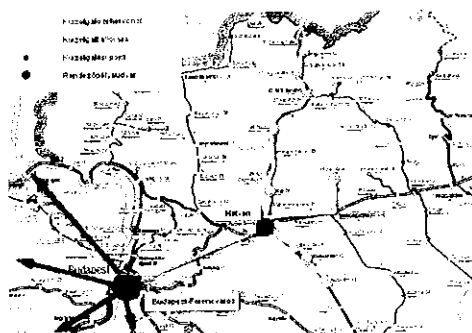


Pályavasúti kiegészítő szolgáltatások áremelésének hatáselemzése

Budapest, 2010. június 21.

A kiegészítő szolgáltatások a vasúti áru fuvarozás „utolsó mérföld” szolgáltatása

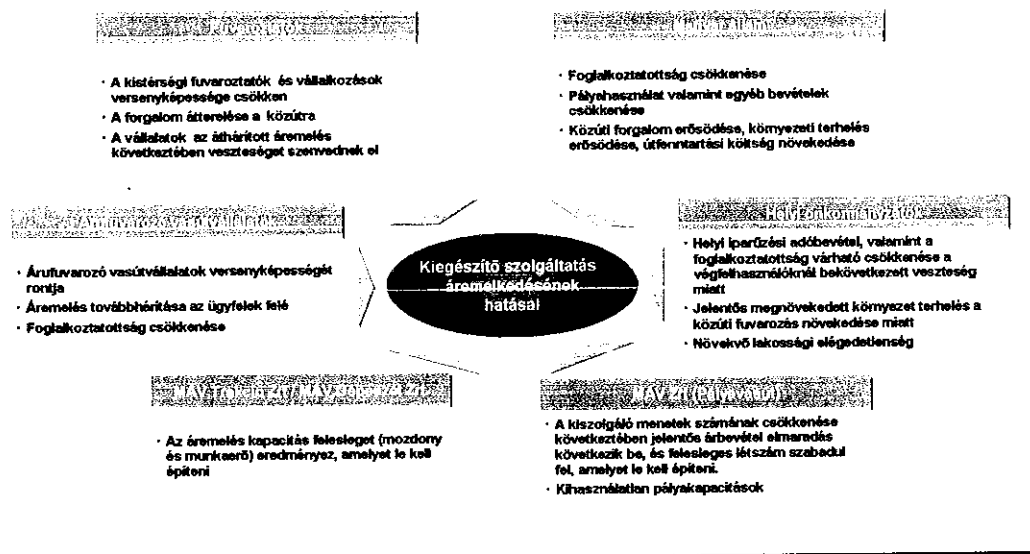
A kiegészítő szolgáltatás áttekintő bemutatása



- A kiegészítő szolgáltatás a vasúti áru fuvarozás utolsó szakaszára vonatkozó szolgáltatás típus
- A szolgáltatás jellemzően számszerűen kevés kocsit igénylő és volumenében változó mennyiségű árut, nagy számosságú feladó ügyfelek („egyes kocsi szegmens”) veszik igénybe
- Az ügyfelek által megrendelt és megrakott kocsikat az áru fuvarozó vasút vállalatok az ügyfél által megjelölt kiszolgáló állomáson veszik át a menetrend alapján (kimenő fuvar), illetve szállítják ki (beérkező fuvar)
- A kiszolgált állomásokon összegyűjtött egyes kocsik egy kiszolgálási pontra, majd egy rendező pályaudvarra kerülnek továbbításra
- A rendező pályaudvaron az egyes kocsiból tehervonat kerül összeállításra, és elindításra.
- A fogadó rendező pályaudvarra beérkező egyes kocsikat kisorozzák, majd a kiegészítő szolgáltatás keretében a kívánt kiszolgáló állomásra továbbítják.
- A kiegészítő szolgáltatás egy teljes országos hálózati lefedettséget igénylő szolgáltatás, ahol elegendő kapacitások rendelkezésre állására van szükség az egyes kocsik tervszerű fogadására és kezelésére.

