

## List of articles

- 1<sup>st</sup> attachment is a news published on the website [www.containercenter.hu](http://www.containercenter.hu), announcing start of project COMODALCE
- 2<sup>nd</sup> one is an interview with the Mahart Container Center managing director in one of the Hungarian transport periodicals, where also the project COMODALCE was introduced to the audience
- 3<sup>rd</sup> one is a press release - together with PP09 RSOE - on a Hungarian logistics website PannonRis , about the project COMODALCE

containercenter.hu/hirek/hir.php?mid=zThWN83cWTmq4iOG2mH1T

english

SZOLGÁLTATÁSOK DIJSZABÁS KAPCSOLAT HÍREK BEMUTAKOZÁS

# COMODALCE PÁLYÁZATI PROJEKT

Az Európai Unió társfinanszírozásában megvalósuló Interreg COMODALCE pályázati projekt keretében sikeres elektronikus kapcsolat került kiépítésre a Trieszti kikötő, és Budapest, MAHART Container Center terminál között.

A kapcsolat révén a terminál és a kikötő közötti adatsere megvalósulásával az érkező vonatokról mind a terminál mind a kikötő valós idejű információkat kap, megkönnyítve ezzel az érkező vonat okmányfeldolgozását, csökkentve adminisztrációs idejét.

**Interreg**  
CENTRAL EUROPE  
COMODALCE

European Union  
European Regional  
Development Fund

MAHART CONTAINER CENTER

1211 Budapest, Weiss Manfréd út 5-7. Impressum

Írjon ide a kereséshez Eláll az eső 1006 2022. 03. 04.

# NAVIGÁTORVILÁG



## *Fábrián Zoltán*

Mellékletben: a projektcargós szállítások sajátosságai és jelenlegi kihívásai

Kiadónk összeállításában speditőr és közúti fuvarozói toplisták a tavalyi teljesítmények alapján

Válogatás az Air Cargo Day Hungary légügyi konferencia előadásaiból és kerekasztal-beszélgetéseiből



Fábián Zoltán, a Mahart Container Center (MCC) ügyvezető igazgatója

# Rekordforgalom októberben a szabadkikötői konténerterminálon

A világvjárvány hatása a globális ellátási láncokra megjósolhatatlan módon alakult, egy átmenetnek bizonyult visszaesést követően a tengeri konténerforgalom magára talált, miközben a közúti fuvarozók is kezdik felfedezni a vasútban lévő potenciált. Különösen ígéretes a Budapest–Ruhr-vidék reláció – jellemzően kíséretlen félpótkocsis és csereszekrényes módon –, valamint régiós szinten a dunai konténerforgalom is.

SZÖVEG: ANDÓ GERGELY

– Hogyan alakult idén a terminál forgalma?

– Ez az év sokkal érdekesebb, mint az elmúlt évek voltak: forgalmi szempontból, a járvány hatásai miatt és a fejlődési lehetőségeket tekintve is. A váratlan helyzet új kihívásokat és lehetőségeket teremtett, amiket a terminál ki tud használni. Érdekes volt látni, ahogy hirtelen az Európán belüli kíséretlen kombinált forgalom jelentősen megnőtt a terminálon, különösen a félpótkocsis forgalom bővült, amikor sok helyen határkorlátozásokat vezettek be a vírus terjedését akadályozandó. A tavasziak csúcshónapok voltak e szegmensben, mert az élelmiszerszállítás jelentősen nőtt a lakosság tartalékolási törekvései miatt. A közúti fuvarozók részéről a kombinált fuvarozás felé nyitás a mai napig érzékelhető, folyamatos az érdeklődés a meglévő vonatrendszerek iránt. Jellemzően olyan közúti fuvarozók keresnek meg, akiknek európai léptékben is jelentős a flottája, és már rendelkeznek csereszekrényvel, daruzható félpótkocsival, vagy hallottak arról, hogy már hagyományos pótkocsik is szállíthatók vasúton (egy tálcás közbetéttel, amely a vasúti kocsira emelést és a szabványos rakodási/emelési pontokat biztosítja). Ez utóbbi szempontjából kedvezőtlen a járvány hatása: a tavaly novemberi műszaki tesztek követően februártól lett volna rendszeres a közlekedés, de az a román fuvarozó, akire épült volna a forgalom, határátlépési nehézségekkel szembesült. Most úgy gondolom, hogy egy rendszeresebb forgalom jövő év feb-



ruár-márciustól indulhat, román és magyar fuvarozókra építve – a Ruhr-vidék irányába, ahonnan Franciaország egy része, a Benelux-államok és az Egyesült Királyság is könnyen elérhető. Ezenkívül az észak-olasz és a román irányra lehetne első körben építeni: Magyarország és Románia heti több vonatot is képes lehet eltartani. Erre már valós az igény, nem csak látens. A közúti fuvarozásban az alacsony fuvardíj, a fluktuáló forgalom mellett a sofőrhiány is kijelöli a kereteket. Kombinált fuvarozással kevesebb sofőrrel nagyobb mennyiség szolgálható ki – sokkal kevesebb vontatóval. Ha kevesebb emberrel és eszközzel vihető el ugyanannyi fuvar, abban már látják a versenyelőnyt és a potenciált a fuvarozók.

