

Magyar logisztikai szolgáltatások a háború árnyékában

A háború első napjaitól kezdve gyakorlatilag megszűnt a magyar–oroszl és a magyar–ukrán közúti fuvarozás, bár Oroszlország elérhető maradt Lengyelország felé. A vasúti közlekedés azonban csak az orosz–ukrán relációban lehetetlenült el, más útvonalakon az még lehetséges. A forgalmak átte-elődése megkezdődött új útvonalakra, ahogy a gyártók, termelők új importforrásokat és új export-piacokat keresnek maguknak – ez érződik a magyar piacon is. Zűrzavaros időket élünk, ami csak fokozza az üzemanyag- és áramár miatti turbulenciák hatását.

SZÖVEG: ANDÓ GERGELY

Az orosz–ukrán háború első napján megszakadt a vasúti összeköttetés a két ország között, a hírek szerint a bevonuló orosz csapatok fizikailag is tönkretették a két ország közötti vasúti pályákat – vélhetően azonban épp csak annyira, hogy „kamikaze” vonatok ne keresztezhesék az államhatárt, de egy békekötés esetén akár egy-két napon megindulhatna a forgalom. Igaz, közben az ukrán vasút lefoglalta az összes orosz bejegyzésű vasúti tehervagont az országban, mintegy 15 ezret, miközben az ukrán vasútnak csak pár száz kocsija ragadt Oroszlországban.

Hasonló a sorsa az Ukrajnában tartózkodó orosz rendszámú teherautóknak is. Az orosz vasúti teherkocsik nagyrésze lízing- és magáncégek tulajdonában volt, amelyek nyilvánvalóan nem fognak újabb kocsikat küldeni Ukrajnába, míg ezek sorsa számukra megnyugtatóan nem rendeződik. Érdekes kérdés lehet majd az is, hogy az ukrán–magyar vasúti forgalomban felhasznált orosz cégektől lefoglalt kocsikat a magyarok az ukránoknak adják majd vissza kirakás után vagy az eredeti orosz tulajdonosnak.

A közúti fuvarozás Magyarország és a Kárpátalján túli terület között gyakorlatilag szűnetel. Az első napok zűrzavarában a folyamatban lévő szállítások megszakítása, az ország gyors elhagyásának igénye állt szemben a totális határárral, amit az árufuvarozásban csak két nappal később oldottak fel – az orosz érintettségű fuvarok kivételével. Emellett az ukrán–oroszl és ukrán–fehéroroszl határátkelőhelyek mindegyikét teljesen lezárták (és ez lapzártánkig nem is változott).

Oroszlország a Baltikum felől továbbra is megközelíthető, illetve Fehéroroszlország is a lengyelek és litvánok felől, ám minden érintett határátkelőhelyen sok órát kell várakozni a teherforgalomban. A helyzetet nehezíti, hogy a lengyel fél kezdeményezésére csökkentették az ellenőrzőpontok számát a fehéroroszl-lengyel határon. Oroszlország és Fehéroroszlország területén a nemzetközi közúti szállítás a szokásos módon zajlik, ennek ellenére az orosz közlekedési minisztérium forróvonalat hozott létre támogatni a logisztikai szolgáltatók fuvarfeladatainak zavartalan ellátását. A piaci szereplők ezt a számot hívhatják, ha gondjaik, kérdéseik merülnének fel a nemzetközi árufuvarozással kapcsolatban.

A háború szükségessé tette a humanitárius segélyszállítmányok közúti célba juttatását. Számos EU-s ország mentességeket alkalmaz ezekre a fuvarfeladatokra. Magyarországon például a hétfégi és ünnepnap kamionstop alól mentességet élveznek a humanitárius szervezet kezdeményezése alapján humanitárius jellegüként kezelt küldemények szállítását végző, legalább EURO 3-as besorolású tehergépjárművek, illetve Magyarországról a NAV gyorsított eljárásban lépteti ki az Ukrajnába tartó segélyszállítmányokat. Szlovéniában, Csehországban és Németországban a humanitárius szállítások útdíjmentesen közlekedhetnek, míg Lengyelországban a járművezetők vezetési és pihenőidejére vonatkozó rendelkezésektől tértek el átmenetileg (nem csak a humanitárius szállítmányok esetében).

A magyar–ukrán vasúti forgalom mintegy 80 százaléka ukránjai állomásokról érkezett vagy oda tartott, aminek nagy részét

eddig közvetlenül nem érintették a harci cselekmények. Az ukránjai tranzitforgalom természetesen teljesen leállt, ideértve a Kína és Záhony közötti konténerforgalmat is, amely orosz tranzitban bonyolódott. A Rail Cargo Csoport 2021-ben mintegy 4,2 millió tonna árut fuvarozott Ukrajnát érintő útvonalakon a magyar–ukrán, illetve az ukrán–szlovák határon keresztül, amely megbízások keretében a küldemények nagy részét Ukrajnában adták fel. A cégközpont tájékoztatása szerint az érintett ügyfelekkel folyamatosan egyeztetve felügyelik ezeket a forgalmakat annak érdekében, hogy szükség esetén megfelelő alternatívát kínálhassanak.

