

**Budapesti Gazdasági Főiskola
Külkereskedelmi Főiskolai Kar**

**A MÁV Zrt. image-építése a
Kommunikációs Igazgatóság
szervezésében**



Készítette: Udvari Tamás
Nemzetközi Kommunikáció szak

Tartalomjegyzék

Bevezetés	3. oldal
Történeti áttekintés, cégtörténet	4. oldal
Mélyinterjú.....	16. oldal
„Változunk, gyorsulunk”	24. oldal
Kommunikációs Igazgatóság	35. oldal
Kommunikációs stratégia	43. oldal
Image-építő rendezvények.....	58. oldal
A Vasutas Juliális	60. oldal
A Vasutas Véralónap.....	68. oldal
Összegzés	76. oldal
Felhasznált irodalom	82. oldal

Bevezetés

Szakedolgozatom témájaként a MÁV Zrt. image-építését, a Vállalat Kommunikációs Igazgatóságának stratégiáját, és az általa szervezett rendezvények bemutatását választottam, ugyanis a 15 hetes szakmai gyakorlatomat sikerült az állami tulajdonban lévő vasúttársaság belső kommunikációs osztályán eltöltenem. A szervezeti felépítését még a későbbiekben részletezem, de itt, a dolgozatom elején is megjegyzem, hogy bár nem a budapesti központban, hanem a Dél-alföldi régió szegedi központjában dolgoztam, lehetőségem volt az egész munkafolyamatba és szervezeti felépítésbe belemenni. Erre azért is nyílt lehetőségem, mert Szegeden egyetlen személy, külső konzulensem Szentes Bíró Ferenc területi kommunikációs vezető foglalkozik mind a külső, mind pedig a belső kommunikációs ügyekkel, feladatokkal. Dolgozatom első részében a magyarországi vasút több mint másfél évszázados történetét mutatom be, melybe apró, érdekesebb történeteket is belecsempészttem. Ezt követően két vasutas veteránnal készített mélyinterjú következik. Ők saját bőrükön tapasztalták, hogy milyen volt, és hogyan változott a vállalat megítélése, a vasutas dolgozók vállalathoz való viszonya. Ezután a MÁV által meghirdetett „Változunk, gyorsulunk” stratégiát, majd pedig a MÁV Kommunikációs Igazgatóságának szervezeti felépítését és a központi stratégiához illeszkedő kommunikációs stratégiát- A változás és gyorsulás programját- tárgyalom. Az ezt követő fejezetben olyan, a Kommunikációs Igazgatóság által szervezett külső és belső vállalati image-építő rendezvényekkel foglalkozom, melyek szervezésében és lebonyolításában én is részt vettem. Így azokat személyes tapasztalataim és az elkészített jelentések alapján elemezni tudom. Két eseményt, a Vasutas Juliálist, mint belső, és a Vasutas Véralónapot, mint külső image-építő rendezvényt részletesen tárgyalok. Több barátomat, ismerősömet is megkérdeztem, hogyan látják a vasutat, milyen változásokat tapasztaltak az elmúlt években a stratégiai lépések megkezdése óta. Sajnos a minta nem reprezentatív, mivel Ők rendszerint a Budapest- Szeged vonalon utaznak, de úgy gondolom, hogy egy ekkora vállalatnál képtelenség lenne minden fejlődést vagy éppen visszafejlődést bemutatni. A hatodik fejezetben egy rövid kitekintést teszek az olasz vasút helyzetére, és annak image- építő tevékenységére. Végül mindent összefoglalva a stratégia már teljesült és teljesületlen, jó és gyenge pontjait, valamint az általam fontosnak vélt, de a stratégiából kimaradt lehetőségeket elemzem.

Történeti áttekintés, cégtörténet

Így kezdődött

A vasút születését legtöbbször 1825. szeptember 27-éhez kötik, amikor is a Stockton és Darlington között épített 12,3 kilométeres vaspályán 65 perc alatt robogott végig az angol George Stephenson által tervezett és épített „Rocket” mozdony, az általa vontatott 34 kocsival, 450 utassal és 90 tonna kőszénnel. Az egyik kocsin a „Periculum privatum, utilitas publica” (Egyesek veszélye, a köz érdeke) felirat hirdette az új találmány társadalmi jelentőségét és értékét. Azonban e korszakalkotó találmánynak természetesen voltak előzményei is:

Elsőként az elzászi, tiroli és erdélyi bányákban kísérleteztek a nyompályák kialakításával. Fagerendákból kezdetleges „síneket” építettek, így a bányakocsik könnyebben gördülhettek. 1544-ben már írásos feljegyzés is készült a pályák építéséről. A vasúti nyompálya kialakulását azonban kísérletek egész sora előzte meg. A döntő fordulat 1789-re tehető, amikor Jessop elsőként alkalmazott gombafejű sint úgy, hogy az a közút fölé emelkedett, és a kerek- kisiklásának megakadályozásáért kiálló peremmel, úgynevezett nyomkarimával látta el. Mindeddig a vágányokon egyszerű közúti kocsik közlekedtek, ezután azonban különleges vasúti kocsikat kellett gyártani, így a közúti és a vasúti forgalom fejlődése teljesen különvált.

