

Tervezhetik a Duna alatti vasúti alagutat

VG | A Főnterv Zrt. nettó 850 millió forintért készíti el a Duna alatti vasúti összekötő alagút építésének környezetvédelmi hatástanulmányát, és szerzi meg a környezetvédelmi engedélyeket – tette közzé az erről szóló szerződés aláírása után Vitézy Dávid, a Budapesti Fejlesztési Központ (BFK) vezérigazgatója. A Nyugati pályaudvar és Kelenföld közötti, a Széll Kálmán teret is érintő vasúti alagút tervezését az Európai Unió az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) alából 500 millió forinttal támogatja, a költségekhez a magyar állam ugyanekkorá önrésszel járul hozzá.

Vitézy Dávid az alagút kapcsán hangsúlyozta, hogy Budapest a hétköznapi csúcsidőszakokban a fejpályaudvarok leterheltsége és kapacitáshiánya miatt nem tud több vonatot fogadni, holott az elővárosi közlekedésben jelentkező

1

milliárdba kerül a tervezés és az engedélyeztetés

igények miatt a BFK modellezése szerint a jelenlegi 42 helyett 90-nél több szerelvénynek kellene érkeznie csúcsóránként.

A környezetre jelentős hatást gyakorló tevékenységek megkezdése, illetve bővítése előtt környezeti hatásvizsgálatra van szükség, amely a Kelenföldi pályaudvar-Rákospalota pályaudvar, illetve a városi elágazás közötti szakaszra, ezen belül az alagútra és a csatlakozó földfelszíni vasúti létesítményekre terjed ki, hiszen az új, kétszintes Nyugati pályaudvar, illetve a váci és ceglédi vonalról beérkező szakaszok fejlesztése is a munka része.

A Nyugati teljes megújítására kiírt nemzetközi tervpályázat beadási határideje március 1. Itt az is a cél, hogy a megépítendő új, kétszintes pályaudvar a jelenleginél 50 százalékkal több vonatot tudjon fogadni már az alagút megépítése előtt. A pályaudvarhoz kapcsolódó vasúti szakaszok bővítésének tervezése már tart Rákospalota-Újpestig és Dunakesziig, illetve Kőbánya-Kispestig.

A DigiLog Consulting negyedévente készíti majd el a teljes körű árindexet

A KFX segíti a közúti fuvarozókat

B. HORVÁTH LILLA | Mintegy tízszeres idejű közúti fuvarozásidő-emelést indokol a szolgáltatók költségeinek növekedése a most először közzétett Közúti Fuvarozási Árindex szerint.

Közúti Fuvarozási Árindex (KFX) néven ezután negyedévente teljes körű iparági árindexet tesz közzé a DigiLog Consulting Kft. Az index megmutatja, hogy a különböző gazdasági hatások mekkora árváltozást indokolnak az érintett szolgáltatások területén. Segítségével a fuvarozók követhetik költségeik alakulását az iparági átlagával, árváltozásait pedig hitelesen alá tudják támasztani megbízóknál. Az index értékének figyelemmel kíséréssel maguk a megbízók is pontosan követhetik a közúti fuvarozás költségeinek alakulását, és ellenőrizhetik az árváltozások mértékét. „Kulcskérdés a gazdaság stabil növekedéséhez, a fogyasztók és az ipar biztonságos áruellátásához, hogy a mostani, gyorsan változó üzleti környezetben is korrekt megállapodásokat köthessenek a megbízók és a fuvarozók. A KFX életre hívásával ehhez kívánunk objektív segítséget nyújtani” – fejtette ki cége közleményében Lajkó Ferenc, a DigiLog Consulting alapító tulajdonosa, aki 18 évig dolgozott a Waberer's Zrt.-nél, három évig vezérigazgatóként.

A HAZAI GDP ÖT SZÁZALÉKÁT ADJA A SEKTOR

Az ellátási láncok 2019 óta globálisan komoly nehézségekkel küszködnek, és ez alól nem kivétel a teljes áruszállítás közel 75 százalékát lebonyolító közúti fuvarozás sem – mutat rá a közlemény. Mára már nem a pandémia közvetlen hatásai okoznak nehézségeket, hanem az azt követő másodlagos jelenségek – például a munkaerőhiány, az akadozó ipari termelés, a bérinfláció, az energiaválság vagy éppen a növekvő kamatok –, továbbá egyes szektorspecifikus politikai döntések következményei, mint a Brexit vagy a mobilitási csomag, amelyek mindegyike jelentősen növeli a fuvarozás költségeit. Ez a költségnövekedés nem csupán a közúti fuvarozók problémája, hanem a megbízóké és végső soron az egész gazdaságé is, mivel a közúti szektor adja a hazai GDP 5 százalékát, és a foglalkoztatottak 3,3 százalékát.



FOTÓ: VG – KALLUS GYÖRGY

A KFX aktuális értéke nemzetközi közúti fuvarozás esetében 111,6 százalék, belföldi közúti fuvarozásnál pedig 110,5 százalék. Ez azt jelenti, hogy a 2020-as bázishoz képest a 2021-es gazdasági hatások okozta költségnövekedést a nemzetközi közúti fuvarozás esetében 11,6 százalékos, a belföldi közúti fuvarozás esetében pedig 10,5 százalékos díjemelést kompenzálna. A DigiLog

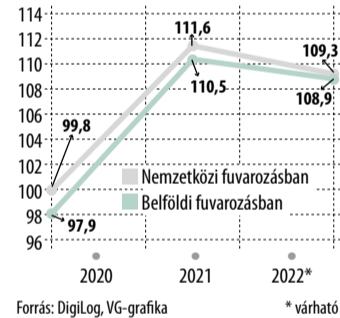
előrejelzése szerint 2022-ben akár 10 százalékhöz közeli díjnövekedés várható.

„A KFX belföldi és nemzetközi fuvarozásra vonatkozó értéke értelemszerűen nagyjából együtt mozog, hiszen lényegében hasonló gazdasági hatásokkal szembesülnek a fuvarozók bel- és külföldön is” – magyarázta a VG-nek Lajkó Ferenc. A nagy különbség szerinte az, hogy miközben a nemzetközi mutató értékét az árfolyamok is befolyásolják, a belföldiét nem.

A mutató attól teljes körű, hogy tartalmazza a közúti fuvarozás összes költségét: üzemanyag, gépkocsivezető, autópálya, értékcsökkenés, lízingkamatok és egyéb költségek, például a szerviz és

a biztosítások díja, az irodai költségek. Figyelembe veszi továbbá az euró árfolyamának változását, egyes termelékenységi mutatókat (például a járművek futásteljesítménye) és egyes hatékonysági mutatókat (például az üres futás) hatásait is. Objektivitását az független tanácsadó kalkulálja és publikálja. Az árindex módszerét és az eredmények pontosságát a Magyar Közgazdasági Társaság logisztikai szakosztálya hitelesíti. Az árindex a hazai fuvarozói top 20-ban szereplő vállalkozások gyakorlati adataira épül, amelyek mögött több ezer kamion teljesítménye áll. Emellett iparági és pénzügyi elemzéseket, valamint statisztikai forrásokat is felhasznál (KSH, Eurostat).

A KÖZÚTI FUVAROZÁSI INDEX ÉRTÉKE (százalék)



Forrás: DigiLog, VG-grafika

* várható

HIRDETÉS

Rail Cargo Group
Member of ÖBB

Az Ön partnere a vasútlogisztikában

railcargo.com