



Vasutasok Szakszervezete Területi Képviselőlet Záhony

ZÁHONYI VASUTAS

XII. évfolyam, 02. szám

2022. augusztus 29

Selyemvasút helyett



Több mint öt éve, 2017. tavaszán átlépte az ukrán-magyar határt az első, Kínából Budapestre közlekedő tehervonat. Lassú növekedés után felgyorsulni látszott a forgalom, és tavaly novemberre megérkezett a 2021-es év századik kínai konténervonata. Jónak tűnt a folyamat, és idén tavaszra elkészült az East-West Gate (EWG) intermodális terminál is Fényeslitkén. Egy olyan konténerátrakó, mely akár 1 millió darab 20 lábás konténer is képes egy év alatt átrakni. Aztán kirobban az orosz-ukrán háború.

A selyemvasútnak (Kína-Budapest közötti konténerjárat) záhonyi átmenettel befellegzett, legalábbis addig, ameddig „ellátni” a jelenlegi helyzetben. Ami nagyon rossz Záhonyban, és az első háborús hetek azzal teltek, vajon milyen lesz a jövő, marad-e valami a múltból. Míg csak ki nem derült, mégsem kell az életnek megállnia: hatalmas mennyiségű gabonaféle vár elszállításra Ukrajnából, ami a bejáratott tengeri hajózással a háború miatt nem, vagy csak korlátozottan lehetséges. Maradt tehát lehetőségként a vasút, és természetesen Záhony (Eperjeske, Fényeslitke).

A sok áru sokkal több munkát is jelent portos átrakómunkásnak, cargós koordinátornak, kocsivizsgálónak, forgalmász kollégának egyaránt. A határmenti áruforgalomról hallhattak a rádióhallgatók érdekes, sokaknak új információkat a Záhonyban is jól ismert Kovács Imrétől. A Trend FM Rádióknak adott interjúban elhangzott, a Rail Cargo Group (RCG) igazgatósági tagja, a Rail Cargo Hungaria (RCH) Igazgatóságának elnöke szerint minden cég elindul a biztonság irányába, ezért a záhonyi alternatív útvonal meg fog maradni.

Mint elmondta, tavasszal napi egy vonat érkezett, mára kettő, és küldenek

Ukrajnába normál kocsikat is, melyekben az összforgalom harmada érkezik. Továbbá a gyengébbnek mutató Közép-európai gabonatermés miatt felszabaduló teherkocsikat is felhasználhatják. De szállítanak konténerben, magas oldalfalú nyitott kocsikban, vagy régi, húszlábás konténerekben, amit szintén ukrán oldalon raknak meg. „Tehát annyi eszközt lehet találni, hogy kis túlzással egy nagyobb fazékban is gabonát szállítunk.” – jelezte a szándékot Kovács Imre.





Vasutasok Szakszervezete Területi Képviselő Záhony

Megtudhatták a hallgatók, hogy gabonát Ukrajnából még soha nem hoztak be, de idén már körülbelül négyszázezer tonnát. Szerénynek tűnhet, pedig hatalmas mennyiség, ami sok csatornán, különböző technológiával történik. Az európai gabonaéhség miatt Magyarországnak ez nagy lehetőség. De a vasútnak és a záhonyi infrastruktúrának is, hiszen az acélipar „szerved”, kevesebb nyersanyag kell, mint akár fél, vagy egy éve.

Szerinte felesleges tízmilliárdokat költeni tárolókra, mert Záhony nem felhasználó, mielőbb tovább kell küldeni a beérkező árut. Amihez kellene a rég nem használt vágányok felújítása is, mert Záhonynak hatalmas múltja, tapasztalata van, és több száz kilométernyi normál és széles vágánya. Ami lehet, hogy most nem olyan állapotban van, de ennek a feljavításával kapacitásokat lehetne találni. Azért, hogy a több ezer kocsi, ami jön, vagy jönne, kezelni lehessen – erről tárgyalnak is a MÁV-val.

De tárgyalnak az ukrán vasúttal is, például a határtechnológia javításáról, az elektronikus fuvarlevelek bevezetéséről. Ami a tárgyalásokat illeti, vannak nehézségek: négy hónapig tartott megszervezni, hogy Kovács Imre augusztus 26-án Ukrajnába tárgyalhasson. Sajnos az ukrán-magyar barátság nem a legerősebb – mondta – ezért nagyon-nagyon nehéz egy ilyen találkozót létrehozni.

