

Márkus Imre, a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. vezérigazgatója „Rendben vagyunk!”

Jelentős áldozatokat hozott a MÁV-TRAKCIÓ menedzsmentje 2009-ben annak érdekében, hogy a cégcsoport – ha jelentős áldozatok árán is, de – megőrizze versenyképességét az összességében zsugorodott vontatási piacon. A meghozott intézkedéseknek hála 2010 már a konszolidáció éve lehetett, a társaság pedig kivehetette a részét az áru fuvarozási piac lassú fellendüléséből. Az év utolsó nagy feladata az újabb 25 TRAXX mozdony finanszírozási szerződésének megkötése, a kedvezményes árú opció lehívása.

– *Hogyan élte meg a válságot a MÁV-TRAKCIÓ Zrt.?*

– A sajtó már 2008 végén a válságról zengett, de még nem csapott meg minket közvetlenül a szele. Így ezt a hatást a 2009-es év tervezése során figyelmen kívül hagytuk, a bázisra terveztünk – akárcsak meghatározó partnereink. Már 2009. február elején láttuk, hogy nem jönnek a számok. Február végén sokkolt minket, hogy mennyire nem teljesülnek a terveink. Ekkor már azonnali intézkedéseket kellett hoznunk, hiszen változatlan hozzáállással év végére 5-6 milliárd forint lett volna a veszteség. A személyszállítás területén két okból csökkent némileg a megrendelés: a sztrájkok és a mellékvonalakon elrendelt szolgáltatás szüneteltetés miatt. Ez önmagában nem okozott volna gondot, csak hogy az áru fuvarozási szegmensben 30%-os visszaesést tapasztaltunk, és esélye sem látszott a gyors kilábalásnak. Ám hiába hoztunk volna költségcsökkentő intézkedéseket a legjelentősebb költségterületeknél, a bértömegben, a kollektív szerződés falaiba ütköztünk. Láttuk ugyan a szakszervezet vezetője is a számokat, de a mozdonyvezetők még nem érezték a saját fizetésükön a válságot, mert hiába ültek munka nélkül egész szolgálatban, a fizetésüket megkapták.

– *Hogyan lehetséges ez?*

– A mozdonyvezetői fizetés alapvetően a jelenlétre épül, nem a teljesítményre. Tetézte a bajunkat, hogy a megrendelő nem mondta le a vonatokat. Tehette, mert ő csak a valós teljesítmény után fizetett, nem volt anyagilag érdekelt abban, hogy pontosítsa a megrendelést. Végül csak augusztus 13-án sikerült megkötni a megállapodást a szakszervezetekkel, ekkor azonban már keményebb feltételekkel, mint amilyeneket márciusban kértünk. Bevezettük az állásidő rendszerét, ami az alapbér csökkentését és a teljes mozdonyvezetői elvételét jelentette arra az esetre, ha nem tudtunk munkát adni a mozdonyvezetőnek, és ezért hazaküldtük, illetve be sem hívtuk őket. Csökkentettük a munkaidőt is, és nagyobb rugalmasságot kértünk a vezénylésben, mind térben, mind időben. Ez lehetővé tette, hogy a mozdonyvezetők ne a telephelyükön, hanem ott álljanak szolgálatba, ahol van munka. Emellett a karbantartási költségeinket is csökkentettük, leállítottuk a feleslegessé vált mozdonyainkat. Meg kell azonban jegyeznem, hogy a fél év alatt letárgyalt megállapodás még így is rekordsebességűnek számít a MÁV Csoportnál.

– *Miért nem kezdték el korábban a nyugdíjazásokat?*

– Ehhez is a szakszervezet hozzájárulása kellett, így csak október-november hónapban kezdtük meg a korengedményes nyugdíjazást. Egy korábbi megállapodás sem okozott volna 2009-ben jelentősebb megtakarítást, mivel így is 1,4 milliárd forintot kellett a távozó mozdonyvezetők után befizetnünk a nyugdíjkasszába. A nyugdíjazásért cserébe viszont vállalták a távozók, hogy a korengedmény időtartama alatt nem vállalnak mozdonyvezetői munkát a MÁV-TRAKCIÓ beleegyezése nélkül. Végül minden érintett élt a nyugdíjazás lehetőségével, pedig az önként vállalt lehetőség volt, ám a januári nyugdíjszabályzat módosulása miatt úgy látták, még több évet kellene vezetniük a nyugdíjig, ha nem mennek el most önként. Így osztottak-szoroztak, és leszereltek 880-an.

