

Az Országos Intermodális Konténerterminál Hálózat (OIKH) koncepciójának bemutatása, a hálózat helyszíneinek kiválasztási szempontjai és a megvalósíthatóság kutatása

A zalaegerszegi példa

Dr. Vadvári Tibor – Oláh Gábor – Firtás György

Óbudai Egyetem, 2017. augusztus 30.

Magyarország helyzete az intermodális szállításokban

Jelentőség

- Rose George: Ninety percent of everything (ISBN-10: 0805092633)
- A világkereskedelem áruvolumenében az áruk 90%-a valaha, valamilyen formában hajózott
- A tenger elérhetősége alapvető versenyképességi kérdés a világpiacon egy ország vagy régió számára
- 5 EU országnak nincs saját tengeri kikötője
- 2017. augusztus 30-án Magyarországon 4 konténerterminál működik operatívan
- Kb 6 millió magyar ember, a GDP kb 50%-a nem rendelkezik korszerű, XXI. századi neutrális, intermodális kiszolgálással

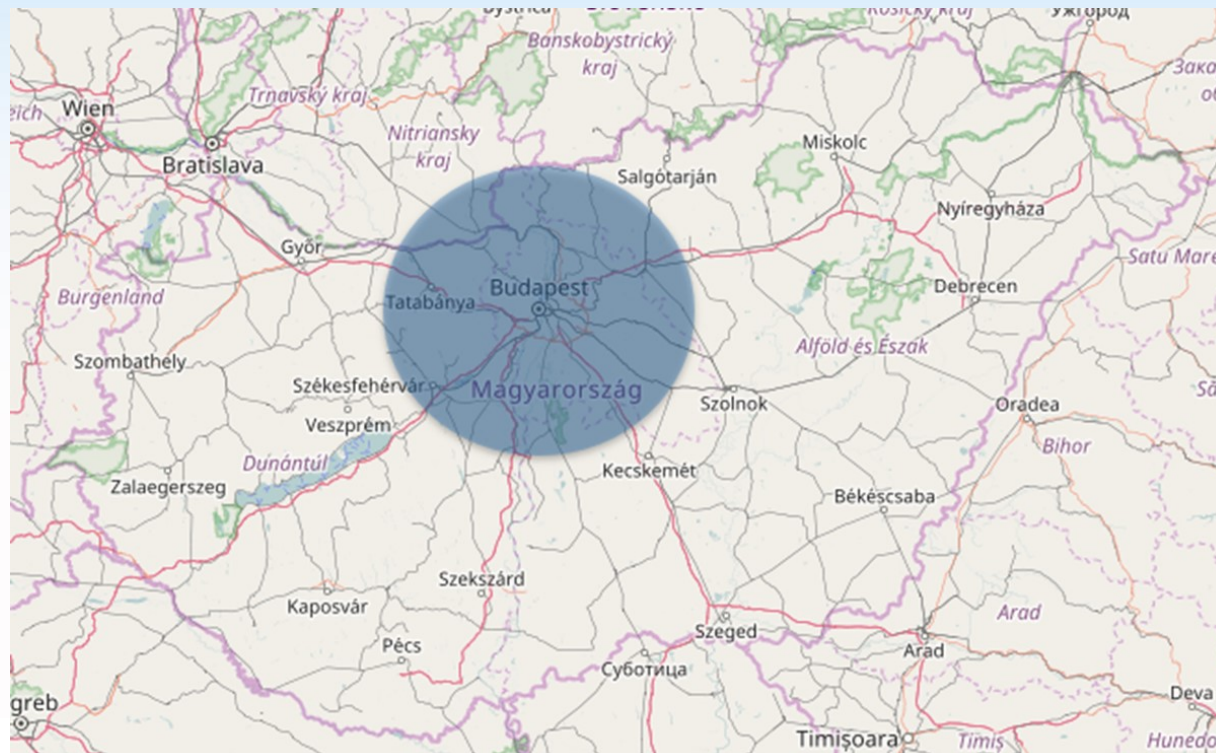
Magyarország helyzete az intermodális szállításokban

Áttekintés

- 1968-1981 között kiépült a MÁV / Gysev kivitelezésében az országos terminál hálózat 20 helyszínen
- 1991-2008 között sorban bezártak ezek a terminálok, a MÁV beszüntette intermodális tevékenységét
- 2008-tól a 19 helyszínből 4 maradt operatív, ebből 3 eredeti helyszínen, 1 új helyszínként, továbbá 3 üzemen kívül.
- Az országos hálózat elemei, változatos formában az enyészeté lettek.
- Erősen Budapest központú intermodális szolgáltatás alakult ki
 - Mahart MCC / Csepel
 - BILK
 - Törökbálint TCT

