

Schopp Attila

Mindegy, merről fúj a szél

Semmilyen szél sem kedvező annak, aki nem tudja, melyik kikötőbe tart – ez a Senecától származó idézet az egyik kedvenc mondása Szalma Botondnak. A volt tengerész, volt MAHART-vezérigazgató tudja merre tart, ám ez szerinte korántsem mondható el a magyar közlekedés egészéről.



SOKSZOR NEM ELŐNYÖS, ha az ember mindig kimondja, amire gondol, és igazának tudatában bátran szembeszáll akár a többségi véleménnyel is. Szalma Botondot, akit idén választottak az év logisztikai menedzserévé viszont ilyen természettel áldotta (verte?) meg a sors, és származott is ebből sok kellemetlensége élete során. Ezeknél azonban sokkal fontosabbnak érzi, hogy mindig felelősséggel viseltesen szűkebb és tágabb környezete iránt, legyen szó cégről, iparágról vagy „csupán” a családról és a kerületről, ahol lakik.

Hét tenger vándora

Ahogy mondani szokás, hajókötéllel a kezében született: mindkét nagyapja és édesapja is hajós volt, édesanyja szintén a MAHART-nál dolgozott, ő bátyjával együtt minden nyarát a dunai hajókon töltötte – nem meglepő, hogy amikor a pályaválasztásra került a sor, egy percig sem habozott, és érettségi után egyből tengerésznek állt.

Még be sem töltötte a 18-at, amikor 1977-ben felvették a BME Közlekedésmérnöki Kar Hajózási Főiskolai Szakának tengerész fedélzeti tisztí ágazatára. Ám mielőtt tanulmányait elkezdhette volna, Szalma Botondnak, mint mindenki másnak, az egy éves tengeri gyakorlaton végig kellett járnia a hajózás számléíróját. „Hamarosan a Tata tengerjárón találtam magam, ahogy boldogan súrolom a fedélzetet”, idézi fel a kezdeteket. Később lett csak matróz, majd kormányos matróz, és csak az iskola elvégzése után tisztjelölt, és végül tiszt.

A nyilvánvaló kaland mellett – öt világrészre szóló útlevel, idegen tengerek és kikötők! – egy tengerjáró hajó nagyon jó iskola is egy 18 éves fiúnak: megtanítja dolgozni, mégpedig csapatban dolgozni, és olyan fegyelemre szoktatja, amire például a hadsereg nem képes. „Nem számított, hogy ki honnan jött és mit csinált előtte; csak az számított, hogy hogyan dolgozott. Engem pedig mindig is kemény munkára szoktattak a szüleim, szeren-

csére kiváló társaságba is kerültem, és a régi öregek megtanítottak a tengerész mesterség minden olyan fogására, amit nem lehet könyvből megtanulni”, mondja erről az időszakról.

1983-ban kezdődhetett meg „igazi” hajós karrierje, először tisztjelöltként, majd harmadik, aztán második tisztként. Fedélzeti tisztként a MAHART szinte összes hajóján megfordult, a kis „hazajáró” hajóktól kezdve a legnagyobbakig (Ady, Radnóti, Vörösmarty).

Saját bevallása szerint jó tengerésztisztnek számított Szalma Botond, akinek egyik legfontosabb alapelve, hogy „a rangot viselni, a hatalmat gyakorolni, de a megbecsülést csak kiérdemelni lehet”. Előfordult, hogy harmadik tisztként nagyobb tekintélye volt egy hajón, mint az első tisztnek. „Nagyon nagy dolog, hogy egy fiatal tisztnek a vén tengeri medvék is mindent megtettek az első szóra”, mondja a kiérdemelt megbecsülés előnyeiről.

Mire azonban elérte volna a kapitányi rangot, 1986 végén szárazföldi beosztásba kérte át magát. Ennek elsősorban családi okai voltak, de már új feladatokra is vágyott. Abból a szempontból nagyon szerencsés időpontban váltott, hogy pontosan ebben az időszakban kezdődött a magyar tengerhajózás lassú leépülése.

