



MAGYAR SZOCIALISTA PÁRT

INFRASTRUKTÚRA ÉS
TERÜLETFEJLESZTÉSI
TAGOZAT

**KONTÉNERRAKODÁS
EPERJESKE DARUSÁTRAKÓN**

BUDAPEST, 2006 AUGUSZTUS 31.

BALOGH IMRE
A TAGOZAT ELNÖKE

TARTALOM

BEVEZETŐ

1. A konténerforgalom becsült növekedése Eperjeske darusátrakón
2. Technikai és technológiai adottságok.
3. Terminál és szolgáltatásai.
4. Fejlesztési igény és azok javasolt építés ütemezése.
5. Munkavédelem
6. Környezetvédelem
7. Tűzvédelem
8. Mellékletek

ZÁRSZÓ

BEVEZETŐ

A konténer forgalom jelentős hányada ma is koncentráltan a Záhonyi Átrakó Körzetben, ezen belül Eperjeske darus átrakó pályaudvaron keresztül valósul meg.

Az eredeti határforgalmi megállapodás értelmében a Magyarországra és rajta keresztül más országokba irányuló konténerszállítmányokat a záhonyi átrakó körzetben, Eperjeske darus átrakón rakják át. A FÁK országokba indított szállítmányokat az Ukrajna területén működő konténer átrakó helyeken rakják át, a széles nyomtávolságú vagonokba. A határforgalmi megállapodást, a felfutó elsősorban a FÁK. országokból, Kínából és Japánból jövő nagyszámú előre jelzett, - szerződésekkel azonban még nem dokumentált - konténer kezelésére tekintettel, célszerű újra egyeztetni, majd a határforgalmi megállapodást aktualizálni.

Az Eperjeske darus átrakó mindkét irányba, azaz ide - és vissza alapon képes, a meglévő technikai eszközeivel rakodást végezni. A FÁK országokba irányuló konténer szállítmányok nemcsak vasúton érkehetnek, hanem a speciális konténer daru közútról vasútra, illetve vasútról közútra is képes rakodást végezni. A mobil rakodó berendezések a kombinációs lehetőséget még tovább bővíthetik. A PHARE fejlesztési program keretében a darupályák a konténer tároló terek, a csapadékvíz elvezető rendszer, a térvilágítás és a térhangosítás berendezései felújításra kerültek, a belső közlekedési utakkal együtt.

A rakodódaru felújítására azonban, a PHARE. program keretében nem került sor.

Az eddig készült tanulmányok a 20' és 40' – es ('jel lábban mért méretet jelent), konténereket vette figyelembe, a 60' konténerek megjelenésével nem számol.

Az előre jelzett rakott 100.000 db - os éves forgalomművekedés az üres konténerek nagyobb számú visszajuttatását, illetve annak igényét is előrevetíti. Ez csak erősíti, az előzőekben már jelzett határforgalmi egyezmény kiegészítésének szükségességét, a kilépő konténerek Eperjeske átrakón széles nyomtávú vagonokba történő be – és átrakásának lehetőségével, valamint a kölcsönös szolgáltatások körének pontosításával. A többszörösére emelkedő konténer darabszám, elsősorban nem a tárolói kapacitás bővítését, hanem a napi átrakás - és elszállítás ütemezett megszervezését teszi a kezelés tekintetében az első helyre. Ez természetesen nem csak a széles vonat, hanem a normál vonat fogadói és vonat indítói kapacitás arányos meglétét eleve feltételezi, a vasúti kocsikkal és vontató járművekkel együtt.

1. A konténerforgalom várható növekedése Eperjeske darusátrakón

1.1. Korábbi évek adatai, prognosztizáció és becslés.

Az 1995-97 években készített összesítés, a kapacitáshoz mérten fokozatosan csökkenő, konténer forgalmat rögzíti.

Éves átlagban 8697 üres és 1651 rakott, összesen 10 348 konténer került tárolásra és átrakásra. Az üres - és rakott konténerek megoszlási aránya ebben az időben, 16/84% .

Az elkészült felújítási munkák után, az ezredfordulót követően, a várakozások ellenére, nem következett be a Magyarország felé irányuló konténerszállítás mennyiségi növekedése, sőt tovább csökkent az éves forgalom.

A konténerforgalom előrebecslésére készült MÁVTI. KFT. tanulmány, 2015 évre növekedést prognosztizál két tényezőre alapozva, nevezetesen:

- a konténeres szállítás újra elindul,
- az áruforgalomban bekövetkező szerkezeti változás a konténerben történő árukezelést részesíti előnybe.

Ennek kedvező hatását előrevetítve, a konténerforgalom megduplázódását vezeti le a tanulmány, mely a rakott – üres konténer megoszlásban 25 – 75 % arányt is prognosztizál. A 40' konténerek darabszám növekedését azonban, csak 5 % - ra becsülik.

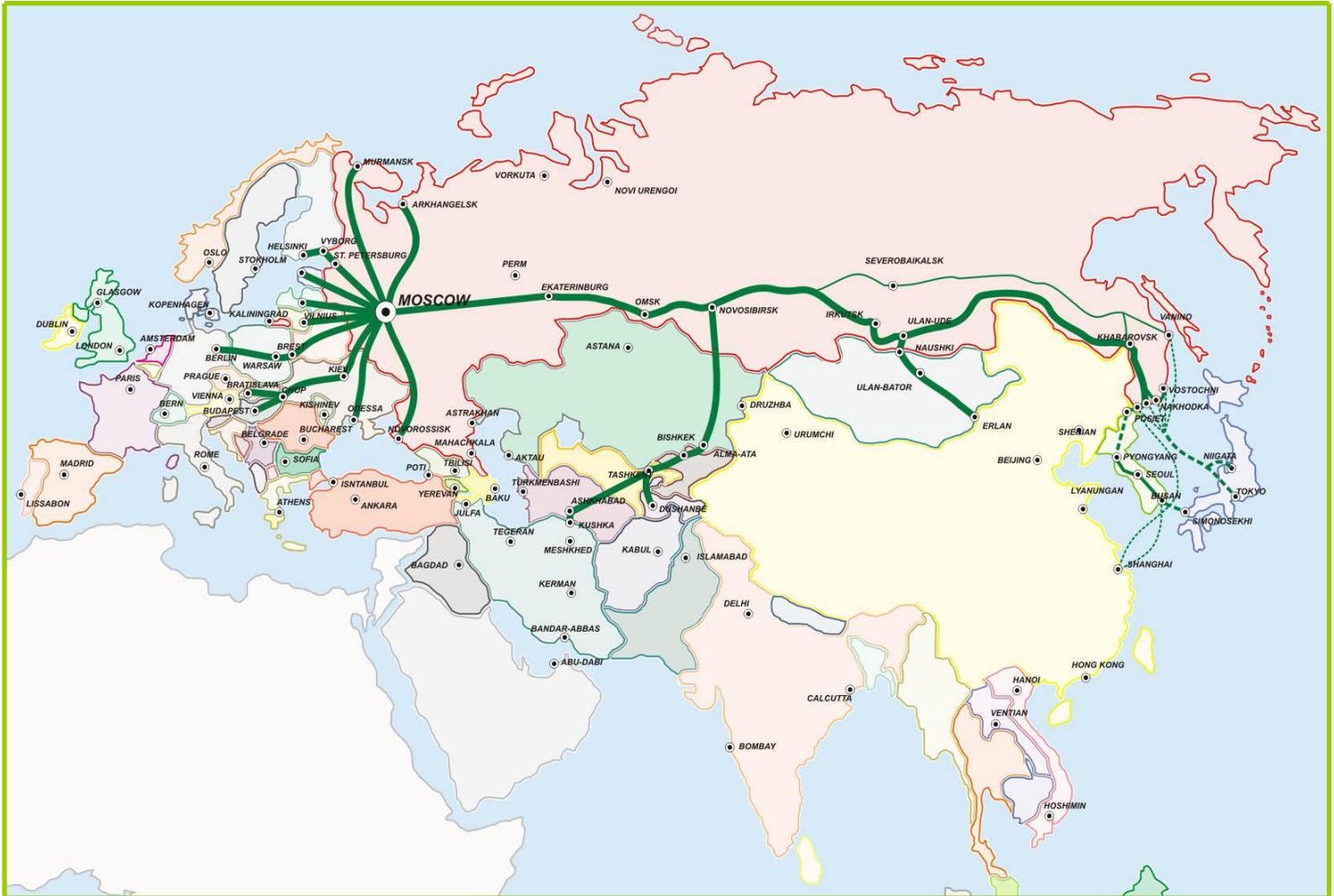
A felfutó konténerforgalmat a FÁK. országok, Ukrajna, Kína és Japán jóval nagyobb, évi 100 000 darabos növekedéssel jelzi előre. A 2005 és 2006 év rakodási tényadatai, a 2015 évre prognosztizált, valamint a 100 000 darabos többlet konténer előre jelzett mennyiségi adatokkal készítettünk táblázatot, számolva a 60' konténer megjelenésével is, (1. sz. melléklet).