A sínek fejlesztése mellett a különböző régiókban különböző nyomtávok alakultak ki. A normál nyomtávot Angliában 4 láb 8,5 hüvelykben határozták meg, ami 1435 milliméterrel egyenlő. Ennek oka nagyon egyszerű: az első vonatokat Angliában azon tervek és sablonok szerint készítették, amelyeket a hintók és kocsik gyártására is használtak. És miért készítették a fogatokat ilyen szélességűre? Mert máskülönben a szekerek, hintók és kocsik nagyon gyorsan tönkrementek volna a rossz angliai kőutakon, melyeket ekkorra már pont ilyen szélességű vágatok „ékesítettek”. Ezeket a kőutakba vájt vágatokat pedig még az első római kocsik és harci szekerek fűrták, ugyanis az első angliai kőutakat is az ókori rómaiak építették. Már ők is- több mint 2000 évvel ezelőtt- szabványok szerint építették az utakat és a harci szekereket, ezért aztán mind ugyanakkora lett, ami a vágatok távolságának egyformaságát is maga után vonta. A vágatok aztán évszázadokon keresztül kényszerítették az utókor járműtervezőit az ősi szabvány, így a réges-régen kitalált nyomtávolság betartására. De ezek után még mindig felmerül a kérdés, hogy miért is lett 1435 milliméteres a nyomtávolság. A válasz

igen egyszerű és nagyon ésszerű, azt a római lovak fara „körül” kell keresni: a római kocsik nyomtávja ugyanis pont azért lett ekkora (1435 mm), hogy két ló hátsója kényelmesen elférjen egymás mellett a kocsi előtt. A mai normál vasúti nyomtávolság, mely a világ vasúthálózatának 64%-át tesz ki, tehát a római lovak farmérete miatt lett ekkora. Azonban a normálnál szélesebb és keskenyebb nyomtávolsággal is fektettek és fektetik a síneket pusztán hadi megfontolásból. Így ugyanis a nyomtáv-különbség miatt nem lehetett lerohanni az adott országot. Ilyen különleges technológiával épült a vasút Oroszországban illetve a volt Szovjetunió területén (1520 mm), Finnországban (1524 mm), Írországban (1600 mm) Spanyolországban (1668 mm) valamint Argentínában, Chilében, Indiában és Iránban (1674-1676 mm) is. Ez a különbözöség még ma is gondokat okoz, és ezzel Magyarországon is szembesülnünk kell. Záhonyban ugyanis az összes Ukrajnába, és az onnan hazánkba közlekedő személykocsin forgóváz-cserét kell végrehajtani, a tehervagonokból pedig az árut át kell rakodni másik kocsikra.

A sín és pályaépítési kísérletekkel együtt a XVIII. század második felében már voltak a gőz erejének hasznosítására irányuló próbálkozások is. Cugnot francia mérnök 1769-ben megépítette az első gőzzel hajtott közúti járművet, mellyel 1772-ben Oliver Evans is kísérletezett. Mindketten foglalkoztak már a síneken közlekedő gőzlokomotív problémájával is. Az első jelentős eredményt azonban csak Trevitck érte el. Blacket és Hedley igazolták, hogy a sín és a kerekek között fellépő tapadóerő elegendő nagyobb terhek vontatására, és a Hedley által 1813-ban megépített gőzmozdony egészen 1862-ig működött, és sima kerekekkel sima síneken járt.

Stephenson elődei tehát már jól működő és alkalmazható szerkezeteket alakítottak ki.

A gőzmozdony fejlődésében fordulópontot jelentett a Liverpool- Manchester között 1829. október 6-12. között megrendezett verseny, melyen négy mozdony vett részt és Stephenson „Rocket” névre keresztelt „gőzgépe” nyert. A lokomotív egy 12, 5 tonnás vonatot 21 km/h-val, egy harminc embert befogadó személykocsit 40km/ h-val „repített”. Terhelés nélkül pedig akár 47 km/ h sebességgel is haladhatott.

Lényegében a „Rakéta” győzelme utána kezdődött el a vasút gyors fejlődése, és az egész világot behálózó térhódítása.

A hazai vasút első szakasza

A magyar vasút története több mint másfél évszázados múltra tekint vissza. Bár még a XIX. század első felében is uralkodó feudális viszonyok, valamint az osztrákoktól való függés gátat szabott az Európában már fejlődő vasút terjedésének. Haladó szellemű

politikusaink, úgy, mint Széchenyi vagy Kossuth felismerték a vasútban rejlő lehetőségeket, az építkezések megkezdésének fontosságát, és sokat tettek a hazai vasútépítésért. Úgy vélték - helyesen-, hogy a vasút sokat tehet az ország gazdasági-társadalmi előmozdításáért. Széchenyi István „A javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről” című művében fejtette ki ezirányú nézeteit, és négy pontban határozta meg a hazai közlekedésfejlesztés főbb irányvonalait:

- „1-ör. Hogy közlekedési eszközök közt vaspálya legcélszerűbb arra, hogy a nemzeti kereskedelem fölélesztésének alapjául tétessék, s a kereskedés fővonalain helyt foglaljon, mert csak a vasút képes biztos, gyors, szakadatlan s olcsó összeköttetést szerezni, s csak általa nyugszik a belkereskedés biztos s sebesebb kifejlődést ígérő alapokon.

- 2-or. A közlekedés többi eszközeinek a vasutak irányában csak alárendelt állást lehet adni.

- 3-or. A csatornákat csak arra lehet használni, hogy vagy hajózható folyók útját rövidíttessék, vagy az egyes pontokon kiigazítottassék, vagy azok egymással összeköttetésbe hozassanak

- 4-er. A kőutak rendeltetése az, hogy az egyes helyeket egymással s a közel vasúttal vagy hajózható folyóval kapcsolatba hozzák.”

Konkrét vasútvonal terveit-melyeket Kovács Lajossal, Sasku Károllyal, Clark Ádámmal, Csányi Dániellel, Tasner Antallal és Burján Jánossal dolgozott ki- is leírja az 1848-ban megjelent művében: „A magyar kereskedelem s iparfejlődés gyűlpontja Budapest, ez az ország szive, mellynek irányában ugy lehet tekinteni az egyes közlekedési vonalakat, mint megannyi főeret, melly a szivbül a vérforgást az ország véghatáráig eszközli. E szerint Budapestről, ezt mint központot tekintve, ugy kell a fővonalakat vezetni, hogy azok hazánkat világkapcsolatba juttassák, s e jótéteményt lehetőleg minden ország részre áraszák.

