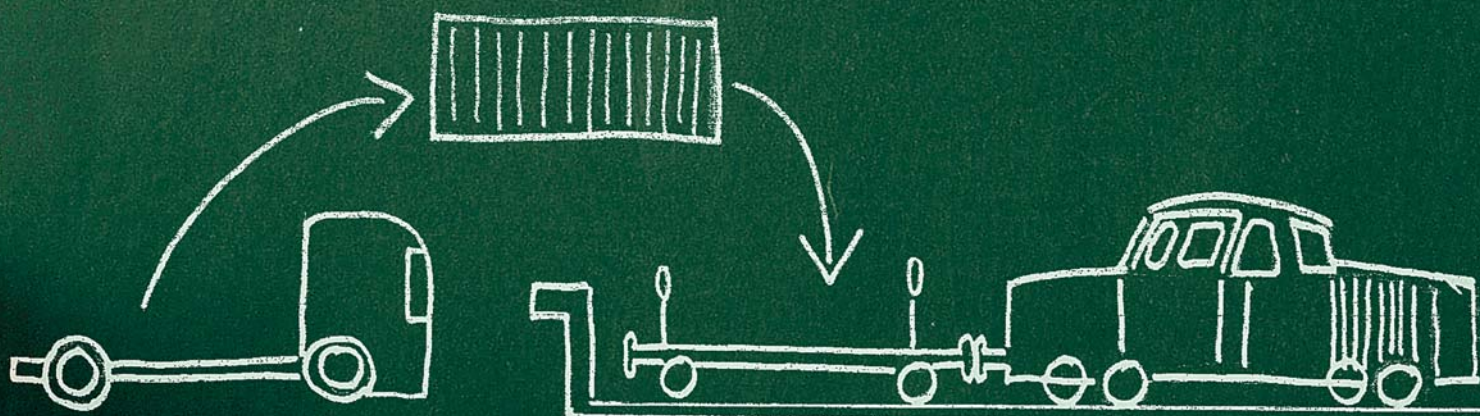




Kamionról vasútra

13 sikeres átállás

Kamionról vasútra

13 sikeres átállítás

A mű eredeti címe:

Mehr Bahn wagen

13 erfolgreiche Verlagerungsbeispiele aus dem Güterverkehr

Impresszum

Az eredeti, német kiadvány kiadója:

Allianz pro Schiene e.V. | Reinhardtstraße 18 | 10117 Berlin

Telefon: +49.30.24 62 599-0 | **Fax:** +49.30.24 62 599-29

E-mail: info@allianz-pro-schiene.de | **Honlap:** allianz-pro-schiene.de

Felelős kiadó:

Dirk Flege, Geschäftsführer

Tartalom és szerkesztés

Maximilian von Beyme

Grafika:

PEPERONI WERBEAGENTUR GMBH

Fényképek:

A bemutatott vállalatok szíves engedélyével;
Peperoni Werbeagentur (7. oldal) és Deutsche Bahn AG

Útvonal-térképek:

Klaus Fischer, DB AG

Megjelent:

2007 márciusában

A magyar kiadást gondozta: Levegő Munkacsoport

H-1075 Budapest, Károly körút 3/a. III. 2.

Telefon: (1) 411-0510, **Fax:** (1) 266-0150

www.levego.hu

Szakmai együttműködő partner: Magyar Közlekedési Klub

Felelős kiadó:

Lukács András

Fordítás:

Neumann István

Lektorálás:

Matisz Melinda, Mavrák Imre, Szatmári Réka

Nyomda:

GraFirka Stúdió - Matrixsystem Kft.

Megjelent:

2008 márciusában

ISBN 978-963-87069-6-6

Budapest, 2008



A jelenlegi előrejelzések szerint az elkövetkező 15 év alatt 64 százalékkal nő a teherforgalom. Hatékony közlekedéspolitikai intézkedések híján a növekmény döntő része a közútra esik majd. Ez az előrejelzés önmagában világossá teszi, hogy egyre inkább rászorulunk a hatékony és vonzó vasúti áru fuvarozásra. A vasúti részesedés növelése a német szövetségi kormány központi közlekedéspolitikai célkitűzése. Szándékunk, hogy a vasutat tovább erősítsük.

Az első sikerek már kézzelfoghatóak: a Szövetségi Statisztikai Hivatal szerint 2006-ban a vasúti társaságok Németországban az összes közlekedési mód közül a legnagyobb növekedést könyvelhették el. Összesen 342,8 millió tonna árut szállítottak vasúton, ami az előző évihez képest 25,5 millió tonnával, vagyis 8 százalékkal több.

A pályainfrastruktúrában megvalósított beruházások mellett a szövetségi kormány a kombinált fuvarozás pénzügyi támogatását elősegíteni hivatott szövetségi program, valamint az iparvágányok támogatási programja révén támogatja a teherszállítás vasútra terelését. 2007-ben és a következő esztendőkből évi mintegy 99,5 millió euró áll rendelkezésre ezekre a célokra. Ugyanakkor a gazdaság feladata és felelőssége is, hogy a vasutat belefoglalják logisztikai láncolataikba, valamint hogy jövőbeni szállítási folyamataikat az erőforrásokat és az éghajlatot kímélő módon alakítsák ki.

A vasút európai szintű jelentősége lényegesen megnőtt, igaz, némi késedelemmel. Az európai dimenzió felfedezése a vasút mint teherszállítási eszköz egyik legnagyobb növekedési esélye, hiszen eddig meg sem közelítette a lehetőségeit. Az európai vasúti hálózat 2007 eleji teljes nyitását a teherforgalom előtt igazi előrelépésként kell értékelni, viszont ez a lépés csak azután fejtheti ki teljes hatását, miután elgördítették a vasút elől a még mindig fennálló akadályokat. Jogi értelemben egyrészt nyitjuk a piacot, másrészt a mozdonyvezetői jogosítvány, valamint a mozdonyok műszaki elismertetése terén kölcsönösen fenntartott sorompók továbbra is elreteszelik azt. A német EU-elnökség keretében szándékunkban áll 2007 első félévében az egységes európai vasúthálózat növekedési esélyeit kiaknázni, valamint az összeurópai kötőtpályás közlekedés útjában levő akadályokat elhárítani.

A jelen kiadvány a legjobb fellelhető gyakorlati példák közül kíván bemutatni néhányat. A példák arra bátorítanak, hogy a teherforgalom növekvésének kihívásaira felelősségteljes választ adjunk környezetünk, az éghajlat, valamint az érintett ágazatok és munkavállalók érdekében. Minden olvasónak lebilincselő élményt, valamint számos ösztönzést kívánok a vasút szükségszerű erősítésére.

Wolfgang Tiefensee

német közlekedési, építési és városfejlesztési miniszter

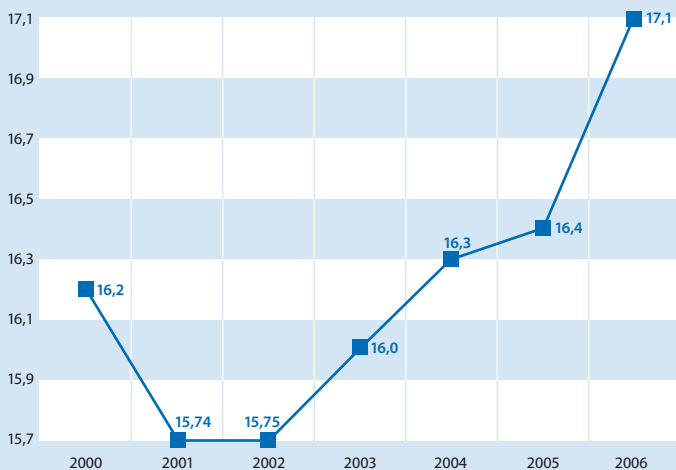
Tartalom

Előszó	3
Sínre viszem az árumat	5
BASF Vegyipari termékek	7
Berentzen Szeszesitalok	10
Danone Waters Ásványvíz	13
Dickie Tamiya Játékok	16
Felix Schoeller Cellulóz papírgyártáshoz	19
Fritz Winter Öntött járműipari alkatrészek	22
Fromm Plastics Műanyag fóliák és szalagok csomagoláshoz	25
Josera Erbacher Kalciumkarbonát állateledelhez	28
Porsche Sportautó egységek	31
Schütz Acéllemez tekercsek szállítási göngyöleghez	34
Saint-Gobain Szóda, kvarchomok laposüveg előállításához	37
Warsteiner Maláta és sör	40
Woolworth Textíliák	43
Fogalomtár/Szolgáltatások	46

Sínre viszem az árumat

A visszaesés évtizedeit követően Németországban a vasúti teherfuvarozás lenyűgöző fellendülésének lehetünk tanúi. 2001 óta a vasúti áruszállítás folyamatosan visszanyeri piaci részesedését. A fordulatnak több oka van. Ez a sokféleség a jelen kiadványban bemutatott példákon jól tükröződik: 13 vállalat együttesen évi mintegy 200 000 kamionnyi szállítmányát helyezte át sínekre.

A vasúti áru fuvarozás részarányának alakulása Németországban



A vasúti áru fuvarozás piaci részaránya százalékban (részarány az összes vasúti, közúti, belvízi és csővezetékes szállítás tonna-kilométerben mért teljesítményéből)

Forrás: „Verkehr in Zahlen” 2006/2007 és a Német Szövetségi Statisztikai Hivatal 2007.01.16-i és 2007.02.15-i jelentése

Az áttérés legfontosabb okai

A 13 bemutatott vállalatnál leggyakrabban a következő indokokkal magyarázták azon döntésüket, hogy a vasútra térjenek át:

■ A vasút **költséghatékonyabb** a közúti fuvarozásnál, illetve a közeljövőben az árszerkezet további változására számítanak – a vasút javára. Mind a 13 vállalatnál a tehergépkocsik útdíjának bevezetése jelentette a legfontosabb ösztönzést. Figyelemre méltó, hogy már az útdíj jelenlegi, igen alacsony szintje mellett is számos vállalatnak érdemes volt áttérnie a közútról a vasúti szállításra.

■ A korszerű vasúti teherszállítás **tervezhetőbb és megbízhatóbb** a közúti fuvarozásnál. Bizonyos esetekben vasút gyorsabb a kamionoknál.

■ Az áttéréssel kapcsolatos logisztikai átszerveződés gyakran **javított a termelési folyamatokon**.

■ Gyakran említették a **környezet iránti felelősséget**, valamint azt, hogy a kamionforgalom egyre jobban terheli a lakosságot.

A tendencia a vasútnak kedvez

A vasúti teherszállítás iránti növekvő keresletet bizonyos globális folyamatok is megerősítik:

- a nemzetközi áruszállítás gyorsabb térhódítása,
- a növekvő szállítási távolságok,
- a konténerek széleskörű használata,
- az energiahatékonyság felértékelődése.

Ezek a szempontok hozzájárulnak ahhoz, hogy a hosszú távon gondolkodó vállalatok a vasúti fuvarozásban stratégiai alternatívát látnak.

A politika zöld utat ad

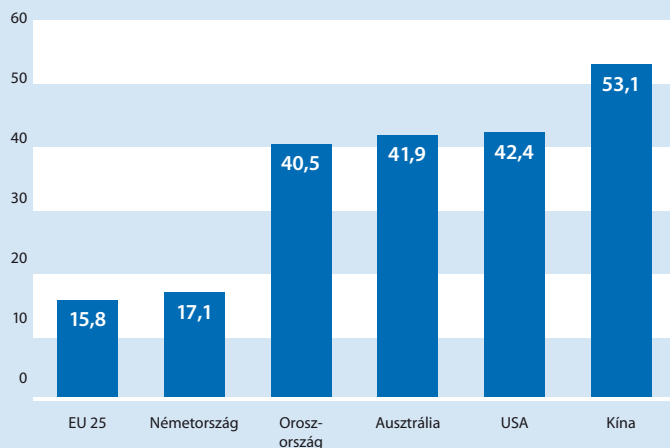
Németországban alapvető politikai döntésekkel lerakták a szállítási módok közti kiegyensúlyozottabb versenyhelyzet keretfeltételeit. Ezáltal jóval nagyobb az ösztönzés, hogy a vállalatok előnyben részesítsék a környezetkímélő és energiahatékony vasúti megoldásokat.

Európai szinten az útdíjat szabályozó uniós irányelv (az Euromatrica direktíva), az elektronikus tachográf (menetíró készülék), valamint a gépkocsivezetők vezetési és pihenési idejének új szabályozása néhány lépés a megfelelő irányba. Ezen túlmenően a vasúti teherfuvarozás liberalizálása Európaszerte egyrészt lehetőséget teremt határokon túllépő, egyetlen szolgáltató által kínált megoldásokra, másrészt nagyban könnyíti az újító fuvarozócégek piacra lépését.

Nemzeti szinten bevált az ipari vágányok és a kombinált fuvarozás támogatása. Kivált az ipari vágányok támogatási programja bizonyult rendkívül hatékornynak. A 2006 végéig jóváhagyott támogatások összege 15,5 millió eurót tett ki, amivel mintegy 760 millió tonnakilométernyi teljesítményt sikerült ártterelni a vasútra.

Ezek a fejlemények nyilvánvalóvá teszik: a vasút jelenlegi 17,1 (Németország) illetve 15,8 (Európa egésze) százalékos piaci részesedése mellett még közel sem merült ki a vasúti áru fuvarozás növekedési potenciálja. A vasúti teher-szállítás reneszánsza éppen csak hogy elkezdődött.

A vasúti áru fuvarozás piaci részesedése (százalék)



A vasúti áru fuvarozás részaránya százalékban (részarány az összes a vasúti, közúti, belvízi és csővezetékes szállítás tonna-kilométerben mért teljesítményéből; kivéve Ausztráliát, ahol a vasúti, közúti és tengerparti hajózás teljesítményével számoltak)

Forrás: Európai Bizottság; Ausztráliai Statisztikai Hivatal, Német Szövetségi Statisztikai Hivatal

A legnagyobb munkaterületek

A kedvező fejlemények viszont még nem jelentik azt, hogy megszűnt a vasút és a közút közt fennálló egyenlőtlen versenyhelyzet. Legfőképpen az egyvagonos teherforgalom áll nyomás alatt, ami viszont a teherszállítás gerincét képezi, és kivált a kisebb vasúti fuvarozók számára létfontosságú. A kormányoktól ezért továbbra is elvárható, hogy gondoskodjanak a versenyt torzító keretfeltételek megszüntetéséről.

A rövid távon lehetséges intézkedések közül első helyen az **útdíj továbbfejlesztése** áll. Az összes vonat az összes pályán úgynevezett pályadíjat fizet, miközben útdíjat a német autópályákon csak a 12 tonna feletti járművek fizetnek. Az EU útdíjról szóló irányelvének 2006-os módosítása lehetőséget ad a díjköteles úthálózat kiterjesztésére, és arra is, hogy a 12 tonna összsúly alatti tehergépkocsikat is bevonják a rendszerbe.

Úgyszintén sok lemaradás van a **vasúti infrastruktúra finanszírozásának** tekintetében. Itt mindenekelőtt további források bevonására van szükség a sürgős pályaeépítési teendőkre. A kormányzati pályaeépítési beruházások Németországban is évek óta jelentős mértékben elmaradnak a szükségestől. Ennek nyomán máris kapacitásszűkölet alakult ki a német kikötők környékén, valamint több észak-déli viszonylatban. Továbbá a meglevő pálya fenntartását segítő központi hozzájárulások tekintetében csökkenteni kell a bürokráciát és növelni a tervezési biztonságot. Az egyik bemutatott vállalat, a Schütz AG által használt Raubach-Selters pálya esete megmutatja, mennyire indokolt az is, hogy **azoknak a pályáknak a fenntartására is elegendő forrást biztosítsanak, ahol átmenetileg szünetel a forgalom.**

Ugyanakkor továbbra is várat magára az **európai belső határoknál még mindig fennálló akadályok felszámolása**, ami az idő múlásával egyre inkább visszafoghatja a vasúti teherszállítás növekedési ütemét. A vasúti fuvarozók számára a belső határok átlépése még korántsem olyan problémamentes, mint a kamionok esetén. „Számunkra, fuvarozók számára nem a jogi helyzet számít, hanem a tényleges liberalizáció” – hangsúlyozza jogosan Olaf Krüger, a Vasúti Fuvarozók Érdekszövetsége (IBS) elnöke.

Ezért szükséges, hogy a szövetségi kormány minél előbb elérje a mozdonyok és egyéb gördülőállomány forgalmi engedélyeinek kölcsönös elismertetését Európa-szerte. A már régen tervbe vett európai mozdonyvezetői jogosítványt is sürgősen be kellene vezetni.

Ezzel szemben a 25 méternél is hosszabb, 60 tonna árut is szállítani képes kamionok bevezetése egyáltalán nem kívánatos eredményeket szülne. Ezeknek az óriáskamionoknak a térnyerése ismét nagymértékben megmászáná a versenyfeltételeket a vasút rovására, és ezáltal akkora mértékben nyerne teret a közúti fuvarozás, hogy a forgalom csillapítása helyett még több kamion gurulna az utakon.

Az áru fuvarozás vasútra való áthelyezését olykor eléggé banális okok gátolják. A lehetséges fuvarozók és ügyfelek gyakran még nem tudnak egymásról. Ezért figyelemre méltó, amit a Porsche logisztikai vezetője javasol: „Célszerű lenne, ha a vasúti fuvarozók jobban betekintheznének abba, hogy az egyes vállalatok mennyi árut fuvaroznak, hiszen ennek alapján jobb ajánlatokat tudnának készíteni.”

E kiadványban bemutatott 13 példa számos alkalmazható megoldást szállít készen. Ugyanis előre vetíthető:

„Aki ma nem dönt stratégiai vasúti beruházásairól, öt év múlva a vesztesek táborában találja magát.”