A kiegészítő szolgáltatás minden szereplője negatívan érintett az áremelés következtében

Rail Cargo Hungaria
Rail Cargo Austria Group



Az áremelés negatív hatásai

Rail Cargo Hungaria
Rail Cargo Austria Group

- Vasúti rendszer részaránya a fuvarozási szektorban csökken
 - A vasúti rendszerből 3-5 ezer munkavállaló elbocsátása válik szükségessé
 - Feleslegessé vált eszközökkel kapcsolatos eredményromlás és értékvesztés
 - 80 tolatómozdony
 - 2000 vagon
 - Mozdony és vagon karbantartó telephelyek és eszközök
 - A vasúti árufuvarozási rendszerből 6 m tonna esik ki az áremelés hatásaként
- A nemzetgazdasági szinten is negatív hatások érvényesülnek:
 - Szociális ellátórendszer plusz terhei (munkanélküliség növekedése)
 - Társadalmi feszültségek
 - Kistérségi régiós versenyképesség csökkenése
 - Környezetvédelmi kiadások növekedése, extra környezetterhelés
 - Közút kezelésének és felújításának költség növekedése
 - A személyszállítás és árufuvarozás közös szinergiái elvesznek (a pályahasználati bevétel csökken az árufuvarozás elmaradásával, míg a mellékvonalak üzemeltetésének költsége fix)

Részletes hatáselemzés: fuvaroztatók

- A kistérségi fuvaroztatók és vállalkozások versenyképessége csökken.
- A forgalom áttérrelése a közútra
- A vállalatok az áthárított áremelés következtében veszteséget szenvednek el. Hatások összuegzett bemutatása:
 - 6 m tonna fuvar kerül veszélybe országosan
 - 251 db állomás érintett a forgalom csökkenésben
 - 540 db RCH ügyfél fog várhatóan az áremelkedés következtében veszteséget elszenvedni
 - A miskolci régióban 120 cég
 - A debreceni régióban 90 cég
 - A dunántúli régióban 50 cég
 - A szegedi területen 280 cég

Részletes hatáselemzés: magyar állam

- A magyar állam az alábbi veszteséget könyvelheti el üzemi szinten a kiszolgáló tolatás árának emelésével:
 - Költségnövekedés / elmaradó bevétel / megemelkedett finanszírozási igény:
 - Az elmaradó fuvarozási teljesítmény következtében kieső MÁV Zrt. pályahasználati díj bevétel: 4.1 mrd Ft
 - A MÁV Trakció Zrt. és MÁV Gépészet Zrt. eszközkhasználtságának radikális csökkenése
 - Leállított mozdonypark (80 mozdony)
 - Karbantartási telephely kihasználtság csökkentése
 - Árbevétel nem fedezett eszköz finanszírozási igénye (pl. értékcsökkenés)
 - MÁV Csoport finanszírozási igény növekedés 2010 – 2011 év során (elbocsátások egyszeri végkielégítései): 2.1 mrd Ft
 - Általános gazdasági hatások:
 - Elbocsátások miatti szociális költségek növekedése
 - Munkanélküliség növelése (becsült 3-5 ezer fő)
 - Infláció növelő hatás (áremelés)
 - ÁFA bevétel csökkenés azon iparágakban, ahol az áremelés hatására a termelés csökken

Részletes hatáselemzés: helyi önkormányzatok

- Várható közgazdasági folyamatok a kiszolgáló menetek árának emelkedése esetében:
 - A helyi önkormányzatok és a magyar állam adóbevétele arányosan csökken az ügyfelek által elszenvedett költségnövekedés következtében
 - A közúti fuvarozás előtérbe kerülésével növekszik a környezeti terhelés
 - Az ügyfelek által elbocsátott munkatársak növelik a helyi munkanélküliséget
 - A költségcsökkentés során lemondott helyi szolgáltatások rontják a helyi kkv szektor jövedelmezőképességét
 - Növekvő lakossági elégedetlenség

Lehetséges megoldási módok bemutatása

- HÜSZ állomások eredeti számának és lefedettségének visszahelyezése
- A magas költségszintű szakaszok költségvetési támogatása, közvetlenül az igénybe vevő fuvaroztató részére céltámogatás biztosítása
 - Az érintett szakaszokon a pályahasználati díj csökkentése
 - Az érintett szakaszokon a kiegészítő szolgáltatás állami ártámogatása
- A II. és III. vonalkategóriájú szakaszokon végzett kiegészítő szolgáltatás átminősítése közszolgáltatássá, a feladott szórt küldemények árának szabályozása