– *Meddig élnek a foglalkoztatási „válság szabályok”?*

– Noha a szakszervezet szerint már vége a válsagnak, mi nem engedjük a visszarendeződést, viszont a csökkentett munkaidő lehetőségét már nem alkalmazzuk. Erre azért nincs szükség, mert több mozdonyvezetőt nyugdíjaztunk, mint amennyit a válság indokolt. A megbízások teljesítéséhez szükséges létszám rendelkezésre áll. A meghozott intézkedések hatására tavaly szeptember-december hónapokban átlagosan 18 ezer forinttal csökkent a nettó mozdonyvezetői fizetés az előző évhez képest. Ez jelentős érvágás volt számukra, egy komplett gázszámla esett ki havonta a zsebükből a válság miatt. Nem véletlenül volt ilyen nehéz megállapodni! Meggyőződésem, hogy a többi MÁV vállalatnál ilyen mértékű bércsökkentés elképzelhetetlen lett volna, még arányaiban is, mert azoknál alacsonyabbak az átlagos fizetések, mint nálunk. Csoportszinten azért még mindig a mozdonyvezetők keresnek a legjobban a végrehajtásban, az átlagfizetésük bruttó 350-380 ezer forint.

– *A mozdonyvezetőknek tartósan csökkent a fizetésük a válság miatt?*

– A 2009-ben meghozott drasztikus intézkedések megalapozták a 2010-es évet. Fenntartottuk a szoros gazdálkodást, szigorítottuk az ellenőrzéseket, havi gyorsjelentés alapján azonnali intézkedéseket hoztunk, a forrásokat és az eszközöket harmonizáltuk. Idén már növekedtek a teljesítmények, nem voltak sztrájkok, több mellékvonalon is újraindult a személyszállítás, és csaknem 10%-kal

nőtt a Rail Cargo Hungaria megrendelése is: az előre lekötött 8,5 millió vonatkilométerhez képest a 9,3-at is elérheti év végére az elvontatott volumen. Ennek megfelelően idén már állásidő is csak regionálisan fordult elő, sőt elkezdtek nőni a túlórák, így az 1,1%-os alapbér-növekedés mellett 5%-kal nőttek a fizetések. Ráadásul ez az arány még javul is az év végéig, az alacsony bázisértékek miatt. A kollektív szerződés szerint mi évi 200 óráig 50%-os pótlékkal túlóráztathatunk. Ez így nekünk jobban megéri, mintha pluszmozdonyvezetőket alkalmaznánk az ad hoc igények kielégítésére, és a mozdonyvezetőknek is jobban megéri, mert pluszjövedelemre tesznek szert. Így lassan, de visszaadjuk a mozdonyvezetőknek azt a pénzt, amit az elmúlt hónapokban elvesztettek.

– *Mekkora a társaság eszközparkja?*

– Jelenleg 747 mozdony a MÁV-TRAKCIÓ javítási állaga, miközben a dolgozó mozdonyok száma 560. Szeretnénk a mozdonyparkot is hatékonyabban üzemeltetni, ezért a kihasználatlan, rossz üzemkésztségű mozdonyokat leállítjuk, illetve olyan javításokat rendelünk meg a mozdonyokra a MÁV-GÉPÉSZET-nél, amelyekkel növelhető azok üzemkésztsége. E célra idén 500 millió forintot költöttünk a terven felül. Azért jól látszik, hogy mást jelent egy tízdarabos Taurus-szériánál a 90% feletti rendelkezésre állás, és mást a V43-asoknál. Utóbbiaknak egy időben 80-85%-a végez csupán vontatási feladatot, a többi tervszerű karbantartáson áll. Ráadásul a főműhelyi javítások miatt is jelentős időkre kieshetnek mozdonyok, volt olyan M41-es, amelyik 450 napos átfutási idővel készült csak el.

