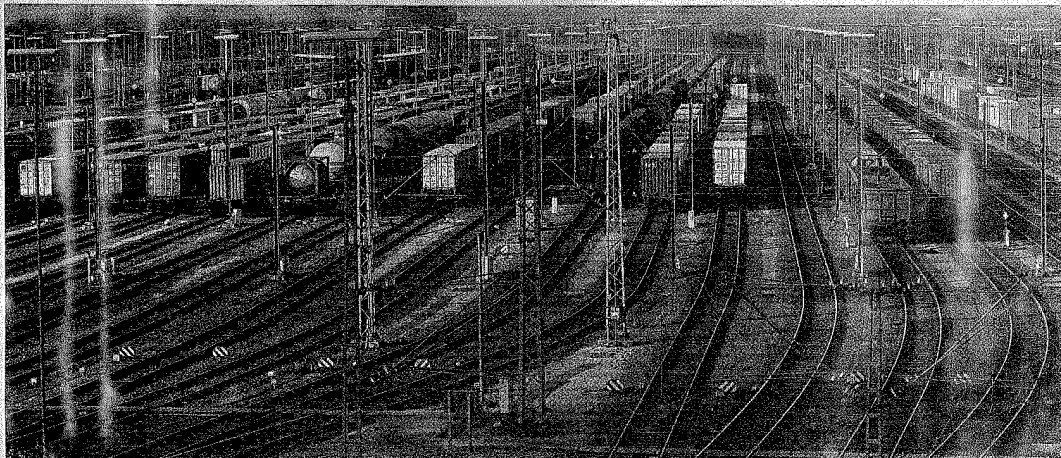


Fuvarozók két vállon

Válság miatt vesztegelnek a vonatok és a kamionok



Álló vagonok a hamburgi teherpályaudvaron. Foto: Reuters - Christian Charisius

Lenyomja a gazdasági válság a fuvarozókat: a vasutak feladat hiányában pihenőre küldik vagonjaikat, a közötti fuvarozók pedig elugranának a már megrendelt új kamionok elől.

Kapitány Szabó Attila

Százhetven kilométer vasúti pályát bérel a cég nyolcezer, feladat hiányában leállított tehervagonjainak a tárolására. A gazdasági válság az osztrák vasutat is elérte: a MAV Cargo új tulajdonosa, a Rail Cargo Austria (RCA) 20 százalékos forgalomcsökkenésről panaszkodik. De nincs könnyű helyzetben a magyar logisztikai és áruszállítási piac sem. A vasutak a fuvarozatók kérésére áruforgalmi korlátozást vezettek be, a közutas cégek leállították kamionjaikat.

Osztrák tulajdonosa tagi hiteléből 19 mozdonyt és 50 tehervagonot vásárolt a MAV Cargo. A 8,7 milliárd forintos járműfejlesztés máskor pezsgőbőntetésre adna okot. Az év első hónapjában azonban a tíz villany- és a kilenc dízelmozdony a velük érkező vasúti kocsikkal együtt inkább csak gond a tavaly osztrák tulajdonba került magyar társaságnál. A cég fuvarfeladatai ugyanis látványosan visszaestek, eszközei leköltéséhez egyelőre nincs elegendő megbízás.

Lapunk úgy tudja: a máskor havonta 3-3,5 millió tonna árut szállító, napi háromszáz vonali tehervonatot közlekedtető magyar cég a szokásosnál mintegy 25 százalékkal kevesebbet teljesít. Helyzetét valamelyest

megkönnyíti, hogy az osztrák ÖBB Technisches Servicestől vásárolt mozdonyokat tulajdonosa, az RCA bére vette. Így a mozdonyok és a vagonok tárolásáért a MAV Cargonak legalább fizetnie nem kell.

Sőt az RCA lízingdíjat fizet a járművért, ami lehetővé teszi, hogy a beszerzést kapott tulajdonosi hitel aktuális törlesztőrészeinek kifizetése után a magyar vasúti fuvarozó pénzügyi nyereséget könyveljen el. Az RCA-tól kapott lízingdíj ugyanis a hírek szerint magasabb, mint a hitel törlesztés.

Nehezen indult az év a logisztikai szolgáltatások piacán is. Az ország legnagyobb kombinált fuvarozási központja, a Budapesti Intermodális Logisztikai Központ (BILK) korábban kapacitás gondokkal küzdött. Az ennek megszüntetésére hivatott fejlesztésre 1,2 milliárd forintot költöttek. Az utóbbi hónapokban azonban a terminál nem tudja lekötni a bőví-

tése után rendelkezésre álló kapacitását. Lehetőségeinek kevesebb mint hatvan százalékát használják ki.

Az ágazat általános nehézségeit mutatja, hogy hasonló nehézségekkel küzdenek az ország más áru fuvarozási központjaiban is. A hírek szerint legalábbis az utóbbi időszakban drasztikusan visszaesett a forgalom a Csepeli Szabadkikötő konténerterminálján. De a vártnál jóval szerényebb a forgalom az újonnan megnyitott törökbalinti konténertrákhóban is.

