

## Vasúti fuvarozói toplista 2017

# Növekvő volumenek mellett tovább romló eredmények

Nem könnyű a vasúti fuvarozók helyzete még egy konjunktúrában sem. Magyarországon 2017-ben 11 585-tel több tehervonat közlekedett, mint egy évvel korábban, ami 7,76%-os növekedésnek felel meg a vasúti pályakapacitást elosztó szervezet (VPE) szerint. A KSH (még nem végleges) számai szerint 2,75 millió tonnával, 5,5%-kal mozgattak több árut vasúton 2017-ben, amelynek volumene így 52,8 millió tonnára nőtt. A MÁV és a GYSEV (együttesen pályahálózatműködtetők) még ennél is nagyobb növekedést mértek: bruttó tonnakilométerben például 12,9%-os bővülést, de vonatkilométerben is 8,9%-ot.

## SZÖVEG: ANDÓ GERGELY

A növekedés ténye tehát kétségtelen, amiből a 12 magyarországi bejegyzésű, fő tevékenységként vasúti áru fuvarozással foglalkozó társaság közül 11 a volumeneit ugyan növelni tudta, ám közülük 4 így sem volt profitábilis, sőt, az adózás előtti eredménye 7 cégnek is romlott 2017-ben az előző évhez képest. Ez nem csoda, az anyagi- és személyjellegű kiadások minden cégnél jelentősen

nőttek, amit a fajlagosan nem vagy alig növekvő díjszinten dolgozva képtelenek voltak hatékonyságnöveléssel kigazdálkodni. A hazai bejegyzésű, fő tevékenység szerint vasúti áru fuvarozást végző cégek árbevétele 115 milliárd forintról 13 milliárd forinttal 128 milliárd forintra nőtt, ami 11,38%-os növekedésnek felel meg.

Ebből az árbevétel-növekedésből a piacvezető társaság, a Rail Cargo Hungaria mindössze 2%-kal tudta kivenni

a részét, miközben 4,6%-kal több árut vittek el 1,8%-kal több vonattal, amivel a „kiszámlázható” nettó tonnakilométerteljesítményük 6,9%-kal nőtt. Ha ehhez azt is hozzávesszük, hogy a társaság munkáltatási költségei 7%-kal nőttek, és az anyagjellegű ráfordításai is 2,8%-kal, már érthető az eredmény 2,7 milliárd forintos romlása. Ezzel az RCH közel 3 milliárd forintos veszteséggel zárt. A társaság azonban gyorsan reagált, és felülvizsgálta az üzletpoliti-



## Creditreform

káját, a tervezhető, hatékonyan és gazdaságosan lebonyolítható fuvarfeladatokat részesítve előnyben.

Az RCH 2017 végével 28 darab Taurus mozdonyral és 168 fő mozdonyvezetővel végezte a tevékenysége dandárját. Kapacitása mostanra 32 mozdonyra és 193 képzett mozdonyvezetőre bővült, részben első saját, sikeres mozdonyvezetőképzésének köszönhetően. A vállalat ezen túlmenően a teljes vasúti vontatási piac fölösleges kapacitását is képes felszívni, különös tekintettel arra, hogy a mozdonyvezető- és mozdonyhiány egész Európában jelentős tényezővé vált (ennek fényében különösen dicséretes a 2017-es volumennövekedés). Az RCH állományába 467 fő kocsivizsgáló is tartozik, ám tolatásvezetője csak 7 főnyi van. A társaság 2017-ben 3,8 milliárd forintot költött teherkocsifelújításra.

A társaság javította a likviditási helyzetét, a fizetési határidőn túli követelésállománya 800 millió forinttal csökkent. A mérleg fordulónapon a külföldi vasúttársaságokkal szemben

nyilvántartott követelésük kapcsán összesen 457 millió forintnyi értékvesztést mutattak ki jellemzően az alban, macedón, szerb és román állami vasutakkal szemben. Ezek a vasúttársaságok a nehéz finansziális helyzetük révén jelentős nagyságrendű adósságot halmoztak fel. A társaság hiteleinek és költségeinek összege 2016 utolsó napján még 31,6 milliárd forintot tett ki, egy évvel később azonban már csak 28,3-at (a csökkenés 3,3 milliárd forint). Az RCH üzemi eredményét alapvetően befolyásolta, hogy az igénybe vett szolgáltatások értéke 3 milliárd forinttal nőtt. Ezen belül igen jelentősen nőttek a kocsibérköltségek (1,5 milliárd forinttal), a pályahasználati díj (400 millió forinttal), a vontatási szolgáltatás (630 millió forinttal), a tolatási szolgáltatások díja (243 millióval).

A társaság likviditási helyzete továbbra sem optimális, a javulás azonban már látható: 2017-ben a likviditási ráta mértéke 10,45%-os növekedés mellett 67%-ot mutatott. Ez azt jelenti, hogy

a társaság forgóeszközei a rövid lejáratú kötelezettségek 2/3-át lefedik, míg ugyanez a mutató 2014-ben még csak 33,79%-os mértékű volt. A javulás néhány év alatt jelentősnek mondható. A likviditási helyzet javulását több tényező együttes kedvező változása okozta. Egyrészt a külső és belső vevőkkel szembeni követelések jelentősen csökkentek, másrészt a társaság a meglévő hiteleit kedvezőbb kamatozású hitelre váltotta.

