

Továbbra is stabilan működik Záhony-Port

[záhonyi átrakókörszet Hírvonal](#)

2024.07.11 10:15

szerző: Putsay Gábor



A MÁV-VOLÁN-csoport leányvállalatánál, a Záhony-Portnál tavalyhoz képest visszaesett ugyan a forgalom, viszont a cégnél a logisztikai terület erősítésével és a karbantartási munkák növelésével sikerült ezt ellensúlyozni. Gubik László, a Záhony-Port vezérigazgatója elmondta, a vállalat pénzügyi helyzete továbbra is stabil. Az átrakási feladatok hatvan százalékát a MÁV-VOLÁN-csoport cége látja el a záhonyi körzetben.

Hogyan alakult a forgalom Záhony-Portnál az idei első fél évben?

Viszonyítási pontként említeném, hogy 2023-ban 4,2 millió tonna forgalmat bonyolított Záhony, ebből 3,1 millió tonna volt a széles nyomtávú forgalom, és 1,1 millió tonna áru átrakása és továbbítása történt keskeny nyomtávon. Idén az első hat hónapban 45-50 százalékkal kevesebb áru érkezett Ukrajna felől vasúton. Ennek egyik oka, hogy megszűnt a termelés a Dunafernnél, így nincs szükség vasércre és szénre, ami a társaságunknak, de Záhony-nak és a fuvarozó vasút-vállalatnak is nagy érvágás. Másrészt megnyíltak a Fekete tengeri kikötők, így a gabonaszállítás döntően hajón történik, így

Záhonyba havonta átlagosan ötvenezer tonna gabona érkezik vasúton, az is normál nyomtávon, az átrakás Ukrajnában történik. A múlt hónapban széles nyomtávon egyáltalán nem érkezett gabona. Kedvező ugyanakkor, hogy kialakítottuk a vegyianyag átfertőben és a gázátfertőben a normálból a széles nyomtávú kocsiba történő átrakás technológiáját, amivel megindult ezen áruféleségek kiszállítása Ukrajnába. Ami viszont nagyon fontos: Záhony forgalmát alapvetően a nemzetközi gazdasági és politikai eseményeknek befolyásolják, különösen az elmúlt két évben, így nagyon kiszámíthatatlan, hogyan alakul a forgalom. Idén az első fél évben visszaesés volt tapasztalható, de megfordulhat a trend, és arra számítunk, hogy a második fél évben emelkedik az árubelépés- és kilépés. Reméljük, hogy Ukrajnában a háború befejezésével a vasúti áruszállítás az újjáépítés hatására nagymértékben növekszik.



Mekkora a részesedése Záhony-Portnak az átrakókörzetben?

Az összes árumennyiség hatvan százalékát rakja át a Záhony-Port, így jelentős a piaci részesedésünk az itt működő cégeket figyelembe véve.

Milyen típusú áruk fordulnak meg mostanság Záhonyban?

A forgalmunk hatvan százalékát továbbra is kohászati termékek, ércetek teszik ki, utóbbi elsősorban ausztriai irányú vasérc. A főbb árucikkek közé tartoznak emellett a már említett vegyi anyagok, műtrágya, mezőgazdasági termékek, így étolaj, gabona, cukor, melasz vagy állati takarmány, illetve acél termékek, az utóbbi időben műtrágya.

Ha ennyire visszaesett a forgalom, hogyan tudják fenntartani a céget? Jelentkeztek likviditási problémák?

A forgalom visszaesése ellenére Záhony-Port pénzügyi helyzete stabil, nincsenek foglalkoztatási problémák, és az első fél évben várhatóan teljesíteni tudjuk az üzleti tervet. Záhony-Port működése ugyanis nemcsak attól függ, hogy mennyi áru érkezik, hanem attól is, hogy milyen típusú egyéb logisztika feladatot tudunk ellátni és a portfólión belül milyen arányban tudunk karbantartási szolgáltatásokat végezni. A forgalom visszaesését ugyanis ellensúlyozni tudtuk a vegyi anyag átfejtéssel, a raktározással, illetve a karbantartási üzletágunk erősödésével. Jelenleg 190 ezer tonna vasércet tárolunk, tartálykocsikat adunk bérbe, és saját szabad kapacitásunkkal látunk el műszaki-karbantartási feladatokat anyavállalatunknak, a MÁV-VOLÁN-csoport társaságainak és más vasúttársaságnak is. A Rail Cargo Hungária konténerakkódó daruját Debrecenben mi újítjuk fel, és a tervek szerint ezt a berendezést a Záhony-Port fogja üzemeltetni.



