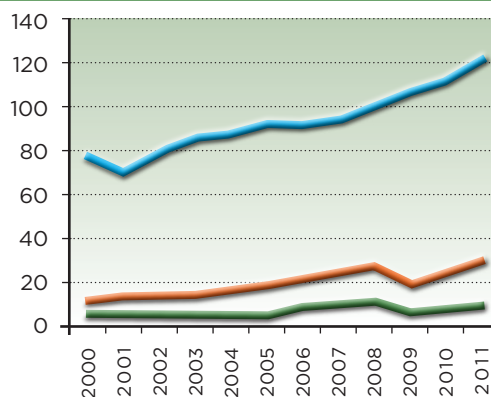
A **ÁRUFORGALOM**
EURÓPÁBÓL ÁZSIÁBA

Európából keletre tartó forgalom

Európából keletre tartó forgalom* (millió tonna)

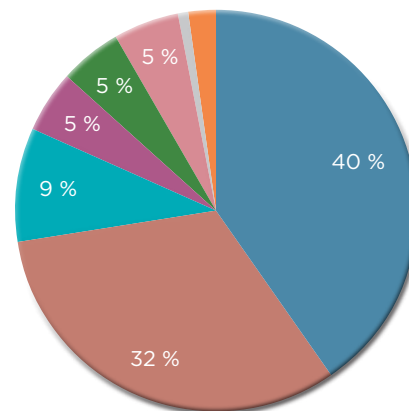
*a vizsgálatba bevont országok: Ázsia országai, Oroszország, Ukrajna

— Ázsiába
— Oroszországba
— Ukrajnába



Európai árukereskedelem országok szerinti megoszlása

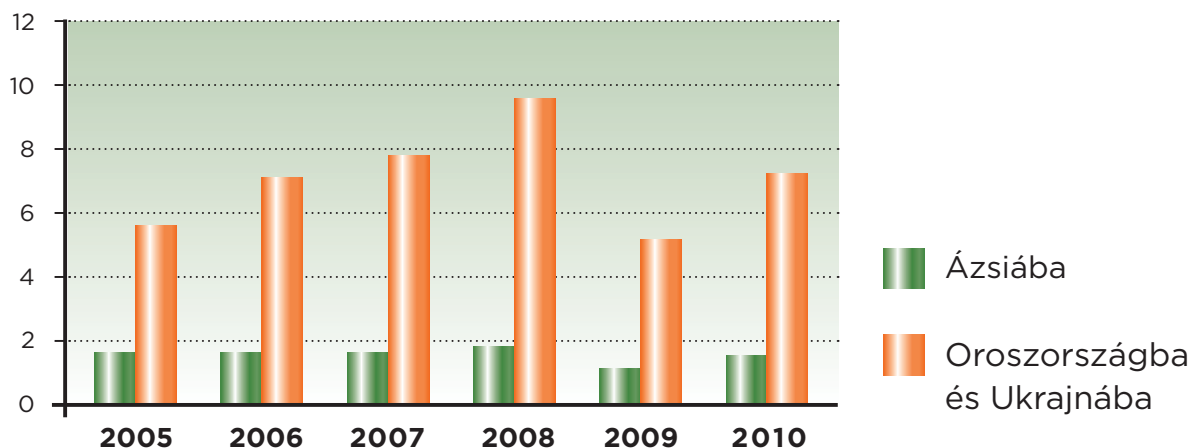
40 % ■ Kína
32 % ■ Oroszország
9 % ■ India
5 % ■ Ukrajna
5 % ■ Dél-Korea
5 % ■ Japán
1 % ■ Kazahsztán
2 % ■ Egyéb