Ezen elvnek megfelelőleg négy fővonal kijelélése ajánlkozik mindenek előtt, mint a magyar közlekedés alapja. T.i. egy vonal melly a cs. Örökös tartományokkal s vele Európának minden nyugati országaival kapcsolatba hozna; 2-ik melly Pestről saját tengerpartunkkal ez által Olaszországgal s a tengerekkel csatolna össze; 3-ik fővonal melly fővárosunkat a kelettel hozná jövendőben összeköttetésbe; és 4-ik, melly hasonló összeköttetést eszközölne Galicziával s az éjszakkal.

Ezen négy fővonal, mely más mint vaspálya nem lehet, képezné az országos közlekedésnek alapját.” A négy fővonal mellett egyébként négy mellékvonalat és négy szárnyvonalat is előírnyoz, az előbbiekkal együtt összesen 1884 kilométer hosszan.

Mivel Ausztriában már igen előrehaladott állapotban voltak az építkezések, nálunk is lépni kellett, és az 1836. évi országgyűlés megalkotta az első vasúti törvényt, mely elrendelte 13 vasútvonal megépítését. Ennek eredményeként épült meg a lóvontatású vasút Pozsony és Nagyszombat között 49, 5 kilométer hosszúságban.

Az első gőzüzemű vonalat, a Budapest és Vác közötti 33, 9 kilométeres szakaszt, melyet 59 perc alatt tettek meg a szerelvények- a pálya felépítménye pedig 18 kilogramm/ folyóméteres, gombafejű, de talp nélküli, 5, 5 méter hosszú kovácsoltvas sínekből épült- 1846. július 15-én adták át. Az építtető és üzemeltető Magyar Középponti Vasúti Társaság (MKV) volt, mely hosszas gazdasági és politikai harc után 1844-ben kapott engedélyt az úgynevezett Duna balparti vasútvonal megépítésére. A társaság nehéz körülmények között ugyan, de ezután még megépítette a Pest-Szolnok és a Marchegg- Pozsony vonalszakaszt is. Előbbin menekítették a kormányt és a Szentkoronát a szabadságharc idején az osztrákok elől.

A vasút az 1848-49-es forradalom és szabadságharc alatt és után is fontos szerepet játszott. A szabadságharc leverése utáni időszakban azonban az osztrák érdekekhez igazodva folytatódtak az építkezések, Széchenyi közlekedéspolitikai javaslatát- mely a vasúti közlekedést is részletesen taglalta, és melyről a korábbiakban már beszéltem- más vasút-politikai érdekek miatt módosították. A központnak Bécsset nevezték ki, a vasúthálózatot az osztrák fővároshoz tervezték. Így elsőként Bécs és Pest között épült vasúti kapcsolat, majd pedig a nagyobb mezőgazdasági centrumokat is vasúti vonal kötötte össze a monarchiai fővárossal. Az első szakaszt megépítő MKV vonalait 1850-ben az osztrák kormány átvette, és inentől kezdve Osztrák Délkeleti Államvasút néven üzemeltette. A hálózat tovább bővült, a pálya délen már egészen Szegedig ért, valamint Debrecen felé is megkezdtek a sínek lefektetését. Egészen a Magyar Államvasutak megalakulásáig, 1868-ig ezeket a beruházásokat, és a vasúttársaságok többségének működését külföldi magántőkével finanszírozták.

A MÁV megalakulásától az első világháborúig

A Kiegyezés után a vasútügy fejlesztése is kormányzati feladattá lépett elő. 1867-ben született meg az a törvény, mely a kormány 60 millió ezüstforint értékű támogatását írta elő vasutak és csatornák építésére. Kétség kívül ez az időszak -1868-tól az első

világháborúig- volt a MÁV fejlődésének aranykora. Az első adásvételi szerződést 1868. június 30-án kötötték. Ennek értelmében a Pesttől Salgótarjánon át Józseftárnáig kiépített 126 kilométeres szakaszt minden tartozékával együtt a magyar kincstár 7 millió 500 ezer forintért megvett az állandó csődeljárással küszködő Magyar Északi Vasút Társaságtól.

A közlekedésügyet ekkor Baross Gábor igazgatta, aki a fiumei tengeri kikötő kiépítése és az alsó- Duna hajózhatóvá tétele mellett a MÁV-nál is nagyot alkotott. Politikáját a nemzetgazdaság céljainak rendelte alá. A vasúti személyszállításban bevezette az úgynevezett zónatarifa-rendszert, mely a sok vasúttársaság tarifarendszerét egységesítette. Mindemellett a hosszabbtávú utazásokat is olcsóbbá tette. Az új díjtételek meghatározásánál pedig nem csak a vasutak jövedelmezőségét, de a vasút kereskedelmet, mezőgazdaságot, ipart fejlesztő hatását is figyelembe vette. A nehéz anyagi helyzetbe kerülő magánvasutakat az állam rendszeresen kisegítette vagy kivásárolta, így a hálózat fejlődése töretlen volt. Ezt követően a MÁV-nak- az általa kezelt Helyi Érdekeltségű Vasút (HÉV) vonalaival együtt- az új vonalaknak köszönhetően már 19. 000 kilométer hosszú hálózat üzemeltetéséről, fenntartásáról és korszerűsítéséről kellett gondoskodnia.