Első ütközés a hatalommal

Első szárazföldi megbízatása meglehetősen kényesnek ígérkezett, és valóban botrányosra is sikeredett. Egy japán exportkompany körüli bonyodalmakat kellett megoldani a dunaújvárosi Vasműben: késlekedtek a szállítmány berakásával és elindításával, miközben millió dolláros nagyságrendű kártérítés forgott kockán. „Azért is esett rám a választás a rendrakáshoz, mert az a hír járta rólam, hogy nem félek senkitől, és ez így is volt” – mesél arról, milyen indokokkal dobták a mély vízbe.

A víz pedig meglehetősen mély, és jégesen hideg is volt. Szalma Botond nem csak a hivatalos forrásokból tájékozódott a késlekedés okairól, hanem Mátyás király módjára, áruhában – gumicsizmában, melósrühában, biciklivel – bejárta a hengerművet, és kérdezősködött az ott dolgozóktól is. Az ott szerzett értesülések alapján szembesítette a Vasmű vezetését saját hazugságaival, megszerezve az első fekete pontot. A következőt akkor gyűjtötte be, amikor az első kétezer tonna árut leszállították a kikötőbe, hogy azt egy nap alatt hajóra rakják és elvigyék. Ekkor jött Szalma Botond, aki a sérült árut nem engedte berakodni – kétezer tonnából az első körben csak ezer tonna ment át!

Abban az időszakban a Vasmű még igazi szocialista nagyvállalat volt, annak minden kellékével, a nagyhatalmú párttitkárral, a

kiskirálynak számító igazgatókkal. Nem csoda, hogy a „Pestről szalajtott fiatal mitugrászt” rövid úton feljelentették a minisztériumban a magyar export akadályozásáért. Karakán kiállása végül nem hozott bajt a fejére, mert a MAHART vezetése felsorakozott mögötte, nem kis részben azért, mert a minőségi előírások betartása nagyon sok pénzt takarított meg a hajózási vállalatnak.

Végül 31 napig tartott az első szállítmány berakodása – jellemző, hogy ugyanezt az árut Japánban 8 óra alatt kirakodták. A későbbiekben aztán már gördülékenyebben ment minden, de vannak néhányan, akik még ma is emlegetik Szalma Botond első dunaújvárosi szereplését.

Ismét Dunaújvárosban

Ezután már nyugalmasabb időszak következett a szállítmányozási és hajóbérlési osztályon, amelyet vele együtt öten alkotnak. Még arra is lehetősége nyílt, hogy külföldi kiküldetésben (Triesztben) kipróbálja magát kereskedőként. „Igyekeztem meghálálni az előzetesen belém helyezett bizalmat, és egy magam hat hónap alatt annyi hajót kötöttem le, mint előtte hat év alatt a korábbi MAHART-kiküldöttek”, mesél az ott elért sikerekről.

Az említett ötös csapat rendkívül összetartó volt; olyannyira, hogy amikor az itthon maradt többiek egy visszautasíthatatlan külső ajánlatot kaptak, szóltak neki is, hogy tartson velük. Szalma Botond nem is habozott: 1990-ben otthagya a MAHART-ot, hogy társaival egy kicsit helyrerázzák a dunaújvárosi Vasmű szállítmányozási tevékenységét.

Kezdetben csupán vezetőként irányították a Dunasped nevű céget, amelyet a Vasmű több más céggel együtt birtokolt.

Később viszont lehetőséget kaptak arra, hogy tulajdonrészt is szerezzenek a vállalatban. Így a korábbi ötös létrehozta a Plimsoll Bt.-t (2000 óta kft.-ként működik), amely aztán a Dunaferrel karöltve (és annak többségi tulajdonlásával) megalapította a Dunafer-Portolant. Ez a cég intézte a Vasmű logisztikai feladatait, exportját és importját, olyan jól, hogy 2000-ben árbevételben a legnagyobb magyar szállítmányozási vállalat lett. „Szakmailag is messze felülmúlt mindenki mást”, állítja ma is Szalma Botond.

