

1. GIFT HÍRLEVÉL

Tudja, mivel jár egy teherautónyi áru Veronából Budapestre szállítása?

Kell pénzt költenünk az áruszállítási infrastruktúra fejlesztésére, vagy elég volna a már meglévő szolgáltatások fejlesztése a rendszer hatékonyabb működéséhez? Szükség lenne a törvények és szabályozások átdolgozására is? Hogyan?

Mi a helyzet Európa más részein?

A GIFT projekt bemutatása

A GIFT projekt legfőbb célja a délkelet-európai régiók közlekedési ágazatának feltérképezése, elemzése és helyzetértékelése. Egyúttal olyan új irányelvek és stratégiák megfogalmazására is szükség van, amelyek az infrastruktúra, folyamat, eszköz, ICT, jogszabály, norma és a harmonizáció/szabványügy kérdéseiben egyaránt az innovatív, zöld intermodális áru fuvarozási folyosókat fejlesztik. A GIFT projekt három páneurópai közlekedési folyosót, név szerint a szinte egész délkelet-európai térséget lefedő IV., V. és VII. folyosót veszi vizsgálat alá. Eredeti célkitűzésének úgy tehet eleget, hogy a GIFT konzorcium feltérképezi és a közlekedési stratégia, a működés és az irányelvek alapján értékeli a három kiválasztott közlekedési folyosó jelenlegi helyzetét. Ezt követően – elemzéseink eredményeire alapozva – a GIFT projekt lényegi és gyakorlati javaslatokat állít össze a jelenlegi közlekedési hálózat fejlesztésére, valamint releváns irányelveket határoz meg a kiválasztott folyosók zöld közlekedésének előmozdítására. Annak érdekében, hogy a javaslatok hatékonyságát felmérje, a GIFT projekt több, a környezetbarát működést elemző eszközt is fejleszt majd. Ezek célja, hogy felmérjék a javasolt fejlesztéseknek és irányelveknek az utazások, szállítások időtartamára, költségeire, kockázataira és károsanyag-kibocsátására gyakorolt hatását.



A projekt végrehajtását az Európai Unió a Délkelet-Európai Transznacionális programon keresztül illetve – a magyar partnerek esetében – Magyarország Kormánya is támogatja.

Innovatív jelleg

A GIFT célja, hogy meghatározzon egy, a délkelet-európai térség egészét lefedő innovatív és integrált útvonaltérképet a hatékony zöld közlekedési folyosók létrehozására. A GIFT három fő fejlesztési irányvonalat kínál:

- A térség zöld folyosóinak azonosítása és a műszaki innováció elősegítése.*
- Javaslatok előkészítése a térségi hatóságok (azaz Folyosóüzemeltető Ügynökségek) felállítására, amelyek felelősek lesznek a folyosók operatív feladataiért mint a tervezés, ellenőrzés, kivitelezés, továbbá a vámfeladatokért, a marketingért, a képzésért, valamint a zöld jogosítványok kiadásáért.*
- Az intermodális útvonaltervezést segítő ICT-eszköz fejlesztése, amely támogatja a környezeti hatások minimalizálását.*

A konzorcium és a résztvevők

A GIFT-konzorcium a délkelet-európai térség (azaz a balkáni, a fekete-tengeri, az adriai-tengeri, és a Duna menti régiók) jelentős földrajzi területét képviseli, ahol a teherszállítás meghatározó ágazat és a régió versenyképességének meghatározó eleme.

A GIFT-partnerség és -munkaterv szerkezete biztosítja valamennyi kulcsfontosságú érintett és célcsoport aktív részvételét. A résztvevők között fő politikai döntéshozók (pl. a görög és az albán közlekedési minisztérium, a bolgár Tengerészeti Ügynökség Végrehajtó Hatósága stb.) ugyanúgy megtalálhatók, mint a legfontosabb közlekedési üzemeltetők (pl. a Luka Koper, a TRAINOSE, a Szlovén Vasúttársaság, a Chioggia-i kikötő stb.). A célcsoportok közé tartoznak a kikötői hatóságok, a szállítmányozók, a logisztikai és szállítási vállalkozások és szervezetek, a kereskedelmi kamarák és ipari szövetségek, a kkv-k és a nagyvállalatok, a vasúti egyesületek, a kombinált fuvarozási üzemeltetők, a vasúti vagy közúti közlekedési üzemeltetők, az intermodális terminálok és a belvízi szállítás üzemeltetői.