A konténerek átlagos tartózkodási ideje a pályaudvaron rakottan 3 nap. Van azonban olyan konténer, mely megérkezése után már is átrakásra kerül és ezt követően azonnal elindul célállomása felé. Az üres konténereket a nehéz tér – burkolatos tároló tereken tárolják, többszintes elrendezéssel. Az üres konténerek átlagos tárolási ideje 8 nap. Az üres konténereket a hálózati igénylések és a diszpozíciók alapján, Eperjeske darus átrakó indítja.

A 2015 évre prognosztizált konténerforgalom, az Eperjeske széles rendező pályaudvar rekonstrukciója után különösebb fenn akadás nélkül lebonyolítható, még szállítási csúcs esetében is.

A 100 000 darabos növekmény, amennyiben ez mind Magyarországon és ezen belül Eperjeske széles rendező pályaudvaron keresztül érkezik és innen kerül a darus átrakóra, majd átrakás után továbbításra. Az egyéb áru folyamatos érkezését is figyelembe véve 6 – 7 széles vonat / nap növekményt eredményezhet.

A TRANSZ KONTÉNER szállítás, a továbbiakban TRK, a konténerek kezelése tekintetében, a jelenleg is alkalmazott gyakorlathoz képest, csak mennyiség változást jelent. A Nahodka – Moszkva – Helsinki transz- szibériai vasútvonalon az eljutási időt közbenső átrakás nélkül 16 napra tervezik. Moszkva ebben a vasúti közlekedési viszonylatban, a többi szállítási irányt is figyelembe véve kulcspozíciót tölt be, elosztó szerepét tekintve. Az Eperjeske darus átrakón végzett átrakással, a Nahodka – Budapest viszonylatban is tartható, a 16 napos eljutási idő. A tervezett konténer útvonalakat az 1. számú ábra mutatja



Ázsia – Európa konténerszállítási útvonalak

1. ábra

2. Technikai, technológiai adottságok

2. 1. Rakodó berendezések

2.1.1. Daruk

Eperjeske darus átrakodóban 4 darus nyaláb került megépítésre, nevezetesen:

Nyaláb	Daruk száma	Teherbírás tonna
„A”	6	5,0
„B”	6	12,5
„C”	2	63,5 / 12,5
	1	40,0
„D”	4	12,5

Ezek a daruk, 17,5 m fesztávolságú konzolos bakdaruk, a 2 db 63,5 tonnás daru kivételével.

Alapfelszereltségük, horogüzemű kialakítás mellett acélsodronyos emelőkötel. Az áru összetétel alakulása és változása az évtizedek során hozta magával, hogy speciális eszközök, - : rönkmarkolók emelőkengyelek, emelőgerendák, polipmarkolók, konténeremelő - bővítették a függesztő eszközöket. Ezek az eszközök a több rakodási célra való alkalmasságot jelentősen kiszélesítették. Ebben a vegyes üzemeltetési módú rakodásban azonban a „C” és „D” nyalábok,, eredendően konténerrakodásra lettek kialakítva, a két 63,5 tonnás és speciális GANZ típusú konténer rakodó daruval.

A speciális rakodó daru automata konténer megfogóval van felszerelve. A futómacska forgatóműves, a megemelt konténert így a darulábak között ki tudja tenni a tárolótérre, vagy kamionra, illetve azokról a vasúti kocsikba. A 63, 5 tonnás daruk állítható konténeremelő kerettel is fel vannak szerelve. Alkalmasak 60'- as konténerek átrakására is.

2.1.2 Mobil rakodó berendezések

A konténerek mozgatására, a daruk lerakóhelyétől a tárolótérre, vagy a tároló tértől, a daru emelőhelyéig mobil rakodó berendezések kerültek beszerzés-re. A gyakorlatban legjobban bevált, a BELOTTI típusú rakodógép. Ez a mobil rakodó berendezés alkalmas automata megfogójával, 20' és 40' konténer rakodására és mozgatására, valamint több szintű tárolás megvalósítására.

2. 1. 3. Rakodóvágányok

A darus átrakó mind a négy nyalábja, az Eperjeske széles rendező pályaudvar összekötő vágányán át, a darus cserélő vágánycsoportról van kiszolgálva. A széles rakodóvágányok a nyalábok hosszában végig vezetnek, mint csonka – vágányok, végükön vágányzáró földkúppal. Minden darusnyalábhöz egy széles nyomtávú rakodóvágány vezet.

A négy darusnyaláb normálnyomtávú kiszolgálása, az Eperjeske átrakó, több funkciós normál rendező pályaudvar cserélő – vonatindító vágánycsoportjáról történik. A normál rakodóvágányokból két – két vágány vezet a nyalábokhoz, melyek közrefogják a széles rakodóvágányt. A normál rakodóvágányok a széles rakodóvágányokkal párhuzamosan, megszakítás nélkül vezetnek, a nyalábok széles nyomtávú cserélő vágány csoport felé eső végeihez, ugyancsak mint csonka vágányok, vágányzáró földkúppal lezárva. Kivételt képez a „C” darus nyaláb, ahol a darupálya 100 méteres szakaszán, a 63,5/12,5 tonnás daruk alatt, a rekonstrukciót követően, a normál nyomtávú vágányok helyén, beton térburkolat készült.

2. 1. 4. Tároló területek.

A „C” darusnyaláb megépítése során, a „B” darus nyaláb felé eső oldalon, teljes hosszban, 7,5 m. szélességű bazalt beton térburkolat készült.

A konténerek tárolására igénybe vehető terület nagysága 3 240 m². A konténereket itt két sorban, kettős (két szintes) halmazolással lehet tárolni, a konténer rakodó daru szerkezeti kialakításából adódóan. Egy 20' konténer tárolásához szükséges alapterület 20,22 m², figyelembe véve az egymástól előírt 60 cm –es távolságtartást. A vonatkozó előírások értelmében egy rakat képzés alapterülete, 1000 m² méretűnél nagyobb nem lehet. Ezen az alapterületen a 20' konténerből, egy szinten 50 db, két szinten 100 db tárolható. A rakatok között, 7 m távolság kihagyásával, két 1 000 m²–es és egy 645 m² – es alapterületű tároló készült, illetve került kijelölésre. Ezen a három területen két szinten, összesen 264 db, 20' konténer tárolható.

