

Farkas József, a ZÁHONY-PORT Zrt. vezérigazgatója

## Cél a határforgalom versenyképességének növelése



**A ZÁHONY-PORT Zrt. a MÁV Zrt. egyik leányvállalata, amelyet a záhonyi körzetben, a nyomtáváltás miatt jelentkező átrakási feladatok végrehajtására hoztak létre. A cég a térség legnagyobb munkaadója, munkájának minősége jelentős hatással bír a teljes magyar vasúti árufuvarozási piacra. 2011-ben a társaság 2,6 millió tonna árut kezelt, közel 3 milliárd forint árbevételt realizálva, a cég történetében először nyereségesen működve.**

– *Mióta dolgozik Záhonyban?*

– Az egyetem befejezése, 1986 óta. Ez idő alatt végig vasutas voltam, hol a MÁV, hol a ZÁHONY-PORT, hol a Rail Cargo Hungaria színeiben. Utóbbi cégnél közel 1,5 évig a csapi kirendeltséget vezettem, onnan hívtak vissza a ZÁHONY-PORT élére – ahol már dolgoztam korábban. A felkérést elfogadva 2011. március elsejétől töltöm be a vezérigazgatói posztot.

– *Mikor és milyen megfontolások mentén alapította a MÁV a ZÁHONY-PORT-ot?*

– A cég előtársasága 2006-ban alakult meg, de a tényleges gazdálkodási tevékenységét 2007 júliusától kezdte meg. A MÁV Pályavasúti Területi Központ Gépesített Rakodási

Főnökségéből alakult meg a cég – jogutódlással, ám csak minimális apporttal; az eszközök jelentős részét máig a MÁV-tól béreljük. A cél a profiltisztítás és a Vasúti törvény előírásainak való megfelelés volt. A cég ugyan átvett minden rakodási tevékenységet a MÁV-tól, azonban a tengelyátszerelés maradt pályavasúti alapszolgáltatás, amelynek árai a Hálózati Üzletszabályzatban rögzítettek. Mi szabadon határozhatjuk meg az árainkat. A kiszervezés ellenére máig ezer szállal kötődünk a MÁV Pályavasúti Üzemeltetés Szervezetéhez, hiszen mindkét szervezetnek alapvető szerepe van a határatmenet versenyképességének fenntartásában, fokozásában.

– *Mennyire konkurenciája a MÁV által végzett tengelyátszerelés az átrakásnak?*

– Alapvetően átrakással továbbítják az árut, mivel a tengelyátszerelés csupán kényszermegoldás, hiszen drága és „macerás”. Az átszerelt kocsik továbbítására speciális előírások vonatkoznak, felárat szednek érte, ráadásul védőkocsikat is kell a vonatba sorozni. Ezt a módszert általában csak akkor választják a fuvaroztatók, ha az áru átrakása olyan speciális technikát igényelne, ami nem áll rendelkezésre, vagy az áru olyan tulajdonsággal rendelkezik, hogy gazdaságosan nem átrakható.

– *Hogy néz ki Záhony térségében az átrakási tevékenység?*

– Az átrakási tevékenység 1946 áprilisa óta folyik a MÁV keretein belül a záhonyi térségben. A körzet jelenlegi topográfiája és infrastruktúrája az 1970-es évek végére alakult ki – ez egyúttal azt is jelenti, hogy a jelenleg használt eszközök egy része szintén ezekből az évekből származik. A rendszerváltás után visszaesett a körzet áruforgalma, ennek következtében a nem használt létesítmények (Záhony állomási kocsz- és szénecsúszda, Fényeslitke Északi rendező, Záhony széles nyomtávú pályaudvar) működtetését felhagyták, bezárták. Egyes árunemek, mint például a pakura átrakása igény híján teljesen megszűnt. Így ma az áruk átrakása Eperjeske-átrakó, Záhony, Tuzsér és Komoró térségére koncentráldódik.

