

Farkas József, a Záhony-Port Zrt. vezérigazgatója

„Csak hozzák az árut, az átrakást megoldjuk!”



Az ukrán válság miatti nehézségekről, megoldásokról és a jövő bizakodó terveiről nyilatkozott lapunknak Farkas József, a Záhony-Port Zrt. vezérigazgatója.

– Milyen éve volt 2013-ban a cégnek (árbevétel, eredmény, tonna), és mik a remények 2014-re?

– Mindenekelőtt fontos és örömdetes, hogy a Záhony-Port 2011 óta eredményesen működik. Ez 2013-ra is igaz, amikor közel 100 millió forint eredménnyel tudtuk zárni az évet, úgy, hogy a korábbiakhoz képest jelentős fejlesztéseket sikerült végrehajtanunk. Ami a keleti irányból érkező vasúti import forgalmat illeti – mivel a Záhony-Port főként abban érdekelt –, egészen 2010-től kisebb-nagyobb eltéréssel mintegy 3,5 millió tonna körül mozog. Igazán nagy változások még az áruösszetételben sincsenek, továbbra is az ömlesztett áruforgalom a domináns. Idén már közel sem olyan rózsás a helyzet, viszont nem reménytelen. Az idei év a tavalyihoz képest jobban indult, viszont az ukrán krízis miatt az év második felében változások történtek. A kialakult helyzet ellenére úgy számoljuk, hogy 2014-ben egy pozitív, nullszaldós eredményt tudunk realizálni, úgy, hogy idén is sikerült pá-

lyazati források felhasználásával jelentős fejlesztéseket, eszközberuházásokat végrehajtanunk.

– Hogy hatnak ki az ukrán események a záhonyi forgalmakra, az ot-tani vasúti közlekedésre?

– Negatívan érintik a forgalmat. A hatás nem azonnal jelentkezett drasztikusan, viszont egy-két hónap eltéréssel már a vállalatunk is érzékelte. Az Oroszországból érkező áruforgalom nem túl jelentős; nagy részét a cseppfolyós gázokkal töltött tartálykocsik teszik ki, aminek a forgalmában nincs jelentősebb visszaesés. Az Ukrajnából érkező forgalom döntő részét az ömlesztett érc-, illetve acélbuga-forgalom tette ki. Sajnos, ennek nagy része éppen a donyiecki térségből érkezik. Az acélbuga-forgalom minimálisra esett vissza, amit az importőr ércforgalom növelésével próbál kompenzálni, ez azonban nem fedezi teljes mértékben a kiesést. Jelentős visszaesés tapasztalható továbbá a faküldemények importjában is, ami 2013-ban még az összes import forgalom 12 százalékát tette ki.

– A térség (egyik) legnagyobb munkáltatójaként mennyire látják hosszú távon is leköthetőnek a jelenlegi létszámot?

– A Záhony-Port 400 fővel dolgozik, ami ebben a térségben azt jelenti, hogy közel 400 család megélhetését biztosítjuk. Úgy gondolom, hogy ez a létszám az utóbbi években állandósult közel 2,5 millió tonna áru kezelését tudja biztosítani. Állami tulajdonú, nyílt hozzáférésű átrakó társaságként azonban fontos feladatunk a határ átjárhatóságának biztosítása is. Ezzel csak arra akarok utalni, hogy ez a létszám véleményünk szerint szükséges ahhoz, hogy az átjárhatóság biztosításához szükséges különböző átrakási területeket és technológiákat fenntartsuk, biztosítsuk. Amennyiben az áruforgalomban drasztikus visszaesés következne be, még mindig kell, hogy legyen egy mérlegelés, jóváhagyás a tulajdonos MÁV Zrt. részéről egyes technológiák beszüntetése, felszámolása előtt, ugyanis – mint tudjuk – ha valaminek a lehetőségét megszüntetjük, és az áruforgalom esetleg más útvonalat talál, akkor azt a technológia újraindítása, a lehetőség újbóli biztosítása esetén már nagyon nehéz visszaterelni.

– Az árufuvarozási folyosók között élénkülő verseny várható, illetve már ma is tapasztalható. Mennyire érzik versenyképesnek regionális összehasonlításban a záhonyi infrastruktúrát, beleértve a nem a cégük által kezeltet is?

