

Széleskörű szolgáltatásokkal áll partnerei rendelkezésére a MÁV Trakció

MÁV-TRAKCIÓN Vasúti Vontatási Zártkörűen Működő Részvénytársaság néven önálló cégbe szervezte vontatási tevékenységi körét az elmúlt év végén a MÁV Zrt. Így az anyavállalat vontatási ágazatának mintegy ötezerkétszáz munkavállalója – a mozdonyvezetők, valamint a vontatási tevékenység szervezésében, kiszolgálásában és irányításában résztvevő szakemberek – munkáltatói jogutódlással átkerültek az új társaság állományába. A MÁV-TRAKCIÓN Zrt. a vasúti személyszállító szolgáltató cégek – köztük a MÁV-START Zrt. – illetve a vasúti áru fuvarozási szolgáltatók – többek között a MÁV Cargo Zrt. – részére végez személyszállítási és árutovábbítási célú vontatási, illetve a MÁV Zrt. Pályavasút Üzletága részére tolatási feladatokat, azonban az említett területeken önálló vasúti kereskedelmi tevékenységet nem lát el. A cég tarifáit valamennyi megbízója számára a szolgáltatási kategóriának megfelelően, piaci alapon határozza meg.

A 2008. január elsejétől önállóan működő vontatási társaság adottságairól, gépparkjáról, piaci helyzetéről, tervezett fejlesztéseiről és további terveiről Zsákay László György vezérigazgatót kérdeztük.

– Társaságunkat a MÁV Zrt. és a MÁV-START Zrt. húszmillió forint alaptőkével hozta létre. Tevékenységünket az apportként kapott mintegy 450 mozdonnyal kezdtük. A májusi kormánydöntés alapján azonban hamarosan további megközelítőleg 450 vontatójármű kerül cégünk tulajdonába. Míg az első alkalommal apportált mozdonyok hitelmentesek voltak, a második alkalommal már hitelek is vállaltunk át a MÁV-tól.

– *Tevékenységi körüket milyen típusú mozdonyokkal látják el?*

– Rendkívül sokféle, a legkülönbözőbb vontatási és tolatási tevékenységek ellátására alkalmas gépparkkal rendelkezünk. Harmincnyolc különböző típusú dízel és villamos mozdonyunk között nagyobb szériák is vannak. A GANZ-MÁVAG gyártmányú V43-as villamos mozdonyból mintegy háromszázharminc, a V63-asokból körülbelül ötven, a V46-osokból hatvan, az M62-es dízel mozdonyokból pedig több mint hetven került cégünkhöz. A többi típusból anyavállalatunktól tíz-húsz-harminc darabot vettünk át, de gépparkunkhoz tartozik tíz korszerű, Siemens gyártmányú Taurus mozdony is. Az

utóbbiak főként a hegyeshalmi vonalon, illetve az osztrák területen közlekednek.

– *Működési területükön az elmúlt hónapok során milyen tapasztalatokat szereztek?*



Zsákay László György
vezérigazgató

– Az elmúlt néhány hónapban rengeteg jogi feladatot kellett elvégeznünk. Ennek ellenére arra törekedtünk, s törekszünk jelenleg is, hogy munkánkat az üzleti tervünkben meghatározott módon végezzük. Küzdelmet folytatunk, hogy beruházásaink megvalósítása érdekében likviditási problémáinkat is megoldjuk. Terveink között szerepel ugyanis 25, plusz opcionálisan

további 25 darab korszerű, kétáramrendszerű mozdony beszerzése, amely szükséges ahhoz, hogy a hazaitól eltérő áramrendszerrel működő külföldi vasútvonalon is vállalhassunk vontatást.

A MÁV Cargo Zrt. részére a társasággal megkötött, 1+1 évre szóló szerződés alapján végzünk vontatást, a MÁV-START Zrt.-vel történt megállapodás szerint pedig személyszállító szerelvények továbbítását, illetve motorvonatok vezetését vállaltuk. Az energia vételezést, valamint az üzemanyag töltést, illetve elszámolást minden mozdonynál, s a motorvonatoknál is mi végezzük.

– *Jelenleg teljes gépparkjuk kapacitását kihasználják?*

– Mivel mozdonyaink többsége már nem „fiatal”, üzemkészségük sem teljes mértékű. A régebbi gépek gyakrabban igénylik a na-

pi karbantartást. Vannak azonban olyan mozdonyaink is, amelyek – üzemkészségük biztosítása érdekében – felújításra szorulnak. Balesetet szenvedett vontatási eszközeink javítása pedig általában hosszabb ideig is eltart. Előfordul, hogy egy-egy ilyen jelentősebb mértékű felújítás a járműjavítóban több hónapot igényel. Így általában mozdonyparkunk mintegy 60-70 százaléka teljesít folyamatosan szolgálatot, amely jelentős mennyiség.