Eddigi tevékenységek

Elvégeztük a GIFT áruszállítási folyosók teljesítményének összehasonlítását a "kiváló" minőségű észak- és dél-európai folyosókkal. Kiadtuk az erről szóló jelentést, amelyben leírjuk a megközelítési módszertanunk és az összehasonlítási szempontok kialakításának lépéseit, melyek segítségével értékeltük a GIFT áru fuvarozási folyosók környezetbarát és intermodális jellegét, egyúttal meghatároztuk, miképp fejleszthetjük és mozdíthatjuk elő a délkelet-európai térségben a környezetbarát stratégiákat (zöld folyosók létrehozását).

A közlekedési szektorban a teljesítmény-összehasonlítás (benchmarking) a folyamatok fejlesztésének – mind mikrogazdasági, mind makrogazdasági szempontok szerinti – széles körben használatos eszköze, amelyet egyúttal a közlekedési szektor különböző szempontok szerinti összehasonlítására is alkalmaznak (stratégia, infrastruktúra, szuprastruktúra, üzemeltetők, tulajdonosok).

A GIFT benchmarking egyik kifejezett célja egy olyan eszköz kidolgozása, amely alkalmas a teljesítmény fokozásának meghatározására, úgy, hogy azonosítja a forgalomtorlódásokat és azok lehetséges feloldását a teljesítménykülönbségek elemzésén, illetve a döntéshozók rendelkezésére álló szabályozás-változtatások meghatározásán keresztül.

A GIFT benchmarking módszertana három célt határoz meg:

-  az egyes folyosók értékelése (mindegyik GIFT-folyosó külön minősítése);
-  a GIFT-folyosók összehasonlítása (a három GIFT-folyosó értékelése és egybevetése);
-  a GIFT-folyosók benchmarkingja (mindhárom GIFT-folyosó teljesítményének összehasonlítása a kiválasztott, „kiváló” minőségű folyosókkal).

Egy egységes, hatékony és más rendszerekkel is összehasonlítható módszertani eszköz megteremtése érdekében elkészítettük a már létező benchmarking módszertanok áttekintését. Végül a GIFT-folyosók értékelése és



A szolgáltatók hatékonysága

A fő teljesítménymutatók értékei a három folyosónál hasonló hatékonyságot jeleznek, kivéve a szállítási időt a VII. folyosó esetében (legalacsonyabb) és a vasúti szolgáltatók gyakoriságát az V. folyosó esetében (legmagasabb).

Szolgáltatók hatékonysága

IV. folyosó

V. folyosó

VII. folyosó

Relatív egységár

(EUR/tonnakm)

Szállítási idő

(h/100km)

Szolgáltatók sűrűsége

(szolgáltatók száma/hét)

Road	0.040
Rail	0.033
Road	1.49
Rail	1.47
Road	30
Rail	9

Road	0.048
Rail	0.031
Road	1.40
Rail	1.83
Road	50
Rail	105

IWW	0.02
IWW	10
IWW	2.5 ¹

¹ Romániát nem számítva

A késés kockázata a vasúton nagyon magas, különösen az V. folyosó esetében, (következésképp a vasút pontossága itt a legalacsonyabb). Ezzel szemben a rakomány károsodásának vagy elveszésének lehetősége a közúton magasabb, a IV. és V. folyosón egyaránt.

