

## ZÁHONY KÖRZETÉBEN KÉT KONTÉNERTERMINÁL KAPCSOLÓDIK BE A KELET- NYUGATI FORGALOMBA

Záhonyról a vasérc hamarabb jut az ember eszébe, mint a konténer, de ez már nem sokáig lesz így: két üzleti csoport is jelentős terminálfejlesztésekbe fogott a térségben, a poszt-szovjet régió mellett Kínára, sőt Japánra is fókuszálva. Az előzetes érdeklődés és a forgalom aktuális felfutása egyaránt optimizmusra adhat okot. Fényeslitkén 2022 II. negyed-étől már egy új terminál is várja a konténereket. Gubik Lászlóval, a ZÁHONY-PORT vezérigazgatójával, Csomós Norberttel, a MÁV-REC ügyvezető igazgatójával és Tálósi Jánossal, az East-West Intermodális Logisztikai Szolgáltató vezérigazgatójával beszélgettünk.

– *Mi teszi alkalmassá Záhonyt arra, hogy regionális jelentősé-  
gű átrakóhely legyen a kelet-nyugati intermodális forgalomban?*

Gubik László (G. L.): – Az elmúlt években Záhony térségében komplex fejlesztések történtek, amelyek érintették a vasúti infrastruktúrát is. A jövőre vonatkozó stratégiánknak két prioritása van: az egyik az ömlesztett áruk átrakása, a másik az intermodális logisztika fejlesztése – mindkettő a két szomszédos vasúthálózat közötti nyomtávkülönbség miatti átrakási feladatra épül. Eperjeskén a darus átrakónk valójában egy kis konténerterminál, amelynek kapacitását és funkcióit szeretnénk bővíteni. Már 2007-ben megjelent az első kínai vonat Záhonyban, amit egy nagyon hosszú, 10 éves szünet követett. 2017-ben a Rail Cargo Operatorral közösen volt egy újabb pilot vonatunk, aztán újabb szünet. 2019-ben 4 vonat érkezett, tavaly azonban már 34, és idén már 3,5 hónap alatt összejött ennek a fele. Progresszív a növekedés, és a megkeresések alapján a forgalom további gyors felfutásával számolunk. Mutatkozik igény konténeres szállításra kohászati üzemek alapanyag-ellátásával kapcsolatosan is, így ezen a területen mindenféleképpen a fejlesztés irányába kell mennünk.

– *Szükségszerű ehhez jelentős beruházás?*

G. L.: – Fontos célunk a munkaerő-felhasználás hatékonyságának növelése. Már nem igazán akarnak a fiatal emberek olyan nehéz fizikai munkát végezni, ami a térségben az átrakás során jellemző. Ki kell váltanunk ezeket a nehéz feladatokat és jobb munkakörülményeket biztosítani a kollégáknak, ahol kevesebb munkaerővel hatékonyabb áruátrakás lenne megvalósítható. E program súlyponti része a logisztikai fejlesztés, de vasúti infrastrukturális beruházásokra is szükség van, tehát pályaépítéssel és -átépítéssel is számolunk. Ezeket a fejlesztéseket folyamatos működés közben szeretnénk megvalósítani, a jelenlegi átrakási feladatok teljes körű elvégzése mellett.

– *Fényeslitkén az East-West kezdett terminálépítésbe. Ekkora az igény?*

Tálósi János (T. J.): – Akik ismernek, tudják, hogy optimista alkat vagyok, de az olyan mértékű érdeklődés, amely a TransRussia szakvásáron megnyilvánult az irányunkban, az messze túlmutatott minden általam korábban vélelmezett igényen. Moszkvában egy kazah cégcsoporttal stratégiai megállapodást is kötöttünk, és előkészítés alatt van egy másik kazah együttműködés. Mindkét partnernek vannak saját termináljai, amelyeket azonos technológiával működtetve a forgalom növelhető és gyorsítható. A vegyipari alapanyagok export- és importforgalmában is jelentős az érdeklődés. A terminál veszélyesüzem-engedéllyel is rendelkezni fog, ATEX-es és ADR-es darui lesznek. Az orosz állammal (RZD) és a piac meghatározó szereplőivel folytatott tárgyalásokon is előrelépés történt, így rövid időn belül újabb szerződésekről számolhat be társaságunk.