– *Mozdonyaik javítását, karbantartását, felújítását melyik cég végzi?*

– Villanymozdonyaink felújítását és javítását a MÁV Északi Járműjavító szakemberei, dízel gépeinkét pedig a Szolnoki Járműjavító munkatársai végzik. Néhány dízel mozdony – többek között az M62-esek – forgóváz cseréje, valamint az átlagosan 31 éve közlekedő V43-asok felújítása ugyan csak az Északi Járműjavítóban történik.

Terveink szerint a V43-asokat a következő évek során folyamatosan kivonjuk a forgalomból. Néhány év múlva, amikor a hazai vasúti pályák többsége 120-160 km/h sebességre válik alkalmassá, a V43-asok működtetése gazdaságtalan lesz. Ahhoz, hogy a piacon versenyképesek maradhassunk, olyan korszerű mozdonyokat kell beszerezniünk, amelyek képesek arra, hogy 120-160 km/h sebességgel több ezer tonnát, akár emelkedőn is probléma nélkül vontassanak.

Jelenleg a hazai vasúthálózat csupán egyharmada villamosított, de az ország forgalmának több mint kétharmadát ezeken a vonalakon bonyolítjuk. Így egyértelmű, hogy a vo-

nalak villamosítása a MÁV számára továbbra is az elsődleges feladatok közé tartozik.

A MÁV finanszírozása a 80-as évek közepén – a korábbi évtizedekhez viszonyítva – megváltozott. Így valójában az elmúlt 20 év során a társaság alulfinanszírozott volt. Bár arra törekszünk, hogy hatékonyságunk javításával a hiányosságokat pótoljuk, az elmaradt felújítások, fejlesztési feladatok továbbra is megmaradnak. A MÁV vasúthálózatán az elmúlt esztendőik során igazán jelentős nagyberuházásként a szlovén összeköttetés épült meg, jelenleg azonban az új vonalon a vonatok csak dízel vontatással közlekedhetnek. A vonal villamosítására – mindkét oldalán – a tervek szerint a következő években kerül sor.

– Mi a véleménye a mellékvonalak megszüntetéséről, s ezáltal a környezetkímélő vasúti közlekedés, illetve szállítás létesítésével kapcsolatban?

– Vitathatatlan, hogy a környezetszennyező autóbuszokhoz, illetve az utakat romboló, balesetveszélyes kamionokhoz viszonyítva a vasúti szállítás és közlekedés minden tekintetben a legideálisabb. Egyértelmű, hogy jelenleg az egyetlen környezetudatos és biztonságos szárazföldi szállítási módot a vasút jelenti. Az Európai Unió törekvéseivel összhangban a mi szándékunk is az, hogy visszatérjük a forgalmat a vasútra. Mivel a nyugat-európai vasúttársaságok is állami támogatással működnek, nyilvánvaló, hogy az uniós példát követnünk kell.

A közlekedés „rákfénje” a kamionforgalom, amelynek csökkentése, illetve vasútra



A Siemens gyártmányú Taurus mozdony

terelése – főként a mellékútvonalak, de az autópályák esetében is – Magyarország ele mi nemzetgazdasági és környezetvédelmi érdeke. Addig, amíg a külföldi kamionok által tönkretett hazai utak felújítását a magyar adófizetők által befizetett állami kasszából finanszírozzuk, a közúton történő teherszállítás a megrendelőknek olcsóbb, mintha az vasúton történne. Ezen a területen sajnos nem várható változás. A probléma megoldását azonban jelentősen segíthetné az útdíjak bevezetése. Nem kis gondot jelent, hogy míg az EU tagállamaiban számtalan területen globális szabályzókat alkalmaz, az uniós országokban az alternatív szállítási eszköz-igénybevételével kapcsolatban különböző törvényeket alkalmaznak.

– Jelenleg társaságuk bány munkatársat foglalkoztat, s a legtöbb területen gondot okozó szakember utánpótlást hogyan oldják meg?

– Társaságunk jelenleg mintegy ötezer-kétszáz munkavállalót foglalkoztat, de az idén is veszünk fel mozdonyvezetőket. Arra törekszünk, hogy „visszacsbítsuk” a tapasztalt nyugdíjas munkavállalókat. Ugyanakkor hirdetés útján toborzunk fiatalokat is, akiket megrendelésünkre a MÁV Csoporton belül működő Baross Gábor Oktatási Központban képeznek. Az ismeretek elsajátítását segíti egy tavaly megvásárolt mozdony-szimulátor is. Az oktatásban részt vevő fiatalok foglalkoztatását már a másfél éves képzési időszak időtartama alatt is biztosítjuk, részmunka-időben. A tanulókat arra ösztönözzük, hogy minél több mozdonytípus vezetését sajátítsák el. Hosszabb távú feladataink között szerepel, hogy végzett mozdonyvezetőink részére vonzó, versenyképes bérezést biztosítsunk, annak érdekében, hogy munkájukra társaságunk hosszú távon számíthasson.