A „D” darus nyaláb megépítésével, három 1 000 m² alapterületű rakathely került kialakításra, 10 m es rakatok közötti távolságtartással, az üres konténerek részére. Itt kétszintes tárolással 300 db üres konténer rakható le.

A „C” darus nyalábon a 40' konténer tárolására is alkalmas rakathelyek mellett, a normál nyomtávolságú vágányok visszabontásával külön tárolótér is ki – építésre került, a széles nyomtávolságú vágány mind két oldalán. A rakatokban egy sorban 7 db, két szinten 14 db, összesen 28 db konténer tárolható.

A konténerforgalom statisztikája nem rögzített eddig, 60' konténer átrakást, ami azonban nem jelenti azt, hogy ezért számításba se vegyük. A 60' rakott konténer átrakását a 63,5/ 12,5 tonnás daruk eltudják végezni. A tárolásukra alkalmas, a „C” nyaláb végén a 40' konténerek részére kialakított tárolótér, ahol a széles nyomtávú vágány mindkét oldalán, egy sorban egy szinten 4 db, összesen 8 db helyezhető el.

A jelenleg figyelembe vehető konténer tárolóterületek:

	20' db.	40' db.	60' db.	Mind összesen db.
„C” nyaláb	264	28	8	300
„D” nyaláb	300			300
Összesen:	564	28	8	600

Természetesen a „D” nyalábon a 300 db 20’ konténer helyett, max. 150 db 40’ konténer tárolható. A konténerforgalom tapasztalatai majd mutatják, a típusok közötti arányváltozást, mely alapján a vegyes tárolási lehetőség célszerűen kihasználható.

A darusátrakó szabad, konténer tároló helyek kialakításra alkalmas területekkel is rendelkezik. Amennyiben rakott, vagy üres, illetve mind két konténer tekintetében, fogadó – gyűjtő - elosztó funkcióra kell felkészülni, a „B”, „C” és „D” nyalábok mellett, további tárolóterületek alakíthatók ki, a konténer méretekhez igazodóan.

A B. daru pálya melletti teljes hosszban, a térvilágítási és hangosbmondó oszlopokat figyelembe véve és ott, 6 m széles közöket kihagyva, 11 rakathely alakítható ki. A rakathelyeken egyenként két szinten 20 db, 20’ konténer tárolható, összesen 220 db. Az üres konténereket, a B. darupálya 12,5 tonnás darui rakhatják ki –és be. A többi tárolótérrel, a mobil rakodógépek tölthetik fel ezt a tárolót.

A „C” darus nyaláb széles nyomtávú cserélő vágány csoportja felőli végén, 40’ üres konténer tárolótér alakítható ki, 6,5 m szélességű és 40 m hosszú területen. Itt kétsoros, egy sorban 3 db, akár négy szintes halmozódással, összesen 24 db konténer tárolható. A konténerek mobil rakodógéppel mozgathatók.

A „D” darus nyaláb és a Fedett Rakodópont közötti szabad területen teljes hosszban, 10 m szélességű tárolótér készíthető. A tárolótéren négy 1 000 m² és egy 140 m² alapterületű rakathely létesíthető, átlagosan 6 m széles rakat közökkel. A tárolón a konténerek, három sorban és két szinten rakathatók. Egy sorban 15 db konténer helyezhető el, a nagy rakathelyeken, míg a kis a - lapterületű tárolón egy sorban csak 2 db. A tárolható konténerek száma összesen, 372 db. A konténerek rakodási műveleteit a D. darupálya 12,5 tonnás darui végzik. A daruktól, a rakatokba - és onnan vissza, a mobil rakodógépek mozgatják a konténereket.

A mobil rakodógépek biztonságos közlekedéséhez legalább 12, 5 m széles közlekedő út építendő.

Prognosztizált tárolási kapacitás 2015 évre:

rakott		üres		összesen	
20'	40'	20'	40'	20'	40'
651	34	125	6	776	40

A fejlesztési lehetőségek maximális kihasználásával számba vehető tárolóterületek:

	20' db	40' db	60' db	Mind összesen db
„B” nyaláb, új	220	0	0	220
„C” nyaláb, meglévő	264	28	8	300
új		24		24
„D” nyaláb, meglévő	300	0	0	300
új	372	0	0	372
Összesen:	1156	52	8	1 216

Ez a darabszám bőven meghaladja a prognosztizált mennyiségeket, de alapul szolgálhat egy remélt nagyobb felfutás kezeléséhez.

A tároló területek kialakításánál, ezzel a tárolt, illetve tárolandó konténerek darabszámának megállapításánál, a jelenleg érvényes „Az országos közforgalmú vasutak pályatervezési szabályzata” ide vonatkozó előírása figyelembe lett véve, a konténerek között, a minden irányban 60 cm távolságtartást illetően. A nemzetközi gyakorlatban, a konténerek szorosan egymás mellé tároltak. Ez a tárolási mód, a rakodógépek szempontjából, különösebb kezelést, vagy megfogó eszközt nem igényel, azonban a tárolóterek befogadó kapacitásában 10 -12 % többlet kihasználhatóságot eredményezhetne.

2. 1. 5. Közlekedési utak.

A darus átrakó mind a négy nyalábja, belső üzemi úthálózattal, a körbejárhatóság biztosításával került megvalósításra. Az üzemi utak csatlakoznak két irányban, a térség közútjaihoz, (régi 4 – es számú út és annak Mándok felé vezető elágazásához).

A belső közlekedési utak, konténerszállító kamionokkal és a mobil rakodógépekkel is egyaránt járhatóak. A kamionnal történő konténer felfuvarozás, vagy elszállítás, a lehetőség ellenére nem terjedt el.

A fuvarozandó áruk kamionból konténerbe rakására Eperjeske darusátrakón példa nem volt. A közúton történő konténer szállítási forma is elterjedőben van. Éves adatok nem állnak rendelkezésre

A belső üzemi utak és azok közúti csatlakozó szakaszainak tervszerű karbantartásával, az állaguk megóvható, így a biztonságos közlekedés is fenntartható. A fejlesztés keretében megvalósításra kerülő konténertároló helyekhez, a „C” darupálya széles cserélő vágánycsoportja felőli végén, (üres 40' konténertároló), a térburkolat megépítésével együtt, a mobil rakodógép biztonságos közlekedtetése és a rakodási műveletekhez is ívkorrekcióra van szükség. Itt az út szabályozási sélessége, az új térburkolat mellett, 14, 5 m lehet. A „D” nyaláb és a Fedett Rakodóponk közötti területen megépíthető konténer tároló térhez, a darupályától mérten, 12,5 m széles közlekedő út megépítése is szükséges, a mobil rakodógép biztonságos üzemeltetéséhez.

2. 1. 6. Technikai és technológiai adottságok.

A konténerrakodáshoz a gépi eszközök rendelkezésre állnak és működőképesek is.

A folyamatos üzem fenntartásához, a tervszerű karbantartások megtartása mellett, ütemezett főjavítások végrehajtására elengedhetetlenül szükség van. Megkülönböztetetten vonatkozik ez, a 40 tonnás GANZ típusú konténer rakodó darura. A rakott konténerek átrakása erre a darura volt és van jelenleg is alapozva.