– *A záhonyi széles nyomtávú hálózatot 2011-ben felújították. Hasonló fejlesztések az átrakási pontokon is voltak?*

– A rakodástechnika első nagyobb fejlesztése 1999-ben PHARE forrásból az eperjeskei gravitációs technikájú ömlesztett áru átrakó felújítását célozta több milliárd forintból. Ez az igények kielégítésére most is alkalmas, noha a géppark életkora közelíti a 12 évet. Pályázati pénzekhez az idei évig nem volt lehetőségünk hozzájutni a veszteséges működés miatt, amit megsínyltek az eszközök. Sok olyan gépet és berendezést üzemeltetünk, amelyekhez nehéz alkatrészt szerezni, a problémákat a műszaki szakembereink saját technikai fejlesztésekkel tudják kiküszöbölni. Ilyen saját műszaki fejlesztés eredménye például, hogy a speciális ércszállító kocsikat 4 perc alatt tudjuk megrakni. Bár a cég tőkeszegény ahhoz, hogy önerőből meghatározó technológiai fejlesztéseket hajtson végre, ennek ellenére igyekszünk megőrizni a piaci pozícióinkat, kiszolgálni fuvaroztató partnereinket, elősegítve az áruforgalom növelését.



– *Miért volt veszteséges a cég?*

– Ez több okra vezethető vissza, ezek egyike a forgalom jelentős visszaesése: 2008-ban közel 1 millió tonnával több árut kezelt az átrakókörzet, mint 2011-ben. A MÁV a céget több százmilliós tagi kölcsönrel segítette ki, amelynek törlesztését 2011-ben megkezdhették, 2013-ban – reméljük – be is fejezzük, hála a hatékonyságnövelő intézkedéseknek, amelyek révén a 2010-es 38 millió forintos veszteségből 2011-ben 186 milliós nyereség lett. Ezért a dolgozóknak is áldozatot kellett hozni; a fizetéseket az alapítás óta nem emelték, de a bérkompenzációt már végrehajtottuk. A létszám-racionalizálásokat követően ma 414-en dolgoznak nálunk – ám ezt már nem szeretnénk tovább csökkenteni, ennyi dolgozó kell a jelenlegi és a reményeink szerint növekvő áruforgalmat kezelni.

– *Most, hogy pályázhatnak uniós pénzekre, milyen fejlesztéseket szeretnének végrehajtani?*

– A GOP-ból 58 millió forintos vissza nem térítendő támogatást nyertünk el a géppark megújítására, így az önerővel együtt 116 millió forint értékben hajtottuk végre beruházást. Ennek keretében tervezzük beszerezni 7 targoncát (az első már üzembe is állt), mobil forgó rakodógépet többféle adapterrel, valamint közúti mérleget. Ez utóbbi az intermodalitás és a hatékonyabb vagonkihasználás miatt szükséges, ugyanis a közeli felhasználók telephelyeit közúton szolgáljuk ki. A pályázati forrásokon kívül a ZÁHONY-PORT saját erőből is végez beruházásokat a hatékonyságnövelés érdekében. Egy új, a vasúti pályán is mozogni képes MTZ traktor mellett két vasúti mérleget is telepítettünk, ezzel is



hozzájárulva a kocsiforduló-idő csökkentéséhez. A műszaki fejlesztések mellett folyamatosan fejlesztjük informatikai rendszereinket. A jövőbeni cél egy több éves darurehabilitációs program megvalósítása az eszközök nagyjavítással egybekötött modernizálásával, valamint egy hasonló projekt lebonyolítása a gumikerekes eszközöknél.