A Plimsoll 2005 végéig maradt a Portolan résztulajdonosa, 2006 eleje óta viszont teljesen a maga útját járja.

A MAHART élén

Közben Szalma Botond számára volt még egy rövid ki-, illetve visszatérő a MAHART-hoz. 1999-ben kiírták a pályázatot a MAHART vezérigazgatói posztjára, amelyre – baráti unszolásra – Szalma Botond is jelentkezett. Nem kis meglepetésére a szép számú induló közül ő futott be nyertesnek, így a csúcsra ért annál a vállalatnál, ahol bő húsz évvel korábban „hajósínasként” kezdte.

A vállalat már sokkal rosszabb állapotban volt, mint amikor közel tíz évvel korábban otthagya. „Akkoriban egy balesethez megérkező mentőorvoshoz hasonlítottam magamat. A balesetet a magyar hajózás szenvedte el; aki belehalt, mint a tengerhajózás, azt le kellett takarni és eltemetni; aki nagyon beteg volt, azt elkezdtem gyógyítani; akinek viszont csak az ujja ficamodott ki, azt leültettem az árok szélére, hogy várjon. Egyszerre nem lehetett mindennel és mindenkivel foglalkozni.”





„Volt egy álmom: szerettem volna összerakni egy magyar tulajdonban maradó MAHART-ot, amiben megvan a szerepe a folyami hajózásnak, a kikötőknek, a balatoni hajózásnak, a személyhajózásnak. Ehhez integráltam volna a Duna-ferr export- és importárulapját, és hozzá tettem volna a magyar mezőgazdasági termékek exportját és importját. Ebből nagyon komoly logisztikai vállalkozás lehetett volna, és később a tengerhajózást is fel lehetett volna fejleszteni; erre azonban már nem kaptam lehetőséget” – mesél nagyratörő, ám meg nem valósuló terveiről Szalma Botond.

A politikai vezetés, élén az ÁPV Rt.-vel azonban nem szerette az olyan vezérigazgatót, amelyik tenni is akart valamit, nem csupán kiárúsítani a céget – mondja el saját verzióját arról, miért is kellett idő előtt távoznia a magyar hajózási vállalat éléről. Hivatalos indok nem is volt felmentésére; a nem hivatalos indok az orosz államadósság fejében átvett egyik hajó eladása volt, amelyből egyébként több mint 400 ezer dollár haszna származott a MAHART-nak.) „Elhatároztam, hogy soha többé nem dolgozom a magyar államnak, csak ha én diktálhatom a feltételeket”, árulja el, milyen mély sebeket ejtett rajta a bánásmód.

Saját láb(ak)on állva

A kitérő után újra jött a Dunaferr-Portolan Kft. Ott azonban egyre nehezebb lett a helyzet, a Vasmű élén sűrűn cserélődött a vezetés, a politikai érdeklődésnek is mindinkább a homlokterébe – és ezzel együtt a rosszindulatú pletykák és vádaskodások célkeresztjébe – került a vállalat. A Plimsoll vezetése ezért úgy döntött: mindenki jobban jár, ha külön utakon folytatják. 2006. február 1-je óta a Plimsoll teljesen önállóan működik, és nincs többé köze a Portolanhoz.



Mára már több cégből álló cégcsoportot vezet Szalma Botond a társaival. A Plimsollon kívül ide tartozik a folyami hajózással foglalkozó Fluvius; a raktározásra és szállítmányozásra létrehozott Port-Grain; az agrárlogisztikában tevékenykedő Centroport; valamint a szlovákiai Plimsoll-Speed s.r.o., amely alapvetően kamionos fuvarokkal foglalkozik. Ez utóbbi egyfajta „menekülő útvonal” is: ha Magyarországon teljesen ellehetetlenül a gazdasági-vállalkozói környezet, van hova odébbállni – világítja meg a külföldi terjeszkedés elsődleges indítékait Szalma Botond.