- Több mint 50 millió tonnányi (6 millió TEU-t meghaladó) áru utazott konténerekben Európa és Ázsia között 2010-ben – ez a teljes áruforgalom kb. fele
- Az Ázsiába irányuló vasúti áruszállítás részaránya még mindig rendkívül alacsony: 1,4% (Oroszországba ez az arány 39%, Ukrajnába pedig 63%) – még a légi szállítás aránya is nagyobb (2%)
- Az árukereskedelem Kínával gyorsan növekszik
- Kazahsztánnal az áruforgalom aránya 1% alatti, de ez gyorsan növekedhet
- Áruforgalmi egyensúlytalanság: az áruk 55%-a nyugatra, 45%-a keletre tart – gazdasági érdekek a keleti irányú európai export növelésében exports

Európából keletre tartó vasúti áruforgalom

Vasúti export (millió tonna)



- Növekvő trendek mindkét csoport számára, de Ázsia egyelőre még csak lehetőség
- Az Ázsiába tartó vasúti áruforgalom csupán az ötöde volt az Oroszországba és Ukrajnába irányulónak 2010-ben
- Hasonló termékcsoportok mentek vasúton Oroszországba (és Ukrajnába), mint Kínába

Jelentősebb exportált termékek

Kínába:



fém tartalmú ércek



vegyipari alapanyagok és termékek



járművek

Oroszországba:



fém tartalmú ércek



járművek

Ukrajnába:



vegyi anyagok és termékek



faipari termékek

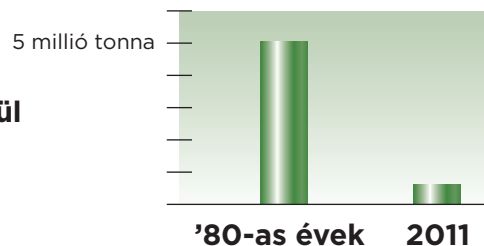
Keletre tartó vasúti áruforgalom Magyarországon (Záhonyon) keresztül



- Jelentős visszaesés a forgalomban a KGST összeomlása után
- A Záhonyon keresztül kelet felé tartó vasúti áruforgalom 90%-a magyar eredetű, melynek háromnegyede Oroszországba vagy Ukrajnába irányul
- Ukrajna export részesedése nőtt, Oroszországé csökkent
- Magyarország elsősorban konzervet, valamint gépeket és berendezéseket exportál Záhonyon keresztül
- A Záhonyon áthaladó keleti tranzit elsősorban Dél-Németországban, Ausztriában és Szlovéniában kerül feladásra

Export Záhonyon keresztül

'80-as évek: 5 millió tonna
 2011: 0,6 millió tonna





B

INFRASTRUKTÚRA

Infrastruktúra és kapacitás – pálya



Relatív gyors és megbízható infrastruktúra

- TSR (Oroszország) villamosított, két vágány
-
- Új fejlesztések Kazahsztánban
-
- Nincs kritikus infrastruktúra vagy kapacitás hiány jelenleg, vagy a közeljövőben

Mindazonáltal további kazah fejlesztések (villamosítás, sebesség, két vágány) nagyban hozzájárulhatnak az Európa és Ázsia közötti vasúti áruforgalom növekedéshez!

Kazah útvonal

- Legrövidebb út Kína és Európa között
- Stratégiai szerep Nyugat-Kína elérésében (ahol jelentős logisztikai fejlesztések várhatók)

Infrastruktúra és kapacitás – terminál, gördülő állomány



Néhány fontosabb terminál

- **Záhony:** a 16 millió tonna elméleti kapacitás megközelítéséhez további fejlesztések szükségesek
- **Khorgos:** logisztikai komplexum, szabadkereskedelmi zóna, valamint ipari központ folyamatos fejlesztés alatt
- **Urumqi:** fejlett nemzetközi logisztikai központ

Nemzetközi szállítmányozók tapasztalatai
Konténer és gördülőállomány hiánya, kiszámíthatatlan várakozási idők a határoknál, túl sok mozdonycsere, torlódás a kazah-kínai határnál – de ezt csak néhányan érzékelték!

Nemzetközi együttműködés szükséges!