(Franz Findeis, a Rail Europe igazgatója, DHL Worldwide Network)

BASF + vasút: vegytiszta párosítás

Vegyipari termékek Ludwigshafenből 17 európai célállomásra



Foto: Peperoni

Termék

összesen 1500 vegyipari termék

Vasútra áthelyezett rakomány

évi 2,5 millió tonna (ebből 1,0 millió tonna a BASF), ami 125 000 kamionnak felel meg (50 000 kamion a BASF)

Vállalat

BASF AG, 67056 Ludwigshafen

Az átállás indokai

fuvar költség-megtakarítás, versenyképesség javítása, javuló biztonsági mérleg, hosszú távú szállítóképesség biztosítását

Az átállás ideje

1. ütem: 2000. október; 2. ütem: 2004 folyamán

Útvonal

Ludwigshafenből (Rajna-vidék–Pfalz tartomány) kiindulva 17 európai célállomásra

Vonalhossz

kombinált teherszállítás európai hálózata

Teherfuvarozó

Railion Deutschland AG, Rail4chem Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH, SBB Cargo GmbH, Dillen & Le Jeune Cargo NV, Bayerische Cargo Bahn GmbH

„Amikor több vasúti fuvarozásra gondolunk, akkor nem egyes viszonylatokról beszélünk, hanem a teljes szállítási hálózatról” – jelenti ki öntudatosan Ralf Dahlinger, a ludwigshafeni kombiterminál kiépítéséért felelős projektvezető. A vegyipari vállalat széles termékskálával és kiterjedt ügyfélkörrel rendelkezik szerte Európában. Ezért, amikor a vasútra való áttérés felmerült, azonnal európai méretű hálózatban kellett gondolkodni.

Kezdetben főleg a növekvő szállítási költségek gondolkodtatták el a BASF vezetőségét. A közúti szállítást nemcsak a növekvő üzemanyagárak és az útdíj bevezetése drágította, hanem az is, hogy az EU szigorított a vezetési és pihenési idő szabályozásán. Nem utolsó szempont a német úthálózat terheltsége sem: a forgalom rohamos növekedése egyre több dugóhoz vezet. Ennek okán az egyéb fuvarozási módok erősítése a közút alternatívájaként a vállalat egyik központi stratégiai feladatává vált, különben nem tudták volna biztosítani szállításukat a költségek aránytalan növekedése nélkül. Igaz, magának a BASF-nek is része volt a helyzet kialakulásában, amiért a piaci óriás korábban csak néhány nagy közúti szállítványozónak adott fuvarozási megbízásokat. Ennek következtében egyes, például délkelet-európai viszonylatokon a mai napig érezhetően monopólium-, illetve oligopóliumszerű állapotok uralkodnak.

A siker képlete:

közút + vasút = több vasút

A csoport most már céltudatosan ösztönzi a széles intramodális és intermodális (a szállítványozók, illetve szállítási módok közti) versenyt. Ennek természetes velejárója a teherszállítás nagymértékű áthelyezése a vasútra, tekintettel arra, hogy a vállalatcsoport Németországban az iparvágányok egyik legnagyobb hálózatával rendelkezik, nem beszélve a vasúti szállítványozás területén szerzett évtizedes tapasztalatáról. Emiatt a vasúti megoldások viszonylagos bonyolultsága nem jelentett igazi akadályt a BASF logisztikai szakemberei számára.

Nagyobb gond a Deutsche Bahn „MORA C”-nek keresztelt (MarktORientiertes Angebot Cargo – piacorientált teherfuvarozási ajánlat) programja nyomán merült fel. A program



A ludwigshafeni kombiterminál...



...a pfalzi vidék kapuja Európa felé

Fényképek: BASF

keretében számos iparvágányt szüntettek meg. Azóta ezeket az ügyfeleket már nem lehet tartálykocsival kiszolgálni, ami az utóbbi években sok esetben kamionra való átállást eredményezett. „Ma már közel sem minden ügyfelünk rendelkezik üzemi csatlakozással” – mondja Dahlinger. Emiatt egyre gyakrabban a kombinált közlekedés jelenti a megoldást. Az árut az út nagy részén vasúton szállítják, és csak az elején vagy a végén kerül kamionra. Az ügyfél számára egyértelmű az előny: kombinált teherszállítás mellett nincs szükség sem vasúti infrastruktúrára, sem a szállítmányozás ezen fajtájával való tapasztalatra. A kombinált megoldás a vegyipari vállalat szemszögéből nagyobb távolságok mellett ésszerű kiegészítője a vasúti egyvagonos teherfuvarozásnak.

Maga az átállás a tisztán közútról a kombinált megoldásra azonban akadályok sorával járt: a gyártási kapacitás közelében egyetlen terminál sem felelt meg a BASF céljainak. A szakemberek a csoport nagy szállítási mennyiségeit és szerteágazó ügyfélhálózatát figyelembe véve a legjobb megoldásnak a saját konténeres terminál kiépítését tartották, ami viszont kifejezetten költséges volt, és a támogatást leszámítva nem ígérkezett gazdaságosnak. Kezdetben a BASF addigi szállítmányozói nyilván nem voltak elragadtatva a szándéktól, hogy az áru az út nagyobb részét a jövőben sínen tegye meg. Így vélhetően a támogatási részarány volt a döntő tényező, mellyel a logisztikai vezetők meg tudták győzni az igazgatóságot: a 47 millió eurós költséghez a

kombinált fuvarozási terminálok támogatásáról szóló németországi direktíva keretében a kormány 34,5 millió euróval járult hozzá.

1 + 3 = Ludwigshafeni kombiterminál

A BASF által számolt árumennyiség alapján azonban a vegyipari óriáscég területén levő, húsz foci pályányi területet elfoglaló terminált még nem lehetett volna gazdaságosan üzemeltetni. Ehhez további felhasználókat, azaz ügyfeleket kellett szerezni. Ezért négy szakmabeli résztulajdonossal (Hupac, Bertschi, Hoyer, Kombiverkehr) üzemeltető társaságot alapítottak Kombi-Terminal Ludwigshafen GmbH (KTL) néven. További, a kombinált teherszállításra szakosodott szereplők más külső vállalatokat hoztak magukkal, akik hozzáadott forgalmukkal lehetővé tették a gazdaságos üzemeltetést.

A terminál első ütemét 2000 októberében, mindössze 13 hónapos építkezés után helyezték üzembe a maga évi 170 000 rakományegységnyi forgalmával. Itt eleinte napi 10 tehervonatot indítottak. A 2004. évi második ütem további 92 000 rakományegységgel bővítette a kapacitást, így 2006-ban a terminál már évi közel 300 000 rakományegységet forgalmazott. Ez a mennyiség bőven meghaladta az eredetileg tervezett kapacitást. A BASF saját részese-dése 42 százalékos volt. Azóta a vállalat által megkívánt



verseny értelmében három operátor és öt különböző vasúti szállítványozó bonyolítja le az Európa-szerte napi 17 vasúti összeköttetést. Az átállás nyomán a vállalat fuvar-költségei évente több millió euróval csökkentek.

A minőség folyamatos biztosítása

A BASF logisztikai szakemberei eközben hangsúlyozzák, hogy a kombinált fuvarozás jelenlegi sikertörténete mellett sem szabad figyelmen kívül hagyni a továbbra is fennálló nehézségeket. Ralf Dahlinger szerint „jelen pillanatban a kombinált teherszállításnak kedveznek a közúti fuvarozás megnövekedett költségei, elégtelenségei. A rendszer hosszú távú elfogadottsága érdekében viszont lényeges volna megbirkózni egy sor lappangó minőségügyi gonddal.” A logisztikai vezetők ez alatt elsősorban a pontosságot értik. „Jelenleg a kombinált forgalomban 60 százalékos beérkezési pontosságot érünk el. Számos kommunikációs illesztőpont még mindig nem működik megfelelően” – panaszkodik a BASF vezetője. Tudniillik már a 30 percnél kevesebbet késő tehervonatot is pontosnak tekintik. Nincs ugyanis egyelőre a vasúti szállítványozásban egységes, kötelező érvényű meghatározás, számon kérhető vállalás a pontosságot illetően. A rendszer fennálló hiányosságaiért a BASF menedzserei szerint elsősorban a vasúti összeköttetések bonyolultsága

a felelős, „a vasúti szállítványozók és operátorok rugalmatlansága” mellett.

A BASF ezért a vasúti liberalizáció előrehaladásában bízik, és a szakemberek a konténerek nagyobb mértékű alkalmazásában is lehetőségeket látnak. E területen a vállalat átlag feletti növekedést könyvelhet el: míg a BASF-nál a hagyományos kocsirakományú forgalom inkább szinten marad, addig a kombinált konténeres áru fuvarozás növekedési esélyei sokkal jobbak. Jelenleg évente további 40 000 rakományegység vasútra való áthelyezésével számolnak. Ez a mennyiség mintegy 800 000 tonna rakománynak felel meg. Ludwigshafen útjait és lakosságát ez a fejlemény 40 000 kamionfordulótól kímélné meg.



Vállalati kapcsolattartó

Ralf Dahlinger
BASF projektvezető
Ludwigshafeni kombiterminál fejlesztés

Telefon: +49 (0)621/60-0
Fax: +49 (0)621/60-42525
global.info@basf.com
www.basf.com

**BERENTZEN-GRUPPE AG***So schmeckt Lebensfreude*

Szeszben az igazság?

Szeszes italok városról városra



Fénykép: Berentzen

Termék

szeszesital

Vasútra áthelyezett rakomány

évi 115 000 tonna, ami 5 000 kamionnak felel meg

Vállalat

Berentzen Gruppe AG,
Industriestraße 2, 31655 Stadthagen

Az átállás indokai

költségelőny, üzemen belüli folyamatokhoz jobban illeszkedik

Az átállás ideje

2006. november

Útvonal

Minden-Hahlen (Észak-Rajna-Vesztfália) -
Stadthagen (Alsó-Szászország)

Vonalhossz

41 km

Teherfuvarozó

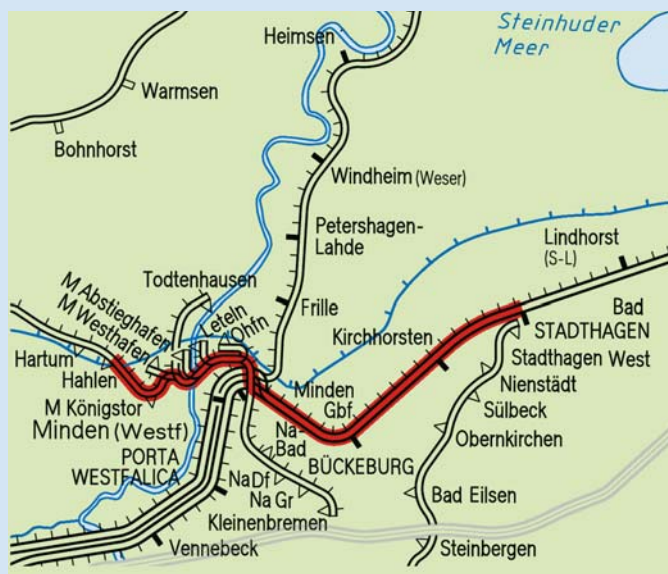
Mindener Kreisbahnen GmbH (MKB)

Ronald Freye, a Berentzen csoport logisztikai és szállítómányozási szolgálatának vezetője nem kelti hivatásos forradalmár benyomását. De a szeszes italokat gyártó cég nem is látványos forradalomban utazott...

A „raktárőrület”

Egy raktárcsarnok keresésével kezdődött. Az utóbbi években folyamatosan nőtt a vállalat forgalma és termelése. 2005-ben a Berentzen 90 millió palacknál nagyobb mennyiséget értékesített, és mintegy 700 alkalmazottal jelenleg évi 377 millió eurónyi forgalmat érnek el. A karácsony előtti hetekben három műszakban dolgoznak, hogy a szeszesitalok iránti keresletet kielégítsék. Meglevő raktárcsarnokukat már rég kinőtték. Elkerülhetetlenné vált hát a raktárkapacitás növelése, ami egyúttal alkalmat adott az addigi raktárszolgáltatójuk leváltására is, aki hitvallásszerűen ragaszkodott a kamionos fuvarozáshoz. Ugyan rendelkezett saját iparvágánnyal, de az már régóta feledésbe merült – olyan régmúlt idők ipari emlékeként, amikor még sínen bonyolították le a teherszállítást. Személyes emlékeket már csak a legidősebb alkalmazottak dédelgettek ebből a korszakból, hiszen a vasúti fuvarozás azóta kiment a divatból. Ám a divat változó – a szeszes italok területén is. Ezért a Berentzen-nél mindenképp egy olyan új partnert kerestek, aki nyitott a régi-új megoldások iránt.

Az osnabrückeri Nosta Csoport pont ilyennek bizonyult. Elképzelésük központjában a stadthageni Otis felvonó- és mozgólépcsőgyártó hajdani telephelye állt. De Stadthagent és Mindent 40 kilométer választja el, szemben az eddigi raktár 10 kilométernyi távolságával, ami a kamionos odaszállítás költségeit jócskán megemelte volna. Az energia, illetve üzemanyagok növekvő árszintje mellett ezt nem akarták vállalni.



Látogatás következményekkel

Amikor Ronald Freye megtekintette a lehetséges stadthageni telephelyet, nyomban elgondolkodott. Az első helyszíni szemlén ugyanis azonnal felfigyelt a hibátlan iparvágányra, ami a saját, minden üzemük mögötti vágányukat juttatta eszébe. A használaton kívüli ipari műemléket már úgy megszokták, hogy nem is gondolt rá senki. A következő, a későbbiekben számos következménnyel járó kérdés vetődött fel benne: „Mi lenne, ha a teljes logisztikát vasútra helyeznénk át?” Ez a képzeletbeli áthidalás az eddigi gyakorlat radikális megváltoztatását eredményezte.

A „forradalom” hirtelen jött. A gondolat megszületése és a megvalósítás között csak egy esztendő telt el. A Berentzen vezetősége számára nem a tér- és időbeli rugalmasság volt a döntő tényező, mert nem számít, hogy az italos raklapok fél órával hamarabb vagy később érkeznek a raktárba. Ellenben már az első számításoknál kitűnt, hogy bizonyos mennyiség felett olcsóbb a 40 kilométernyi vasúti szállítás, mint kamionnal az eddigi 10 kilométer.

Sikeres „bypass műtét”...

Természetesen a raktári logisztika ekkora felforgatása bizonyos beruházásokat követelt meg. Először is az üzem vágányát össze kellett kötni a Minden Járási Vasút pályájával. Az ehhez szükséges telek a város tulajdonában volt, és a vezetőség visszatekintve elismerően nyilatkozik: „Kimondottan együttműködő és bürokráciamentes volt a hozzáállásuk.” Ezenkívül lebontották a csomagolóanyagok régi raktárát és a rakodási terület fölé tetőt húztak, mivel a Berentzen összes termékét kartonban szállítják, ami nem vízesedhet be. A tűzoltósággal átdolgozták a tűzvédelmi koncepciót és a tűzoltókocsik új megközelítési útvonalait is.

Az összes szükséges beruházás 1,15 millió euróba került. Az iparvágányok állami támogatási programja ennek 40 százaléka nyújtott fedezetet, így a vállalat önrésze 60 százalékos volt. A logisztikai vezető számítása szerint változatlan termelési mennyiség mellett már öt-hat év alatt megtérül a beruházás.

2006 novemberében a Minden Járási Vasút első tesztserelvénnyel kipróbálták az új, szokatlan menetet. A próba annyira jól sikerült, hogy rövidesen elindíthatták a rendszeres ingaforgalmat. Azóta az összes üzem és a központi raktár közti áruforgalmat vasúton végzik. Az enyhén javuló költség szerkezet mellett hamar megmutatkoztak az új rendszer további előnyei...



A szeszesitalok biztonságos és száraz rakodása...

Fénykép: Ute Michels



...az új fedett iparvágánynak köszönhetően

Fénykép: Allianz pro Schiene

Életszerű vasúti megoldás

A járási vasút szerelvénye éjjel átáll a stadthageni raktárba, és hajnalban visszatér az üzemhez. Így mindkét helyen nyugodtabban dolgozhatnak, a korábbi zajos kamionforgalom immár a múlté. A felújított százméteres iparvágányon vár a kis tehervonat, a négy vagon mindegyike négy kamiont helyettesít. Eddig a kamionok érkezése és rakodása fennakadást jelenthetett, mert a kész raklapok futószalagon közvetlenül a várakozó kamionba érkeztek, de az üzem környéki útépitések és dugók egyre gyakrabban okoztak késéseket, ami akár a termelés leállításával is járhatott. Az új rendszerben a gyártási folyamatok immár zökkenőmentesek: automata futószalag helyett folyamatosan targonca rendezi az árut márka szerint. A fedett rakodótérben szükség szerint egy egész vasúti kocsi rakható meg, így a stadthageni raktárban már nem kell a raklapokat szortírozni.

A közelben lakók értékelik a nyugodtabb körülményeket, de maga az áru is meghálálja: a kontrolling lényegesen kevesebb sérült palettát talál.

Ronald Freye logisztikai vezető szerint az első mérleg egyértelműen kedvező. Derűlátóan nyilatkozik: „Bár a végleges értékelés még elhamarkodott volna, de idáig nagyon meg vagyunk elégedve.” Példájuk bizonyítja, hogy a vasút – a közhiedelemmel ellentétben – rövid távon is a közúti szállítás életszerű, vonzó alternatívája lehet.

A logisztikai vezető a vasúti szállítmányozás kibővítését sem tartja kizártnak. A hajnali ingavonat ugyanis üresen tér vissza Stadthagenből. „Lehet, hogy a jövőben a szükséges nyersanyag kelet felől érkező egyik részét az új központi raktárnál lerakhatnák, hogy onnan vasúton szállítsák az üzembe”. Azt is meg kívánják vizsgálni, hogy a Spanyolországból és Norvégiából származó import termékeket nem lehetne-e kamion helyett vasúton szállítani a raktárba.

Öröndetes ez a fordulat a nemrég még „keringési elégtelenségtől” szenvedő helyi vasúti teherszállítás számára. Nemhiába – olykor az alkohol a legjobb gyógyír.



