

Az energiatudatosság a DB Cargo Hungaria tevékenységének alapja. Számunkra az energiahatékonyság a mindennapi működésben kezdődik - járműveink gázolaj-fogyasztásának nyomon követésével, a központi irodánk tudatos áramfelhasználásával, valamint a terminálunkon alkalmazható napenergiás megoldások feltérképezésével. Munkánkat külső energia-szakértők is támogatják, valamint rendszerek az auditok. De mi ennél többre törekszünk: hosszú távú célunk, hogy közvetlenül szabad piacról vásárolhassunk vontatási energiát, ami lehetővé tenné, hogy növeljük a zöldáram arányát, és végső soron teljesen klímasemleges vasúti szállítást kínálhassunk ügyfeleinknek. Másik fontos célunk a HVO-hoz (hidrogénezett növényi olajhoz) való hozzáférés biztosítása Magyarországon - ezáltal dízelmozdonyainkat a lehető leginkább környezetbarát módon tudnánk üzemeltetni. Számunkra a felelős energiaszükséglet azt jelenti, hogy ma tudatosan cselekszünk azért, hogy holnap fenntartható megoldásokat valósíthassunk meg.

Dr. Jan Busch

A vasútvállalatok önálló energiabeszerezésének igénye 2022-ben merült fel először, amikor a vontatási villamos energia árak a többszörösükre emelkedtek. Ez egyszerre váltott ki bizalmatlanságot a pályaműködtetők irányába, és váltott ki határozott cselekvési vágyat. Ez utóbbi öröndetes, hiszen tudatosabban, takarékosabban tekint minden piaci szereplő az energiaszükségletére, és vezetett be különféle takarékosági intézkedést. A bizalmatlansággal szemben pedig a legkiválóbb eszköz, ha megteremtjük a lehetőségét annak, hogy a vasútvállalatok a saját kezükbe vehessék ennek az igen jelentős költségtényezőnek, a vontatási villamos energiának a beszerzését. Ha a piacon tájékozódunk, kereskedőikkel tárgyalunk, azonnal láthatóvá válik számunkra az árképzés, és ha sikeresen tárgyalunk, miért is ne vásárolhatnánk meg maguk a villamos energiát? Az elvégzett munka, folyamatos párbeszéd révén a bizalom újra kiépült, az üzleti előnyökkel kecsegtető beszerzés lehetősége pedig elérhető közelségbe került.

Feldmann Márton

Ma már egyetlen vállalat sem fordíthat háttal működésében és termékeiben a fenntarthatóság, a klímataudatosság és az energiahatékonyság elvárásainak. Az Alstom, az intelligens és fenntartható mobilitás globális piacvezető vállalatoként, célul tűzte ki maga elé, hogy a teljes érték- és termékláncon átvélően tegye egyre fenntarthatóbbá működését. A gyártási folyamatok energiaigényének csökkentése és a meglévő energiaigények lehető legteljesebb megújuló energiával történő kiváltása mellett, az Alstom kiemelt figyelmet fordít a járművek és szolgáltatások életciklus költségeinek - és ezáltal energiaigényének - optimalizálására már ezek tervezésénél is. A járművek súlycsökkentése, a jobb helykihasználás vagy éppen a hatékonyabb rendszerek mind ezt a célt szolgálják.

A mátranováki, forgóvázkereteket gyártó telephelyünkön a hetekben indítottuk el azt a napelempark-fejlesztési projektet, amelynek keretében egy 1,5 megawattos egységgel a gyártási villamosenergia-igények több mint 20 százalékát váltjuk majd ki kiszámítható árú zöldenergiával.