„Hosszabb távon a tervek szerint a teljesítmények növekedésével számolunk, ami az eredményességre, illetve az anyagi helyzetünkre kedvező hatást gyakorol, és ennek következtében a hiteleket visszafizeti a társaság” – áll az RCH éves beszámolójában. Ugyanakkor nagy nyomásként nehezednek a vállalatra az idei és a jövő év kihívásai, úgymint a kieleződött munkaerőpiaci helyzet, a növekvő költségek és az infrastrukturális fejlesztések kapcsán kialakult vágányzárak, amelyek hatására egyre nehezebb feladattá válik a minőségi szolgáltatás, illetve az ügyfél-igényeknek történő maradéktalan megfelelés.

A GYSEV Cargo adózás előtti eredménye továbbra is a legmagasabb a piacon, noha üzemi eredménye csak az 5. legmagasabb. Boda János vezérigazgató

Helyezés	Név	Árbevétel 2017 (Ft)	Árbevételarányos részarány	Árbevétel 2016 (Ft)	Az árbevétel változása (Ft)	Az árbevétel-változás aránya	Üzemi eredmény 2017 (Ft)	Adózás előtti eredmény 2017 (Ft)	Adózás előtti eredmény 2016 (Ft)	Az adózás előtti eredmény változása (Ft)	Árbevételarányos eredmény
1.	Rail Cargo Hungaria Zrt.	73 551 398 000	57,40%	72 046 640 000	1 504 758 000	102,09%	-2 717 956 000	-2 926 750 000	-207 447 000	-2 719 303 000	-3,98%
2.	GYSEV Cargo Zrt.	13 583 527 000	10,60%	11 967 548 000	1 615 979 000	113,50%	259 687 000	953 517 000	523 606 000	429 911 000	7,02%
3.	MMV Magyar Magánvasút Zrt.	9 467 380 000	7,39%	6 924 060 000	2 543 320 000	136,73%	-345 498 000	-349 488 000	-177 029 000	-172 459 000	-3,69%
4.	Train Hungary Magánvasút Kft.	7 216 842 000	5,63%	5 202 748 000	2 014 094 000	138,71%	530 226 000	501 065 000	-229 779 000	730 844 000	6,94%
5.	CER Hungary Zrt.	5 017 101 000	3,92%	4 067 225 000	949 876 000	123,35%	338 255 000	303 937 000	492 645 000	-188 708 000	6,06%
6.	LTE Hungária Kft.	4 393 113 000	3,43%	3 038 113 000	1 355 000 000	144,60%	478 805 000	471 505 000	373 463 000	98 042 000	10,73%
7.	AWT Rail HU Zrt.	4 141 176 000	3,23%	3 268 259 000	872 917 000	126,71%	-271 351 000	-299 452 000	-143 568 000	-155 884 000	-7,23%
8.	DB Cargo Hungária Kft.	3 647 894 000	2,85%	2 872 650 000	775 244 000	126,99%	307 212 000	287 054 000	116 131 000	170 923 000	7,87%
9.	FLOYD Szolgáltató Zrt.	2 341 091 790	1,83%	2 112 633 208	228 458 582	110,81%	156 610 776	122 420 632	132 018 970	-9 598 338	5,23%
10.	METRANS Danubia	1 918 782 000	1,50%	852 731 000	1 066 051 000	225,02%	95 516 000	84 027 000	33 581 000	50 446 000	4,38%
11.	IntegRail Zrt.	1 745 846 000	1,36%	1 982 075 000	-236 229 000	88,08%	-109 019 000	-103 496 000	137 794 000	-241 290 000	-5,93%
12.	FOXrail Zrt.	1 124 830 000	0,88%	722 533 000	402 297 000	155,68%	16 078 000	13 850 000	80 258 000	-66 408 000	1,23%
	Összesen	128 148 980 790	100,00%	115 057 215 208	13 091 765 582	111,38%	-1 261 434 224	-941 810 368	1 131 673 970	-2 073 484 338	-0,73%
	KÁRPÁT Vasút Kft.	1 534 798 000		686 982 000	847 816 000	223,41%	289 693 000	288 456 000	1 645 000	286 811 000	18,79%
	Magyar Vasúti Áruszállító Kft.	1 610 724 000		503 185 000	1 107 539 000	320,11%	460 691 000	447 839 000	145 825 000	302 014 000	27,80%