Mekkora Záhony Port létszáma, és voltak-e elbocsátások?

Jelenleg 277 ember dolgozik a társaságnál, közülük 255-en az alaptevékenységhez kapcsolódó feladatot látnak el. Leépítés az elmúlt években nem volt. Az átlagéletkor Záhony-Portnál – mint a logisztikai szakmában általában – magas, 52 év, ezért természetesen a megüresedő pozíciókba szeretnénk fiatalokat felvenni. Erre szükség is lesz, hiszen amennyire erre lehetőségünk adódik, technológiai szinten is igyekszünk megújítani a gépparkunkat, ezeknek a működtetése pedig vonzó lehet a pályakezdő vagy állást kereső fiatalok számára is.

Ha már a beruházásnál tartunk, milyenek a lehetőségeik ebben a helyzetben?

Meglehetősen kedvezőek, hiszen a bevételeinknek és a költségcsökkentő intézkedéseinknek köszönhetően saját beruházásokra is lesz idén lehetőség, másrészt

pályázati forrást is igénybe tudunk venni. Magyarország Ukrajnával és Szlovákiával pályázott sikeresen CEF forrásra az Európai Unióban az áru fuvarozó folyosók kapacitásának növelésére, és az árubelépési folyamatok gyorsítása érdekében. Az elnyert összegből Záhony Port 23 millió eurót költött beruházásaira. Ebből a pénzből modernizáljuk a nyitott kocsis ömlesztett átrakót, a szemestermény átrakónkat kiegészítve egy többfunkciós tárolócsarnokkal, darukat újítunk fel. Egy negyven tonnás és két 63 tonnás darut, valamint új 45 tonnás, modern félpótkocsik átrakására is alkalmas konténerakkal is telepítünk. Ugyancsak fejlesztjük a záhonyi vegyipari átfejtő kültéri berendezését, emellett Komoró olajtelepen is kapacitásnövelő beruházás lesz a közúti átrakás elősegítése érdekében. Minden telephelyünkön kialakítjuk a technológiai mérlegeket, amelyekkel tengelyterhelést is tudunk mérni annak érdekében, hogy akadálytalanul közlekedjenek a MÁV illetve a fuvarozás útvonalába eső vasúthálózaton. Saját beruházásként kisebb beszerzéseink lesznek, így például vásárolunk kettő homlokrakodót és két targoncát a raktározási és tárolási szolgáltatásainkhoz, fejlesztjük a karbantartási kapacitásainkat, és a digitalizációs programunk részeként megkezdjük a termináloknál az új többfunkciós beléptetőkapuk telepítését.



Hogyan került erre a pályára, és a Záhony Portnál milyen út vezetett a vezérigazgatói székig?

Gépészmérnökként végeztem Miskolcon, mivel Kisvárdán születtem, egyetem után hazaköltöztem. A családomban többen dolgoztak a vasútnál, így édesapám és a nagybátyám is. A MÁV munkalehetőséget kínált, Záhonyban ugyanis ebben az időszakban is támogatták a diplomások elhelyezkedését. Így 1984-ben vontatási technológusként kezdtem, és az akkori viszonyokhoz képest nagyon jó fizetést kaptam. Ebben az időszakban hétezer ember dolgozott Záhony körzetben, sokat kellett teljesíteni, de nagyon összetartott a közösség, jó volt akkor is a vasúthoz tartozni.

Végigjártam a ranglétrát, dolgoztam gépészeti-műszaki területeken, majd 2003-ban az akkori Záhony-Port Igazgatóság műszaki igazgatójának neveztek ki. Részt vettem abban az időszakban a szervezeti átalakításokban és 2007-ben az akkor megalakuló Záhony-Portnál műszaki vezető munkakörben kaptam felkérést. Gyakorlatilag a megalakulástól kezdve a Záhony-Portnál dolgoztam különböző vezetői beosztásokban, és 2025-től vagyok a társaság vezérigazgatója.