– Úgy látom, hogy az átrakókörzetben tele vagyunk kihasználatlan lehetőségekkel, kapacitásokkal, és azon dolgozunk, hogy használják ki a rendelkezésre álló erőforrásainkat. Véleményem szerint infrastrukturális adottságokban, lehetőségekben semmivel nem vagyunk rosszabbak, mint bármelyik konkurens útvonal. Nyilván vannak olyan adottságok, amelyekben jobbak vagyunk, és vannak olyanok, amelyekben kevésbé jók, de összességében nincsenek igazán nagy különbségek. Két konkurens útvonallal kell számolnunk: egyrészt a szlovák útiránnyal, másrészt az ukrán helyzet miatt felértékelődhet a breszti útvonal is, amin keresztül Ukrajna kikerülhető. Ebből a szempontból jelenleg Szlovákia az igazán konkurens útvonal/átrakó, ahol kétségtelen, hogy az

utóbbi időben jelentős fejlesztéseket hajtottak végre. De ugyanez elmondható a záhonyi átrakóköorzetről is, ahol „zászlóshajóprojekt” keretében 32 milliárd forint körüli összeget fordított az állam infrastruktúrafejlesztésre, beleértve a vasúti pályák felújítását, közúti megközelíthetőség fejlesztését, ipari park kialakítását. A logisztikai társaságok sem ültek a babérokon, hanem kihasználva a pályázati lehetőségeket fejlesztették az eszközparkot, és növelték a fedett tárolási/átrakási kapacitásaikat. Persze ezzel nem azt akarom mondani, hogy nincs hova fejlődünk. Nyilván a berendezések és technológiák egy része elavult, de a vállalatunk is azon munkálkodik, hogy a lehetőségeket kihasználva ezeket fokozatosan és folyamatosan megújítsuk. Ha már Szlovákiát említettük, akkor azt kell megemlítenem, hogy egyvalamiben azért határozottan jobbak: előnyös, hosszú távú szerződések megkötésében, például az oroszokkal Dobrán. Amiben még jelentős fejlődési lehetőségeket látok, az az átrakókörzethez és a határtechnológiához kapcsolódó átutazási idők csökkentése az érintettek munkájának hatékonyabb összehangolásával, a szabályozások egyszerűsítésével, reformálásával.

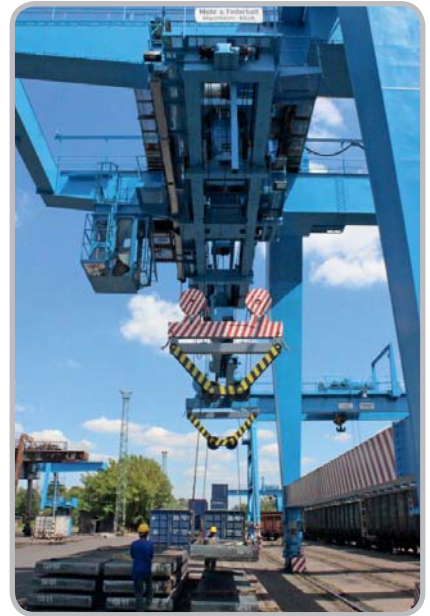
– *A Záhony-Port hagyományosan az ömlesztett áruk átrakására, illetve átféjtésre specializálódott, ebben nincs is (nagyon) konkurens. De mi a helyzet a rakodógépes, vagonból raktárba vagy közvetlenül normál vagonba átrakással? Ebben milyenek a piaci lehetőségeik?*

– A Záhony-Port valóban berendezkedett egyfajta árústruktúrára, annak hatékony átrakására, amelynek jelentős részét az ömlesztett tömegárúk adják. Sajnos, azonban azt kell tapasztalunk, hogy hiába áll rendelkezésre hatékony, gazdaságos, vasútbiztonsá-

gi szempontokat kielégítő, a vagonok állapotát megőrző átrakási technológia, ez nem mindig jelent egyértelmű megrendelést. Az átrakási technológiák széles skálájával rendelkezünk, elég kevés olyan árufeleség van, amelynek az átrakását ne tudnánk megoldani. Rendelkezünk fedett és nyitott tárolási kapacitással, közvámraktározási lehetőséggel, ezek kiszolgálásához új eszközökkel, gépekkel. Itt is csak azt tudom hangsúlyozni: csak hozzák az árut, az átrakást megoldjuk!

