2017. JÚLIUS–AUGUSZTUS

ÁRA: 1500 FT

KÖZLEKEDÉSVILÁG

Váradi József

SZAKMAI FÓRUM!
A KözlekedésVilág konferencia előadásai

SOROZAT!
Versenyhelyzet-elemzés: Budapest–Kolozsvár

METRÓCSATA!
M3: elfogyott a BKV türelme

Rail Cargo Hungaria
Member of ÖBB

Együtt szállítjuk a sikereket –
határokon átívelő vasútlogisztikai megoldások

www.railcargo.hu

Kedves Olvasó!

A kiadónk szervezte KözlekedésVilág konferencia – a résztvevők visszajelzése alapján – kiemelkedett a konferenciaszezon hasonló tematikájú rendezvényei közül, mivel az alternatív hajtások témakörét a felhasználók tapasztalatai tükrében vizsgálta, egy igen emlékezetes kerekasztal-beszélgetésen, melyen a Volán-utód közlekedési központok három vezérigazgatója és egy vezérigazgató-helyettese mellett a BKV vezérigazgató-helyettese vett részt. Ebből világosan kiderült, hogy az alternatív hajtások terjedése kizárólag állami támogatással történhet, ha a tankolási lehetőség kialakítását és a dízelüzemhez képest drágább járműbeszerzést az állam vagy az Európai Unió támogatása lefedi. Ez esetben is főképp CNG-járművekben gondolkodnak az ellátásra kötelezettek, a kedvezményezettként többnyire megjelölt önkormányzatok – melyek a buszok üzemeltetését, karbantartását bízzák a hagyományos szolgáltatókra.

Abban egyetértés látszik, hogy a helyközi forgalomban még sokáig a dízelüzem dominál majd, aminek a bekerülési költségek mellett üzemeltetési okai is vannak (például a nagy arányban külső helyszíneken éjszakázó és ott tölthetetlen, tankolhatatlan járművek). A helyi és elővárosi forgalomban az elektromos üzem lehet a jövő, melynek fajlagos költségei évről évre jelentősen javulnak, részben az egyre nagyobb szériák okán, részben az akkumulátorok növekvő teljesítménye miatt. Ha lenne bekerülési költség, többletét az állam magára vállalná a dízelüzemhez képest, ahogy azt Németország teszi a jövő évtől. A közösségi közlekedést a legtöbb városban néhány év alatt teljesen elektromossá lehetne tenni – a buszok pedig a kínai beruházók komáromi gyárában is készülhetnek.

Homolya Róbert, az NFM közlekedéspolitikáért felelős államtitkára és Nikoletti Antal, az NGM nemzetközi gazdasági kapcsolatokért és fenntartható gazdaságfejlesztésért felelős helyettes államtitkára

Szedlmajer László, a BKV autóbusz- és trolibusz-üzemeltetési vezérigazgató-helyettese és Várszegi Gyula, a Magyar Közlekedési Szövetség elnöke

A kormányzati előadásokban jól látszott, hogy van nemzeti mozgástér a járműipari innovációkra, úgy a buszok, mint a vasúti járművek esetén cél a hazai gyártás felfuttatása – erre komolyan áldoznak már az idei évtől.

Nagy érdeklődést váltott ki a STADLER magyarországi leányvállalata ügyvezetőjének vonatvillamosos előadása, amiből kihallható volt, hogy a 8 darab (háromrészes) szerelvény beszerzése elől elhárult minden jogi akadály, azokat az állam az IKOP-források terhére megvásárolja. (A hírek szerint az ehhez kapcsolódó infrastruktúra-beruházások viszont kikerülnek az IKOP-ból, és nemzeti forrásból, „újragondolt" műszaki tartalommal valósulnak meg.)

Jelentős hatása lehet a nemzetközi és később a nemzeti autóbuszos piacra a 10. születésnapját ünneplő Orangeways-nek. A társaság az elmúlt „zivataros évek" tanulságait levonva teljes egészében saját tulajdonú járművekkel és saját alkalmazású személyzettel bővíti nemzetközi hálózatát, melyben jelenleg 8 ország 11 városa érhető el, ezzel jelentős konkurenciát teremtve a nyugati fapados buszos cégek mellett a vasútnak és a légi közlekedésnek is.

A konferencián elhangzott előadások szerkesztett változatát e lapszámunk 10–18. oldalain közöljük, a szakmai kerekasztal-beszélgetésről készített beszámolót pedig a 20–21. oldalon olvashatják.

KÖZLEKEDÉSVILÁG
I. évfolyam, 6–7. szám

Alapító, lapigazgató: Andó Gergely ● Szerkesztő: Dékány Zsolt ● Értékesítési tanácsadó: Bándy Zsolt ● Értékesítési menedzser, hirdetésfelvétel és előfizetés: Zámbó Brigitta ● Kiadja: CARGO Közlekedési Kft. Alapító, felelős kiadó: Machos Ferenc ügyvezető igazgató ● 1137 Budapest, Újpesti rakpart 7. Telefon: 237-0243 ● Web: www.kozlekedesvilag.hu ● E-mail: info@kozlekedesvilag.hu ● Online divízióvezető: Báthy Péter ● Nyomdai előkészítés: Sprint Kiadó Kft. ● Nyomás: Prime Rate Kft. Felelős vezető: dr. Tomcsányi Péter ügyvezető igazgató ● HU ISSN 2559-835X

A KözlekedésVilág MTI HÍRFELHASZNÁLÓ

Sajtófigyelőnk: IMEDIA

A CARGO Közlekedési Kft. dokumentumkezelési, hitelesítési és papírmentesítési szolgáltatását a GREEN ARCHIVE rendszer biztosítja. DO-Q-MENT GREEN ARCHIVE

Vonattal a tengerre – de lassúak a járatok

A túlzsúfolt autópályák elkerülése céljából Vonattal a tengerre címmel hirdetett akciót a horvát vasúttársaság (HZ). A személygépkocsis utazás árának töredékébe kerül ugyan a vonatjegy az Adriai-tengerre, de egy ilyen út akár egy napig is eltarthat.

Varasdról (Varazdin) Splitbe vonattal négyszer annyit utazunk, mint autóval

A legrosszabbul azok járnak, akik a kelet-horvátországi Eszékről akarnak az Adriai-tenger mentén fekvő Sibenikbe utazni. A mindössze 620 kilométer távolság autóval öt óra alatt megtehető, ha valaki mégis a horvát vasúttársaság mellett dönt, és vonattal utazik át az országon, három átszállással 25 óráig tart az út. (Egy profi kerékpározó 16 óra alatt teszi meg ugyanezt a távolságot.) A Varasd (Varazdin)–Split viszonylat vonattal 16 óra 22 perc, autóval 4 és fél óra. Zágráb és Split között vonattal 6–9 órát zötykölődhetünk, attól függően, hogy személy- vagy gyorsvonatot választunk, ehhez képest az autóban töltött 3 óra 45 perc felér egy „álomutazással". A horvátországi vasúti közlekedés tehát semmiképpen nem nevezhető versenyképesnek a közúttal – akár egyéni, akár autóbuszos közlekedéssel vetjük össze –, amit tovább tetéz, hogy például olyan nemzetközileg is közismert üdülőváros, mint Dubrovnik nem érhető el vonattal. Aki ennek ellenére közösségi közlekedési eszközön szeretné elérni az Adria gyöngyszemét, annak Splitben autóbuszra vagy kompra kell szállnia, és úgy folytathatja útját a célállomás felé.

Az elmúlt másfél évtizedben Horvátországban a közúti közlekedést fejlesztették a leggyorsabb ütemben, míg a többi ágazatot, a vasúti, légi és vízi közlekedést elhanyagolták (lásd a hiányzó dubrovniki vasúti összeköttetést). Emiatt a horvát állampolgárok mindössze 12 százaléka használja a közösségi közlekedési eszközöket.

Az egymillió lakosra jutó autópályahossz alapján Horvátország a negyedik helyen áll az Európai Unióban, összesen közel 1330 kilométer sztráda épült az országban, ugyanakkor az EU-ban az itteni autópályák az egyik legdrágábbak. Az idei áprilisi 5 százalékos növekedés után újabb 10 százalékkal drágultak a horvát autópályadíjak, ám a nyári tarifát csak a turisztikai főszezonban, július 1. és szeptember 30. között kell fizetni. Az intézkedés hátterében az áll, hogy a horvát kormány március közepén a Világbank „nyomására" elfogadta a veszteséges autópálya-kezelő vállalatok átszervezésére és pénzügyi konszolidációjára irányuló reformtervezetet, amely az autópályadíjak növekedését vonta maga után. A közlekedést tovább nehezíti, hogy fizetőkapus rendszer működik az országban, ami miatt a turistaszezonban, váltónapokon, több kilométeres sorok is feltorlódnak az autópályán.

ELHANYAGOLT KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

A horvát kormány azt tervezi, hogy 2030-ig megújítja a közösségi közlekedést, ami várhatóan csökkenti majd a személygépkocsi-forgalmat. Az egy főre jutó gépkocsik száma alapján Horvátország az élen jár az unióban, ennek oka azonban részben az, hogy rosszul szervezett a tömegközlekedés az országban. A horvát fővárosban például nincs metróhálózat, ezért villamossal eljutni a város egyik feléről a másikra több óráig is eltarthat. Ráadásul igen elavult a járműpark: a horvát hajók és komphajók átlagéletkora 46,2 év, a vonatoké 30, és már biztos, hogy a mozdonyok 70 százalékát 10 éven belül le kell cserélni, mert használhatatlanná válnak. A villamosok átlagosan 30 évesek, az autóbuszok és a repülőgépek terén azonban jobb a helyzet: a buszok átlagéletkora 10,6 év, a repülőké 12,8 év.

Száz mozdonyt vásárol az egyiptomi vasúttársaság

Több mint félmilliárd dollár értékű megállapodást kötött az egyiptomi vasúttársaság és a General Electric (GE) amerikai multinacionális vállalat közlekedéstechnikai üzletága, a GE Transportation.

Az egyiptomi fél 100 darab, 12 hengeres motorral készült mozdonyt vásárol 575 millió dollárért, melyek vontatási teljesítménye 3200 lóerő. (Az Egyesült Államokban használt mozdonyokat 4600 lóerős motor hajtja.) Az Evolution szériába tartozó mozdonyokat teher- és személyszállító szerelvények vontatására is lehet használni. A megállapodás pontos részleteinek kidolgozása még hátravan, de abban már dűlőre jutottak a felek, hogy a chicagói székhelyű GE Transportation 15 éven keresztül alkatrészeket szállít és technikai támogatást nyújt az egyiptomi vasúttársaság új és régebbi mozdonyainak szervizeléséhez. Emellett gondoskodik 275 mérnök és más alkalmazott gyakorlati képzéséről is.

A GE Transportion a pennsylvaniai Erie városban lévő üzemében gyárt mozdonyokat. Az azonban nem biztos, hogy az egyiptomi megrendelést itt teljesíti teljes egészében, ugyanis egyre általánosabb jelenség, hogy a külföldi vevők ragaszkodnak ahhoz, hogy a gyártási folyamat bizonyos részét a célországban hajtsák végre. Ez történt például India esetében: az indiai vasúttársaság 2015-ben 1000 mozdonyt rendelt 2,5 milliárd dollár értékben, de az első 100-at később összeszerelhető alkatrészek formájában vásárolta meg, a többi 900 mozdonyt pedig a kelet-indiai Bihár államban épülő gyárban készítik majd el.

Az Evolution mozdonyokat teher- és személyszállító szerelvények vontatására is lehet használni.

2018 nyarától ilyen Vectron mozdonyok szelik át a Rajna-Alpok folyosót

Siemens: svájci és amerikai megrendelés

A Hupac svájci intermodális közlekedési vállalat 8 Vectron MS többáramnemű mozdonyt rendelt a Siemenstől. A gyár az USA-beli Phoenixből is kapott megrendelést, 11 darab S70 típusú helyi érdekű vasúti jármű szállítására.

A 6,4 MW maximális teljesítményű, 160 km/h végsebességre képes Vectronokat Németországban, a Siemens München-Allach-i üzemében építik, és a nemzeti vonatbefolyásoló rendszer mellett az Egységes Európai Vonatbefolyásoló Rendszerrel (ETCS) is felszerelik. Az új mozdonyokkal a Hupac és partnerei a közép-európai központokból – így a rotterdami logisztikai központból – a Hollandiát, Németországot, Ausztriát és Svájcot összekötő Rajna-Alpok vasúti folyosón (DACHINL) keresztül a földközi-tengeri térségbe is kiterjesztik vasúti szolgáltatásaikat. A mozdonyok segítségével a Hupac-kal együttműködő közlekedési partnerek az új Gotthard Base alagúton át összekapcsolhatják szolgáltatásaikkal az Alpok északi és déli részének gazdasági régióit. A Vectronok szállítása 2018 nyár elején kezdődik.

„A Vectron mozdony beruházás révén hatékonyan tudjuk kiszolgálni integrált nemzetközi vontatási szolgáltatással a Rajna-Alpok folyosót" – mondta *Bernard Kunz,* a Hupac AG. ügyvezető igazgatója.

Eközben a Siemens 11 új S70 típusú helyi érdekű (könnyű) vasúti járművet gyárt a Valley Metro Rail közlekedési vállalat számára. A járművek az USA Arizona államában, Phoenix városában fognak üzemelni. A megrendelés maximum 67 további járműre vonatkozó opciót is tartalmaz. Az új közlekedési eszközöket nagyobb belső tér, energiahatékony LED világítás és nagyteljesítményű légkondicionáló rendszer jellemzi. A kocsikat Kaliforniában, a Siemens Sacramentóban létesített gyártelepén építik. Phoenix a tizennyolcadik észak-amerikai város, amely a Siemens helyi érdekű vasúti járműveit veszi igénybe.

Sandra Gott-Karlbauer, a Siemens városi közlekedési üzletágának igazgatója szerint a korszerű közlekedési eszközeik kényelmes és biztonságos utazást biztosítanak az utasoknak. A társaság gyors vonalhálózatai világszerte megbízható, speciális igényekre szabott közlekedési megoldásokat kínálnak a városok számára.

Tovább tart az Airbus és a Boeing versenyfutása

Új géptípusokat jelentett be a két legnagyobb, kereskedelmi repülőgépeket gyártó társaság, a toulouse-i Airbus és a seattle-i Boeing a Párizsi Légi Szalonon.

Az Airbus felfrissíti és hatékonyabbá teszi a világ legnagyobb utasszállító repülőgépét, az A380-ast. Az A380 plus névre keresztelt típus új, úgynevezett kettős tollazatú szárnyvégeket kap, amellyel csökkenthető a légellenállás és így a fogyasztás is, valamint kisebb módosításokat hajtanak végre a szárnyon. Az Airbus megnövelte a típus kapacitását is, 80 utassal többet tudnak szállítani az új gépek, melyek továbbra is 8200 tengeri mérföldet (15 ezer kilométert) képesek megtenni.

Az Airbus ellenfele, az amerikai Boeing is jelentett be új típust. Hosszas tervezés után Párizsban hozták nyilvánosságra, hogy elkészítik legsikeresebb modelljük, a keskenytörzsű 737-es leghosszabb, 10-es változatát is. A 10-es variáns 1,6 méterrel lesz hosszabb a 9-esnél, és 10 utassal többet, 230-at tud majd a fedélzetére venni, üzemeltetése pedig 5 százalékkal lehet gazdaságosabb a 9-eshez viszonyítva.

Stadler: rekordnagyságú rendelésállomány 2016-ban

Sikeres évet tudhat maga mögött a Stadler, az egy évvel korábbi összeget megduplázva rekordnagyságú, csoportszinten összesen 4,9 milliárd svájci frank (mintegy 1400 milliárd forint) megrendelésállománnyal zárta 2016-ot. A továbbra is rendkívül erős svájci frank ellenére a cégcsoport konszolidált árbevétele 2,1 milliárd svájci frankra emelkedett. A Stadler magyarországi leányvállalatai is jelentős mértékben, mintegy 20 százalékkal növekedtek a korábbi évhez képest, a három vállalat összesített árbevétele 25 milliárd forintot tett ki.

A rekord-rendelésállománynak része a GYSEV által megrendelt 10 darab harmadik generációs FLIRT motorvonat is, amelyről tavaly szeptemberben írt alá szerződést a vasúttársaság és a Stadler. 2016-ban a vállalatcsoport több mint 400 járművet szállított le a megrendelőinek, amely átlagosan több mint egy jármű elkészülését jelenti minden egyes nap. A járművek iránti magas érdeklődés mellett a Stadler szerviz üzletága is jelentősen növekedett. Az Egyesült Királyságban, Hollandiában és Németországban aláírt karbantartási szerződések mellett a Stadler Magyarországon a MÁV-START Zrt.-vel kötött megállapodást 42 FLIRT vonat karbantartásának támogatására.

A svájci frank és az euró árfolyamplafonjának eltörlését követő 2015-ös „franksokk" érzékenyen érintette a Stadlert. A vállalatcsoport mintegy 7000 munkavállalójából 3000 ugyanis a magasabb bérszínvonalú országokban található, az export aránya meghaladja az 50 százalékot, a konszolidáció viszont svájci frankban történik. A negatív hatások 2015-ben az árbevétel csökkenését okozták, amelynek ellensúlyozására a Stadler új piacokra történő belépéssel, illetve új termékek bevezetésével válaszolt. A stratégia sikeres volt, ugyanis míg a gazdasági környezet érdemben nem változott, a Stadler 2016-ban újra erősödni tudott: 2015-ös állományát megduplázva, összesen 4,9 milliárd svájci frank értékben kapott megrendelést, míg az árbevétel kismértékben emelkedve az elmúlt évek átlagához igazodva 2,1 milliárd svájci frankot ért el. A három hazai leányvállalat összesített árbevétele a 2015-ös 21 milliárd forintról 25 milliárdra nőtt. A Stadler vállalatcsalád az elmúlt évben két új taggal is bővült, Chemnitzben a németországi tevékenységet támogató mérnökirodát, míg Lengyelországban a Solaris Bus & Coach vállalattal közösen Solaris Tram néven egy vegyesvállalatot hozott létre a cégcsoport.

2016-ban a vállalatcsoport több mint 400 járművet adott át a megrendelőinek, átlagosan több mint egy járművet minden egyes nap.

Új vezető a VISZ élén

A nemzeti fejlesztési miniszter javaslatára a miniszterelnök 2017. május 15-ei hatállyal, 5 éves időtartamra *Veréb Tamást* nevezte ki a Vasúti Igazgatási Szerv vezetőjévé.

Őszre megépül az első hazai LNG töltőállomás

Megkezdődött az első cseppfolyósított gáz (LNG) töltésére alkalmas állomás építése az M0-ás autópályán, a szeptemberben véget érő beruházással Magyarország bekapcsolódik a transzeurópai közlekedési hálózat gáztöltőinek folyosójába.

A gáztöltő-infrastruktúra kiépítését célzó PAN-LNG projekt keretében további 4 gáztöltő állomást építenek Magyarországon. A sűrített és cseppfolyósított gáz töltésére is alkalmas berendezések telepítése 1,2 millió euróba kerül, a beruházás 85 százalékát uniós forrásból fedezik. A projekt koordinátora, a Magyar Gázüzemű Közlekedés Klaszter Egyesület (MGKKE) arra számít, hogy a régióban néhány éven belül több tucat új gáztöltő épülhet az LNG üzemű teherautók töltésére. A gázolajat kiváltó gáz hajtóanyag rákkeltő anyagoktól mentesíti a közlekedést, a kőolajalapú üzemanyagoknál kevesebb szén-dioxidot bocsát ki, ráadásul a földgáz megújuló vagy szintetikus eredetű metánnal is helyettesíthető. A cseppfolyósított földgáz térfogata is kicsi – az eredeti gáznak mindössze néhány százaléka –, így nagy távolságokra is gazdaságosan szállítható, egy tankolással 1500 kilométeres hatótávolságot is lehetővé tesz.

Csaknem 30 millió euró támogatást kapnak az MGKKE és a kormány támogatásával benyújtott közlekedésfejlesztési projektek az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) keretéből, a forrásokból gáztöltőállomások épülnek. A 2014–2020 közötti támogatási időszakban a közlekedési infrastruktúra fejlesztésére 22 milliárd euró jut, ebből az első két évben 300 millió euró támogatást kaptak az új technológiák pályázatai: a pénz több mint 60 százaléka a gázalapú közlekedést, közel 20 százaléka pedig az elektromos töltőpontok kiépítését szolgálja. A támogatás csaknem harmadából a közúti közlekedők számára épülnek gáztöltők, de jelentős a tengeri és a belföldi hajózás részesedése is.

A 2014–2020 közötti támogatási időszakban a közlekedési infrastruktúra fejlesztésére 22 milliárd euró jut.

Folyamatosan fejlesztik az úthálózatot

Néhány nap leforgása alatt letették az M4-es autópálya Berettyóújfalu–Nagykereki országhatár közötti szakaszának, illetve az M25-ös autóútnak az alapkövét. Folytatódik a hazai közlekedési infrastruktúra bővítése, e két beruházás összesen több mint 119 milliárd forintot emészt majd föl.