Mi az, ami ezen a pályán tartotta?

A család, a közösség, a sok feladat és ennek a munkának a szeretete. Itt alapítottam családot, a feleségem pedagógus, három gyermekünk van, akik már önálló életet élnek. Itt építettük fel a családi házunkat, egy kisvárosban, nem messze Záhonytól, Ajakon lakunk. Nagyon jók voltak a tanítómestereim a vasútnál, sokat köszönhetek nekik, mind a mai napig visszajárok vasutas nyugdíjas közösségekbe beszélgetni, találkozni régi kollégákkal, vagy élménybeszámolót tartani. A régi vasutasokat ugyanis nagyon érdekli, hogy mi történik jelenleg, hogy megy a cégnek. Amióta a MÁV-nál, illetve a MÁV-VOLÁN-csoportnál dolgozom, mindig sok volt a feladatom, a partnercégek, illetve a vasútállatok, társvasutak vezetőivel is nagyon jó a kapcsolatomban.

Feltételezem, hogy vezérigazgatóként nem nyolctól négyig tart a munkaideje.

A munkában nagyon maximalista vagyok, azt nem mondom, hogy „nullától huszonnégyig” csak dolgozom, de nagyon sok időt töltök a hivatali feladatok ellátásával és mindig elérhető vagyok. Napi szinten tartom a kapcsolatot az irányítókkal, a forgalmistákkal, vagy a mozdonyvezetőkkel. A cégnél mindenki tudja a feladatát, vezérigazgatóként a minél hatékonyabb munkavégzést kell elősegítenem. Szakítani kell ugyanakkor időt a pihenésre, a sportra, és nagyon fontos a család. Hetente kétszer járok focizni egy olyan közösségbe, amely nemcsak egy csapat, hanem baráti társaság is. Rendkívül színes a társaság, több korosztály játszik együtt 18-tól a 74 éves emberig, a mezőgazdasági vállalkozótól a kétkezi munkáson keresztül az orvos és jogász doktorig. A nagyobbik fiam orvos, már van három unokám, akikkel élmény együtt lenni. Petra lányom ismert színművész és énekesnő, a kisebbik fiam mérnök-informatikus, ők mind a ketten Budapesten élnek, és gyakran találkozunk.

Akkor nemcsak a hivatásából adódóan utazik sokat.

Valóban sokat utazom, de ez számomra egyáltalán nem fárasztó. Záhony messze található Budapeستől, ettől függetlenül sokat ülök az autóban, időnként vonattal utazom, hiszen a személyes találkozók, egyeztetések és megbeszélések nagyon fontosak. Petra lányom révén gyakran járunk színházba, leginkább az ő előadásaira, koncertjeire, vagy amiket ajánl számunkra.

Nemrég kapott a lánya Petőfi zenei díjat, az év énekesnője lett, így ön nemcsak vállalatvezetőként ismert szűk hazájában sem.

Igen, nagy büszkeséggel tölti el a családot és az ismerősöket is az ő karrierje, gyakran állítanak meg az utcán, hogy gratuláljanak. Nem volt egyszerű neki sem az útja, gyermekkorában például hetente háromszor vittük Kisvárdára Ajakról zene- vagy

énekórára, Debrecenből – ahová egyetemre járt – sokat utazott Békéscsabára, ahol már játszott és mellette végezte színi tanulmányait is. Ebből adódóan ő utazott közülünk talán a legtöbbet vonattal, de ez a többi gyerekekről is elmondható, mind a mai napig. Sőt, a kisebbik fiam most is vasúton utazik sokszor Budapest és a lakóhelyünk között. Amikor még itthon laktak a gyerekek, minden nyáron vonattal utaztunk a Balatonra annak ellenére, hogy volt már saját autónk. Így azt mondhatom, hogy elkötelezettek, lojálisak vagyunk a vasút iránt.

2024.07.11 10:15

szerző: Putsay Gábor