A majd húszezer kilométeres pályahálózat a mai majd háromszorosa, mégis összehasonlíthatatlan azzal a vonallal, mely kettészeli a legnagyobb kontinenst, és több mint 9000 kilométeres hosszával összeköti Moszkvát a Csendes-óceán melletti Vlagyivoszttal. Ezen közlekedik az úgynevezett Transzszibériai- expressz. Megépítéséről 1891-ben döntött Nyikolaj Alexandrovics Romanov trónörökös, aki később II. Miklós néven Oroszország utolsó cárja volt. A terveket Szergej Julevics Witte (közlekedési, majd pénzügyminiszter) dolgozta ki. A nagy távolságok miatt a munkálatok egyszerre több régióban, és igazi internacionális sereggel zajlottak. Voltak itt nyugati mérnökök és kelet-ázsiai munkások is, az összlétszám pedig elérte a kilencvenezer főt. A kisebb hadseregnyi munkás szorgos munkájának köszönhetően 1894-ben a vonal elérte Omszk városát, majd a következő évben az Ob folyót, hogy aztán 1898 augusztusában az első vonat befuthasson Irkutszk vasútállomására. Az igazi megpróbáltatások azonban csak ezután következtek: jött a bajkái régió. Itt egy 260 kilométeres szakaszt kellett megépíteni 200 híddal és 30 alagúttal megspékelve, a mínusz 50 fokos hidegben és a fél évig tartó télben. A nehézségek ellenére 1903. július 13-án átadták a Föld leghosszabb vasútvonalát, mely 9288, 2 kilométer hosszú, 8 időzónát, 72 várost és 16 fontosabb folyót keresztez, és mely életet vitt Szibériába.

Vlagyivosztok kereskedelmi központtá fejlődött, tizenöt év alatt a bankok száma megtizennégyszereződött, a lakosság pedig a régióban megduplázódott. A grandiózus terv tehát valóra vált és nagy sikert hozott.

Ha hasonlóan hideg nem is volt hazánkban, az új szakaszok megépítése nálunk is gondokat okozott. A vasutak jelentős része nehéz terepviszonyok között épült, magas töltéseket, esetenként mély sziklavegágásokat kellett létesíteni, több száz méter hosszú alagutakat és völgyhidakat kellett építeni. Ez csak úgy volt megvalósítható, hogy a hidakat a korábban használt fa helyett vasból készítették. Eközben javult a sínek minősége, ugyanis a vasat felváltotta az acél, valamint a folyóméterenkénti tömeg is nőtt 34, 5 valamint 42, 8 kilogrammra. A folyamatos vasútépítés megkívánta a mind több vasútüzemi épület építését is. Mivel az épületek jelentős részének azonos volt a feladata, célszerű volt típusterveket kidolgozni. A kivitelezést ezek alapján a tervek alapján végezték. De a sebesség és a forgalom növekedésével lépni kellett a biztonság tekintetében is, ezért szükséges volt a biztosítóberendezések fejlesztése is. Fedezni kellett az állomásokat, lehetővé kellett tenni a váltók és a jelzők központi állítását, sőt egymással történő összehangolt működését is. Az 1880-as évektől kezdődően egyes fővonalakon megkezdtek a térközbiztosító-berendezések telepítését is. Az állomások közötti kapcsolatot távírvonalak teremtették meg, melyet 1880-tól folyamatosan távbeszélő rendszerré alakítottak át.

Az első gőzmozdonyok – hasonlóan a kocsikhoz- külföldi gyártásúak voltak, azonban 1880-tól beindult az európai szintű hazai gőzmozdonyok gyártása. Ezek a lokomotívok eleget tettek az egyre nagyobb igényeknek mind a teljesítmény, mind pedig a sebesség tekintetében. A képzett személyzetről az 1887-ben alapított Vasúti Tisztképző Tanfolyam volt hivatott gondoskodni. Az intézmény évről-évről jelentős számú szakembert képzett a MÁV számára. 1893-tól a főműhelyekben megkezdtek működésüket a tanonciskolák, amelyek a szakmunkások utánpótlást biztosították. Az első világháborúig évről-évre töretlenül növekvő utasforgalmat sikerült ezekkel a lépésekkel teljes körűen kiszolgálni. A háború azonban óriási törést jelentett. Előtérbe került a hadi értékek kiszolgálása, mely a vállalatnak nagy megterhelést jelentettek. Így a meglévő eszközök és létesítmények állapota folyamatosan romlott, a fejlődés pedig megállt.

A két világháború között

Az I. világháború kitörésekor a MÁV tulajdonában 18 933 kilométer hosszú vasútvonal volt. A háború alatt a Magyar Királyi Államvasutak a kisebb hazai magánvasutakkal együtt eleget tett a megnövekedett szállítási feladatoknak, azokat kellő gondossággal, pontossággal végezte. A trianoni békeszerződés azonban 70 évnyi munkát, célszerűen kialakított vasúti hálózatot tett tönkre azzal, hogy az ország 2/3 részét elszakította az anyaországtól. Mindösszesen csak 8 701 kilométer hosszú vasútvonal maradt a csonka Magyarországon területén. A határokat úgy állapították meg, hogy az elszakított területekre essenek a fővonalak csomóponti állomásai, rendező pályaudvarai és mozdonyváltó állomásai is. A szerződés értelmében az államhatáron kívülre esett minden korábbi határállomás, valamint a 49 átvágott vasútvonalból 42 a nyílt pályán, szántóföldön ért véget. Óriási pusztulás következett be a járműparkban is. A háború előtti 8434 darab gőzmozdonyból csak 410 darab, a 8680 darab személykocsiból 615 darab, a 34 170 darab teherkocsiból pedig 26 905 darab maradt épen. A vasúti anyagokban okozott kár meghaladta a 34 milliárd koronát.