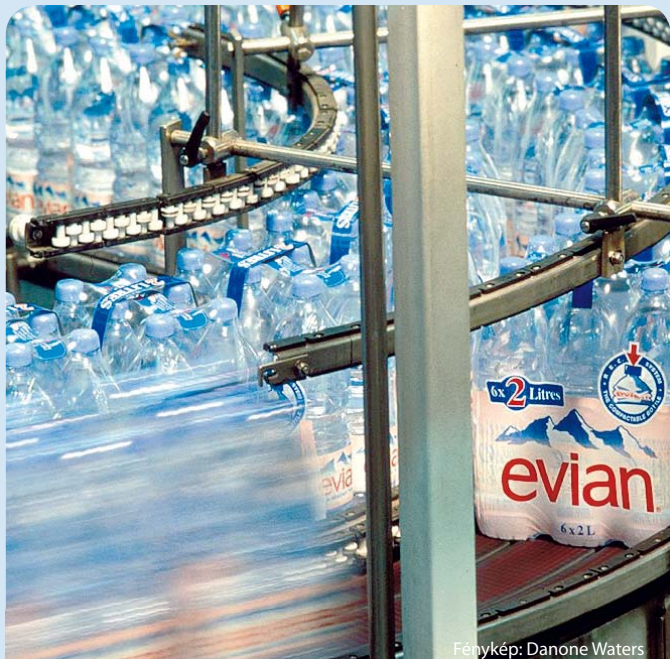
Vállalati kapcsolattartó

Ronald Freye
a logisztikai és szállítmányozási
szolgálat vezetője
Berentzen Gruppe AG

Telefon: +49 (0)5721/994 66 66
Fax: +49 (0)5721/994 66 55
Ronald.Freye@Berentzen.de
www.berentzen-gruppe.de

Vízválasztó közút és vasút között

Az ásványvíz a Genfi-tó mellől Badenbe utazik



Fénykép: Danone Waters

Termék
 ásványvíz

Vasútra áthelyezett rakomány
 évi 130 000 tonna,
 ami 7 500 kamionnak felel meg

Vállalat
 Danone Waters Deutschland GmbH,
 Peter-Sander-Str. 41a, 55252 Mainz-Kastel

Az átállás indoka
 a közúti közlekedésben tapasztalható fejlemények,
 környezetvédelem

Az átállás ideje
 2006 eleje

Útvonal
 Évian-les-Bains (Franciaország) – Hockenheim (Németország)

Vonalhossz
 kb. 700 km

Teherfuvarozó
 Fret SNCF und Railion Deutschland AG

Évian-les-Bains kisváros a francia Alpok és a Genfi-tó között, festői környezetben található. A fürdőhely és a vízforrás megerősítik egymás hírnevét: az érintetlen természet, a tisztaság nimbusza lényeges eladási érv a sorozatos természetvédelmi botrányok idején. A Danone, a palackozott vizek világszerte második legnagyobb gyártója számára az ép természet imázsa alapvető üzleti fontossággal bír. Talán ebből is fakad a vállalatcsoport nyitottsága az alternatív, természetbarát szállítványozás iránt.

A legnagyobb francia élelmiszer-vállalat országon belül és más európai célállomásokra, például Nagy-Britannia felé már évtizedek óta vasúton szállít, Németországba viszont egészen 2006-ig közúton vitték az ásványvizet.

„Terhes” teherszállítás a fürdőhelyen

Mindez különösen környezetvédelmi szempontból nem volt kielégítő a vállalat számára. A szűk bekötő utak ugyanis a tó menti kis települések egész sorát érintik, melyek zajterhelésén és a helyi légszennyezésén minden egyes kamion csak tovább ront, a kristálytisza rakomány ide vagy oda. A kistérség lakossága ez iránti tűrőképessége érthető módon véges.

Érdekes módon épp egy német fürdőhelyből mozdították elő a francia fürdőhely tehermentesítését. Carsten Stelter logisztikai csapata Wiesbadenben dolgozik a Danone Waters németországi leányvállalatának. A húszfős csapat már egy ideje alternatív szállítványozási útvonalakat tervez különböző francia ásványvízmarkák részére. A központi célkitűzésnek megfelelően a francia cég közelebb akart kerülni a német vevőkhöz, nagy- és kiskereskedőkhöz egyaránt.

Ennek legjobb módja egy nagy raktár létesítése, amelyből a németországi kisebb távolságú igényeket rövidebb útvonalon, jóval gyorsabban ki lehet elégíteni. Korábban a vizet Évianból részben közvetlenül kamionnal, részben vasúton egy francia raktárig, onnan pedig közúton szállították a mindenkor német ügyfélhez.



A Danone éviani üze (Franciaország)

Fénykép: Danone Waters

A közút nimbusza törékeny

Carsten Stelter csapata nem véletlenül azon logisztikai szakemberek körébe tartozik, amelyeket a szállítmányozási ágazat „szeizmográfjaiként” tartanak számon, amiért elsőként érzékelik az árszerkezet mindennemű változását. Kutatásaik során egyre több intő jel készítette őket az eddigi eljárás átgondolására. Az a korszak, amikor a közúti fuvarozók tudták nyújtani a legalacsonyabb árat, lassan, de biztosan véget ért. Az útdíj, a magasabb üzemanyagárak és az EU vezetési és pihenési időről szóló szigorított előírásai révén drágultak a kamionfordulók. A jelentős logisztikai többletigények ráadásul egyre inkább a közúti kapacitás határait súrolják, aminek további árnövelő hatása van. Ezzel párhuzamosan a francia államvasutaknál kedvező feltételek kerültek kilátásba, amikor a francia vasút-szállítmányozási piacot 2006 tavaszán megnyitották. Összességében tehát jelentős mértékben nőtt a vasúti teherszállítás versenyképessége.

A szakemberek számításai már a jövőbeni versenyhelyzetet is előre vetítették, tekintettel arra, hogy a közvetlen kamionos szállítás még mindig a gazdaságosabb változat – bár csak minimális mértékben. Ráadásul a vasúti fuvarozás határon túli irányítása lényegesen több odafigyelést igényel: miközben a kamion végigjárja az útját, vasúton egyelőre két fuvarozóval kell tartani a kapcsolatot, bonyolultabb raktárkezelés mellett. Ennek okán a cégen belül korántsem volt egyértelmű döntés a Németországba induló Evian-szállítások teljes áthelyezése.

Nagy előnyt jelentett viszont az éviani üzem meglevő vasúti kapcsolata. Az utolsó lényeges kérdést az új németországi raktár telephelyének kiválasztása jelentette.

Vasúton az autóversenyzés fellegvárába

Miután tíz logisztikai szolgáltató felé kiírták a pályázatot, végül a badeni Hockenheim mellett döntöttek. Az autóversenyzés e fellegvárába azért költöztek, mert a Landauer Transportgesellschaft (LTG) felkínált raktára már vasúti csatlakozással rendelkezett. Emellett az LTG társaság vasúti szállítmányozási referenciát tudott felmutatni üdítőitalok egy másik márkájával.

A megállapodás nyomán az LTG-nek hétszámjegyű beruházást kellett végrehajtania a kapacitások bővítése érdekében, többek között a lerakodási terület fedését, hogy az árut szárazon lehessen kezelni. A szövetségi kormány iparvágány-támogatási programja itt is anyagilag támogatta a beruházást, de Hockenheim önkormányzata is jelentős részt vállalt a költségekből.

„A megbízhatóság terén javítani kell”

Amikor szállítmányozóról kellett dönteni, a Danone vezetősége az SNCF francia államvasutak áru fuvarozási leányvállalata és annak németországi partnere, a Railion Deutschland mellett tette le a voksát, tekintettel a hosszú



Végállomás: az LTG hockenheimi raktára (Németország)

Fénykép: LTG



távú együttműködésre és a két szolgáltató kiterjedt teherszállítási hálózatára. Egy magánfuvarozó lényegesen gyorsabb, 48 órás ajánlatot tett, ami jöllehet a kamionos szállítási időn túltett volna, de a sebesség nem volt döntő szempont az Evian esetében.

Az európai vasúti áru fuvarozási piac liberalizációja nyomán nyilván a magánfuvarozók is nagyobb szerepet fognak játszani a francia piacon – efelől nincs kétsége Carsten Stelternek. Amint ez bekövetkezik, a Danone inkább meg fogja fontolni a magánvasutak ajánlatait

2006 eleje óta napi 20 vagon indul Éviából Németországba. Csak ezen átállásnak köszönhetően évente több mint ezer kamion forgalmától szabadult meg a Genfi-tó környékének lakossága, és ennek imázsjavító hatása jól jön a vállalatnak. A vezetőség immár kedvezően ítéli meg a vasútra való átállást. „Van még mit fejlődni azonban a megbízhatóságot illetően” – értékeli a helyzetet diplomatikusan Carsten Stelter. A logisztikai vezetők bíznak benne, hogy ez a probléma is kezelhető. Ezzel kapcsolatos intézkedés, hogy a jövőben a napi vagoncsoportok helyett heti 1-4 teljes vasúti szerelvényt szándékoznak indítani.

A célkitűzés a vasúti fuvarozás kiterjesztése

A Danone logisztikusai már rég tervezik a vasúti teherszállítás kiterjesztését. Akár a Volvic márkát is részben vasútra helyezhetnék. „Mostani meglátásunk szerint potenciálisan 50-70 százalékkal több ásványvizet tudunk vasúton Németországba szállítani” – állítja Stelter. A mai 130 000 tonna mellé ez akár további 90 000 tonnát jelenthet évenként.

Ezért is kutat Carsten Stelter munkatársaival további németországi raktártelephelyek után. Közép- és hosszú távon két-három új raktárbázis létesítését vették tervbe. Addigra a vasút Németországban is lekörözhetheti a kamionokat az ásványvizek szállításában.



Vállalati kapcsolattartó

Carsten Stelter
beszerzési igazgató, Danone Waters
Deutschland GmbH

Telefon: +49 (0)6134/1807-160
Fax: +49 (0)6134/1807-140
carsten.stelter@danone.com
www.danone.de

„Mister Fu” vonatozik

Játékok a kikötőből a szárazföldi Thüringiába



„Mr. Fu”

Fénykép: Dickie Tamiya

Termék játék

Vasútra áthelyezett rakomány

évi 2000 TEU konténeregység, ami 1000 kamionnak felel meg

Vállalat

Dickie Tamiya Modellbau GmbH & Co. KG, Service- und Logistikzentrum, Mittlere Motschstr.9, 96515 Sonneberg

Az átállás indokai

költségtényező, a vasúti szállítás térségbeli újjáélesztése, környezetvédelem

Az átállás ideje

2006. június

Útvonal

Hamburgi kikötő – Sonneberg (Thüringia)

Vonalhossz

560 km

Teherfuvarozó

NTT 2000 GmbH, NeCoSS GmbH, Regentalbahn AG (Arriva) a Pöhländ Containerlogistik megbízásából

Minha olyan sci-fi-ből léptek volna elő, ahol a közlekedési infrastruktúra teljesen megszűnt... Éppen így hatnak a Dickie Tamiya cég távvezérelt modellautói és terepjáró kamionjai. A színes modellek nevei a küllemhez igazodnak: „Mister Fu”, „Racing-Monster” vagy „Nitro Crusher”. Motorháztetőit vad villámok díszítik, és a kettős abroncsú óriáskerekek könnyedén megbirkóznak bármilyen akadállyal. Mielőtt a fantasztikus járgányok a német gyerekszobákban kötnének ki, sokat kell hajókézniük és vonatozniuk: az értékesítő, a német-japán Dickie Tamiya cég a közelmúltban teljesen átállt a környezetkímélő vasúti teherszállításra, immár vasúton hozzák a rakományokat a kikötőből a központi raktárba.

A cégvezetés már 1991-ben előrelátónak bizonyult. Bajorországban, a Fürthben székelő központban már röviddel a rendszerváltás után kezdeményezték egy új logisztikai központ létesítését a thüringiai Sonneberg községben. A termékek hajón érkeznek a hamburgi kikötőbe a tengeren túlról, elsősorban Japánból és Kínából. Ezután a sonnebergi logisztikai raktárba viszik a játékokat, ahol 110 munkatárs állítja össze a rakományt, hogy innen továbbküldhessék a kis- és nagykereskedőknek. A világ ötödik legnagyobb játékszer-értékesítő cége 7 000 fajta árucikket tart raktáron.

Kerestetik: a kamion költséghatékony alternatívája

Jörg Stricker, a cég logisztikai központjának vezetője hosszú távon semmiképp nem találta megfelelő megoldásnak a kamionos szállítást Hamburgból Sonnebergig: „1998 óta a konténerenkénti fuvar költség kamionos szállítás esetén 150 és 200 euró közötti összeggel nőtt, főként az üzemanyagárak és az útdíj bevezetése miatt.” Pedig a Dickie Tamiyának alapvető érdeke az áruk költséghatékony szállítása (az olcsó ázsiai előállítás mellett).

Akkortájt viszont a kamionoknak nem volt igazi alternatívája, pontosabban már nem volt: 1998-ban a Deutsche Bahn AG az alacsony forgalom miatt bezárta a régi sonnebergi terminálját. Ennek híján a térség vasúti forgalma teljes mértékben megszűnt. Jörg Stricker a maga részéről nem akart



Homlokemelő „Mr. Fu & Co.” részére

Előnyös körülménynek bizonyult, hogy a terminál újjáélesztése érdekében beruházásra alig volt szükség. Tekintettel a viszonylag csekély konténerforgalomra, költséges és bonyolult daruszerkezet helyett elegendő volt egy homlokemelő targoncát beszerezni. A szükséges területet a hulladékgazdálkodóktól bérelték. Állami támogatásra a projekt kis mérete miatt nem lehetett reménykedni

Egyetlen lényeges probléma várt már csak megoldásra: a vasúti szerelvény kapacitásának a kihasználása. A naponta közlekedő Sonneberg-Hof-Hamburg ingavonat megrendelése a szállítványozónak évi hatmillió euróába kerül. „Ezt a pénzt ki kell fizetni akkor is, ha a vonat félig üresen közlekedik”, mondja Ingo Röttger, a Pöhländ ügyvezetője. Az első „zsíros” ügypár, a Dickie Tamiya előzetes igénye évi 1000 konténerrel szólt, ami kezdetnek nem volt rossz, hiszen a maradék kapacitásra már könnyebben lehetett megbízásokat találni. Röttger mindaddig tárgyalt szállítványozási és hajózási társaságokkal, míg össze nem gyűlt a gazdaságosság „mágikus” mennyisége, a menetenkénti 25 konténer-egység.

A kompresszorok sem maradnak ki

A Pöhländ számára a végleges megoldást a más szállítványozókkal, részfuvarozókkal való együttműködés hozta. A Panalpina például ellentétes irányú fuvarokról gondoskodik. Többek közt a Kaeser cég kompresszorait

beletörödni a Sonneberg környéki vasúti teherszállítás tartós leállításába. Saját szakállára kutatni kezdett olyan vállalatok és szállítványozók után, akik érdekeltek a vasúti teherszállítás újraszervezésében. A menedzser ezzel párhuzamosan politikailag és szakmailag is egyeztetett annak érdekében, hogy összefogva szorgalmazza a teherforgalom térségbeli újjáélesztését. Ennek elsődleges feltétele azonban a sonnebergi konténerterminál újraindítása volt. Nehéz feladat volt ehhez szövetségeseket toborozni, mert terminál nélkül kevés értelme van ügyfeleket szerezni a vasúti teherszállításhoz, ügyfelek nélkül viszont a terminálnak nincs értelme – ebből az ördögi körből nehéz volt kitörni.

Jörg Stricker törekvéseinek új lendületet a Pöhländ Containerlogistik szállítványozó céggel folytatott tárgyalások adtak. A cég logisztikai szakemberei már ezt megelőzően újraindították a hofi konténerterminált, így tapasztalatokat szerezhettek a vasúti szállítás területén. Ők a konkrét elképzelést hozták a sonnebergi terminál újjáélesztéséhez is. Ennek fontos feltétele az volt, hogy a régi-új terminál területét bérlő Délnyugat-Türingiai Hulladékgazdálkodási Célszövetség a hulladékrakodási tevékenységével valamivel odébb költözzön.



Hosszú szolgálati út vége: 2006 júniusában az első tehervonat szerencsésen megérkezett a sonnebergi terminálba

Fénykép: Dickie Tamiya

és a Brose autóiipari beszállító járműalkatrészeit viszik Sonnebergre Hamburgba. Ez az átfogó együttműködés teszi kifizetődővé a vasúti szállítást az összes érdekelt számára.

2006 júniusa óta naponta közlekedik az ingavonat Tübingia, valamint Bréma és Hamburg kikötői között. Csak a Dickie Tamiya ezáltal évi 480 kamiontól kíméli meg a Sonneberg környéki utakat. A pénzügyi mérleg? „A vasúti teherfuvarozásnak köszönhetően a konténerenkénti költség jelenleg 600 euró körül alakul” – számígtatja Stricker, ami 50 euróval kevesebb a kamionos megoldásnál. Végleges értékelésre azért még nem vállalkozna az időközben nyugdíjba vonult logisztikai vezető, ezt már utódjára, Norbert Pillmannra bízta. A logisztikai központ új vezetője már a sikeres átállás gyümölcseinek örvend: „Rendkívül jól működik. Nagyon meg vagyok elégedve.”

A Dickie Tamiyánál abban bizakodnak, hogy a vasút idővel még több ügyfélre tesz szert, amivel további árendedményekre lenne mód. Ehhez megvan minden esélye: a Zella-Mehlisben épülő, az egész dél-tübingiai térséget kiszolgáló hulladékégetőt a terv szerint még 2007-ben üzembe

helyezik, és a vontató Regentalbahn tovább közlekedtetheti a szerelvényt Sonneberg és Zella-Mehlis között. A Dickie Tamiya kezdeményezése tehát az egész térségnek kedvez, mivel számos más cég és terület ismét hozzáfér a vasúti szolgáltatásokhoz.

Az egyetlen szépséghiba: a játékforgalmazó, bár óriáskamion modelljét szállíttatja az ingavonaton, távvezérelt tehervonatot még hiába keresnének az árukészletben. A világ leggyorsabb mozdonya pedig óránkénti 357 kilométerrel száguldozik, mellette a „Mister Fu” és társai jócskán lemaradnak.