– A konténerforgalom miként alakul?

– A tengeri forgalomban is voltak érdekes fluktuációk, a járvány miatt a 2–3 hetes kínai újév hosszabb időszakra, 6–8 hétre nőtt, illetve elmaradt a május, június eleji forgalmi fellendülés, inkább egyenletes volt a forgalom; a nyári szezonális árukból a szokottnál kevesebb érkezett. Ez egy egyszeri, csak az idei évre jellemző hatás lehet, mert a karácsonyi áruk behozatala augusztus óta folyamatos, a trend a korábbi éveket jellemzi, volumenben is. Az októberünk minden idők legerősebb hónapja volt. Fél évvel ezelőtt ez még nem látszott, akkor arra számítottam, hogy közepes szinten, egyenletesen alakul a forgalom, nem bíztam az erős karácso-



nyi szezonban. Úgy tűnik, a kereskedők abban reménykednek, hogy az elmaradt nyaralást karácsonyi ajándéokra költik az emberek. A tengeri forgalom adriai hangsúlya erősödött, ma 70–75 százalékos a részarányuk. Nálunk örömteli esemény, hogy mindhárom kikötőből van rendszeres forgalmunk, így Trieszt, Koper és Rijeka is elérhető a terminálunkról. Rijeka évről évre magabiztosan növekszik, egyre nagyobb szerepet kap, noha a vasúti kapcsolata nem javult, de a többi kikötőé sem lett jobb. Az egyre több áru mindenképp kikényszeríti a hajósoknál és a tengeri speditőröknél, hogy alternatív megoldásokat fedezzenek fel. Erre kézenfekvő megoldás a rijekai kikötő, ami távolságban és fuvaridőben is versenyképes Koperrel. Az MCC legnagyobb konténerforgalma a trieszti, amely relációban heti 8–14

vonatpár közlekedik a TO Delta és az RCH közreműködésével. E forgalmat 2017 augusztusában heti 5 vonatpárral kezdtük, így ez mindenképp gyors felfutásnak számít. Ehhez szükség volt egy olyan hajóstársaságra, amely beállt a rendszer mögé, és adja a volumen alapját. A másik sikertényező a jól szervezett vasúti kapcsolat. A kikötő rugalmasan kezeli a vonatot, az alvállalkozó vasutak is nagyon jó munkát végeznek, prioritásként kezelve a vonatot. Kapunk is kritikát emiatt a közúti fuvarozóktól, hiszen a vonatok esetleges késésének csökkentése érdekében, a legjobb szándékunk ellenére sem tudunk minden közúti fuvarozót 20 perc alatt kiszolgálni. Ha egy 40 konténer szállító vonat az igyekezetünknek hála eléri a hajót, azért nem nagy ár, hogy 10–20 közúti fuvarozó várt egy kicsit.

Ezt a megbízók megértik, az ő érdekük is a tervezhető export. A vonatkésések mértéke szerencsére egyre csökken, a vonatok nagyrésze kétórás késésen belül megjön, amiről a vasúti partnerek órákkal korábban, időben értesítenek. Noha kisebb a vasúthálózatunk, mint a konkurens termináloké, a kikötő 8 vágányos rendező-pályaudvara pufferként használható, ahová ki tudjuk vinni a már kész vonatot. Előnyként jelentkezik számunkra a rugalmas, gyors és professzionális munkát ellátó belső vasúti üzem is.