Hasonló cipőben járnak a Kürtösön működő logisztikai terminál tulajdonosai is. A MAV Cargo, a Koperi kikötő és egy lengyel Trade Trans közösen mintegy ötmillió eurót, cirka 1,3 milliárd forintot költött a központ fejlesztésére. A költséges beruházással kiépült bázist még nem adták át. Ez a speditőrök szerint azért szerencse, mert ha a terminált megnyitnák, egyetlen vonat indításá-

hoz is nehéz lenne feladatot találni Kürtösön.

Kényszerből befejezett a Záhonypórt is. A magyar-ukrán határon működő, 487 főnek munkát adó átrakó cég naponta több száz vasúti kocsit kezelésre képes. Január elején azonban olyan kevés áru érkezett a határra, hogy jónak mondható nap volt, amikor 13 földgáz-, 20 vasércet és egyetlen gabonát szállító kocsiról kellett gondoskodni. Eközben csak a Záhonypórt működtetéséhez napi 200 vagonnyi áru kellene. A záhonypórt átrakóbázis egészének ennél is többre.

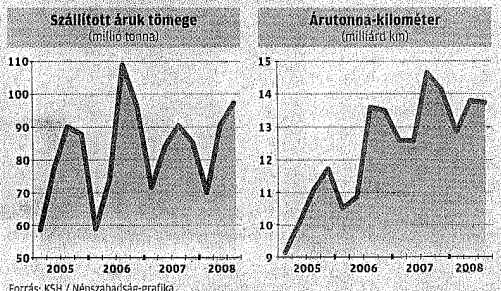
A helyiek szerint reményt legfeljebb az adhat, hogy Ukrajnában január derekán értek véget a karácsonyi ünnepek. Így keleti szomszédunkban majd egy hónapig állt az élet. Ahhoz pedig, hogy a szállítások újra felpörögjenek, hetekre lesz szükség. Más kérdés, hogy Ukrajnában egy évvel ezelőtt is volt karácsony, de a nemzetközi áruforgalom akkor nem esett vissza a mostaninál hasonló mértékben.

Akárhogy is, a magyar-ukrán határon várakozó kamiont is eivette látni. A mások a határkezelésre váró közötti monstrumok most sorban állás nélkül jutnak át a határon. A gazdasági válság ugyanis a közötti fuvarozókat is elérte. A fuvardíjak átlagosan húsz százalékkal csökkentek. Sok cég a fuvarozás helyett kénytelen azon dolgozni, hogy a gyártóknál megrendelt új kamionok és járműszerelvények átvételét későbbre halassza.

A magyar ipar tavalyi 12 százalékos teljesítménycsökkenését meghaladó, 15 százalékos visszaesést jósol a közötti áru fuvarozásban 2009-re Waberer György.

Fuvarozók... folytatás a 19. oldalon

A magyar áruszállítás teljesítménye



Fuvarozók két vállon

Folytatás a 17. oldalról

A Waberer's-csoport első embere szerint a piacon máris érzékelhető a kapacitásfelesleg. Cége telephelyein egyelőre csak a szezonálisan álló kamionok várakoznak. Felkészültek azonban arra is, hogy flotájuk egy részénél a kényszerpihenő esetleg elhúzódik. Ezzel együtt a Waberer's nem számol a megrendelt új járművek szolgálatba állításának elhalasztásával.

Visszavonta az új kamionátvételt a Hbryát Rudolf In-

tertransport-Kft. Kis Ernő gazdasági igazgató szerint azonban cégük működésének észszerűsítésébe a gazdasági világválság nyomán vágtak bele. A költségek lefaragása, a szállítói szerződészek újratárgyalása, illetve a létszámcsökkentések már tavaly napirendre kerültek: akkor a magas üzemanyagárak és a kedvezőtlen forint-éuro árfolyamok miatt volt szükség óvatosságra.

Mindéz immár a múlt. A gázolaj ára hónapok óta alacsony, és az euró jegyzése is

kedvez a fuvarozóknak. Az ebből származó előnyöket viszont a szakvállalkozások többsége nem tudja kiaknázni, mert nincs mit szállítaniuk.

A szakember szerint a fuvarfeladatok mennyiségének csökkenését az év első három hetének tapasztalatai alapján még nem lehet számszerűsíteni. Valószínű azonban, hogy a fuvarozók a következő hónapokban a megszokottól kevesebb megbízást kapnak majd. Ezzel együtt úgy vélte: 270 kamiont üzemeltető cégük egy-

előre jó helyzetben van. Autóik nyolcvan százaléka szinte folyamatosan úton van.

Ditler Gábor, a NIT-Hungary főtitkára szerint a legnagyobb veszélyben a tevékenységi engedéllyel rendelkező fuvarozók 80-85 százalékát kitevő kis- és középvállalkozások vannak. A több tízezer család vállalkozás-tökehelyzete nem elég erős a válság átvesztéséhez. Így félt, hogy ezek a cégek az új teherautók vásárlásának elhalasztásával sem tudnak talpon maradni.