Számadás a kombinált fuvarozásban

Közgyűlést tartott az UIRR

Az európai kombinált fuvarozási társaságokat tömörítő 40 éves UIRR a közelmúltban tartotta évzáró közgyűlését Brüsszelben. A Cercle Royal Gaulois-ban megtartott közgyűlésen meghívottként részt vett Enrico Grillo-Pasquarelli, az Európai Unió DG Move szárazföldi szállítási igazgatója is.

A válság következtében az európai kombitársaságok is nehéz időszakot éltek meg, és ez visszatükröződött a szövetség költségtakarékos költségvetésében is. Nagy eredménynek számít viszont az, hogy az UIRR elnyerte az intermodális rakományegységek – az EN13044 szabvány szerinti – új kódszámrendszerének menedzselését és a számok kiadásának és nyilvántartásának jogát, ami a szakmai sikeren túlmenően költségtérítéssel is fog járni. Az ILU (Intermodal Loading Unit – pótkocsik és csereszekrények) kódok kiadása 2011. július 1-jén kezdődik, és hasonló információkat tartalmaz, mint a tengeri konténerekre szabványosított BIC kód, de a szárazföldi kombinált fuvarozás szempontjait is figyelembe veszi.

Az európai kombitársaságok forgalma a gazdasági válságból lassan kilábalva 2010-ben átlagosan 8%-kal nőtt (a Hungarokombié 11,7%-kal), a vonatok pontossága a belföldi forgalmakban 80-85%-os, a határt átlépő vonatoké pedig 70%-os volt. A Hungarokombi és az Ökombi együttműködésében üzemelő Ro-La vonatok pontossága viszont az egymozdonyos vontatással és kiemelt figyelemmel elérte a 85%-ot.

„A Hungarokombi forgalma 11,7%-kal nőtt."

A legfontosabb európai közlekedéspolitikai kérdések, amelyek megoldása áthúzódik erre az évre is, a következők voltak:

– Az „eurovignette" árának tartalma, az externális költségek figyelembevételének módozatai.

– Az első Vasúti csomag aktualizálása.

– A transz-európai hálózatok kiépítésének prioritásai, a szűkebb források felhasználása új vonalakra vagy a szűk keresztmetszetek feloldására.

– A közúti járművek méretének és tömegének növelése, illetve ezek negatív hatása a kombinált forgalomra (a nagyszámban meglévő vasúti kocsikba nem férnek be ezek a megnövelt méretű kamionok).

Az egyes társaságok aktuális beszámolóiból említésre érdemes a Bohémiakombi kíséretlen vonata Ostrava és a Ruhr-vidék között, amelyen először szállítanak túlnyomórészt cseh megbízók által üzembe állított daruzható eszközöket. A Kombiverkehr forgalma az első hónapokban 10% volt, és nagyobb is lehetett volna, ha vagonhiány és az egyes forgalmi tengelyeken fellépő késések nem vetik vissza a fejlődést. A HUPAC forgalma 14%-kal nőtt, a cég nemcsak a Svájcot érintő forgalmakban aktív, hanem egyre inkább európai operátorrá növi ki magát – már Magyarországra is közlekedtet vonatokat.

A Hungarokombi már 27 vagonnal közlekedteti a Ro-La vonatokat, és jó kihasználást sikerült elérni. A társaság egy új reláció beindításán is dolgozik: a BILK és Wels között kívánnak vonatot indítani a közeljövőben, amelyre ismét várják a magyar és román kamionosokat is.

Tomcsányi István