Az M4-es autópálya Berettyóújfalu–Nagykereki (román országhatár) közötti szakaszának építése során elsőként a 2,95 km-es 2x2 sávos autópálya épül ki Nagykerekiig, leálló sávval, középen elválasztó sávval. Három új híd is elkészül a Kék-Kálló főcsatorna felett, valamint egy mérnökségi telep és egy autópályarendőrség Berettyóújfalu mellett. A beruházás nettó 15 milliárd forintba kerül, és várhatóan 2019. első negyedévében készül el. A tervek szerint egy évvel később adják át a 47-es főúttól az országhatárig terjedő második szakaszt, 26,5 kilométernyi hosszban, 2x2 sávon, leálló sávval, 20 híd – melyek közül kiemelendő a Berettyó folyó és a Dusnok patak fölötti pályahíd – megépítésével. A 83 milliárd forintra rúgó kivitelezés egy komplex pihenővé alakítható határátkelőhelyet is magába foglal Nagykerekinél.

A kormány közlekedésfejlesztési tervének megfelelően – mely valamennyi megyeszékhelyet bekapcsolja a gyorsforgalmi úthálózatba – a közelmúltban letették az M25-ös autóút alapkövét is. A nettó 21 milliárd forintot meghaladó beruházás közvetlen gyorsforgalmiút-kapcsolatot teremt a főváros, valamint Eger és térsége között. Az autóút megépülésével negyedórával hamarabb lehet majd elérni Budapestről Heves megye székhelyét. A tervek szerint 2018 őszéig elkészül az M25-ös közel 4 kilométeres északi üteme, a 252-es számú főút rekonstrukciója, valamint a 2502-es számú út andornaktályai elkerülőjén a meglévő szakasz felújítása és további 3 kilométer új nyomvonal kialakítása. Az összesen nettó 21 milliárd forintot meghaladó költségvetésű beruházás során 6 szervizút, 1-1 aluljáró és különszintű csomópont, 2-2 új híd és körforgalmú csomópont épül. A projekt harmadik üteme az autóút déli, 15 kilométeres szakasza várhatóan 2018 elején indulhat és 2020 közepére készülhet el.

A kormány közlekedésfejlesztési terve valamennyi megyeszékhelyet bekapcsolja a gyorsforgalmi úthálózatba.

Közvetlen járat a Deákról Ferihegyre

A BKK 100E jelzésű új járatával immár átszállás nélkül érhető el a belvárosból a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér.

A 100E járatszámú autóbusz 2017. július 8-ától a Deák Ferenc tér és a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér között 30 percenként közlekedik a hét minden napján. A busz a belvárosból hajnal 4 órától indul a repülőgépek közlekedéséhez igazodva, így az utasok már az első repülőjáratok eléréséhez igénybe vehetik az új szolgáltatást. A Budapestre érkező repülőjáratok utasai a repülőtérről utoljára az éjjel fél 1-kor induló 100E autóbusszal még könnyen elérik a belvárost. Az autóbusz a repülőtér felé csak a Kálvin téren áll meg, illetve kora reggel az első két járat az Astoria M megállóhelyen is. A repülőtér felől a belváros felé közlekedő autóbuszról a Kálvin téren és az Astoriánál is le lehet szállni. A vonalon a VT-Arriva Kft. által üzemeltetett Mercedes Conecto G típusú autóbuszok közlekednek, melyekre külön repülőtéri vonaljegyet kell váltani, amelynek ára 900 forint.

A 100E jelzésű buszra 900 forintos vonaljeggyel lehet felszállni

Fotó: BKK

Közvetlen légijárat Budapestről az USA-ba

Jövő májustól heti hat közvetlen járatot indít Budapestről New Yorkba és Chicagóba a lengyel LOT légitársaság, ezzel hatéves szünet után ismét lesz közvetlen légi összeköttetés az Egyesült Államok és Magyarország között.

A LOT mindkét városba az amerikai Boeing 787-es Dreamlinerrel teljesíti a járatokat. A 787-esen összesen 252-en utazhatnak, 18-an business class ülőhelyen, 21-en prémium turista osztályon, 213-an pedig hagyományos turista osztályon. A Dreamliner beállításával létrejövő magyar-amerikai légi összeköttetésnek nem elhanyagolható gazdasági hatása is lesz, hiszen a Boeing 787-es egyetlen járaton – az utasok mellett – akár 12 tonnányi ún. belly cargót is szállíthat.

2017. július 3-án indult útnak a TAP Portugal idén visszatérő Budapest–Lisszabon járata. A TAP heti hét alkalommal, Airbus A319-essel repüli a 2478 kilométeres távot a két főváros között, mindössze 3,5 óra alatt.

A LOT első, Lengyelországon kívül létrehozott bázisának tehát Budapest ad otthont, amelynek vonzáskörzetében 8 millió ember él (e körbe tartozik Kelet-Ausztria, Szlovákia, Románia erdélyi részei és számos ország a Balkánon), így jelentős piaci igényt elégítenek ki a jövő májusban induló amerikai járatok. Évente 165 ezer ember utazik New Yorkból és Chicagóból Budapestre, akik jelenleg Frankfurton, Párizson, Amszterdamon és Londonon át érkeznek hozzánk. Jövő májustól mindez a múlté…

Elindult a BKK online értékesítési rendszere

A Budapesti Közlekedési Központ 2017. július 13-ától bevezette a közösségi közlekedés igénybevételéhez használható teljes árú és tanuló, félhavi és havi Budapest-bérletek, továbbá a 24, 72 órás és a hetijegyek internetes értékesítését, ami könnyen elérhető, gyors és ügyfélbarát megoldást kínál a fővárosban utazóknak.

Az online felületen történő vásárlás első lépéseként az ügyfél egy személyazonosításra alkalmas hazai vagy nemzetközi okmánnyal (eSzemélyi, vezetői engedély, útlevél, személyazonosító igazolvány, diákigazolvány) regisztrál a webes felületen. A vásárlás hasonló elven működik, mint a jegyértékesítő automatáknál, vagyis az ügyfél maga kiválaszthatja a számára megfelelő terméket, illetve beállíthatja az érvényesség kezdő dátumát, majd a kiválasztott terméket webes felületen kifizeti. Ebben a vásárlási rendszerben csak bankkártyával lehet fizetni.

A megvásárolt utazási jogosultság vizuális megjelenítéséhez egy internetkapcsolattal rendelkező okostelefon segítségével egy webes felületre kell belépni, melyet naponta egyszer az ügyfélnek frissítenie kell. A webes felület csak a vizuális megjelenítést szolgálja, ezért fontos, hogy utazáskor az okostelefon mellett a szolgáltatás megvásárlásakor rögzített, személyazonosításra alkalmas okmány is az ügyfélnél legyen, mivel ellenőrzéskor ez igazolja az utazási jogosultságot. A BKK jegyellenőrei az utasok okmányait és az internetes felületen megjelenő QR kódot kézi készülékkel, online ellenőrzik, így azonnali visszajelzést kapnak arról, ha valaki bliccelni próbál.

Az új értékesítési rendszerben megvásárolt jegyek és bérletek természetesen érvényesek arra az 58 vadonatúj autóbuszra is, amelyek júniustól, illetve júliustól közlekednek Budapest útjain, valamint az augusztusban és szeptemberben forgalomba állítandó további 30 új buszon is használhatók lesznek.

A szolgáltatás elindításáról szóló közleményben a BKK arról tájékoztatott, hogy a szeptemberig tartó bevezetési időszakban a társaság folyamatosan elemzi a rendszer működését, majd azt a tapasztalatok és a felhasználók véleménye alapján továbbfejleszti. Ugyanakkor már néhány nappal a bevezetését követően gondok adódtak az online szolgáltatásokkal – informatikai támadások miatt –, amiket a társaság elhárított. Lapzártakor annyit lehetett tudni, hogy a főpolgármester átfogó vizsgálatot kért az ügyben.

Megújult a balatonfüredi busz- és vasútállomás

Összesen 1,1 milliárd forintból újították fel a balatonfüredi közlekedési csomópontot és környezetét. A fejlesztéssel kibővült, energiatakarékosabb lett és korszerűsödött a vasútállomás és a buszpályaudvar.

A MÁV saját forrásból 700 millió forintot költött a felújításra, az Európai Unió Regionális Fejlesztési Alapjából 350 millió forintot, az állami költségvetésből pedig 58 millió forintot fordítottak a fejlesztésre. A buszpályaudvaron 8 indulási és 2 érkezési megállót a távolsági, két állást pedig a helyi autóbuszok számára alakítottak ki, illetve tíz parkolóhely is létesült. Megújult az épület homlokzata, korszerűbbé váltak az irodák, felújították az álmennyezetet, a burkolatokat, a világítást, az aluljárót és a peronokat, kiépült a videokamerás térfigyelő.

Az átadó ünnepségen elhangzott, hogy további közlekedésfejlesztések várhatók a Balaton északi partján. A hatályos kormányhatározat értelmében 27 milliárd forintból vasútvillamosítást végeznek, közúti beruházásként a 71-es elkerülő utat rácsatlakoztatják az M7-es autópályára, 2 milliárd forintot fordítanak a siófoki, keszthelyi és balatonfüredi közösségi közlekedés korszerűsítésére, míg a balatoni hajózást több mint 10 milliárd forintból fejlesztik.

A buszpályaudvaron 10 állás a távolsági, 2 a helyi autóbuszoké
Fotó: MTI

KONFERENCIANAPTÁR 2017

Duna–Fekete-tenger Csatorna Magyarországi Partnertalálkozója – 2017. szeptember 7.

Tekintettel a csatorna jelentős forgalmára, a Duna–Fekete-tenger hajózható csatornát kezelő részvénytársaság továbbfejleszteni szándékozik a magyarországi marketingtevékenységét és partnereit meghívni egy jelképesen a Dunán szervezett rendezvényre. Ennek során közvetlenül tudja ismertetni a tevékenységét, találkozhat a partnereivel, és új együttműködési lehetőségeket tárhatnak fel közösen.

A Trieszti Kikötő Partnertalálkozója – 2017. szeptember 27.

Az Európa szívében található Trieszti Kikötő nemzetközi csomópontja a közép- és kelet-európai, dinamikusan fejlődő piac földi és tengeri kereskedelmének egyaránt. A kikötő képviselői tisztelettel meghívják jelenlegi és jövőbeli partnereiket, hogy csatlakozzanak hozzájuk egy rövid konferencia erejéig, amelyet egy kötetlen ebéd követ majd. Az eseményen a résztvevőknek alkalma nyílik betekintést nyerni Trieszt jövőbeli terveibe, ezenkívül a rendezvény kiváló lehetőséget kínál arra, hogy a szakma meghatározó személyiségeivel találkozzanak és fontos üzleti kapcsolatokra tegyenek szert.

KözútVilág konferencia – 2017. október 4.

Egy „hagyományos” konferencia helyett e piac szereplőinek olyan eseményt szervezünk, ahol a többféle igény és elvárás áttekintése és azok megoldási lehetősége szakavatott körben kerülhet megvitatásra – a fuvarozók szakmai szervezeteinek és a kormányzat közreműködésével.

A Constantai Kikötő Napja – 2017. október 12.

A Constantai Kikötő 11. alkalommal rendezi meg a Constantai Kikötő Napja Budapesten című konferenciát és üzletember-találkozót. Tekintettel a széles magyar partneri körre, a tonnában mért összforgalom szerint piacvezető pozícióra a társaság – Európa dobogós gabonakikötőjeként – ebben az évben korszerűsít a rendezvény struktúráján.

NavigátorVilág konferencia – 2017. november 8–9.

A logisztikai láncok működtetéséhez elengedhetetlen ismeretek gyorsan változnak, ezek bemutatására vállalkozik ez a kétnapos rendezvény, ahol az árutovábbítás árát és minőségét meghatározó gazdaság- és közlekedéspolitikai piaci környezet is bemutatásra kerül.

RepülésVilág konferencia – 2017. december

A légi közlekedésben dolgozók számára ez egy olyan fórum, ahol versenyképességük javítása érdekében párbeszédet folytathatnak a kormányzati szereplőkkel mind a személyszállítást, mind az árufuvarozást illetően.

CARGO KÖZLEKEDÉSI KFT.

Váradi József, a Wizz Air vezérigazgatója

„Mindig is elkötelezettek voltunk Magyarország iránt”

A Wizz Air továbbra is arra összpontosít, hogy a legjobb ügyfélélményt nyújtó, a legalacsonyabb árakat és költségstruktúrát elérő légitársaság legyen, miközben befektetői számára is biztosítja a pénzügyi eredményeket – mondta lapunknak Váradi József vezérigazgató, aki szerint a következő években a WIZZ Közép- és Kelet-Európa legnagyobb diszkont légitársasága marad.

KÖZLEKEDÉSVILÁG

– Nyilatkozataiban gyakran hangsúlyozza, hogy a Wizz Air Magyarország nemzeti légitársasága. Mire alapozza ezt?

– Először is érdemes megnézni néhány fontos adatot. A Wizz Air Magyarország vezető légitársasága: 2016-ban 3,7 millióan utaztak velünk magyarországi járatainkon, ami több, mint bármelyik légitársaság valaha elért éves teljesítménye. Nekünk van a legtöbb bázisgépünk Magyarországon: a budapesti és a debreceni bázisunkon összesen 12, melyekhez további két új repülőgép érkezik 2018-ban. A miénk a legnagyobb ülőhely-kapacitás és a legnagyobb választékot nyújtó hálózat a magyar piacon: jelenleg 71 járatot kínálunk Budapestről és Debrecenből. Magyarországi járatainkon az utasokat magasan képzett hazai légi személyzet üdvözli, a Wizz Air működése több mint 2800 helyi munkahelyet támogat közvetve. Folytathatnám, de a lényeg, hogy mindig is nagyon erősen elkötelezettek voltunk Magyarország iránt, a stratégiánk és a működésünk egyaránt alátámasztják azt a kijelentést, hogy a WIZZ Magyarország hazai légitársasága.

– Szeptemberben ünnepli a légitársaság a 14. évfordulóját. Milyen „útvonalon” repültek idáig? Hogyan fejlődött a flotta, az alkalmazottak száma, miként változott a bevétel?

– A legelső WIZZ-járat 2004 májusi felszállása óta folyamatos, erős növekedést értünk el a szállított utasok számában. A 2017. március 31-én zárult pénzügyi évben 23,8 millió utast szállítottunk – ez 19 százalékos növekedést jelent az előző évi 20 millióhoz képest. Flottánk, amely a legfiatalabbak közé tartozik Európában, ezzel párhuzamosan növekedett. Ma 84 Airbus A320 és A321 típusú repülőgépünk van, és a flottánk 2020 márciusára 120 gépet fog számlálni. A WIZZ csapata hasonlóképp folyamatosan egyre bővül, ma több mint 3300 magasan képzett szakember dolgozik velünk hajózó személyzetként, irodai és támogató munkatársként.

– Nemrég jelentették be, hogy az Indigo Partners eladja a részvényeit. Miért történt az eladás, és mennyiben módosítja ez a Wizz Air jövőbeli terveit?

– Az Indigo Partners 10,7 millió darab részvényt adott el, ami közel sem teszi ki a teljes csomagját a WIZZ-ben, és továbbra is a legnagyobb részvényes marad a cégben. Az Indigo 2004-ben fektetett be a Wizz Airbe, és ez az első nyílt piaci tranzakciója a 2015 februári tőzsdére lépés óta. A Wizz Air tervei nem változnak, továbbra is arra összpontosítunk, hogy a legjobb ügyfélélményt nyújtó, a legalacsonyabb árakat és költségstruktúrát elérő légitársaság legyünk, miközben befektetőink számára is biztosítjuk a pénzügyi eredményeket.

– Számos útvonalat indítottak az évek során, idén is többet. Ez külső nyomásra, a diszkont piaci verseny miatt történik, vagy tudatos üzleti döntés?

– A Wizz Air folyamatos, dinamikus növekedése az üzleti modellünk és stra-

tégiánk következménye, tehát nem külső nyomásra alakul. Ellenkezőleg, valójában egészen visszafogottak és átgondoltak vagyunk a növekedést tekintve, hosszú távra tervezünk, hogy a várakozásoknak megfelelően tudjuk szállítani a pénzügyi eredményeket is.

– Mik a fő szempontok egy új útvonal indításakor?

– Egy új útvonal indítása mindig összetett kérdés, de a fő összetevők a Wizz Air növekedési stratégiája, az adott útvonal iránti piaci kereslet és az, hogy megfelelően meg tudunk-e állapodni a helyi repülőtérrel és az illetékes hatóságokkal annak érdekében, hogy az ügyfeleink számára a lehető legalacsonyabb viteldíjakat tudjuk kínálni.

– Elképzelhető, hogy a jövőben Sármellék vagy Győr-Pér repülőterekről is indítanak járatokat?

– Nem szoktunk spekulálni jövőbeli járatindításokkal kapcsolatban, Magyarországon a meglévő két bázisunk: Budapest és Debrecen jó teljesítményére és további erős növekedésére fókuszálunk.

– Az elmúlt időszak egyik legnagyobb sikere a Wizz Air számára a balkáni fővárosokba közlekedő 5 közvetlen járat indítása volt idén tavasszal. Mi volt az a plusz, ami miatt a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium a Wizz Airt választotta a járatok üzemeltetésére?

– A nyugat-balkáni útvonalak működtetésére a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium közszolgáltatási kötelezettség előírását rendelte el, és közbeszerzési eljárás eredményeképpen ítélte oda ezek üzemeltetését. A tenderkiírást, a feltételeket az Európai Unió Hivatalos Lapjában tették közzé, és a tender megnyerésével a Wizz Air bizonyította, hogy képes megfelelni ezeknek a követelményeknek. Mindezen túl nem tisztem a minisztérium nevében nyilatkozni a döntésről. Ugyanakkor azt gondolom, hogy a magyar légi közlekedésben első alkalommal előírt közszolgáltatási kötelezettség keretében üzemelő 5 útvonal stratégiai jelentőségű. Hiszünk abban, hogy ez a precedens értékű példa bővíti az országok közötti gazdasági és üzleti kapcsolatokat, valamint tovább javítja Budapest elérhetőségét.

– Mik a tapasztalatok az új útvonalakon, milyen a kihasználtságuk? Várható-e járatsűrítés?

– Az új nyugat-balkáni útvonalak a várakozásainknak megfelelően teljesítenek. Éppen a közelmúltban jelentettük be, hogy az év második felében a tiranai, podgoricai és szkopjei járatok gyakoriságát akár heti 4 indulással is megnöveljük.

– Jól gondolom, hogy az új útvonalak indulásával komoly előnyre tettek szert a diszkont légitársaságok versenyében?

– Bár ezek az útvonalak stratégiai jelentőségűek, nem gondolom, hogy bármely konkrét járatból adódna versenyelőnyünk. Ami a Wizz Airt megkülönbözteti másoktól, az a szolgáltatásaink kiemelkedő színvonala, a csúcstechnológiát és piacvezető hatékonyságot képviselő flottánktól kezdve a kiváló fedélzeti szolgáltatásokat nyújtó, magasan képzett személyzetünkön át egészen a felhasználóbarát szoftveres megoldásainkig, mint a WIZZ weboldal és mobil alkalmazás.

– Budapestről a Wizz Air kínálja a legtöbb desztinációt, de ez idáig nem volt lehetőség átszállással foglalni a rendszerükben. A diszkont légitársaságok közül többen bevezették ezt az opciót. A Wizz Air is tervez ilyesmit?

– A Wizz Air rendkívül alacsony viteldíjas üzleti modellje a rövidebb távú közvetlen járatok úgynevezett point-to-point

FELSZÁLLÓPÁLYÁN A WIZZ AIR

A 2017. január–májusi adatok alapján huszonhárom százalékos növekedési pályán van a Wizz Air, s 2018. március 31-ig, a pénzügyi évünk végéig ezt minden bizonnyal tartani is tudjuk, jelentette be a cég júniusi budapesti sajtótájékoztatóján Váradi József. A vezérigazgató elmondta azt is, a diszkont légi társaság üzleti modellje időtálló, a piaci körülményektől függetlenül garantálja a kitűzött eredmények elérését, és kiváló háttér a flottabővítés tervezéséhez is.

Jövő márciusban és májusban két Airbus A321-es érkezik a budapesti bázisra

Felszálló Wizz-gép – folyamatosan növekedési pályán a légi társaság

hálózatára épül. Ez a hatékony modell vezetett ahhoz, hogy már 500 járattal kapcsoljuk össze 43 ország 142 célállomását, és ez biztosítja a jó esélyt a jövőbeli fenntartható növekedésre is. Ennek megfelelően a WIZZ azokra a lehetőségekre összpontosít, amelyek ebből az üzleti modellből adódnak, és nem tervez változtatni ezen.

– Tudják-e már, hogy az év második felében milyen útvonalakkal bővül a hálózat, vagy ez szigorúan őrzött üzleti titok? Mik a lehetséges fejlődési irányok?