Név	Anyagjellegű ráfordítások 2017 (Ft)	Anyagjellegű ráfordítások 2016 (Ft)	Anyagjellegű ráfordítás változása (Ft)	Anyagjellegű ráfordítás változása	Személyi ráfordítás 2017 (Ft)	Személyi ráfordítás 2016 (Ft)	Személyi ráfordítás változása (Ft)	Személyi ráfordítás változása	Létszám 2017 (fő)	Létszám 2016 (fő)	Egy munkavállaló havi átlagos költsége 2017 (Ft)
Rail Cargo Hungaria Zrt.	55 550 248 000	54 041 212 000	1 509 036 000	102,79%	13 273 936 000	12 403 278 000	870 658 000	107,02%	1 885	1 906	586 823
GYSEV Cargo Zrt.	11 278 588 000	9 471 832 000	1 806 756 000	119,08%	1 395 409 000	1 279 111 000	116 298 000	109,09%	219	221	530 978
MMV Magyar Magánvasút Zrt.	8 040 225 000	5 511 793 000	2 528 432 000	145,87%	1 372 622 000	1 277 930 000	94 692 000	107,41%	145	151	788 863
Train Hungary Magánvasút Kft.	5 181 013 000	4 343 158 000	837 855 000	119,29%	1 363 494 000	963 362 000	400 132 000	141,53%	144	156	789 059
CER Hungary Zrt.	3 891 851 000	2 945 746 000	946 105 000	132,12%	627 205 000	471 592 000	155 613 000	133,00%	49	40	1 066 675
LTE Hungaria Kft.	3 230 950 000	2 090 498 000	1 140 452 000	154,55%	585 901 000	510 017 000	75 884 000	114,88%	58	48	841 812
AWT Rail HU Zrt.	3 491 755 000	2 643 722 000	848 033 000	132,08%	833 693 000	658 394 000	175 299 000	126,63%	88	70	789 482
DB Cargo Hungaria Kft.	1 797 783 000	1 436 413 000	361 370 000	125,16%	1 209 309 000	1 021 810 000	187 499 000	118,35%	180	164	559 865
FLOYD Szolgáltató Zrt.	1 626 615 449	1 340 664 462	285 950 987	121,33%	477 038 119	452 709 515	24 328 604	105,37%	45	44	883 404
METRANS Danubia	1 125 969 000	454 375 000	671 594 000	247,81%	653 323 000	342 111 000	311 212 000	190,97%	62	31	878 122
Integrail Zrt.	1 763 038 000	1 774 406 000	-11 368 000	99,36%	80 735 000	64 548 000	16 187 000	125,08%	13	10	517 532
FOXrail Zrt.	833 006 000	447 404 000	385 602 000	186,19%	188 069 000	123 861 000	64 208 000	151,84%	34	29	460 953
KÁRPÁT Vasút Kft.	569 595 000	169 114 000	400 481 000	336,81%	594 111 000	467 441 000	126 670 000	127,10%	53	55	934 137
Magyar Vasúti Áruszállító Kft.	649 488 000	129 988 000	519 500 000	499,65%	442 241 000	183 314 000	258 927 000	241,25%	36	18	1 023 706
Összesen	99 030 124 449	86 800 325 462	12 229 798 987	114,09%	23 097 086 119	20 219 478 515	2 877 607 604	114,23%	3 011	2 943	639 242

Időszak	Vonatszám (PHM)	Vonatszám (VPE)	Vonatkilométer (PHM)	Bruttó tkm (PHM)
MÁV 2016. I. félév	67 233	67 938	7 819 000	9 428 000 000
MÁV 2016. II. félév	72 467	70 120	9 018 000	11 353 000 000
MÁV 2017. I. félév	74 083	74 576	9 027 297	11 537 318 287
MÁV 2017. II. félév	75 251	77 868	9 305 000	11 877 000 000
MÁV 2018. I. félév	77 052	76 610	9 208 000	11 610 000 000
MÁV 2016	139 700	138 058	16 837 000	20 781 000 000
MÁV 2017	149 334	152 444	18 332 297	23 414 318 287
GYSEV 2016. I. félév	10 153	10 201	454 374	442 586 382
GYSEV 2016. II. félév	10 380	10 372	459 571	461 544 273
GYSEV 2017. I. félév	9 992	10 113	475 183	497 382 616
GYSEV 2017. II. félév	10 557	10 974	516 424	561 231 573
GYSEV 2018. I. félév	10 677	10 784	577 976	619 390 372
GYSEV 2016	20 533	20 573	913 945	904 130 655
GYSEV 2017	20 549	21 087	991 607	1 058 614 189

Időszak	Vonatszám (VPE)	Mennyiség [tonna] (KSH)	Vonatszám (PHM)	Vonatszám (VPE)	Vonatkilométer (PHM)	Nettó tkm (KSH)	Bruttó tkm (PHM)
Magyarország 2016	149 316	50 047 000	160 233	158 631	17 750 945	10 528 000 000	21 685 130 655
Magyarország 2017	160 901	52 796 000	169 883	173 531	19 323 904	11 427 000 000	24 472 932 476
Magyarország 2017 I. félév	78 565	12 439 000	84 075	84 689	9 502 480	2 808 000 000	12 034 700 903
Magyarország 2018 I. félév	80 726	12 217 000	87 729	87 394	9 785 976	2 492 000 000	12 229 390 372

Forrás: MÁV és GYSEV pályavasút (PHM), Központi Statisztikai Hivatal (KSH), Vasúti Pályacapacitás-elosztó Kft. (VPE)

A KSH 2017. évre vonatkozó számai nem véglegesek.

tkm = tonnakilométer; a bruttó adat a vonat teljes tömegével (a mozdony és a teherkocsik önsúlyát is hozzáadva) számolt, a nettó az elszállított áru tömegével kalkulált.

A pirossal jelöltek I. negyedéves, nem végleges számok.

A sárga színű számokban a GYSEV és a MÁV hálózatán azonos vonatszámú közlekedő tehervonatok egy vonatnak számítanak (a többi helyen kettőnek).

a 2017-es évet értékelve megállapította, hogy sikerrel növelték a teljesítményüket mind árutonnában, mind árutonnakilométerben mérve, köszönhetően annak, hogy a meglévő projektjeik többségében képesek voltak bővülést elérni, és új forgalmak beindulása is hozzájárult a sikerhez. A jövőre nézve kedvező fejlemény, hogy az anyavállalat, a GYSEV Zrt. mozdonybeszerzése sikerrel zárult, így 9 darab Siemens Vectron típusú mozdonyal bővül a flotta. A GYSEV Cargo egyebek mellett traktációs szolgáltatásokat is igénybe vesz az anyavállalattól, így ez a beszerzés egy fontos lépés az interoperabilitás fokozása és az erőforrások bővülése terén.