A képzést mozdony-szimulátor segíti



A Ganz Mávag gyártmányú mozdonyok

– A jövőre vonatkozó tervekben milyen fejlesztési és üzleti elképzelések szerepelnek?

– Társaságunkat a MÁV Zrt. és a MÁV-START Zrt. „legalább három évre” vonatkozó vonatási tevékenység ellátására alapította, tehát három évre előre tervezhetünk. A szerződésalkötések alkalmával a törvény által biztosított közbeszerzés-menetességi lehetőségeket is kihasználhatjuk. Úgy gondoljuk, hogy a magyar vasút fejlesztéséhez társaságunk tevékenységére a jövőben is szükség lesz. Az, hogy a fejlesztések milyen szervezeti formában valósulnak meg, kérdéses. Egyelőre nem tudjuk azt sem, milyen módon biztosíthatunk tőkét ahhoz, hogy fejlesztési elképzeléseinket hosszabb távon megvalósíthassuk. Jó lenne, ha tájékoztatást kapnánk arról is, hogy az osztrák tulajdonba kerülő MÁV Cargoval a jövőben milyen mértékű együttműködést alakíthatunk ki.

Megítélés szerint jelenleg a legfontosabb feladatunk az, hogy gépparkunkat az említett 25, plusz opcionálisan további 25 darab korszerű mozdonyval bővítsük. A további mozdonyvásárlásokról egyelőre csak álmodni merünk. Ugyancsak fontos számunkra, hogy gépeinket korszerű fedélzeti informatikai berendezésekkel lássuk el. Ezek a vonatáruszervezők működtetésével összefüggő adatok rögzítésére, illetve továbbítására szolgálnak. Segítségükkel a jármű működési paramétereiről kapunk visszajelzéseket, és a megfelelő beavatkozásokra is lehetőség nyílik.

A személyzet és a menedzment munkáját segítheti a cégünkél bevezetésre kerülő vonatás-tervezési és irányítási rendszer is. Sajnos azonban a jelenleg használt, rendkívül bonyolult manuális rendszer csak



többmilliárdos beruházással váltható ki. Az energioptimalizált vezérlési rendszer a mozdonyvezető munkáját szintén nagyban segítheti. Az említettek mellett tervezük további technikai fejlesztések megvalósítását is. Többek között folytatjuk a vezetőállás ergonómiai átalakítását, további biztonsági berendezések beszerzését, illetve a vezetőfülkék légkondicionálását is. Azt szeretnénk, ha a motorvonat fejlesztési prog-

ramban – ha csak a MÁV Csoporton belüli társ-szervezetként is – tevékenyen részt vehetnénk. Fontos számunkra, hogy Magyarországon egységes járműpark jöjjön létre, hiszen nem lehet cél az, hogy egy-egy mozdonyvezető 8-10-15 típusú vonatáruszervezőt vezessen, és a műhelyekben minden szerelő polihisztorként tevékenykedjen.

– A verseny piacon az elmúlt hónapok során milyen tapasztalatokat szereztek?

– Örömmel számolhatok be arról, hogy már nemcsak tapasztalatokkal gazdagodtunk, hanem egy jelentős szabadpiaci partnerrel is. A CER Zrt. áruszállító magánvasúti társasággal a közelmúltban öt-

éves vonatás-szolgáltatásra vonatkozó keretszerződést kötöttünk. Ez a megállapodás példaként szolgálhat a nagyobb vasúttársaságok számára is. Szívesen vennénk, ha az említett hosszú távú szerződést újabban is követnék.

Munkánkat küldetésnek tekintjük. Feltett szándékunk, hogy cégünket – a patinás múltú MÁV hagyományok tisztelete mellett – a hazai és nemzetközi piaci viszonyok közötti is eredményesen működtessük. Célunk, hogy üzleti partnereink, megrendelőink részére korszerű, rugalmas, a változó körülményekhez igazodó, versenyképes szolgáltatást nyújtsunk, s szolgáltatásaink minőségét a későbbiekben is folyamatosan javítsuk. Bízunk benne, hogy gépparkunk bővítéséhez mielőbb „zöld utat” kapunk, s a jövőben már további ötven új, minden vonatási igényt kielégítő korszerű mozdonyval állhatunk partnereink rendelkezésére.

Nyíry Ágnes



MÁV-TRAKCIÓ Vasúti Vonatási Zártkörűen Működő Részvénytársaság

Cím: 1062 Budapest, Andrássy út 73-75.

Postacím: 1940 Budapest

Telefon: 06 (1) 511 3201

Fax: 06 (1) 511 4705

E-mail: info@mav-trakcio.hu

Web: www.mav-trakcio.hu