A Záhony Átrakó Körzet ma még működő és mértékadó rakodási kapacitásának összesítőjében, (2. számú melléklet), a 150 darabos napi kapacitás, 80 % - os kihasználtság mellett, a konténerrakodó daru. A két 63, 5/12,5 tonnás daru, a darupálya lerövidített hosszában rakodóképes. Amennyiben nehézrakomány átrakása nem történik, úgy rakott konténerek átrakására igénybe vehetők. A daruk egyedenkénti becsült rakodási teljesítménye 100 db konténer. A rakodási kapacitás ez által a rakodási sebesség további növelésére csak akkor van gyakorlatban is szükség, ha a napi rakott konténer átrakás csúcsigénye, jóval meghaladja, a 300 db nagyságrendet. A táblázatban a 63,5/12,5 tonnás daru becsült kapacitását ugyan szerepeltetjük zárójelben, de a teljesítményeket az összegezésben nem szerepeltetjük.

A darus átrakó megépítésétől fogva, az üzemeltetési követelmény rendszernek megfelelően kapta meg, az üzembe helyezési engedélyt, majd azok meghosszabbításait. A határforgalmi egyezmény aktualizálásával, az üres kilépő konténerek széles nyomtávú kocsiba rakásával, a rendelkezésre álló kapacitás az eddigieknél kedvezőbben lenne kihasználható. Üres konténerek csúcs felfutása esetében, az „A” és „B” nyalábok szabad kapacitása is figyelembe vehető és ki is használható.

A rakodástechnológia, az átrakásra felkínált áruféleségekhez igazodóan került meghatározásra, majd bevezetésére.

A konténerek széles nyomtávú kocsiból, normálnyomtávú kocsiba történő átrakása, a daruk emelő horgára applikált speciális megfogó segítségével történik. Automatikus speciális megfogóval, (spreader), csak a 40 tonnás konténer rakodó daru és a mobil rakodógépek rendelkeznek. Ezek a megfogók, a konténer

ner méretének megfelelően automatikusan, a darukezelő által állíthatók. A 63, 5/12,5 tonnás daruk esetében az emelőszerkezet méretre állítása kézi erővel történik, mely műveletet a kötöző munkás végez el.

Maga a rakodási művelet egyszerű, a széles nyomtávú kocsiból a normál nyomtávú kocsiba, mert a kirakandó illetve megrakandó vasúti kocsi párhuzamosan közvetlenül egymás mellé van beállítva. A megfogóval megfogott konténert a daru megemeli és átviszi a szemben lévő vasúti kocsira, (szemben rakodás). Ez időben is, a legrövidebb rakodási művelet. Előfordul azonban, hogy a két vasúti kocsi nem egymással szemben helyezkedik el. A daru a felemelt konténert, ebben az esetben a távolabb lévő kijelölt vasúti kocsihoz viszi és ott rakja le. Így jelentős mellékidővel is kalkulálni kell.

A tárolótérről történő rakodás esetében, a daruk a hatóterületükben lévő konténereket elérik és a kijelölt helyre egy fogással berakják. A hatóterületen kívül tárolt konténereket, a mobil rakodógépek viszik és rakják le daru közelbe. Onnan a daru a kijelölt helyre emeli a konténert, (átkarolás). A mobil rakodógépek természetesen végezhetnek tárolótérről vasúti kocsiba, vagy vasúti kocsiból tárolótérre történő rakodást. A mindenkor választott rakodási módot a célszerűség dönti el.

A kialakított rakodás technológia, a gyakorlatban bevált, ezen változtatni nem szükséges. A remélt felfutást figyelembe véve a 63, 5/12,5 tonnás darukat automata speciális megfogóval érdemes felszerelni.

A MÁV. ZRT. átrakási kapacitása mellett, az elmúlt 17 év alatt,

3. Terminál és szolgáltatásai

A konténerforgalom növekedésének előretartásával, a „C” és „D” darus nyálábok tervezése során felmerült, hogy az átrakás és átmeneti tárolás mellett, milyen igények kielégítésére kerüljön sor, már a rakodás megindulásakor.

A kiindulási adatok elsősorban, a várható napi konténer darabszámot jelölték meg azzal, hogy amennyiben a fuvaroztató partnerek a későbbiekben igényt tartanak helyszínen a konténerben érkezett áru kirakásra, átcsomagolásra, vagy becsomagolására, elosztó jellegű áru kiszolgálásra, gyűjtő rendszerű áru fuvarozással fogadott áruféleségek üres konténerbe rakására, úgy a szabad területeken azok megvalósíthatók, illetve kielégíthetők legyenek. Mindezek mellett, természetesen felmerült, a sérült konténerek javításának, az üres konténerek tisztításának, mosásának, a konténerek helyzetét és mozgását követő nyilvántartó rendszernek a megvalósíthatósága, mely a komplett terminál alapú működés tevékenységi körbe tartozó szolgáltatásokkal funkcionál. Mindezekből a konténer átrakás és tárolás feltételrendszere lett megvalósítva, kiegészülve egy számítógépes regisztrációs nyilvántartással.

Konténer terminál Eperjeske átrakón ez ideig azért nem épült, mert a konténer forgalom átmenő tranzit jellege, az átrakás elindítása óta nem változott. Nincs továbbra sem olyan áru a konténerekben, ami miatt azokat helyi kezelésbe kellene venni. A terminálként való működéshez, az előzőekben már felsoroltakból legalapvetőbb a kezelendő áru megjelenése és folyamatossága, mely a többi szol-

gáltatás kiépítését generálhatja. A szolgáltatások lehetséges megoldásait a továbbiakban részletezzük.

3. 1. Manipulációs csarnokok

A kezelendő áruk összetétele és a velük szemben támasztott minőségi követelmények maradéktalan betartása, betarthatósága végett zárt, konténer mozgatására alkalmas munkaterű csarnokokban a megkívánt műveletek elvégezhetők.

Ezek a csarnokok, a „D” darusnyaláb és a Fedett Rakodóponk közötti szabad területen megépíthető igény esetén. Az üres konténer tárolótér fejlesztésre megjelölt területe, a csarnok alapterületével, természetesen csökkenne.

További fejlesztési területként jelölhető meg maga a Fedett Rakodóponk. A műtrágyaféleségek átrakására épített és szakosított ponk kapacitás kihasználtsága a korábbi szállítási igényekhez mérten elenyésző. A terület más funkciókra történő hasznosításánál célszerű a konténer terminál megvalósításához kapcsolható meglévő létesítményeket is figyelembe venni. A csarnokok munkájának végeredménye, elosztott áru és üres konténer, vagy csomagolt áruval megrakott konténer. Mind a két változat minőségi előrelépést jelent, a hozzáadott értékű munkavégzés megjelenése tekintetében.

A magántőke befektetési kedve, ha nagyon nehezen is, Záhony és térsége felé orientálódik. Ez a tendencia változás, a kormány, ipari parkok létesítésében való konkrét közreműködésének első érdeklődést kiváltó eredménye.

3. 2. Konténer tisztítás

Az Eperjeske darusátrakóra érkező üres konténerek mechanikus kézi, vagy gépi (ipari porszívó) takarításra nincs felkészülve, takarítási igény hiányában.

A jelzett nagy darabszámú üres konténerforgalom növekedéssel párosulhat a takarítás szükségessége, főleg akkor, ha a helyi berakodás lehetősége megnyílik.

A konténerek helyben történő takarítása, a „D” darusnyaláb normálynymotávú cserélő vágánycsoportja felé eső részén kialakítható. A konténerekből kikerülő göngyöleg, egyéb anyagmaradványok, veszélyesnek minősülő hulladékok külön tárolótartályokba gyűjthetők, majd a lerakókba szállíthatók. Szemes, granulált, vagy porszerű anyagok takarítása az ipari porszívóval elvégezhető.