A vállalat értékesítésből származó nettó árbevételéből 12 milliárd forint származott az áru fuvarozási tevékenységből (ez 1,37 milliárd forintos növekedés egy év alatt), 1,59 milliárd a logisztikai (raktározási, közúti fuvarszervezési, vámkezelési) tevékenységekből (ez 247 millió bővülés). Azon forgalmakban, ahol a teljes magyarországi útvonalon a GYSEV Cargo a lebonyolító (részben vagy egészben a MÁV pályahálózatát igénybe véve), a bázisávéhoz képest 59,2%-kal (234,8 millió árutonnakilométerrel) fuvaroztak többet 2017-ben, a tehervonati futásteljesítményük 57,4%-át így ma már a MÁV hálózatán teljesítik. Összességében 35,8%-kal növekedtek egy év alatt az árutonnakilométerben mért teljesítmé-

nyek. Ezzel is összefüggésben a társaság által igénybe vett szolgáltatások értéke 4,6 milliárd forintról 5,6 milliárdra nőtt. Ezen belül a traktációs költségek 337 millióval, a pályahasználati költségek 305 millióval, a kocsibérleti díjak közel 100 millióval nőttek.

Az MMV Magyar Magánvasút tonnában és árutonnakilométerben mérve 2017-ben is a 2. legnagyobb piaci szereplő volt. A társaság 2,5 milliárd forinttal tudta növelni egy év alatt az

árbevételét, amiben szintén listavezető. Öröm az örömben, hogy a társaság anyagjellegű ráfordításai szinte pontosan ennyivel nőttek, így ez és a személyi ráfordítások emelkedése – a bérszínvonal piaci átlag feletti szintre emelése érdekében – lehúzta az üzemi eredményt, a társaság tavaly is veszteséggel zárt. A társaság árbevételéből 9,47 milliárd forintot tett ki a vasúti áru fuvarozás és egyéb vontatási tevékenységek, a többi (418 millió) a mozdonyok és vagonok

## A PÁLYAHÁLÓZAT-MŰKÖDTETŐK ÉS A VASÚTI ÁRUFUVAROZÁS

A MÁV pályahálózatát 47 vasúttársaság vette igénybe 2017-ben. A MÁV tehervonatok közlekedéséhez kapcsolódó bevétele 2017-ben 25,7 milliárd forint volt, ebből az alapszolgáltatási díj 14 milliárd forintot, a járulékos szolgáltatási díjbevitel 5 milliárd forintot, a vontatási célú villamosenergia továbbértékesítése 6,6 milliárd forintot tett ki. A hálózathozzáférési díjrendszerbe beépített módon kedvezményt biztosítanak a korridorvonalmentés megrendelt vonatok számára, illetve az ilyen szerelvények késésekor nincs pénzügyi szankcionálás sem. A tehervonatok közlekedtetés elősegítésére különböző ösztönző kedvezményelemeket is bevezettek. Ezek mértéke a piaci szegmenstől függően 10–15% között változik. Egyebek között a záhonyi tehervonatok, az egyes kocsis- és a közútról áterrelt forgalmat támogatják ilyen módon. A MÁV szélesnyomtávú hálózatán 2018 I. félévében 4,196 tehervonatok közlekedtek, ami eggyel kevesebb, mint 2017 II. félévében, illetve 263-mal kevesebb, mint 2017 I. félévében.

A GYSEV pályahálózatán a tehervonatokkal összefüggésben 2017-ben az áru fuvarozáshoz kapcsolódó bevétele 12,8 milliárd forint volt, ebből az alapszolgáltatási díj 5,47 milliárd forintot, a járulékos szolgáltatási díjbevitel 6,4 milliárd forintot, a mellékszolgáltatások 658,8 millió forintot, a vontatási célú villamosenergia továbbértékesítése 300,8 millió forintot tett ki.