**C RELEVÁNS ORSZÁGOK
ÉS ÁRUCSOPORTOK**

Kiemelt országok, régiók a Záhonyon keresztül keletre tartó vasúti áruforgalom szempontjából



■ **Zóna 1:** Magyarország, Ausztria, Dél-Németország

■ **Zóna 2:** Svájc, Kelet-Franciaország, Észak-Olaszország, Szlovénia

- **Zóna 1:** ahol a Záhonyon keresztüli vasúti áruszállítás komparatív előnyei a legnagyobbak
- **Zóna 2:** ahol néhány esetben a Záhonyon keresztüli szállítás még meggyőző lehet
- A vasúti komparatív előnyei jellemzően nagyobbak a tengeri szállításnál, ha a feladó- és/vagy célország messzebb esik a kikötőktől
- Alternatív útvonal vezet keleti irányba Szlovákián keresztül, így északi régiók nem szerepelnek a kiemelt régiók/országok között

Releváns iparágak

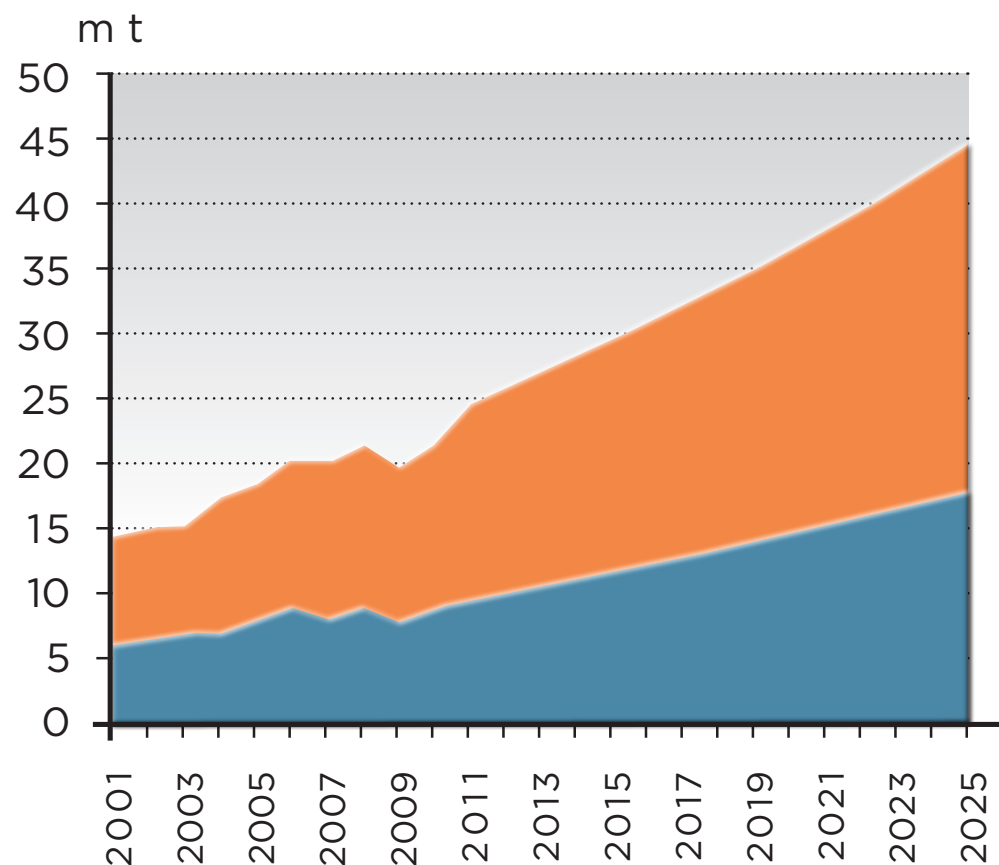
Ázsiába: autóipar, elektronika, ipari gépek, vegyipar