A „D” darusnyalábon jelenleg, a megjelölt helyen, ötvöző ércféleségek és vasérc markolós üzemi átrakása folyik, azokból a széles nyomtávú kocsikból, melyek nem fenék, vagy oldalürítésűek. Az átrakás során elhulló ércek, térburkolat hiányában, csak földdel szennyezetten takaríthatók össze. A konténer takarítási területét, térburkolattal szükséges kiépíteni. Célszerű a beton térburkolatú terület kialakításánál, az ércátrakó, a konténer takarító, valamint a konténer mosó hely, térburkolását együtt kezelni, a meglévő csapadékvíz és szennyvíz elvezető közművek, valamint az azokban vezetett vizeket kezelni tudó létesítmények figyelembe vételével.

3. 3. Konténer mosás

Az üres konténerek mosására, nagyobb volumenű igény korábban nem volt Eperjeske darusátrakó, bár ipari szennyvíztisztító létesítménnyel rendelkezik, a terminál kiépítés elmaradása miatt, erre a funkcióra külön nem lett felkészítve. Bizonyos áruféleségek esetében, vagy a konténeren keletkezett sérülések javítása előtt, a konténerek mosásra kerültek. A konténerek mosását nem helyben, hanem Debrecenben a Járműjavító Üzemben végezték, ahol a tisztítás és mosás minden feltétele rendelkezésre áll. A konténereket ebben az esetben el kell szállítani Debrecenbe.

A konténer terminál egyik lényeges szolgáltatása, hogy helyben tiszta konténer álljon rendelkezésre megrakásra minden tekintetben alkalmasan.

A „D” darusnyalábon, az előzőekben megjelölt helyen, 150 – 200 m hosszban, az egy széles és két normálnyomtávú vágány közei, összefüggő térburkolattá alakítható ki. A tálcákról a csapadékvíz, a mosó állásokból pedig a mosóvíz, üleptől keresztül, a szennyvíztisztítóba vezethető.

A mosó, hideg – melegvízes, vegyszeres mosásra is alkalmas mobil mosóberendezéssel felszerelve, a munka, - tűz, - és környezetvédelmi feltételek megteremtése, az alkalmazott technológia követelményeinek maradéktalan betartása mellett üzemeltethető.

3. 4. Konténer javítás

A sérült üres konténereken kisebb javításokat, újra megrakás, vagy az országhatáron át kiléptetés előtt, az Eperjeske Átrakó pályaudvar központi TMK műhelye végzett el eddig is és végezhet el ezután is.

Nagyobb sérülések, vagy nagyjavítások elvégzésére, a TMK műhely nincs felkészítve. A konténer terminál komplett szolgáltatást, csak javító műhellyel együtt képes nyújtani. Természetesen van mód nagy darabszám esetében a javítóba – zis kialakítására, a javaslatba hozott mosóállással szemben lévő területen.

A konténerek élettartamát tekintve, az a tapasztalat vonható le, hogy a javításra szorulókat inkább leselejtezik, majd helyettük újakat szereznek be.

Meglévő működő „B” típusú kocsijavító műhely van, Fényeslétkén, a Déli normál nyomtávú rakott kocsis rendező pályaudvaron. Ugyan itt, az Északi üres kocsis normál rendező pályaudvar megszüntetésre került az átrakási volumen kedvezőtlen alakulása miatt. Az üresen felfutó normál nyomtávú kocsik számának csökkenése, bár a dolgozó kocsipark egyre öregebb, maga után vonta a javítási igény visszaesését is. A kocsijavító műhely, nagy darabszámú nagyjavításra és selejtezésre, nem utolsó sorban, a konténer bontásra felszerszámozható.

3. 5. Konténer nyilvántartás

A konténer átrakás megkezdésétől, a rakott és üres konténerek, elkülönített tárolótereken kerültek tárolásra. Ez a jelenleg is alkalmazott tárolási mód.

A kezdeti időszakban, a konténerek folyamatos átrakása és továbbítása volt a meghatározó. Az átmeneti tárolási igény volt a jellemző a fuvaroztató partnerek részéről, rakott konténerek esetében a diszpozíció, vagy irányítási célállomás megadásáig. Az üres konténerek tárolására hosszabb ideig került sor, a fogadó készsége várakozás miatt. A tárolóterületek burkolatra felfestett határoló sávokkal is ki voltak jelölve, ezen belül a visszakereséshez külön azonosító jelek alkalmazására azonban nem volt szükség. Az üres konténerek számszerű növekedése és ezzel együtt járóan, a halmazolt, többszintes tárolás, nehézkesebbé tette a kiválasztást. Az üzemeltető dolgozta ki a helymeghatározás számára legjobban követhető módszerét és vezette is be a gyakorlatba.

A konténerforgalom várható és minden eddiginél nagyobb felfutása, a konténerek tároló hely szerinti, ezen belül a rakatok sor és szint megjelölésű számítás nyilvántartásának megoldását eleve igényli. A halmazolt tárolásnak van ki dolgozott modellje, Záhony Átrakó Körzetben, a Záhony Tengelyátszerelőben, a forgóvázak nyilvántartására.

A vasúti forgalomban kezelt rakott és üres konténerek napra kész, számítógépes nyilvántartásának megoldása sem várthat magára.

3. 6. Informatika

A Záhony Átrakóközvetben folyó tevékenység, a vasúti informatikai szolgáltató – sok széles körével támogatott, összetett üzleti kapcsolati rendszer. Ebből a kapcsolati rendszerből példaértékűen kiemelhető:

- Az informatikai szolgáltatások formái és időbelisége
 - határ közeli események, határ átlépés, vasutak közötti elszámolás,
 - szerepkörök
 - információ igények

- A jelenleg elérhető információk

- Ukrán vasút – MÁV ZRT vasúti áru előjelentés
- online kocsi követés
- kocsi leszámolás

- Új fejlesztések

- elektronikus vámkövetés

- online kocsi leszámolás
 - portál rendszerű egységes szolgáltatás hozzáférés
- Új szerű együttműködési modell
- fuvaroztató
 - szállítmányozó
 - MÁV CARGO ZRT
 - Vasút vállalatok
 - Záhony Térségi Logisztikai Vállalat
 - MÁV ZRT Pályavasút
 - ZALORASZ
- ZAIR Szolgáltatás MIX
- Záhony Átrakóközvetületi folyamatok
 - Konténer követés
- Záhony Logisztikai Klaszter
- Portál kiépítés

A konténerok nyilvántartása, követése, leszámolása a ZAIR szolgáltatás bővítéssel biztosítható.

3. 7. Egyebek

Az Eperjeske Darusátrakón üzemelő daruk nem csak konténer átrakásra, hanem vegyes összetételű daruzható áruk átrakására is egyaránt alkalmasak.

A köteget, csomagolt raklapon nehézárú, vagy nem szabványos méretű rakományok, melyek villás emelővel közvetlenül vasúti kocsiából ki, illetve vasúti kocsiába be nem rakható, a darusátrakó valamelyik nyalábján kerül átrakásra. A tárolásuk természetesen megoldható nagy teljesítményű villásemelővel való mozgatással, a daruktól a rakatig, vagy a rakatokból a daruig.

Az üres konténerok tárolótéren való mozgatásához, főleg 20' konténer esetében nem szükséges speciális mobil rakodógép. A több célú rakodásra is alkalmas, a mozgatáshoz elégséges teherbírással rendelkező villás emelőtargoncák alkalmazhatók.

4. Fejlesztési igények és azok javasolt kivitelezés ütemezése

4. 1. Megelevő eszközök

Eperjeske Darus átrakón, a rakott - és az üres konténerek kezeléséhez szükséges eszközszerrendszer jó technikai színvonalon adott.