Szolgáltatók minősége

Késés kockázata

(perc/100Km)

Rakomány elvesztése

(1-4 skálán)

Rakomány károsodása

(1-4 skálán)

Megbízhatóság

(százalék)

IV. folyosó

V. folyosó

VII. folyosó

Road	25.74
Rail	25.82
Road	2
Rail	1
Road	2
Rail	1
Road	96.5
Rail	92.9

Road	10.48*
Rail	50.31
Road	1*
Rail	1
Road	2
Rail	1
Road	98.4
Rail	74.6

* Olaszországot nem számítva

IWW	93.39 ²
IWW	1 ³
IWW	1 ³
IWW	91.3 ²

² Magyarországot és Romániát nem számítva
³ Szerbiát nem számítva



Környezeti fenntarthatóság

A kapott értékek ebben a csoportban átlagban hasonlóak, kivéve a VII. folyosó esetén. A Duna mentén a legmagasabbak a zajvédelmi értékek, egyúttal azonban itt mérték a legmagasabb kén-dioxid- és szén-dioxid-kibocsátást is.

Környezeti fenntarthatóság

Zajvédelem
(1-5 skálán)
CO₂-szennyezés
(g/tonnakm)
SO₂-szennyezés
(g/tonnakm)

IV. folyosó

* : 2-es érték a skálán -> a szakasz vonalán élők 20-40 százaléka élvez védelmet

Road	2*
Rail	2*
Road	72.76
Rail	19.66
Road	0.09
Rail	0.06

V. folyosó

¹ Szlovákiát beleértve

² Olaszországot nem, de Szlovákiát beleértve

Road	3 ¹
Rail	2 ²
Road	68.64
Rail	17.65
Road	0.09
Rail	0.09

VII. folyosó

¹ Szlovákiát beleértve

IWW	4 ¹
IWW	56.96 ¹
IWW	0.25 ¹

Információ- és kommunikációtechnológia (ICT)

Minden vasúti operátor kínál track & trace szolgáltatásokat, míg a telematikai szolgáltatásokat (úgy, mint flottamenedzsment) számos közúti üzemeltető igénybe veszi.

ICT

Rakománykövetés
(százalék)

IV. folyosó

Road	36.0
Rail	21.2

V. folyosó

Road	--
Rail	--

VII. folyosó

Road	--
Rail	--

Infrastruktúra

A legmagasabb költségekkel az V. folyosó közútjainak használata jár; ezzel szemben a legalacsonyabb költségeket az V. folyosó vasútjai mutatják. Annak ellenére, hogy a IV. folyosó közútjai nem díjkötelesek, ezen az útvonalon a legalacsonyabb a töltőállomások sűrűsége.



Minden szállítási módozat közül a belvízi közlekedés a legbiztonságosabb. A súlyos balesetek aránya a IV. folyosó mentén a legmagasabb, egyúttal itt a legalacsonyabb a könnyű balesetek előfordulásának aránya.

Az V. és a VII. folyosók haladnak át legnagyobb arányban környezetvédelmileg érzékeny területeken és városi övezeteken.

Mindhárom folyosónak minden közlekedtetési módon közepesen alacsony a kapacitás-kihasználtsága, amely arra enged következtetni, hogy a jelenleg fennálló forgalom-torlódások feloldását követően növelhető a folyosók kihasználhatósága.

Infrastruktúra

IV. folyosó

V. folyosó

VII. folyosó

Töltőállomások
(állomás/km)

**Infrastruktúra-
használati díjak**

Balesetek száma
(százalék)

**Kapacitás-
kihasználtság**

Villamosítás
(százalék)

	IV. folyosó	V. folyosó	VII. folyosó
	Road 0.06	Road 0.09	IWW N/A
	Road (€/km) 0.000 Rail (€/ton-km) 0.003	Road (€/km) 0.137 ¹ Rail(€/ton-km) 0.001 ¹	IWW (€/ton-km) 0.01
	Road (serious) 0.11 Road (non-serious) 0.38 Rail (serious) 0.04 Rail (non-serious) 0.19	Road (serious) 0.00 ¹ Road (non-serious) 1.13 Rail (serious) 0.00 ¹ Rail (non-serious) 1.65	IWW (serious) 0.00 ¹ IWW (non-serious) 0.00 ²
	Road (HCM)* 2 Rail (%) 44.1	Road (HCM)* 2 Rail (%) 56.5 ²	IWW (%) 40.3 ²
	Rail 89.3	Rail 88.9 ³	IWW N/A

* HCM-> Közúti szolgáltatások kapacitása a Kapacitászámítási kézikönyv minősítései alapján (A, B, C, D, E, F) / 2: az üzemeltetés indokolt szabad áramlásának meghatározása

¹ Olaszországot nem számítva

² Szlovákiát is beleértve

³ Szlovákiát és Horvátországot is beleértve

Árufuvarozási folyosók piaca

A vasúti és a vízi árufuvarozási operátorok piaci értéke a fő teljesítménymutatók alapján hasonlónak bizonyult. A közúti fuvarozással való összehasonlításuk azonban nem lehetséges az adatok hiányossága miatt.