– *A záhonyi térség eddig és a jövőben is az EU-támogatások egyik haszonélvezője lehet. Milyen fejlesztések valósultak meg az elmúlt években és milyen terveik vannak a következő évekre?*

– Abban vélhetően mindenki egyetért, hogy fejleszteni folyamatosan szükséges. Mi ezt megfejljük még azzal, hogy különösen igaz ez akkor, amikor csökken az áruvolumen, mert ebben az esetben még vonzóbb lehetőségeket kell kínálnunk, másrészt meg jobban rá is érünk a fejlesztéseket véghezvinni, további terveket kigondolni. Az elmúlt és az idei év fejlesztéseinél egyaránt azokat a szempontokat tartottuk szem előtt, hogy egyrészt meg kell felelni a fokozódó műszaki, munkavédelmi, vasútbiztonsági követelményeknek, másrészt meg kell újítani az elavult technológiákat, az előregedett mobil rakodógép-parkot, harmadrészt pedig fel kell készülni a kormány „keleti nyitás” politikája kapcsán várható forgalombővülésre. Ezen irányelvek mentén telepítettünk például 1 vasúti mérleget, beszereztünk 9 rakodógépet (köztük nagyteljesítményű forgórakodókat), vagonok mozgatására alkalmas kételtű traktort, a MÁV-val közösen felújítottunk 3 darab bakdarut (köztük a konténerterminál kezelését, kiszolgálását is végző darut), saját forrásból pedig 4-et. A fejlesztések kapcsán meg kell említenem az informatikai fejlesztéseinket is, aminek kapcsán nemcsak napra-, de majdnem percre kész adatokkal rendelkezünk valamennyi tevékenységünkről. A jövőben is ezen az úton tervezünk tovább haladni, az említett irányelvek mentén. Folytatni kívánjuk a bakdaruk rehabilitációját és a határátmenet versenyképességének biztosítása érdekében egyéb fejlesztéseket, amire természetesen forrásunk lesz. Várjuk továbbá a pályázati lehetőségeket is, amelyek talán tovább segítik az eszközpark megújítását. Az utóbbi két évben 4 sikeres pályázatot is magunkénak mondhatunk, amelyek keretében foglalkoztunk a dolgo-



zóink egészségmegőrzésével, képeztük a dolgozóinkat, és eszközöket vásároltunk.

– *Kizárólagos MÁV-tulajdonú cégeként egyetlen fő megbízójuk van, a Rail Cargo Hungaria. Mennyire áll biztos lábakon ez az együttműködés: egymásra utaltság ez vagy kölcsönös előnyökön alapuló szimbiózis?*

– Természetesen folyamatos kapcsolatban vagyunk az RCH dolgozóival, hiszen a megrendelések több mint 95 százaléka tőlük érkezik. Az együttműködés biztos lábakon áll abból a szempontból, hogy az RCH forgalmában érkező áruvolumen a Záhony-Port kihagyásával nem lehet lekezelni, de itt azért véleményem szerint sokkal többről van szó, mint kölcsönös egymásra utaltságról; inkább nevezném stratégiai jellegűnek az együttműködésünket. Ertem ez alatt például azt is, hogy a fejlesztési irányok meghatározásakor az RCH áruforgalmi előrejelzéseit is egyeztetjük.

– *A Záhony-Port forgalmában korábban domináltak a dunaiúvárosi Dunaferr-forgalmak. Mennyire van kiszolgáltatva a cég az ukrán tulajdonú vasműnek?*

– Mint azt korábban is említettem, a forgalom jelentős részét adják a különböző ömlesztett ércek. Ez két cég között oszlik meg, de a nagyobbik rész valóban a Dunaferr forgalmában bonyolódik. Ilyen módon a kiszolgáltatottság fennáll. Természetesen – mint minden partnerünkkel – a Dunaferrrel is igyekszünk jó kapcsolatot ápolni, rugalmasan alkalmazkodni az optimális kiszolgáláshoz és a megrendeléseik pontos teljesítésével biztosítani a jó együttműködést.