Név	Vonatszám	Mennyiség [tonna]	Átlagos hasznos vonattömeg [tonna]	Vonatkilométer	Egy tehervonat átlagos útja [km]	Egy rakomány átlagos útja [km]	Bruttó tkm	Nettó tkm	Nettó tkm	Vonatkm	Tonna	Bruttó tkm
RCH 2016	102 704	31 707 192	308,7	10 333 687	100,6	193,2	12 651 343 079	6 125 949 540	58,19%	58,21%	63,35%	58,34%
RCH 2017	104 616	33 173 268	317,1	10 311 115	98,6	197,5	13 166 320 069	6 550 624 000	57,33%	53,36%	62,83%	53,80%
MMV 2016	5 885	3 483 957	592,0	966 251	164,2	183,5	1 366 484 861	639 379 000	6,07%	5,44%	6,96%	6,30%
MMV 2017	6 775	4 308 943	636,0	1 302 657	192,3	196,2	1 783 309 231	845 388 000	7,40%	6,74%	8,16%	7,29%
GYSEV Cargo 2016	15 237	3 356 000	220,3	921 900	60,5	163,0	904 018 000	547 037 000	5,20%	5,19%	6,71%	4,17%
GYSEV Cargo 2017	15 303	3 726 346	243,5	1 497 339	97,8	199,3	1 247 770 000	742 722 000	6,50%	7,75%	7,06%	5,10%
CER 2016	2 891	2 267 933	784,5	601 913	208,2	221,1	852 345 755	501 379 856	4,76%	3,39%	4,53%	3,93%
CER 2017	2 783	2 301 401	826,9	620 240	222,9	217,0	849 006 398	499 415 528	4,37%	3,21%	4,36%	3,47%
Train Hungary 2016	4 312	1 572 890	364,8	723 267	167,7	270,0	842 207 612	424 603 359	4,03%	4,07%	3,14%	3,88%
Train Hungary 2017	4 567	2 296 228	502,8	940 605	206,0	268,2	1 258 040 384	615 782 035	5,39%	4,87%	4,35%	5,14%
LTE 2016	2 267	1 130 741	498,8	570 350	251,6	299,6	575 981 046	338 812 380	3,22%	3,21%	2,26%	2,66%
LTE 2017	2 469	1 721 330	697,2	865 302	350,5	364,5	1 066 766 121	627 509 483	5,49%	4,48%	3,26%	4,36%
AWT Rail HU 2016	1 928	932 550	483,7	652 400	338,4	337,3	622 249 000	314 574 000	2,99%	3,68%	1,86%	2,87%
AWT Rail HU 2017	3 487	1 886 824	541,1	890 676	255,4	260,0	923 087 230	490 609 919	4,29%	4,61%	3,57%	3,77%
METRANS a.s. 2016	3 142	1 798 347	572,4	710 993	226,3	233,0	748 704 437	419 019 196	3,98%	4,01%	3,59%	3,45%
METRANS Danubia 2017	3 420	2 016 980	589,8	773 440	226,2	229,3	831 681 177	462 445 763	4,05%	4,00%	3,82%	3,40%
FLOYD 2016	1 551	821 930	529,9	296 930	191,4	191,7	324 412 490	157 548 480	1,50%	1,67%	1,64%	1,50%
FLOYD 2017	1 621	894 000	551,5	351 630	216,9	217,9	393 439 500	194 772 000	1,70%	1,82%	1,69%	1,61%
DB Cargo Hungária 2016	1 299	629 679	484,7	363 344	279,7	268,1	413 605 011	168 792 879	1,60%	2,05%	1,26%	1,91%
DB Cargo Hungária 2017	1 082	423 570	391,5	393 666	363,8	316,4	423 515 878	134 030 000	1,17%	2,04%	0,80%	1,73%
MÁV Nosztalgia 2016	323	76 613	237,2	39 753	123,1	105,4	13 463 208	8 077 924	0,08%	0,22%	0,15%	0,06%
MÁV Nosztalgia 2017	456	89 071	195,3	50 668	111,1	107,9	16 013 000	9 607 000	0,08%	0,26%	0,17%	0,07%
MTMG 2016	116	24 218	208,8	12 434	107,2	75,1	3 826 236	1 819 834	0,02%	0,07%	0,05%	0,02%
MTMG 2017	137	25 225	184,1	14 062	102,6	64,6	2 217 298	1 629 303	0,01%	0,07%	0,05%	0,01%
MVÁ 2016	28	49 130	1 754,6	10 961	391,5	168,8	11 372 000	8 292 000	0,08%	0,06%	0,10%	0,05%
MVÁ 2017	112	102 952	919,2	58 200	519,6	124,9	21 861 320	12 859 600	0,11%	0,30%	0,19%	0,09%
Integrail 2016	3	879	293,0	798	266,0	404,1	750 513	355 205	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Integrail 2017	215	91 586	426,0	58 050	270,0	270,0	53 006 370	24 728 274	0,22%	0,30%	0,17%	0,22%
Petrolsped Slovakia 2016	1 436	371 832	258,9	150 176	104,6	217,5	160 198 000	80 868 000	0,77%	0,85%	0,74%	0,74%
Petrolsped Slovakia 2017	1 151	316 858	275,3	108 592	94,3	222,9	128 086 000	70 627 000	0,62%	0,56%	0,60%	0,52%
ZSSK Cargo 2016	44	9 470	215,2	704	16,0	16,0	384 032	151 519	0,00%	0,00%	0,02%	0,00%
ZSSK Cargo 2017	6	1 003	167,2	96	16,0	16,0	23 404	16 041	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
SŽDS 2017	330	196 856	596,5	102 138	309,5	323,4	117 264 266	63 664 910	0,56%	0,53%	0,37%	0,48%
Összesen/átlagosan 2016	143 122	48 233 361	337	16 355 861	114	202	19 491 345 280	9 736 660 172	92,48%	92,14%	96,38%	89,88%
Összesen/átlagosan 2017	148 530	53 572 441	361	18 338 476	123	212	22 281 407 646	11 346 430 856	99,29%	94,90%	101,47%	91,05%

A részarányok alapja a pályavasutak (btkm), a VPE („tisztított” vonatszám, vonatkm) és a KSH (tonna, ntkm) adataiban szereplő számok. A részarányok tájékoztató jellegűek, mivel az egyes szereplők által szolgáltatott adatok nem egyforma mélységűek, azok eltérő módszertan alapján keletkeznek, így egymással csak korlátozásokkal összevethetők!

tkm = tonnakilométer; a bruttó adat a vonat teljes tömegével (a mozdony és a teherkocsik önsúlyát is hozzáadva) számolt, a nettó az elszállított áru tömegével kalkulált.

A piros számok becslést jelentenek.

bérbeadásából, más cégek részére végzett kocsivizsgálatból származott, és egyéb közvetített vasúti szolgáltatásokhoz kapcsolódott (például mérlegelés, intézeti kocsiszolgálat). Az MMV-nél 2018 májusában 59 fő mozdonyvezető dolgozott, 4-gyel kevesebb, mint egy évvel korábban, de legalább a kocsivizs-

gálók számát növelni tudták ebben az intervallumban, 25-ről 33 főre.

A műszaki berendezések bruttó értékének növekedése 2 mozdony felújításának (47,2 millió forintért) és vasúti tartálykocsik korszerűsítésének (41 millió forintért) tulajdonítható. A forgalom növekedésével a társaság mérlegzárási

fordulónapi kötelezettségei 1,25 milliárd forinttal 2,1 milliárd forintra nőttek, míg a követelése 872 millióval 2,4 milliárdra. A fentiek miatt a cég vagyoni, pénzügyi, jövedelmezőségi és likviditási helyzetet jellemző mutatói kissé romlottak 2017-ben, ennek ellenére a cég likviditása – a 2 milliárd fo-

rintos eredménytartálékra is tekintettel – folyamatosan biztosított.