Az összeomlás, a bizonytalan politikai helyzet, az infláció és a gazdasági válság miatt nemhogy vasútépítés nem volt, de a korszerűsítési, sőt az első években még a fenntartási munkákat sem tudták elvégezni. Az akkori MÁV elnök, Komjátszegi Kelety Dénes- mégis újjászervezte a dezorganizált vasúttársaságot- bár az egyik legmostohább időszakban lett a vállalat legfőbb vezetője, tevékenysége mind kortársai, mind pedig az utókor osztatlan elismerését elnyerte. Működése nem csak az értékmentésre illetve a MÁV helyreállítására terjedt ki. Első intézkedéseiben a zűrzavaros politikai helyzetben meglazult alkalmazotti fegyelmet állította helyre, de felismerte az idegenforgalomban rejlő nagy lehetőségeket, ezért megalapította az IBUSZ-t, az Idegenforgalmi, Beszerzési, Utazási és Szállítási Részvénytársaságot. Az 1927-ben bejelentette visszavonulásakor „az államvasutak rekonstrukciója terén és üzemképessé tétele körül a legsúlyosabb időkben nyolc éven át teljesített értékes szolgálatért” I. osztályú Magyar Érdemrendkereszttel tüntették ki. A '30-as évek közepén a helyzet normalizálódásával, a gazdaság felélénkülésével új vonalszakaszok megépítése is elkezdődött.. Ekkor indultak a felépítménycserék, és az új vonalakat is az újonnan tervezett 44 és 48 kilogramm/folyóméteres sínek lefektetésével valósították meg. A nagyobb forgalmú személypályaudvarokon üzembe helyezték az első utastájékoztató-rendszereket, Kandó Kálmán tervei alapján pedig megkezdték a fázisváltós próbamozdony építést. A

kísérletek elvégzésére villamosították a Budapest- Nyugati pályaudvar és Dunakeszi - Alag közötti szakaszt, majd miután ezek a próbálkozások sikerrel jártak, döntöttek a Budapest- Keleti pályaudvar Hegyeshalom közötti szakasz villamosításáról. 1925-ben a vontatási költségek csökkentése miatt határozatot hoztak a motorkocsis üzem nagyobb arányú bevezetéséről. Ezekkel megvalósították a főváros és a vidéki nagyvárosok közötti nagysebességű közvetlen összeköttetést. Először Magyarországon ezek a szerelvények a nemzetközi forgalomban is részt vettek. A 20-as évek közepétől új személy- és teherkocsik beszerzését is finanszírozta a vállalat. A személykocsik felszereltsége, kényelme minden igényt kielégített, a nyugat-európai kocsik színvonalával egyezett.

Az első világháború utáni működési nehézségeket, szén- és anyagihiányt valamint a nehéz pénzügyi helyzetet és inflációt csak megfontolt és racionális intézkedésekkel tudták mérsékelni. A gazdaság fellendülésével, és a fent említett megoldások alkalmazásával együttesen sikerült elérni, hogy MÁV az 1924 - 25-ös évtől kezdve nem termelt hiányt. Az 1938 utáni terület-visszacsatolások következtében a hálózat 4. 000 kilométerrel nőtt. Új üzletvezetőségeket, forgalmi főnökségeket, fűtőházakat és műhelyeket szerveztek.

A II. világháború utáni MÁV

A második világháború példátlan veszteségeket okozott a MÁV-nak. A bombázásokban, harci cselekményekben a közlekedést ért károk 70%- a a vasutat érte. Megsemmisült, vagy használhatatlanná vált a pályák 35%- a, felrobbantották az összes dunai és tiszai vasúti hidat. A háború végére mindösszesen a vasúti épületek 40 százalékának maradt épen a szerkezete. De ez még mind semmi volt a biztosítóberendezésekben és távközlő-berendezésekben keletkezett kárhoz képest: a térköz-biztosítóberendezések 89, az állomási biztosítóberendezések 76 százaléka ment tönkre. A távíróvonalak 96, a távbeszélő vonalak 69%-a vált használhatatlanná. A villamosított vonalak felsővezetéki rendszere teljesen elpusztult. A háború a járműveket sem kímélte. A mozdonyok 10, a kocsiknak pedig csak 4%-a maradt üzemképes. A fegyverletétel után az ország gazdasági életének újraindításához, valamint a lakosság ellátásához elengedhetetlen volt a vasút újjáépítése. A magyar vasút fennállásának 100. évfordulóját ünnepelte 1946-ban, amikor is a MÁV minden vonala már újra üzemképes volt. Kezdetben a vasúti pályák helyreállítását végezték el, majd sor került

fejlesztésekre, korszerűsítésekre, új vonalak építésére is. A legnagyobb korszerűsítést Záhony térségében végezték, ahol több átrakó és rendező pályaudvar is épült kiterjedt vágányhálózattal, korszerű átrakó berendezésekkel (ezekre a már korábban említett nyomtávkülönbség miatt volt szükség). Az 50-es évek elején még külföldi gépeket importáltak, majd pedig megkezdődtek a hazai tervezésű mozdonyok gyártása. Már esett szó a felrobbantott hidakról, melyek vízben lévő roncsainak eltávolítása, és a víz hajózható tétele igen nagy problémákat okozott. Miután ezekkel a feladatokkal végeztek, megkezdődhetett a hidak helyreállítása, először csak ideiglenes, majd pedig végleges formába. A háborús bombázások a vasútüzemi épületeket sem kímélték, ezért azokat is újjá kellett építeni. 1952-től kezdve ezek többségét a MÁV Tervező Intézet tervezte. Így olyan, nem csak vasútüzemi, de városképi jelentőségű állomások épültek, mint a szolnoki és debreceni felvételi épület, vagy a Budapest Déli pályaudvar. Az állomásokon korszerűsítették az utastájékoztató-rendszereket és távvezérelt vizuális berendezéseket helyeztek üzembe. A korlátozott beruházási lehetőség és a hazai mozdonygyártás nehézségei miatt a nagyüzemű villanymozdony-gyártás csak az 1960-as évek elején indult el. A kezdeti V41-es és V42-es mozdonyokat a gyors ütemű fejlődés következtében a V43-as és V63-as sorozatszámú mozdonyok váltották. De előrelépés történt a dízelmozdonyoknál is: ABb illetve Bb motorkocsikat, M28-as, M31-es, és M44-es mozdonyokat vásároltak külföldről. A dízelvontatás részaránya jelentősen növekedett 1962-től kezdve, amikortól is M62-es, majd a 70-es évektől M32-es, M41-es, M43-as, M47-es, MDa és Bz dízel-vonatjárműveket szerzett be a MÁV. A megsemmisült személykocsikat közvetlenül a háború után nem tudták pótolni, ezért teherkocsikat tettek alkalmassá személyszállításra. Új személykocsik beszerzése csak az 50-es években kezdődött. Gondoskodni kellett azonban a kocsik megfelelő műszaki állapotának biztosításáról is, ezért korszerűsítették a vontatási telepeket és a járműjavítókat. Az 1968-as Közlekedéspolitikai Konceptió alapján beszüntették a forgalmat 1. 800 kilométernyi normál- és keskeny nyomtávolságú vonalon. Erre az időszakra tehető a gőzüzemű mozdonyok gépesítettre való cseréje. Ez nem csak a nehéz fizikai munkát szüntette meg, de jelentős létszámcsökkenést is eredményezett.