– *Azért ez a kérdés a MÁV-GÉPÉSZET szempontjából más-képp néz ki?*

– Persze ezeket a számokat lehet másképp is interpretálni, a MÁV Csoport átalakításának az az egyik nagy előnye, hogy minden leányvállalat a saját szájíze szerint értékelheti a tényeket. Így könnyebb a csoportszintű optimum megtalálása is. Mi például azt fájlatjuk, hogy a MÁV-START kizárólag motorvonatokra építene a stratégiáját, mert egy bizonyos szerelvényméret felett az ingavonatok sokkal rugalmasabban használhatók, ráadásul egy-egy kocsi ki- vagy besorozása sem igényel járműjavítói beavatkozást, miközben a mozdony is jobban kihasználható. Vélhetően erre a kérdésre is választ ad majd a most készülő MÁV Stratégia, amely az eddigi hasonló munkáknál átfogóbb, alaposabb, részletesebb anyagunk ígérkezik. Ebben leszámolhatunk végre azzal a tévhitel, hogy minden kínálatnövekedéshez további mozdony és mozdonyvezető kell. Egy jól megalkotott (ütemes és ki-



nálati) menetrend esetén jobb a járművek és a járművezetők kihasználtsága, újabb források lekötése nélkül, továbbá a mainál nagyobb kapacitású személyvonatok vontatásához sem kell újabb mozdonyokat venni.

– *Mik a jövő kockázata?*

– A legnagyobb kockázat a pályahasználati díjak alakulása, a tolatási tevékenységek megrendelése, valamint a Rail Cargo Hungaria teljesítménye. Értesítéseink szerint az RCH üzleti terve 2011-re lassú bővüléssel számol, nem pedig újabb visszaeséssel. Ez alapján szerződés módosításra is sor kerülhet közöttünk, amelynek keretében már az ideiglenes bázis alapján rendelik meg a jövő évi volument. Ez azt is jelenti, hogy a saját vontatási kapacitásuk kiépítését befejezték, de a teljesítményük 70%-ánál ránk számíthatnak. A mellékvonalak újraindítása mozdonytöbbletet nem igényel, hiszen ott csak Bz motorkocsik járnak, a munkaerő-többlet-igényt pedig túlórákkal fedjük le.

– *Mi a helyzet a mozdonyvezető-képzéssel?*

– Tavaly és idén nem volt mozdonyvezető-felvétel, jövőre indul egy képzés 30 fővel. A kiválasztás már megtörtént, ők 2012 júniusá-

ban állhatnak szolgálatba. Évente 40-45 fővel csökken a mozdonyvezetői létszám a természetes fluktuáció okán – a nyugdíjazások nélkül. Így mire munkába áll a 30 új mozdonyvezető, már legalább 135 fő fog hiányozni a társaságtól. Jövőre nem lesz nyugdíjazás a társaságnál, sőt a következő években is alig, ám a korfa kedvezőtlenessége miatt 2015-16-ra már komoly gondjaink lehetnek.

– *Mi a MÁV-TRAKCIÓ stratégiája?*

– A folyamatban lévő informatikai és gördülőállomány-fejlesztések mind azt célozzák, hogy hatékonyak, versenyképesek legyünk, és a személyszállítás mellett a teherfuvarozásban is tartósan legyen feladatunk. Ehhez tovább kell menni a már megkezdett úton, és át kell tudnunk lépni az országhatárokat. Az újabb 25 TRAXX mozdony finanszírozási tenderére már három magyar bank és konzorcium jelentkezett be, és várhatóan jobb feltételekkel szerződhetünk, mint az első 25 mozdonyra. A finanszírozó kiválasztása még idén megtörténhet, így élhetünk a Bombardier által meghosszabbított kedvezményes áron való lehívás lehetőségével. **Andó Gergely**

■ Bihari Lajos

Ismét pozitív eredménnyel zár a MÁV-TRAKCIÓ

A stabilitás jellemezte 2010-ben a MÁV-TRAKCIÓ gazdálkodását. Az idén is 85 milliárd forint körüli forgalmat lebonyolító társaság az üzleti terv szerinti 250 millió forintos eredmény felett zárhatja az évet, hála a hatékony költségkontrollnak.

Míg 2008 az építkezés éve volt, 2009 a válságkezelésé, addig 2010 a konszolidációé – adott rövid áttekintést a társaságnál zajló folyamatokról *Bihari Lajos*, a MÁV-TRAKCIÓ gazdasági vezérigazgató-helyettese. Érezhető, hogy erre az évre a társaság sokkal rugalmasabbá vált, és nyoma sem volt a tavalyi „szenvadásnak”. Azzal, hogy meg tudtak állapodni a szakszervezetekkel, és nyugdíjba küldhettek 880 embert, nem 2009-et „mentették meg”, hanem erre és a következő évekre adtak egy biztos alapot.