– *Örökzöld téma, hogy a MÁV alaptevékenységbe nem feltétlenül tartozó feladatait kiszervezzék, privatizálják, vagy épp cégen belül oldják meg. Megérte önálló céget létrehozni az átrakásra?*

– 1994–1996-ban azt mondtuk, hogy Záhony egy zárt üzem két bejövő széles és két kimenő normál vágánnyal, a kettő között speciális vasúttechnikával, amelynek bejövő és kimenő produktuma egyaránt rakott tehervagon. Noha lett volna realitása az egész körzetet egy specializálódott vasút-vállalatként működtetni, végül nem ez az elképzelés valósult meg. A körzet „kétfejű” lett azzal, hogy a forgalmi tevékenységet a MÁV, az áru fuvarozási és kereskedelmi tevékenységet pedig a Rail Cargo Hungaria elődszervezetei végezték. Emiatt sokáig dilemma volt, hogy jó volt-e a tevékenységet tovább darabolni a ZÁHONY-PORT létrehozásával. Különösen a válság idején, a veszteséges években nem volt a vá-



lasz egyértelmű. Ma már úgy látni, hogy azzal, hogy a MÁV–RCH–ZÁHONY-PORT kompetenciái világosan elhatárolódtak ebben az egymásra épülő, összefüggő logisztikai láncban, megnyílt az út a hatékonyságnövelés és a folyamatok optimalizálása előtt, amely mindhárom cégnél eredményjavulással járt. Ma már mindenki csak azt csinálja, amihez a legjobban ért.

– *Mégis van vasútállalati engedélyük árutovábbításra is. Miért?*

– A vasútállalati engedélyünk kiváltását a MÁV-tól aporkként kapott 4 széles nyomtávú mozdony és 20 tartálykocsi üzemeltetése tette szükségessé. A mozdonyokat tavaly év végén eladtuk a MÁV-Trakciónak, a tartálykocsikat pedig felújítva bérebe adtuk. Nem terveztük és nem is tervezzük, hogy „hagyományos” áru fuvarozási vasútállalati tevékenységbe fogjunk.

– *Kik a ZÁHONY-PORT főbb ügyfelei?*

– A ZÁHONY-PORT forgalmának és bevételének jelentős része származik a Rail Cargo Hungariától, de az MMV-vel és a CER-rel is dolgozunk. Az RCH nagyon jó, megbízható partnere a ZÁHONY-PORT-nak, a cég menedzsmentje szíven viseli az orosz–ukrán irányú forgalmak fejlesztését. Példaértékű az az együttműködési megállapodás, amelyet a két cég egymással kötött. Ebben nem ígérünk kizárólagosságot egymásnak, vállaltuk, hogy a jó gazda gondosságával vigyázunk az áruját, hozzájárulunk a kocsiforduló-idő csök-





kentéséhez. Ők az osztrák vasérc ideterelésével segítették Záhonyt, ami 2011-ben 600 ezer tonna pluszt jelentett. Felkészültünk az új Tallins típusú elhúzható tetűjű vagonok kezelésére is, amellyel szóródásmentesen szállítható a vasérc, nem híz „felhőt” maga mögött a vonat. A volumenegyeztetés napi szintű a két cég között, ami segíti a tervezést.

– Az ukrán oldallal nincs is kapcsolatuk?  
– Csak közvetett. A vasúti piac az ukrán oldalon is gyorsan változik. Ez ott nem a magánvasutak, hanem a magán-tehervagonparkok létrejöttében szembeötlő. Egyre jobban odafigyelnek ők is, hogy mennyi a kirakodási idő, érzékenyen reagálnak, ha torlódás van, vagy sok a felesleges üres futás. Sajnos nagyon kevés a Csapot exportban rakottan elhagyó kocsit, a közel 4 millió tonna (60 ezer széles vagonnyi) importforgalomra alig egymillió tonna export jut.

– Mekkora a ZÁHONY-PORT részesedése az átrakási tevékenységből?

– A ZÁHONY-PORT 2011-ben 2,6 millió tonna import-árut rakott át a körzetbe érkezett 3,5 millió tonnából. Ez 10



százalékos részarány-növekedésnek felel meg 2008-hoz képest. Idén e tendencia nem romlott, bázis feletti eredményünk van.