Magyarország helyzete az intermodális szállításokban

1. térkép – Budapest 1 órás 'elérési övezete' nehéz tehergépjárművek számára



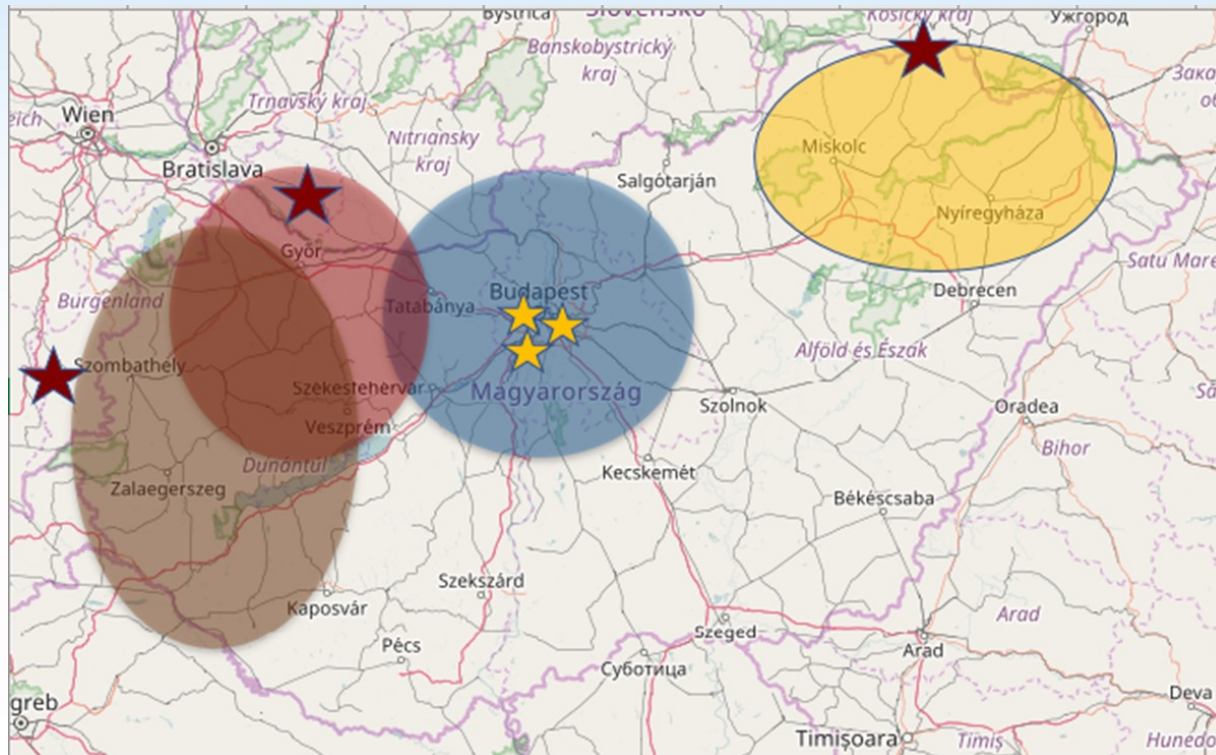
Magyarország helyzete az intermodális szállításokban

Megállapítások

- **Megállapítások:**
- Hazánk konténerforgalma jelenleg 253.000 TEU (2016, NAV)
 - A konténerforgalom kb 25%-a külföldi terminálokön realizálódik (becsült adat)
 - A 75%-a pedig 99%-ban pedig Budapesten
- Hazánk kontinentális intermodális forgalma jelenleg 10.080 ILU
 - A kontinentális intermodális forgalom 99%-a Budapesten át bonyolódik
 - A magyar közúti áru fuvarozók közül jelenleg kettő használja ezen szolgáltatást: TFO, Öko-Expressz
- Hazánk intermodális forgalmának jelentős része külföldi terminálokön, vagy külföldi fuvarozók által bonyolódik!