– *Mikor fogadhatják az első konténereket?*

T. J.: – A fényeslitkei beruházás rendkívül jól halad, decemberben fizikálisan készen leszünk, és azt követően még egy negyedév, hogy a technológiai rendszerek, a daruk és a kollégáink készen álljanak a nyitásra. A vasúti infrastruktúrát is fejlesztjük. A MÁV hálózatán a terminál kiszolgálása érdekében csaknem 3 milliárd forintnyi beruházást hajtunk végre, amit ingyenesen átadunk majd a MÁV-nak üzemeltetésre. Magyarország a terminállal visszakerül az eurázsiai logisztikai térképre, és annak egyik meghatározó pontja lesz. Független terminálszolgáltatóként keressük a kapcsolatot minden logisztikai operátorral, vasúttársasággal, és nem véletlen, hogy a kazah-kínai határon is megpróbálunk a terminálokban akár tulajdonrészrel is meghatározó pozíciót szerezni.





– *Miért fontos a záhonyi térség a MÁV-REC-nek?*

Csomós Norbert (Cs. N.): – A kínai–magyar együttműködésben megvalósuló CELIZ projekt célja a záhonyi térség fejlesztése a kínai érdekltségű áruforgalom kezelése céljából. Ennek magyarországi partnere a ZÁHONY-PORT és a MÁV-REC. A Kína és az Európai Unió közötti konténeres áruforgalom folyamatosan nő. Mi itt, Magyarországon ebből alig részesülünk. Erőforrásokat biztosítunk arra, hogy felmérjük a valós kínai igényt úgy a Magyarországra történő betelepülésre, mint a Kínából az Európai Unióba érkező áruknak a záhonyi átmeneten keresztüli közlekedtetésére. E cél elérésén Kínában 15 kolléga dolgozott az elmúlt egy évben, népszerűsítve ezeket a lehetőségeket.

– *Van komoly érdeklődés?*

Cs. N.: – Eddig közel 50 cég jelezte a magyarországi betelepülési szándékát, és 4 társaság már készen áll arra, hogy Magyarországra jöjjen tárgyalni. Egy kínai szárazföldi terminállal 2023-ig csaknem 1000 vonat Záhonyon át való közlekedtetésére írt alá megállapodást a konzorciumi partnerünk, a CECZ. Kínai segítséggel áttekintjük a jelenlegi záhonyi technológiát, és hónapokon belül elkészül egy fejlesztési koncepció egy korszerű terminál és átrakóközvet kialakítására. Felmerült lehetőségként az e-kereskedelemben való bekapcsolódás, Záhonyba is lehetne akár nagyobb raktárbázisokat létrehozni és európai uniós vásárlókat innen kiszolgálni – vasúti fuvarozással jelentősen rövidítve a rendeléstől az átvételig eltelt időt. Vizsgáljuk azt is, hogy milyen árufeleségeket lehetne a visszaúton szállítani, azokat esetleg Záhonyba gyűjtve, itt konténerekbe rakodva.

– *Van erre már területük?*

G. L.: – Nemzetközi logisztikai elosztóközponttá szeretnénk Záhonyt fejleszteni, a kelet-közép-európai és dél-európai piacok számára, aminek az alapja egy korszerű terminál. Az ömlesztett áruforgalomban meglévő konténeres potenciál és a kínai forgalmak mellett a tartálykonténerek mennyisége futhat fel. Mi ezeket akarjuk kezelni, és a ZÁHONY-PORT ehhez megfelelő területekkel és bővíthető kapacitásokkal rendelkezik. Nagyléptékű fejlesztésekre saját erőből nem vagyunk képesek, ahhoz állami segítségre vagy külső befektetők bevonására van szükség – netán ezek kombinációjára. Most komoly szándék látszik egy olyan programra, amelynek keretében fejlesztési forrásokhoz juthatunk egy komplex fejlesztési tervre, amelyen a CELIZ konzorcium dolgozik.