– **Mi lesz a Gubacsi híddal a Dunai-ág felett?**

– Volt rá ígéret, hogy 2020 végére elkészül az új híd, azonban mi még nem érzékeljük az előkészületeit. A MÁV addig is mindent megtesz, amit tud, emelt szintű karbantartást végeznek, amelynek révén 5 km/órás sebességgel, terheléskorlátozásokkal fenntartható a forgalom. Ahányszor elkezdődik egy karbantartási ciklus, mindig felmerülnek közben újabb feladatok, ami nem tűr hosszú halogatást. A karbantartási ciklusokkal kapcsolatban pozitívumként meg kell említeni, hogy a MÁV az áruforgalmakat kiszolgáló terminálok igényét messzemenőig figyelembe véve tervezi meg ezen ciklusokat a forgalom legkisebb zavarása érdekében. Csepel adja a magyar vasúti forgalom 8–9 százalékát, a két konténerterminál forgalma legalább 6,5 millió tonna egy évben, e mellett az ArcelorMittal, a MOL, a Ferroport, az Oiltanking és a Dunai Kikötő még további 1 milliót hozzászámol, ami – úgy gondolom – megfelelő érv az új híd építésének felgyorsításához. A Szabadkikötő belső vasúthálózata jó állapotban van, évről évre végrehajtják a karbantartási tervet, egy 2015-ös beruházási csomagban sok út- és vasútpálya megújult. A közeljövőben is várható vasúti infrastruktúra-beruházás, -felújítás.

– **A rekordforgalom nem ösztönöz a konténerterminál bővítésére?**

– Jelenleg 111 ezer négyzetméter tárolóterülettel gazdálkodhatunk. Már lehet olyan forgalom, amit ugyan még le tudnánk kezelni, de jelen pillanatban kockázatos lenne bevállalni, mert a meglévő partnerek bővülési lehetőségét is fenn kell tudnunk tartani. Növekedési határon vagyunk, ezért többféle lehetőséget elemzünk. Két, egymást ki nem záró lehetőségünk van: a meglévő

## DIGITALIZÁCIÓ ÉS VAGYONBIZTONSÁG

A karakterfelismerés (OCR) új távlatokat nyithat meg a termináli technológiában, mivel az érkező (és távozó) konténerek automatikusan azonosítható lesznek már a vasúti vagy közúti kapuban. Fontos, hogy amint megérkezik a vonat, azonnal elkezdhesék átvenni és lerakodni. Ha egységnyi idő alatt több konténer és vonat szolgálható ki, akkor nő a produktivitás és az eredményesség is. A terminálok állandó költségei magasak, így az egységre vetített önköltség az, ami érdemben csökkenthető. Az OCR-kapu nagyon drága, de EU-s támogatással már egy közepes méretű terminálnak is megéri. Ez a technológia most érte el azt a szintet, hogy ipari környezetben is 97–98 százalék pontosságú felhasználása legyen.

Több kikötő, terminál és vasúti operátor bevonásával az Interreg COMODALCE projekt keretében egységes szabvány szerinti automatikus adatcserét alakítanak ki a konténerek vasúti fuvarozására. Az előzetes adatok birtokában gyorsabb az adminisztráció, hamarabb, ráadásul kevesebb emeléssel adható ki az áru a terminálokon. Ha a konténeradatokat a terminálirányítási rendszer automatikusan be tudja olvasni, akkor a vonatérkezéskor már megkezdődhet a tétellevétel, nem kell a vasúti okmányok kézi feldolgozását kivárni. Jelen pillanatban a terminálok és kikötők kétoldalú megállapodásokat kötnek az adatcserére, amit kiválthat az egységes szabvány, amit szinte mindenki tud kezelni. Ez lehet az alap ahhoz, hogy az intermodális logisztikában közös nyelvet beszéljenek.

A vasúti OCR-kapu ennek a digitális adatláncnak lenne egy fontos eleme, amely az alatta áthaladó konténer számát, matricáit felismeri, és rögzíti a rendszerben, valamint a vasúti kocsikat három oldalról le is fényképezné, így behaladáskor rögtön megállapíthatók lesznek a nagyobb sérülések. A sérült matricákat, illetve a konténer tetején meglévő esetleges gyanús foltokat ráadásul magától is felismerne a rendszer. A tengeri konténerek tetőlemeze könnyen meggyűrődhet a konténermegfogó körmök környékén, ha nagy sebességgel engedik rá a kereket, vagy nem találják el a körmöt; akár ki is lyukadhat.