Oroszországba és Ukrajnába: nehéz és túlméretes áruk, élelmiszer, gépek, bútor

D

FORGALOMNÖVEKEDÉSI KILÁTÁSOK

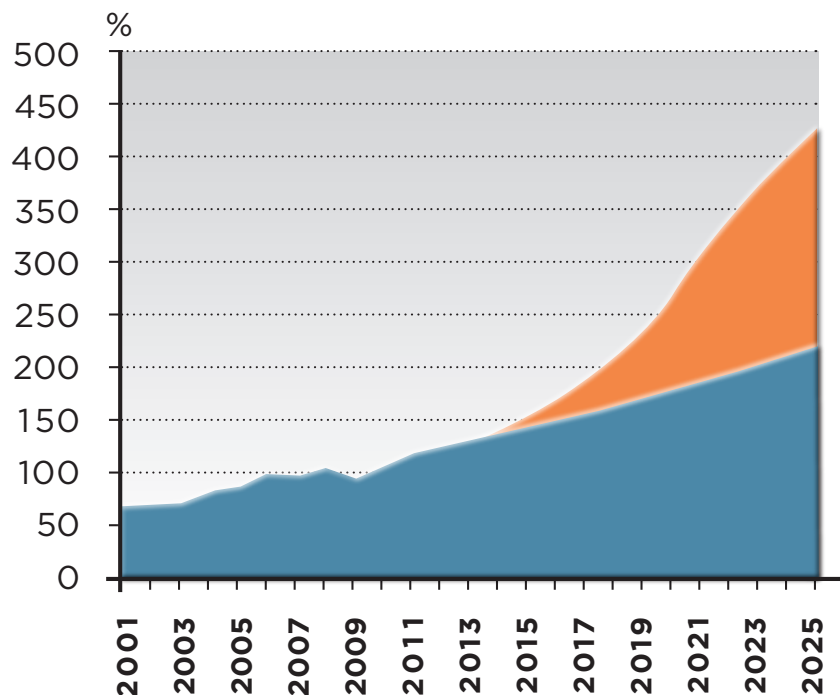
A vasúti szempontból releváns iparágak növekedési kilátásai a kiemelt országokban



- a keleti irányú vasúti szállítási szempontjából releváns árucsoportok termelési volumenei megduplázódnak 2025-ig
- az átlagos szállítási távolság is növekedni fog, ami így még nagyobb teljesítménynövekedést jelent
- a legnagyobb volumen kilátások Dél-Németországban, Svájcban és Olaszországban vannak

Forrás: Eurostat, GKI modell

Nemzetközi együttműködésből adódó növekedési lehetőségek



- célzott gazdaságpolitika és együttműködés hatása
- a vizsgált iparágak növekedése az érintett országokban

- Szorosabb nemzetközi együttműködés folyamatban: vám- és gazdasági unió, kínai öt éves terv: „Go West”
- Célzott gazdaságpolitika: új áruforgalom a megfelelő (és akár új) termékek beazonosításával és népszerűsítésével az egyes célpiacokon
- Célzott együttműködés: a gyorsabb, rugalmasabb és megbízhatóbb vasúti áruszállítás érdekében (két- és többoldalú megállapodásokkal)
- Rövid távon Ukrajna és Oroszország, hosszú távon pedig Kína (és Kazahsztán) rendelkezik nagyobb potenciállal