– Ádáz harc dúl a ZÁHONY-PORT és a magánátrakók között?

– Való igaz, több hasonló profilú cég is működik a térségben, van, amelyikük 40 ezer négyzetméteres fedett raktározási kapacitással rendelkezik. Mi ezzel nem tudunk és nem is akarunk konkurálni. Kialakult egyféle természetes munkamegosztás: ők nem foglalkoznak ömlesztett áruval, és vélelmezzük, hogy nem szándékoznak ércátrakó csúszdát építeni. Aligha lenne gazdaságos, ha a 18 ezer tonnás napi kapacitású csúszdánk mellé valaki építene egy hasonlót. Egészségtelen versenybe nem szabad belemenni, mert abba belerokkanna az egész térség. Az árszintnek a határátmenet versenyképességét úgy kell szolgálnia, hogy az tartalmazza a fejlesztések fedezetét is – máskülönben nincs értelme az egésznek, lassan elhalnánk mindannyian. Úgy vélem, itt a körzetben nekünk nem versenytársaink, hanem partnereink vannak. Ők is így gondolhatják ezt, hiszen közösen megalapítottuk a Záhonyi Klaszter Egyesületet, amelyben a ZÁHONY-PORT mellett az RCH képviselője is elnökségi tisztséget tölt be. Mindenki tudja, mi a feladata, és egy irányba is hűzünk.

– Nem lehetett volna a nem ömlesztett forgalom egy részét is megőrizni?

– A rendszerváltás után túl gyorsan változtak meg az igények, a vasútnak nem volt pénze azt fejlesztésekkel követni. Valójában a magánátrakók a tárolást igénylő áruk kezelésével szívességet tettek a MÁV-nak, hiszen erre sosem volt a záhonyi átrakóköri berendezkedve. Például nem volt lehetőség hűtést igénylő áruk tárolására. Sok magánátrakó valójában a saját áruját kezeli. Összességében elmondható, hogy a könnyen kezelhető, fajlagosan jól fizető áruk kerültek át a magánokhoz, akik rugalmasabb szolgáltatásokat tudtak nyújtani. Nem volt nehéz dolog alacsonyabb árakat kínálniuk, hiszen a mi áraink nyilvános díjszabásban voltak meghirdetve, ami nem sok teret engedett az egyedi döntéseknek és a kedvezményezésnek.

– A ZÁHONY-PORT-nak nincs is fedett raktára?

– Van egy fedett közvámraktárunk, amelynek 7500 négyzetméteres kapacitása már a második éve 100 százalékos kihasználtságú. Még egy ekkorra szükség lenne, de annak megépítéséhez még ki kell termelnünk a forrásokat. Megjegyzem, a térség első közvámraktárát a MÁV hozta létre a MÁV Raktár Kft. megalapításával – ami később kalandos utat járt be a napjainkban is tartó felszámolásáig.

– Mennyire tudják „kezelni” a tehervonati közlekedés hektikusságát?

– A ZÁHONY-PORT egyfajta pufferszerepet is betölt, hiszen Ukrajna felől napi 1–5 vonat érkezik, miközben a normál oldalon elvárt az egyenletes továbbítás. A nyitott területeinken akár ezer vagon árut is tudunk tárolni – ebből négyszáz vagonnyit daru alatt. A csúszda alatti átrakóbunkekbe is befér több vonatnyi áru, de ez inkább csak a napi egyenlenségek kezelésére elegendő.

– Éjjel-nappal zajlik az átrakás?

– Az átrakási feladatoknak nyújtott nappali műszakkal meg tudunk felelni úgy, hogy miattunk nem áll kirakásra váró rakott kocsit. Ezzel a kapacitással, a jelenlegi munkaszervezéssel akár 5 millió tonnás forgalom is kezelhető. Ennek elérése azt hiszem, mindenki számára megnyugtató sikerlélményt jelentene!

Andó Gergely