Balázs Gáspár

NAGYÍTÓ ALATT: ENERGIA

Az Energhatékonsági Kötelezettségi Rendszer (EKR) új típusú lehetőséget kínál a vasútvállalatok számára, ahol a korszerű vontatójárművek beszerzésével, valamint az intermodális szállítás bővítésével hitelesített energiamegtakarítás (HEM) érhető el. A HEM értékesítésével pénzügyi bevétel is realizálható. A HEM-ek elszámolását szabályozó katalóguslapok módosításánál a HUNRAIL és az MLSZKSZ közös erőfeszítéssel, egy hosszú egyeztetési folyamat eredményeként, a TRENECON Kft. szakértői segítségével támaszkodva érte el, hogy az EKR vonzó eszköz lehet a vasúti szektor számára. Ennek eredményeképpen a vasút versenyképességét részben a vasúti járműcsere kapcsán az energiamegtakarításból származó költségmegtakarítás, a kapcsolódó EKR bevétel segíti. Másrészt a közúti szállításról intermodális szállításra való áttérés szélesebb körűvé válik, azaz több vasúti szállítási módra terjed ki és 1 év helyett 6 éves keretmegállapodás alapján a teljes energiamegtakarítás elszámolhatóvá válik. Így a vasútvállalkozásoknak versenyképes piaci lehetőséget jelent, miközben a klímacélok eléréséhez is hozzájárul.

Döcsné Balogh Zsuzsanna

VASÚTVÁLLALATI ÖNÁLLÓ VILLAMOSENERGIA-BESZERZÉS

A 2021. év végén bekövetkezett energia árrobbanás fókuszba helyezte a vontatási villamos energia beszerzésének kérdését éppúgy, mint az energiamegtakarítási lehetőségeket. A HUNGRAIL Magyar Vasúti Egyesület Energia Bizottságának tagjait a 2022. tavaszi alakuló ülés óta élénken foglalkoztatja, hogy hogyan tudnának önállóan, saját üzleti tárgyalások, alkuk alapján szabad villamos energia piaci szerződést kötni, azaz energiaigényeik kielégítését saját kézbe venni. Az elmúlt három évben intenzív egyeztetések zajlottak a villamos energia hálózat üzemeltetőivel, az Energiaügyi, valamint az Építési és Közlekedési Minisztérium vezetőivel, hogy a meglévő jogszabályi keretek kis mértékű átalakításával biztosítható legyen a vasútvállalati energiabeszerzés lehetősége.

Talán csak a spekulánsokat és a pénzügyi befektetőket nem érte meglepetésként a 2022. év elején tapasztalt áremelkedés az energia piacon. A vasútvállalatok tehetetlenül szemlélték, ahogy az egyik meghatározó költségelemük hónapról-hónapra emelkedik, és a csúcson szinte hatszorosára emelkedve a kiszolgáltatottság teljes érzését kölcsönözte a piaci szereplőknek.

Ebben a helyzetben az egyik legfontosabb érték, a pályaműködtetőbe vetett bizalom sérült, így merült fel az önálló energiabeszerzés lehetőségének vizsgálata, a függetlenség megteremtésének igénye.

Az érdemi előkészítő munka 2023. december 1-jén kezdődött, amikor első ízben találkoztak a két minisztérium szakmai vezetői, a magyarországi hálózati engedélyesek mérési és szabályozási szakértői, illetve a HUNGRAIL Energia Bizottságának képviselői. A munka – elsősorban a vasúti sajátosságok ismeretének hiánya, a hálózathozzáférés feltételeinek eltérő jellege miatt – a vártnál lassabban haladt, így 2024 márciusában is még a kötöttpályás rendszer infrastrukturális és szerződéses rendszerének bemutatása volt napirenden.

2024. április 25-én aztán jelentős előrelépés történt a munkában, hiszen alapos előkészítés és komoly háttérben zajló egyeztetések után a hálózati engedélyesek (a 132 kV-os főelosztó hálózatot üzemeltető, és a vonatási transzformátorállomások csatlakozását biztosító áramhálózati társaságok) megfogalmazták kérdéseiket mind szabályozási, mind mérés-technikai szempontból. Mielőtt ezek megválaszolása megtörténhetett volna, több személyi változás is történt a minisztériumoknál, így újabb jelentős idő elteltével, 2025. február 4-én zárult az érdemi munka a külső partnerekkel, addigra kimunkálva azt a koncepciót, amely mind szabályozási, mind műszaki szempontból megnyugtató választ adott a feltett kérdésekre.