Óriási változást jelentett a cég életében, hogy arra biztatták 2009-ben a vezénylőket, hogy „saját belátásuk szerint” csak azokra a tehervonatokra vezényeljének dolgozókat, amelyek várhatóan – a tapasztalataik szerint – le is közlekednek, azokra ne, amelyek napok vagy hetek óta nem közlekednek, de a megrendelését nem mondták le. Ilyen önállóságot még sosem kapott operatív munkát végző vasutas.

Már-már közhelynek hangzik, hogy minőségi megrendelés nélkül nincs minőségi szolgáltatás, különösen a vasúti szolgáltatásokban, ahol a „pontatlanság” árát valakinek mindig meg kell fizetni. „Csak úgy lehet rendszerszinten a legolcsóbb a vasút, ha mindenki tekintettel van a partnereik költsége-

ire is” – vallott erről Bihari Lajos. A MÁV-TRAKCIÓ elindult afelé, hogy a vevőt nem területenként szolgálja ki, hanem országosan. Ez a mentalitás ma már az egész szervezetet jellemzi, a költségek kontrollja is központilag történik, ezáltal az egyes területek (hat területi központ van a cégnél) fajlagos mutatói összehasonlíthatók, ha eltérés van a térségek között, akkor célirányos vizsgálatokkal feltárhatók ennek okai. Ez oda vezetett, hogy ma már – helyi sajátosságokat leszámítva – takarékos a készletfelhasználás, felelős a munkaerő-gazdálkodás, miközben nem épült ki a társaságnál szervezet a beruházások, beszerzések, ingatlanügyek végzésére, csupán egy-egy fővel a megrendelői képességet alakították ki, a forrásallokáció csoport-szinten történik.

Idén is sikerült növelni a MÁV-TRAKCIÓ megbízóinak számát, szinte nincs olyan Magyarországon (is) működő vasútvállalat, amellyel ne volna valamilyen szerződésük. Még a szlovák magánvasutak is dolgoztatnak velünk. A magánvasúti megrendelések 2009-ben még nőttek, idén azonban e szegmensben a stagnálás volt jellemző. „Továbbra is tartjuk magunkat ahhoz, hogy senkinek nem leszünk a tartalék puffere, ám korrekt üzletekben szívesen

együttműködünk” – vall a stratégiai vezető. Valódi, egész éves, országos rendelkezésre állást csak a MÁV-TRAKCIÓ tud biztosítani a piacon. „Így lehet, hogy egy-egy kis kapacitással rendelkező szolgáltató néha árban alánk ígér, mégis versenyképesek vagyunk. Mert könnyű egy mozdonyal látszólag hatékonyan és olcsónak lenni, de mi van akkor, ha az a gép meghibásodik, vagy épp az ország másik felében áll, mint ahol lennie kellene? Ezt mi tudjuk kezelni, a magas rendelkezésre állásnak pedig a gazdaságos méretünkől adódóan nincs komolyabb többletköltsége. Például míg másoknál a gépmenetek aránya bőven 10% fölött van, nálunk 2,5% körüli ez az érték” – mondta Bihari Lajos.

Szomorú látni, ahogy egyre öregebbek a magyar mozdonyok, de látni kell, hogy ez egy pénz- és eszközigényes iparág. Ha ebből mindig csak kivisszük a pénzt, akkor minden csak egyre romlik. Noha 2008 óta abszolút értékben egyre többet költenek a mozdonyokra, ez csak a szinten tartáshoz elég egy ilyen korú, öregedő járműparknál. Mert jó ugyan a frissen felújított 3000-es Szilik üzemkézsége, de hogy ez meddig tartható fenn, az nem tudható. El kellett indulni az új mozdonyok irányába, ennek nem volt alternatívája. „Mindent megteszek azért, hogy lehívhasssak a következő 25 TRAXX-ra szóló opciót, a 160



km/órás sebességre alkalmassá tett korridorokon más gépekkel labdába sem rúghatnánk” – mondta Bihari Lajos, hozzátéve: „eldöntöttük, hogy merünk nagyot álmodni, és kockázatot vállalni, és nem aszisztálunk a cég lassú elmúlásához, a hazai piac zsugorodásához. Egy világos célra könnyebb forrásokat szerezni, mint a toldozásra, foltozásra. 2010-et így az a kettőség jellemzi, hogy egyrészt keményen dolgozunk a likviditás megőrzéséért, másrészt az új gépek finanszírozására meg sorban állnak a potenciális finanszírozók.”