Forrás: Eurostat, GKI modell

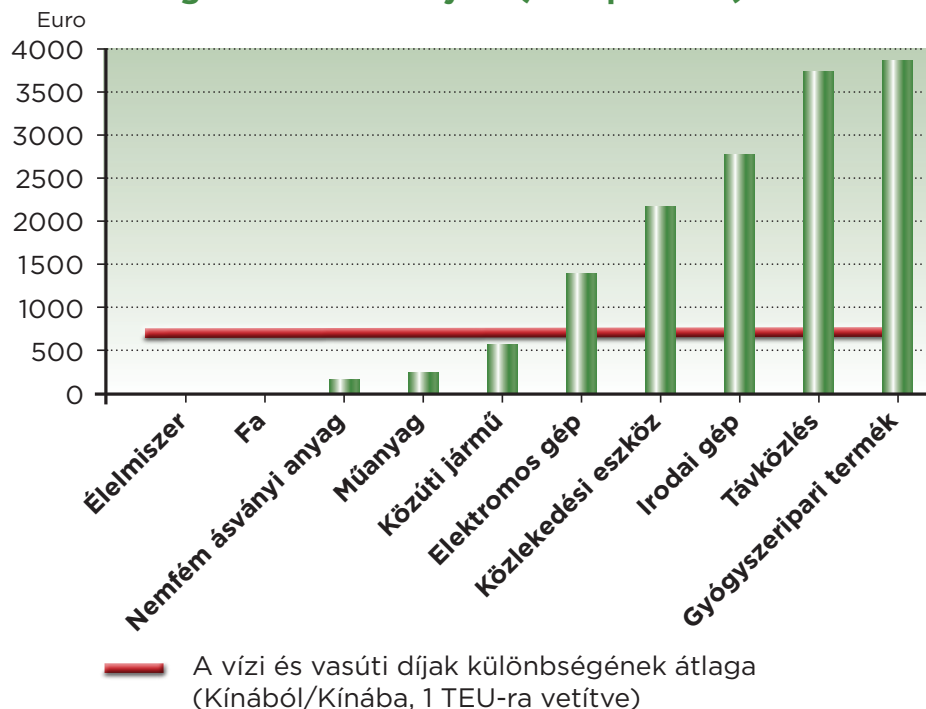
Módváltásból adódó növekedési lehetőségek – tengerről vasútra



- A vasúti szállítás 20-30%-kal drágább, viszont mintegy 30 nappal gyorsabb a tengeri szállításnál (Közép-Európa és Kelet-Kína között)
-
- Hosszú távon az árkülönbség csökkenhet az energia árak és az egyéb költségek (pl. kikötői díjak) növekedése miatt
-
- Alacsony módváltási potenciál – de csupán 1%-nyi váltás megduplázná a vasúti áruforgalmat Európa és Ázsia között!

Módváltásból adódó növekedési lehetőségek - tengerről vasútra

Kamatmegtakarítás a vasúti fuvarozás választásával a tengeri szállítás helyett (Európa-Kína)



A vasúti szállítás általánosságban olcsóbb azon konténereknél (1 TEU), ahol az áru értéke meghaladja a 200 ezer eurót!

- Reális esélye a vasútnak a tengeri szállítással szemben csak akkor lehet, ha a feladó-, vagy a célállomás közül legalább az egyik távol esik a tengeri kikötőktől
- A rövidebb menetidő miatt a gyártási folyamat szempontjából érzékeny termékek, alkatrészek vasúti szállítása előnyt élvezhet
- Mivel a vasút rövidebb idő alatt teszi meg Kína és Európa közötti utat, mint a hajó, ezért kamatot spórol meg
- Néhány árucsoport esetében ez a kamat olyan nagy, hogy az meghaladja a tengeri és vasúti áruszállítás 1 TEU-ra eső fuvardíj különbségét, s így összességében nem csak gyorsabb, de egyben olcsóbb is a vasúti fuvarozás

A vasút költségelőnyének bemutatásához a nagy értékű áruk esetében egy átfogó díjszemplélet szükséges!