A HUNGRAIL Energia Bizottsága 2025. május 6-án tartott ülésén a vasútvállalati önálló villamos energia beszerzés koncepciója bemutatásra került a tagvállalatok számára is, a legnagyobb pályaműködtető érdemi és értékes észrevételeivel vált véglegessé az a dokumentum, amely mint szakmai előkészítő anyag a kodifikáció alapját képezi.

Megvan a reményünk, hogy Dr. Mosóczi László elnök úr és Lantos Csaba energiaügyi miniszter úr tárgyalása alapján a 2025. évi őszi parlamenti ülészakban betervezésre kerülhet a villamos energiáról szóló törvény módosítása.

A HUNGRAIL Energia Bizottságának elnökeként ezúton mondok köszönetet Dr. Grabner Péter szakértőnek, aki több évtizedes energiapiaci tapasztalatával segítette a koncepció kidolgozását és elfogadtatását.

Feldmann
Márton



A vasúti szállításhoz szükséges önálló villamosenergia-beszerzés keretrendszerének kialakítása is része a Vasúti Árufuvarozási és Gazdaságossági Teljesítménynövelő Akciótervnek. Ezzel a szakmai és jogszabály-módosítási javaslattal nem más a cél, mint hogy a vállalkozó vasúti társaságok saját hatáskörben, saját döntéseik mentén tudják lefolytatni energiabeszerzési eljárásaikat. Ez többek között azért is fontos, mert például a vasúti árufuvarozás egyik legmeghatározóbb költségtenyezője a vonatok továbbításához felhasznált energia költsége. Az összköltségen belül a vontatási energia aránya elérheti az akár 1/5 arányt is. Ráadásul a vasúti villamosenergia-felhasználás a legnagyobb felhasználóvá teszi az ágazatot a magyarországi villamosenergia piacon. A javaslat azért is kulcsfontosságú a vasúti szektor számára, mert a kiszámíthatóság és tervezhetőség az egyik legnagyobb versenyképességi előnye a szállítási módnak. Az árufuvarozó vasúti vállalatok így egyrészt eredményesebben tudnának egyeztetni megrendelőikkel a szállítási díjakról, másrészt növelni tudják az energia-, a fogyasztói, és a beszerzési tudatosságukat is.