Nem olcsó mulatság a vasút. Míg egy buszvezetőt az utcáról is fel lehet venni, a vasútnál 16-18 hónapos betanítás után is még csak „élesben tanul” a kadét. Így 5-5,5 millió forintba is belekerül egy mozdonyvezető kiképzése (hiszen ne feledjük, fizetést kapnak a gyakorlatok a tanfolyam alatt). „Mindent egybevéve valódi önköltségi ár lehet egy mozdonyvezetőre akár 300 forint is egy Bz motorkocsi egy kilométer futására vetítve. Am a mellékvonal is egy közszolgáltatás, szüksége van rá a vidéknek” – zárta a beszélgetést Bihari Lajos.

■ Szűcs Lajos

Garantálni lehet a mozdonyvezetői munkahelyeket

Ma 3320 mozdonyvezető teljesít szolgálatot a MÁV-TRAKCIÓ-nál, szemben a tavalyi félévkor foglalkoztatott 3980-nal. A létszámcsökkenés oka a tavalyi év végi korongedmenyes nyugdíjazásról szóló megállapodások megvalósítása. E hatékonyságnövelő intézkedés eredményeként az idei bértömeg 10%-kal kisebb, mint a tavalyi volt. A létszámcsökkenés és a megrendelés növekedés eredőjeként az év első tíz hónapjában csaknem 80%-kal, 100 órára nőtt az egy főre eső túlórák száma.

Ha a forgalom felfutásának üteme nem változik jelentősen, 2011-ben egyes régiókban akár már a társaság számára még gazdaságos 200 órát is megközelíthetik majd a mozdonyvezetői túlórák, ami annak ellenére okozhat átlagbér-növekedést a társaságnál, hogy a jövő évre szóló üzleti terv 0%-os alaphétfel-fejlesztéssel számol. Az alaphétfel befagyasztását „az ország legerősebb szakszervezete”, a mozdonyvezetői még nem fogadta el, a tárgyalások folyamatosak a két fél között. Az országos ajánlásban szereplő 5% körüli bérnövekedés 1 milliárd forinttal növelné meg a TRAKCIÓ bérköltségét, ennek pedig nincs fedezete áremelés nélkül, amit a partnerek aligha vennének jó néven. A MÁV-TRAKCIÓ javaslata ezért a 0%-os alaphétfel-fejlesztésre és eredményfüggő bérelemek kialakítására vonatkozik.

Szűcs Lajos humánigazgató azt is kifejtette, hogy humánoldalon a biztos megrendelésekre optimalizálták a létszámot, e felett a megrendeléseket a mozdonyvezetők túlóráival fedik le. Idén 1,1%-os alaphétfel-fejlesztésre volt lehetőség, ezzel az átlagos mozdonyvezetői alaphétfel 231 920 forintra nőtt. Am a megrendelések számának növekedése miatt a bruttó átlagbér 357 304 forint volt, ami 5%-kal haladta

meg a bázisét az év első tíz hónapjában. Ez a mutató várhatóan még növekszik kicsit az év végéig. Területenként azonban továbbra is eltérőek a teljesítmények, emiatt egy-egy régióban továbbra is van állásidő. Ez azonban december közepétől várhatóan csökken, mivel épp a leginkább érintett régiókban indul újra több mellékvonalon is a személyszállítás.

A legutóbbi mozdonyvezetői tanfolyamot 2008-ban indították. A képzés időtartama miatt ők csak idén, az év második felére lettek mozdonyvezetők. Az év végén már elindítottak volna 30 fővel egy képzést, ám erről a szakszervezettel is meg kellett volna állapodni, ami nem sikerült, így csak jövőre indulhat el a képzés. A tanfolyamra azért van szükség, mert a természetes fluktuáció következtében évente 40-45 fővel csökken a mozdonyvezetői létszám. Az ő pótlásukról mindenképp gondoskodni kell, hiszen a foglalkoztatási egyensúlyt a jelenlegi létszám mellett tudja biztosítani a társaság.