Vállalati kapcsolattartó

Norbert Pillmann
telephelyvezető
Simba Dickie Group

Telefon: +49 (0)3675/73333-24
Fax: +49 (0)3675/73333-50
n.pillmann@simba-dickie.com
www.dickietamiya.com

Cellulózkuúra a vasútnak

Hollandiából a Fekete-erdőbe gurul a nyersanyag



Cellulóztekercs: a papírgyártás nyersanyaga

Fénykép: Felix Schoeller

Termék
cellulóz

Vasútra áthelyezett rakomány
évi 30 000 tonna, ami 1500 kamionnak felel meg

Vállalat
Felix Schoeller Holding GmbH & Co. KG,
Postfach 3667, 49026 Osnabrück

Az átállás indokai
költségtényező, szállítási biztonság,
helyi lakosok állásfoglalása

Az átállás ideje
2004. október

Útvonal
Vlissingen (Hollandia) –
Neustadt (Fekete-erdő/Baden-Württemberg)

Vonalhossz
850 km

Teherfuvarozó
Railion Deutschland AG

Peter Galitz, a Felix Schoeller Csoport logisztikai szakembere újabb kihívás elé nézett: évi 30 000 tonna cellulóznak kellett megtalálni a legjobb útvonalat a hollandiai Vlissingenből a német Fekete-erdőbe. Galitz egy hatfős logisztikai csapat élén áll a hollandiai Hengelóban, a Schoeller Csoport pedig speciális papírokat gyártó közép vállalat osnabrücki székhellyel, amely 1998-ban megvásárolta a Technocell Dekor neustadti üzemét. A csoport Brazíliából, Spanyolországból és Portugáliából vásárolja az első osztályú nyersanyagot, melyből magas minőségű különleges papírnemek készülnek.

A legtöbb fuvarozási szakember szerint egyértelmű volt a helyzet: a mintegy százéves üzem iparvágányát a 90-es években felszámolták, tehát marad a szokványos közúti megoldás. Ez a kézenfekvő megoldás azonban ellentétes volt a logisztikai menedzser alapelvével, mely szerint „a cellulóz, mint tömegtermék, vasútra való.” Ezt a nézetet viszont messze nem mindenki osztotta a vállalatnál. Többen túl bonyolultnak tartották a kötöttpályás megoldást, ráadásul a vágány újbóli kiépítése és a kapcsolatos logisztikai átállás miatt túl költségesnek is. Peter Galitz viszont tudta, miről beszél. A neustadti üzem környező útjainak véges kapacitása tekintélyes problémává nőtte ki magát a fuvarozás romló kiszámíthatósága és a lakosság fogyó tűrőképessége miatt. Ezért előbb vagy utóbb alternatív megközelítésen kellett gondolkodni – és ha már szükséges, miért nem előbb?

A vasút behozza – az árát is

Legelőször is a mindent eldöntő központi érv, a költség-tényező került felülvizsgálatra. A logisztikai szakemberek kiszámították az összes elképzelhető változatot, még a Rajnán való részleges szállítást is. A számok azonban semmiféle kétséget nem hagytak: egyértelműen a tisztán vasúti megoldás bizonyult a legkedvezőbbnek a cellulóz Vlissingenből Neustadtba történő továbbítására. A logisztikai vezető nyíltan elismerte, hogy ennek egyik fő oka a tehergépkocsik nemrég bevezetésre került útdíja. Ennek nyomán drágult a közúti szállítás – ennyivel is kedvezőbb helyzetbe került a vasúti áru fuvarozás.



A teljes logisztika átállítása

A költségtényező értékelése ám csak egy ellenérv legyőzését hozta, a másik akadály pedig már kevésbé volt lélektani. A logisztikai folyamatokat teljesen át kellett gondolni, hiszen az átállással kérdések sora merült fel. Hogyan kerülnek a tonnányi nehézségű cellulózegységek a foszlatóba, vagyis abba az üstbe, amelyben elkezdődik a nyersanyag feldolgozása? Mi történik a nyersanyaggal rakott vagonok üzembe érkezésekor? Várakoznak, csak fokozatosan lesz szükség rájuk. A Fekete-erdő pályáinak helyenkénti 7 ezrelékes emelkedőivel is számolniuk kellett. Végül a szakemberek minden egyes kérdésre kielégítő megoldást találtak. Az üzem átépítésekor mindjárt betervezték az új iparvágányt is. A kivitelezéshez előbb le kellett bontani egy épületet, egy másikat pedig áthelyezni.

A tehervonatok visszatérése Neustadtba

A Felix Schoeller azon döntése, hogy a jövőben fokozottabban fuvaroztatnak vasúton, egyfajta „vitamininjekcióként” hatott a Fekete-erdő vasúti teherszállításra. A hírhedt „MORA C” program nyomán a DB az alacsony kereslet miatt előzőleg már megszüntette a Neustadtba

betérő teherjáratokat. A nagyobb szállítási mennyiségekre való kilátás nyomán ismét kifizetődővé vált a vonal kiszolgálása, még úgy is, hogy mindegyik félnek mélyen a zsebébe kellett nyúlnia az iparvágány kiépítése és csatlakoztatása érdekében. Baden-Württemberg tartománya, a Deutsche Bahn és a Schoeller Csoport közösen finanszírozta a beruházást. Peter Galitz számításai szerint ez a befektetés a vállalatnak kevesebb, mint öt éven belül megtérül. Mindeközben a Felix Schoeller Csoport a térségi vasúti fuvarozás újraindításának úttörőjévé avanszált.

„Bebizonyítottuk, hogy működik”

Az erőfeszítések eredményeként a vasút 2004 óta évi 30 000 tonna cellulózt továbbít Neustadtba, így a Fekete-erdőben levő festői városka évi 1500 kamionfordulótól mentesül. E tapasztalatokon felbátorodva a Schoellernél már új tervekben dolgoznak.

Egyre több késztermékkel indulnak vissza a szerelvények az üzemből, mert az ügyfeleknek részben immár vasúton szállítanak. A DB leányvállalata, a Railion a termékeket először több európai közbeső raktárba szállítja, onnan pedig kamionok viszik tovább az árut. Ennek előnye, hogy a szükséges rendeléseket nyomban a helyben



Indulhat a vonat, vár a neustadti Technocell üzem új iparvágánya Fénykép: Technocell



A Railion cellulóz egységeket szállító vagonjai a koblenzi Rajna hídon Fénykép: DB AG

levő készletekből ki tudják elégíteni, így a diszpozíciós határidők lényegesen lerövidülnek. Galitz szerint sok ügyfél már csak ezért értékeli a vasúti szállítást, még ha nincs is saját iparvágányuk. A vezető ezért szívesen növelné a vasút részesedését. Két fő akadály áll ennek útjában.

A Schoellernek hazai viszonylatokban meglehetősen jól megy a vasúti szállítás, de a határon túli forgalmat még mindig egy sor megoldatlan probléma terheli. Többek közt arra panaszkodnak, hogy a szállítmányozók csak hosszadalmas egyeztetések árán hajlandóak használható ajánlatokat adni. A különböző vasúti társaságok részvétele, a nehezen kiszámolható pályahasználati díjak és bürokratikus akadályok nehezítik az egyébként kívánatos vasúti megoldást. Ezzel szemben a szakemberek szerint épp a távolsági nemzetközi viszonylatokban magas a vasút növekedési potenciálja.

Ezenkívül a Schoeller örülne, ha Európa-szerte több korszerű teherpályaudvar létesülne, hogy az ilyen regionális elosztóközpontok között akadálytalanul történhessen az áruszállítás.

Peter Galitz kedvezően összegzi tevékenységét a vasúti teherszállítás érdekében: „Megmutattuk, hogy működik. A mostani közúti örület is azt bizonyítja, hogy igazunk van.”



Vállalati kapcsolattartó

Peter Galitz
ügyvezető
Felix Schoeller International B.V.

Telefon: +31-74/2556-260
 Fax: +31-74/2556-269
 PGalitz@Felix-Schoeller.com
 www.felix-schoeller.com

Egyöntetű logisztika

Kohókoks, szilíciumkarbid, homok és ferromangán a Ruhr-vidékről Hessen tartományba



Termék

kohókoks, szilíciumkarbid, homok és ferromangán
járműalkatrészek előállításához

Vasútra áthelyezett rakomány

évi 200 000 tonna, ami 9 000 kamionnak felel meg

Vállalat

Fritz Winter Eisengießerei GmbH & Co. KG,
Albert-Schweitzer-Straße 15, 35260 Stadtallendorf

Az átállítás indokai

rövidebb átfutási idők, magasabb szállítási biztonság,
minőségügyi javulás

Az átállítás ideje

2004. június

Útvonal

Wanne-Eickel (Észak-Rajna–Vesztfália) –
Stadtallendorf (Hessen)

Vonalhossz

250 km

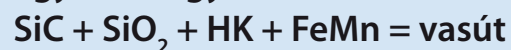
Teherfuvarozó

Railion Deutschland AG

A tanulmány címe nem hangzik valami izgalmasnak: „Körfolyamatos anyaggazdálkodási forgalmak megelőzése és áthelyezése az öntészeti ágazatban”. Michael Berdux viszont megrögzött logisztikai szakemberként úgy olvasta a dortmundi Fraunhofer Intézet kutatásainak eredményét, mint egy jól megkomponált partitúrát. A Fritz Winter cég anyaggazdálkodási és beszerzési igazgatója elszánta magát az öntöde logisztikájának teljes körű átvilágítására. A hesseni Stadtallendorfban található üzem környezetét szinte lebénította a rengeteg kamion állandó jövése-menése, és méreteinél fogva már egyre nagyobb veszélyt jelentett a vállalat ellátási biztonságára.

A maga 3 200 alkalmazottjával a Fritz Winter GmbH Európa egyik legjelentősebb öntödei vállalata, mely motortömböket, fékalkatrészeket és más öntvényeket gyárt az autópálya részére.

Egyszerű egyenlet:



A Fritz Winter kezdeményezte kutatás célja a forgalom megelőzése, illetve áthelyezése volt. Ennek keretében szükségessé vált az öntöde teljes ellátásának átvilágítása és újraszervezése.

Két esztendőnyi részletes elemzés után 2004 februárban megszületett az eredmény a következő központi javaslattal: a beérkező áruk jelentős része a közútról a vasútra helyezendő át, hogy kiaknázzhatóvá váljék az „eddig kihasználatlan ésszerűsítési potenciál”. A kutatók, gyakorlati szakemberekkel együttműködve, mintegy 200 000 tonna áthelyezhető árutömeget állapítottak meg, amely elsősorban a következő nyersanyagokból áll: kohókoks (KK), szilíciumkarbid (SiC), kvarchomok (SiO₂) és ferromangán (FeMn).

Eddig az elmélet. A következő lépcsőfok a tanulmányi javaslatok üzemképes folyamatokba történő átültetése volt. A Fraunhofer Intézet szükségletelemzése alapján a Fritz Winter az Awilog logisztikai szolgáltatóval karöltve új részkonceptiót dolgozott ki a beszerzési logisztika számára. Ez terjedelmes szervezeti és technikai átalakításokkal járt üzemben kívül és belül egyaránt.



Az utánpótlás a bimodális adagolóteknőből kerül a kohóba

Fénykép: Awilog

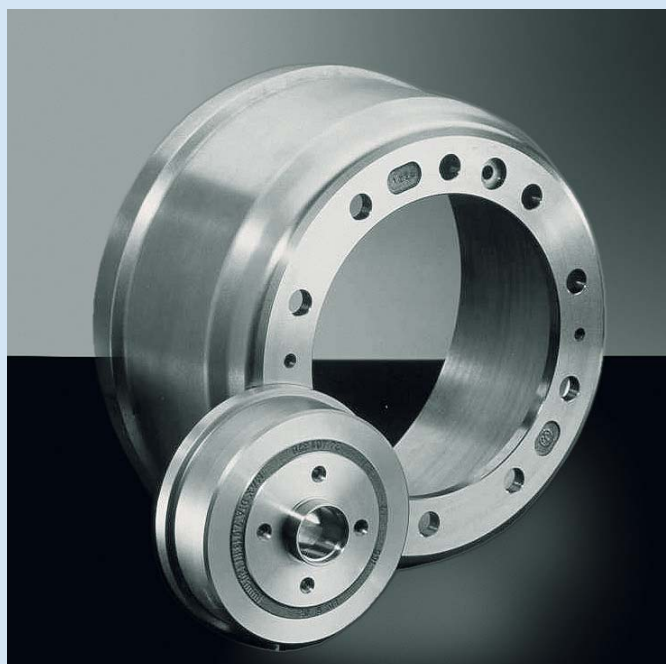
A logisztikusok kívánságlistája élén: bimodális adagolóteknők

Egy központi újítás, az úgynevezett bimodális szállítóedények avagy adagolóteknők bevezetése volt, amelyek mind vasúton, mind kamionon mozgathatóak. A teknőknek meg kell felelniük az öntészet erős igénybevételének. A logisztikai partner a Fritz Winter előírásai alapján 320 ilyen edényt készíttetett. Ezenkívül az Awilog 40 saját teherszállító vagonat szerzett be, amelyeket újszerű rakománybiztosítási rendszerrel láttak el.

Egy másik központi kívánság az volt, hogy a nyersanyagokat közvetlenül a kohóig szállítsák, mivel minden egyes átrakás lemorzsolódást okoz, ami elégséges közben nagyobb pörkölési veszteséget eredményez. Ezen túl a rakodási területeket részben új berendezéssel kellett ellátni, például rakodási kürtőkkel és híddarukkal.

Az Awilog számításai szerint a terjedelmes mértékű beruházások négy-öt éven belül megtérülnek. A Fritz Winter ennek fejében a teljes diszpozíciót hároméves szerződéssel kiadta az Awilognak.

Az átállás miatt jelentős mértékben át kellett gondolni az üzemfolyamatok szervezését is, számítani kellett többek között a rakodási és menetidővel, a tolatási szükséglettel és a rendkívüli helyzetek kezelésével. Különleges kihívást jelentett az a körülmény, hogy Stadthallendorfban nincs



Az egyik végtermék: fékdobok

Fénykép: Fritz Winter

nyersanyag raktár. Kénytelenek meghatározott időpontra („just-in-time”, vagyis percrekészen) szállítani, mert a nyersanyagellátás késései 24 órán belül a termelés leállítását eredményezhetik.

Mindezen tényezők figyelembevételével heti két teljes tehervonatra épülő árutovábbítási rendszert határoztak meg. Duisburgnál állítják össze a vonatokat, amelyek Stadthallendorf állomáson keresztül közvetlenül az öntőde vágányára közlekednek.

Útmutató együttműködés

Az új koncepciót Michael Berdux azon ötlete tette csak igazán példamutatóvá, melyet a DB egyik leányvállalatával valósított meg: a Schenker Automotive Rail Net GmbH, a Fritz Winter másik logisztikai partnere a Ruhr-vidéki Sythenből évente 100 000 tonna kvarchomokot szállít az öntődébe vasúti kocsicsoportok segítségével. Előzetes egyeztetések után a logisztikai partnerek hajlandónak mutatkoztak egyesíteni a két járatot.

2004 júniusa óta naponta egy teljes szerelvény szállítja a különböző nyersanyagokat az öntődébe. Az egymáshoz közel fekvő Duisburgból és Sythenből eredő vagoncsoportokat már Wanne-Eickelben összekapcsolják, mégpedig oly módon, hogy a célállomáson minél kevesebbet kelljen tolatni. Ez nagyban kedvez a gazdaságosságnak, a vasúti



kocsik lehető legrövidebb fordulóideje révén: csak 14-16 óra telik el a vasúti kocsik három ponton történő indítása és a Fritz Winternél történő átadása között. Minden reggel 6 órakor benn áll a nyersanyagot szállító szerelvény az üzemben, délután pedig már vissza is indul. Időközben a logisztikai szakemberek már úgy megszokták a rendszert, hogy a rövid távú változásokra is képesek reagálni. Ezek jelentik ugyanis az igazi kihívást a vasúti logisztika számára. A Fritz Winter vállalatnál az átállás legfőbb előnye a logisztikai folyamatok leegyszerűsödése és a minőség javulása volt:

- rövidebb, ellenőrizhető átfutási idők várakozás nélkül,
- töke- és raktározási költség, valamint az adminisztráció csökkenése,
- megnövekedett szállítási megbízhatóság és biztonság függetlenül az időjárástól,
- az átrakodás megszűnésével minőségi javulás a kohókokszt felhasználásánál,
- a környékbeli közutak tehermentesítésének köszönhetően a cég jobb megítélése a lakosság körében.

A Fritz Winter logisztikai vezetője szerint ezen előnyök kiegyenlítik a vasút enyhén magasabb fuvar költségét a tehergépkocsikhoz képest. A szállítási költség az összes anyagköltség mintegy 7 százalékának felel meg, évente 20 millió eurót tesz ki. Michael Berdux meg van elégedve: „A kezdeti kisebb problémák kiküszöbölése után úgy látom, tökéletesen működik a rendszer. Az a törekvésünk, hogy minél több tömegű árut szállítsunk vasúton.”

Az átállásnak köszönhetően az eddigi 200 000 tonna helyett immár 310 000 tonna – főleg beszerzett – árut szállítanak vasúton, és a siker egyúttal a vasúti teherszállítás rehabilitációját segíti elő. 1998-tól azért kellett a kokszt közúton fuvarozni, mert a Deutsche Bahn abban az évben kivonta a forgalomból az úgynevezett EOS-tartályokat. Ebben az esetben a múltbéli megoldás újjáélesztése jövőbe mutató lépésnek bizonyult.