– 2017-ben eddig 15 új útvonalat indítottunk Budapestről, beleértve az említett 5 nyugat-balkáni útvonalat is, és olyan izgalmas célállomásokra jelentettünk be vagy indítottunk új járatokat, mint Asztana, Szentpétervár, Bordeaux, Frankfurt, Faro, Lamezia Terme és mások. A jövőbeli növekedésről és hálózatbővítésről nem spekulálunk. A Wizz Air elkötelezett működésének kiterjesztése iránt minden piacon, amelyen jelen van, hogy a lehető legjobban kielégítse az ügyfelek alacsony viteldíjak és kiváló fedélzeti élmény iránti igényeit.

– Az utóbbi időben elsősorban 230 üléses Airbus A321ceo repülőgépekkel bővült a Wizz Air flottája, de nemrég egy 186 üléses új A320 is csatlakozott a korábbi, 180 üléses gépekhez. Milyen flottaösszetétellel számol a jövőben?

– Flottánk jelenleg 64 Airbus A320 és 20 Airbus A321 repülőgépből áll. A 110 új hajtómű-technológiával rendelkező Airbus A321neo repülőgépre már meglévő rendelésünkön túl nemrég jelentettük be újabb megállapodásunkat további 10 A321ceo típusú repülőgépre. Európa egyik leggyorsabban növekvő és legjobb profitmutatókkal rendelkező légitársaságaként ezekkel az új, ultrahatékony repülőgépekkel a Wizz Air flottája több mint kétszeresére bővül 2024-ig. Ezáltal a WIZZ megőrzi pozícióját Közép- és Kelet-Európa legnagyobb diszkont légitársaságaként, és egységköltségeink a legalacsonyabbak lesznek a kategóriában.

– Jelenlegi földi kiszolgáló partnerük, az MGH veszteséggel működik évek óta. Várható, hogy földi kiszolgáló partnert vált a Wizz Air?

– A Wizz Air a lehető legmagasabb színvonalú szolgáltatást igyekszik nyújtani ügyfeleinek, és ugyanez a cél vezérel minket földi kiszolgáló partnerünk kiválasztásában. Ennek érdekében nemrégiben pályázatot írtunk ki a Budapest Airporton működő földi kiszolgáló szolgáltatók között. A pályázatot a szolgáltatások és az ár tekintetében legkedvezőbb ajánlatot adó szolgáltató nyerte meg. Minden részt vevő fél titoktartási kötelezettséggel tartozik ebben az üzletben, és a pályázat, valamint a szerződés részletei nem publikusak. A Wizz Air számára elsődleges fontosságú volt és marad is, hogy ügyfeleink zökkenőmentesen élvezhessék a lehető legmagasabb színvonalú szolgáltatásainkat a földön éppen úgy, mint a fedélzeten.

Időtálló üzleti modell

Több mint 500 útvonalon, 43 országban – a diszkont légitársaságok között a legtöbben –, 142 célállomásra közlekednek a Wizz Air járatai, melyeket 84 darab Airbus A320-as és A321-es repülőgéppel teljesít. Jelenleg 28 légi bázist tart fenn a társaság, júliusban nyílt meg Várnában a legújabb. Folyamatosan növekszik a cég, 2016-ban 18 százalékkal emelkedett az utasszám.

Az idei év első 5 hónapja alapján 23 százalékos növekedési pályán vagyunk, s arra számítunk, hogy a pénzügyi évünk végéig, 2018. március 31-ig ezt tartani is fogjuk, közölte Váradi József. ***A vezérigazgató szerint ez a növekedés azt mutatja, hogy függetlenül attól, hogy milyen idők járnak az iparágra, a WIZZ üzleti modellje időtálló, minden körülmények között garantálja a kitűzött eredmények elérését, és a flottabővítés tervezéséhez is kiváló hátteret jelent. A társaság 84 darabos flottája 2019 végére 126-ra emelkedik, tehát a következő két és fél évben minden hónapban átvesznek majd egy gépet, valamikor többet is. A korábbi rendelések alapján 2024-ig összesen 223 repülőgép + 90 opcionálisan lehívható gép érkezik majd a flottába, tehát a fejlődés kapacitás oldalról is teljes mértékben biztosított.***

2 új repülő, 4,8 millió utas

A Magyarországról induló vagy ide érkező utasok egyharmadát a WIZZ szállítja, a társaság ezáltal jelentősen hozzájárul a hazai turizmus fejlődéséhez. Jövő márciusban és májusban két új Airbus A321-es, 230 ülőhelyes repülőt hoznak a budapesti bázisukra, a 232 millió dolláros befektetés 84 közvetlen munkahelyet teremt. Ezzel 14-re növekszik a Wizz Air magyarországi flottája, melyből 13 a budapesti, egy a debreceni bázison teljesít szolgálatot. A flottabővítés 20 százalékkal emeli a cég hazai kapacitását, ami új útvonalak indítását és meglévő népszerű járatok sűrítését teszi lehetővé.

A júniusi sajtótájékoztatón jelentették be a két új útvonalat: 2018 márciusában indul a Wizz Air legújabb járata Budapestről Stavangerbe, amely az idén bemutatkozó Bergen után a második norvégiai célállomás lesz, jövő májusban pedig a francia, német, svájci hármas határnál működő Basel-Mulhouse-Freiburg EuroAirportra, ahova heti öt alkalommal repülnek a gépek a magyar fővárosból. A bővülő kapacitásokkal 5,3 millió ülőhelyet kínálnak majd a hazai piacra, s mivel a járatok töltöttsége 90–91 százalékkos, ez kb. 4,8 millió utast fog jelenteni. (A MALÉV a csúcsévében 3,2 millió utast szállított, tehát jövőre 50 százalékkal lesz nagyobb a WIZZ repülési teljesítménye, összehasonlítva azzal az időszakkal, amikor a MALÉV-nak a legjobban ment). A Wizz Air összesen 71 útvonalon, 30 országba kínál utazási lehetőséget Magyarországról, 65 járat Budapestről, 6 Debrecenből indul.

Járatsűrítések futószalagon

A kormány által kiírt közbeszerzési pályázaton tavasszal elnyert öt nyugat-balkáni járat eddig hetente két alkalommal közlekedett, de látva a keresletet, a társaság vezetése úgy döntött, hogy három útvonalon heti háromra emeli a járatszámot, így Tiranába augusztustól, Podgoricába és Skopjéba novembertől repülnek sűrűbben a Wizz Air gépei.

A jövőre érkező két új Airbusnak köszönhetően több meglévő desztinációban is sűríti járatait a WIZZ, így Milánóba heti 11 helyett napi 2, Rómába és Moszkvába napi 1 helyett heti 11, Barcelonába napi 1 helyett heti 10, Madridba naponta, Bukarestbe heti 4 helyett 5, Szentpétervárra heti 2 helyett 4 alkalommal indul WIZZ-járat.

Összvállalati szinten is, de Magyarországon még inkább lendületben van a társaság, hangoztatta Váradi József. Az elmúlt néhány évben nagyon felerősödött a verseny a hazai piacon, ami egyrészt az utazási kedv növekedésének köszönhető, másrészt annak, hogy Magyarország jelentősen felértékelődött a nemzetközi turisztikai piacon, tette hozzá a Wizz Air vezérigazgatója.

Nikoletti Antal, a Nemzetgazdasági Minisztérium helyettes államtitkára

Stabil gazdasági növekedés, iparfejlesztés, elektromobilitás

Hét évvel ezelőtt nagyon nehéz gazdasági helyzetben volt az ország a 2008-ban kirobbant válságot követően, ezért az elmúlt évek gazdaságpolitikája elsősorban a pénzügyi egyensúly megteremtésére irányult, jelentette ki a KözlekedésVilág konferencia nyitóelőadásában a Nemzetgazdasági Minisztérium nemzetközi gazdasági kapcsolatokért és fenntartható gazdaságfejlesztésért felelős helyettes államtitkára.

Az irány jó, az eredményeket mind a négy fontos makrogazdasági mutató – a GDP-növekedés, a munkanélküliségi ráta, az államháztartás bruttó adóssága és az államháztartás egyenlege – hűen tükrözi, hangsúlyozta *Nikoletti Antal.* Elmondta, tavaly az Európai Unióban átlagosan 1,5 százalékkal nőtt a nemzeti össztermék, Magyarországon ezzel szemben 2 százalékos volt a GDP bővülése. Bár ez elmarad az előző két év növekedési rátájától, de idén – tekintettel az első negyedéves kiváló adatokra – újra akár 4 százalék fölé is emelkedhet, köszönhetően elsősorban az ipari kibocsátás és a belső fogyasztás növekedésének, illetve az építőipar meglódulásának, amit az uniós források hatékonyabb felhasználása generál majd. A munkanélküliség az elmúlt év végén jóval 5 százalék alá esett, idén pedig tovább mérséklődhet, a várakozások szerint 4 százalék közelébe süllyedhet. Az ország GDP-hez mért bruttó adóssága folyamatosan csökken, 2016 végén 73,9 százalék volt, miközben javul az államháztartás egyenlege. Ezek a mutatók és az ország pénzügyi egyensúlya mind arra ösztönzik a kormányt, hogy folytassa a növekedésre fókuszáló gazdaság- és iparpolitikát, kiemelten kezelve a külkereskedelmet, amely valódi sikerágazat, a GDP 80 százalékát adja.

Nemzetközi és hazai felmérésekből egyértelműen látszik, hogy azok az országok képesek látványosabb GDP-növekedést elérni, amelyek az iparra koncentrálnak, közölte a helyettes államtitkár. Annak érdekében, hogy a jelenlegi gazdasági növekedés hosszabb távon is fenntartható legyen, illetve az ipar fokozni tudja hozzájárulását a gazdasági teljesítmény bővüléséhez, a kabinet elfogadta az iparfejlesztési stratégia alapjait megfogalmazó Irinyi Tervet. A globális megatrendek (növekvő népesség, elöregedő társadalom, gyorsuló urbanizáció, digitalizáció, a fejlett és a fejlődő világ közötti gazdaságierő-eltolódás) figyelembevételével a terv nevesíti azokat a kulcsszektorokat, melyek már most is húzóágazatok, és a jövőben is azok lesznek, így a járműipar, a speciális gép- és járműipar, az élelmiszeripar, a zöld gazdaság, az egészségipar+turizmus, az infokom és szolgáltatóközpontok, valamint a védelmi ipar. Az Irinyi Terv fő célkitűzése, hogy az ipar hozzájárulása a GDP-hez a jelenlegi 24 százalékról 30 százalékra növekedjen 2020-ig – az EU-s cél a 17-ről 20 százalékra bővülés –, építve Magyarország magas színvonalú szakképzési rendszerére és a felkészült munkaerőre, a kedvező geopolitikai helyzetre és üzleti környezetre. Nemzetgazdasági szinten elérendő cél az energiahordozó- és nyersanyagigény csökkentése, az exporttermékek feldolgozottsági fokának és a hazai tulajdonú vállalatok exportképességének növelése, vállalati szinten pedig a magyar vállalkozások támogatása a magasabb hozzáadott értékű termékek gyártásában, a nemzetközi cégek beszállítói körének bővítése és a K+F+I hajlandóság javítása.

Magyarország kiemelt szerepet szán az autóiparnak, azon belül az elektromobilitás elterjesztésének. Nikoletti Antal rámutatott, az ezzel kapcsolatos elképzeléseket tartalmazó Jedlik Terv nemzetgazdasági érdeknek nevezi, hogy csatlakozzunk az elektromos közlekedés által generált fejlesztésekhez. A plug in hibrid, a hatótáv növelt elektromos gépjárművek és a tisztán elektromos meghajtású gépjárművek elterjedésével ugyanis jelentős mértékben csökken a gazdaság fosszilis energiahordozó igénye, a közlekedési szektor károsanyag-kibocsátása, a lég- és zajszennyezés, illetve nő az energiabiztonság. A Jedlik Terv végrehajtása során a kormány elkötelezett a közösségi közlekedésben az elektromos járművek beszerzése mellett, ösztönzi a töltőhálózat gyorsuló ütemű kiépítését, a megkülönböztető zöld rendszámmal közlekedő autók használóinak ingyenes parkolási lehetőséget és adókedvezményeket biztosít, továbbá vissza nem térítendő támogatást nyújt az e-autók vásárlásához. Az elektromobilitás területén a jelenleginél átfogóbb szabályozásra van szükség, ennek előkészítése már folyik, és ez év végéig várható az elfogadása, erősítette meg a Nemzetgazdasági Minisztérium helyettes államtitkára.

Homolya Róbert, az NFM közlekedéspolitikáért felelős államtitkára

A közösségi közlekedés zöldítését célzó kormányzati törekvések

A 2016–2022-es időszakban a kormány a közlekedés fejlesztésére eddig soha nem látott forrásokat biztosít. A már futó és tervezett beruházások egyik közös nevezője a zöld gondolat.

Az ezekben az években megépülő 900 kilométer hosszúságú új gyorsforgalmi úthálózat – a meglévő 1500 kilométernyi autópálya mellett – úgy az egyéni, mint a közösségi közlekedés zöldítéséhez is hozzájárul a környezetszennyezés csökkentése révén, állapította meg *Homolya Róbert* a május végén megrendezett KözlekedésVilág konferencián. Tavaly mintegy 600 kilométernyi alacsonyabb rendű út újult meg, az idén kezdődő útfejlesztési program keretében pedig további 1000 kilométer felújítása várható 2018-as befejezéssel. Az úthálózat korszerűsítésére hazai forrásból 100 milliárd forint, az európai uniós Területfejlesztési Operatív Programból 44 milliárd forint áll rendelkezésre.

A közlekedés egyik legenergiaigényesebb területe a vasúti infrastruktúra, a kb. 7400 kilométernyi pályahálózatnak csak a 41 százalékán van lehetőség villamos vontatásra. A már elindított, kivitelezés vagy előkészítés alatt álló projektek közül a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium államtitkára megemlítette a Rákosrendező–Esztergom, a Kelenföld–Százhalombatta, a Mezőzombor–Sátoraljaújhely, a Szabadbattyán–Aszófő, az Aszófő–Tapolca, a Zalaszentiván–Nagykanizsa és a Püspökladány–Biharkeresztes vonalak villamosítását, továbbá 10 vontatási alállomás korszerűsítését. Mint mondta, elsősorban a nagyobb személy-, illetve teherforgalmú szakaszok villamosítása van napirenden, melynek során piaci források bevonását is vizsgálják a teljes villamosítottság elérése érdekében. Szintén a zöld közlekedés megteremtésének irányába hat egy korszerűbb, kényelmesebb és energiafelhasználás szempontjából hatékonyabb vasúti kötöttpályás gördülőállomány beszerzése. Homolya Róbert szerint ezen a területen több évtizedes lemaradást kell behozni, hiszen a MÁV-járművek 81, a GYSEV-flotta 68 százalékának az átlagéletkora meghaladja a 20 évet. A vasúti járműportfólió bővítése mind a MÁV-START, mind a GYSEV vonalain már elkezdődött és nagy ütemben folyik jelenleg is, hamarosan újabb motorvonatok, sőt emeletes motorvonatok, tram-train járművek, IC+ kocsik közlekednek majd a hazai, elsősorban elővárosi vasúthálózaton.

A helyi kötöttpályás közösségi közlekedés színvonalának javítása céljából az elmúlt uniós időszakban 158 millió euró értékben 84 villamos és 23,2 millió euró értékben 49 trolibusz került beszerzésre Budapesten, Debrecenben, Miskolcon és Szegeden. Kaposváron 40 CNG-üzemű új autóbusz állt forgalomba. A járműflotta fejlesztésével fenntarthatóbb, utasbarátabb lesz a városi közösségi közlekedés, jelentette ki az államtitkár. Hozzátette, éppen ezért – a visszavont olimpiai pályázat ellenére – folytatják az ötkarikás játékokkal összefüggésben korábban eltervezett és bejelentett közlekedési beruházások előkészítését – melyekre a források biztosítottak –, például a HÉV teljes infrastruktúrájára vonatkozó felújítási koncepció kidolgozását, amelyet várhatóan már az ősszel benyújtanak a kabinetnek. A HÉV mellett az állami (és önkormányzati) tulajdonban lévő autóbuszpark modernizálása szintén nagy kihívás, ugyanakkor kötelezően elvégzendő feladat, ha a Volán-járművek átlagos életkorára és műszaki állapotára gondolunk. Az eszközállomány 97 százaléka még mindig dízelüzemű, elhanyagolható az alternatív üzemanyaggal hajtott buszok száma. A nemzeti buszstratégia egyik célja a korszerű hajtással rendelkező autóbuszok arányának növelése, az erre irányuló fejlesztéseket központi költségvetési forrásból kívánja támogatni a kormány. A ma reálisnak látszó forgatókönyv szerint 2020-ra 1000 fölé emelkedik az alternatív meghajtással közlekedő buszok száma (750 CNG, 200 elektromos, 50 LNG, 10 hidrogénhajtás), ami a következő évtized végére három és félszeresére (kb. 3400 jármű) nőhet. Ezzel együtt a dízelek egyeduralmát egyelőre lehetetlen megtörni, optimista becslések szerint a mai 97 százalékos arányuk 2030-ra csökkenhet 80 százalék közelébe, vagyis akkorra érheti el az alternatív hajtású buszflotta aránya a 20 százalékot.

Kiemelt kormányzati – ha úgy tetszik, zöld – törekvés az elektromos mobilitás elterjesztése, amihez elengedhetetlen a jelenlegi 110 e-töltőállomás és 25 e-villámtöltő számának megsokszorozása. A közlekedés által kibocsátott káros anyagok csökkentése érdekében szükséges a földgáz töltőpontok számának a bővítése is, 2018 végéig szerte az országban 44 CNG- és egy LNG-töltőállomás kiépítése várható uniós forrásból, az utóbbi a Csepeli Szabadkikötőben hajók számára, ami a környezetbarátabb vízi közlekedés megteremtését szolgálja. A közlekedés zöldítésére irányuló kormányzati szándékok között meg kell említeni továbbá az autonóm járműfejlesztést támogató környezet fejlesztését. Utóbbira kiváló példa a zalaegerszegi kísérleti tanpálya építésének megkezdése, amely tudományos, kutatás-fejlesztési és iparpolitikai szempontból egyaránt előremutató beruházás.

Csiszár Csaba, a BME egyetemi docense

A fenntartható városi közlekedés új rendszerei

A technológiai fejlődés hatására hogyan alakulnak át a közlekedési rendszerek és szolgáltatások? Miként változnak az ügyfélkezelési műveletek, az utazói képességek? Ezekre a kérdésekre kereste a választ előadásában Csiszár Csaba, a BME Közlekedésüzemi és Közlekedésgazdasági Tanszék egyetemi docense.

A Közlekedésüzemi és Közlekedésgazdasági Tanszék kutatási területei a közlekedési rendszer tervezés, gazdaságtan és közlekedési informatika, utóbbin belül az okos városok, a mobilitási igények elemzése, az utazói viselkedés, a parkolási információs rendszerek, az elektromobilitás, az önvezető járművek közlekedési szolgáltatásokba integrálása, valamint a töltőinfrastruktúra-telepítési koncepció kidolgozása. A kutatási motivációt az adja, hogy az infokommunikációs és a jármű-technológia rendkívül gyorsan fejlődik, miközben változik a társadalom, az épített környezet is, ezért a célunk kettős: a technológiai újdonságok szolgáltatásokba való beépítése, illetve a komplex kölcsönhatások, összefüggések feltárása, kezelése, mondta *Csiszár Csaba.* A változásokkal együtt megjelennek olyan kihívások, amiket a közlekedésnek kezelnie kell, mint például a hatékony időfelhasználás, a változó életvitel, az öregedő társadalom, térben és időben átrendeződő tevékenységek, egészség- és környezettudatos életmód. Lényeges kérdés, hogy ezekhez a gyors változásokhoz miként tudnak a felhasználók, az utazók alkalmazkodni.

A kihívásokra egyrészt technológiai, másrészt közlekedésszervezési válaszok adhatók. Az előbbiek közül kiemelhető az energia kérdéskör, a városok jövőbeli működésében ugyanis az egyik meghatározó tényező lesz az energiagazdálkodás, a környezetbarát energiaforrások hatékony felhasználása. A szervezés területén a közlekedésmérnököknek kell eredményeket elérniük, például a megosztott közlekedési módok (car-sharing, ride-sharing, ride-sourcing) nagyobb arányú elterjesztésében, az igényvezérelt közforgalmú közlekedés, az igényekre dinamikusan reagáló, a valós idejű információkat felhasználó szolgáltatások bevezetésében, vagy a közlekedés automatizálásával összefüggő jó megoldások kidolgozásában. Mindezek akkor lehetnek sikeresek, ha rendszerszemléletű, integrált megközelítésben gondolkodunk, hisz maga a közlekedés egy komplex, nyílt, dinamikusan változó rendszer.

A változásokra, kihívásokra innovatív megoldásokat kell találni, ilyen lehet az elektromos meghajtású, automata és autonóm működésű járművekre épített közlekedési szolgáltatások köre. Az innováció a személyszállításban a saját személygépkocsihasználatról a közösségi (megosztott) közlekedési módok irányába történő elmozdulást és a háztól házig szolgáltatás elterjedését jelenti, az árufuvarozásban pedig az utolsó kilométereket sikeresen kezelő, illetve a vonali (platooning) szállítást.