Közlekedési piac és szereplők

Folyosó versenyképessége
(szolgáltatók száma)
Árufuvarozási folyosók piaca
(százalék) nemzetközi áruforgalomból adódó éves forgalom

IV. folyosó

Rail	3
Road Rail	32 63.3

V. folyosó

¹ Olaszországot nem számítva

Rail	5 ¹
Rail	61.0 ¹

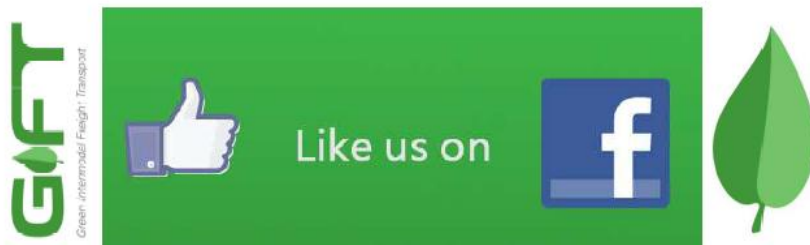
VII. folyosó

¹ Romániát nem számítva

IWW	7
IWW	57.8 ¹

...Tudja meg, mi a vége, töltsön le ingyen minden dokumentumot [itt](#).

....Tudjon meg többet a GIFT-konzorciumról és a projekt egészéről, adjon nekünk visszajelzést, tegyen fel kérdéseket, vagy mondja el véleményét, csatlakozzon hozzánk a **weboldalon** (www.gift-project.eu) és **Facebook-on** (www.facebook.com/gift.project.eu).



MAGYAR MELLÉKLET *HÍREK, ESEMÉNYEK*

5. Bajai Gabona Partnerség c. konferencia

Időpont: 2013. június 6., 10.00 óra

Helyszín: Baja, Bácskai Kultúrpalota (Baja, Szentháromság tér 3.)

A Bajai Országos Közforgalmú Kikötőműködtető Kft. (www.portofbaja.hu) az idén ötödik alkalommal szervezi meg a Bajai Gabona Partnerség című konferenciát, ahol a gabona szektor valamennyi résztvevője képviselteti magát a termelőtől a fogyasztóig, beleértve a mezőgazdaságot, a gabona-feldolgozó ipart, a közlekedést és a logisztikát.

Előzetes regisztráció szükséges. Információ: info@portofbaja.hu

transport logistic 2013: a Rail Cargo Hungaria Zrt. a GIFT projektet népszerűsíti a nemzetközi szakmai eseményen

A Rail Cargo Hungaria Zrt. idén június 4-7. között ismét részt vesz a világ egyik legjelentősebb logisztikai kiállításán, a müncheni transport logistic nemzetközi szakvásáron anyavállalata standján. A vásár kiemelten fontos bemutatkozási lehetőség a vasúti, hajózási és légitársaságok, a különböző gyártó- és fejlesztőcégek, speditőrök, valamint a közúti fuvarozó vállalatok számára, így a Rail Cargo Hungaria számára is.

A piacvezető magyar vasúti áru fuvarozó cég számos tárgyalással, üzleti találkozóval készül a transport logistic kiállításra. Mindemellett a társaság



kiemelt célja, hogy a kiállításra látogatókat közelebbről megismertesse a GIFT projekt kitűzött céljaival, eddigi eredményeivel. Ennek érdekében külön erre az alkalomra rövid ismertető brosúrát készített a vállalat, amelyet széles körben kíván terjeszteni a szakmai eseményen.



Nemzeti
Fejlesztési Ügynökség

A projekt az South East Europe Programban az Európai Unió és a Magyar Köztársaság társfinanszírozásával valósul meg.