Az 1970-es évek közepéig a személyszállítás a MÁV-nál nagymértékben növekedett, míg az áruszállítás a közúti teherforgalom gyors fejlődése miatt az 1980-as évektől kezdve folyamatosan csökkent.

A távközlési hálózat fejlesztése a század közepén kezdődött. A kézi kapcsolású telefonok helyett gépi kapcsolású központokat telepítettek. Fokozatosan szorult vissza a

légvezetékes rendszer is. Fejlődés volt tapasztalható az adatfeldolgozás tekintetében is, melynek egyik mérföldköve az első elektronikus számítógép üzembeállítása 1962-ben. Szociális téren is előrelépés történt. Korszerűsítették a szolgálati helyeket, üzemeket, sőt új szociális létesítményeket is építettek. Munkásszállásokat létesítettek, és lakásokat építettek a vasutasok számára. A MÁV egészségügyi szolgáltatása is javult, a vasutas dolgozók pihenését vállalati üdülők szolgálták. Számos sikeres sportkört és tömegsport szakosztályt támogatott a vállalat.

1993-ban az Európai Unió elvárásaként, az átlátható finanszírozás és a nyugat európai vasúttársaságok mintájára a MÁV is részvénytársasággá alakult. A Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium 1993. június 30-án létrehozta a Magyar Államvasutak Részvénytársaságot (MÁV Rt) a Magyar Állam 100%-os tulajdoni hányadával, határozatlan időtartamra. 2005. szeptember 1-jén a társaság zártkörűen működő részvénytársasággá alakult, amelynek alapítói jogait a gazdasági és közlekedési miniszter gyakorolja. Azóta hivatalos magyar rövidítése MÁV Zrt. 2006. január 1-jén megalapították a Magyar Vasúti Hivatalt, mely a MÁV felügyeleti szerve, és ellenőrzi, hogy a vállalaton belül ne legyen keresztfinanszírozás. Jelenleg ugyanis a MÁV gazdaságilag veszteséges intézmény, és a személyszállítás veszteségeit az áru fuvarozás eredményeiből volt kénytelen enyhíteni. Ezt azonban a törvény tiltja, viszont a Hivatal létrejöttéig nem volt olyan intézmény, ami ezt ellenőrizhette. Antal Dániel a Magyar Vasúti Hivatal miniszteri biztosa a következőket mondta: „*A keresztfinanszírozás tilalmának az a logikája, hogy a tartósan állami kézben maradó kincstári infrastruktúráért az adófizetők vállalnak felelősséget. A személyszállításért, ami közszolgáltatás, mert mindenki érdeke, részben az állam, részben az utasok, azaz szintén az adófizetők lesznek felelősek. Az áruszállításért azonban az adófizetők nem felelősek. Mindenütt a világon meg tud állni a maga lábán*”. Az áru fuvarozási üzletág privatizációja részben megtörtént. A MÁV-ból 2006-ban kivált leányvállalatot 2008-ban a tenderen győztes ÖBB Cargo és a GYSEV Zrt. közös konzorciuma vásárolta meg, az eladásra brüsszeli bizottság is áldását adta. Az anyavállalat, vagyis a MÁV Zrt. papírjai 100%-os állami tulajdonban voltak és vannak, bár egy halvány kísérlet volt arra, hogy a dolgozók vásárolhassanak munkáltatójuk részvényeiből. Erre viszont senki sem vállalkozott, hiszen a jelenlegi körülmények között ez a kútba dobott pénzzel lenne egyenlő. Osztalék felvételére az év végén esély sincs.