Amellett, hogy továbbra is szükség van a hagyományos közlekedési módokra, eszközökre, ma már nem kérdés az autonóm járművek jövőbeli térhódítása a közforgalmú közlekedésben. Bár ezek az eszközök autonóm módon vesznek részt a forgalmi folyamatokban, de számos kihívás megoldásra vár. Például az üzemirányítás során a karbantartás, a javítás, az energiaellátás kérdése, vagy fontos az utasokkal való kapcsolattartás, azoknak az információs szolgáltatásoknak a kialakítása, melyekkel ki lehet váltani a jelenlegi személyzetet. Alapkérdés, hogy az intelligenciát hová helyezzük, a járművekbe vagy az infrastruktúrába, a jelenlegi kutatások zömében a járművekbe, ezért azok rendkívül drágák. E közlekedési rendszerben számos innovatív elem található, így a smart (okos) megállók, ahol az utazással kapcsolatos szolgáltatások (valós idejű információk, jegyvásárlás) mellett egyéb, a mindennapi tevékenységeket támogató kiegészítő szolgáltatásokat (ATM, wifi, telefontöltő, szelektív hulladékgyűjtés, étel/italautomata) is igénybe lehet venni. További innovatív elem az okosan vezérelt energiaellátó infrastruktúra (smart grid), az okos töltőállomás-hálózat és töltési technológia: a rövid idejű (pantográfos) töltés és a menet közbeni, vezeték nélküli (indukciós) töltés külön erre a célra kijelölt forgalmi sávban.

Mindezen változások hatására átrendeződik az utazóközönség, gyalogosokból és sofőrökből utasok lesznek, akik immár hasznosan tölthetik az utazásra fordított időt. A járművek száma és mérete várhatóan csökken, ugyanígy a szükséges parkolókapacitás és a követési távolság is, ugyanakkor a napi futásidejük, az üresfutás-teljesítményük és a sebességük növekszik, akárcsak az úthálózat áteresztőképessége és a töltési pontok száma. A változások között említésre méltó, hogy a korábbi kínálat alapú (fix útvonal, meghirdetett menetrend) mobilitásszolgáltatási koncepció mellett megjelenik a kereslet alapú, mobil/internet alkalmazáson keresztüli, megosztott, autonóm járművekkel végzett szolgáltatás. Közlekedésbiztonsági szempontból a balesetek számának csökkenése prognosztizálható, ami magával hozza majd a biztosítási szolgáltatások változását, illetve az alternatív és autonóm járművek terjedésével csökken a közlekedés károsanyag-kibocsátása is.

Strang Tamás, a BKK innovációs szakértője

Budapest integrált e-mobilitási koncepciója

A BKK képviselőjeként – Dabóczi Kálmán vezérigazgató távollétében – Strang Tamás innovációs szakértő ismertette átfogóan a városi elektromos közlekedés már megvalósult és közeljövőre tervezett alternatíváit.

A BKK mint felelős mobilitásmenedzser célja az egyes közlekedési módok kereslet/kínálat arányának dinamikus összehangolása hosszú távú stratégiai értékek mentén. Nincs abszolút előnyben részesített közlekedési mód, de az utazási keresletet a fenntartható környezeti elvek, a valós társadalmi igények és a reális gazdasági összköltség mentén kell felelősen befolyásolni, jelentette ki *Strang Tamás.* A BKK innovációs szakértője elmondta: a BKK felel minden közlekedőért az utazók jellemzőitől, az utazás indítékától, céljától és a használt közlekedési módoktól függetlenül.

Budapest már több mint egy évszázaddal ezelőtt is az innováció helyszíne volt, gondoljunk a lóvasútra, a kísérleti jelleggel indított villamosra vagy a földalattira: a kontinensen először Budapesten üzemelt villamos hajtású földalatti vasút. A mai közösségi közlekedés gerincét a XX. században kiépített elektromos üzemű közösségi közlekedési hálózat alkotja, amely alapja lehet a modern, integrált elektromos közlekedési hálózatnak.

Budapest napjainkban is innovatív városnak számít Európában, köszönhetően az elmúlt években megvalósított közlekedési fejlesztéseknek. Jelenleg a közösségi közlekedési hálózat 22 százalékán üzemelnek elektromos járművek (metrók, HÉV-ek, villamosok, trolibuszok és ModuloC68E elektromos buszok), ezek vonalain zajlik az utasforgalom 66 százaléka. A BKK vonzó (kényelmes és környezetbarát) járművekkel, jobb szolgáltatásokkal és hatékony intézményrendszerrel továbbnövelheti ezt a mennyiséget.

A tavaly elkészített fővárosi integrált e-mobilitási koncepció elsősorban jövőképeket sorol különböző szempontok szerint. Ezek közül az előadó a cél- és eszközrendszert emelte ki, amely nem időtávokra, hanem bevezetési, növekedési és elterjedési szakaszokra bontja a fejlődést. Ennek alapján 2050 táján fordulhat meg a fosszilis és a megújuló energiákkal hajtott járművek használati aránya.

A koncepció tartalmazza a közlekedés stratégiai céljait is, azaz a mobilitási igények és döntések társadalmi hasznosság alapú befolyásolását (mobilitásmenedzsment), a közösségi közlekedés ösztönzését, részarányának növelését, valamint a motorizált egyéni közlekedés és az áruszállítás kedvezőtlen hatásainak csökkentését. E célkitűzések eléréséhez szükséges a mobilitási folyamatok befolyásolása, hogy az e-mobilitás terjedésével az egyéni közlekedési utazások száma ne növekedjen. Ennek eszköze lehet a szűk városközpontban elérhető töltőpontok számának korlátozása, a kombinált utazások ösztönzése P+R helyszíneken töltési pontok kialakításával, az elektromos autómegosztó flották ösztönzése, a magántulajdonban lévő járművek számának (vagy a növekedés ütemének) csökkentése. Cél még a személyszállítási (taxi) és (kis)áruszállítási flották elektromos üzem felé elmozdítása dedikált töltőponthálózat kialakításával hivatásforgalmú járművek számára és a bevezetési, növekedési szakaszban működési, üzemeltetési kedvezményekkel az elektromos üzemű járművek számára.

Az e-mobilitás jövője érdekében a hazai kezdeményezések összefogására van szükség, szögezte le a szakember. A tervek között szerepel járműparkbővítés a privát és közösségi szférában is, töltőinfrastruktúra telepítése a meglévő elektromos hálózatokra építve, megújuló energia használatával, továbbá szabályozó-ösztönző rendszer kialakítása XXI. századi eszközökkel: integrált flottakezeléssel, városi logisztikai rendszerrel, járműmegosztó rendszerekkel.

A közelmúltbeli fővárosi járműbeszerzések áttekintésével Strang Tamás bemutatta az e-mobilitás növekedési lehetőségeit, kiemelve az e-BUBI folyamatban lévő fejlesztését, amely magasabb beruházási és üzemeltetési költségekkel számol, és pillanatnyilag még technológiai korlátokkal, nyitott kérdésekkel bír. Emellett a fővárosi önkormányzat – szolgáltatósemleges szabályozószerepében – elkötelezett az elektromos autómegosztás megvalósítása mellett, hiszen egyetlen carsharing jármű akár tíz másikat is kiválthat a városi közlekedés korszerű alternatívájaként. Az ehhez kapcsolódó uniós irányelv szerint 2020-ig több ütemben kötelező kialakítani a töltőinfrastruktúrát.

Vígh Zoltán, a Jedlik Ányos Klaszter közkapcsolati vezetője

A töltőinfrastruktúra szabályozási kérdései

A fényes jövőbe vetett lángoló szemek helyett felhasználói szemmel, a ki nem használt lehetőségek és a problémák felvetésével, illetve megoldások keresésével közelítette az alternatív mobilitás témáját a szakember.

„Bár nagyon népszerű az e-mobilitás, ez mégis csak politikai találmány, egy társadalmi nyomás terméke" – szögezte le bevezetőjében *Vígh Zoltán.* Az alternatív hajtások fő célja a dekarbonizáció, vagyis az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentése. A világpiacon az okoz kedvező megítélést, hogy az e-flották igazán a szabályozásnak köszönhetően gyarapodnak. Ennek következtében a gyártók rendre újabb és újabb e-modellekkel rukkolnak elő – anélkül, hogy az infrastruktúra ezt követné. Ugyanakkor ez a technológiai fejlődés – gyorsasága révén – mondhatni dacol is a meglévő szabályozással, uniós irányelvekkel.

Ami a hazai környezetet illeti, az előadó úgy látja, hogy a Jedlik Ányos Terv stratégia helyett nemzeti e-mobilitási jövőképet vázol. A cselekvési tervei is megjelentek ösztönzők bevezetésével, ami kétségkívül a technológia terjesztésének eszköze szerte Európában, ám problémás is. Az e-mobilitás ugyanis eredendően dekarbonizációs kezdeményezés, nem lehet a célja egyébként is jómódúakat olcsón méregdrága járművekhez juttatni és azokat kedvezményesen is üzemeltetni.

Az e-mobilitás a Jedlik Ányos Klaszter (JÁK) értelmezésében túlmutat az elektromos járműveken és az e-infrastruktúrán, inkább egyfajta ekoszférát határoz meg, ami a XXI. század Ipar 4.0 ipari forradalmának jegyében magába foglalja még többek között a hazai elektromosjármű-gyártást, a mérési rendszereket, az elektromos hálózat biztonsági kérdéseit, energetikai (műszaki, árampiaci) és informatikai vetületeket, a multimodális közlekedési módokat, a mobilitás szolgáltatásként való megjelenését.

A hazai e-mobilitási szektor legnagyobb kihívása, hogy a járművek száma ugyan másfél év alatt a hatszorosára nőtt, a töltőinfrastruktúra bővülése ezt nem követi, ráadásul az elektromos töltőállomások – pontos megfogalmazás híján – pillanatnyilag nem is pontosan regisztráltak. A nemzeti keretterv vállalt prognózisa mindenesetre 2020-ra, alig három éven belül, 2100 megkülönböztetés nélkül elérhető töltőhellyel számol.

Az e-mobilitási jogalkotás első lépése a villamos energiáról szóló 2007. évi LXXXVI. törvény (VET) 2015. évi módosítása volt: az új szabályozás szerint elektromos gépjármű töltése nem minősül az érvényes energetikai szabályozás szerinti villamosenergia-kereskedelmi tevékenységnek, az külön, független engedély birtokában végezhető e-mobilitási szolgáltatásként. Ezt követően az éppen készülő, a JÁK által is véleményezett rendelettervezet – az uniós irányelvvel való harmonizáció érdekében – fogalmakat határoz meg: mi az elektromobilitási szolgáltatás (töltés), a normál és nagyteljesítményű töltőpont, a nyilvános elektromos töltőpont – hozzátéve, hogy ez mindössze csak minden 5. töltést érinti, mert a nagyrészük otthon és éjszaka folyik.

A tervezet kitér még az elektromos meghajtású gépjármű feltöltésének jogviszonyára, és rögzíti az ár meghatározására vonatkozó követelményeket is. Az ugyanis még mindig problémás, hogy mi alapján számláz a szolgáltató. Ha időalapon, az lehet fals, hiszen például Amszterdamban a rácsatlakozási időnek csak 20 százalékát teszi ki a tényleges töltési idő, és még a parkolás mint közben igénybe vett szolgáltatás is nehezen értelmezhető. „Ezek az öszvérmegoldások arra vezethetők vissza, hogy még mindig kísérleti projektekkel állunk szemben" – fogalmazott a közkapcsolati vezető.

Ennek hátterében pedig az áll, hogy az Európai Unió a városi önkormányzatok hatáskörébe utalta e rendszerek telepítését, amely tapasztalatok gyakran kiábrándítóak. Idehaza az országos településrendezési és építési követelményekről szóló 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet (OTÉK) kötelezettségként írja elő például töltőpontok létesítését a bevásárlóközpontok parkolóiban – de vajon ezek teljesen vagy korlátozottan nyilvánosak, kik üzemeltethetik, mely szabályozás alá esnek, és ki fizeti a révészt? A JÁK a műszaki követelmények pontosabb meghatározásával javasolja az OTÉK-előírások módosítását. Hasonló szintű tisztázás Vígh Zoltán véleménye szerint az önkormányzati töltőtelepítési koncepcióra is ráfér, mert jelenleg még nem teljes körűen megoldott a vételezett áram mérése, az OCCP protokoll szerinti kommunikáció, a mobiltelefonos alkalmazáson keresztüli fizetés regisztráció nélkül stb.

Végezetül kiaknázandó lehetőségként említette még a tiszta és energiahatékony járművek használatának előmozdításáról szóló 2009/33/EK irányelv megfelelő implementálását: tenderek esetén az ajánlatkérő szervek az ár mellett vegyék figyelembe a járművek teljes élettartamához kapcsolódó energetikai és környezeti hatásokat!

Nagy Attila, a DKV Debreceni Közlekedési Zrt. vezérigazgatója

Lehetséges megoldások Debrecen elővárosi közlekedésének fejlesztésére

Debrecen lakossága a város fenntartható fejlődési terve alapján 2030-ra elérheti a 250 ezer főt. A dinamikus fejlődéshez minden adottsága megvan, hiszen regionális nemzetközi repülőtérrel rendelkezik, és egyre több iparvállalat települ a városba, egyebek mellett szó van arról, hogy egy autóbuszgyártással foglalkozó cég is megveti lábát a hajdúsági megyeszékhelyen, kezdte előadását a helyi közlekedési társaság vezérigazgatója.

Debrecen mint térségi központ a 100-as nagyvasúti vonal egyik fő állomása, és kisebb vasúti mellékvonalak gyűjtőközpontja. Az elővárosi közlekedésben használható vasúti és helyközi autóbuszjáratok száma napi 208, illetve 839, a helyi járatoké pedig 2700, amiből 1800 a busz-, a többi a villamos- és trolibuszjárat, tehát igen kiterjedt városi, elővárosi közösségi közlekedésről beszélhetünk.

A DKV néhány éve megvizsgálta az átszállásmentes kötöttpályás közlekedést biztosító tram-train rendszer telepítésének lehetőségét, hangoztatta *Nagy Attila.* 2012-ben részletes megvalósíthatósági tanulmány is készült Debrecenben és vonzáskörzetében kötöttpályás elővárosi, gyorsvasúti közlekedési rendszer fejlesztése címmel, amely a vasút szerepének tudatos felértékelését, a ráhordó közlekedés vasútra szervezését tartalmazta, célként kitűzve minden vonalon a 30 perces követési időket. A projekt komoly infrastruktúra-fejlesztéseket generált volna a MÁV hálózatán, a magasabb sebességhez illeszkedő biztosítóberendezési korszerűsítésekkel, a szolgáltatási színvonal emelésével, az intermodalitás megvalósításával, komplex akadálymentesítéssel, megállók és a szerelvénycsatlakozáshoz szükséges peronok kiépítésével. A tram-train rendszer egyedül a 109-es, Debrecen–Hajdúböszörmény–Tiszalök vonalat érintette volna, mivel az utasszám csak ott indokolta az esetleges megvalósítását, de mivel az öt évvel ezelőtti számítások szerint 30–32 milliárd forintba került volna, a beruházás kivitelezését a tanulmány végül is elvetette.

Minden adott, hogy Debrecen mint megyeszékhely közösségi közlekedését egységes rendszerben lehessen megszervezni, akár a jelenlegi háromszolgáltatós (MÁV, ÉMKK Észak-magyarországi Közlekedési Központ, DKV) modell mentén. A lényeg, hogy egy megrendelő írja ki azokat a kapacitásokat, amiket a szolgáltatóknak teljesíteniük kell. Az integrált közlekedésszervezési rendszerben az állam/kormányzat/önkormányzatok feladata a közösségi közlekedés mint közszolgáltatás kereteinek meghatározása, a finanszírozás biztosítása és a közszolgáltatás megrendelése. A közlekedésszervező cég állapítja meg a tarifát, osztja meg a bevételeket, készíti el a menetrendet, biztosítja az utazási információkat, látja el a marketing- és értékesítési feladatokat, míg a szolgáltatók biztosítják a közlekedési és az ahhoz kapcsolódó szolgáltatásokat. Ebben a modellben az átjárhatóság a legfontosabb követelmény, mely menetrendi oldalról is biztosítható, a kapacitáskibocsátásban a szolgáltatási színvonal csökkenése nélkül lehet előrelépni, és egy költséghatékonyabb rendszer üzemelésére nyílik lehetőség. Az utastájékoztatásban, utazástervezésben komplex, egymásra épülő, illetve egymáshoz kapcsolódó megoldásokat kell alkalmazni, ezzel párhuzamosan kialakítva a rugalmas, átjárható tarifaközösségeket, melyek létrejöttének feltétele az e-ticketing rendszerek egész országra történő kiterjesztése. Jelenleg két országos pilot projekt is fut egyszerre – a mobiltelefonos jegyrendszer, valamint az e-személyi igazolvány mint utazási azonosító bevezetése –, ezekben a DKV aktívan közreműködik. Az integrált közlekedésszervezési rendszerben nagyon fontos a finanszírozhatóság biztosítása, aminek alapfeltétele a mérhető, jogosultság alapú kedvezményrendszer és a mérhető, hatékonyság alapú szolgáltatói támogatási rendszer kialakítása.

Debrecenben épül az ország egyik legnagyobb intermodális közlekedési központja térszín alatt elhelyezett helyi és helyközi autóbusz pályaudvarral, a MÁV központi épület megtartásával, a többi épület ütemezett elbontásával, a 4-es főút Petőfi téri szakaszának térszín alatti átvezetésével, a villamos közlekedés térszínen való kiépítésével, fejállomás elrendezésű vágányhálózattal, valamint egységes – DKV-s, ÉMKK-s és MÁV-os jegyek/bérletek vásárlását egyszerre biztosító – jegykiadó automatákkal.

A DKV járműflottájának átlagéletkora 8 év. Nagy Attila elmondta, a társaság nem gondolkodik CNG-buszokban, hanem 2021-től – amennyiben megnyerik a jelenlegi konzorciumi partnerükkel a kiírásra kerülő tendert – minimum 50 elektromos autóbuszt állítanak majd forgalomba, részben pótolva az öregedő trolibuszállományt, amely, ahogy telnek az évek, lassan-lassan „kimegy a divatból”.

Járku Tamás, a NiT Hungary felügyelőbizottságának tagja

Személyszállító magánvállalkozások piaci lehetőségei, perspektívái

Az autóbuszos közszolgáltatói piac egyik szegmense a közszolgáltatási szerződés alapján autóbusszal végzett személyszállítási közszolgáltatás, ahol a szolgáltatások bevételekkel nem fedezett, indokolt költségeit a megrendelő megtéríti, a másik a különjárati szolgáltatás, illetve és a nemzetközi járatok, ahol a költségeket tisztán a szolgáltatásokból származó bevétel fedezi. Az alternatív hajtású autóbuszos beruházások eddig csak ott valósultak meg, ahol a költségeket át lehetett hárítani az államra.

Az országos, elővárosi, regionális közszolgáltatások megrendelője a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, e szegmensben 11 szolgáltatóból 4 magántulajdonú, ami jó arány, ám a magántulajdonú szolgáltatók piaci részaránya nem éri el az 1 százalékot. Ennél valamivel jobb a helyzet a helyi közszolgáltatásoknál, amit az önkormányzatok vagy a közlekedésszervező cégek 100–110 településen rendelnek meg, és bár ennek kétharmadát köztulajdonú társaságok, egyharmadát magánfuvarozók végzik, az utóbbiak piaci részaránya mégis 10 százalék alatt marad. *Járku Tamás,* a Trans Tour '90 Kft. tulajdonosa, a NiT Hungary felügyelőbizottsági tagja szerint ez az a piaci rés, ahova a magánvállalkozások betörhetnek, amihez kiváló hátteret jelent számukra, hogy tartós, akár több évtizedre visszanyúló piaci jelenléttel, innovatív és versenyképes szolgáltatással, kisebb, ezáltal a változásokhoz rugalmasabban alkalmazkodni képes üzemmérettel, megfelelő pénzügyi háttérrel vesznek részt a közszolgáltatási piacon.

A hazai közszolgáltatásban több városban üzemel már alternatív hajtású járműflotta, így Kecskeméten dízel-elektromos hibrid autóbuszok, Miskolcon és Kaposváron CNG-buszok, Budapesten pedig CNG, elektromos és hibrid hajtású autóbuszok közlekednek, miközben más városokban is folyamatban van az alternatív meghajtású buszpark kialakítása. E projektek közös jellemzői, hogy az üzemeltetők kizárólag köztulajdonú közlekedési szolgáltatók, üzemeltetési okokból, hatótáv szempontjából e technológiák létjogosultsága egyelőre csak a helyi és az elővárosi közlekedésben adott. Az alternatív hajtású járművek és a kapcsolódó infrastruktúrák beszerzéséhez szükséges pénz európai uniós vagy hazai támogatásból származik, beruházási költségeik pedig jelentősen magasabbak, mint a hagyományos dízelüzemű járművek esetében. Járku Tamás tapasztalata szerint az arány 1 a 2-höz, tehát egy jó minőségű dízel autóbuszt ma fele annyiért lehet megvásárolni, mint egy elektromos buszt. Mindennek ellenére a magántulajdonú közszolgáltató társaságok készek, hogy bekapcsolódjanak az alternatív hajtású technológiák bevezetésébe, tesztelésébe.