Fontos, hogy az ukrán gabona hetven százaléka Magyarországon marad, így Miskolcra, Debrecenbe egy héten kétszer is megfordulhatnak a kocsik. Viszont Olaszországba a kocsifordulási idő két hónap is lehet. Az a jó a logisztikai szállítónak, ha gyorsan pörögnek a kocsik. A gabona főleg ipari- vagy takarmánykukorica, ezért a továbblépéshez gyorsítani kell az állatorvosi vizsgálatot, hogy a beérkező vonatnak ne kelljen 12-24-48 órát állnia. De kell az ukrán vasutakkal való együttműködés, és a hatóságok együttműködése is. A MÁV-nak pedig fel kell készülnie, hogy több tolatócsapatban több embert tudjon alkalmazni, több mozdonya legyen, akiknek helyismerete van erre a környékre.



Rail Cargo Hungaria
Member of **ÖBB**

érdekes probléma, ellentmondás: előfordul, hogy a záhonyi régióban működő átrakókból ekkora nyomás mellett haza kell küldeni az embereket, mert nincs munka. Nem jön be az az áru, amit át akarnak rakni, a gabona meg ott áll a sorban. Az első háborús vasúti találkozón erről is tárgyalt Kovács Imre Körös Norbert CEO társaságában Ungváron, az ukrán vasút vezérigazgatójával.

Tény, mint mondta, hogy napi szinten négy-ötezer széles kocsi áll Kárpátalján, és száz-százötvenet tudnak feldolgozni. Verseny van az ukrán feladásokért, és van egy



Vasutasok Szakszervezete Területi Képviselő Záhony

„Ennek ellenére nem vagyunk rosszak!” – jelentette ki Kovács Imre – mert Ukrajnából sok határon ki lehet lépni. Lengyelország a fő „kijárat” politikailag, földrajzilag, de hatalmas



problémák, nagy torlódások vannak az infrastruktúra miatt, és Románia felé sem jobb a helyzet. Ágcsernyőn még nagyobb a gond, pedig az egy jó átrakó, jobb, mint Záhony. Mert Záhony körzetében régen húsz millió tonnát bonyolítottak, most három-négy milliót, ugyanazon a 84 négyzetkilométeren. De Ágcsernyő egy állomás, ahol négy-öt millió tonnát olcsón, gyorsan lehet bonyolítani, ám nem tudja a megnövekedett mennyiséget befogadni. Záhonynak megvan az előnye, hogy van egy nagy tér, amivel okosan lehet gazdálkodni.

Kovács Imre szerint az álmok helyett a realitás szintjén kell tervezni. Van egy határ, egy szűk keresztmetszet, ami lehetővé teszi, hogy naponta behozzanak négy-öt pár vonatot, amihez már „nagyon sokat kell mindenkinek dolgoznia”. Ez nem jelenti, hogy behoznak húszmillió tonnát, vagy a régi álmok szerint Kínából naponta tíz-tizenöt vonatot – lehetetlen. De a realitások talaján a forgalmakat meg lehet duplázni. Egy-két millió tonnára beállni, a Közép-európai térség, Olaszország és a német piac kiszolgálására technikai, üzleti realitás.

Mit is mondhatna a záhonyi vasutas, legyen úgy! Vagy azt, hogy selyemvasút helyett működjön hát az ukrán-magyar forgalom, mindenki megalégedésére. Ám ne feledjük, az interjúban is elhangzott sokkal több munkát sokkal jobban kéne majd értékelni Kelet Kapujában is!

Dolhai József



4625 Záhony Európa tér 5.
vasúti tel: 03/33-49, 03/33-48, mobil: 30-386-6083, 20-286-1440,
E-mail: zhtk@vsz.hu



Vasutasok Szakszervezete Területi Képviselő Záhony

HUMORSAROK

LOGISZTIKA

Egy szép napon a skorpió megkéri a teknőst, vigye át a folyón.

– Nem viszlek, mert megölsz – válaszolt a teknős.

– Nem öllek meg, mert akkor én is vízbe fulladok. Vigyél át!

De a teknős ismét visszautasította.

– Na, jó – vett nagy lélegzetet sértődötten a skorpió – akkor átmegyek a hídon...



GENETIKA

Nyuszika találkozik az erdőben az öszvérrrel:

– Szia! Én vagyok a nyuszi, te ki vagy?

– Én az öszvér vagyok. Anyám szamár, apám pedig ló.

Megy tovább a nyuszika, és találkozik a farkaskutyával, meg is kérdezi, hogy ő kicsoda.

– Én a farkaskutya vagyok. Apám farkas, anyám kutya volt.

Megy tovább a nyuszika, és hallja, hogy valami zümmög a feje fölött, oda is szól:

– Szia! Én vagyok a nyuszika, hát te ki vagy?

– Szia, nyuszika! Én vagyok a lódarázs!

A nyuszika elgondolkodik, meg megszólal:

– Na, menjél te a picsába...!

Balogh Attila