Az üzemképesség napra kész biztosítása az elsődleges feladat. Mivel a daruk vegyes üzeműek, több műszakos munkarendben is működtethetők, a folyamatos munkavégzéshez elengedhetetlen az ütemezett karbantartási és javítási munkák elvégzése, főjavítással bezárólag. A főjavítási munkák keretében végezhető el csak, az üzemen kívül helyezett darumérlegek mechanikus és elektronikus berendezéseinek kiszerelemzése a darukból.

A GANZ típusú konténer rakodódaru főjavítását szükséges, a konténer felfutástól függetlenül is elvégezni, az üzemen tarthatóság végett.

4. 2. Fejlesztési igények

A konténer átrakás rakodógép szükséglete Eperjeske Darusátrakón biztosított.

A rakott konténerek mennyiségi növekedése azonban,- a tervezett karbantartások, nagyjavítások ütemezett megtartásának időigényessége, valamint a rendkívüli meghibásodások okozta rakodási idővesztések együttesen – a „C” darupálya rakodási kapacitásának megerősítését indokoltá teszi. A rakodási sebesség növelése mellett tehát, a mindenkor üzemképesség és teljesítmény garancia folyamatossága a mértékadó.

A „C” darupályára ezért javasolható, 1 db. GANZ típusú konténerdaru beszerzésének tervbevétele.

A konténerek kezelésének és zökkenőmentes forgalmának biztosításához, nem csak a rakodási kapacitás, hanem a napi 6 – 7 széles nyomtávon érkező konténer vonat fogadásának megoldása is szükséges. Ugyan ez vonatkozik a normál nyomtávú vasúti kocsik fogadására és rakodóvágányokra rendezésére. A széles nyomtávú vonatok fogadása, - a Záhonyban üzemelő széles nyomtávú rendező pályaudvar forgalom szüneteltetése miatt – Eperjeske Rendező pályaudvaron történik. Ez a rendező pályaudvar szerepel, a Záhony Átrakókörzetben tervezett rekonstrukciós és infrastruktúra fejlesztő Kormány Programban.

A Fényeslitke Északi és a Záhonyban működő normálnyomtávú rendezőpályaudvarok felszámolásával, hatalmas kapacitásvesztés következett be. Foglalkozni szükséges ezért, a még megmaradt normál nyomtávú üres kocsi rendező- és rakott vonatindító funkciókat is ellátó pályaudvarok korszerűsítésével is.

A konténer forgalom elengedhetetlen eszközeinek, - konténer szállító vasúti kocsi és villamos vontató jármű – beszerzése, nem odázható tovább. A meglévő kapacitásokban ez a legnagyobb gyengeség. A jelenlegi körülmények között is jelentkező kocsi - és villamos mozdonyhiány, a versenyképességet, de a versenyben való eredményes részvétel esélyét szinte kilátástalanná teszi.

A konténer terminál megvalósításához, az előre jelzett, de szerződésekkel még nem rögzített konténer szállítási igény maradéktalan és komplex kiszolgálást szemelőtt tartva, szolgáltatást nyújtó, vagy bővítő létesítményeket és eszközöket meg kell építeni, illetve be kell szerezni.

A teljesség igénye nélkül javasolható azonban, az alábbi létesítmény jegyzék, becsült előirányzatokkal, a SZWOT elemzés, (4. számú melléklet) figyelem – be vételével

	Megnevezés	Létesítmény	Mennyiség	Előirányzat m.Ft.
1.	Vasúti pálya	Eperjeske Átrakó széles cserélő és rakodóvágányok		
		vágány kilométer	11	1 650
		kitérő csoport	15	1 125
		Eperjeske Átrakó normálcserélő és vonatindító pályaudvar.		
		vágány kilométer	15	1 500
		kitérő csoport	19	1 235
2.	Rakodógépek	Eperjeske „C” Darusátrakó, GANZ. típusú konténer rakodó daru	1 db	200
3.	Tároló terek	Eperjeske Darusátrakó		
		„B” nyaláb	2540 m²	22
		„C” nyaláb	250 m²	2
		„D” nyaláb	4300 m²	37
4.	Konténer terminál	Eperjeske Darusátrakó		
		Manipulációs csarnok	2 db	250
		Konténer takarító	1 db	30
		Konténer mosó	1 db	45
		Konténer javító	1 db	155
		Konténer nyilvántartás		10
		Informatika		100
5.	Tervezés Engedélyezési terv szintig			250
6.	Lebonyolítás	Fővállalkozásban		313
Összesen:				6 824

4. 3. Javasolt kivitelezés ütemezés

A konténerforgalom fokozatos felfutását feltételezve, a tárolóterek és a közlekedő út kivitelezése az elsődleges.

A rakodási kapacitás növelése a „C” daru pályán, a konténer rakodó daru be - szerzésével biztosítható.

A terminál teljes szolgáltatásra történő kiépítése, a szállító partnerek igénye alapján tervezhető.

Fentiek alapján javasolt megvalósítási ütemek:

- I. **ütem**, Konténer tárolóterek, a „B”, „C” és „D” darupályák mellett.
Új közlekedő út, a „D” darusnyaláb és a Fedett Rakodóponk között
- II. **ütem** GANZ típusú konténer rakodódaru beszerzése, 1 db.
- III. **ütem** Komplet terminál kiépítése.

A terminál kiépítése, a szolgáltatási igények gyorsabb megjelenésével, a daru beszerzése elé is sorolható.

5. Munkavédelem

A konténerek átrakására, valamint a tárolóterek és daruk közötti mozgatására, új technológia Eperjeske darus átrakón nem kerül bevezetésre. A 40' konténer tároló kiépítése esetén, a mozgástér kiigazításával, a biztonságos közlekedés feltételei megoldható.

Az eddig érvényben lévő helyi munkavédelmi szabályozást, a rakodási utasításokat továbbra is alkalmazni kell, a tárolóterek megnövekedésének figyelembe vételével.

A szolgáltatások körének bővítésével, az utasításokat, a tervezői munkavédelmi, valamint, a technológiai leírások alapján szükséges kiegészíteni.

6. Környezetvédelem

Eperjeske darus átrakón, a konténerek átrakása kocsiból – kocsiba és mozgatása a daruk és tároló terek között, a környezetre közvetlen veszélyt jelentő káros hatást nem jelent.

A konténerekben szállított áru összetétele, milyensége és minősége, a fuvarokmányokban szerepelnek. Rendkívüli esemény esetén, (konténer megsérüléséből

származó áruszóródás, kifolyás), az átrakókörzetben kezelt valamennyi áruféleségre kiterjedően készített, helyi érvényben lévő környezetvédelmi utasítás alkalmazandó. Az elhárítási és mentesítési munkákat változatlanul, az utasításban előírtak szerint kell végrehajtani. A utasítás hatókörét, az új tárolóterek megjelölésével, azaz nevesítésével ki kell terjeszteni.

7. Tűzvédelem

A konténerek, ezen belül elsősorban az üresek, „E” nem tűzveszélyes osztályba sorolhatók. Rakott konténerek esetében, a benne lévő áru féleségtől függhet a besorolás.