A fuvarpiac fellendülését a **Train Hungary** tudta a legjobban meglovasítani: tonnában mérve 46%-os bővülésre voltak képesek 2017-ben, amivel párhuzamosan az árbevétel 38,7%-kal (2 milliárd forinttal) nőtt. Jelentős díjmelés tehát itt sem volt, ám a cég hatékonyságát is növelni tudta: a vonatnak száma csupán 5,9%-kal, míg az általuk megtett távolság pedig 30%-kal nőtt, miközben a nettó árutonnakilométer 33,6%-kal. Így a cég kordában

tudta tartani az anyagjellegű ráfordításainak növekedését, miközben 41,5%-kal többet költött (a 144-ről 156 főre bővült) munkavállalóra. Az övök lett a piac legmagasabb üzemi eredménye.

A **CER Hungary** szintén 2017-ben fennállása legnagyobb volumenét fuvarozta. A sikerhez hozzájárult, hogy a megbízói kör bővült nagy nemzetközi szállítványozócégekkel, és saját erőből fejlesztették a vontatási kapacitásukat, amivel a tavalyi év második felétől a magyar vasúti piacon megjelent vontatási kapacitáshiány következtében

újabb üzleteket szereztek meg. A vontatási kapacitás további bővítéséhez összefogtak a stratégiai partnereikkel. **Heinczinger Tamás**, a társaság vezérigazgatója azt is elmondta, hogy a szolgáltatásaik minőségét továbbra is kulcsfontosságúnak tekintik, amihez felhasználják a saját fejlesztésű informatikai rendszerüket, a RIS-t is. A cégnél jelenleg 5 villany- és 3 dízelmozdony teljesít szolgálatot. A mozdonyvezetők, kocsivizsgálók és tolatásvezetők együttes létszáma 40 fő.

A CER 949,9 millió forinttal növelte árbevételét 2017-ben, ám ebből

738,2 millió forint mozdonyértékesítéséből fakadt (amit visszlíngelnél az óta). Az áru fuvarozáson kívüli további jelentősebb bevételi forrás 303,8 millió forint volt szállítványozásból. Noha a CER anyag- és személyi jellegű kiadásai jobban nőttek, mint a bevétele, a mozdonyértékesítése miatt mégis képes volt 6%-os bevételarányos eredményt elérni (még ha 188,7 millió forinttal csökkent is az eredménye). A CER az első olyan áru fuvarozó vasúttársaság, ahol az „átlagos” munkavállaló havi teljes költsége meghaladja az 1 millió forintot (mellette a Magyar Vasúti Áruszállító Kft. vonatási szolgáltató mondhatja még el ezt).

Az LTE árbevételarányos eredmény tekintetében a 10,7%-os arányszámmal a legsikeresebb piaci szereplő jelenleg. *Varga Botond*, az LTE ügyvezető igazgatója lapunk kérésére így értékelte a tavalyi évet: „A 2017. évünk jól sikerült. Az LTE Hungária Kft. esetében a gabonaforgalmak meghatározóak, és a jó termésnek köszönhetően az el fuvarozott volumen is erősen növekedett 2016-hoz képest. Ezen túlmenően a cégünk több olyan, Európát átszelő forgalomba is be tudott kapcsolódni, ahol az LTE csoport szinten a fővállalkozói szerepet látja el. Mindemellett az általánosan fellendülő gazdaságnak és ezáltal a fuvarpiac bővülésének is igyekeztünk leartni a babérait. Ezen hatásoknak köszönhetően az el fuvaroz-

ott árumennyiség, az árbevétel és nem utolsósorban az eredmény is növekedésnek indult. Ezt természetesen csak úgy tudtuk véghezvinni, hogy mind a mozdonyvezetői, mind pedig a kocsi vizsgálói létszámunkat jelentősen emeltük. Mindemellett a mozdonyparkunk azon része is bővült egy extra villanymozdonyal, amely a cégcsoporton belül kizárólag az LTE Hungária Kft. igényeit elégíti ki.”

Az **AWT Rail HU Zrt.** 2017-es számai jól illeszkedtek a piaci trendbe. A táblázatunkban az üzleti évben átlagosan foglalkoztatottak száma szerepel. Az AWT esetén azonban ki kell emelni, hogy míg a tavaly januári létszám 71 fő volt, addig a decemberi már 117. Ennek fő oka, hogy 2017 augusztusában megkezdtek a Lafarge Cement Magyarország Kft. két telephelyének kiszolgálását (Királyegyházán és Bükkösdön), valamint azok közötti tehervonatok közlekedtetését. A társaság tulajdonosa 2017. február 6-án rendezte a társaság 2016. évi sajtótöke-helyzetét 500 ezer euró átutalásával.

A **DB Cargo Hungária** fő tevékenysége a vasúti áru fuvarozás, ám emellett a tevékenységi körébe tartozik még a győri Audi-gyár és Kecskeméten a Mercedes-gyár ellátása, valamint Kalocsa-Foktón a Gabonataroló és Logisztikai Kft. vasútüzemi tevékenysége és Győrben egy konténerterminál üzemeltetése. A befektetett eszközök állományában 2017-

ben jelentős változás 4 villanymozdony beszerzése, amelyből 3-at még a tárgyévben üzembe helyeztek (ezzel 363 millió forinttal nőtt a befektetett eszközök bruttó értéke). A vasúti áru fuvarozásból származó árbevétel 1,7 milliárd forint volt. Az Audi Hungaria Zrt. részére végzett rakománykezelési és ezt kiegészítő tevékenységekből származó árbevétel összege 566,3 millió forint, ami jelentős átfedésben van a győri konténerterminál árbevételével, ami 68,6 millió forint volt.