A magánfuvarozók és a köztulajdonú közlekedési vállalatok gazdálkodási sajátosságai nagymértékben eltérnek egymástól, mondta az előadó. A magánüzemeltetők saját forrásból (vagy hitelből) és saját kockázatra indítják/alapítják meg és működtetik a vállalkozást, a beruházásaikra uniós vagy hazai forrású beruházási/fejlesztési támogatást jellemzően nem kapnak, azokat szintén önerőből (vagy hitelből) valósítják meg. A magántulajdonú vállalkozások számára ebben a szektorban is kulcskérdés lenne a közfeladatokhoz és közforrásokhoz történő egyenlő hozzáférés, azért is, mert elfogadják és igazodnak a kormányzat közlekedéspolitikai és egyéb szakpolitikai céljaihoz. Náluk azonban a beruházásokkal kapcsolatos üzleti döntéseket elsősorban a beruházások megtérülése határozza meg, ami a vállalkozás jövedelmezőségével együtt közvetlenül a tulajdonos(ok) magánvagyonát befolyásolja. E kockázatokat a magánfuvarozók hatékony működéssel, felelős beruházási stratégiával, a megrendelő és az utasok számára nyújtott versenyképes és magas szolgáltatási szinttel igyekeznek mérsékelni. Őket nem az érdekli, hogy milyen a hajtáslánc energiaellátása, hanem hogy miként tudják megőrizni a jelenlegi utasszámot.

Járku Tamás szerint az alternatív hajtások elterjedésének ma több korlátja van. Hiányzik a közszolgáltatáshoz kapcsolódó beruházások finanszírozhatóságához a kiszámítható, hosszú távú közszolgáltatási piaci jövőkép, ennek kialakítása során a magántulajdonú vállalkozások bekapcsolódási lehetőségeit tisztázni kell. Az alternatív hajtástechnológiák beruházási költsége jelentősen magasabb, az e célra elérhető uniós/hazai források mértéke – a beruházási igényekhez viszonyítva – korlátozott. Valós megtérülési adatok, tapasztalatok nélkül korlátozottan és drágábban érhető el piaci finanszírozás, pl. hitel. Az alternatív hajtású technológiákhoz szükséges töltőállomás-hálózat hiányos, a meglévő töltőinfrastruktúra jellemzően nem nyílt hozzáférésű, és csak korlátozott mértékben veszi figyelembe az egyes járművek eltérő technológiai sajátosságait.

Kovács Miklós, az Orangeways Group elnök-vezérigazgatója

10 éves az Orangeways – a nemzetközi személyszállítás új modellje

Tíz éve alapította az Orangewayst a korábban idegenforgalmi területen, az autóbuszos üzletágban dolgozó Kovács Miklós, aki a vállalkozását a fapados légitársaságok mintájára hozta létre, az autóbuszos közlekedésben úttörőként kiemelt hangsúlyt helyezve az informatikára.

A magyar tulajdonú cég első számú stratégiai célja az egyedülálló online foglalási rendszer kiépítése volt, amivel komoly konkurenciát teremtett a nemzetközi menetrend szerinti személyszállítási piacon akkor jelen lévő Volánbusz, valamint a romániai személyszállítási vállalkozások számára. Az indulás évében négy autóbusszal és 12 gépkocsivezetővel szolgáltattak, de a megkezdett informatikai fejlesztések ellenére is csak néhány ezres utasszámot sikerült elérniük a piackutatás alapján kiválasztott akkori három, Budapest–Bécs, Budapest–Prága és Budapest–Kolozsvár útvonalon. 2009-ben már nyereségesen működött a cég, meg is nőtt az étvágyunk, és minél gyorsabban, minél nagyobb szeletet szerettünk volna kihasítani az autóbuszos közlekedési tortából, vázolta az akkori elképzeléseket *Kovács Miklós.*

A piac kedvezően reagált az Orangeways indulására, amely gyorsan fejlődési pályára állt. Azonban minden közgazdasági tankönyv szerint egy ekkora volumenű fejlődésnek vannak hátulütői, előbb-utóbb kudarcok is jelentkezhetnek a vállalkozás életében. Ádáz verseny folyt a piacon, megnőtt a fluktuáció, ami minőségromlással járt, a konkurencia előszeretettel próbálta elcsábítani a jól képzett sofőrjeiket. Az alvállalkozók munkáját nehezen tudták ellenőrizni, márpedig sok panaszt kaptak az általuk nyújtott szolgáltatások nem megfelelő színvonala miatt. A gyors növekedés részeként több Orangeways nevű gazdasági társaság alakult, amelyek a rossz tulajdonosi és menedzsmentdöntések miatt idővel eltűntek a piacról.

A kezdeti sikerek, majd kudarcok után tudatosan háttérbe vonultunk, rendeztük a sorainkat, új üzleti modellt dolgoztunk ki, és racionalizáltuk a cég működését. Mára elmondhatjuk, szakmailag és gazdaságilag egyaránt felkészültünk arra, hogy ha 2019. december 31. után valóban lesz piaci liberalizáció, akkor sikeresen tudjunk szerepelni a közbeszerzési pályázatokon, folytatta az elnök-vezérigazgató.

Az új működési modellben egy Orangeways vállalat van, amely a járatokat saját járművekkel és autóbusz-vezetőkkel üzemelteti, jelenleg összesen 12 európai városba. Autóbuszaik átlagéletkora 7 év, mindegyik jármű tehermentes, így kedvezőbb árakat tudnak biztosítani partnereiknek. Nagy hangsúlyt fordítanak a flotta megújítására: 4 új Mercedes, 60 férőhely feletti és 12 új FOTON típusú kínai autóbuszt vásárolnak. Az utóbbiakban kevesebb az ülőhely, de mindent tudnak és lényegesen olcsóbbak, tehát gazdaságosabban üzemeltethetők. Reményeink szerint más megállapodásokat is sikerül kötnünk a kínaiakkal, a FOTON buszokat szeretnénk Európában forgalmazni, illetve egy közös karbantartó szervizközpont létrehozását tervezzük, jelentette be Kovács Miklós.

A szolgáltatási portfólió legfontosabb része az elmúlt tíz évben folyamatosan fejlesztett online foglalási rendszer, illetve a buszokon utaskísérők alkalmazása, akik a menetjegyek ellenőrzésén túl magyarul, angolul és legalább még egy európai nyelven tudják tájékoztatni az utasokat, heti rendszerességgel járnak képzésekre, ahol a munkájuk során felmerülő feladatok, helyzetek megoldását gyakorolják.

A közlekedésbiztonságot minden körülmények között, kompromisszumok nélkül igyekeznek szavatolni, ezért a gépjárművezetőképzésre kiemelten figyelnek. Sofőrjeik több százezer kilométert vezettek már balesetmentesen, de két IRU-okleveles gépkocsivezetőt is foglalkoztatnak, ők egymillió kilométernél is többet ültek a volán mögött anélkül, hogy baleset részesei lettek volna.

A társaság egy Illatos úti, előbb bérleményként használt, majd megvásárolt ingatlanon végzi a tevékenységét, itt kapott helyet mind az irodai, mind a műszaki, javító állomány, amire az elmúlt tíz évben még nem volt példa. Az irodaépület mögötti 3000 négyzetméteres csarnokban márkafüggetlen karbantartó bázist alakítottak ki, ahol bérjavításokkal is foglalkozik az általuk képzett szerelőgárda, akik között több elektromossághoz értő szakember dolgozik. Teljes körű vizsgasort hoztak létre, ezzel is jelezve, hogy nem tűrnek hanyag munkát, ami korábban esetleg előfordult az alvállalkozói üzemeltetésben lévő autóbuszoknál. Újjászervezték az ügyfélszolgálatot, amely 0–24 óráig várja a megkereséseket. A panaszos ügyek utasigényeknek megfelelő kezelése érdekében problémamegoldó kommunikációs tréningeket tartanak a munkatársaiknak.

Bálint Norbert, a Magyar Gázüzemű Közlekedés Klaszter Egyesület főtitkára

A CNG-felhasználás magyarországi tendenciái

Hol tart most a CNG-felhasználás hazánkban, hova juthatunk el, és mivel biztosítható a CNG- és az LNG-technológia további elterjedése? A válaszokat a Magyar Gázüzemű Közlekedés Klaszter Egyesület (MGKKE) főtitkára igyekezett összefoglalni előadásában.

2010 óta a hazai CNG-felhasználás folyamatosan emelkedik, a legfrissebb adatok szerint amíg 2015-ben 8 millió köbméter fogyott, addig tavaly már 12 millió. Ez akkor is jelentős mennyiség, ha tudjuk, hogy Olaszországban havonta 50 millió köbméter földgázt használnak közlekedési célokra, tehát van hová fejlődni, hangoztatta előadásában *Bálint Norbert.* Az MGKKE főtitkára úgy vélte, azon a gondolkodásmódon és kérdésfeltevésen mindenképp túl kellene lépni, hogy szükség van-e egyáltalán alternatív üzemanyagok használatára, s ha a források rendelkezésre is állnak, merjünk-e belevágni az alternatív meghajtású eszközök megvásárlásába. Ehelyett abba az irányba kellene elindulni, hogy ha már kapunk egy lehetőséget anyagi támogatás formájában, aminek köszönhetően korszerűsíteni lehet az autóbuszparkot, és jobban ki lehet szolgálni az utazóközönség igényeit, akkor e célok elérése érdekében igenis érdemes megújulnia, innovatívan gondolkodnia egy közszolgáltatást ellátó közlekedési cég vagy busztársaság menedzsmentjének. Nyilván nem azonnal kell a teljes flottát lecserélni, ellenkezőleg, fokozatosan célszerű áttérni az új technológiák alkalmazására. Ettől függetlenül vannak olyan területek, ahol a dízel a legjobb hajtás, ismerte el a szakember.

Az Európai Unió a tiszta mobilitás stratégiája keretében megalkotta azokat az irányelveket, amelyek megteremtik a jogszabályi alapját a megújulóenergia-termelés támogatásának, a tiszta és energiahatékony közúti járművek használatának, az alternatív üzemanyagok elterjesztésének és az ehhez szükséges infrastruktúra kiépítésének. Arról viszont egyetlen jogszabály sem rendelkezik, hogy melyik hajtásmód a leginkább támogatandó, az összes lehetséges megoldást mérlegelni kell, mindegyikről be kell gyűjteni az elérhető információkat. Magyarország is tett vállalásokat a globális felmelegedés lassítása érdekében, pl. a széndioxid- vagy szállópor-kibocsátás visszafogásával, amely hozzájárulhat ahhoz, hogy a jövő nemzedékek számára megőrizzük azt a környezetet, amiben jelenleg élünk, hívta fel a figyelmet Bálint Norbert.

Az EU elvárása, hogy a TEN-T útvonalakon (M1–M5-ös autópálya, M7–M3-as autópálya és a dunai útvonal) kerüljön kialakításra az alternatív hajtású járművek közlekedését biztosító töltőinfrastruktúra. Az Európai Hálózatfejlesztési Alapból (CEF) 3 projektre kap Magyarország támogatást. A PAN-LNG projekt keretében 5 darab, a gázvezeték-hálózattól teljesen függetlenül működő LNG – L-CNG töltőállomás, illetve egy mini cseppfolyósító üzem épül majd. A PAN-LNG 4 DANUBE projekt megvalósítása során a Csepeli Szabadkikötőben hoznak létre egy LNG töltő- és átfejtőállomást, ahol három közlekedési ágazat járműveit – hajókat, kamionokat, vonatokat – lehet majd kiszolgálni cseppfolyósított földgázzal. A CLEAN FUEL BOX projekt pedig 39 L-CNG töltőpont kialakítását tartalmazza, melyek működtetéséhez szintén nincs szükség gázvezetékre.

A CNG és LNG hajtásoknak számos előnyük van, akár a nehéz gépjárműveket, akár az autóbuszokat nézzük. A Magyar Posta 2 hónapos tesztet végzett az Iveco CNG-s nyerges vontatójával, s igen látványos eredmény született: a jármű 100 ezer kilométerenként 3,5 millió forint üzemanyag-megtakarítást ért el. Egy ilyen vontató átlagosan kb. 120–160 ezer kilométert fut, tehát az ötéves hasznos élettartama alatt nagyjából visszahozza az árát. Hazánkban a CNG-hajtású autóbuszok ma jellemzően a helyi közösségi közlekedésben vesznek részt, Kaposváron, Miskolcon és nemsokára Nyíregyházán is találkozhatnak az MAN sűrített földgázzal hajtott Lion's City buszaival az utasok. Ezeknek a járműveknek ugyanolyan a karbantartási igénye, mint a hagyományos dízelek esetében, a hatótávolságuk 400–500 kilométer, ideálisak a helyi személyszállítási igények kiszolgálására. Ugyanakkor elérhetők már a piacon helyközi használatra alkalmas CNG-s buszok is, ilyen a Scania Interlink vagy az Iveco várhatóan ez év végétől rendelhető távolsági busza – a közlekedési központok járműbeszerzéseit koordináló társaságnak érdemes ebbe az irányba is gondolkodni, amikor a volt Volán-flották további megújítását tervezik, mondta az MGKKE főtitkára. Hozzátette, már javában gyártják az LNG-s motorral szerelt, 500 kilométer hatótávolságra képes, 26–34 üléses Ikarus buszt Székesfehérváron, ami őszre elkészülhet, és a várakozások szerint hasonlóan jó eredményeket produkál majd a teszteken, mint az Iveco nyerges vontató.

Átmenetileg kivonták a forgalomból a felújított metrókocsikat

M3: elfogyott a BKV türelme

Immár a BKV szerint is tarthatatlan állapot, hogy az M3-as vonalra felújított metrókocsik közül egyik-másik szinte naponta meghibásodott. A társaság ezért – az elsőfokú vasúti közlekedési hatósággal egyeztetve – átmeneti időre mind a hat eddig korszerűsített szerelvényt kivonta a forgalomból, és régi kocsikat állított be a helyükre, egyidejűleg radikális lépéseket helyezett kilátásba a felújítást végző orosz Metrowagonmash-sal szemben.

DÉKÁNY ZSOLT

Megunt meghibásodások

Elszakadt a cérna a Budapesti Közlekedési Zrt. menedzsmentjénél, láthatóan a cég vezetése is – a budapestiek mellett – ráunt arra, hogy a Metrowagonmash által felújított metrószerelvények műszaki állapota nagyon távol áll a kielégítőtől. Az utóbbi hetekben több alkalommal is ki kellett vonni egyik-másik kocsit a forgalomból, ami a BKV-t láthatóan rosszul érintette, hiszen rendre sajtóközleményekben kellett reagálnia a meghibásodásokra, védve a mundér becsületét, ugyanakkor megnyugtató „szakmai" magyarázattal szolgálva a közlekedőknek. Ideig-óráig bevált ez a stratégia, mert az esetek többségében a hibát már annak felszínre kerülése és bejelentése napján sikerült orvosolniuk a társaság szakembereinek, s a cég azonnal tájékoztathatta is a közvéleményt az elromlott kocsi újbóli forgalomba állításáról. Ez a feszült, ám még kezelhető állapot addig tartott, amíg végül olyan gyakran jelentkezett műszaki hiba valamelyik felújított szerelvénynél, hogy a BKV szinte napi rendszerességgel volt kénytelen kiállítani a megszokott üzemből egy-egy elromlott kocsit, s ezt már nehéz lett volna megértetni a még oly türelmes budapestiekkel. Ezen az sem változtatott, hogy a meghibásodások döntő többségének besorolása „alacsony súlyosságú", amelyek szerelési, illetve beállítási pontatlanságokból adódtak, javításuk pedig 1–2 óra alatt elvégezhető.

Radikalizálódó BKV

Ezt felismerve lépett a menedzsment, és a korábbi stratégiát sutba dobva, radikális lépésre szánta el magát: szemtől szemben „nekiment" az orosz cégnek. Rendkívül rövid határidővel Magyarországra kérette a Metrowagonmasht tulajdonló Transmashholding vezetését, valamint a tervezőket, tájékoztatta őket a felújított metrókocsik elfogadhatatlan műszaki állapotáról, azonnali intézkedéseket sürgetve. (A 14 cégből álló Transmashholding többségi orosz állami tulajdonban van, de Oroszország legnagyobb mozdony- és vagongyárában fokozatosan növeli részesedését az Alstom, a részvényeknek már a 33 százaléka a franciáké.) A tárgyalásokon a BKV-t *Bolla Tibor* elnök-vezérigazgató, míg a gyártócég tulajdonosát a holding egyik igazgatója képviselte, aki ígéretet tett arra, megteszik a budapesti cég által megfogalmazott és elvárt lépéseket. Minden bizonnyal elégedetlen volt a BKV vezetése, hogy a THM „csak" igazgatói szinten képviseltette magát, legalábbis erre következtethetünk abból, hogy még az egyeztetések napján levélben felhívta az orosz holding vezérigazgatójának és a Metrowagonmash első emberének figyelmét a kialakult helyzetre, kilátásba helyezve a legsúlyosabb szankciók megtételét, amelyek – mint írták – minden következményét az orosz gyár viseli majd.

Ultimátum és szankciók

A Metrowagonmash nem kevés pénzért, 219 millió euróért vállalta a 37, egyenként hat kocsiból álló metrószerelvény felújítását, miután a Fővárosi Önkormányzatnak ejtenie kellett azt a korábbi elképzelését, hogy vadonatúj metrószerelvényeket vásároljon az elöregedett, műszakilag roppant elavult régiek helyébe, a képviselők – jobb híján – ezért döntöttek a meglévő járműállomány felújításáról. A mai napig nem tisztázott egyébként, hogy ezek felújított vagy lényegében új szerelvények, az utóbbi álláspontot erősíti, hogy az oroszok szerint is mindent kicserélnek bennük – tehát újak. Újak? Különben mindegy, a lényeg az (lenne), hogy biztonságos, menetrendszerű utasforgalom lebonyolítására alkalmasak legyenek. Ettől pedig jelen állás szerint távol vannak, nem véletlenül elégelte meg a BKV a folyamatos meghibásodásokat, és adott „ultimátumot" az orosz gyártónak, hogy rövid időn belül jelentősen javítsa a szerelvények műszaki megbízhatóságát.

Az első két szankciót már be is jelentette a fővárosi cég: a projekt késedelmes teljesítése miatt több mint 800 millió forintos kötbérigénnyel élnek a Metrowagonmash és tulajdonosai felé, egyúttal a műszaki állapotok radikális javulásáig újabb szerelvényeket nem adnak át felújításra. Ezeken kívül a BKV tarsolyában van még például a hibás teljesítési kötbér követelése vagy a szerződésben biztosított garanciális jogok érvényesítése, azonban további radikális lépések megtételét sem zárja ki a társaság.

Újraindulás, de mikor?

Az elsőfokú vasúti közlekedési hatósággal egyeztetve, a BKV átmeneti időre kivonta a forgalomból az összes felújított metrószerelvényt, és azonnal megkezdődött a szerelvények soron kívüli átvizsgálása, a hiányosságok megszüntetése. A vizsgálatok teljes körűek, kiterjednek az egyes berendezések, alkatrészek ellenőrzésére, a műszaki, forgalmi személyzet beavatkozásaira és a funkcionális működésekre is. A vizsgálatok szerelvényenként 4–8 napig tartanak – az átmeneti időszakban a BKV régi kocsikat porol le a kiesettek pótlására –, így optimális esetben valamikor augusztus első felében állhat újra forgalomba mind a hat felújított, de meghibásodott, majd átvizsgált és – remélhetően végérvényesen – megjavított metrószerelvény az M3-as vonalán.

Különben jöhetnek az újabb BKV-közlemények…

Időközben a Metrowagonmash mérnökei megtalálták és kijavították a hibát – a szerelvények egyik alkatrésze, az optikai csatoló elem romlott el. A lapzártánkkor érkezett hír szerint a BKV már megkezdte a metrószerelvények fokozatos visszaállítását a forgalomba.

Szakmai kerekasztal-beszélgetés a KözlekedésVilág konferencián

Alternatív hajtás – valóban alternatíva?

A kerekasztal-beszélgetés résztvevői, balról: Andó Gergely, Sebestyén István, Szedlmajer László, Papp László, Pelcz Gábor, Bebics János

A KözlekedésVilág című szaklap kiadója, a CARGO Közlekedési Kft. által május 31-én Budapesten megrendezett szakmai konferencia egyik legérdekfeszítőbb programpontja az a kerekasztal-beszélgetés volt, amelyen Szedlmajer László, a BKV autóbusz- és trolibusz-üzemeltetési vezérigazgató-helyettese, Bebics János, a Déldunántúli Közlekedési Központ vezérigazgatója, Pelcz Gábor, az Észak-magyarországi Közlekedési Központ vezérigazgatója, Papp László, az Északnyugat-magyarországi Közlekedési Központ vezérigazgatója és Sebestyén István, a Középkelet-magyarországi Közlekedési Központ műszaki igazgatója cserélt véleményt a városi közösségi közlekedésben használt hagyományos és alternatív hajtású autóbuszok működtetésének gyakorlati tapasztalatairól. Az alábbiakban szerkesztett formában közöljük a beszélgetésen elhangzottakat, melynek moderátora Andó Gergely, a KözlekedésVilág lapigazgatója volt.