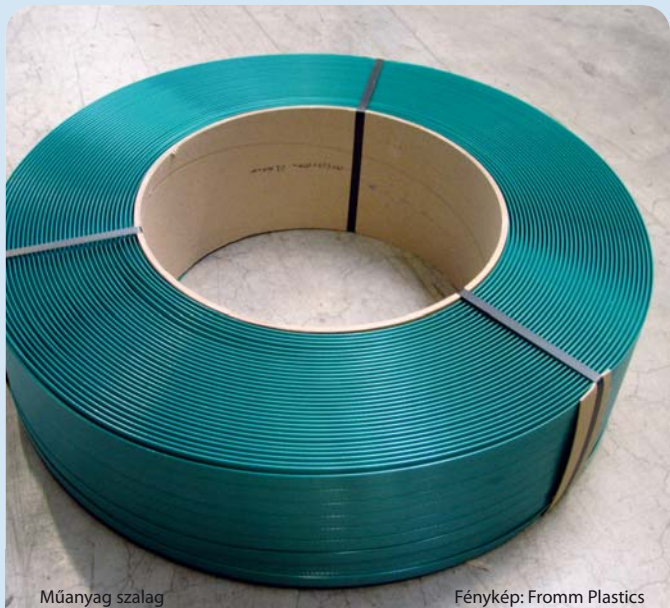
Vállalati kapcsolattartó

Michael Berdux
anyaggyártási igazgató
Fritz Winter

Telefon: +49 (0)6428/782604
Fax: +49 (0)6428/786257
Berdux@fritzwinter.de
www.fritzwinter.de

Több vasút – nem csak jámbor óhaj

A tübingi ragszalagok az északi-tengeri kikötőkön keresztül megtalálják útjukat a világba



Termék

műanyag ragasztószalagok és fóliák

Vasútra áthelyezett rakomány

évi 360 tonna, ami 18 kamionnak felel meg

Vállalat

Fromm Plastics GmbH,
Manfred-von-Ardenne-Str. 2, 99625 Kölleda

Az átállítás indokai

a kamionforgalom növekvő árszintje, kapacitáshiány,
a közutak leterheltsége, környezetvédelem

Az átállítás ideje

2005. február

Útvonal

Kölleda (Tübingia) – Hamburg

Vonalhossz

40 km (Kölleda – Erfurti Áruforgalmi Központ),
450 km (hamburgi kikötőig)

Teherfuvarozó

Erfurter Industriebahn GmbH (EIB), NeCoSS GmbH

A Fromm Plasticsnak a tübingi Kölledából induló szállítmányai mindössze évi 360 tonnát tesznek ki. Figyelemre méltó a cég hozzáállása, mely bizonyítja: a vasúti fuvarozás nemcsak tömegáru, de kisebb mennyiségek esetén is értelmes alternatívája lehet a kamionnak.

A társaság svájci tagjai az új németországi telephely megválasztásakor feltételül szabták a meglévő vasúti csatlakozást. Ez talán összefügg azzal, hogy a svájciak köztudottan lelkesednek a vasútért.

Azért döntöttek végül Kölleda község mellett, mert az rendelkezett a kívánt vasúti infrastruktúrával, és az önkormányzat támogatta az iparvágány létesítését. A tübingi üzem létesítése során eleve tervbe vették a vasúti teherszállítást elősegítő iparvágányt, amit főként a környezet kímélése és a túlterhelt úthálózat indokolt.

Helyben nemcsak erkölcsi, de pénzügyi támogatásban is részesültek. A vasúti infrastruktúrára fordított mintegy 325 000 euró beruházási összegből a járás és a tartomány együttesen 185 000 eurót vállalt át önkormányzati építési támogatás címen, a Fromm Plastics vállalat saját tőkéjéből 140 000 eurót fizetett.

Vasútra vállalkozó szállítmányozók kerestetnek

Nyert csata volt tehát a vasúti teherszállításnak, hiszen a vállalat kezdettől vasútra kívánta helyezni küldeményeit, sőt iparvágányról is gondoskodtak. Ennek ellenére sokáig kamionnal szállították a műanyag szalagokat és fóliákat, mert „alig akadt olyan logisztikus, aki vállalkozott volna vasúti fuvarozásra” – panaszkodik Norbert Reimann. A Fromm Plastics adminisztrációs igazgatója két és fél évig hiába kutatott megfelelő partnerek után. A Deutsche Bahn már rég visszavonult a térség gazdaságtalannak vélt pályaszakaszairól (az ún. MORA C program keretében, ami jelentősen visszafogta a vasúti teherszállítást). Eleinte más szállítmányozók nem voltak hajlandók kielégíteni a maradék igényeket. A Fromm által igényelt évi hat darab 3-3 vagonos szerelvényt nyilván nem tartották



közlekedik. A műanyagszalagok dél-afrikai, új-zélandi, mexikói és bahreini ügyfelek értékes áruit biztosítják. A két fuvarozó vállalat ezzel a megoldással bizonyítja, hogy kisebb tételeket is lehet gazdaságosan vasúton szállítani. 2006-ban összesen 360 tonnát fuvaroztak így, ami a Fromm Plastics 15 ezer tonnányi összes teherforgalmának mintegy két százaléka. „Igaz, ez csak egy kis kezdet, de folyamatosan dolgozunk a vasúti részesedés növelésén” – hangsúlyozza Reimann.

Jelenleg a vasúti szállítás még 10 százalékkal drágább, mint a közúti fuvarozás. A vállalat szemszögéből nézve viszont nem csak a kedvezőbb környezeti mérleg szól a vasút mellett. „Már 2000 körül világossá vált számunkra, hogy a jövőben várható teherforgalmat egyedül közúton kiszolgálni képtelenség. Időközben már tapasztaljuk a kamionos forgalomban fel-felmerülő kapacitáshiányt” – nyilatkozik Norbert Reimann, aki stratégiaileg helyes döntésnek tartja a cég preferenciáját. Az üzemanyagok drágulása és az útdíj németországi bevezetése is igazolni látszik a cégvezetőt, aki meg van győződve arról, hogy már középtávon is jobban fognak járni gazdaságilag.

„Hiányzik a politikai szándék”

Norbert Reimann szerint az, hogy a Fromm Plastics-nek még nem sikerült több árut vasútra áthelyeznie, a politikai keretfeltételek és a vasúti megoldások hiányos támogatásának tudható be. „Az útdíj bevezetése nem lehet önmagában célravezető, ha alternatíva már nem létezik, vagy még csak kezdetlegesen. Véleményünk szerint hibás döntésnek

gazdaságilag előnyös lehetőségnek. Nehezítette a helyzetet, hogy a szállítványozók csak kevés vasúti konténerhez jutottak hozzá elviselhető bérleti díjért. Norbert Reimann ezzel együtt sem fogadta el a szállítványozók érveit. Józan megítélése szerint „többfelől is hiányzik a bátorság és az akarat, hogy az ígéretes, jelenleg azonban még kockázatos vasúti fuvarozás mellett kötelezzék el magukat”.

Két szállítványozó partnerre találtak

Szerencsére Reimann szándéka mégsem maradt jámbor óhaj [a Fromm név jelentése: jámbor]. Végre rábukkant a megfelelő partnerekre: az egyik az Erfurti Vasút, a másik a NeCoSS (Neutral Container Shuttle System) szállítványozó cég, mely 2005 februárja óta juttatja célba a Fromm szállítványait. Szükség szerint az erfurtiak bemennek Kollédába az áruért, hogy az erfurti teherpályaudvaron hozzacsatolják a teherexpresszhez, mely Hamburg és Bréma kikötőibe



A NeCoSS szerelvénye a Fromm Plastics konténereivel Bréma-Grollandra érkezett

Fénykép: NeCoSS

fog bizonyulni a vasúti csatlakozások országos mértékű felszámolása” – vélekedik Reimann. A cégvezető ezen felül követeli a kedvezőbb feltételek biztosítását a vasúti teherforgalomban.

A vállalat kész a rá háruló házi feladatok elvégzésére. Az akadályokkal nem törődve Norbert Reimann keresi a partnereket a vágány jobb kihasználása és egyéb sinergiák hasznosítása céljából. Azt is tervbe vették, hogy más európai országokba irányuló szállítmányokat vasútra helyezzenek. Ennek érdekében már egyeztetnek nagyobb ügyfelek vasúti csatlakozásáról.

Van tehát miért derűlátónak lenni. „Helyes és főleg jövőbe mutató döntés volt” – bizonygatja Reimann..

Vállalati kapcsolattartó

Norbert Reimann
a Fromm Plastics adminisztrációs igazgatója

Telefon: +49 (0)3635/4921-820
Fax: +49 (0)3635/4921-700
Norbert.Reimann@Fromm-airpad.de
www.fromm-airpad.de

Tápszer: a vasutat is meghizlalja

Kalcium-karbonát Baden-Württembergből Bajorországba



A kalcium-karbonát mint tápszerek nyersanyaga

Fénykép: Josera Erbacher

Termék

kalciumkarbonát

Vasútra áthelyezett rakomány

évi 20 000 tonna, ami 1000 kamionnak felel meg

Vállalat

Josera Erbacher GmbH & Co. Betriebs KG,
Industriegebiet Süd, 63924 Kleinheubach

Az átállás indokai

környezetvédelem

Az átállás ideje

2006 vége–2007 eleje

Útvonal

Blaubeuren (Baden-Württemberg) – Kleinheubach
(Bajorország)

Vonalhossz

263 km

Teherfuvarozó

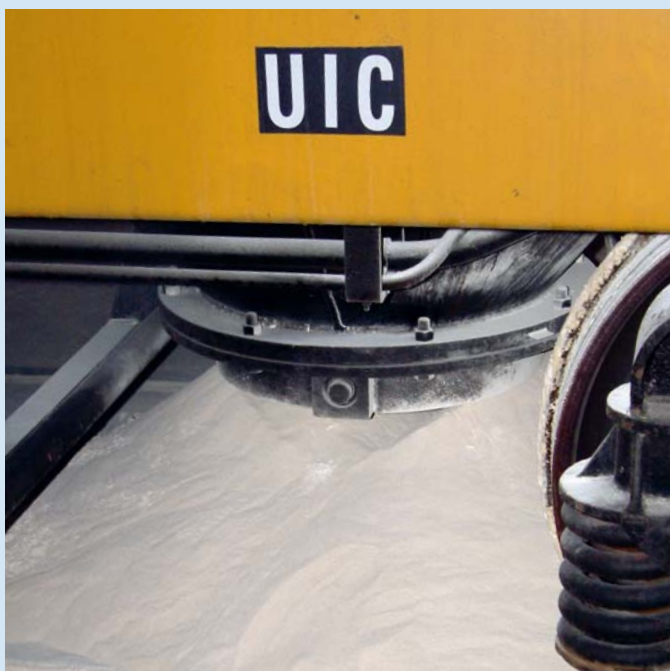
Stock-Transport (cégtulajdonos: Michael Stock)

A Josera cég vitaminokban és nyomelemekben gazdag állateledeleket gyárt a bajorországi Kleinheubachban. A termékek nemcsak sokat sejtető neveket viselnek, mint „Malacszerencse” vagy „Kocaadu”, hanem úgy tűnik, a jószágokat is annyira boldoggá teszik, hogy a cég logisztikusainak az ásványi és egyéb tápszerek gyártásához évente csak kalcium-karbonátból 20 000 tonnát kell a cég telephelyére szállíttatniuk, sőt, egyre többet és többet. Az utóbbi években kamionnal hozták az alapanyagot, ami a legkevésbé sem tetszett a nevezetes állat- és természetbarátoknak.

Megszűnt a csatlakozás

Mi több, a környezetvédelem a Josera vállalati alapelveinek szerves részét képezi. Elvből használnak kizárólag megújuló forrásokból származó áramot a termelésben az olcsóbb hagyományos áram helyett. Célul tűzték ki, hogy a szállítást is fenntartható módon szervezzék meg. Otto Appel, az ügyvezetés felelős tagja és munkatársai minden tőlük telhetőt megtettek, hogy a vasúti fuvarozás lehetőségét visszaszerezzék. Tudniillik a cég a 90-es évek végén iparvágányt épített ki, de a Deutsche Bahn már 2001-ben – a Mora C, a „piacorientált cargo” programja keretében – megszüntette a gazdaságtalannak ítélt viszonylatok kiszolgálását, így a Majna alatti kistérség is vasúti teherszállítás nélkül maradt. A szállítmányozást át kellett helyezni a közútra, és csak a költség maradt – például a kihasználatlan vágányok fenntartási költsége, de még a fővonalai csatlakozást biztosító váltóért is havi díjat számlázott ki a DB a Joserának.

De nemcsak emiatt vágytak vissza a vasúti fuvarozásra a vállalatnál, hanem a térségi úthálózat növekvő leterheltsége miatt is. Otto Appel kollégáival hat éven át küzdött az újabb vasúti csatlakozásért. Bár számos vasúti fuvarozóval tárgyaltak, mindenhol azzal küldték el őket, hogy „gazdaságosság szempontjából elképzelhetetlen” a megoldás.



Kalcium-karbonát gravitációs lerakódása



A Josera kleinheubachi üze

Fényképek: Josera Erbacher

Egy rugalmas kisvállalkozó

Sok meddő próbálkozás után rábukkantak a megfelelő partnerre egy mainzi magánfuvarozó személyében. Michael Stock maga vezeti 1500 lóerős biodízel mozdonyát, és volt már némi tapasztalata olyan ügyfelek teherszállítási szükségleteinek kielégítésében, akik iránt más szállítók nem érdeklődtek: vagy a kis mennyiségek, vagy a magas fajlagos költségek miatt. Egyéni vállalkozóként Stock sikeresen kitölti ezt a piaci hézagot. Sikerének titka: „Úgy viselkedem, mint egy kamion. Megvárom a rakományt, majd ahogy lehet, azonnal indulok.” A német pályavasúttal is kedvezőek a tapasztalatai: korrekt bánásmódra, „nagyon korrekt anyagi feltételekre” számíthat. Meneteit egyenként, rövid távon bejelentheti, mentesül az egyébként szokásos éves menetrendterv benyújtása alól. Nem tartja magát a többi vasúti fuvarozó versenytársának, sokkal inkább kiegészíti a meglevő kínálatot. Úgy gondolja, a DB leányvállalata, az Európa-szerte tevékenykedő Railion széles kocsirakományú kínálata nélkül ő sem boldogulna. Ugyanakkor biztos benne, hogy „idővel az én tevékenységem által is néhány új ügyfélre tehet szert a Railion”.

Mesebeli vagonok

Mielőtt azonban bevethette volna dízelmozdonyát a Josera kiszolgálására, néhány szokatlan kívánságnak kellett megfelelnie a kocsikat illetően. A cég speciális, mondhatni „mindentudó” vagonokra áhítozott: fent silókúpos fedéllel, lent gravitációs kiürítéssel. Ilyen kocsikat nem lehet csak úgy megvásárolni. Francia cementvagonokat építtettek át e célból a franciaországi Ermewa járműparkot üzemeltető cégnél, amit hosszú távú bérleti szerződéshez kötöttek. Stock ezzel majdnem pórul járt, mivel a Joserával első nekifutásra nem sikerült megállapodni. Így Stock először gabonát szállított egy másik ügyfélnek, hogy legalább a bérleti díjat kigazdálkodhassa.

De Otto Appel sem hagyta cserben, és a megállapodás érdekében beszállítót is váltott: az addigi mészüzemnél csak három vasúti kocsi fért el, de a blaubeureni mésztelep hat kocsinak tudott helyet biztosítani, és így Michael Stocknak már gazdaságossá vált egy-egy forduló.



A vasút rég várt visszatérése

Mi több, a blaubeureni mésztelep a gyorsabb rakodás érdekében silóberendezést szerez be. Az érintettek egyetértenek: „nagyon sok ember jóakarátán múlt”, hogy az ásványi anyag vasúti szállítása lehetővé vált. Az új kötőtpályás megoldás révén évi mintegy ezer kamionnal kisebb a térségi úthálózat megterhelése, nem beszélve a levegőszennyezés és zajterhelés csökkenéséről. Otto Appel vállalata számára ez elegendő érv volt ahhoz, hogy elfogadják az enyhén magasabb fuvardíjakat. Esetükben jelen állás szerint olcsóbb lenne a kamionos szállítás, a többletköltség oka elsősorban a hosszabb útvonal és a két üzemi kocsirendező bérköltsége. Hosszú távon a vállalkozó derűlátó, ami a gazdaságosságot illeti. „A vasút reneszánsza rég esedékes, csak idő kérdése. Még akkor is, ha az átállás első szakaszában némileg költségesebb a

vasút, abból indulunk ki, hogy az elkövetkező években az árak várható alakulása a vasúti fuvarozásnak fog kedvezni.” Ezért már most tervbe vették az üzemi vasúti létesítmények bővítését. A beszerzésnél középtávon további 20 000 tonna rakomány áthelyezésével számolnak, ami ezer kamionnal kevesebbet jelentene a környező utakon. Terveikben a termékek szállítmányozásánál is nagyobb szerepet szánnak a vasútnak. Az új lengyelországi üzem kapcsán már folynak is az egyeztetések a lengyel állami vasúttársasággal, a PKP-vel.

„Nem tudom, vállaltunk volna-e újabb ötévnyi küzdelmet azért, hogy visszatérhessünk a vasúti fuvarozáshoz. Mindenesetre örülök, hogy ennyi idő után mégiscsak sikerült” – értékeli Appel fáradózásaik szerencsés kimenetelét. A tanulság: mindannyian rászorulunk a háborítatlan környezetre, a mezőgazdaságban dolgozókkal az élén. Egyértelmű tehát, hogy az állatok etetőjébe tartó kalcium-karbonát vasútra való.



Vállalati kapcsolattartó

Otto Appel
a Josera Erbacher
cégvezetésének tagja

Telefon: +49-9371/940-0
Fax: +49-9371/940-149
josera@erbacherkg.de
www.josera.de



PORSCHE

Vasúton a közútra

Járműalkatrészek Svábföldről a finn tengerpartig



Porsche, a világra szóló autó: vasúton a kikötőbe

Fénykép: DB AG

Termék

járműalkatrészek
a Boxster és Cayenne modellekhez

Vasútra áthelyezett rakomány

évi max. 7 280 pótkocsi, ami 7 000 kamion megfelelője

Vállalat

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG,
Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart

Az átállítás indokai

megnövekedett termelés, a kamionos szállítás
költsége, az utak tehermentesítése

Az átállítás ideje

2006. június

Útvonal

Stuttgart-Zuffenhausen (Baden-Württemberg) –
Uusikaupunki (Finnország)

Vonalhossz

759 km (Lübeck-Travemünde kikötőig)
1906 km (Uusikaupunkiig)

Teherfuvarozó

Railion Deutschland AG

Sok amerikai szinte áhítattal gondol a német autópályákra. Nem egy USA-beli Porsche vevő e mitikus-kultikus hírnév miatt személyesen megy Stuttgart-Zuffenhausenba vagy Lipcsébe álmai autójáért. Viszont az első próbamenetet a német pályán egyre gyakrabban kilométeres dugók és kamionsorok keserítik meg.