A meghirdetett tanfolyamra a jelentkezési lehetőséget csak a cég honlapján tették közzé, egy hét alatt így is több mint 480 jelentkezést regisztráltak. Ebből választották ki a 30 bekerülőt. „A nagyarányú jelentkezés alapján arra következtetünk, hogy még él egyfajta ro-

mantikája a mozdonyvezetői munkának, és a MÁV-TRAKCIÓ-nak jobb a munkaerő-piaci megítélése, mint a MÁV Csoportról kialakított általános vélemény” – mondta Szűcs Lajos. Ebben szerepet játszhat, hogy bérben is versenyképesek a munkaerőpiacon. Az új felvételesek ott állnak majd munkába, ahol már most is a legtöbb pluszfeladat és a túlóra, így 19-en Budapesten, 5-en Szombathelyen, Szegeden és Pécsen pedig 3-3 fő. Mivel a következő jelentősebb nyugdíjazási hullám 4-5 év múlva várható, a teljesítmények változatlanlansága esetén 2-3 év múlva intenzívebbé kell tenni a mozdonyvezető-képzést – vagy a munkaerőköltséget kell átstrukturálni. „Nem vagyunk annak hívei, hogy generációk esnek ki a képzésből, ám sajnos ez már megtörtént, a mozdonyvezetői korfa kockázatokat rejt magában. A képzésre áldozni kell a jövőben is, hiszen ez a cég jövőjének egyik alapja” – mondta a humánigazgató. A mozdonyvezetők mellett évi 10-12 műszaki diplomás gyakornokot is felvesznek, ők adják a középvezetői utánpótlást. Ebből is látszik, hogy alapvetően műszaki tevékenység folyik a társaságnál.

A munkaerő-hatékonyság növelése érdekében nem a munkaórák számának csökkentése a cél, hanem azon meddőidők csökkentése, amely mögött nincs valódi teljesítmény, vagyis olyan feladat, amit közvetlenül ki lehetne számlálni a megrendelőknél. A meddőidők számát hálózati szinten kell optimalizálni. Ez a feladatok további átcsoportosítását okozhatja, illetve a foglalkoztatási szabályok rugal-



masabbá tételét kényszerítheti ki, amit előtte el kell fogadtatni a szakszervezetekkel is. A mozdonyvezetők jelenleg nem abban érdekeltek, hogy minél több legyen a szolgálatukon belül a hasznos teljesítmény, mivel a jelenlétért fizetik őket. Egy átlagos szolgálat ideje még mindig 10 óra felett van, noha szélsőséges esetben akár 6 óras szolgálat is tervezhető. A tehervonatos szolgálatok korábban minimum 10 órák voltak, ennyit akkor is kifizettek nekik, ha néhány óra munka után hazaküldték a dolgozókat. Ma már ez csak 9 óra, amit a munkáltató részéről tovább csökkentenénk. „A valóban ledolgozott időt szeretnénk kifizetni”. A rugalmasságot szolgálhatja az is, ha a fel- és lejelentkezési hely eltér egy-

mástól, vagyis aki Hegyeshalom-ban kezdett, az végezhesen Győrben, Budapesten. Az ilyen „finomítások” miatt is folyamatosak az egyeztetések egész évben a szakszervezetekkel. „A kompromisszumkeresés jegyében olykor ők engednek, olykor mi. A közös célok érdekében mindig könnyebb megállapodni, jó példa erre a Kollektív Szerződés határozatlan időtartamúvá alakítása. A jövő évre a szakszervezetek egyik fő célja egy foglalkoztatási megállapodás megkötése. Erre mi nyitottak vagyunk, arra építve, hogy ezért cserébe nagyobb rugalmasságot kaphatunk a foglalkoztatási feltételekben egy krízis esetére, ami alatt nem csak visszaesést, de hirtelen feladatnövekedést is érthetünk”

■ Márton Ferenc

Folyamatban van a mozdonyok külföldi engedélyezése

A folyamatosan változó megrendelésekre adott operatív válaszokat Márton Ferenc működtetési vezérigazgató-helyettesnek és csapatának kell meghatározni. Ezt elősegítik azok az informatikai beruházások, amelyek épp 2010-ben léptek túl a tesztfázison, és immár élesben üzemelnek. Az új mozdonyok fogadására is megkezdődött a felkészülés, miközben 2011-ben a régiekkel is átlépnek az országhatárokat, több irányba.

