

# InnoWaggonok a KEFAG Zrt.-nél

## Régi-új szállítmányozási technológia

**A KEFAG Kiskunsági Erdészeti és Faipari Zrt.-nek és jogelődjeinek évtizedek óta legnagyobb és meghatározó kereskedelmi partnere az ausztriai székhelyű Papierholz Austria GmbH., az osztrák papírgyárak által létrehozott fabeszerzéssel foglalkozó vállalat.**

A papírgyártás technológiai folyamatában a lucfenyőhöz mintegy 20 százalékban erdei- és feketefenyőt is kell adni. A megfelelő minőségű alapanyagot már hosszú ideje folyamatosan társaságunk, Magyarországon legnagyobb termelési bázissal rendelkező és államilag is garantált stabil beszállító partnere biztosítja és szállítja az osztrák cég gyáraiba.

Az arányok és a feladat nagyságát érzékelteti, hogy ebből a választékból országosan 4-500 ezer ürméter kiszállításáról beszélünk, amiből fakereskedelmünk csúcsidejében társaságunk elérte az éves 250 ezer ürmétert. Sarangolt fenyő papírfából pedig jelenleg is több mint 100 ezer ürméter az éves feladás Ausztriába!

Természetesen ezek a kiszállított mennyiségek nemcsak a KEFAG Zrt. vagyonkezelési területéről származtak, jelentős mennyiségű vásárolt fát is tartalmaztak.

Kezdetben az erdészkerületekhez legközelebbi vasútállomásokról indultak a szállítmányok hagyományos vasúti vagonokban, ami a már említett mennyiségeket tekintve nem fizikálisan, mint inkább „szellemileg” volt megterhelő. Gondolok itt elsősorban a MÁV szigorú vagonkezelési előírásaira és egyéb szállítmányozási szabályzatára.

A zökkenésmentes kiszállítás és a szerződött mennyiség teljesítésének szavatolása érdekében 1994-ben a KEFAG Zrt. és a Papierholz Austria GmbH. közösen úgy döntött, hogy az egyre nagyobb mennyiségű fenyő papírfaszállításokat az egyedi feladások mellett megpróbálja összehangolni és ún. irányvonatok indításával kiszámíthatóbbá és gazdaságosabbá tenni.

A MÁV akkori vezetésével és illetékes kollégáival való többszöri személyes tárgyalás után így indultak el Bács-Kiskun megyéből az első irányvonatos szállítmányok. A próbák bebizonyították, hogy mindhárom félnek előnyös ez a szállítási forma. A feladó KEFAG Zrt. számára biztonságossá és tervezhetővé tette a vagonellátást, valamint segítette szállító-

parkjának koncentrált kihasználását. A vasút munkája tervezhetővé vált, mellyel jelentős költségeket tudott megtakarítani. Végül, de nem utolsósorban a vevő folyamatosan, egyszerre nagyobb mennyiségű alapanyagot kapott, valamint fuvarkedvezményt a saját költségviselési szakaszán.

Egy irányvonatban egyszerre 16–20 négytengelyes nyitott vasúti kocsi mozgott, előre rögzített menetrend alapján. A költséghatékonyság növelése miatt ívelt, ún. „púpos” rakodással történtek a feladások. Az így megrakott szerelvényeknél az egyik legnagyobb gondot a biztonságos munkavégzés feltételeinek kialakítása okozta, amelyre különféle megoldások, ötletek születtek, de ezek közül egy sem volt egyszerre



*Púpos rakodás, 2010.*

szabályos, biztonságos és hatékony. Kedvezőtlen időjárás (jég, fagy) esetén a rakodás komoly nehézségekbe ütközött. A másik folyamatos gondot a kötözőanyag, az ún. spanifer „népszerűsége, kelendősége” okozta. A kiskőrösi vasútállomáson előfordult, hogy mire a dolgozók a szerelvény végére értek a lekötözéssel, az első vagonokról már „eltűnt” a spanifer!

Minden gond ellenére a feladott irányvonatok száma évről évre nőtt és 2000-ben már 88-at indított a KEFAG Zrt. Ausztriába, azaz voltak olyan hetek, hogy három szerelvényt is.

Az így kialakított szállítás sajátossága, hogy gyűjtőállomásokon (területünkön ilyen Kiskunfélegyháza és Kiskunhalas) rendezik össze a környező feladóhelyeken megrakott vagonokat irányvonattá és onnan már egy szerelvényként, megbontás nélkül megy a szállítmány a célállomásig.

A MÁV-nál időközben végrehajtott átszervezések, leépítések, személycserék hatására azonban a folyamatos szállítás egyre nehezebbé vált és a helyzetet tovább rontotta a minden évben megemelt (szerintünk indokolatlanul magas) fuvardíj.

Magyarországon jelenleg az RCH (Rail Cargo Hungaria Zrt.) végzi a vasúti teherfuvarozás nagy részét, mely a MÁV Zrt.-ből kivált Rail Cargo Zrt. megvásárlásával jött létre 2009-ben, s a társaság tulajdonosa a Rail Cargo Austria AG.