Magyarország helyzete az intermodális szállításokban

2. térkép – Külföldi terminálok hazai szolgáltatási területei



Országos Intermodális Konténerterminál Hálózat Konceptió (OIKH)

1. Hazánk jelenlegi intermodális forgalmát vissza kell hozni Magyarországra
2. Új intermodális központok kialakítása szükséges, mint neutrális, nemzeti alapinfrastruktúra, állami beruházásként
3. Vasúti-közúti átrakópont, konténerterminál, logisztikai központ
4. Egyenlő módon elérhető a régió meglévő gazdasága számára, továbbá kapu nyitása külföldi befektetők számára a régióra
5. A megfelelő szaktudás, kompetenciaközpont megjelenése a régióban
6. 30-50 év időtartamra meghatározó logisztikai központok kialakítása

Az OIKH új központjainak kiválasztási módszertana

1. TEN-T folyosó, RFC korridor, MÁV/Gysev villamosított törzshálózati fővonal mellett helyezkedjen el
2. A kikötői vagy kontinentális intermodális forgalom már jelenleg is használja a régió vasúti hálózatát
3. 1 órás vezetési körzetben nemzetközi repülőtér, és ugyanígy, de lehetőleg helyben autópálya, gyorsforgalmi út elérhetőség
4. Budapeستől 140-240 km-es távolságban, egymástól legalább 100 km távolsága elhelyezkedő pontok
5. A helyszín köré húzott 80km-es kör (sugár) legalább 70%-a Magyarországon legyen
6. Egy korridoron egy pont lehetséges

Az OIKH elemzés eredményei

1. Zalaegerszeg

1. Koperi korridor, MÁV 17/25-ös fővonal, Hévíz-Balaton repülőtér, M7, M9, R76

2. Békéscsaba

1. Balkáni korridor, MÁV 120-as fővonal, Debrecen és Békéscsaba repülőtér, M44

3. Miskolc

1. OBOR korridor, MÁV 80-as fővonal, Debrecen repülőtér, M30

4. Kiskunhalas

1. Pireusz korridor, MÁV 150-es 'Budapest-Belgrád' vasútvonal, M5, M9

Magyarország helyzete az intermodális szállításokban

3. térkép – Törzshálózati fővonalak



Magyarország helyzete az intermodális szállításokban

4. térkép – Törzshálózati fővonalak a jelenlegi intermodális forgalomban



Az OIKH-hoz kapcsolódó előkészítő szakmai munka

1. Város stratégiai döntése hogy részt kíván venni az OIKH elemeként
 1. A koncepció teljeskörű megismertetése a városvezetéssel
 2. Helyszínek vizsgálata
 3. A HIPA támogatása
2. Logisztikai szakmai alapkutatás a régiót feltárandó
 1. Járási szintű nemzetközi kutatás, helyszín javaslat, üzemeltetési terv
3. A város felterjeszti az NFM számára a helyi koncepciót a megvalósíthatóságról és az üzemeltetésről
 1. Lobbi kifejtése, hogy az ország és a régió „elfogadja” a várost
4. NFM vizsgálja az anyagot és előterjesztést tesz Magyarország Kormánya számára a megvalósításról

Az OIKH első központja, pilot-projektje: ZALAEGERSZEG

1. Városvezetés stratégiai döntést hozott elsőként az országban, hogy az elképzelést megvalósítja, az OIKH első terminálja ZEG
 1. Dr. Vadvári Tibor
2. 6 hónap alatt elkészült, a város megbízásából, a logisztikai feltáró tanulmány
 1. Készítette Firtás György, Zalaegerszeg MJV logisztikai szakértője
3. Magyarország elfogadta a Nyugat-Dunántúl és részben a Dél-Dunántúl új intermodális központjának Zalaegerszeget
 1. 1532/2017 Határozatával megerősítette
4. Az országos szakmai munkának, mind a többi helyszínnek az alapja és mintája a zalaegerszegi fejlesztés, létrejön a tudásbázis és kompetenciaközpont
 1. ZVF szerződik országszerte

Magyarország helyzete az intermodális szállításokban

1. kép – Pannónia Logisztikai és Konténerterminál - Zalaegerszeg



Országos Intermodális Konténerterminál Hálózat Összefoglalás

1. Hazánk jelenlegi intermodális forgalma visszatérhet Hazánkba
2. Új intermodális központok épülnek, mint neutrális, nemzeti alapinfrastruktúra, állami beruházásként
3. Vasúti-közúti átrakópont, konténerterminál, logisztikai központ
4. Kapu a régiónak a világra, kapu a világnak a régióra
5. A megfelelő szaktudás, kompetenciaközpont megjelenik a régióban
6. 30-50 év időtartamra meghatározó logisztikai központok
7. Magyarország felzárkózik a térség többi, tengerrel nem rendelkező országához, nagymértékben nő a versenyképesség és a világpiac elérhetősége

Köszönettel:

Dr. Vadvári Tibor – Oláh Gábor – Firtás György

Óbudai Egyetem, 2017. augusztus 30.