A Porsche ezért néhány éve a vasúttal kezdett foglalkozni, ami számukra következetes vállalkozói döntés volt. Mottójuk: „Nekünk számít a vasút, mert a közutat szívünkön viseljük.” A sportautókat gyártó cégnek nemcsak a közúti hálózat leterheltségével és a kapcsolatos környezeti terhekkel van gondja, a közúti fuvarozás növekvő költségszintje is arra készítette, hogy a vasútra álljanak át.

A jövő a vasútnak dolgozik

Az autógyár logisztikai vezetője, Jürgen Wels biztos benne, hogy ebben helyesen döntöttek.

„Áruáramlásaink megtervezésekor lelkiismeretesen felmérjük a jövőbeli kilátásokat, és igyekszünk a közlekedéspolitikai változásait is bevonni logisztikai megfontolásainkba, mint például a teherautók útdíját” – nyilatkozik a Porsche logisztikusa. Az útdíj bevezetése és a gázolaj növekvő árszintje nyomán vége a kamionos fuvarozásban tapasztalható dömpingáraknak, amiktől nyilván ismét versenyképessé válik a vasút. Meggyőződésük, hogy az EU új szabályozása a vezetési és pihenési időkről tovább erősíti ezt a folyamatot.

Számukra az egyetlen hátrány az volt, hogy még nem rendelkeztek az ésszerű vasúti teherszállításhoz szükséges pályahálózati csatlakozásokkal. Hely- és költségmegfontolásból az üzemi vágányt régebben felszámolta a vállalat. A 2000. évben viszont a kornwestheimi intermodális terminál nyitása új perspektívákat nyitott. A teherátakodási központtól az anyauzem csak öt kilométerre délre helyezkedik el, és a terminálban konténerek, csereszekrények és pótkocsik gördülékeny átrakodására van mód, közútról vasútra vagy fordítva. Így már nem kellett feltétlenül saját vágánnyal rendelkezniük, az üzem és terminál közti rövid távot közúton hidalják át.



Mozdony a Porsche színeiben



Finnországba tartó járműalkatrész rakodása Kornwestheim teherpályaudvarán Fényképek: Porsche

Négy partner egy asztalnál

2001 óta egy-egy teljes szerelvény szállítja az emdeni kikötőbe az összes fontos tengerentúli piacra szánt autót – a Porsche teljes értékesítésének 50 százalékát. Csak ezáltal 15 000 kamionnal kevesebb gurul a német utakon. A vasúttal való kedvező tapasztalatokon felbátorodva, Jürgen Wels és csapata a vállalat többi árumozgását is górcső alá vette – elsősorban a nagy távolságú szállítmányokat, ahol a logisztikai szakemberek meggyőződése szerint leginkább érvényesül a vasút erőssége, a „magas megbízhatóság és tervezhetőség”.

A legújabb házon belüli sikerpélda: járműalkatrész szállítása Zuffenhausenból a finn Valmet Automotive céghez. A Porsche Boxter finn gyártója az 1996-os elindulás óta az összes szállítást közúton kapta. Nem kedvezett az esetleges vasúti megoldásnak, hogy a finnországi szállítmányok nem olyan méretűek, hogy naponta megtelne egy egész szerelvény. Ezért Jürgen Welsnek együttműködő partnereket kellett találnia. A vasúti szállítási koncepció megvalósítása ráadásul nagyobb kezdeti ráfordítást igényel, amit úgy kell kialakítani, hogy egyik érintett se járjon rosszul – beleértve a finn Nybrok szállítványozó céget, mely ez idáig kizárólag kamionos fuvarokat vállalt.

Ahhoz, hogy a folyamatok költségszerkezetéről minél világosabb képet kapjanak, Jürgen Wels a Zuffenhausen és Finnország közt fellelhető összes fuvarozási lehetőség költségét belefoglalta a számításaiba, és nem csak a tisztán vasúti költséggel kalkulált. Amikor végzett, egy asztalhoz

ültette az érintett feleket – a Porsche és más potenciális fuvaroztatók mellett a Nybrok szállítványozó céget, a Boxtert gyártó Valmetet, valamint a Schenker Automotive Railnetet, a Deutsche Bahn szakosodott logisztikai leányvállalatát.

Módszeres átállás

A kerekasztal szervezője a következő javaslattal rukkolt elő: fogják egybe a kornwestheimi terminálnál a Porsche és beszállítói legnagyobb volumenű finnországi áruáramlásait, ezáltal biztosítva az alapterheltséget, mely alapján az összes résztvevő számára kifizetődő az adott viszonylaton szervezendő teherforgalom. Ennek alapján a vasút-vállalat heti 3–5 teljes szerelvényes menetrendet tudott kialakítani, melyre alapozva további fuvarokat is tudnak vállalni a szabad kapacitás kitöltéséhez.

2006. június 26. óta rendszeres járat közlekedik, eleinte csak Rostockig, de 2007 elejétől Hamburgon át egészen Lübeck-Travemündéig, ahol az árut Finnországba irányuló hajókra rakják. Visszafelé a vonat üres göngyöleget szállít, amivel bezárul a szállítási kör. A megoldás egyik lényeges indítéka a vasúti fuvarozás megbízhatósága, hiszen a beszerzési koncepció percrekészt („just-in-time”) egységekkel operál. A vasút ügyfélszolgálati központja segítségével követhető minden vonat futása. Amennyiben a menetrendben változás következik be, a Porsché haladéktalanul értesítik. Jürgen Wels csak elismerő szavakat talál, szerinte „a vasúti fuvarozás óramű pontossággal működik”.



Dugóhúzás

A terjedelmes együttműködésnek egy döntő műszaki feltétele volt: a külön kifejlesztett úgynevezett zsebes kocsi üregei eltüntetik a pótkocsi kerekeit, ami három méter magasságú, úgymond vasútképes „megatréler” alkalmazását teszi lehetővé. A kiegészítő raktérnek köszönhetően ezúton például három sorba rakhatják a rácsos rekeszeket.

A fáradozások 10-15 százalékos fuvardíj-megtakarítást eredményeztek a Porsche számára, mégpedig saját beruházás nélkül, és ehhez társul még a kedvező nyilvánosság. A fuvarozási tevékenység kornwestheimi összefogása révén felélénkítették a térségi vasúti forgalmat, így megközelítőleg 7 000 kamionforduló válik feleslegessé. Jürgen Wels szerint örülnének, „ha logisztikai koncepciónk más cégeket is arra ösztönöznék, hogy ők is mintegy felugorjanak a mozgó vonatra”.

A Porsche menedzsere szerint gyakran hiúsul meg a vasútra való átállás a nagyobb vállalkozások áruáramlásairól való hiányos ismeretek miatt. „Jó lenne, ha a vasúti vállalatok jobban betekinethetnének a fuvaroztatók szállítási adataiba annak érdekében, hogy időben, aktívan benyújthassák egyéni ajánlataikat” – mondja Wels. Ami a teherszállítást illeti, az autós menedzser drukkol a vasútnak:

„Travemünde felől még van szabad visszfuvar kapacitás.” Majd egy további jövőbeni lehetőségre mutat rá: a lipcsei telephely kiépítését tervezik, ennek keretében a Porsche új Panamera modelljének karosszériáit a VW hannoveri üzeméből Lipcsébe fuvaroztatnák – lehetőleg vasúton.

Így az sincs kizárva, hogy a híres sváb autógyártó egy szép napon annak is megtalálja a módját, hogy újjáélessze leállított iparágányait. Az amerikai turistáknak pedig egy tipp: 300 km/h sebességgel száguldozhatnak az ICE-3 vonattal, dugó- és stresszmentesen.



Vállalati kapcsolattartó

Jürgen Wels
logisztikai vezető, Porsche

Telefon: +49-711/911-25400
Fax: +49-711/911-2506
juergen.wels@porsche.de
www.porsche.de

Lendületesen tekercselve

Acéllemez tekercsek a Sauerlandból a Westerwaldig



Acéltekercs szállítása konténerek gyártásához a Schütznél Fénykép: DB AG

Termék

acéltekercsek

Vasútra áthelyezett rakomány

évi 160 000 tonna, ami 6 000 kamionnak felel meg

Vállalat

Schütz GmbH & Co. KGaA,
Schützstrasse 12, 56242 Selters

Az átállás indokai

üzemi folyamatok javíthatósága, a tekercsek magasabb lehetséges súlya

Az átállás ideje

2006. március (Raubach-Selters útvonalon);
a régi útvonalon már 2004 első negyedévétől

Útvonal

Finnentrop (Sauerland/Észak-Rajna-Vesztfália) –
Raubach (Rajna-vidék-Pfalz) – Selters (Westerwald/
Rajna-vidék-Pfalz)

Vonalhossz

12,9 km (Raubach és Selters között),
130 km (Selters és Finnentrop között)

Teherfuvarozó

Westerwaldbahn GmbH (a Railion Deutschland AG
megbízásából) és Railion Deutschland AG

A történet mesébe illő kezdete: egyszer volt, ahol nem volt, a sötét Westerwald erdőben egy szünetelő vasút. A töltést sok helyütt benőtte már a bozót, sőt, már kisebb fák is gyökeret vertek a kőágyzatba.

Már 17 éve, hogy utoljára közlekedett itt tehervonat, a Raubach–Selters vonalon. 1999-ben végleg megszűntették az alacsony forgalomra hivatkozva. Ezzel gyakorlatilag szentesítették a térség vasúti közlekedésének végét, „pecsét került a zárba”.

Rajna-vidék–Pfalz tartomány azonban bölcs előrelátással úgynevezett „pályabiztosítási szerződést” kötött a német vasúttal, mely megakadályozta, hogy a vonal a többi, az évek során fizikailag is felszámolt vasúti vágányok sorsára jusson.

Később megmutatkozott az előrelátó döntés helyessége, amikor mégiscsak színre lépett (vas)paripáján a megmentő királyfi, és új életet lehel a hétéves álomban szenderegő „Csipkerózsikába”.

Javított üzemi folyamatok

A seltersi Schütz cég fő tevékenységi köre a fém- és műanyag-feldolgozás. Világszerte 2 500-nál több alkalmazottal a vállalatcsoport együttesen 700 millió eurós évi forgalmat gazdálkodik ki. A Schütz cégvezetésének egyik tagját, Winfried Heibelt bízták meg azzal, hogy megvalósítsa a céglogisztika közútról vasútra való áthelyezését célzó terveket. A cégvezetés elsősorban a seltersi üzemi folyamatok javítását várta a változástól, és számításukba is jött.

A vasútra való átállásnak köszönhetően az acéllemez tekercsek ma már közbenső tárolás nélkül mozgathatók a vasúti kocsikról közvetlenül a termelési területbe. A szerelvény érkezésekor a Westerwaldbahn vasúttársaság megfelelő sorrendbe odaállítja a vagonokat. Ily módon meg lehet takarítani azt az árurendezést, ami a kamionos szállítás esetén szükséges.

További előny, hogy jóval nagyobb, súlyosabb tekercek feldolgozására van mód. Kamionos szállítás esetén 12 tonna a legnagyobb súly, vasúttal 20 tonnánál nehezebb acéllemeztekercek szállítására is van mód. A cserére, beállításra fordítandó idő csökkenése mellett így módon hosszabb gépfutási idő válik lehetővé tekercsenként.

Rövidebb szállítási útvonalak

2004-ben begördült az első 121 000 tonna acéllemez a seltersi üzembe, de akkoriban a Railion szerelvényeinek még nagy kitérőt kellett tenniük. Mivel a leállított, Westerwald erdején átvezető, közvetlen pályát nem használhatták, a Finnentropban levő gyártóüzemből 340 kilométer hosszú ívben tették meg az utat a Rajna-vidéken keresztül (Köln, Koblenz, Limburg és Siershahn útvonalon). Mégis, ezek a szállítmányok megalapozták a térségbeli vasúti teherszállítás megújulását, mert az új logisztikai koncepció bevált.

A leállított Raubach–Selters vonal újjáélesztése előtt ez a megoldás nyilván elmaradt a vasúti fuvarozás lehetőségeitől. Az újbóli üzembe helyezés révén 210 kilométerrel lerövidült az út (immár csak 130 kilométerre), így még tovább növekedett a vasút előnye a kamionos szállítással szemben.

„Rengeteg győzködésbe került”

A sikerhez viszont még túl kellett jutni a más-más irányú érdekek szinte áthatolhatatlannak tűnő, összebogozott hálóján, mielőtt a munkások nekifoghattak volna kiirtani a Westerwaldbahn elhagyott, de ép vágányait körülszővő bozótot. Nem bizonyult könnyű vállalkozásnak, mert az elképzelés nem mindenhol talált kedvező fogadtatásra. Leginkább a Schütz cégnek köszönhető, hogy ma már nemcsak vadállatok tanyája a töltés, hanem ismét vonatok közlekednek az „Isten háta mögötti” pályán.

Öt hónapot emésztettek fel a vonalszakasz felújítási munkálatai. Ezerötszáz talpfát kellett kicserélni, 80 000 csavart ellenőriztek. Ezzel egyidejűleg a Schütz két meglevő seltersi iparvágányát üzemi pályaudvarrá építette ki: 5 párhuzamos vágánnyal, 12 váltóval, rakodó darukkal, ezer méternél hosszabb vágányhálózattal, melynek harmada tetőzettel rendelkezik. Csak az üzemi létesítmények kiépítése révén lehetett szó szerint tető alá hozni azokat az árurendezési és tárolási tereket, melyek a további átálláshoz szükségesek.



2006 márciusára végre elkészültek. „Önök most tanúi egy vasútvonal újjáélesztésének” – örvendezett Udo Schütz, a társaság ügyvezető tagja a szűk 13 kilométeres vonalszakasz ünnepélyes újbóli megnyitása alkalmából. A mentési akció sikere feleltette mindazokat a nehézségeket, meddő tárgyalásokat, melyek sokáig az újjáélesztés útjában álltak. „Rengeteg győzködésünkbe került” – emlékszik vissza Winfried Heibel.

A logisztikát teljesen átállították

Azóta az acéltekerceket az üzemi pályaudvaron kiemelik a kocsikból és a sajtolási, préselési hulladékot nyílt kocsikra ömlesztik. Kisebb mértékben késztermék is elhagyja már vasúton az üzemet, mint például nagyméretű vegyipari göngyölegek. „Számunkra annyira megéri a Westerwaldbahn új, rövid pályavezetése, hogy teljes mértékben vasútra helyeztük át az acéltekercek beszállítását, átszervezve a logisztikánkat” – jegyzi meg Winfried Heibel.



A Raubach–Selters vonalon az újjáélesztés előtt...



...és utána

Fényképek: Stinnes AG; Peter Lohr

Rajna-vidék–Pfalz tartomány 648 000 euróval támogatta az 1,3 millió euróba kerülő újjáélesztést, a Westerwaldbahn társaság 598 000 euróval járult hozzá, de a westerwaldi (30 000 euró), a neuwiedi (15 000 euró) és az altenkircheni (5 000 euró) járások költségvetéséből is érkeztek kisebb hozzájárulások. A Schütz cég összesen 7 millió euró saját tőkét fektetett a logisztika átépítésébe, Selters állomás megvásárlásába és az üzemvasúti létesítményekbe.

Kemény, mint az acél

2005 óta tehát a szükséges évi 160 000 tonna acél a Thyssen finnentropi gyártóüzeméből, valamint más nyugat-európai gyártóktól érkezik Seltersbe, mégpedig olyan síneken, melyeket ugyancsak a Thyssen gyártott – egy részüket több mint száz éve. Korábban azt is megvizsgálták, hogyan lehetne a műanyagot is vasúton szállítani, de a szándék egyelőre megbukott a megfelelő tartálykocsik költségén. A kész göngyölegtermék szintén főleg közúton kerül elszállításra, mert – így Heiber – „a legtöbb ügyfél sajnos nem rendelkezik saját iparvágánnyal”.

Az eddigi átállási sikereknek köszönhetően már évi 6 000 kamionnal csökkent a Westerwald erdőt és a környék lakosságát terhelő forgalom. Az átállás új kilátásokat is

lehetővé tesz. „A vonal újjáélesztése a kezdete a térségbeli vasúti szállítás növekedésének” – gondolja Horst Klein, a Westerwaldbahn ügyvezetője. Már jelentkeztek is nála további lehetséges ügyfelek.

Ha a Schütz-féle göngyöleg is oly sokáig megmarad, mint a Thyssen százéves sínjei, akkor épp azokon gurul majd még hosszú évekig a régi-új vasútvonalon Raubach és Selters között. Ami a legszebb a westerwaldi történetben: hogy valóban mesébe illő valóság.



Vállalati kapcsolattartó

Winfried Heibel
a Schütz cégvezetése tagja

Telefon: +49-2626/77-314
Fax: +49-2626/77-340
Winfried.Heibel@schuetz.net
www.schuetz.de

Szóda vasúton: kevés rázkódtatás

Szóda az üveggyártáshoz keletről nyugatra



Fénykép: Peperoni

Termék

szóda üvegtermeléshez

Vasútra áthelyezett rakomány

évi 40 ezer tonna, kb. 15 400 kamionnak felel meg

Vállalat

Compagnie de St.-Gobain,
Viktoriaallee 3 – 5, 52066 Aachen

Az átállítás indokai

a meglevő vasúti csatlakozások jobb kihasználása,
minőségbiztosítási előny, javuló környezeti mérleg

Az átállítás ideje

2001. május

Útvonal

Bernburg (Szász-Anhalt) –
Stolberg (Észak-Rajna-Vesztfália)

Vonalhossz

570 km

Teherfuvarozó

Regiobahn Bitterfeld Berlin GmbH (RBB), Veolia Cargo
Deutschland GmbH

Willi Wilmar az aacheni üveggyártó vállalat, a Saint-Gobain nyersanyag-fuvarozásért és logisztikáért felelős beszerzője. Rengeteg időt tölt a német autópályákon, mivel beszállítói, ügyfelei Németország-szerte és a szomszédos külföldön találhatók.