Mivel az OCR-kapu a záron kívül mindent beolvas, így az előzetesen kapott okmányadatok gépi úton is összevethetők a tényekkel. A záron szereplő számot sajnos a magyar terminálokon nézik meg először alaposan az importforgalom esetén, a kikötők legfeljebb a meglétet ellenőrzik. Sajnos heti rendszerességgel fordulnak elő hamisított zárok, amelyeket korábban felhasznált zárok manipulálásával készítenek el. Ha ilyen van, azonnal szemlézik a konténeret, lehetőleg a címzett vagy megbízottja jelenlétében. Az utóbbi időben többször előfordult, hogy a hamis zárral érkezett konténerekből nem hiányzott semmi. Vajon mi volt bennük, ami miatt érdemes volt a konténeret feltörni?!





területen hatékonyabb rakodási technológiát bevezetni (bakdarus üzem egy pályán, legalább két daruval), és/vagy a terminállal szomszédos területen van 19 ezer négyzetméternyi tárolásra kialakítható terület. Nálunk a gyorsan pörgő tengeri, kínai szárazföldi és az Európán belüli rakott forgalmakon túl vannak konténerbérbeadáshoz kapcsolódó forgalmak is, amelyek élesen elkülönülő kiszolgálást, más forgási sebességet és technológiát igényelnek. Ezek egy része, például az üres konténerek tárolása, külön területen is kezelhető lenne a meglévő eszközökkel, különösebb redundancia felmerülése nélkül, az eddigi kollégákkal és szolgáltatásokkal. Optimista esetben mindkét fejlesztés megvalósulhat, az októberi rekord erre reményt ad, és arra is rámutat, hogy a kapacitásunk észszerű maximumán működünk (azaz még nem akadályozták egymást a kollégák, és még volt rugalmasságot biztosító tartalék egy nagyobb közúti hullám, vasúti késés lekezelésére). Mindkét fejlesztés mellé igyekszünk támogatást is szerezni, ami pozitív irányba viheti a tulajdonosok döntését.

**A Szabadikötő egy trimodális átrakóhely. Vannak vízi forgalmaik?**

– Idén eddig 35 hajójáratot kezelt a terminál, ezzel 6500 TEU-t indítottunk útnak, zömében üres konténereket. Egy hajó közel 200 TEU-t képes szállítani, ami 2–2,5-szerese a vonat kapacitásának. Egy hajót a kizárólag vízi rakodást végző bakdarunk 10–12 óra rak meg – a közúti és vasúti rakodások zavarása nélkül. Idén volt kapacitás, feladat és víz is egyszerre a dunai fuvarozáshoz, de ez a három körülmény sajnos nem szokott tartósan így összeállni. Pe-

dig évi 7–10 ezer TEU bármelyik évben elmehetne hajón Belgrád, Constanta, Pancsova, Baja, Pozsony, Enns, Linz és Regensburg kikötők felé. Regensburg felett már nem férnének el a jelenleg konténerfuvarozást végző hajók, mert túl szélesek, a keskenyebb hajó költségei meg nagyok lennének fajlagosan, a vasúti fuvardíj duplájából érve el Duisburgot.

**– A többi viszonylaton árban, menetidőben legalább versenyképes a hajó?**

– Másfél nap alatt Enns-ben van a hajó, vasúton ez ugyan csak egy nap, de a szerelvénynek 2–3 kört kell mennie ugyanannyi konténer elfuvarozásához – tehát összességében még lassabb is. Költségben a hajózás a vasúti fuvardíj alatt van, Enns-ig és Linz-ig például a kétharmada annak ellenére is, hogy az osztrák szakaszon a vasút állami támogatást kap az intermodális fuvarozásra. Az Al-Duna felé pedig nincs is jelenleg rendes vasúti kapcsolat a Budapest–Belgrád vonal átépítése miatt, Constanta felé meg rengeteg a vasúti szűk keresztmetszet, és még költséges is. Constantába jutni 3 nap is kellhet vonattal, hajóval meg 5 nap lefelé és 6 felfelé (ha korszerű), tehát összességében ez is gyorsabb és olcsóbb vízi úton.

**– Hogyan hathat a forgalmukra, ha megvalósulnak a kormány terminálalapítási tervei?**

– A terminálok esetén adott egy mérethatékonyság, ami kétségessé teszi, hogy legyen megint mindenhol terminál, mint az 1970-es években. Debrecenben már a harmadikat alapozzák csak az elmúlt 15 évben, most épp a BMW-hez kapcsolódóan reménykednek, pedig az Audi, a Mercedes, a

Suzuki és az Opel sem igényel saját terminált. Egy kis placcra nem lehet normális forgalmat szervezni, az irányvonalnak teljes hosszban be kell férnie egy terminálra, a tolatgatás és részekre bontás ma már nem fér bele a költségekbe, vagy nagyon speciális árukat kell ehhez kezelni. A „last mile” (utolsó, tolatással megtehető kilométer) nagyon drága a vasúti áru fuvarozásban, más eszköz és nagyobb létszám kell hozzá, mint a vonali vontatáshoz. Összességében minden terminálnak megvan a hatékony működéshez szükséges minimális mérete, és ehhez a mérethez kapcsolódik egy minimális forgalom, amivel a terminál eredményesen tud működni.