A vasút és a MÁV jövője

A vasúti közlekedés Európában, és a világ többi részén is számottevően fejlődött. Ezt a fejlődést főként a vasút biztonsága, kényelme és energiatakarékossága eredményezte. Nem mellékesen a vasút környezetbarát és nagyságrenddel kisebb helyigényű mint a közúti közlekedés. A gazdasági integrációval, a közös piaccal a közlekedési igények csak még inkább megnöttek, ami a vasúttársaságok nemzetközi együttműködését sürgeti. Ez egy lehetőség a vasútnak, hogy az országhatárokon túli szállítási igényeket is kielégítse. Ehhez viszont korszerű vasútra, összefüggő, nagysebességű vasúthálózatra és pontos vonatokra van szükség. Nem lehet elégszer mondani, hogy hazánknak milyen kiváló a földrajzi fekvése, így a lehetőségek is nagyok. Bár az elmúlt években, évtizedben a szállítási teljesítmény csökkent, a MÁV még mindig meghatározó tényező hazánk közlekedésében. Az elmúlt másfél évtizedben elmaradtak a fejlesztések, ezért a piacvesztés is biztos volt. Azonban az elindult intézkedésekkel, a reformmal megteremthetők a korszerű tárgyi feltételek ahhoz, hogy a vasút visszaszerezze az elpártolt utasokat és ügyfeleket. Ehhez elengedhetetlen a hálózat fejlesztése: el kell érni, hogy a nemzetközi törzshálózat 160-200, a belföldi törzshálózat 140, a fővonalak 120 és a mellékvonalak 80 kilométer/órás sebességűek legyenek. De emelni kell a vonatra váróknak nyújtott szolgáltatások színvonalát is. Nem maradhat el az állomások és a személykocsik korszerűsítése sem. Az áruszállításban a kombinált áru fuvarozási módot kell támogatni, a járműfejlesztéseknek pedig a kereskedő vasút célkitűzéseit kell szolgálniuk. Csak az itt vázlatosan bemutatott fejlesztési elképzelések együttes megvalósításával biztosítható az, hogy a több mint 125 éves múltra visszatekintő MÁV ismét képes legyen a hazai és nemzetközi forgalom színvonalas lebonyolítására, így az utasok visszacsábítására és megtartására. Meg kell említenünk, hogy a mind nagyobb piaci verseny is a változást sürgeti. Azonban ehhez az állam és a MÁV közötti kapcsolat rendezése, a közlekedési ágak közötti versenyfeltételek azonossága, új Vasúti Törvény és a MÁV belső megújulása is elengedhetetlenül fontos, szükséges. Az új törvényt úgy kell megalkotni, hogy mivel piacgazdaságban gondolkodunk, a két alapigazságot el kell fogadnunk: ha valaki valamit- jelen esetben közlekedési szolgáltatást- igénybe vesz, annak árát a mindenkor érvényes piaci áron köteles megfizetni, valamint, hogy csak akkor korrekt a piaci verseny, ha az ott jelenlévők azonos feltételekkel vesznek részt abban. Ha autópályákat állami pénzekből építenek, miért kell a vasutat megterhelni a sínpálya építési, felújítási és fenntartási költségeivel? Azokat a nemzetközi

gyakorlatnak megfelelően az államnak kell átvállalnia. Voltaképpen ezt a két tényezőt kell figyelembe venni az új Vasúti Törvény megírójának is.

A változások elkezdődtek, a hatékony és átlátható finanszírozás eléréseért, a keresztfinanszírozás megszüntetéséért és a jobb irányításért megalakult a MÁV Csoport. A Csoport stratégiája megszületett, - ezt a következő fejezetben részletezem - a megvalósítása is folyamatban van. A leányvállalatok, igazgatóságok, és a különböző osztályok elkészítették működési stratégiájukat, (kommunikációs, humánerőforrás, biztonság) előrelépések és eredmények máris láthatóak. Nem beszélve arról, hogy a nálunk végbemenő intézkedéseket nyugat-európai mintára hajtják végre. Legyünk hát optimisták, és bizakodjunk abban, hogy hamarosan egy vezető nyugat-európai vasúttársaság szolgáltatási színvonalával fog versenyezni a Magyar Államvasutak Zrt. kínálata.

Mélyinterjúk

Ebben a fejezetben a két elkészített mélyinterjúból írt kivonatot olvashatják. Beszélgettem a szegedi vasútigazgatóval, Kaposvári Péter területi képviselővel, aki már 34. éve tartozik a vasút kötelékébe. Kíváncsi voltam, hogy egy jelenlegi felsővezető, és mérnöki végzettsége miatt mindig is a vezetői karhoz tartozó dolgozó hogyan látja az elmúlt évtizedek változásait. Interjút készítettem a szegedi területi kommunikációs vezetővel is, aki már több mint négy évtizede vasutas. A létra aljáról kezdte, az évek folyamán pedig folyamatosan lépdelt felfelé. Sok munkakörben és sok helyen megfordult, rengeteg vasutassal volt kapcsolatban, a változásokat pedig saját bőrén érezte.

Kaposvári Péter

Kaposvári Péter területi képviselő már olyan régóta áll a vasút szolgálatában, hogy azt még kimondani sem meri. 1974-ben került a vasúthoz, és tulajdonképpen ez volt az első munkahelye. Karrierjét a szegedi fűtőházban kezdte gyakorló mérnökként, majd pedig a vontatási négyosztályba került, mint ügyintéző. Később kinevezték vontatási osztályvezetőnek, de volt forgalmi osztályvezető, majd pedig igazgató-helyettes és igazgató is. Jelenleg területi képviselőként dolgozik a MÁV ZRt-nél. Családjában senki sem volt vasutas, azonban mivel a Kandó Kálmán Villamosmérnöki Karra járt erősáramú-villamos szakra, nem mellesleg Szegeden szeretett volna elhelyezkedni, ezért egy ismeretsége révén a helyi fűtőházba irányították. Ez pont egybeesett a dízelesítés időszakával. Szegeden nagy dízel mozdonyok voltak, és tervben volt több körzeti vasútvonal villamosítása is. Az akkoriban még igencsak gyerekcipőben járó villamosításban Ő perspektívát látott, tetszett neki, és tulajdonképpen ezért döntött a vasutas szakma mellett. Szüleinek különösebb véleménye nem volt vasutas terveiről, hiszen nem volt kapcsolatuk a MÁV-val. Az akkori utasoknak és szállítmányozóknak, fuvarozóknak azonban abszolút jó és pozitív képük volt a magyar vasúttársaságról. "Ekkor a Vállalat lényegesen jobb anyagi feltételekkel működött, és mivel a közúti szállítás messze nem tudta ugyanazt a szolgáltatási színvonalat nyújtani, nem volt vetélytársa, a társaság monopolhelyzetben volt." Az emberek számára is kimondottan vonzó volt ez a pálya, Kaposvári Péter a következőket mondta: "Egyfelől a MÁV óriási tradíciókkal rendelkezik, szinte mindig is egy félkatonai szervezet volt. Másfelől az