– *Az East-West is bővítene még?*

T. J.: – Mi is drasztikus kapacitásbővítéssel számolunk, már a konkrét mennyiségekről szóló tárgyalásoknál tartunk több partnerrel. Az igények rövid időn belül meghaladhatják a jelenlegi vasúti átocsátó-kapacitást, amelyet majd bővíteni kell. Óriási előny, hogy az East-West beruházási képessége hatalmas, a finanszírozás rendelkezésünkre áll ahhoz, hogy raktárakat építsünk, területet és infrastruktúrát fejlesszünk. Már előkészítés alatt van újabb 200 hektár bevonása. Az, hogy korszerű terminált

építünk, garanciát ad arra, hogy a globális logisztika figyelmét Magyarországra fordítsuk. Sokan viccelődtek, hogy Magyarországon már 3 ezer tanulmány készült, virtuális terminálokból is sok van, de mindenkit meglep, amikor látják azt, hogy végre van egy valós, fizikailag megfogható beruházó, akinek megvan a képessége, hogy a víziókat valóra váltsa. Ukrajna elemei érdeke, hogy komoly tranzitforgalma legyen, és hajlandó lehet jelentős díjkedvezménnyel támogatni a terminált, cserébe bizonyos infrastruktúra-fejlesztésekben való közreműködésért.

– *Oroszokat és kazahokat említett. Erre a két országra fókuszálnak?*

T. J.: – Nem kizárólag, sőt, megdöbbenően erős a japán érdeklődés a vasúti fuvarozásra kínai és orosz kikötőkön keresztül. Megéri nekik az időnyereség miatt, hogy hajóval átvigyük a tengeren az árut, és Ázsián keresztül vasúton Európába hozzák. Ebben nagy szerepük lesz a vasúti operátoroknak, mert mi csak a bejövő árut kezeljük, nagyon hatékonyan, független terminálszolgáltatóként. Különös módon mind a kínai, mind bizonyos orosz partnerek jelentősen korlátozták az információközlési lehetőségeinket, titoktartási megállapodásokkal. Ezek 2–3 hónapon belül kiderülnek, és akkor látni fogja mindenki, hogy olyan szereplők jelennek meg a piacon, akik topcégeknek számítanak, akik eldönthetik, hogy melyik áru hova és hogyan megy. A kínai forgalom tényleg Kínában dől el, ezért eredetileg kínai forgalommal nem is számoltam, mert nem voltak kapcsolataink, a terveinket a FÁK-országokra építettük. De ma már azt látom, hogy a világ nagyon ki fog nyílni számunkra rövid időn belül, mert számottevő a kínai érdeklődés az Új Selyemút legkorszerűbb és legnagyobb terminálja iránt. A terminál a világ élvonalába tartozó kínai technológiát is fog alkalmazni, a világon először szárazföldi terminálban, amelyet rövid időn belül bejelentünk.

– *A CELIZ konzorciumnál azért versenyképességi kockázatokat is azonosított?*

Cs. N.: – Azt látjuk, hogy Kína az Egy Övezet Egy Út programon keresztül dollármilliárdokat fordít a vasúti infrastruktúrafejlesztésbe annak érdekében, hogy az a tengeri és a légi szállításnak is alternatív, bejáratott, kapacitív útvonala legyen. Az a tapasztalat, hogy az ukrán fél jelenleg 24–48 órán belül tudja leközlekedtetni a vonatokat, ami megfelelő. Szlovákia felé azonban jelenleg nagyobb mennyiségű konténer közlekedtetnek, mint Záhonyon át. Szlovákiában olcsóbb a vasúti pályahasználat, ezért az operátorok arrafelé olcsóbban tudnak Ausztria és Csehország felé továbbmenni. Vannak tehát még felmerülő kérdések, feladatok. Ha a heti 1 helyett már napi 10 vonat érkezik, akkor joggal merül fel a kérdés, hogy a konténereket milyen kocsikra fogjuk átrakni. Helyi és országos szinten is együtt kell működni mindenkinek a siker érdekében.

NAVIGÁTORVILÁG

2021 06,05

Dékány Zsolt