A speciális konténerek, (gumi konténer, tartálykonténer), a töltettől függetlenül is a „C” tűzveszélyességi osztályba sorolható. Itt figyelembe lehet venni, hogy a kifogástalan állapotban lévő konténerek, idő és környezetfüggően tűzbiztos tárolást nyújtanak. Az előre jelzett rakott konténerek aránya jelentősen megnő. A rakodó helyek és a tárolóterek is a konténer alapterületükkel arányos módon kerültek meghatározásra. A konténer tárolók így, az „E” nem tűzveszélyes osztályba sorolhatók. A tárolóterek külön rakott és külön üres konténerek számára lettek kialakítva. Ez a gyakorlat folytatódik a továbbiakban is. A rakatok között hagyott 6 m távolság, rendkívüli esetben 12 m távolságúra is növelhető. Alapvető biztonsági szabály, hogy a veszélyes anyagot tartalmazó konténert, átrakás után lehető leghamarabb célszerű a címzetthez továbbítani. Szúróláng a konténereket semmilye körülmény között nem érheti. Kivétel ez alól, az a különleges eset amikor a konténer javítása hegesztéssel történik. Csak üres, a benne tárolt anyagtól megtisztított, ha szükséges mentesített és mosott konténert szabad hegesztéssel javítani. A hegesztéses javítást, ha lehet javító műhelyben, amennyiben nem lehet a többi konténertől elkülönítve kell elvégezni, a biztonsági távolságok betartásával.

Tűzveszélyességi szempontból Eperjeske Darusátrakó teljes egésze a „C” osztályba van besorolva. Ennek megfelelően került megépítésre, 2 db 150 m³ – es tűzivíz-tároló, melyek nyomásfokozó szivattyúkkal is fel vannak szerelve. A tűzi vízhálózat, Eperjeske Átrakó pályaudvar egész területén, a megtervezett módon került kivitelezésre. A belső közlekedési utak jó megközelítési lehetőséget biztosítanak, a darus nyalábokhoz, ezen belül a darukhoz és tárolóterekhez.

A konténerforgalom felfutása nem teszi szükségessé, a tűzveszélyességi besorolás megváltoztatását, sem a jelenleg meglévő tűzi vízellátás bővítését.

8. Mellékletek

- 8. 1. Záhony Átrakókörzet konténerforgalmi adatai és becslések**
- 8. 2. MÁV. ZRT. Záhony Átrakókörzetének kapacitása**
- 8. 3. Egyéb rakodási kapacitások**
- 8. 4. SZWOT elemzés**

Záhony Átrakókörszet konténerforgalmi adatai és becslések

		KONTÉNER																					
		BELÉPŐ										KILÉPŐ											
		RAKOTT			ÜRES			ÖSSZESEN				DB	RAKOTT			ÜRES			ÖSSZESEN			DB	MINDÖSSZESEN DB
		20'	40'	60'	20'	40'	60'	20'	40'	60'	20'		40'	60'	20'	40'	60'	20'	40'	60'			
2005	ÉVES	496	26	0	715	38	0	1211	64	0	1275	2363	125	0	386	20	0	2749	145	0	2894	4169	
	NAPI	1,36	0,07	0	1,96	0,1	0	3,32	0,17	0	3,49	6,47	0,34	0	1,06	0,05	0	7,53	0,4	0	7,92	11,42	
2006	ÉVES	192	10	0	626	33	0	818	43	0	861	2533	133	0	152	8	0	2685	141	0	2826	3687	
	NAPI	0,53	0,03	0	1,71	0,09	0	2,24	0,12	0	2,36	6,94	0,36	0	0,42	0,02	0	7,36	0,36	0	7,74	10,1	
2015	ÉVES	5648	298	0	29750	1566	0	35398	1864	0	37262	12665	665	0	760	40	0	13425	705	0	14130	51,392	
	NAPI	15,47	0,8	0	81,51	4,3	0	96,98	5,1	0	102,08	34,69	1,82	0	2,1	0,11	0	36,79	1,93	0	38,72	140,8	
TRK.	ÉVES	90648	10298	5000	29750	1566	0	120398	11864	5000	137262	12,665	665	0	85760	10040	5000	98425	10705	5000	114130	251392	
	NAPI	248,3	28,2	13,7	81,51	4,3	0	329,9	32,5	13,7	376,1	34,7	1,82	0	234,96	27,51	13,7	269,66	29,32	13,7	312,68	688,78	

1. számú melléklet

MÁV. ZRT. ZÁHONYI ÁTRAKÓ KÖRZETÉNEK KAPACITÁSA

Árunem	Rakodási helyek	Elméleti technikai kapacitás		Kiajánlott kapacitás humán erőforrással		Szabad kapacitás humán erőforrás nélkül		Megjegyzés
		kocsi/nap	tonna/nap	kocsi/nap	tonna/nap	kocsi/nap	tonna/nap	
Kőszén	Eperjeske csúszda	130	7475	70	4025	60	3450	
	Eperjeske darupálya Eperjeske kézi átrakó, Záhony 700-as							
Fehérolaj termékek	Záhony vegyianyagátfejtő átfejtő híddal Kültéri	57	2930	35	1800	22	1130	
	Melegítőház							
	Étolajátfejtő							
	gépkocsi megfejtés	5	250	5	250			
Fűtőolaj	Komoró olajtelep nyári	50	2800			50		áruhiány
	Komoró olajtelep téli	20	1120			20		
Cseppfolyós gáz, propán-bután és származékai	Záhony gázátfejtő nyári	25	850	25	850			
	Záhony gázátfejtő téli	20	680	20	680			
Ércek	Eperjeske csúszda	180	11700	180	11700			
	Eperjeske daru pálya	125	7900	125	7900			
	Eperjeske kézi átrakó, Záhony 700-as	20-40	1300-2600			20-40	1300-2600	
Fémek, acélok	Eperjeske darupálya	60	3600	20	1200	40	2400	
	Komoró fatároló							
Gépkocsi	Záhony 500-as	40	400	16	160	24	240	
Cement	Eperjeske kézi átrakó	50	3000	40	2400	10	600	
	Eperjeske fedett átrakó Komoró fatároló							
Faárúk	Eperjeske darupálya	90	3825	40	1700	50	2125	
	Komoró fatároló daru							
	Komoró fatároló mobilgép							
Vegyí és ásványi anyag, műtrágya	Csiga, Kaparó Záhony 500-as	68	4080	35	2100	33	1980	
	Eperjeske daru pálya (big bag)							
Átszerelés	Záhony tengelyátszerelő	60+60	7200	30+30	3600	30+30	3600	
	ebből vegyi anyag, gáz	30+30	3600					
Egyéb áruk, pl: só	Eperjeske darupálya, Záhony 500-as	28	1680	12	720	16	960	
Konténer	Eperjeske átrakó GANZ daru	150 (200)	3800 (5667)	30	700	120	2800	
	63,5/12,5 daru							
Szemes termék	Eperjeske szemes termék átrakó	30	1500	20	1000	10	500	
	Összesen	1248	65590	708	39915	540	25675	

2. számú melléklet

EGYÉB RAKODÁSI KAPACITÁSOK

	Cég neve	Alapítás éve	Tevékenység						Foglalkoztatottak (fő)	Infrastruktúra	Áruszállítási adatok 2004		
			R	V	D	G Y	C S	K			E	normál/széles vasút	vasút konténer
1	TRANSFER-"R" Kft.	1989							9	saját/saját	1600	2200	
2	BLI Kft.	1991							30	bérl/bérl	900	1500	
3	KELET-TRANS Kft.	1993/1996							33	saját/saját + bérl/bérl	3400	1020	
4	TÉKISZ Rt.	1988/1994							115	saját/saját	4000	12000	
5	EDÉRT Rt.	1993							666	saját/saját	2580	10	
6	EUROKAPU Kft.	1992							8	nincs/nincs		5000	
7	AGROCHIMTRANSPACK	1992							21	saját/saját	4000	2000	
8	MICHELIN	1985/1993							54	saját/saját	2194	3583	
9	MÁV Raktár Kft.	1997							23	MÁV bérl./MÁV bérl.	4100	4000	
10	MIRAMARE Kft.	1990							90	----	3600	515	
11	PANNONCONT Kft.	1992							21	MÁV Rt.	4000		
12	DUNAFERR PORTOLAN Kft	1992							32	MÁV Rt. és helyi ipartelepek	28000		
13	MASPED-RAIL Kft.	2002							12	nincs ill. bérl MÁV	9550		
14	TRANSIT SPEED Kft. TRANSIT RAILWAY Rt.	1991							26	saját/saját	4680	1770	
15	INTERGAS HUNGARIA Kft	2003							15	saját/saját	---	---	
16	ALFA GAS	1991							3	MÁV/MÁV	2000		
ÖSSZESEN:									1158	8 cég saját/saját	4000	70604	33598

JELMAGYARÁZAT



Végzett tevékenység



Nem végzett tevékenység

R – raktározás

V – vám

D – disztribúció

GY – gyűjtés/elosztás

CS – csomagolás

K – kombinált szállítási tevékenység

E – egyéb tevékenységek, (tárolás, hűtőház, feldolgozás, szolgáltatás, expedíció, reexpedíció).