– *Hogyan változtak 2010-ben a MÁV-TRAKCIÓ megrendelései?*

– Noha a 2010-es év sem volt kihívások nélküli, a gazdasági visszaesés már nem okozott további gondokat. Idén ugyan tovább csökkent a teljesítményünk, ám ez nem ért minket váratlanul, mert előre ismert volt, beépült a terveinkbe. Itt elsősorban a Rail Cargo Hungaria megrendeléseinek visszaesésére gondolok, amit a saját vontatási kapacitásuk kiépítése okozott. Ennek ellenére az áru fuvarozási piac megrendelése nagyobbak voltak idén a vártnál, és a mellékvonalak újrainyitása is több letmegrendelést eredményezett.

– *Milyen eredménnyel járt a szolgáltatótervezés központosítása?*

– Úgy ítélem meg, hogy az IVU Plan beváltotta a hozzá fűzött reményeket, országossá tette a tervezést, és ezzel a helyi szempontok szerinti optimum helyett a vállalat szempontjából vett optimum a mérvadó. Mára mindenki elfogadta, hogy a munka független a telephelyektől. A legnagyobb kihívást Budapest jelentette, mert ott túl sok az esetlegesség, nehéz előretervezni. Szinte minden extra vontatási igény Budapesten jelentkezik, így innen teljesíthető a leg hatékonyabban, miközben a feladatok átcsoportosításának vannak fizikai korlátai, no meg költségei is. Az elmúlt években a létszám-gazdálkodást ennek figyelembevételével alakítottuk, vagyis a budapesti térség a mozdonyvezetői létszám megtartása szempontjából előnyt élvezett.

– *Hogy áll az elektronikus menetigazolvány ügye?*

– A Mozdonyfedélzeti Berendezés (MFB) elektronikus menetigazolvány (EMIG) funkciója próbaüzemben van, ám azt még okostelefonokkal ki kell egészíteni, hiszen egy mozdonyvezetőnek akkor is van adminisztrációs feladata, amikor épp nem ül mozdonyon. Az MFB működése ma már szinte tökéletes, hála a számos hardver- és szoftverfrissítésnek. Jelenleg a hazánkba rendszeresen bejáró külföldi gépekre való fel-

szerezésről tárgyalunk a társasvutakkal. Az MFB bevezetése többféle előnnyel járt a társaság számára: pontosabb, gyorsabb lett az operatív irányítás, a valós idejű adatoknak köszönhetően. Az adminisztrációs teher és a hibák száma is csökkenni fog a számlázás automatizálásával.

– *Hogy haladnak a TRAXX mozdonyok üzembeállításával?*

– Az első két TRAXX mozdonyunk már tesztelés alatt áll, a 001-es jelenleg itthon, a 002-es Németországban esik át különféle méréseken, próbákon. Eddig semmilyen probléma nem merült fel, ami veszélyeztetné az átadási határidőt vagy a típusengedélyt. Ez persze nem meglepő, egy kiforrott mozdonyról van szó. A mi mozdonyunk 160 km/órás sebességre engedélyezett változat, míg eddig Magyarországon csak 140 km/órás sebességű TRAXX gépek futottak. Első körben a gyártó német, osztrák és magyar típus- és üzemengedélyt szerez a mozdonyoknak. Várhatóan 2011 júniusában áll forgalomba az első mozdony, emelt sebességű személyszállító kocsikat vontatva. A nemzetközi áru fuvarozásban is részt vesz a mozdony, például a német-román korridoron. A mozdonyok karbantartására piaci alapú elvárásokat és garanciákat tartalmazó szerződést fogunk kötni a MÁV-GÉPÉSZET Zrt.-vel, ami kicsit túlmutat a velük jelenleg élő átalánydíjas karbantartási szerződésen – amelyben szintén definiáltunk elvárt minőségi paramétereket, például az elvárt üzemkész-ség vonatkozásában.

– *Miért vásárol a MÁV új mozdonyokat?*

– A válasz egyszerű: azért, hogy a 30 évesnél idősebb, ma már korlátozott felhasználhatóságú, ismételen nem felújítható mozdonyokat a mai és jövőbeni igényeket teljesíteni tudó, gazdaságosan üzemeltethető járművekkel váltsuk le. Itt nemcsak arról van szó, hogy mozdonyaink külföldön futtatásával akarjuk javítani cégünk jövedelmezőségét, hanem annak felismeréséről, hogy a piac már

nem hajlandó megfizetni olyan eszközöket, amelyek csak belföldön használhatók. Arról is nehéz volt leszoknunk, hogy minden igazgatóság határán mozdonyt cseréljünk, ahogy történt egy bő évszázadon át; most már a határállomási gépcserék megszüntetése az elvárás mind a személyszállításban, mind a teherfuvarozásban. Nem tarthatja meg a piacait az a cég, amelyik nem képes átjárni a szomszédos országokba. Nem akarunk passzív elszennvedői lenni e folyamatnak, hanem inkább az élre állnánk. Ez persze nem jelenti azt, hogy magyar mozdonyvezetők továbbítják a vonatokat a szomszédos országok területén, hanem együttműködünk a társasvutakkal a vontatási feladatok teljesítésében.