A problémák enyhítésére vevőnk az általa bérelt vagonokkal próbálta életben tartani ezt a szállítási módot, ami sajnos minden erőfeszítés ellenére 2009-re mégis megszűnt.

Az utóbbi években többször felmerült a vevőnkkel történő tárgyalásainkon, hogy jó lenne újraéleszteni az irányvonatos



*Spaniferes irányvonat, 2010.*



Innofreight vagonok



Innofreight vagon megrakva

szállítás. Az elhatározás 2015-ben megvalósult, így újra elindultak a speciális szerelvények, melyek kialakítását komoly fejlesztőmunka előzte meg.

Az Európa-szerte újdonságnak számító InnoWaggon számos szabadalmi bejelentéssel védett, könnyűszerkezetű, univerzálisan alkalmazható 80 lábás konténerkocsi. A konténerek befogadóképessége 46,4 köbméter, a konténereket szállító kocsi legnagyobb terhelhetősége 54 tonna. A technológia a hagyományos árukezeléshez képest jelentősen rövidítheti a be- illetve kirakodási időt.

A Rail Cargo Group és az Innofreight Expeditions GmbH. az új vagon- és átrakodási megoldások közös kidolgozásával és megvalósításával a legkedvezőbb európai vasúti forgalom kialakítására törekszik. A saját fejlesztésű, speciális konténerek kialakítása lehetőséget teremtett számunkra az irányvonalat újraindítására.

Bízunk benne, hogy nem fognak megisméltődni azok a gondok a szállítványozó társaságnál, amelyek korábban

(2008-2009) gazdaságossági szempontból lehetetlenné tették az ilyen formájú rakodásokat.

Kezdeti tapasztalataink rakodási szempontból nagyon kedvezők a konténeres vagonokról. A rakomány nem nyúlik a kocsiszekrény fölé, ezáltal nem kell „púpozni” és lekötöni sem a vagonokat. Ez lényegesen lerövidíti a rakodási időt és kiküszöböli a szinte állandó vitákat a kocsiátvevőkkel, valamint megszünteti az utólagos igazítások szükségességét, így jelentős költség-megtakarítást eredményez.

Remélhetőleg a bevezetett rendszer ésszerűsítését és előnyeit a szállítványozó társaság (RCH) is értékeli és támogatja, mert hosszabb távon csakis ebben az esetben lesz jövője az új típusú irányvonalatos szállításoknak!

**Koczka Zoltán**

termelési vezérigazgató-helyettes, KEFAG Zrt.

**Mézes Lajos**

kereskedelmi irodavezető, KEFAG Zrt.

## Mini forwarder a Szilvássváradi Erdészethnél

2015. április 14-én az EGERERDŐ Zrt. Szilvássváradi Erdészete gépbemutatót tartott, ahol az ALSTOR 820-as kihordó kisgépek munka közben láthatóak az érdeklődők.

A rendezvényt közel 80-an látogatták meg, köztük egyéni vállalkozók, a Bükk Nemzeti Park munkatársai, a Mátra Erdészeti, Mezőgazdasági és Vadgazdálkodási Szakképző Iskola és Kollégium diákjai és az EGERERDŐ Zrt. munkatársai.

A Szilvássváradi Erdészet épülete előtti megnyitón Papp Gyula erdészvezető, és Antal József, az erdészet gondnoka köszöntötte az egybegyűlteket. Rövid tájékoztatásuk után gépjárművekkel indultak a látogatók a terepi bemutató helyszínére, ahol Schandl Béla, a gép hazai forgalmazója, a Timberwald Kft. vezetője mutatta be az erdészeti kihordót, mely már évek óta dolgozik a Pilisben. A rövid, de annál tartalmasabb ismertetője után a Szalajka-völgyben, a Villa Negra vendégház melletti erdőrészben munka közben is szemügyre vehették az ALSTOR-t a megjelent vendégek. A jobb szemléltetés érdekében olyan terepi adottságok-



Alstor 820 munka közben

kal rendelkező szálaló vágásos, középkorú erdőrészletet választottak ki az erdészet dolgozói, ahol a 8 x 8, azaz a nyolc kerék meghajtású kisgép hegyvidéki viszonyok között is megmutathatta kiváló terepjáró képességeit. A jól felszerelt (csörlővel, daruval, oldaltámasztókkal) ALSTOR magára halmozva a fát, a visszamaradó törzsek, növényzet és a talaj kímélésével, vonszolás nélkül, gumikeréken juttatja ki a faanyagot az erdőből a kívánt rakodóra.

A bemutató végén Schandl Béla ismertette a gép teljesítményét, tulajdonságait, majd közös beszélgetés alakult ki a használhatóságáról, továbbfejlesztéséről, beszerzésének finanszírozásáról.

A résztvevők megállapították, hogy az ALSTOR 820 a nevelővágások, szálaló vágások, szálalások kíméletes, természetközeli végrehajtásának gazdaságosan üzemeltethető vezérgépe, amely a fiatal, középkorú erdőkben, és a hegyvidéki viszonyok között is megállja a helyét.

**Bárdos Bence**

erdőművelési előadó,  
EGERERDŐ Zrt.