DÉKÁNY ZSOLT

– Az alternatív hajtásrendszerek jövőbeni elterjedését a helyi és helyközi autóbuszos közösségi közlekedésben ma már senki nem vitatja. A kérdés inkább az, hogy melyik felfutásával lehet leginkább számolni?

Szedlmajer László: A BKV buszparkjában jelenleg az összes alternatív hajtás megtalálható, a trolibuszt is idesorolva, tehát elektromos, hibrid és gázüzemű járművek is közlekednek a főváros útjain. Vegyesek az üzemeltetési tapasztalataink, nagyon sok pozitívumot hozott mindegyik hajtás, de a dízellel még mindig nem minden tekintetben egyenértékűek. A BKV által üzemeltetett alternatív hajtásrendszerek nem minden elemükben élenjáróak, hiszen a hibrid és a CNG járművek nem újak, az elektromos buszok bár újak, de mégis csak kísérletiek, kvázi a nullszéria fut nálunk. Ezek alapján messzemenő következtetéseket levonni az üzemeltetésükkel kapcsolatban túlzás, és ma még messze vagyunk attól, hogy egyértelműen kijelenthessük, hogy egyik vagy a másik lesz a nyerő a főváros hosszú távú közösségi közlekedésében. A jelenlegi trendek és tapasztalatok alapján a CNG a befutó, de hogy ez öt év múlva is így lesz, az közel sem biztos.

– Hogy látják az alternatív rendszerek szerepét a helyi, illetve helyközi személyszállításban, figyelembe véve, hogy vidéken lényegesen kisebb és egymástól távolabbi települések helyi közlekedését kell kiszolgálni, ami nyilvánvalóan nem segíti a járművek közös karbantartásának, közös töltésének a lehetőségét?

Bebics János: A mi régiónkban a legkisebb a helyi közlekedés részaránya, több mint 90 százalékban a helyközi közlekedés a meghatározó. Sem gázüzemű, sem

elektromos autóbuszt nem üzemeltetünk, a társaságunk most szerzi be az első alternatív járművet, egy e-személygépkocsit. Ettől függetlenül a CNG hajtásra van rálátásunk, hiszen a Kaposváron közlekedő 40 CNG busz javítását, karbantartását, szervizelését immár majdnem másfél éve a társaságunk végzi a kaposvári műszaki telepen. A gázüzemmel kapcsolatban semmi rendkívüli tapasztalatot nem szereztünk, ezeknek a járműveknek nem nagyobb a szervizigénye a hagyományos dízelüzemű buszoknál, nyilván azért is, mert vadonatúj eszközökről van szó, így általánosan jellemző meghibásodásról sem beszélhetünk, megfelelő rendelkezésre állást tudtak biztosítani a buszok a helyi szolgáltatónak. A műhelyünket kis anyagi ráfordítással át tudtuk alakítani a CNG buszok szervizelésére, az ezzel kapcsolatos korábbi félelmek a magas költségekről szerencsére alaptalannak bizonyultak. A járművek töltése nem a mi dolgunk, azt a Főgáz biztosítja egy kaposvári hőközpont melletti nagy nyomású vezetéken keresztül. Mindezekkel együtt azt gondolom, hogy a közeljövő még a dízelhajtásé lesz, csak ezután terjedhetnek el szélesebb körben az alternatív rendszerek. Hogy közülük melyik, azt ma még nem lehet megmondani, személy szerint jobban hiszek az elektromos járműben, mint a CNG-ben. Az alapvető kérdés, hogy miként tudjuk a hajtóenergiát tárolni, mekkora hatótávolságot tudunk biztosítani ezeknek a járműveknek. Ha egyszer fel szeretnénk váltani a dízelhajtást valamely alternatív üzemmóddal, akkor flottában érdemes gondolkodni, hiszen komplett infrastruktúrát kell létrehozni. Számunkra a legjelentősebb ráfordítást a képzés jelentette, valamennyi karbantartással foglalkozó szakmunkásunknak még jóval a buszok forgalomba állása előtt egy speciális képzésen kellett elsajátítaniuk a gázüzemű autóbuszok javításával kapcsolatos szakmai ismereteket.

Pelcz Gábor: Társaságunknál jelen pillanatban egyetlenegy alternatív hajtású jármű sincs forgalomban, az összes autóbuszunk dízelüzemű. Volumenünk több mint 90 százalékát a helyközi közlekedési szolgáltatás adja. Régiónkban három nagyváros található, Debrecen és Miskolc saját közlekedési céget működtet, Nyíregyháza helyi közlekedését pedig mi látjuk el, ahol most fejeződött be 41 CNG jármű beszerzése, amit egyébként mi nem támogattunk. Mára normalizálódtak a város és a társaságunk kapcsolatai, mindkét fél felismerte, hogy együtt kell gondolkodni. Most alakítjuk ki az ÉMKK nyíregyházi telephelyén a gázüzemű járművek szervizellátásához szükséges infrastrukturális hátteret, képezzük a szakembereket. A közlekedési központok immár közös járműbeszerzési programja alapján mintegy 40 CNG járművet kap majd az ÉMKK, melyek a tervek szerint Nyíregyházán állnak forgalomba, így 2019-re a város teljes buszflottája alternatív hajtású lehet. Szolgáltatási területünkön Borsod-Abaúj-Zemplén és Szabolcs-Szatmár-Bereg jellemzően aprófalvas megye, itt nincs realitása rövid időn belül semmilyen alternatív hajtás elterjedésének, Hajdú-Biharban elképzelhetőnek tartom, de csak elővárosi relációban. A gázüzem jelentősebb felfutása abban az esetben jöhetne szóba, ha Debrecen és Miskolc bekerülne az ÉMKK ellátási területébe, ellenkező esetben az elektromos hajtásnak lehet komolyabb jövője a régiónkban.

Papp László: A Vas, Zala, Veszprém, Győr-Moson-Sopron megyében közszolgáltatást ellátó ÉNYKK körülbelül 1450 autóbuszt tart üzemben, köztük CNG-s járműveket is, 19 városban végez helyi közlekedést. Zala megyében a Zöld Zala program jegyében 2011-ben született egy konzorciumi megállapodás Zalaegerszeg önkormányzata, a Zalavíz Zrt. és a Zala Volán között, aminek az volt a lényege, hogy a Zalavíznél előállított biogáz hasznosítására a helyi Volán társaság gázüzemű buszokat vásárol a zalaegerszegi helyi közlekedés fejlesztése érdekében. Jelenleg 9 CNG busz közlekedik a városban és a környékén helyközi forgalomban is, és üzemeltetői szempontból az egyik legfontosabb tapasztalat az, hogy az utasok szeretik ezeket a járműveket. A Volánok életében a közös járműbeszerzési gyakorlat egyébként nem igazán ad lehetőséget gázüzemű eszközök vásárlására, mert a magyar autóbuszgyártás újraindítását célul kitűző program jelenleg nem a CNG-re, hanem az elektromos hajtásra helyezi a nagyobb hangsúlyt. Bár az e-hajtással kapcsolatban lényegesen kevesebb az üzemeltetési tapasztalatunk, mégis mindkét alternatív hajtás jövőjét tekintve optimista vagyok. A világban zajló folyamatok előbb vagy utóbb hozzánk is begyűrűznek, és a dízelüzem dominanciája már a közeljövőben csökkenni fog, s nekünk, szolgáltatóknak minden változásra készen kell állnunk.

Sebestyén István: Társaságunk összesen 833 autóbuszt üzemeltet, ebből 120-at három megyeszékhelyen, Egerben, Salgótarjánban és Szolnokon. A járműpark átlagéletkora az utóbbi város kivételével nagyon kedvezőtlen, számos Euro 0-ás, Euro 1-es környezetvédelmi besorolású busz van még ma is forgalomban. A nagyobb önkormányzatokat természetesen foglalkoztatja az alternatív technológiák bevezetése, például a szolnoki városháza két évvel ezelőtt keresett meg bennünket, felkínálva egy lengyel Ursus típusú, 12 méteres, szóló elektromos autóbusz néhány napos tesztüzemének lehetőségét a helyi forgalomban. Kilométerenként nagyjából 50 forintot spóroltunk az elektromos hajtással egy hagyományos szóló dízelbuszhoz képest. Ha figyelembe vesszük, hogy egy ilyen jármű bekerülési költsége 150 millió forint, kb. 50 millióval több a dízelénél, akkor nem nehéz kiszámolni, hogy 1 millió kilométer alatt térülne meg a beruházás, ami már nem éri meg. A hazai gyártású e-buszok elterjedésében ugyanakkor magunk is bízunk.

– Egyéb alternatív üzemanyagokkal (hidrogén, tüzelőanyag-cella) kapcsolatban van-e valamilyen tapasztalatuk?

Szedlmajer László: A BKV-nak az elektromos vagy a CNG üzemhez felnőni is komoly kihívás mindenféle szempontból, a hidrogén technológia bevezetése pedig abszolút nem hazai realitás. Az európai gyártók nem is kínáltak a BKV-nak tesztüzemre tüzelőanyag-cellás járművet.

– Milyen a hazai autóbuszgyártás és a külföldi kínálat között az ár-érték arány?

Papp László: A Kravtex buszok ár-érték arányban kiváló járműveknek számítanak a helyközi közlekedésben, és még a mai néha furcsa piaci viszonyok sem mozdították el annyira az eszközök árát, hogy a Volán cégcsoport számára ne jelentenének jó megoldást. Hogy az elektromos hajtású buszok 150 milliós beszerzési ára mennyire reális, és megállja-e a helyét a piaci versenyben, az rövidesen el fog dőlni. A gázüzemű buszok használtan lehetnek akár olcsóbbak is a dízeleknél, de ahogy a tartály eléri a tervezett életkorának végét, akkor a járművet is ki kell vonni a forgalomból.

Bebics János: A Credo buszok a DDKK járműparkjának 40 százalékát teszik ki, ezeknek az eszközöknek mind az üzemeltetési, mind a karbantartási, mind a hajtóanyagköltsége töredéke a hasonló átlagéletkorú bármilyen más típusú autóbusznak, legyen az akár magyar, akár külföldi. Jók a hazai autóbuszok, és ma már a műszaki színvonaluk is eléri a nemzetközi normákat.

A két város között szinte azonos áron lehet utazni autóbusszal, vonattal és repülővel

Versenyhelyzet-elemzés: Budapest–Kolozsvár

Sorozatunkat kelet felé folytatjuk és megismerkedhetünk a Budapest és Kolozsvár közötti közösségi közlekedési kapcsolatokkal. A kincses város szerepe üzletileg is egyre jobban felértékelődik, de számos szabadidős utazás kiindulópontja is lehet Erdély felé. A két város mindössze 400 km-re fekszik egymástól, de nincs közvetlen autópálya-kapcsolat, így versenyképes alternatíva lehetne a vasút vagy a repülő is.

SCHULEK TIBOR

Elpártoltak az utasok

Naponta egy közvetlen nappali InterCity és két, Brassóig közlekedő, de átszállásmentes eljutást nyújtó vonat indul Budapestről, a Keleti pályaudvarról. A menetidő hét óra harminc és nyolc óra között szóródik, plusz a rendszeres késések. Budapestről reggel a Hargita, délután az Ady Endre IC közlekedik, és kényelmes, jó minőségű kocsikat továbbítanak, a magyar szakaszon biztosított a Wifi, a vonatokon étkezőkocsis szolgáltatás is van. Opcionálisan egy rövid éjszakára választható a Corona gyorsvonat is, de a hajnali 2 órás kolozsvári érkezés megterhelő az utasok számára. A vonatra szóló kedvezményes, kontingentált jegyeket itt Fortuna ajánlatnak hívják, és 5900 Ft-tól (19 eurótól) érhetőek el. Négy napon belüli utazásnál a kirándulójegyet érdemes választani, amelyik 11 200 Ft-ért oda-vissza érvényes 2. osztályon.

A jó minőségű kocsik és a relatíve jó ajánlatok ellenére miért nem sikeres a MÁV-START észak-erdélyi stratégiája? Az egyik kulcsmomentum a menetidő. A Keleti pályaudvarról történő indulás miatt a vonat Újszász–Szolnok útirányon közlekedik, amely körülbelül húsz perccel hosszabb, mintha a Nyugati pályaudvar–Cegléd–Szolnok irányon járna. Püspökladány és Biharkeresztes állomáson mozdonyt cserélnek minden vonaton, az első esetben a magyar villanymozdonyt dízelre, majd a magyar dízelmozdonyt román dízelmozdonyra ötven kilométerrel arrébb, a határállomáson. Ez további mintegy fél óra állást jelent, amelyből az egyik csere könnyen elhagyható lenne. Az interoperabilitás jegyében a külföldi mozdonyok hazai futása nem ördögtől való dolog, csak az engedélyeket kell beszerezni, illetve a magyar mozdonyvezetők típusismereti jártasságát kell megújítani, illetve fenntartani, amire más vonalon van pozitív példa. A vonat schengeni határon át halad, így elkerülhetetlen az útlevél- és vámvizsgálati procedúra. Korábban Vác, illetve Hegyeshalom esetében ezt a mozgó vonaton meg tudták oldani a határőrizeti szervek, így az utasok számára nem jelentett késedelmet az átmenet. Ezen a szakaszon erre évek óta nem találnak megoldást, a vasút üzletfejlesztési területe sem tartotta fontosnak, így a kialakítás lekerült a napirendről, és a vonatok hosszú fél órát állnak mindkét ország határállomásán. Minimálisan szükséges lenne Püspökladányban egy őrszoba kialakítása és a nemzetközi és belföldi utasok elkülönítése Püspökladány–Biharkeresztes szakaszon, ahol a nemzetközi vonatok alibi személyvonatként közlekednek a közszolgáltatási támogatás megmaradása miatt. A lokális igényeket sajnos a román oldalon is ezzel a vonattal próbálja kielégíteni a CFR, újabb percekkel növelve a menetidőt. Az elkülönítés azért is ildomos volna, mert a nemzetközi vonat utasközönsége és a helyi utasforgalom keveredése rendszeresen okozott problémát az eltérő igények miatt.

A másik ok a kiszámíthatatlanság. Az elmúlt években rendszeres volt a 101-es vasútvonal hosszú hónapokra történő lezárása különböző felújítási munkák miatt. Hol egy komoly hídrenoválás, hol egy pályamodernizáció volt az ok, de összességében az utasforgalom visszaesését okozták Erdély felé. A fent részletezett elmaradó menetidő-csökkentési lehetőségek mellett a város közúton is elérhető 6–7 óra alatt. A látszólag kedvező díjszabásban is sok buktató volt, amelyben értelmetlen elővásárlási korlátozások (Fortuna) és korábban kötelező helyjegy (+930 Ft) is szerepelt, amelyet csak 1 éve sikerült megszüntetni.

A fenti okok miatt az utasok elpártoltak a vasúttól, ma vonatonként alig egy busznyi ember lépi át a határt. A MÁV-START számára nagy feladat lesz a visszaszerzé-

A hosszú menetidő és a kiszámíthatatlanság miatt a vasúti közlekedés már nem (és még nem) piacképes

Az Orangeways továbbra is piaci tényező a Népligeti FTC-pálya mellől induló napi járatával

Fotók: Schulek Tibor

Kolozsvári Nemzetközi Repülőtér: az egyik Wizz Air-bázis

sük, ha a menetidőben és a komfortban előre tudnak lépni. A vasútvonal tervezett villamosítása után újra lehet sikeres útvonal Kolozsvár felé.

Versenyképes közút

A két főváros között érdemes áttekinteni az autóbuszjáratokat is. Ezen az útvonalon debütált a korábban többször megénekelt Orangeways. Az autóbuszos társaság továbbra is piaci tényezőnek tekinthető napi járatával, amely a Népligeti FTC-pálya mellől indulva érinti a Ferihegyi nemzetközi repülőteret (illetve annak nem kijelölt buszmegállóját), majd a 4-es úton halad a határ felé. Már itt sem a flottaszín VDL Bova autóbuszok járnak, de 5990 Ft-os fix áron minden éjszaka közlekednek az autóbuszok, 7 óra 45 perces menetidővel.

A VOLÁNBUSZ/EUROLINES Hungary partnerével, a GIG Impex céggel közösen hetente négy alkalommal közlekedtet járatokat Csíkszeredába, amelyek megállnak Kolozsvárott is. Az autóbuszok Budapestről, a népligeti autóbusz-pályaudvarról indulnak, mely tömegközlekedéssel könnyen megközelíthető. A kezdő ár itt is megegyezik, 5900 Ft, a wifit biztosító autóbuszok nappal közlekednek, megegyező menetidővel.

Számos romániai szolgáltató is létezik, amelyek közül kiemelkedik az Atlassib és a Huben. Utóbbi 14 fős, illetve normál méretű autóbusszal szolgáltat, 100 lejért (7000 Ft) kínál éjszakai kapcsolatot a két város között, naponta kétszer. A kisebb autóbuszok akár hét óra alatt is megteszik a távolságot. Ma már jó online foglalási rendszerük van.

Nem lehet megkerülni a szürke zónában dolgozó „maxi taxi" és transzfer kisbuszokat sem. Sokszor 9 fős járművekkel, az erre vonatkozó könnyített KRESZ-szabályok mentén közlekednek, jelentősen gyorsabban, de esetenként nagyobb kockázat mellett, mint a többi szolgáltató. Az útvonal flexibilis, az útba eső településekről is felszedik az utazókat, a poggyászkeretnek pedig csak a befogadóképesség szab határt. Gyakran egy sofőr vezeti le a teljes távot, majd rövid, autóban töltött pihenés után fordul is vissza. Az árak szinte egységesen 100 lej körül mozognak.

Közvetlen járat

Az idei évben szerencsések az utazók, mert a budapesti Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérről újra van Kolozsvárra közvetlen repülőjárat. Újra, ugyanis a marosvásárhelyi repülőtér felújítása alatt a Wizz Air átirányította a járatait Kolozsvárra. Korábban kétszer is próbálkozott a közvetlen járat beindításával, de 2008-ban, majd a 2012-es MALÉV-csőd után is leálltak a gépek, mert nem volt elegendő fizetőképes utazó a 180 fős repülők megtöltéséhez. A MALÉV időszakában is rendszeresen kicsi, a Carpatairtől bérelt repülővel járt ez az útvonal. (Kolozsvár egyébként Wizz Air-bázis, két repülőgéppel.) A most elérhető menetrend szerint mindössze heti két járat közlekedik, hétfőn és pénteken napközben, de nagyon nyomott áron, akár 6000 Ft-ért is el lehet jutni kis kézipoggyásszal, mindössze 50 perc alatt.

Kolozsvár és Budapest között szinte azonos áron lehet utazni autóbusszal, vonattal és repülővel. Az időbeli lefedettség, a menetrendi sűrűség, a menetidő és az igénybevételi feltételek viszont nagyon mások. Amennyiben az utazó a közösségi közlekedés mellett dönt, akkor bőven van választási lehetősége a piacon.

BYE-BYE FLEXIPASS!

Április elsejétől Románia kilépett a Balkan Flexipassból. Ha az utazó komolyabb romániai, illetve Balkánra irányuló kirándulást tervezett, érdemes volt a Balkan Flexipass terméket is átgondolni, hiszen korlátlan vonatozást tett lehetővé. Ugyan a terméket a MÁV-START a CFR tiltakozása miatt többszöri kérés ellenére sem értékesíthette Budapesten, de a CFR pénztárában beszerezhető volt. Az április elejétől végrehajtott változással szűkült a kedvezményes romániai ajánlatok köre. Ezzel azon kevés országok egyike távozott a Balkan Flexipass rendszerből, ahol tényleg lehetett spórolni a bérlettel. A korábban megvásárolt bérletek érvényességi időn belül még felhasználhatóak.

A romániai szolgáltatók közül a Huben 7000 forintért kínál autóbuszos kapcsolatot a Budapest–Kolozsvár vonalon

A marosvásárhelyi repülőtér felújítása idejére a Wizz Kolozsvárra irányította át a járatait

Teljesen megújult az utastér, a korábbi harsány színek helyett a kék dominál

Bemutatkozik a felújított CAF szerelvény

Összetéveszthetetlen „gördülőétterem” – a CAF étkezőkocsi elsősorban megjelenésében tér el a korábbitól

A MÁV a nemzetközi forgalom minőségi kiszolgálása érdekében CAF személykocsikat szerzett be a kilencvenes évek elején. A rendszeres karbantartás ellenére a járművek műszakilag és esztétikailag is elavultak, miközben a környező vasúttársaságok új járművekkel frissítették a nappali járműparkot.