*Kovács István*, a **FLOYD** vezérigazgatója 2017-et így foglalta össze: „A társaság árbevétele nőtt, az eredmény csaknem azonos szinten maradt. Ez azt jelenti, hogy többet dolgoztunk hasonló eredményért, mint az előző évben. A bevételnövekedést a gabonaforgalom okozta, ugyanakkor a piaci árnyomás egyértelműen mutatja, hogy ennek az árazása nem megfelelő. 2017-ben megvásároltunk egy korábban bérelt vontatójárművet, így jelenleg 15 saját mozdonyal dolgozunk. A konténerforgalomban használt mozdonyok száma nem változott.”

A **FLOYD**-nál nőtt a piacon a legkisebb arányban a személyi ráfordításokra fordított összeg, mindössze 5,37%-kal, ám még így is itt a 2. legmagasabb az egy munkavállalóra eső átlagköltség a piacon. A pénzügyi beszámolóból tudható, hogy a fő tulajdonos **EUROGATE Intermodal GmbH** felé elszámolt árbevétele a társaságnak 1,2 millió euró

volt. Ezért a pénzért a **FLOYD** Magyarország mellett Ausztriában is szolgált Passau és Hegyeshalom között, így az osztrák államtól ártámogatásra jogosult. Az osztrák szakárccal kötött szerződés alapján az intermodális forgalom támogatására kapott árbevétel 2017-ben 462,7 ezer euró volt. További érdekesség, hogy a **FLOYD** 2017-ben ausztriai áramátvitelre vonatkozó kötelezettséget vállalt 2018-ra, 2019-re és még 2020-ra is 118 ezer, 83 ezer, 43 ezer euró értékben. Ilyen többéves áramárfixálásra itthon nincs lehetőség. A tárgyévben Magyarországon felhasznált energiaköltség 428 ezer euró, az Ausztriában felhasznált 305 ezer euró volt az éves beszámolóját a piacon egyedülként euróban számolva közzé tevő társaságnál. Sajnos arra a dokumentum nem alkalmas, hogy a cég ausztriai és magyarországi költségeit teljesen szét lehessen választani, ehhez csak a szöveges kiegészítések adnak támpontot.

A **METRANS Danubia** az egyik új szereplője a toplistánknak. Noha a cég 2002 vége óta működik, a vasútvállalati engedélyüket csak 2017-től használják; addig az anyavállalat (**METRANS a.s.**) menetvonalain közlekedtek a vonatok. A váltás adminisztratív előnyök mellett üzemeltetési főrokkal is járt, hiszen ezzel a mozdonyvezetők, diszpécserek saját munkavállalók lettek, így a teljes vasúti logisztika házon belülre került. A **METRANS Danubia** csak a cégcsoport konténeronatait közlekedteteti a Budapest–Hodos, Budapest–Komárom és Rajka/Komárom–Hodos viszonylatokon, külső feles megbízásokat nem vállalnak, de a saját forgalom is napi 10 vonatot jelent, ami volumenét tekintve a teljes vasúti fuvarozási piac kb. 4%-át jelenti.

Az **IntegRail** a másik új szereplő a toplistán. A cég magát az egyetlen magyar tulajdonban lévő, teljes mértékben itthon adózó, kombinált fuvarozással foglalkozó vállalként definiálja. A cég története 2011-ben kezdődött. A konténerlogisztikába először vasúti operátorként léptek be, de hamarosan felismerték, hogy a szolgáltatásaik minőségét csak úgy tudják garantálni, ha mélyebben, vasútvállalként is kézbe veszik a „saját sorsukat”. Ez a vágy 2017-re érett be, megtalálva azokat az együttműködő partnereket (Magyaror-

szág mellett Horvátországban és Szlovéniában is), akikkel együtt stabilizálni tudták vonataik menetrendszerűségét, és rugalmasan tudnak reagálni a pályavasúti és határátmeneti kihívásokra. A tavalyi 225 vonatuk mindegyike a Budaörs–Kelenföld–Gyékényes–Koper viszonylaton közlekedett, idén április óta azonban a csepeli **MAHART** terminált használják.

A **FOXrail** sajnos évek óta elzárkózik az adatközléstől, így róla csak a pénzügyi beszámoló alapján kaphatunk képet. Ebből tudható, hogy 2017-től Ausztriában is biztonsági tanúsítvánnyal rendelkezik a társaság, és ott a saját menetvonalán konténervonatokat (is?) közlekedtet. Az Ausztriában közlekedő konténervonatok után állami támogatásban részesült, amelynek összege tavaly 48,5 ezer euró volt. A cég másfél-szeresére tudta növelni árbevételét, amivel rekorder a több éve működő vasútvállalatok között.

A külföldön bejegyzett vasútvállalatok közül 3 is szolgáltatott számunkra adatokat a magyarországi tevékenységükről (köszönjük nekik!). A magyar **MMV „testvérvállalata”, a Petrolped Slovakia** immár nemcsak saját menetvonalon, de saját mozdonyvezetőkkel közlekedik Magyarországon. Ehhez 11 főt vettek fel a céghez, akik a társaság 4 villany- és 5 dízelmozdonyát vezetik Magyarország területén. A cég fölös vonatási kapacitását több országban is értékesíti. A társaság árbevétele Magyarországon 2,76 millió euró volt, 10 400 euró eredmény mellett. A zólyomi székhelyű **Slovenska Železničná Dopravná Spoločnosť (SZDS)** tavaly 330 vonatot közlekedtetett a magyar hálózaton, az év első félévében még átlagosan kétnaponta, a másodikban már naponta indult vonatuk, így nem meglepő, hogy tavaly decemberben fióktelepet alapítottak Magyarországon, ahol idén már mozdonyvezetők foglalkoztatását is tervezik. A szlovák állami cargo cég, a **ZSSK Cargo** mindössze 6 vonatot közlekedtetett Magyarországon, Ipolytarnóc és Nógrádszakál között egy, csak Magyarországról elérhető szárnyvonalat kiszolgálva.