Egyéb tetszés szerint felhasználható slide-ok

Részletes hatáselemzés: RCH

- Várható reakciók az áremelkedés következtében:
 - Várhatóan jelentős forgalom visszaesést okoz az egyes kocsik szegmensben a gyűjtő / szétosztó szakaszokon, ahol a végső szakaszra jutó költségek miatt az egy-egy kocsi kiszolgálásának fajlagos egységköltsége kimagasló, az átlagos elegytovábbítási költség 6-8x szorosa.
 - Jelentős forgalom visszaesés esetén az RCH költségei még kevesebb egyes kocsira oszlanak meg. Ez a fajlagos egységköltség további növekedését jelenti, amely egy negatív spirált indít meg, amelynek a végén az egyes kocsik szegmens mint üzleti tevékenység nyereségesen nem végezhető tevékenységgé válik.
- RCH válasza az áremelkedésre vonatkozóan:
 - A nyereséget nem termelő egyes kocsik kiszolgálási díjak megemelése
 - A nyereséget nem termelő egyes kocsik kiszolgálás megszüntetése, amely az áru fuvarozási forgalom csökkenéséhez és piacvesztéshez vezet. A piacvesztés negatív hatásait az RCH a következő intézkedésekkel enyhítheti:
 - Létszámcsoökkentés
 - Vontatási és kiszolgáló személyzeti igény lemondása a MÁV Zrt (Pályavasút) és MÁV-Trakció Zrt. felé

Részletes hatáselemzés: MÁV Zrt (Pályavasút)

Rail Cargo Hungaria
Ra. Cargo Austria Group

- Várható reakciók az áremelkedés miatt elmaradó megrendelések következtében:
 - Az RCH a jelentős forgalom visszaesés következtében visszafogja, végső esetben teljesen lemondja a veszteséget termelő egyes kocsi kiszolgálási szolgáltatás megrendelését a MÁV Zrt.-től (Pályavasút).
 - Mivel a RCH a MÁV Zrt. (Pályavasút) kiegészítő szolgáltatások egyetlen megrendelője, ez a kiszolgáló tolatás és áttengelyezés mint szolgáltatás megszűnését jelentheti.
 - A MÁV Zrt. (Pályavasút) elesik a kiszolgáló menetekből kapott Pályahasználati díjbevételeitől és Hálózat hozzáférési díjtól, amely közvetlen árbevétel csökkenést jelent üzemi szinten is.
- MÁV Zrt. (Pályavasút) válasza az RCH megrendelésének csökkenése vagy lemondása esetén:
 - A HÜSZ-ben (Hálózati Üzletszabályzatban) szereplő állomások esetén a szolgáltatás fenntartása
 - Minden egyéb helyszínen a szolgáltatást eddig végző MÁV alkalmazottak elbocsátása
 - Becsült létszámcsoökkentés: 600 fő
 - A létszámcsoökkentés egyszeri végkielégítési igénye: 1.5 mrd Ft
 - MÁV Zrt központi adminisztráció arányos csökkenése
 - Hálózat hozzáférési díjbevétel kiesés: 1.6 mrd Ft
 - Pályahasználati díjbevétel kiesés: 2.5 mrd Ft

Részletes hatáselemzés: MÁV-Trakció Zrt. és MÁV-Gépészet Zrt.