– Ön az első hajós múlttal rendelkező szakember, aki részesült az Év logisztikai menedzsere elismerésben. Ennek fényében hogyan értékeli a díjat?

– Számomra is egyértelmű, hogy a díj egyúttal a magyar hajózás teljesítményének elismerése is. Ugyanakkor rendkívül lényegesnek tartom, hogy ezt a díjat nem a politika, hanem a szakma adja, ráadásul egy olyan társaság, amelynek a szakmaiság mindig is az egyik legfőbb erénye volt.

Azaz is tisztában vagyok, hogy a díj felelősséggel is jár. Soha nem féltém elmondani a véleményemet, még ha egyedül voltam is vele, de ezek után már nem csak a saját nevemben beszélek, hanem egy kicsit talán a szakmai közvélemény hangját is halgatom. Tehát jól meg kell gondolnom, hogy mikor mit mondok – ami persze nem jelenti azt, hogy ne vállalnám fel szakmai és emberi meggyőződésemet.



– Laikusoknak talán kicsit furcsa lehet, hogy a szárazföld közepére zárt Magyarországnak miért kellett egyáltalán tengeri flottát fenntartania.

– A magyar hajózásnak mindig is megvolt a maga szerepe a magyar exportban és importban. Amikor még Diósgyőr és Ózd is működött, magyar hajók vitték szerte a világba a magyar acél- és mezőgazdasági export javát, hazafelé meg hozták például a műtrágyát. Ráadásul a nemzetközi vérkeringésbe is be tudtak kapcsolódni a hajóink. Amikor Triesztben ügynökösködtem, rengeteg magyar hajót kötöttem le olyan viszonylatokra, ahol idegen kikötőből kellett idegen kikötőbe idegen árut elvinni.

– De a magyar hajók, még a legnagyobbak is, nemzetközi összehasonlításban kicsiknek számítottak. Lehetett őket gazdaságosan üzemeltetni?

– A kis méret a hajózáásban nem jelenti a gazdaságtalan működést. A kis hajó is lehet méretgazdaságos, csak meg kell neki találni a megfelelő feladatokat. Az 1600 tonnás Tata és társai is jó pénzt hoztak az ország konyhájára, mint ahogy a több mint 14 ezer tonnás Vörösmartyt is meg lehetett rakni áruval. Ezzel együtt persze a MAHART sem volt a hatékonyság mintaképe. Tengerészként még élveztem, de hajótulajdonosként valószínűleg megőrülnék egy négyhetes szingapúri hajó-

javítástól. Ugyanakkor a kereskedőinknek a nemzetközi versenyben kellett bizonyítaniuk, és ez többnyire sikerült is nekik.

– Mégis önnek, az egykori tengerésznek jutott a feladat, hogy végleg felszámolja a magyar tengerhajózást.

– A magyar tengerhajózás már gyakorlatilag halott volt, csak még el kellett temetni. Csak vitte a pénzt: rosszak voltak a piaci körülmények; az emberek kedvetlenül dolgoztak, a hajók pedig a végüket járták. A Vörösmartyt még 1,12 millió dollárért tudtam eladni; rá három hónappal szétválták roncsnak, és mintegy 700 ezer dollárt kasszírozott érte új tulajdonosa.

Jellemző, hogy amikor a Magyar Tengerészek Egyesületében elmondtam az okokat, és beszéltem a terveimről, amelyek alapján pár év múlva újra lehetett volna tengerhajózás, még ők is megértették és elfogadták a lépés szükségszerűségét.

– Az általános közfelfogás szerint Magyarország közlekedési lehetőségei kiválóak. Ön hogyan látja a helyzetet?