Még nem olyan régen a szinte végeszakadatlan kamion-sorokban mintegy 10 percenként olyan kamionra lelt, mely a Saint-Gobain rakományait szállította. A beszerző hamar belátta, hogy ez az állapot hosszabb távon nem kielégítő megoldása annak a feladatának, hogy a termelés során percrekészen („just-in-time”) szükségelt nyersanyagot, a szódát szállítsák az üzembe. A rengeteg közúti fuvar helyett újabb, ésszerűbb megoldásokról kellett gondoskodni.

Négy világos érv a vasút mellett

A Saint-Gobain Csoport a világ 100 legnagyobb és legrégibbi vállalatának egyike. A nagy hagyományokkal rendelkező üveggyártó francia anyaüzemét 1665-ben Colbert alapította. A hagyomány kötelez – többek között a fenntartható gazdálkodásra. A Saint-Gobain nyersanyagai klasszikus értelemben vett tömegáruk, ezért kézenfekvő, hogy vasúton szállítsák. Egyedül Németországban a vállalat 400 000 tonna üvegnyersanyagot mozgat évente. Ráadásul az stolbergi üzem saját vasúti csatlakozással rendelkezik a pályaudvar felé. Willi Wilmar-nak ezért nem volt kétsége afelől, mi a közúti szállítás lehetséges alternatívája. A legjobb logisztikai megoldást kellett megtalálni arra, hogy a belga Solvay cég Bernburgban, Szász-Anhaltban levő üzeméből évi 40 000 tonna szódát elszállítsák az észak-rajna-vesztfáliai Stolbergbe. A felelősök szemszögéből több érv is a kötöttpályás megoldás mellett szólt:

■ Minden további vasúti fuvar biztosítja a – némi állandó költséggel járó – üzemi vágány jobb kihasználását.

■ Minőségbiztosítás: a szóda ömlesztett áru, így a vállalat szemszögéből lényeges minőségbiztosítási előny, hogy a kamionokkal szemben a vasúti kocsikat másra nem használják, a tartályokat nem kell tisztítani.



Üvegtisza elköteleződés

2001. május 1-jén végre elérkezett a pillanat, hogy a sík-üveg egyik legfontosabb nyersanyagának, a szódának a szállítását kamionról vasútra helyezték át – eleinte hagyományos kocsirakományú rendszerben. Viszont annak idején ez a megoldás nem mutatkozott valóban gazdaságosnak a Deutsche Bahn teherszállítási leányvállalata számára, továbbá belső egyeztetési gondok nehezítették a hőn óhajtott rakományok időbeni érkezését. Az új szállítási folyamatok már a stolbergi üzem folyamatos termelését veszélyeztették, ezért egy válságülés alkalmából az üzemvezetés kérte a régi, kamion alapú logisztika visszaállítását. A logisztikai menedzser viszont nem adta fel ilyen könnyen. Végül is beruházások egész sora követte a szállítás átállítását a vasútra.

A konokság kifizetődőnek bizonyult, új szállítmányozót találtak. A Veolia Cargo felelőseivel kidolgozták annak megoldását, miképpen biztosítható a Bernburg és Stolberg közötti vasúti teherszállítás. 2003 augusztusában került sor arra a fontos lépésre, hogy a logisztikailag jóval bonyolultabb kocsicsoportos rendszer helyett bevezették a heti egy teljes szerelvényt. Így a logisztikai ráfordítást minimális szintre csökkentették, és a rendszer jóval zavartűrőbbé vált.

Azóta minden péntekről szombatra virradó éjszakán egy óramű pontosságával gurul Stolbergbe 14 telt kocsijával az RBB Regiobahn Bitterfeld Berlin vonatszerelvénye, még karácsonykor és más ünnepnapokon is. A menetellenőrzés így már nem szükséges. Az üzem és a stolbergi állomás közötti utolsó kilométeren pedig, ahol nincs felsővezeték, a Rurtalbahn dízelmozdonya vonatja a 14 vagon.

■ A vasút fuvar költségeit jobban lehet tervezni, stabilabban a közúti költségszintnél, mely nemcsak szezonális ingadozásoknak van kitéve, hanem nagyban függ a visszafuvar lehetőségétől is.

■ A kötöttpályás fuvarozás környezeti mérése lényegesen jobb a közúti fuvarozásénál.

Előbb azonban meg kellett vizsgálni, hogy mekkora infrastrukturális beavatkozások szükségesek ahhoz, hogy az áruforgalmat valóban vasútra helyezhessék át. Például biztonsági hidakat kellett építeni a vagonok bejárásához, egy csarnokot a kirakodási terület felé a téli üzem miatt, továbbá videós megfigyelőrendszert terveztek a kirakodáshoz. Mindezekre a költségelemekre a kamionos szállításnál nem volt szükség.

A bernburgi Solvay üzemnél is további beruházásokra volt szükség a logisztikai folyamatok átalakítása mellett. Mindenekelőtt az ottani meglévő vágányokat kellett újból üzembe helyezni.



Szódavonat a bernburgi üzemben

Fénykép: Veolia

Kettős győzelem a vasútnak

A kelet–nyugat irányú viszonylat bevezetése nyomán újabb lehetőségekre is figyeltek fel – ezúttal Stolbergből Dél-Németországba. 2002 decembere óta két ottani üzem (Bad Wurzach és Neuburg an der Donau) vasúti kapcsolata ellehetetlenült a Deutsche Bahn MORA C nevű programjának végrehajtása nyomán, amikor egy csapásra az összes, a Deutsche Bahn számára az akkori rendszer szerint nem gazdaságos viszonylatot igyekeztek megszüntetni. Ennek következtében sok fuvaroztatónak közútra kellett áttérnie. Ugyanakkor számos, akkortájt piacra lépő magánvasút részére ez a körülmény kedvezőnek bizonyult, mert így könnyebben tudtak új megbízásokhoz jutni. A konkrét esetben ma már nem csak 14, hanem összesen 26-28 kocsi közlekedik Bernburg és Dél-Nyugat-Németország között. Stolberg és Köln közbelső állomásként működik ezen a viszonylaton, ahol szükség esetén még kvarchomokot szállító kocsikat kapcsolnak rá a délre tartó vonatra.

Willi Wilmar pedig nem elégszik meg ennyivel sem, a logisztikus-beszerzőnek van még egy-két vasutas terv a tarsolyában. A jövőben a nyersanyagok szállítása mellett az üvegtáblák vasúti szállítása is elképzelhető, mégpedig újonnan fejlesztett speciális üvegszállító kocsik segítségével, akár nemzetközi viszonylatokban is.

A Rigips gipszkarton lemezeket gyártó cég felvásárlása további lehetőségeket helyez kilátásba. Továbbá a Saint-Gobain által megbízott piackutatók egy ideje vizsgálják, milyen lehetőségek rejlenek egy esetleges kötöttpályás teherszállítási hálózat kiépítésében az aacheni térségben. Ennek révén a vállalatcsoport három térségbeli üzemét össze lehetne kötni.

Több kocsi kellene

Willi Wilmar szerint nem lehet eltekinteni a vasúti forgalom még gyorsabb ütemű növekedését gátló égető problémától: „Nem könnyű egyszerű teherkocsikra szert tenni. Hiányzik a megfelelő bérelt gördülőállományhoz való könnyű hozzáférés költséghatékony bérleti konstrukciók mellett, még hozzá nagy mennyiségben.” Szemben a drága, speciális tartálykocsikkal, az ömlesztett tömegáruk esetében hiánycikk az egyszerű önkirakodó kocsi. A Saint-Gobain rendszeresen arra kényszerül, hogy külföldön béreljenek vagonokat az aktuális szállítási igények lebonyolítására. Számos, vasúti fuvarozással foglalkozó vállalat számára ez a piaci körülmény valóságos akadályt jelent arra nézve, hogy további ajánlatokat tehessenek.

Az így némileg lefékezett bővítési tervek ellenére a logisztikai szakember alapvetően elégedett a vasút melletti döntésükkel. Willi Wilmar most már jóval kevesebb saját kamiont lát a német autópályákon.



Vállalati kapcsolattartó

Willi Wilmar
beszerzés, nyersanyag logisztika és
vámügy felelőse, St. Gobain

Telefon: +49-241/516 2578
Fax :+49-241/516 2590
willi.wilmar@saint-gobain.com
www.saint-gobain.com

Sör a pályán

Maláta a Beckumi-hegyekről a Möhne völgyébe



Fénykép: Warsteiner

Termék

maláta (vasút); sör és egyéb italok,
üvegáru (kombinált fuvarozás)

Vasútra áthelyezett rakomány

évi 200 ezer tonnáig, kb. 15 000 kamionnak felel meg

Vállalat

Warsteiner Brauerei Haus Cramer KG,
Domring 4 – 10, 59581 Warstein

Az átállítás indokai

közüti helyzet, környezetvédelem, árelőny

Az átállítás ideje

2005. április

Útvonal (maláta)

Neubeckum (Észak-Rajna–Vesztfália) –
Warstein (Észak-Rajna–Vesztfália)

Vonalhossz

kb. 60 km

Teherfuvarozó

Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH (WLE)

Mikor Antonius Cramer gazda 1753-ban először annyi sört főzött, hogy mellékfoglalkozása után adót kellett fizetnie, még mit sem sejtett arról, hogy utódjai valamikor évi 6 millió hektoliter sört fognak piacra bocsátani. Az utóbbi évtizedek során egyre növekvő sör-szomjúság, és a vele együtt növekvő sörfogyasztás újabb és újabb forgalmi rekordokról gondoskodott a Warsteiner Sörgyárnál. Ennek nyomán újra át kellett gondolni, miképpen lehet a jövőben megbirkózni az üzem megnövekedett szállítási igényeivel.

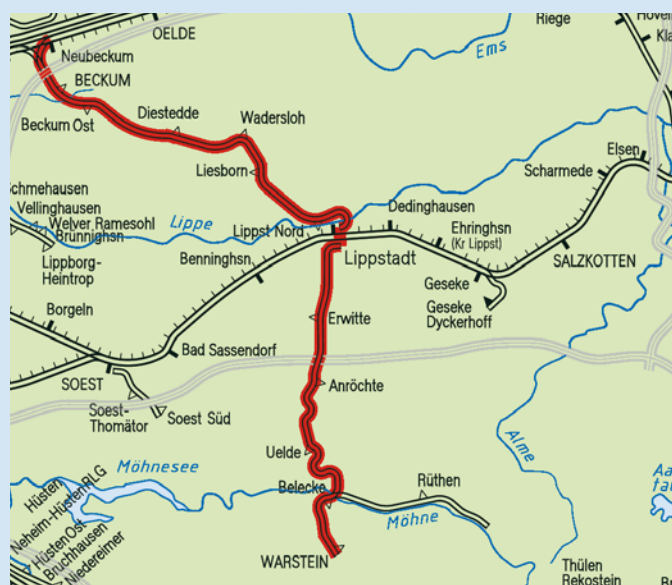
„Tisztasági törvény” nem csak sörre

„Az egyetlen igazi” – így szól a cég szlogenje. Bizonyára ez motiválta a vasúti teherszállítási viszonylat létesítését is, hogy függetlenítsék magukat valamelyest a közúttól – az állandóan fenyegető „közlekedési infarktuszok”, a szállítók megbízhatatlansága és az útdíj révén megemelkedett fuvar költségek miatt, a környezetvédelmi szempontokról nem is beszélve. A megnövekedett sörforgalom nyomán jelentősen nőtt a gyár körüli zaj- és légszennyezés, holott a német sörfőzés „Reinheitsgebot”-ját, a hagyományos tisztasági törvényt a környezetre is kellene alkalmazni.

Azonban a vasútra való átálláshoz a kiindulási helyzet meglehetősen kedvezőtlennek tűnt. A sörgyári termékek klasszikus értékesítési csatornáit az ital-szakkereskedelmen keresztül vezetnek, melynek telephelyei szétszórtaan találhatók, és nehezen érhetők el a vasúti szállítás keretében. Ráadásul a Waldpark-Sörgyár nem rendelkezett saját iparvágánnyal.

Kifizetődő potenciál

Vélhetően gyorsan eltűnt volna valamely fiók mélyén az átállást megcélzó elképzelés, ha Albert Cramer, a tulajdonos nem látott volna komoly lehetőséget a vasúti szállításban – évi mintegy 200 ezer tonnát. Ez nemcsak 15 ezer kamionmenettel csökkentené a warsteiner utak terhelését (az üres fuvarokat is beleértve), de a környezetnek is mérhető



javulást eredményezne a csökkenő széndioxid- és nitrogén-oxid-kibocsátások nyomán. A környezetvédelmi szempont mellett főleg a költségelőny serkentette Cramert, aki szerint „a vasútra való áttérés révén kiküszöbölhető az útdíj, ami a warsteini sörgyár termékpalettájának nagyobb árstabilitását és versenyhelyzetének további javulását eredményezné az európai piacon”.

Mielőtt 2005. április 5-én az első vonat elhagyhatta a sörgyárat, előbb nyilván le kellett fektetni az iparvágányt a Waldparkig, ahol a sörgyár található.

Prémium sör, prémium szállítás

A gyár saját területén is egy sor beavatkozás vált szükségessé: a konténerakkodó darupálya és a portáldaru megépítésétől az új malátaszállító technológia telepítéséig. A teljes átalakítás szűk két esztendőbe telt. Csak a logisztikai döntések és beruházások együttese tette lehetővé a beérkező áruk (főleg a maláta) részben vasútra történő sikeres áthelyezését.

Egy külön kifejlesztett konténer még a termékek és az üres göngyölegek vasúton történő szállítását is lehetővé teszi. A konténert az ital-nagykereskedők ugyanúgy kezelhetik, mint egy kamiont, és ez gördülékeny rakodást tesz lehetővé vasútról közútra a kombinált fuvarozásban. A sört és a többi terméket előbb vasúttal az ügyfélhez

legközelebb eső konténerterminálig szállítják, ahová kamion bemegy érte és elszállítja végcéljához. Ennek előnye, hogy az átvédknél nem keletkezik többletköltség, beruházási igény, csak a warsteini sörgyár oldalán. A szűk 5 kilométeres pályaépítés és az üzemben belüli beruházások összköltsége 30 millió eurót tett ki. Észak-Rajna-Vesztfália tartománya és Warstein önkormányzata is jelentős mértékben támogatta a beruházásokat, de a döntő részt maga a sörgyár viselte.

Vasúti fuvarozó partnerként a Vesztfáliai Tartományi Vasút (WLE Westfälische Landeseisenbahn) kínálkozott, mivel a sörgyár ennek az önkormányzati tulajdonban levő pályájához csatlakozik – a vasútvállalat teherszállítással és pályafenntartással egyaránt foglalkozik. A tartományi céltámogatást szintén a WLE-nek folyósították, majd a vasúttársaság a csatlakoztatásba fektette.

Esélyek és akadályok

A sörgyárnál még tartózkodnak a beruházás végleges értékelésétől, ugyanakkor máris tervezik a vasúti szállítások kibővítését. A csatlakozás évi 400 000 tonna forgalmat tesz lehetővé, az eredeti becslés kétszeresét, aminek kihasználása további 15 000 kiváltott kamionfordulót jelentene az utakon. A vállalat szemszögéből viszont néhány szempont megnehezíti a további áttérést:



Sör kötött pályán: a Waldpark sörgyár új vágánya teszi lehetővé

Fénykép: Warsteiner

■ **Hiányzó vasúti csatlakozások az ügyfeleknél.** Emiatt kizárólag a maláta ömlesztett szállítását tudták maradéktalanul áthelyezni vasútra. A sör, az üres göngyöleg és az egyéb anyagok szállítását intermodálisan bonyolítják, tehát részben vasúton, részben közúton.

■ Az egyes vasúti vállalatok **rugalmasságán** lehetne még javítani.

■ A kocsirakományos üzletágban javítandó a **megbízhatóság, pontosság.**

■ Kíváncsok továbbá a **konténerterminálok hálózatának kibővítése** és ezáltal a pótlólagos kamionszállítás fajlagos költségének csökkentése.

Ennek ellenére projektfelelősként Albert Cramer kedvezőnek ítéli a vasúti csatlakozás melletti döntést: „Tekintettel a hatékony és a környezeti szükségleteket is figyelembe vevő szállításra, a vágány kiépítése a legösszerűbb alternatívája az eddigi közúti fuvarozásnak.”

A „sörvonatok” mind a környezeti terhelés csökkentése, mind a költségek szempontjából sikertörténetként könyvelhetők el. Azóta már a trendekre figyelő olaszok is vasúton szállítatják a warsteini söröket.



Vállalati kapcsolattartó

Albert Cramer,
a Warsteiner sörgyár tulajdonosa

Telefon: +49-2902/88-0
Fax: +49-2902/88-1299
info@warsteiner.com
www.warsteiner.com

„Pull over“ a vasútra

Textíliák a Boszporusz mellől a Ruhr-vidékre



Szöveg: A Woolworth böneni központi raktárában

Fénykép: Woolworth

Termék
textíliák

Vasútra áthelyezett rakomány
évi 200 kamionnyi áru

Vállalat
Deutsche Woolworth GmbH & Co. OHG,
Lyoner Str. 52, 60528 Frankfurt/M

Az átállítás indokai
költségcsökkentés, pontosság, megbízhatóbb
menetidők – nagyobb tervezési biztonság

Az átállítás ideje
2005 eleje

Útvonal
Halkali (Törökország) – Herne (Észak-Rajna–Vesztfália)

Vonalhossz
3.000 km

Teherfuvarozó
Railog GmbH (a Birkart megbízásából)

„A szállítványozásnál megbízható és költséghatékony megoldások mellett tesszük le a voksunkat” – így szól Harald Gerking filozófiája, aki a Woolworth németországi beszerzésekért felelős igazgatója. Ezzel együtt esélyt ad a vasútnak, melynek erőssége főleg a közepes vagy hosszú távolságon történő, rendszeres és tervezhető szállításban rejlik.

A 19. század közepén Frank W. Woolworth cégalapító Amerikában rövid időn belül sikerre vitte az újszerű, önkiszolgáláson alapuló áruház koncepcióját. Időközben már ezen az elven működik az összes nagyáruház. A Woolworth németországi fióktelepei jelenleg évente körülbelül egy milliárd eurós forgalmat bonyolítanak le. A cég főlogisztikusa alaposan elsajátította a vállalat sikerreceptjét, a „költségtudatos vásárlást”. Hitvallása szerint „folyamatosan keresni kell a javítanivalót, és megkérdőjelezni a megszokott cselekvést”.