SZWOT ELEMZÉS

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
<ul style="list-style-type: none"> • Záhony Átrakóközvet földrajzi, elhelyezkedése rendkívül kedvező, a Helsinki V. számú vasúti közlekedési folyosó áthalad az övezeten. • Közép – Európában a MÁV.ZRT. rendelkezik Záhonyban és annak térségében, a legnagyobb komplex vasúti átrakóhelyével, mely a rakott és üres konténerek kezelését mind a két irányba el tudja végezni. • Záhonyban a vasúti informatikai szolgáltatások széles kínálata vehető igénybe. • A kereskedelmi üzleti kapcsolatok keretében megvalósuló áruforgalom zavartalanságához, kiépített szolgáltató infrastruktúra, (közvámraktárak, kamionterminál, Logisztikai Szolgáltató Központ,) széles köre áll rendelkezésre, a rakodási kapacitások mellett. • Több külföldi tulajdonban lévő vállalkozás és multinacionális cég működik az övezetben • Két ipari park (Tuzsér és Záhony) működik az övezetben. • Erős szolgáltató szektor, magas a szolgáltatási ágazatokban foglalkoztatottak aránya. • Jelentős feldolgozóipari – elsősorban élelmiszeripari – kapacitások találhatók. • Jó színvonalú középfokú szakmai képzés tartalma. • Ipari tevékenységre alkalmas barnamezős területek állnak rendelkezésre. • Jelentős mezőgazdasági hagyományok, tradicionális mezőgazdasági termékek. • Kedvezőek a természetes szaporodási mutatók. • Kormányzati szándék van Záhony és térsége gazdasági fejlesztésére. 	<ul style="list-style-type: none"> • A térség rendelkezik ipari üzemekkel, azonban az iparosodottság szint és ezzel az iparban foglalkoztatottak aránya alacsony. • Záhony Átrakóközvet széles nyomtávú vágányhálózata nagy mértékben elavult. • A Fényeslitke Északi és a Záhonyban működött normál nyomtávú rendező pályaudvarok felszámolásra kerültek. • Kevés a konténer szállítására alkalmas vasúti kocsi. • Az üzemképes vontató járművek jelentős része elavult, villamos mozdonyhiány van. • Magas a tartósan munkanélküliek és a pályakezdeők száma. • Alacsony a vállalkozói aktivitás. • Kis mértékű a telekommunikációs infrastruktúra kiépítettsége. • Magas az eltartott és inaktív népesség aránya. • A középfokú szakmai képzés technikai háttere elmaradt, nem megfelelő minőségű. • Csökkent és ma már alacsony, a felsőfokú végzettségűek aránya. • A vállalkozások munkahelyteremtő képessége nagyon minimális, mert kis - és mikro vállalkozások működése a jellemző. • A demográfiai folyamatok kedvezőtlenek, csökken a népességszám az elvándorlás miatt. • A térségben, a talajfajta termőképességéhez képest alacsony az aranykorona értékük. • A települések jelentős részének alacsony a közmű el-látottsága, ezen belül az ivóvíz - és a szennyvíz hálózatokba bekapcsolt lakóházak aránya.
LEHETŐSÉGEK	VESZÉLYEK
<ul style="list-style-type: none"> • A Schengeni - Egyezmény előírásainak bevezetésével, új szolgáltatások nyújtására nyílik lehetőség, az EU, keleti határaként, az övezetben. • Növekvő igény a logisztikai szolgáltatások iránt. • A működő üzleti infrastruktúrák szerepe felértékelődik. • A volt FÁK országok és Kína dinamikus fejlődnek. • Az M 3 autópálya kiépül Záhony és Barabás települése-kig és ezáltal megteremtődnek a bimodális (közút-vasút) logisztikai szolgáltatások nyújtásának alapjai. • Vasúti szállítás felértékelődik az EU - ban. • A 2007- 2013 – as EU - s programozási időszakban jelentős fejlesztési források állnak rendelkezésre. • A vállalkozási övezet szomszédságában, Ukrajnában működik a Kárpátalja Különleges Gazdasági Övezet. • Folyami áruszállítás beindítása a Tiszán, ezáltal a térség trimodális központtá válása. 	<ul style="list-style-type: none"> • A konkurens közép-európai átrakó körzetek további térnyerése, fejlődése (Szlovákia, Lengyelország).oda vezethet, hogy a további rakodási és szállítási árszerep Záhony Átrakóközvet számára kedvezőtlenül alakul. • Egyértelmű kormányzati elképzelések hiánya a vállalkozási övezetek jövőbeli működésére. • Az M 3 autópálya megépítése elhúzódik, a nyomvonal esetlegesen megváltozik. • Nagy függőség a MÁV. ZRT, szervezeti átalakításától, a vállalat privatizációja esetén jelentősen nőhet a munkanélküliség. • Vasúti áruforgalom csökkenése a közúti áruforgalom javára. • Az eltérő adottságok, fejlődési lehetőségek következtében tovább nőnek a települések közötti fejlettségi különbségek.

4. számú melléklet

ZÁRSZÓ

A konténeres áruszállítás, megjelenésekor a fuvaroztatók számára olyan új lehetőséget teremtett, mely nem csak az egységgrakomány képzést, hanem a berakott áru védelmét, célba juttatásának legegyszerűbb módját jelenti, a darabszámos küldeményekhez képest.

Mindezek mellett, maga a konténer az átmeneti raktárfunkciót is el képes látni. Az ipari termelésben végrehajtott szerkezeti és technológiai változtatások, a konténeres szállítást úgy illesztik be a termelési folyamatba, hogy a feladás helyétől, a szerelő - gyártó sorig viszi a konténer, a félkész termékeket, előszerelt elemeket, vagy fődarabokat. A fogyasztásra teljesen kész termékek gyors, nagy távolságú kereskedelmi hálózatba juttatásának egyre jobban alkalmazott eszköze, a konténer. Ezt a magánbefektetők is felismerték. Záhony Átrakókörzetben a MÁV. ZRT. konténer forgalma mellett, jelentősen megemelkedett a vállalkozói konténer kezelés.

Az előre jelzett konténer mennyiség, a MÁV. ZRT. kapacitásának kihasználását, a maximumig lendítené fel. A fejlesztéseket mindezek figyelembe vételével cél – szerű előirányozni, az állami és az EU. Forrás elkülönített megjelenítésével.

A tároló tereket és magát a terminált természetesen, csak korrekt mennyiségi garanciák (szerződésbe foglalt éves konténer darabszámok), alapján szabad megvalósítani. A széles nyomtávú rendező - és rakodóvágányok felújítására, a Kormány, az ipari parkok létesítésével Záhony Átrakókörzetben, szükséges döntéseket meghozta. A kiemelt projekt megvalósításának előkészítése folyamatban van.