Noha a Kína és Záhony közötti konténerforgalom már szinte napi szintű volt (heti 4–5 vonat érkezett), ennek kiesése nem rázta meg a magyar piacot, ahogy az sem, hogy a fehéroroszl-lengyel határon jelentős torlódás alakult ki (ott heti 2–3 vonatnyi magyar áru volt). Záhony mellett Fényeslitkén az ország egyik legjelentősebb konténerátrakó kapacitása épül ki. Az East-West Gate terminált március végén adták volna át, és a tervek szerint májusban kezdte volna meg az üzemszerű működését, akár napi 10 pár vonat kiszolgálására is képes kapacitással. Ez szinte teljes egészében Oroszlország felől érkező árualapokat kezelt volna. A terminál beüzemelése a kialakult helyzettől függetlenül ütemterv szerint zajlik. Már megérkezett Budapestről az első konténer vonat a terminálra, a daruk és a kapuk kalibrálásához próbakonténereket szállítva. Ezt a vonatot a terminál vasúttársaságának első (Bobó) dizelmotornyával állították be. A második motorny, egy szélesnyomtávú Szergej Litvániából érkezik a terminálra.

Eredetileg saját „lábán” Fehéroroszországon és Ukrajnán keresztül érkezett volna, de a háború miatt tengelyátszereléssel és végig az EU-n belül kell hozni.

A Záhony-Port infrastruktúrájának átépítésére is tervek készültek, amelyek részben szintén a konténerforgalom növelését tűzték ki célul. A háború azonban kisíklathatja, de legalábbis lassíthatja ezt a nagyívű projektet.

Az ukrán vasút (UZ) sajtóközleményben jelentette be, hogy az ukrán kormány meghatározta, mely mezőgazdasági termékek és élelmiszerek exportálhatók és milyen feltételekkel. Ukrajna békeidőben összesen mintegy 60 millió tonna gabonát exportált évente. A mezőgazdasági termékek mennyiségének csaknem 95 százalékát Ukrajna tengeri kikötőin keresztül exportálták. Azonban jelenleg csak két ukrán kikötő – Izmail és Reni – tud exportra szánt forgalmakat kezelni, de nem nagy mennyiségben. 2022 februárjában még 2,9 millió tonna gabonát szállítottak ki az ukrán kikötőkön át, ami 37,4 százalékkal több, mint 2021 februárjában volt – talán a háborús fenyegetettség miatt pörgött fel a gabonakivitel. Március 1–11. között csupán 100,2 ezer tonna gabonát szállítottak ki, ami 87 százalékkal kevesebb, mint egy évvel korábban.

Az ukrán vasútnál így azzal számolnak, hogy a fekete-tengeri kikötők helyett az uniós országok felé, akár konténerre rakodva szállíthatnák ki a gabonát az

országból (hiszen nyilvánvalóan nem áll rendelkezésre ehhez az extraforgalomhoz kellő számban normályomtávú gabonaszállító vagon). Ha ez megvalósul, akkor akár Fényeslitkén át is lebonyolítható lehet a forgalom egy része. Napi 10 normályomtávú vonattal számolva ez havi 400 ezer tonnás mennyiséget jelenthetne.

Jelentős ukrán tranzitnak számított a Dunaújvárosba, a Dunaferrebe importált szén, amit Oroszországban adtak fel. Ők Ukrajnából vasércet is vettek, ami a háború elején még érkezett, de várható, hogy ez a beszerzési forrás ellehetetlenül – ami tovább csökkenti a záhonyi átrakókörzet áruforgalmát. Noha az ukrán kormány igyekszik az exporttermelést fenntartani, a bányák azonban jellemzően az ország keleti felében, épp a szakadár köztársaságok közelében találhatóak. A Dunaferre viszont nem fog leállni, a jelenlegi acélipari termékek mellett más forrásból is megéri beszerezni az alapanyagot. Kérdés azonban, hogy a constantai kikötő ezt bírja-e kapacitással.

Erdélyi László, a constantai tengeri kikötőket tömörítő társaság, az APM Constanta magyarországi képviselője lapunk kérdésére elmondta, hogy a kikötői helyzet vegyes. Mintegy 100 konténeres hajó várakozott a kirakásra március közepén, miközben teljes kapacitással működik a konténerterminál. A bázishoz képest a napi többlet jelenleg csaknem 7 ezer TEU, ami az eredetileg ukrán kikötőkbe

tartó áruk áttereléséből származik. Ez a forgalom az ukrán importigények drámai változása okán csak átmenetileg terheli a romániai tengeri kikötőt. A magyar ügyfeleket ez alig érinti, Constantán csak jelképes mennyiségű magyar konténer megy keresztül – nem úgy gabona és más ömlesztett áruk. E szegmensben óriási kapacitások szabadultak fel a constantai terminálokra, mivel a kieső orosz és ukrán exportot nemhogy nem vették át a Duna menti országok, de Magyarország mellett Szerbia is kiviteli korlátozásokat vezetett be, így a forgalom jelentősen csökkent. Ezáltal Constanta képes lehet az eddiginél több ömlesztett árut kezelni magyar ügyfelek kérésére.

Felmerült a kínai forgalom alternatívájaként a Kazahsztán–Kaspi-tenger–Azerbajdzsán–Grúzia–Törökország útvonal is, amely elméletileg teljes hosszában rendelkezésre áll, próbavonatok is közlekedtek rajta a háború kitörése előtt, ám nyilvánvalóan nem azzal számoltak, hogy átvegye az orosz-fehérorosz irány forgalmát. A jelentős részben egyvágányú, hosszú állomásközökkel, alacsony pályasebességgel tarkított útvonal legszűkebb keresztmetszetein legfeljebb napi 6 pár tehervonat a kapacitás – amit Isztambul és a török-bolgár határ között teljes egészében kihasználnak már ma is. Ide érdemi volumen a következő évben még aligha terelhető. Marad tehát az orosz-fehérorosz–lengyel útvonal – vagy a hajó.