SCHULEK TIBOR

Döntéskényszer

A spanyol, CAF gyártású, nagysebességű közlekedésre alkalmas, légkondicionált járművek fokozatosan szorultak ki presztízs vonalakról, mára a Budapest–Prága–Berlin–Hamburg vonalon közlekedő Hungária EuroCity a legfontosabb terepük, ahol a közlekedtető vasúttársaságok és utasaik rendszeresen hangot adtak elégedetlenségüknek. A vizuális utastájékoztatás, a konnektor és a wifi router hiánya miatt majdnem kizárták a kocsikat a CD és a DB minőségi vonataiból, amely a közvetlen kapcsolat megszűnését is előrevetítette.

A MÁV-START döntési helyzetbe került: vagy járművet bérel valamelyik vasúttársaságtól, vagy minőségileg megújítja a CAF kocsikat – a voks az utóbbira esett.

Az új gyártású IC+ kocsik beszerzésének elhúzódása miatt a MÁV-START döntési helyzetbe került: a prágai és hamburgi kapcsolat fennmaradása érdekében vagy járművet bérel valamelyik vasúttársaságtól, vagy a CAF kocsikat kell minőségileg megújítani. A projekt 2015-ben indult el, majd az első ráncfelvarrott személykocsit a 2016-os Vasutas napon hivatalosan is bemutatták.

Megújított belső, külső

A tervek szerint az EuroCity vonatban vegyesen közlekednek majd az IC+ és felújított CAF kocsik, így célszerűen egységesíteni is kellett a belső és külső megjelenést. A MÁV-START utasinformációs szervezete elkészítette a járművek hosszú távú arculati koncepcióját, amelyre évek óta nem volt példa a vasúttársaságnál. A felújítás során teljesen megújult az utastér, ahol a korábbi harsány színek helyett a kék dominál. Egy vitatott döntéssel az első osztály is kék-sárga színvilágú csíkos üléshuzatot kapott, amely a korábbi vörös plüss hatású huzattól és a ma nemzetközi trendnek tekinthető szürke/fekete bőr stílustól is eltér. A gépészeti technikát felújították, illetve részben cserélték, így megbízható üzemet vár el az üzemeltető. Az utasok monitorokon tudnak tájékozódni a következő megállóról, az aktuális sebességről és a várható érkezési időpontról. Az ülések közelébe konnektorokat és USB aljzatokat szereltek fel, ahol a mobiltelefonok és laptopok kényelmesen feltölthetőek az út folyamán. Olyan SIM-farm került beszerelésre, amelyik több SIM kártyát tud kezelni, így elvileg mind a négy országban ingyenes wifi szolgáltatás biztosítására is lesz lehetőség. A járműveket kívülről az IC+ kocsikon megismert modern, fehér-türkiz-kék színvilág mentén festette le a vasúttársaság.

A személykocsikat belföldi InterCity vonatokban tesztelik, hogy hibamentesen debütálhassanak majd a nemzetközi forgalomban.

A felújítás befejezését követően a személykocsik levizsgáztak, és belföldi InterCity vonatokban tesztelik őket, hogy hibamentesen debütálhassanak a nemzetközi forgalomban.

„Gördülőétterem”

Az EC vonaton közlekedő CAF étkezőkocsi is megújult, elsősorban megjelenésében. A „gördülőétterem” belső terét a megfelelő üléshuzatokkal felújították, és itt is a kék szín dominál az utasok számára látható felületeken. A külső színtervében pedig az új EC/IC arculat mellett harsányan jeleníti meg a szolgáltatást, amely messziről feltűnik majd a peronon várakozó utasoknak.

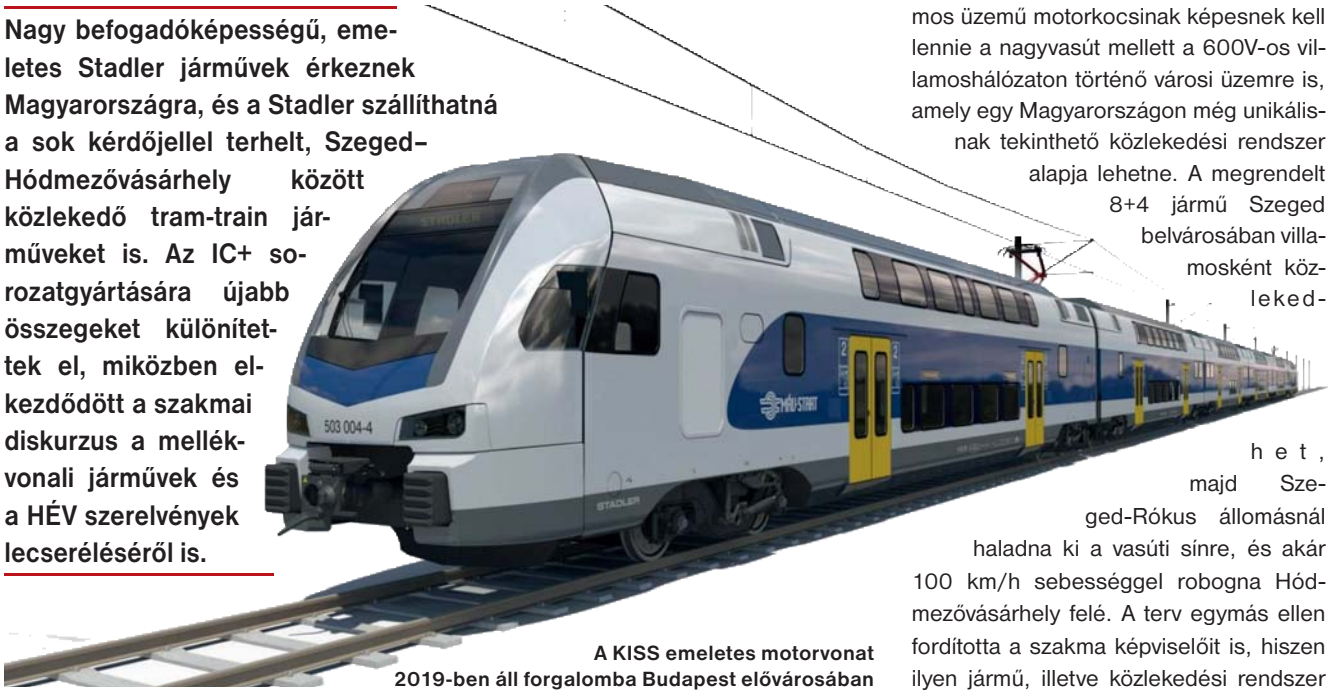
A teljesen megújult utastérben az eddig megszokott harsány színek helyett most már a kék dominál

Konnektor és USB aljzat az ülés közelében mobiltelefonok és laptopok kényelmes feltöltéséhez

KISS, IC+ és tram-train – ezekben bízik a személyszállító vasúttársaság

Új járművek a START(vonal)nál

Nagy befogadóképességű, emeletes Stadler járművek érkeznek Magyarországra, és a Stadler szállíthatná a sok kérdőjellel terhelt, Szeged–Hódmezővásárhely között közlekedő tram-train járműveket is. Az IC+ sorozatgyártására újabb összegeket különítettek el, miközben elkezdődött a szakmai diskurzus a mellékvonali járművek és a HÉV szerelvények lecseréléséről is.



A KISS emeletes motorvonat 2019-ben áll forgalomba Budapest elővárosában

SCHULEK TIBOR

1 KISS = 3 FLIRT

A legfontosabb hír, hogy 11 modern, emeletes, Stadler gyártású KISS motorvonat érkezik 2019-ben Budapest elővárosába. Az IKOP forrásban nevesített beszerzés 29 motorkocsira vonatkozó opciót is tartalmaz, így összesen 40 darab, egyenként 600 férőhelyes, akár 160 km/h sebességgel közlekedő, légkondicionált és a mozgásukban korlátozottak közlekedését is lehetővé tevő szerelvény beszerzésére van lehetőség.

A vonatok elsősorban Cegléd és Vác felé fognak közlekedni, ahol a reggeli csúcsidőben kialakuló zsúfoltságot csökkentik majd. Egy ilyen vonat körülbelül három FLIRT motorkocsit tud kiváltani, és fele olyan hosszú peronra van szüksége, így az utasoknak kevesebbet kell gyalogolniuk. A korszerű vonatok hétvégén sem pihennek, nyáron Siófok, illetve Debrecen felé is eljutnak majd. Az alacsony padlószinttel rendelkező motorvonaton lehet majd kerékpárt is szállítani, de lesz konnektor és USB töltési lehetőség, valamint díjmentes wifi szolgáltatás is. A járművek építésében minden eddiginél nagyobb lehet a magyar részarány, mert bár alapvetően a Stadler külföldi gyáraiban készülnek, de a szolnoki leányvállalat üzemében hegesztik össze a kocsiszekrények vázát. Újdonság, hogy a Dunakeszi Járműjavító is bekapcsolódhat a folyamatba, ahol a betétkocsik külső festését, valamint kisebb összeszerelési és üzembe helyezési feladatokat végeznek majd. Az első szerelvények körülbelül két év múlva állnak forgalomba.

A járművek építésében minden eddiginél nagyobb lehet a magyar részarány: Szolnok és Dunakeszi is szerephez jut.

A MÁV-START 4 év alatt összesen 45 milliárd forint értékben rendelhet IC+ személykocsit.

Gordiuszi csomó

A Stadler nyerte el a Hódmezővásárhely–Szeged tram-train járművek szállítására kiírt MÁV-START pályázatot is. A dízel-villamos üzemű motorkocsinak képesnek kell lennie a nagyvasút mellett a 600V-os villamoshálózaton történő városi üzemre is, amely egy Magyarországon még unikálisnak tekinthető közlekedési rendszer alapja lehetne. A megrendelt 8+4 jármű Szeged belvárosában villamosként közlekedhet, majd Szeged-Rókus állomásnál haladna ki a vasúti sínre, és akár 100 km/h sebességgel robogna Hódmezővásárhely felé. A terv egymás ellen fordította a szakma képviselőit is, hiszen ilyen jármű, illetve közlekedési rendszer építésében (szabványok) és üzemeltetésében még nincs tapasztalat idehaza. Időközben kiderült, hogy a teljes projekt költsége olyan nagymértékben megnövekedett, hogy már politikai szinten sem támogatták a mindenáron történő megvalósítást. A gordiuszi csomót úgy vágták át, hogy a projekt bővítését és újratervezését vetette fel a kormányzat, amely a jelenlegi járműbeszerzés elhalasztását is jelentheti.

A nagy nyertes a Stadler: az emeletes motorvonatokat és a tram-train járműveket is a svájci cég szállíthatja.

A KISS motorvonathoz rövidebb peron is elegendő, így az utasoknak kevesebbet kell gyalogolniuk.

NGM-felügyelet

A Nemzetgazdasági Minisztérium felügyelete alá került a hazai vasúti jármű gyártás, amelyhez cselekvési tervet fogalmazott meg a kormányzat. A MÁV-START 4 év alatt összesen 45 milliárd forint értékben rendelhet saját magától IC+ személykocsit. Ez vegyesen tartalmaz majd a már ismert prototípushoz hasonló, másodosztályú, nemzetközi forgalomra alkalmas nagysebességű InterCity kocsit, és a később kifejlesztett első osztályú/business felszereltségű, kerékpárszállító és többcélú teres járművet, vagy egy egyszerűsített technikával épített belföldi kocsit egyaránt.

XII. FLOTTA-MENEDZSMENT KONFERENCIA & WORKSHOP

IIR

2017.
szeptember 26., Visegrád
szeptember 27., Budapest

A konferencia és a workshop kiemelt témái

A cégautókkal kapcsolatban felmerülő **aktuális adózási kérdések** Hogyan könnyítheti meg a munkánkat a **műholdas nyomkövetés** és a járművédelem? Az **elektromobilitás hazai** elterjedésének **lehetőségei** és kihívásai A legújabb **e-autó modellek** Úton az **emissziómentes közlekedés** felé a hibridizáción át Az **e-töltők** technikai újdonságai és hálózatuk kiépítésének stratégiája **Digitalizáció** a flottakezelésben Az **e-matricák** beszerzése **és a parkolási díj fizetésének egyszerűsítése** Flottaautók **régiós beszerzés**e és üzemeltetése Gépjárműlopások – ahogy a **biztosítótársaságok** látják A tavasz/őszi **gumicsere** előkészítése, lebonyolítása és utómunkálatai **Elektromos autók** a flottában A **cégautózás fordulópont**hoz érkezett, hogyan tovább? Nagyvállalati **esettanulmányok**

www.iir-hungary.hu fax +36 1 459 7301 konferencia@iir-hungary.hu

Erb Szilvia, az NFM Gépjármű-közlekedési és Vasúti Főosztályának vezetője

A képzési rendelet felülvizsgálatának szempontrendszere

Abban a szerencsés helyzetben vagyok, hogy a hatályos vasúti képzési rendelet születésénél is ott lehettem, illetve annak módosításában is részt vehetek, kezdte előadását Erb Szilvia, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium Gépjármű-közlekedési és Vasúti Főosztályának vezetője a Budapesten megrendezett HUNGRAIL Vasútakadémia Konferencián. Hozzátette: korábban nem volt olyan, a képzésekre vonatkozó jogszabály, ami lefedte volna a teljes vasúti szektort.

DÉKÁNY ZSOLT

A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény teremtette meg az új jogszabály megalkotásának a lehetőségét, amely a Közlekedéstudományi Intézet gondozásában előzőleg megjelent tanulmányra épült. A rendelet kidolgozása szorosan összefüggött azzal, hogy 2007-ben az Európai Unió – igaz, hogy csak a mozdonyvezetőkről, de – elfogadott egy olyan képzési rendszert, aminek az alapjait Magyarország is átültethette a saját joggyakorlatába. A hatályos rendeletnek több apró, a jogalkalmazók szempontjából fájdalmas pontja van, mondta *Erb Szilvia,* ezeket a HUNGRAIL, a MÁV csoport és a többi vasúti társaság javaslatai alapján kívánja módosítani a szaktárca, együttműködve a hatósági kollégákkal és a KTI Vasúti Vizsgaközpontjának munkatársaival.

A mozdonyvezetői képesítésekről, minősítésekről szóló, fent említett uniós jogszabály előírja a tagállamoknak, hogy a bevezetést követő legfeljebb öt éven belül átfogó felülvizsgálatnak vessék alá a szabályrendszerüket. Ezt felhasználva szeretné a fejlesztési tárca idén alaposabban áttekinteni a hazai vasúti képzések rendszerét, nem magát az intézményrendszert, hanem azokat a kihívásokat – kiemelten a minőségi munkaerő hiánya, a korelosztás problémaköre –, melyekre mielőbb választ kell adnia a szektornak. Minderre azért van szükség, hogy egyrészt újra vonzó legyen a vasutas pálya a fiatalok körében, másrészt a szakma meg tudja tartani a komoly szakmai tudással rendelkező kollégákat.

A vasúti közlekedésben (is) rendkívül fontos a munkavállalók felkészültsége, hogy adott helyzetben miképpen tudják megtalálni a legoptimálisabb megoldást. A közúthoz hasonlóan itt is gyakori a személyes mulasztásra visszavezethető baleset, ami ugyancsak a képzési módszerek, tematikák újragondolását indokolja.

Felnőtt egy olyan generáció, amelynek tagjai az F1-es utasítást nem az Utasításból szeretnék megtanulni, nem biztos, hogy „front közeli" oktatásban szeretnének részesülni, hiszen már az elektronikus eszközök, a tabletek, az okostelefonok világában élnek – meg kell találni velük a közös hangot, hangoztatta a főosztályvezető. A közúti területről kiváló példa lehet a KRESZ e-learning rendszerű oktatása; évek óta tökéletesen működik. A szakoktatók egybehangzó véleménye, hogy bár önmagában nem életképes az e-learning tanfolyam, de mindenképp hasznos kiegészítője a személyes kapcsolatra épülő képzésnek.

A hatályos vasúti képzési rendelet fájdalmas pontjait a HUNGRAIL, a MÁV csoport és a vasúti társaságok javaslatai alapján kívánja módosítani a szaktárca.

Nem elefántcsonttoronyban ülünk, tudjuk, hogy azok számára kell jogszabályt alkotni, akik az előírásokat a mindennapi tevékenységük során alkalmazzák, erősítette meg Erb Szilvia. Munkájukhoz nagyon sok segítséget kapnak a közlekedési hatósági ügyekkel foglalkozó szakemberektől és a Vasúti Vizsgaközpont munkatársaitól, akik szakmai kapcsolatban állnak a kisebb és nagyobb vasúti vállalatokkal, a személyszállító és az árufuvarozó társaságokkal egyaránt, így mindegyikük problémáját igyekeznek kezelni, megoldani. Az NFM főosztályvezetője szerint ezek a kollégák olyan mérhetetlen mennyiségű tapasztalatot halmoztak fel az elmúlt években, amit a jogszabályalkotásnál is figyelembe kell venni. Ebben mindenkinek van feladata: a szabályozási keretrendszert megalkotó szakminisztériumnak, a hatósági és vizsgaközpontban dolgozó szakembereknek, nem utolsósorban pedig a munkáltató vasúti társaságoknak. A vállalatok menedzsmentjei nyitottak az újra, az eddigiektől merőben eltérő oktatási tematika befogadására, sőt készek közreműködni egy korszerűbb képzési rendszer kialakításában, vázolta a bizakodásra okot adó trendeket Erb Szilvia.

Nem elefántcsonttoronyban ülünk, tudjuk, hogy azok számára kell jogszabályt alkotni, akik az előírásokat a mindennapi tevékenységük során alkalmazzák.

A magánszolgáltatók egyre nagyobb szeletet hasítanak ki a vasúti utasszállításból

Magánvasúti mozaik

Térségünk legtöbb országában már magánszolgáltatók is megjelentek a vasúti személyszállítás piacán. A helyi szabályozás alapján hol közszolgáltatásokat elnyerve, hol pedig kiélezett piaci versenyben szakítanak ki egyre nagyobb szeletet a vasúti utasszállításból. Rövid kitekintésünkben a környék legfontosabb szereplőinek terveit ismertetjük.

A RegioJet egy meglepő húzással Ausztria felé veszi az irányt

SCHULEK TIBOR

Komoly konkurenciaharc

A Westbahn és az ÖBB harca Ausztria legfontosabb vasútvonalán még mindig tart, de a jövőben a regionális piacon is megmérkőzhetnek. A korábbi 7 Stadler KISS motorvonatból álló flotta 17 darabosra fog nőni, és ez újabb menetrendi sűrítéseket jelent a Salzburg–Linz–Bécs tengelyen. A főleg magánbefektetők által finanszírozott vasúttársaság mögött szakmai befektetőként az SNCF, azaz a francia államvasút is megjelenik. Érdekesség, hogy a járművek karbantartását a gyártó és az ÖBB Ts. közös cége végzi 2018-tól, mert a Westbahn WestBOX nevű linzi bázisa kicsi és a Bécs központú menetrendhez nem ideális.

A Westbahn GmbH eddig csak a távolsági forgalomban és saját piaci kockázatára szolgáltatott. Az idén Tirolban viszont megpályáztak egy regionális útvonalon meghirdetett közszolgáltatási pályázatot is, és közleményük szerint 10 év alatt 25 millió euróval olcsóbb ajánlatot adtak be, mint az államvasút. Eredmény még nincs, de nagyon komoly harc várható a két szereplő között, hiszen az ÖBB is rengeteg pénzt költ a regionális járműpark fejlesztésébe. Az ÖBB a nyár végéig teljesen felszámolja hellö néven futó minőségi autóbuszos szolgáltatását, részben a konkurens Flixbusnak átadva a legfőbb útvonalakat.

Visszavont tender

A szlovák vasúti piac is nagyon aktív az elmúlt években. A Pozsony–Prága tengelyen, valamint a Prága–Kassa vonalon a ZSSK/CD államvasúti vonatok mellett megjelent üzleti alapon a RegioJet és a LEO Express is. Közszolgáltatás elnyerésében is sikeres a RegioJet, több éve szolgáltat a Pozsony–Komárom elővárosi vasútvonalon, ahol az utasszám látványosan emelkedett. A cseh szolgáltatók erős versenyre késztették a ZSSK-t, főleg addig, amíg a legfontosabb belföldi vonalon, a Pozsony–Kassa útvonalon is nappali, valamint fekvőhelyes kocsis éjszakai vonatokat közlekedtetett. Ez a szolgáltatás azonban idén januárban megszűnt, elsősorban a Szlovákiában bevezetett széles körű díjmentes utazási lehetőség és a ZSSK InterCity erős (állami) nyomása miatt.

A szlovák szaktárca a Pozsony–Nagysurány–Léva–Zólyom vasútvonalon is versenyt hirdetett, amire a fent említett cégeken túl a német Arriva és az osztrák ÖBB is jelentkezett, utóbbi a Slovak Lines busztársasággal közösen. A tendert átdolgozásra ugyan visszavonták, de a minisztérium továbbra is érdekelt a közszolgáltatás megpályáztatásában.