**– Nem terveznek a vasúti operátorok közé lépni?**

– Nekünk kényesen ügyelnünk kell a neutrális piaci szerepünk megtartására a vasúti fuvarozók és operátorok felé. A fő forgalmaink így is az RCH, a GYSEV és a METRANS vontatásával érkeznek, miközben e cégeknek vannak itthon saját termináljai is, ezért mindent megteszünk azért, hogy úgy érezzék, ők nálunk is otthon vannak. Van olyan operátor, amelyik csak pufferként használ minket, más olyan forgalmakat hoz ide, amit máshol nem tud, vagy nem akar megoldani, valaki meg csak velünk dolgozik. Lassan mindhárom budapesti terminál bővítése napirendre kerül, és szerencsére mindegyiknek megvan rá a lehetősége is. Ezzel a növekvő hazai forgalmak jól kezelhetők. A jelenlegi forgalom már most is meghaladja a két régebbi terminál forgalmát. Úgy érzem, piaci egyensúly van a három terminál között, mindegyik jó forgalmi pozícióban van. A korábbi félelmekkel ellentétben bőven elférünk hárman is a piacon.



Főoldal &gt; Vízút &gt; Aktuális hírek &gt; MULTIMODÁLIS SZÁLLÍTMÁNYOZÁS ÖSSZEANGOLTSÁGÁNAK JAVÍTÁSA KÖZÉP-EURÓPÁBAN



## MULTIMODÁLIS SZÁLLÍTMÁNYOZÁS ÖSSZEANGOLTSÁGÁNAK JAVÍTÁSA KÖZÉP-EURÓPÁBAN

A triezsti kikötő és 9 fős partnersége, köztük a Mahart Container Center és a Rádiós Segélyhívó és Infokommunikációs Országos Egyesület 2018. január 23-án támogatási kérelmet nyújtott be a Közép-európai szállítmányozás hatékonyságának javítása érdekében az Interreg CENTRAL EUROPE Program felhívására, melyet a program monitoring bizottsága 1.959.750 Euro, azaz egymillió-kilencszázötvenkilencezer-hétszázötven euro összegű 85%-os intenzitással, vissza nem térítendő támogatásra érdemesnek ítélt. A projekt 2019.04.01-jén vette kezdetét.

A közép-európai szállítmányozási ágazat továbbra is olyan kihívásokkal küzd, melyek akadályozzák annak versenyképességét. Az intézményi keret széttöröttségére a kikötők, az intermodális logisztikai csomópontok és a közintézmények között, valamint az áru fuvarozók és a logisztikai csomópontok közötti elégtelen összehangoltság mind negatívan befolyásolja a multimodális szállítás költségeit, idejét és megbízhatóságát. A közúti szállítás a leggyakrabban használt szállítási mód, amely összeköti az egyes kikötőket a szárazföldi célállomásokkal, ezáltal növelve az üvegházhatású gázok kibocsátását.

A COMODALCE projekt célja az együttműködés és az összehangoltság javítása Közép-Európában a multimodális fuvarozásban érintett felek között az innovatív információs és kommunikációs rendszerek alkalmazásával. A projekt összegyűjti a multimodális szállítási folyamatokat generáló legfontosabb kikötőket és vasúti terminálokat, valamint az üzemeltetőket. A partnerek elemzik a jelenlegi helyzetet és stratégiákat készítenek az összehangolt multimodális szállítmányozás javítása érdekében. A stratégiákat kísérleti tevékenységekben tesztelik, amelyek jelentősen javítják a transznacionális multimodális szállítmányozási ágazat hatékonyságát és versenyképességét azáltal, hogy optimalizálják annak szállítási költségeit, idejét és megbízhatóságát. A stratégia és a kísérleti projektek az átfogó logisztikai lánc javítását, gyakorlati, kézzelfogható és végfelhasználó-orientált eredményeket vált ki.

Program: INTERREG CENTRAL EUROPE Transznacionális Együttműködési Program

Projekt rövid címe/száma: COMODALCE/CE1455

A projekt célja: [Multimodális szállítmányozás összehangoltságának javítása Közép-Európában](#)

A projekt teljes költségvetése: 1.959.750 Euro

A Rádiós Segélyhívó és Infokommunikációs Országos Egyesület költségvetése: 200.300 Euro

A Mahart Container Center költségvetése: 176.200 Euro

A projekt időtartama: 2019.04.01-2022.03.31

Bővebb információ: <https://www.interreg-central.eu/Content.Node/COMODALCE.html>