– *Mi lesz a jövője a V43-asoknak?*

– A V43-as mozdonyok sorsa elsősorban a MÁV-START járműbeszerzési politikájának és lehetőségeinek függvénye. Jelenlegi ismereteink szerint a társaság főleg villamos motorvonatok beszerzésével számol, amivel mozdonyvontatású szerelvényeket váltana ki. Ha minden beszerzésük megvalósul, akkor 2020-ban az ötven TRAXX mozdony, a Gigantok és a tíz Taurus mellett még 115-130 darab V43-as mozdonyra lesz szükség. Ennél több V43-as üzemben tartása már műszaki és finanszírozási szempontból is lehetetlen.

– *Mi lesz a tolatási tevékenységgel?*

– A Rail Cargo Hungaria már megrendelte a tolatási tevékenységet 2011-re. Sajnos a pályavasút nagyrészt kivonult a tolatási tevékenységek megrendeléséből és koordinálásából. Még nem teljesen tiszta az új felállítás, de az biztos, hogy ez bonyolultabb lesz az eddiginél. Lesz, ahol a MÁV-START és a Rail Cargo Hungaria közösen rendel tolatómozdonyt, és lesz, ahol a kiszolgálómenet végzi az állomási tolatást is. Pedig logikus volt, hogy a tolatást az alapinfrastruktúra részeként kezelték, és azt a pályavasút szolgáltatta a vasút-vállalatoknak, hiszen ez szorosan kapcsolódott az alaptevékenységhez, még a tolatásvezetőt is a pályavasút adta/adja. Érezhető az űr, amit a MÁV kivonulása e területéről maga után hagy. Most a vasút-vállalat a VPE-n keresztül megren-



deli a pályakapacitást, tőlünk a mozdonyt és a mozdonyvezetőt, a pályától a lebonyolítást.

– *Hogyan haladnak a magyar mozdonyok külföldi engedélyezésével?*

– Szlovákiába az M62-es mozdony már igény esetén közlekedhet, a 100 km/órás végsebessége miatt akár egy fővel is. A V43-asok esetén – szlovák vonatbefolyásoló berendezés híján – két főnek kell egyszerre a mozdonyon lennie szlovák területen. Biztatjuk a szlovák partnereket, hogy teszteljék a V63-as mozdonyunkat is, legyen vele próbamenet. Románia felé a tíz Taurus mozdonyunk már van típusengedélye, a pályaszám szerinti engedélyezés december-januárban történik meg. Ehhez minden mozdonyt el kell vinni hatósági szemlére Romániába. Szerbia felé elkezdjük a szükséges lépéseket. Horvátország és Szlovénia egyelőre nem prioritás számunkra, Ausztria felé pedig a

TRAXX mozdonyok és a Taurusaink képesek kielégíteni a vevői igényeket. Látható, hogy minden tőlünk telhetőt megteszünk a külső, MÁV Csoporton kívüli bevétel-szerzés érdekében, hiszen ez tisztá bevétele a cégcsoportnak.

– *Várható az RCH saját vontatási kapacitásának kiépítéséhez hasonló sokkhatás a piacon?*

– Nem számítok a vontatási piacon jelentős átalakulásra, mert versenyképes áraink vannak, képesek vagyunk a minőségi szolgáltatásra, így nem képezzük szűk keresztmetszetet a kereskedő vasutak számára. Folyamatos fejlesztésünk is azt célozzák, hogy gyorsak, rugalmasak, operatívak legyünk. Büszke vagyok arra, hogy a központosítás miatt kevesebb a gépcseré és a gépmenet, rugalmasabb a személyzet térbeli és időbeli felhasználása, csökkentek a holtidők – ehhez persze szükség volt a szakszervezetek támogatására is.

A. G.