– Szerintem katasztrofális állapotban van a magyar közlekedés: nincs igazi gazdája és ez így megy már 15 éve. Minisztériuma van, de az nem sokat tesz érte, bárki legyen is hatalmon, pedig egy országnak az ideg- és érrendszere a közlekedési hálózata. A szakemberek nem kapnak lehetőséget, a politikai szereplők pedig nem a hosszú távú érdekek alapján cselekednek. Nem véletlen, hogy a magyar közlekedés mindhárom M betűs vállalata – a MAHART, a MÁV és a Malév – is a tönk szélén áll, tönkretették őket, amíg nem maradt más kiút, mint kiárúsítani.

– Miért, a magánosítás nem lehet megoldás erre a helyzetre?

– Nem értek egyet azzal, hogy az állam ab ovo rossz tulajdonos. Az a rossz tulajdonos, aki lop, vagy nem csinál semmit. De nem is az a lényeg, hogy ki a tulajdonosa egy vállalatnak, hanem hogy van-e igazi gazdája. Ha csak tulajdonosa van, de nincs gazdája – mint ahogy ez a magyar állami vállalatoknál jellemző –, akkor az a cég nem működik. A két világháború között is állami vállalat volt a MÁV, mégis jól működött, még a dél-amerikai vasutakat is annak mintájára szervezték meg. Ma meg három napig tart a MÁV Cargónak, hogy Debrecenből eljuttassa az árunkat a ferencvárosi pályaudvarra (ahonnan egyébként egy nap alatt jut el Rotterdamba).

A MAHART élén állva én igyekeztem jó gazdája lenni a cégnek. Az ÁPV Rt. egyik ülésén azzal támadt nekem valaki: Szalma úr, maga úgy vezeti ezt a céget, mintha a sajátja lenne. Ránéztem, és azt mondtam: Kedves uram, ennél nagyobb dicséretet nem is kaphattam volna. A legszörnyűbb az volt, hogy látszott: nem is érti, miről beszélek.

De az sem igaz, hogy a magántőke mindig jobb. Előfordult, hogy egy irányvonalunk úgy jött vissza Hollandiából, hogy az egyik vagonból elfelejtették kirakodni a kukoricát. Ott sem tűnt fel senkinek, hogy hiányzik 40 tonna kukorica? Ez előtt kellene hasra esni!

– Merre lenne akkor a kiút?

– Már sokszor, sok helyen elmondtam, hogy nem azért kellene utakat építeni, hajózást, vasutat fejleszteni, hogy a beruházási összegekből el lehessen lopni 10 százalékot, hanem azért, mert a nemzetnek szüksége van rá. Egyszerűen csak tisztességes és becsületes embereket kellene a



cégek élére állítani: akkor az autópálya arra megy, amerre kell, a vasutat úgy fejlesztik, ahogy kell, és a hajózás is úgy fejlődik, ahogy kell. Itt lenne az ideje, hogy egy új Széchenyit vagy Baross Gábort találjunk, mert ma már nem is nagyon lehet magyar közlekedésről beszélni. Magyar hajózásról meg már 2001 óta nem lehet beszélni.

– Annak miért érezte szükségét, hogy önkormányzati képviselő legyen lakóhelyén, Újpesten?

– Azt mondtam, nem létezik, hogy Magyarországon nem lehet tisztességesen politizálni. Kell hogy legyen olyan, hogy valaki a saját szűkebb környezetében önzetlenül tesz valamit a közért, a városért, a kerületért. Persze ott sem arattam egyértelmű sikert, amikor kijelentettem, hogy a képviselőknek sokkal kevesebb pénzért kellene dolgozniuk, mert óriási összegeket emészt fel az önkormányzatok működése. Én nem is veszem fel a tiszteletdíjamat, hanem átutalom egy egyesületnek.

Nálunk óriási divat, hogy mindenki ül a lelátón, és szidja a futballistákat. Szerintem pedig csak két választásuk lehetne a lelátón ülőknek: vagy beállnak focizni, vagy azt mondják, hajrá! A kritikát fogalmazza meg az edző vagy a többi játékos. Az nem megy, hogy mindig a pálya széléről kiabálunk be. ■

