

HUNGRAIL Vasútakadémia Konferencia

„Szélesvásznon a vasútról”

A HUNGRAIL Magyar Vasúti Egyesület idén harmadszorra rendezte meg tavaszi konferenciáját május 8-án, Budapesten, amelynek fő témakörei az infrastrukturális fejlesztések, a vasúti árufuvarozás (tranzit)szerepének növelése és a vasúti szektor munkaerőhiányának mérséklési lehetőségei voltak.

SZÖVEG: ANDÓ GERGELY



Homolya Róbert, a MÁV elnök-vezérigazgatója, a HUNGRAIL új elnöke megköszönte az egyesület tagvállalatainak bizalmát, és kérte, hogy folytassák együtt azt a kemény munkát, ami az egyesületet eddig is jellemezte. A következő időszak feladatairól szólva külön kiemelte a Budapest–Belgrád-vasút építését, ahol a HUNGRAIL komoly szakmai támogatást tud nyújtani a társországokkal való együttműködésben. Az elnök-vezérigazgató előadásában világosan megfogalmazta, 2030-ra milyenné akarja tenni a MÁV-csoportot: versenyképessé, fenntarthatóvá és szolgáltatásközpontúvá, amely alapját kell képezze a közösségi közlekedés átalakításának, a menetrend-egységesítésnek. Valamennyi közlekedési mód tekintetében versenyképes „kulcs-hálózatot” kell kialakítani. Ennek érdekében a vasúttársaság tízpontos programot indít, amelynek egyik pontja kifejezetten a vasúti árufuvarozás fejlesztését célozza, és azt a célt tűzi ki, hogy 2030-ra a 300 km-nél hosszabb távolság közúti árufuvarozás 30 százaléka vasútra terelődjön.



Ludvig László, a Siemens Mobility Kft. ügyvezetője előadásában rámutatott, hogy az EU által kijelölt három TEN-T és lassan már öt RFC vasúti közlekedési folyosó halad át az országon. Mivel ezek megépítése rendkívül drága, így nem csoda, hogy a munka évtizedekig tart, és még egyik sem készült el országhatártól országhatárig. Budapest új mobilitási elképzelései is látványos koncepciót vetítenek előre, de a prioritizálás itt sem lesz elkerülhető. Az EU-s beruházási forráscsökkenés árnyékában új finanszírozási módokat is fel kell tárni. Akár az esetenként túlon túl ambiciózus műszaki paraméterekben is érdemes lenne kompromisszumokat keresni, ha így hamarabb elérhető a fejlesztések célja, vagyis a versenyképes, egyenszilárdságú, jelentősebb szűk keresztmetszetek nélküli, de mégis korszerű, digitalizált vasúti országos infrastruktúra megvalósítása. Továbbá folytatni kell a gördülőállomány megújítását is, ha a vasutat vonzóvá akarjuk tenni – tette hozzá az előadó.



Kovács Imre, a Rail Cargo Hungaria Zrt. igazgató-ságának elnöke közvetlen összefüggést lát a tranzit-útvonalak minősége és azoknak az árufuvarozásban betöltött szerepe között. Jelezte: ha az EU-ban érdemben növelni akarjuk a vasúti árufuvarozás részarányát, akkor nem kerülhető meg Délkelet-Európa jó minőségű vasúti kapcsolatának kérdése, miközben a régió több országát minden közlekedési folyosó elkerüli. Ebben a léptékben nézve a Budapest–Belgrád vasúti kapcsolat fejlesztésének nincs valódi alternatívája, gyors és rövid, nagy kapacitású infrastruktúrára van szükség a Balkánra, előre jól átgondolt és részletesen megtervezett, modellezett határtechnológiákkal – ez minden nemzetközi projekt sikerének kulcsa.



Horváth László, a CER Hungary Zrt. elnöke az árufuvarozó vasútvállalatok digitalizációs kihívásairól tartott előadást annak apropóján, hogy a régió több országában szolgáltató cégcsoportnál a végéhez közeledik egy hét éve fejlesztett integrált vasútvállalat-irányítási szoftver bevezetése, amely teljesen papírintentessé tette a működést. A kereskedelmi, üzemviteli és számviteli modulok együttesen átláthatóvá és valós időben követhetővé teszik a költségek és bevételek alakulását, valamint utólag is könnyen elemezhető az egyes fuvarfeladatok az ajánlattételtől az utókalkulációig. A szakember szerint a következő lépcsőfok már a mesterséges intelligencia alkalmazása lesz, ami érdemben enyhítheti a munkaerőhiányt.



Katona László, az MMV Magyar Magánvasút Zrt. vezérigazgatója egy igazi vasúti örökzöld témában, a vágányzárakról tartott előadást. A pályakorszerűsítések pozitív hatásait elsősorban a tranzit- és nemzetközi fuvarozásban lehet jól kiaknázni, ahol az erős közúti konkurencia miatt fontos az egységesen használható legmagasabb tengelyterhelés és a folyamatosan csökkenő menetidő. Az MMV adatai szerint a határokon (még mindig) komoly várakozásokra kell számítani, amin a korszerűsítések sem mindig segítettek. Egyes határokon még mindig nagyon hosszú a menetidő, ami költségnövekedéssel jár. A közúttal ellentétben a vasúti árufuvarozás legtöbb költségeleme állóhelyzetben is ketyeg. Az előadó nemzetközi összefogást sürgetett a helyzet kezelésére.



Kerékvártó József, a MÁV-START vezérigazgatója a humán erőforrás fejlesztésével kapcsolatos kihívásokról beszélt a munkaerőhiánynak szentelt szekciót felvezető beszédében. Az előadó külön is megköszönte a HUNGRAIL munkatársainak azt a párját ritkító fejlődést, ami az egyesület elmúlt néhány évét jellemezte. A vezérigazgató elmondta: az egyre modernebb eszközöket üzemeltető vasúttársaságnak korszerű ismeretekkel rendelkező motivált és elhivatott karbantartókra és járművezetőkre van szüksége, miközben felértékelődött az utasokkal kapcsolatba kerülő vasutasok érzékenyítése, kommunikációs készségeik javítása. A HR-es kollégák számára a kiválasztás és a képzések szervezése mellett a munkaerő megtartásának támogatása is kiemelkedően fontos feladat lett, így az ő munkájuk az egyik legértékesebb a cég számára.