Ismét kapósok a csapatjátékosok

A vállalat ezért nem véletlenül közvetlenül a Deutsche Bahn eredetileg Bönenre tervezett teherforgalmi központja mellé építette meg központi raktárát. A német vasút ezen létesítménye viszont a teljes teherforgalmi hálózat áttervezése miatt sosem valósult meg, de legalább üzemi csatlakozással rendelkezik a Woolworth magasraktára a maga 50 000 raklapos kapacitásával, mellyel adott a vállalat vasúti teherszállítása kibővítésének legfontosabb feltétele. A konténerterminál kiépítését az Unna járásbeli gazdaságfejlesztés keretében támogatták.

1996 óta a Woolworth a hamburgi és berlini fióktelepek kiszolgálásához használja vasúti csatlakozását. A tengeren túlról érkező konténereket is vonattal hozatják Hamburgból a dortmundi vagy böneni konténerterminálig.

Tartalékosból induló

A Kínából érkező áruk egészen Duisburgig történő vasúti szállításának lehetőségét is felvetette Harald Gerking „még jóval a Deutsche Bahn előtt”, amit nem minden büszkeség nélkül emel ki a beszerzési igazgató. Szándékaik szerint



a vasúti „megelőző sáv” a hajórakományok késése esetén biztosítaná a polcok időbeni újrafeltöltését. Erre az esetre a logisztikai szakember a vasúti szállításért a hajóköltség akár háromszorosát is kész volna áldozni. (Összehasonlításképp: a légi szállítás ezen a vonalon tízszer annyiba kerül, mint a hajó.)

Ázsia viszonylatában a vasút csak Harald Gerking és munkatársa törökországi látogatása következtében tört ki „póteszköz” szerepéből. A Birkart szállítványozó társasághoz látogattak, mely a Woolworth Törökországban előállított áruját fuvarozza. Ekkor a menedzser indítványozta, hogy a költségtényező végett vizsgálják meg az eddigi kamionos fuvarozás hajóval történő kiváltását. A szállítványozó eleinte fel sem fogta a dolgot, mivel a kamionos fuvarozás abban a viszonylatban utólérhetetlenül olcsónak számított. A törökországi szállítványozók évek óta kérelmelhetetlenül versenyeztek a megbízásokért. Talán ezért nem merült fel egyetlen felelős szállítványozó fejében sem, hogy az alternatív szállítási módok költségkalkulációk lehetnének.

6:1 a vasút javára

Ha már elkezdtek megkérdőjelezni a megrögzött szokásokat, akkor a Woolworth javaslatára a Birkartnál mindjárt az összes közlekedési eszköz ajánlatait megvizsgálták. Az

eredmény sem a hajónak, sem a kamionnak nem kedvezett, hanem a vasutat hozta ki elsőnek. A Birkart és a Woolworth szakemberei a következő előnyöket találták:

- **Alacsonyabb költségszint** (éves szinten hat számjegyű mértékben), valamint árstabilitás, szemben a közúti fuvarozás e viszonylatban markáns szezonális ingadozásaival.
- **Nagyobb biztonság** a speciálisan leplombált acélkonténereknek köszönhetően.
- **Javuló pontosság** az időjárástól gyakorlatilag független közlekedés és a részben hosszadalmas várakozással járó közúti vámvizsgálatok kiesése miatt.
- **Jobb tervezhetőség** a pontosan meghatározott menetrendeknek és előre ismert érkezési időknek köszönhetően.
- **Az árubeérkezés pontosabb, egyenletesebb irányíthatósága.**
- **Alacsonyabb károsanyag-kibocsátás** a vasút kedvezőbb környezeti mérlege következtében.

Azóta a Woolworth az első németországi kereskedelmi cégek egyikeként törökországi áruimportjai döntő részét vasúton fuvaroztatja. „Helyes döntésnek bizonyult, sőt, megkíséreljük kiterjeszteni a vasúti szállítást” – von mérlegét Harald Gerking. Denizliből, a vállalat másik törökországi telephelyéről induló áruit középtávon szintén vasúttal kívánják szállítani.



A Railon törökországi ingavonata a Woolworth árujával

Fénykép: Railog



Újonnan érkezett áru osztályozása a böneni raktárban

Fénykép: Woolworth

A kötöttpályás megoldás egyetlen hátránya a kamionnal szemben: jelen állás szerint a menet még 5–6 napig tart, ami akár 2 nappal több, mint közúton. Hajóval viszont 15–20 napba telt volna.

Ugyanaz játék után, mint előtte

Régi bölcsességnek rövid a felezési ideje, legalábbis a fuvarozási ágazatban. Nemrégiben egy tesztvonat 72 óra alatt legyűrte a 3000 kilométeres távot 6 országon át a többszörös mozdonycseré ellenére (Bulgáriában például egy 60 kilométeres szakaszon dízelmozdónnyal kell vontatni). A teszt során használt többrendszerű mozdony segítségével hamarosan ez lehetne a norma, remélik a szállítmányozási menedzserek, ami tovább erősítené a vasútnak a közúttal szembeni, egyébként is szolid előnyét.

Marad egyetlen szépséghiba. Németországban Herne és a böneni központi raktár között továbbra is kamionnal szállítanak, hiába a Woolworth vasúti csatlakozása. Mivel a Woolworth megbízásai nem teljes szerelvényekről szólnak, Hernén mindenképp át kell rakodni. A rövid távolságra levő Bönenig a vasúti szállítás nem versenyképes, mert idő- és pénzigényes – érvelnek a menedzserek.

Ennek ellenére a Woolworth motiválja a fuvaroztatókat, hogy egyre inkább számítsanak a vasúttal. Harald

Gerking jelenleg főleg a dél-németországi viszonylatokban, valamint a szicíliai kikötői forgalomban lát további lehetőségeket. Viszont a vállalat itt is szigorúan alkalmazza költségmércéjét: „Az árszint nem lehet magasabb az összehasonlítható kamionos szállításénál. A forgalom pontosságát szavatolni, az indulási és érkezési idők követelményeit teljesíteni kell” – mondja Gerking.



Vállalati kapcsolattartó

Dr. Harald Gerking
beszerzési igazgató,
Woolworth

Telefon: +49-6966/01-2684
Fax: +49-6966/01-88 2684
hgerking@woolworth.de
www.woolworth.de

Fogalomtár, szolgáltatások

A raksúlyadatokról, valamint a helyettesített kamionok számáról szóló adatok a bemutatott vállalatoktól származnak. Általános szabályként a szakmában egy 20 tonnás raksúlyt hozzávetőlegesen egy kamionnak feleltetnek meg. Az áru egységnyi súlyhoz viszonyított térfogata alapján eltérések fordulhatnak elő.

Kocsirakományú forgalom | Az áru egyes vasúti kocsikban vagy kocsicsoportokban történő szállítása (nem telik meg egy teljes szerelvény). A vagonokat szükség szerint egyenként lehet tolatni, csoportosítani vagy a központi teherpályaudvarokban térségszintű tehervonattá összerendezni, hogy a célállomáson ismét több teherpályaudvarra és iparvágányra irányuló részszerelvényekre bontsák szét.

Eos tartályok | Nyílt tartályok a háztól házig történő szállításhoz, 5–7 tonnányi raksúly számára. A görgős tartályok a vasúti szállítmányozásban az 1950-es évektől a 90-es évekig rendszeresítve voltak; speciális, legtöbbször a vasút tulajdonában álló kézbesítési járművekkel szállították az üzemek és a pályaudvarok között.

Teljes szerelvény | Teherszállítást végző vasúti szerelvény, mely az induló és a célállomás között változatlanul közlekedik. Mivel teljes szerelvény esetén nem kell tolatni, ennek megfelelően rövidül a menetidő.

Intermodális | Több szállítási mód együttműködése (például olyan fuvarozás, amelyben a vasút és közút egyaránt részt vesz, illetve egymással versenyeznek).

Intramodális | Adott szállítási módon belüli (az intramodális versenyben az ugyanolyan eszközzel – például kamionnal – fuvaroztató vállalatok egymással versenyeznek).

Kombinált fuvarozás | Konténerek, cseretartályok, cserezsekrények vagy kamionos egységek közúton és vasúton vagy vízi úton történő, összekapcsolt fuvaroztatása.

Lényegében két változat különböztethető meg:

a) Kíséret nélküli kombinált fuvarozás. Ez a gyakoribb változat, amikor csupán a tartályt (jellemzően konténert, cseretartályt, cserezsekrényt vagy nyerges pótkocsit) szállítják a fuvaroztató és a fogadó közti útvonalon különböző eszközök bevonásával (például vasúti és kamionos fuvarozás). Az egyik eszközről a másikra történő átrakás úgynevezett kombiterminálokban történik.

b) Kísért kombinált fuvarozás. A vonat a teljes kamiont szállítja, amit „gördülő országútnak” is szokás nevezni (RoLa, Rollende Landstraße).

Mora C | A német vasút „piacorientált teherfuvarozási (cargo) kínálatnak” keresztelt programja a DB AG áruszállítási üzletágát volt hivatott újraprendezni. A 2001-ben meghirdetett intézkedéscsomagot a 2002-től 2004-ig hajtották végre. A központi intézkedés során az összes olyan csatlakozást és viszonylatot felmondták, melynek fenn-tartása több kiadást, mint bevételt jelentett, tehát a DB számára nem volt gazdaságos.

Szállítmányozó | A szállítványozó üzletszerűen szervezi az áruk fuvaroztatását.

TEU | Twenty Foot Equivalent Unit – a konténeres forgalomban szabványosított mértékegység. 1 TEU egy 20 lábas, illetve 6,096 méteres konténernek felel meg.

Tonnakilométer | A tonnakilométer (tkm) az áru fuvarozási teljesítményt mérő egység. A tonnában mért szállított tömeg és a teljesített útvonal kilométerszámának szorzata.

Útirány | A vonat menetrendben rögzített útvonala.

Fuvaroztató | Szállítási és logisztikai szolgáltatások megbízója, például egy vállalat, mely árut ad át egy szállítványozónak vagy fuvarozónak az ügyfélhez való kézbesítés céljából.

Szolgáltatások teherszállítási ügyfeleknek:

VDV Teherszállítás Internetalapú Együttműködési Tőzsde – Vasúti Piactere:

www.gueterbahnen.com

Vasúti Csatlakozási Offenzíva:

www.gleisanschluss.info

Szállítások környezeti mérlege - EcoTransIT:

www.ecotransit.org/deutsch.html

Stinnes DB Logisztikai Teherszállítási Menetrendje:

gueterfahrplan.hacon.de

Német Vasúti Szállítványozók Érdekszövetsége:

www.ibs-ev.com

Szövetség a Vasútért Egyesület (Allianz pro Schiene e.V.)

A Szövetség célja a vasúti közlekedés elősegítése. Ennek során a Szövetség a jövőbe mutató, felelős közlekedéspolitikát támogatja, mely a vasutat, mint a legbiztonságosabb és legkörnyezetkímélőbb motorizált közlekedési eszközt erősíti.

A szerveződés 15 civil szervezetet tömörít: környezetvédelmi és közlekedési érdekvédelmi szervezeteket, utasok érdekvédelmi szervezeteit, szakszervezeteket és szakmai szervezeteket, amelyek összességében 2 millió taggal rendelkeznek. Továbbá 73, vasúttal kapcsolatos vállalat támogatja a Szövetséget.

Az Allianz pro Schiene tagszervezetei

Elnök: Norbert Hansen, TRANSNET szakszervezet

- ACE – Auto Club Europa e.V.
- ACV – Automobil - Club Verkehr Bundesrepublik Deutschland
- BDEF – Bundesverband Deutscher Eisenbahnfreunde e.V.
- BF BAHNEN – Bundesverband Führungskräfte Deutscher Bahnen e.V.
- BUND – Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.
- DBV – Deutscher Bahnkundenverband
- GDBA – Verkehrsgewerkschaft
- GDL – Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer
- NABU – Naturschutzbund Deutschland e.V.
- NaturFreunde Deutschlands e.V.
- Pro Bahn e.V.
- TRANSNET – Gewerkschaft
- VBB – Vereinigung für Bildung bei den Bahnen e.V.
- VCD – Verkehrsclub Deutschland e.V.
- VDEI – Verband Deutscher Eisenbahn-Ingenieure e.V.
- Hermann Kirchner Bauunternehmung GmbH
- Hessische Landesbahn GmbH
- HGK Häfen und Güterverkehr Köln AG
- HSH Nordbank AG
- Innovationszentrum Bahntechnik Europa e.V.
- IPG Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH
- K.O.M. Kommunikations- und Managementberatungs GmbH
- Knorr Bremse Systeme für Schienenfahrzeuge GmbH
- Leonhard Moll Betonwerke GmbH & Co. KG
- LEONHARD WEISS GmbH & Co. KG
- LNVG Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
- Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH
- Metronom Eisenbahngesellschaft mbH
- msNeumann Elektronik GmbH
- NedBahnen Deutschland GmbH
- On Rail Gesellschaft für Eisenbahnausrüstung und Zubehör mbH
- Radsatzfabrik Ilsenburg GmbH
- RAIL.ONE GmbH Pfleiderer track systems
- REGIOBAHN GmbH
- Robel Bahnbaumaschinen GmbH
- RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH
- Scheidt & Bachmann GmbH
- Schweerbau GmbH & Co. KG
- Sersa GmbH
- Siemens AG Transportation Systems
- SMW Spezialmaschinen und Werkzeugbau GmbH & Co. KG
- Sparda-Bank Berlin eG
- Sparda-Bank Hamburg eG
- Sparda-Bank Hessen eG
- Sparda-Bank West eG
- Spitzke AG Infrastrukturunternehmen für Schienensysteme
- Stadler Pankow GmbH
- Stahlberg Roensch GmbH & Co. KG
- Thalys International SCRL
- ThyssenKrupp GfT Gleistechnik GmbH
- Tiefenbach GmbH
- TSTG Schienen Technik GmbH
- UNION Deutscher Bahnhofsbetriebe
- VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.
- Veolia Cargo Deutschland GmbH
- Veolia Verkehr GmbH
- Verband der Sparda-Banken e.V.
- Verband Deutscher Eisenbahnfachschulen e.V.
- Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH
- VIS Verkehrs Industrie Systeme GmbH
- Voith Turbo GmbH & Co. KG
- Vossloh AG

Az Allianz pro Schiene támogató tagjai

A támogatói kör szóvivője: Peter Witt, a Bombardier Transportation Németország felügyelőbizottságának elnöke

- ABB AG
- AKN Eisenbahn AG
- Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH
- Alcatel SEL AG – Transport Automation Systems
- Alstom LHB GmbH
- Ansaldo Signal
- Arriva Deutschland GmbH
- BahSIG Bahn-Signalbau GmbH
- Balfour Beatty Rail GmbH
- Bilfinger Berger AG
- Bombardier Transportation GmbH
- BUG Verkehrsbau AG
- Bureau Veritas Rail GmbH
- BWG Gesellschaft mbH & Co. KG
- Deutsche Bahn AG
- DEVK Versicherungen Sach- und HUK- Versicherungsverein a.G.
- Econex Verkehrsconsult GmbH
- Erfurter Industriebahn GmbH
- ERR European Rail Rent GmbH
- EVS EUREGIO Verkehrsschienenennetz GmbH
- FEW Blankenburg GmbH
- Franz Kassecker GmbH
- GSG Knappe Gleisanierungs GmbH
- Gutehoffnungshütte Radsatz GmbH
- H.F. Wiebe GmbH & Co. KG
- Havelländische Eisenbahn AG



Allianz
pro Schiene



Levegő Munkacsoport



MAGYAR KÖZLEKEDÉSI KLUB

Kamionról vasútra

13 sikeres átállás

A vasúti áruszállítás versenyképes. Ezt bizonyítják az ebben a kiadványban ismertetett példák, bemutatva, hogy miért és miként váltott 13 cég – nemzetközi óriásvállalatok és helyi középvállalatok egyaránt – a közúti fuvarozásról vasútira. A környezetvédelmi szempontok mellett a legfőbb ösztönzést a tehergép-kocsik kilométerarányos útdíja adta, amelyet 2005-ben vezettek be Németországban. Bár a díj mértéke még mindig igen alacsony, már ez is elegendő volt ahhoz, hogy növekedjen a vasúti teherszállítás részaránya. (A díj a Svájcban alkalmazott szintnek mindössze egyötöde, és Svájccal ellentétben Németországban nem minden útra vetették ki, hanem csak a gyorsforgalmi utakra.)

A Levegő Munkacsoport immár 1990 (!) óta szorgalmazza* a tehergépkocsik olyan útdíjának bevezetését, amely tükrözné az ezen járművek által okozott költségeket (beleértve különösen az infrastruktúra építésének és fenntartásának, valamint a környezeti károk költségeit). Ezek – a közúti fuvarozók által meg nem fizetett, és így az egész társadalomra hárított – költségek Magyarországon évente meghaladják az ezermilliárd forintot.** Ha a magyar kormány megfogadta volna a javaslatunkat, akkor nemcsak sok halálesetet és megbetegedést, valamint számottevő környezetszennyezést lehetett volna elkerülni, hanem országunk mára sokkal versenyképesebbé vált volna. A Levegő Munkacsoport a német Szövetség a Vasútért kiadványának magyarra fordításával és megjelentetésével is hozzá kíván járulni ezeknek a céloknak az eléréséhez.

* <http://www.lelegzet.hu/archivum/1991/11/2153.hpp>

** <http://www.levego.hu/kamionstop/kamionkiadvany1.pdf>

Allianz pro Schiene e.V. | Reinhardtstraße 18 | 10117 Berlin
Telefon +49-30 / 24 62 599-0 | **Fax:** +49-30 / 24 62 599-29
E-levél info@allianz-pro-schiene.de | **Honlap:** allianz-pro-schiene.de

Levegő Munkacsoport | 1075 Budapest, Károly körút 3/a. III. 2.
Telefon (1)-411-0510 | **Fax:** (1)-266-0150
E-levél: levego@levego.hu | **Honlap:** www.levego.hu