

Vasútgépész Napok Győrben

Győrben rendezték meg a **Vasútgépész Napok** című konferenciát **október 26-27-én**, immáron 11. alkalommal. A rendezvényt – amelyen számos előadás hangzott el – a Közlekedéstudományi Egyesület és annak vasúti tagozata szervezte. A résztvevő szakemberek megismerkedhettek a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. színeiben felvonuló első TRAXX mozdonnyal is.

A konferencia résztvevőit *Simon Róbert Balázs*, a rendezvénynek otthont adó Győr alpolgármestere köszöntötte. Az alpolgármester beszéde után *dr. Márkus Imre*, a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. vezérigazgatója köszöntötte az egybegyűlteket. Úgy fogalmazott: a MÁV-TRAKCIÓ-nak is versenyhelyzetben kell tevékenykednie, s ehhez nagy megbízhatóságú mozdonyokra, korszerű műszaki megoldásokra van szüksége. Ennek kapcsán utalt a TRAXX mozdonyokra is, amelyeknek az első, a MÁV Csoport számára gyártott példányát a győri vasútállomáson is bemutatták. A vezérigazgató a mostani Vasútgépész Napokat azért is fontosnak tartja, mert sok ismert gyártó a szakma újdonságait is bemutatgatja itt.



dr. Márkus Imre

– *Szarvas Ferenc*, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója hangsúlyozta, hogy a tehervonatok továbbításában jelentős tartalékok rejlenek. Magas színvonalú szolgáltatás nyújtásával jelentős többletbevételt lehet elérni, elsősorban tranzit tehervonatok továbbításával. A vontató és vontatott járművek alkatrész utánpótlásával kapcsolatban elgondol-



Szarvas Ferenc



kodtató összehasonlítást tett: a gépészeti beszállítók negyed-fél éves átfutási idővel dolgoznak, miközben az autóiparban – gondosan kidolgozott logisztika eredményeként – sokkal rövidebb idő alatt megérkeznek a pótalkatrészek. A továbbiakban annak meg tárgyalását ajánlta a konferencia résztvevőinek figyelmébe, hogy a napjainkban beszerzett gépészeti eszközöknek mennyi az élettartamuk. A jelenleg használt eszközök esetében 25-30 év ez az időtartam, de érdekes lenne kideríteni, ebben vajon mennyire játszik közre az, hogy spórolás miatt kitölték az eszközök használati idejét – fogalmazott. A MÁV új stratégiájának felvázolása során a „zöld gondolat” érvényesítéséről is szólt *Szarvas Ferenc*: „A környezet terhelése szempontjából a legkisebb externáliát jelentő dolog a vasút. Amikor a kötőpályás közlekedés szerepéről beszélünk, akkor ezt a kedvező adottságot is figyelembe kell venni.”

Dávid Ilona, a GySEV elnök-vezérigazgatója szerint újabb fejlesztésekre lehet számítani: a Sopronig vezető 8-as vonal kétvágányúsításáról folynak a tárgyalások, s a motorvonatoknak is nagyobb szerepet szánnak itt.

Dr. Menich Péter, a Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) főosztályvezetője a hatóság vasúti liberalizációs folyamatban betöltött szerepéről, feladatairól, valamint az uniós előírások hazai átültetéséről beszélt. Mint mondta, utóbbi szakterületen rendkívül szigorúak az EU illetékesei: a 27 tagországból több mint hússzal szemben kötelezettség-szegési eljárást indítottak Brüsszelben. A liberalizációs intézkedések új elemére is fel-

hívta a hallgatóság figyelmét: legfrissebb jogszabályok a vasútállalatok számára kockázatelemzés elkészítését is előírják. A MÁV Csoportnál a végéhez közeledik ez a munka. Immár kötelező az utasjogokat tartalmazó előírás alkalmazása, ez számos más regula mellett szigorúan szabályozza a panaszok kezelését.



Márton Ferenc

Mit vállalhat a vasút? Mit tud megtenni a MÁV a kiélezett versenyhelyzetben? A szakemberek a tanácskozás további részében ezekre a kérdésekre keresték a választ. A különböző beszállító cégek részletelesen szóltak arról is, hogy milyen termékeket, megoldásokat kínálnak a célkitűzések megvalósításához. Felszólalt *Schwartzné Lovász Beáta* a Bombardier képviselőjében, *Vörösmarty József* ügyvezető igazgató, a Knorr Bremse Vasúti Jármű Rendszerek Kft.-től, aki a modern mozdony fékrendszerekről tartott előadást valamint *Szécsey István* üzletágvezető a Siemens Zrt.-től és *Juhász Ernő*, a Voith Turbo Kft. képviselőjében.

Kassai János