A Westbahn nemsokára a regionális piacon is megmérkőzik az ÖBB-vel

Mozgásban a piac

A legváltozatosabb piaci mozgásokat Csehországban láthatjuk. A LEO Express FLIRT motorvonatai évek óta közlekednek a Prága–Ostrava, illetve Prága–Kassa viszonylaton. A cég friss bejelentése alapján a Prága–München útvonalra is megpróbálnak jövőre betörni, ahol mozdonyvontatással fognak járni, konkurenciát teremtve az államvasútnak és a német ALEX szolgáltatónak is. A tervek szerint jövőre érezik az első kínai gyártású motorvonatuk Prágába, amely a CRRC, a világ egyik legnagyobb vasúti gyártóvállalata első EU számára gyártott járműve is lesz.

A RegioJet egy meglepő húzással Ausztria felé veszi az irányt. A decemberi menetrendváltástól napi négy pár Prága–Brno–Breclav–Bécs vonatot indítanak, és az árral, valamint a fedélzeti szolgáltatással is az államvasutak Railjet szolgáltatásával próbálnak konkurálni. Az eddig bérelt Siemens Vectron mozdonyok helyett pedig 8 új Bombardier Traxx típust rendelt a sárga vasúttársaság.

Romániában az Arad–Bukarest útvonalra egy új szolgáltató, az Astra Trans Carpatic jelentkezett be ebben a menetrendi évben. A minőségi éjszakai vonatot üzemeltető cég az Astra vagongyár leányvállalata, célja hosszú távon a Bécsig történő terjeszkedés. Idén nyáron Constanca felé fürdővonatokat is üzemeltetnek.

A 300 forintos kerékpárhelyjegy garantált helyet biztosít a biciklinek

Bővítette kerékpárszállító kapacitását a vasúttársaság

A MÁV-START folyamatosan fejleszti a kerékpár-szállítási szolgáltatását, mivel egyre többen utaznak biciklivel a különböző üdülőhelyekre. A vasúttársaság a nyári menetrend bevezetésével egyidejűleg növelte a kerékpár-szállítási kapacitást, a zsúfoltság megszüntetése és az utasforgalom jobb elosztása érdekében pedig kibővítette a kötelező kerékpárhelyjegy-váltással közlekedő vonatok számát.

A nagy befogadóképességű kerékpárszállító kocsit továbbító sebes- és gyorsvonatokon továbbra is elegendő a kerékpárjegy, valamint meghatározott viszonylatokon a kedvezményes árú kerékpáros túrajegy megváltása.

A Balaton északi partjára utazó kerékpárosok számára a MÁV-START a Tekergő gyorsvonatokat ajánlja, amelyek gyorsvonati pótjegy és kerékpárhelyjegy váltása nélkül vehetők igénybe. A Tekergőkön nagy kapacitású kerékpárszállító kocsik találhatók, melyekben 16–47 darab bicikli szállítható. A Balaton déli partjára a kétóránként közlekedő Déli parti sebesvonatokon 28 darab kerékpárt lehet szállítani, kerékpárhelyjegy váltása nélkül. Az északi parton a Kék Hullám és a Katica sebesvonatokat, a déli parton a Balaton, az Aranypart, az Ezüstpart és az Aranyhíd expresszvonatokat, a gyorsvonatokat és a Siófoki FLIRT, valamint a Keszthelyi FLIRT vonatokat is csak kerékpárhelyjegy megváltásával lehet – korlátozottan – igénybe venni.

A kerékpárjegy nem vonatra, hanem egy adott viszonylatra szól, ára a megtett távolságtól függ. Ezzel szemben a 300 forintos kerékpárhelyjegy konkrét vonatra szól, és garantált helyet biztosít a biciklinek. A kerékpáros túrajeggyel az ország bármely területéről – a megtett távolságtól függetlenül – egységesen 420 forintért szállítható kerékpár a Balatonhoz, a Fertő tóhoz és a Tisza-tóhoz. A túrajegy – érvényességi időn belül – korlátlan számú kerékpárszállítást biztosít (oda és vissza irányban is) a Balaton-parton. Az utasnak rendelkeznie kell a megfelelő menetjeggyel és esetenként akár kerékpárhelyjeggyel is.

Kerékpár alapvetően minden vonaton, azaz a személy- és gyorsvonatokon, illetve egyre több InterCity vonaton is szállítható, de csak a jármű névleges befogadóképességének mértékéig. Ha egy vonaton nincs külön kerékpárszállító kocsi vagy arra kialakított tér, akkor – amennyiben a vonaton nem tiltott a kerékpárok szállítása – a vonat első és utolsó 2. osztályú kocsijának a vonat végei felé eső előtereiben helyezhető el a kerékpár úgy, hogy az utasok közlekedését ne akadályozza.

Jelentősen bővül a román légipiac

Ötödével növekvő kapacitás, erős árverseny és nagy belső piac jellemzi a romániai légiforgalmat, amely Európa legnagyobb növekedését produkálja. A leggyorsabban fejlődő légikikötő is Romániában van.

SCHULEK TIBOR

Az ACI (Repülőterek Nemzetközi Tanácsa) adatbázisa szerint forgalom tekintetében 23,8 százalékos növekedéssel Románia a leggyorsabban növekvő légipiac Európában, míg az érkező vagy induló légijáratokon felkínált kapacitást tekintve 20 százalékos növekedéssel a második a kontinensen (Bulgária után). A tendencia folytatódik az első negyedév publikált adatai alapján, és egyre több vidéki repülőtér is látványos fejlődésen megy keresztül. A rekorder Nagyvárad, mert a Ryanair járatoknak köszönhetően majdnem megötszörözte a forgalmát (487 százalék), de figyelemre méltó Jászvásár 31 százalékos és Bukarest kisebb, elsősorban üzleti repülőterének (Baneasa – Aurel Vlaicu) 22 százalékos növekedése is.

A nagyváradi reptéren a Ryanair ötszörös forgalomnövekedést hozott

A piac harmadát a magyar vezetésű Wizz Air uralja, amelyik a főváros mellett tíz vidéki repülőtéren is jelen van, és számos bázist nyitott az országban. (Jelenleg Marosvásárhelyről és Aradról éppen nem üzemelnek.) A második legfontosabb szereplő a román Blue Air diszkont légitársaság, és csak a harmadik helyezett a súlyos pénzügyi gondokkal terhelt állami Tarom. A sorban következő cégek közül a Ryanairt, Európa legnagyobb diszkont légitársaságát érdemes kiemelni, hiszen fokozatosan erősödik az országban, ahol már belföldi járatot is üzemeltet. Az ország nagy méretének és gyér autópálya-, illetve gyorsvasúti hálózatának megfelelően a belföldi repülés egyre dominánsabb szerepet kap: 15 jól kiépített infrastruktúrával rendelkező légikikötő versenyez az újabb járatokért.

A legnagyobb repülőtér a 11 millió utast fogadó bukaresti Henri Coanda – Otopeni légikikötő. A Budapestivel közel megegyező forgalom számára már kicsi a többször felújított terminál, és elkerülhetetlennek tűnik egy új épület felhúzása. A magyar fővároshoz hasonlóan hiányoznak a hosszú távú járatok Bukarestből is. A Tarom korábban leállította veszteséges járatait, de most újraindításukat tervezi egy Boeing 777-es repülőgéppel, elsősorban az Egyesült Államok felé. A növekedésből kivette a részét Kolozsvár is, az Avram Iancu repülőtéren 1,9 millió ember fordult meg, ötödével többen, mint egy évvel korábban.

Marseille, Split, Sanghaj, Szöul... sorolhatnánk, hova nincs közvetlen járat Budapestről

Hiányzó légihidak Budapestről

Az elmúlt időszakban szinte minden héten hírt adnak új légijárat indulásáról vagy menetrendben történő meghirdetéséről. Száz felett van a Budapestről elérhető célállomások száma, ugyanakkor számos fővárossal, kedvelt turistacélponttal, gazdasági központtal még nincs közvetlen légi összeköttetés.

A 2018-as év legnagyobb dobása a közvetlen amerikai járatok LOT által történő újraindulása lehet, amely New York és Budapest között évi 150 ezer potenciális utazót jelent, amit a foglalási és járatkeresési algoritmusok alapján számolnak ki és az anna.aero tett közzé. Ugyanakkor később még potenciál lehet a nyugati part közvetlen elérésében is, így Los Angeles, illetve San Francisco jöhetne majd szóba, de itt a két ország közötti légügyi megállapodások módosítására is szükség van.

Kína fontos gazdasági kapcsolatokat tart fenn Magyarországgal, és Pekingbe hetente többször repül az Air China. A külügyminisztérium és a repülőtér újabb célállomásokért lobbizik, de ebben Bécs és Prága sokkal sikeresebbnek tűnik, így például Sanghajba – ahová potenciálisan évi 60 ezer utas lenne – még csak átszállással lehet Budapestről eljutni. Hong Kongba szintén évente 60 ezer utasférőhelyre lenne igény a magyar fővárosból.

Az idén elmaradt az Asiana Airlines charter járata Szöulba, amely tavaly nagyon kedvelt volt. Akár 80 ezer potenciális utas lenne ezen az útvonalon, de ők egyelőre átszállásra kényszerülnek. Sokan visszasírják a bangkoki közvetlen MALÉV-járatot is, amely nagyon kedvelt turisztikai desztináció volt, így oda szintén nehezebben lehet utazni mostanában, közvetlenül leginkább Bécsből. Magyarországon is üzemelő charter légitársaság keskenytörzsű géppel próbálta a thaiföldi útvonalat repülni, de egy sűrű székezésű 737-es nem való 8 órán túli repülőútra – pláne akkor nem, ha az üzemanyag feltöltése miatt többletleszállást is útba kell ejteni.

Gazdasági szempontból hiányzik Japán (Tokió) és India (Mumbai/Delhi) felé is a légihíd, amelyek szintén 50 ezer utas körüli értéket képviselhetnek. Mindkét ország jelentős gazdasági szereplő Magyarországon.

Az üdülőjáratokat leszámítva azonban alig van mérhető igény Afrika felé, Oroszország Európán túli területei jelenleg gazdaságilag és idegenforgalmilag elhanyagolhatóak, Ausztrália irányába pedig jók az Öböl menti átszállási lehetőségek.

Néhány európai fővárossal sincs még közvetlen kapcsolat: Tallinn, Vilnius (25 ezer fő), Belfast, Kisinyov, Zágráb, Ljubljana. A külföldön dolgozó magyarok rendszeresen hiányolják a célállomások közül Corkot, Luxemburgot (30 ezer fő), és pár nagyobb spanyol város is a kínálat része lehetne valamelyik fapados nyári hálózatán, pl. Bilbao (30 ezer utas). Sokat javult, de még hiányos Franciaország elérése: Touluse (28 ezer fő), Marseille (30 ezer fő), Nantes (12 ezer fő) lehet ideális célpont, vagy a híres síközpont, Grenoble. Érdekes turistacélpont lehetne továbbá az Azori-szigetek, Poznan, Gdansk, Split, az Öböl menti városokból pedig Abu Dzabi, Muscat, a jól üzemelő Dubaj mellett.

A világon a katari Qatar Airwaysé, Európában a német Lufthansáé a képzeletbeli babérkoszorú

Megmérettek a légitársaságok

Ázsia tarolt a Skytrax légiipari piackutató intézet világ legjobb légitársasága versenyén, ahol az első tízbe egyetlen európai szolgáltató, a Lufthansa tudta beverekedni magát. A német céget ugyanakkor kárpótolhatja, hogy a kontinensünkön nem talált legyőzőre.

A Skytrax szavazásai igazán reprezentatívak: a World Airline Awardsra 105 országból 20 millió szavazót mozgósítottak, a Best Airline in Europe versenyben pedig több mint 160 ország 18 millió utasa mondott véleményt.

DÉKÁNY ZSOLT

Nyomasztó ázsiai fölény

A légiközlekedés Oscarjának is nevezett World Airline Awards-ot (Légitársaságok világdíja) rendkívül nagyra tartják függetlensége és a szavazási folyamat átláthatósága miatt, melyet semmilyen külső hatás vagy szponzor nem befolyásol. A 2017-es díjakat 105 ország 19,87 millió szavazójának véleménye alapján osztották ki. A szavazólapon egytől ötig kellett megadni, hogy mennyire elégedettek az adott légitársasággal. Összesen 49 kategóriában lehetett szavazni, és 320 légitársaság szerepelt a lapon.

Régi-új nyertesként tért vissza a csúcsra a Qatar Airways, mely 2011, 2012 és 2015 után negyedszer is győzni tudott. A Singapore Airlines lett a második, a japán All Nippon Airways pedig a harmadik. A tavalyi első Emirates – a magyarok kedvenc légitársasága – ezúttal a dobogóra sem fért fel, a negyedik helyen zárt. A World Airline Awards szavazáson legjobb európai repülős cégként a Lufthansa került be az elitbe, hetedik lett, míg a majd' 20 millió szavazó értékelése alapján a legjobb fapados légitársaság címet a malajziai AirAsia érdemelte ki.

Carsten Spohr elnök-vezérigazgató és Heike Birlenbach alelnök átveszik a Lufthansának járó díjat

Az utasok véleménye alapján a világ első tíz légitársasága között 9 ázsiai cég foglal helyet – köztük két-két kínai és Egyesült Arab Emírségekbeli –, és mindössze egy európai vállalat tudta megtörni ezt az egyhangúságot.

Szárnyalt a Lufthansa

A Skytrax immár hagyományosan az Európa legjobb légitársasága (Best Airline in Europe) versenyt is meghirdette, mely során mintegy 18 millió utas véleményére volt kíváncsi, több mint 160 országból. Az első helyet a Lufthansa szerezte meg, az ezzel járó díjat a cég vezetői a Paris Air Show-n vették át. *Carsten Spohr,* a Deutsche Lufthansa AG vezérigazgatója és igazgatósági elnöke szerint a munkatársaik által a fedélzeten és a földön nyújtott szolgáltatások színvonala, valamint a kabinok és a várók felszerelésére, a szolgáltatásfejlesztésre és a digitalizációra az utóbbi években fordított beruházások meghozták gyümölcsüket.

A Lufthansa Csoport légitársaságai együtt négy Skytrax World Airline elismerést söpörtek be a versenyen. A német anyavállalat a legjobb nyugat-európai légitársaságnak (Best Airline in Western Europe) és a legjobb vendéglátást nyújtó első osztályú várónak (Best First Class Lounge Dining) járó díjakat is elnyerte. Érdekesség, hogy a csoport svájci és osztrák leányvállalata, a Swiss és az Austrian Airlines szintén kapott jelölést a legjobb nyugat-európai légitársaság díjra, de az anyacég erősebbnek bizonyult. Emiatt nyilván egyik céget sem rázta meg a szavazók döntése, az osztrák cég ráadásul a legjobb szolgáltatásokat nyújtó európai légitársaság-személyzetnek járó díjjal (Best Airline Staff Service in Europe) vigasztalódhatott.

Az európai megmérettetésben az a Lufthansa vitte el a pálmát, amelyik a világ tíz legjobb légitársasága közé is valahogy be tudta magát küzdeni, egy kicsit talán megmentve ezzel a kontinens becsületét.

Ez az évtized a Qatar Airwaysé, idén már negyedszer győztek a World Airline Awards szavazáson

WORLD AIRLINE AWARDS TOP 10

1. *Qatar Airways*
2. *Singapore Airlines*
3. *All Nippon Airways (Japán)*
4. *Emirates (Egyesült Arab Emírségek)*
5. *Cathay Pacific (Hongkong)*
6. *EVA Air (Kína)*
7. *Lufthansa*
8. *Etihad (Egyesült Arab Emírségek)*
9. *Hainan (Kína)*
10. *Garuda Indonesia*

Etihad, Emirates, Qatar Airways: rossz idők jönnek, vagy csak átmeneti a gyengélkedés?

Öböl menti fogas kérdések

Sötét fellegek jelentek meg az Öböl menti nagy arab légitársaságok felett, bár a Skytrax szavazása alapján az utasok ebből még nem sokat érzékeltek, hiszen előkelő helyre rangsorolták a három vállalatot. Mindenesetre a forgalom látványos bővülése idén megállt, az expanziók nem voltak sikeresek, külső és belső problémákkal kell szembenézni, miközben a térség stabilitása is megingott.

SCHULEK TIBOR

Európai kalandozás kudarca

A korábbi tervekhez képest hónapokkal korábban távozik posztjáról az Etihadot tíz évig irányító *James Hogan,* s ez a fejlemény a három nagy közül a legkisebbnek számító Öböl menti légicég stratégiájának kudarcát is jelenti. Hogan irányítása alatt az Etihad számos, főképp európai és főképp gyengélkedő légitársaságban szerzett meghatározó tulajdonrészt, a két legnagyobb és legértékesebbnek gondolt akvizíció azonban kudarcot vallott. Az Alitalia átalakítása elbukott az erős szakszervezeti ellenálláson, így gyakorlatilag a csődvédelembe menekült az olasz fuvarozó. A másik kudarc Németországban érte a céget, ugyanis nem sikerült az Air Berlin jelentős átalakítása sem, a második legnagyobb német fuvarozó 2016-ban 780 millió eurónyi veszteséget hozott össze, ráadásul az idei év első negyedében is már csaknem 300 milliós lett a veszteségük. Az Air Berlin egyébként jelenleg a Lufthansa csoport felé orientálódik, esetleg egy lízing megállapodás keretében a teljes repülőgépflotta átmozgatása is megtörténhet, így az Eurowings (a Lufthansa diszkont cége) legnagyobb helyi konkurensétől szabadulna meg. A súlyos tőkeinjekciók és sikertelen átalakítások megrengették az Abu Dzabi központú Etihad pénzügyi helyzetét, és az utasszámot sem sikerült olyan intenzíven növelni, mint a másik két konkurensnek.

Az Etihad két európai akvizíciót is bebukott

Az óriásbálnák vergődése

Az Emirates erőteljes terjeszkedési stratégiája sokkal sikeresebb volt, mint a társaié, hiszen szélestörzsű gépekre alapozott óriási flottája szinte minden nagy repülőtéren már megszokott vendégnek számít. Az Airbus A380-as bálnák és Boeing triplahetes gépek teljes megtöltése viszont nem minden esetben sikerül jól fizető utasokkal, így a pénzügyi helyzet rendezése érdekében több módosítást is bevezettek a dubaji légitársaságnál. Az új kétszintes repülőket már több turista üléssel, 640 főre székezve veszik át. Elgondolkodnak egy keskenytörzsű flotta fejlesztésén is, hiszen szükséges lehet a kisebb városok bekötése, avagy a gyakoribb összeköttetés megteremtése. Ma az A380-as repülővel teljesített Dubaj és Kuwait légijáraton hosszabb a beszállítási procedúra várható ideje, mint a tényleges 50 perces repülési idő. Friss iparági hírek alapján elképzelhető, hogy a szintén emírségi tulajdonban lévő FlyDubai diszkont légitársaság lesz az Emirates ráhordó légitársasága.

Az amerikai kormány által bevezetett laptopszállítási tilalom legsúlyosabban a legnagyobb Öböl menti légitársaságot érintette, 13 gépet kellett kivonnia a vállalatnak a piacról a forgalom 20 százalékos csökkenése miatt, és ezek más járatokra történő átirányítása nehézkesen halad. *Tim Clark* vezérigazgató a Financial Times-nak beszélt arról, hogy át kell alakítani a társaság üzleti tervét, mert egy éven belül eltűnt a nyereség 80 százaléka.

Az Emirates forgalma 20 százalékkal csökkent

Az elszigetelt ötcsillagos

Katar állam hasonló nevű, a minőségre nagy hangsúlyt fektető légitársasága szintén más stratégia mentén próbált a világpiacon eredményeket elérni. Az IAG csoportban (British Airways, Iberia, Aer Lingus, Vueling) immár 20 százalékos tulajdonrészt szereztek a dohai cég mögött álló befektetők. 2016-ban a chilei központú LATAM csoportba vásárolták be magukat, most pedig az American Airlines kereskedelmi részvényeinek felvásárlása útján 10 százalékos tulajdonrészt akarnak szerezni. A vásárláshoz a számítások szerint jelenlegi árfolyamon csaknem 2,4 milliárd dollárra van szükség, de az amerikai adminisztráció ezt mereven ellenzi.

A Katar elleni szankciók és légtérkorlátozások jelentős mértékben nehezítik a cég napi működését, sok repülőgépük jelentős kerülővel repül, heti 400 járatot töröltek, sok képviseletet be kellett zárniuk. Nagyon hiányzik a Szaúd Arábia, illetve az emírségek felől érkező átszálló forgalom, de az interkontinentális járatok esetében még nem jelentettek be kapacitáscsökkenést. *Akbar Al Baker* Qatar-vezér számára nagyon nehéz időszak következik, hogy a cég megőrizze presztízsét és utasai bizalmát.

KözlekedésVilág – Biztos pont a szakmában

Kiadványunkra előfizethet a kozlekedesvilag.hu/elofizetes oldalon.

CARGO KÖZLEKEDÉSI KFT.

TimoCom. Összehozzuk a szállítmányt a raktérrel.

A digitális fuvarmegbízásai a legjobb kezekben vannak!

A TC Transport Order® segítségével a fuvarmegbízásait egyszerűen bonyolíthatja le a TimoCom fuvarozói platformon keresztül.

Tesztelje most ingyenesen a TC Transport Order®-t!

www.timocom.hu/Fuvarmegbízások