Kicsit kakukktójás a toplistánk végén szereplő két társaság, a **KÁRPÁT Vasút** és a **Magyar Vasúti Áruszállító Zrt. (MVÁ)**, mert ők elsősorban vonatási szolgáltatók, azaz saját menetvo-

nalon csak elvétele közlekednek tehervonatokkal, ám az árbevételük közel 100%-a mégis a vasúti logisztikához köthető (a vonatási szolgáltatás mellett a pályaeépítések kiszolgáltatásában erősek). A két cég hihetetlenül sikeresen tudott reagálni a piacon fellépő mozdony- és mozdonyvezetőhiányra, megduplázva, illetve megtriplázva az árbevételt, közel 20, illetve 30%-os árbevételarányos eredményt produkálva. A **KÁRPÁT Vasút** erre ráadásul változatlan létszámmal volt képes, míg az **MVÁ** ehhez megduplázta a létszámát. *Filep Ernő Csaba*, az **MVÁ** ügyvezetője lapunknak elmondta, hogy 2017-ben jelentősen megnőtt a vonatáteszközállományuk, így az 5 saját tulajdonukban lévő mozdony mellett (amelyből 3 dízel-, 2 villanymozdony) 4 bérelt mozdonyt (2 villanyt és 2 dízelt) is üzemeltettek. Ehhez persze a mozdonyvezetői létszám és a kiszolgálószemélyzetük (kocsi vizsgáló, tolatásvezető) létszáma is jelentősen megnőtt. E cégek kiugró átlagfizetése mögött az állhat, hogy náluk a legköltségesebb munkaerők (elsősorban a mozdonyvezetők) részaránya sokkal nagyobb az összlétszámban.

A legnagyobb vonatási szolgáltató természetesen továbbra is a **MÁV-START** a piacon. A társaság idén már részletezte az éves beszámolójában, hogy vonatási szolgáltatás nyújtásából mennyi árbevétele származott az áru fuvarozó cégektől, de a személyszállítással együtt 9 milliárd forintot árbevétel termelt ebből, ami 1,49 milliárddal múlja felül a bázist. A vonatási és tolatási bevételek emelkedése elsősorban a magánvasúti és RCH-s megrendelési többletből adódik. Ezenkívül a korábbi vonatkilométer alapú elszámolások helyett más naturália alapján számolnak el a partnerekkel, amelyhez új egységárkalkulációt állapítottak meg. Kocsi vizsgálatot már csak 330 millió forint értékben rendeltek a **START**-tól, ami 121 milliós csökkenés. A tolatási tevékenységből származó árbevétel ellenben 305 millió forinttal 3,9 milliárdra nőtt, ugyanakkor az egyes kocsi áru forgalom tolatós tehervonataira már csak 3,75 milliárd forint értékben volt igény, ami 752 milliós csökkenés. Így együttesen a **MÁV-START** áru fuvarozási piacon nyújtott szolgáltatásainak értéke 2017-ben 15,5 milliárd forint körüli lehetett.

## NOSZTALGIA ÉS VASÚTI LOGISZTIKA

A **MÁV Nosztalgia Kft.** a 2017-es gazdasági évre kitűzött célokat az elvárásoknak megfelelően teljesítette. A cég továbbra is nyílt piaci szereplő, annak minden pozitív és negatív hatásával együtt. *Schvéd Norbert* ügyvezető igazgató lapunknak elmondta: „Egyre inkább érezzük annak a jelentőségét, hogy a megszerzett piacainkat megtartsuk, tovább bővítsük. Szükséges ez több szempontból is. Egyrészt a járműparkunk öregedése miatt egyre nagyobb erőforrásokat igényel a karbantartásuk, ez a tevékenység még áldozatok árán is nélkülözhetetlen ahhoz, hogy közlekedtetni tudjuk őket. Célunk a nosztalgiaflotta működőképességének fenntartása, az árutovábbítási tevékenységünk színvonalának és volumenének megtartása, esetleges növelése. A társaság alapvető célja a vasúti járművek nagyközönség részére való üzemszerű bemutatása, azok vasút forgalomban való biztonságos közlekedtetése. A járműveket a hatályos rendeletek szerint üzemeltetjük, mindemellett a végsőkig törekszünk korhű

állapotuk megőrzésére. Az előző évhez viszonyítva az értékesítés nettó árbevétele (1,445 milliárd forint) 3%-kal, a tervhez képest 2%-kal több, ezáltal a vállalat eredménye pozitív lett. Társaságunk igyekszik a rendelkezésre álló emberi és műszaki kapacitásait a három alaptevékenységére (személyszállítás, teherszállítás, járműjavítás) fókuszálva optimálisan kihasználni mind nagyságrendileg, mind szerkezetében. A saját vonatási képességünk tavaly nem változott, tolatásvezetőt és kocsi vizsgálat nem foglalkoztattunk, a mozdonyvezetői létszámunk 2 fővel emelkedett (16-ról 18 főre). A fenti tevékenységek mellett kiemelten fontos feladatunk a nosztalgiajarművek használatban történő megőrzése, így például tavaly a 204-es gőzös komplett kazánfelújításon esett át (ez 27 millió forintos beruházás volt), de emellett számos más régi jármű is újra üzemben van. Ezek azonban nem külső fél részére végzett munkák, így bevételt nem termelnek, céljuk a vasúti értékek megmentése.”