VÁGTA kapcsolódás

ELKÉPESZTŐ SZÉLES SKÁLÁN MOZOG A VONTATÁSI VILLAMOS ENERGIA ÁRA EURÓPÁBAN

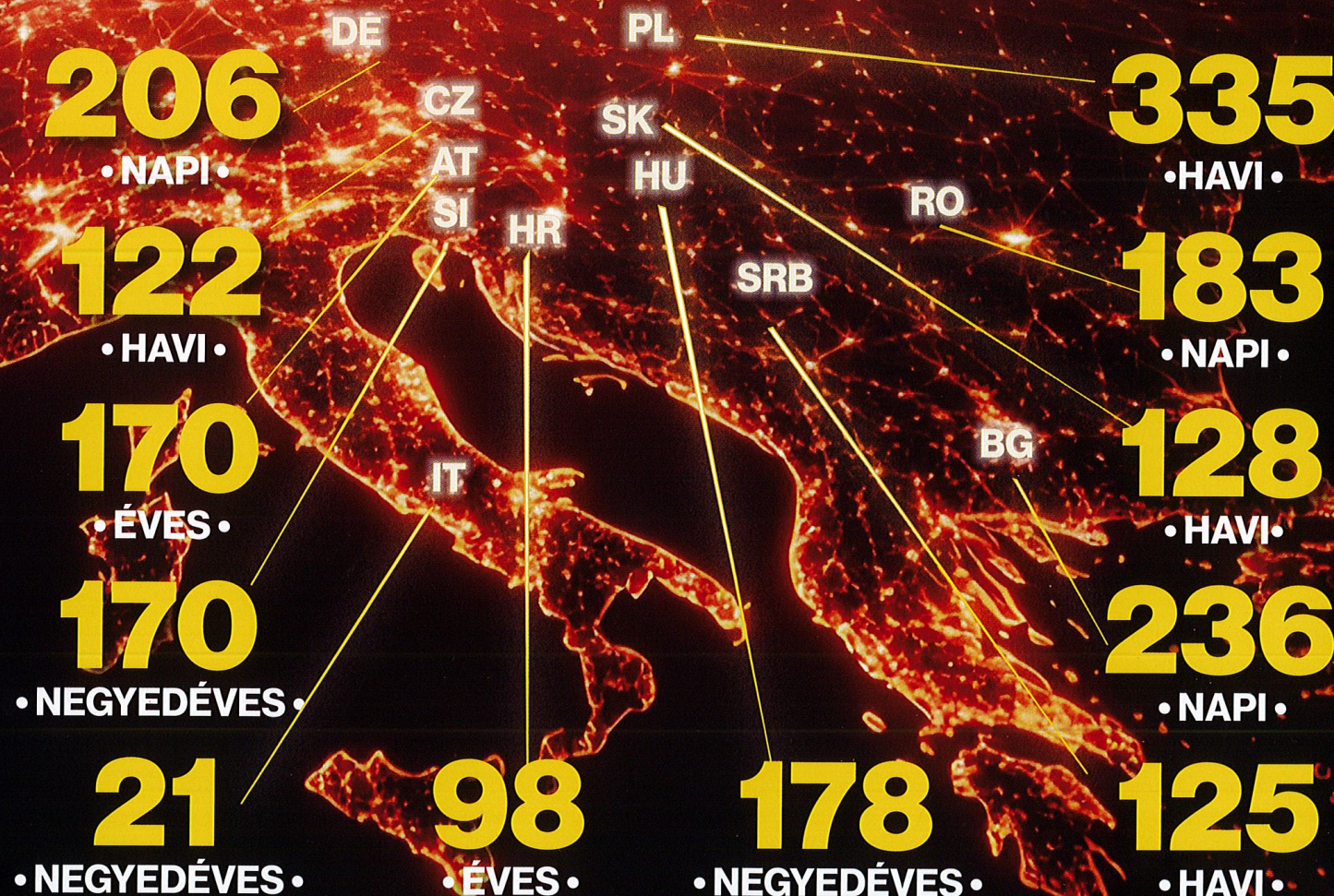
MENNYI AZ ANNYI?

Az energia jelentős költségrészt képviseli a vasúti fuvarozás összes költségének. Vannak európai országok, ahol a villamosenergia-piac liberalizálásra került és lehetőség van az önálló villamos energia beszerzésére (pl. Ausztria, Németország), többségében viszont csak a pályahálózat-működtetőn keresztül tudnak villamos energiát venni a vasúttársaságok (pl. Magyarország). Európa-szerte meglehetősen eltérő, hogy a milyen áron juthatnak a vasúti társaságok

vontatási villamos energiához, miképp az is változik, hogy napi, havi, negyedéves, vagy akár éves gyakorisággal frissülnek/változnak a díjak. A vasúti fuvarozás versenyképességének tehát fontos eleme a villamos energia beszerzés formája és árszintje, amely akár a forgalmak adott útirányokon való átertelését is befolyásolhatja. Körképet mutatunk a környező országok 2025. I. negyedévi vontatási villamos energia áraitól.

[euro/MWh]

•DÍJFRISSÍTÉS GYAKORISÁGA•



Adatok forrása: Rail Cargo Group