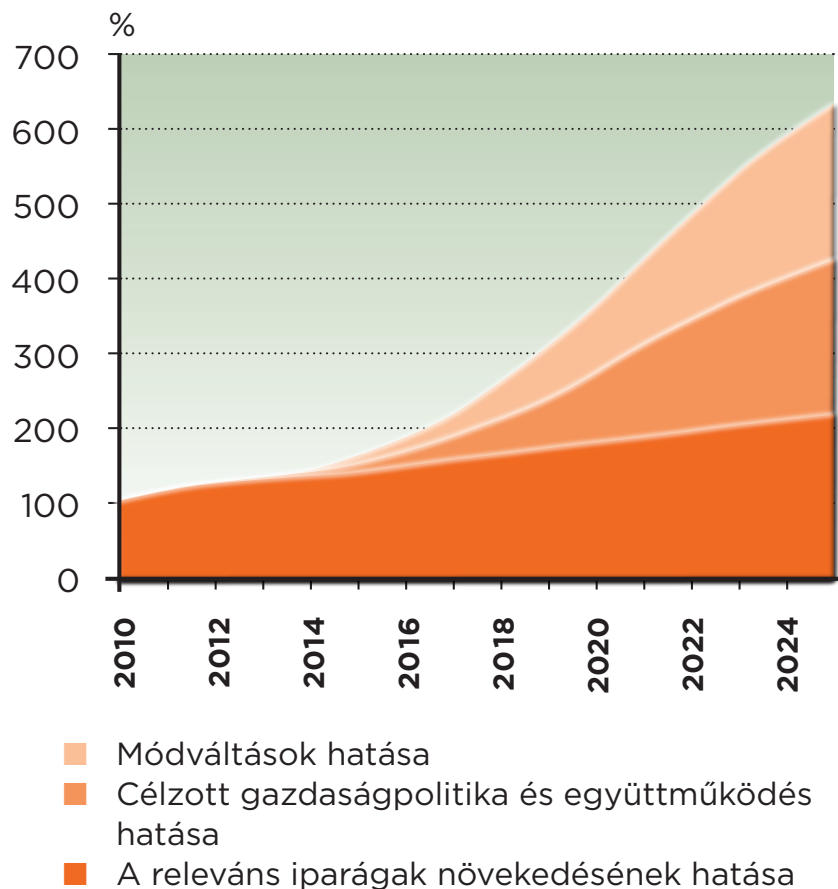
DE: a megbízhatóság, kiszámíthatóság, gyakoriság, rugalmasság, biztonság stb. szintén fontos döntési szempontok!

Módváltásból adódó növekedési lehetőségek – közútról vasútra



- Alacsony módváltási potenciál közútról vasútra – viszont a vasúti forgalom sem fog érdemben áttérni közútra
- A Ro-La csak akkor jelenthetne kisebb bővülést, ha megszületne Ukrajna és Magyarország között az erről szóló kétoldalú megállapodás (és ehhez támogatás is párosulna)
- A tengeri szállítás forgalma növekedni fog Koperben és Triesztben, ami a vasút számára is forgalombővülést eredményezhet

Keleti irányú vasúti áruforgalom növekedési kilátásai Záhonyon keresztül



- A makrogazdasági, a gazdaságpolitikai és együttműködési, valamint a módváltási hatások együttesen akár hatszoros növekedést – azaz akár újabb 3 millió tonna forgalmat – is eredményezhetnek a keleti irányú záhonyi forgalomban 2025-ig
- Ehhez azonban intézményi szinten a célzott gazdaságpolitikák és együttműködések minél hamarabbi realizálására, valamint piaci oldalról a módváltások ösztönzésére van szükség
- Ez utóbbinak lehet eszköze többek között a célpiacokon a leginkább releváns árucsoportokra fókuszálás, az átfogó díjszemplélet bemutatása és terjesztése, vagy akár egy optimalizált menetidejű, versenyképes árazású, magas megbízhatóságú és szolgáltatási minőségű tesztvonalat működtetése

Forrás: Eurostat, GKI

**KÖSZÖNÖM
A FIGYELMET!**

dr. Mosóczi László, elnök

Hungrail Magyar Vasúti Egyesület

1066. Budapest Teréz krt. 38.

mosoczi.laszlo@hungrail.hu