Rail Cargo Hungaria
Ra. Cargo Austria Group

- Várható reakciók az áremelkedés miatt elmaradó megrendelések következtében :
 - Az RCH a jelentős forgalom visszaesés következtében visszafogja, végső esetben teljesen lemondja a veszteséget termelő egyes kocsi tolatási szolgáltatás megrendelését a MÁV-Trakció Zrt.-től
 - Mivel a RCH a MÁV-Trakció Zrt. tolatási szolgáltatásának egyik legnagyobb megrendelője, ez a kiszolgáló tolatás jelentős csökkenését jelentheti.
 - A MÁV-Trakció Zrt. elesik a kiszolgáló menetek vontatásából kapott árbevételétől, valamint jelentős felesleges mozdony és mozdonyvezetői kapacitás jelenik meg a rendszerben.
- MÁV-Trakció Zrt. válasza az RCH megrendelésének csökkenése vagy lemondása esetén:
 - A szolgáltatást eddig végző MÁV-Trakció Zrt. munkatársak átképzése, átirányítása, esetleg elbocsátása.
 - Teljes leállítás esetén feleslegessé váló tolatómozdonyok száma: 80 mozdony
 - Becsült mozdonyvezetői létszámcsoökkentés: 240 fő (3 fő / mozdony átlaggal számolva)
 - Becsült egyszeri végkielégítési igény: 675 m Ft
 - A MÁV-Trakció Zrt. lemondja a 80 mozdony karbantartási és javítási szerződését a MÁV-Gépészet Zrt.-től. Ez árbevétel csökkenést jelent a MÁV-Gépészet Zrt. számára, amely a karbantartásban dolgozó munkatársak átképzéséhez, elbocsátásához vezethet.

Részletes hatáselemzés: fuvaroztatók (1/3)

- A kistérségi fuvaroztatók és vállalkozások versenyképessége csökken.
- A forgalom áttérrelése a közútra
- A vállalatok az áthárított áremelés következtében veszteséget szenvednek el. Hatások részletes bemutatása régióként:
 - A miskolci régióra vonatkozóan most 50 állomáshoz tartozóan közel 120 céget érint majd markánsan a költségnövekedésből adódó díjemelkedés, és a 2009-es válságévhez mérten várhatóan 1 millió tonna vasúti forgalom kerülhet majd kritikus helyzetbe. A legfokozottabban érintett állomások: Sajóbábony, Edelény, Szendrő, Szalonna, Jósvafő-Aggtelek, Diósgyőr-Vasgyár, Felsőzsolca, Mád, Tálya, Bodrogkeresztúr, Olaszliszka, Sátorajaujhely, Sárospatak, Abaújszántó, Mezőcsát, Kazincbarcika, Putnok, Center, Eger, Eger-Felnémet, Recsk-Parádfürdő, Gyöngyös, Mátravidéki-Erőmű, Selyp, Pásztó, Kisterenye, Mátramindszent, Salgótarján, Zagyvapálfalva, Ózd, Acsa-Erdőkürt, Nógrádkövesd, Gyál, Ócsa, Dabas, Pusztamonostor, Jászberény, Jászfényszaru, Szob, Verőce, Dunakeszi, Pilisvörösvár, Solymár, Rákospalota-Újpest, Vecsés, Monor, Dunaharaszti, Taksony, Délegyháza, Kiskunlacháza
 - A debreceni régióra vonatkozóan 40 állomáshoz tartozóan közel 90 céget érint a költségek emelkedése, emiatt kb. 500 ezer tonna forgalom kerülhet veszélybe. Kiemelten érintett állomások: Vecsés, Úllő, Monor, Pilis, Albertirsa, Cegléd, Abony, Tápiószéle, Tápiószecső, Szolnok-Teher, Piroksa Gyártelep, Szajol, Törökszentmiklós, Fegyvernek-Örményes, Kisújszállás, Berettyóújfalu, Kunmadaras, Kaba, Hajdúszoboszló, Tócsővölgy, Hajdúböszörmény, Hajdúnánás, Nagycsere, Nyíradony, Nyírgelse, Nyírbátor, Apafa, Hajdúhadház, Téglás, Újfehértó, Nyíregyháza, Nyíregyháza-Külső, Ófehértó, Nyírmada, Nyírtelek, Baktalórántháza, Vaja-Rohod, Nyírbogdány, Vásárosnamény, Mátészalka,

Részletes hatáselemzés: fuvaroztatók (2/3)

- A vállalatok az áthárított áremelés következtében veszteséget szenvednek el. Hatások részletes bemutatása régióként (folytatás):
 - A dunántúli régióra vonatkozóan most 59 állomáshoz tartozóan, közel 50 céget érint majd markánsan a költségnövekedésből adódó díjemelkedés, és a 2009-es válságévhez mérten 3 millió tonna vasúti forgalom kerülhet majd kritikus helyzetbe. A legfokozottabban érintett állomások: Dombóvár-Alsó, Sásd, Keszthely, Zalahaláp, Nagykapornak, Zalaszentmihály-Pacsa, Böhönye, Mesztengyő, Vép, Beled, Szil-Sopronnémeti, Lábatlan, Nyergesújfalu, Dorog, Biatorbágy, Pustaszabolcs, Szántód-Köröshegy, Siófok, Nagydorog, Paks, Dunaföldvár, Tolna-Mözs, Székesfehérvár, Kimle, Öttevény, Simontornya, Andrásida, Aszófő, Balatonfűzfő, Balatonfüred, Boba, Bodajk, Börgönd, Bősárkány, Dinnyés, Egervár-Vasboldogasszony, Egyed-Rábacsanak, Eplény, Gutorfölde, Gyömöre, Kerta, Kőszeg, Külsővat, Lesencetomaj, Mezőlak, Ötvös, Pácsony, Pankasz, Polgárdi-iptelepek, Porpác, Püspökmolnári, Rábapordány, Sümeg, Szabadbattyán, Szany-Rábaszentandrás, Vasvár, Vaszar, Zalabér-Batyk, Zalaszentgrót.
 - A szegedi területen 102 állomáshoz tartozóan közel 280 céget érint a költségek emelkedése, emiatt kb. 400 ezer tonna forgalom kerülhet veszélybe. Kiemelten érintett állomások: Algyő, Hódmezővásárhely, Kunszentmárton, Makó-Újváros, Martfű, Szeged, Szeged-Rókus, Szentes, Szikáncs, Tiszaföldvár, Kalocsa, Kecel, Kiskőrös, Soltvadkert, Kunfehértó, Jánoshalma, Bácsalmás, Bácsbokod-Bácsborsód, Mátéházapuszta, Balotaszállás, Kisszállás, Kelebia loco, Kiskunmajsza, Városlőd, Nagykőrös, Kecskemét, Kecskemét-Alsó, Hetényegyháza, Lajosmizse, Táborfalva, Lakitelek, Kiskunlacháza, Baja-Dunapart, Baja-Külső

Részletes hatáselemzés: fuvaroztatók (3/3)

- Veszélyeztetett cégek és forgalmak:
 - Erdőgazdaságok forgalmai: Mecsek Erdészet Zrt, Buda Forest Kft., Bakonyerdő Zrt, Sefag Zrt, Pilisi Parkerdő Zrt., Ipoly Erdő ZRt., Egererdő Zrt., Északerdő Zrt., Kefag Zrt., Defag Zrt., Nefag Zrt., Gemenci Erdő Zrt., Vértesi Erdészeti és Faipari Zrt.,
 - Ócskavas forgalmak : Alcufer Kft., Észak- Magyarországi MÉH, UD Kft., Dobos Tüzép, Nyírség MÉH, Loacker Kft., Dél-Magyarországi MÉH, Ereco Rt, Metallic Kft.,
 - Cukorrépa beszállítás Kaposvárra: Beled, Szil-Sopronnémeti, Vép, Simontornya állomásokra
 - Kő, kavics, honok, dolomit, mészkőliszt fuvarozások: Uzsabánya, Recsk-Parádfürdő, Jánossomorja, Hegyeshalom, Komló, Moha-Rakodó, Moha, Felsőgalia, Szob, Bodrogkeresztúr, Szalonna, Salgótarján-külső, Kiskunlacháza, Délegyháza, Mezőberény, Hódmezővásárhely, Mezőtúr, Nyékládháza, Tállya. Nógrádkövesd állomásokról
 - Magyar Honvédség forgalmi: Tápiószecső, Nyírtelek, Hajdúhadház, Táborfalva, Hetényegyháza, Hajmáskér, Hódmezővásárhely állomásokról
 - Electrolux forgalmak: Jászberény , Pusztamonos állomásról
 - Gabona, kukorica forgalmak
 - Lakossági szén