idők folyamán a dolgozók rengeteg olyan juttatást kaptak, ami más vállalatoknál kevésbé, vagy egyáltalán nem volt meg. A MÁV-nak saját óvodája, általános és középiskolája, nevelő és szakmai intézete volt. De ezenfelül a vasutas munkavállalók kaptak nyugdíjat, biztosításokat, és utazásaikért sem kellett fizetniük." Ezek miatt is a vasutas munkahely ekkoriban nagyon megbecsült volt. Ez a megbecsülés érezhető volt az összetartásban, a fegyelemben és a közvetlen munkatársi kapcsolatokban is. A vállalati együttgondolkodás és a szorosabb munkatársi kapcsolatok is sokkal inkább jellemzőek voltak, mint ma, bár ez nem csak a vasútról mondható el. "Manapság minden egyes ember, minden egyes család egyre inkább csak egy kis sziget. Olyan értelemben, hogy manapság vannak szolgáltatások, ezeket a szolgáltatásokat igénybe vesszük, ezért fizetünk, ezért megkövetelünk, és innentől kezdve le van tudva a dolog. „A '70-es években azonban sokkal nagyobb volt az egymásra utaltság. Egyfelől a világ legtermészetesebb dolga volt, hogy ha egy dolgozó építkezett, munkatársai kalákába verődve segítettek. Másfelől viszont a szabadidő eltöltése, és annak lehetőségei sokkalta mások voltak, mint ma." Ebben az időszakban volt nagy divat a hobbikert-vásárlás és művelés. Ez valahogy összehozta az embereket. Először a nyaralót rendbe kellett hozni, utána lehetett dicsekedni, majd pedig összejövetelek, bulikat szervezni.” Ilyen kisközösségek tehát jobban kialakultak, mint manapság. Nagyobb volt az összetartás, ugyanakkor ez valamilyen szinten irányított is volt, hiszen működött a szakszervezeti mozgalom vagy éppen a szocialista brigádmozgalom és hasonló akciók. Az egy más világ volt.” A vasúton belüli átalakulással és a leányvállalatok kialakításával kapcsolatban egy fontos dolgot kiemelt: kétségtelenül nagy törést okozott a vállalatban és a vállalati kultúrában. „Egyrészt egy ilyen nagy hagyományokkal rendelkező mamutvállalatnál – melynél „köbevésett” szabályok, utasításgyűjtemények voltak, és egy „kottából”, egy „zsoltárból” énekelt minden vasutas Kőszegtől Vésztőig- nagy nehézségeket okoz az átállás. A változást nehezen éli meg a vállalat mind működési, mind pedig emberi oldalról. Megfigyelhető volt olyan, hogy: „Ez nem az én dolgom, ez a Te dolgod!” Ezért aztán a vasúton belül meglehetősen nehezen alakul ki a piac. Az egyes emberek nem tudták olyan könnyen beleélni magukat az új szituációba, ezért meg is próbálták távol tartani magukat ezektől az "új dolgoktól". „A pozitívum azért megfigyelhető: a leányvállalati érdek, illetve az érdekek összhangja kezd kialakulni. Még messze nem jutottunk a végére, és meggyőződésem, hogy még sok időnek kell eltelnie, mire ebben az új felállásban a vasút gördülékenyen tud működni, de mindenképpen jó az irány”. A teljes átalakuláshoz

még legalább öt-tíz évre szükség van, de az már most is jól látszódik, hogy a szakszolgálati vezetők saját bőrükön érzik az összetartás fontosságát. Ugyanis ha neki, pontosabban szakszolgálatának jól megy, az egy dolog. De ha egy másiknak rosszul megy, előbb-utóbb rá is hatással lesz, pontosan a vasút már korábban leírt összetettsége miatt. Az egymásra utaltság tehát egyre inkább a fejekbe kerül, és egyre inkább megfigyelhető, hogy ismét nem zárkóznak el a másik bajai elől, újra segítik egymást. A vasutas szakmáról a megítélés igen vegyes. Sokat romlott az utóbbi időben, mely „érdekében” a vasutas dolgozók is igen sokat tettek. De mivel a vállalat nagyrészt állami pénzből él, nem lehet szó nélkül hagyni a csökkenő költségvetést sem. Látjuk a tőlünk nyugatabbra lévő vasúttársaságok példáit, és megállapíthatjuk, hogy elrobogtak mellettünk. "A csökkenő állami támogatás miatt mi nemhogy fejleszteni nem tudtunk, talán azt is kijelenthetjük, hogy a vasút saját magához viszonyított szolgáltatási színvonala is romlott." Ezért aztán egy percig sem vitatkozhatunk azzal, hogy ennek a rosszabb megítélésnek bizony van alapja. „Más kérdés, hogy én úgy gondolom, közlekedéspolitikán és vasúton belül is el kellene döntenie, hogy milyen legyen ennek a vasútnak a jövőképe, ugyanis rengeteg dolog megváltozott az elmúlt évtizedekben.” Gondolhatunk itt a teljes vasúti áruszállítás, de a mellékvonali áruszállítás drasztikus csökkenésére, a hazánkban futó egymillió darab személygépkocsira, a közúti közösségi közlekedés fejlődésére. „Ezek miatt a változások miatt, a vasutat abban a formájában dédelgetni- melyben 150, 100 vagy éppen 50 évvel ezelőtt kialakult- nem szerencsés, sőt kimondottan hibás döntés. Azonban Magyarországon mind a politikusokra, mind pedig az egyes emberekre jellemző, hogy érzelmi alapon, rövid távú érdekeik alapján döntenek, vagy irányítanak. Ez azonban sem az országnak, sem a vasútnak, sem pedig az egyes embernek nem jó. A vasútban ugyanis minden adófizető meglehetősen sok pénze benne van, annak pedig kiváltképpen drága, aki egyáltalán nem utazik vonattal. A végrehajtott reformok megítélését is abszolút vegyesnek találja. Az tény, hogy a MÁV-ot egy korábban ismeretlen területre, a piacgazdaságba kellett átvinni. Kaposvári Péter bár megérti a másik oldalt, hogy jobb gyorsan túl lenni a nehezen, a fájdalmas dolgokon, Ő úgy fogalmazott: „talán apróbb, alázatosabb lépésekkel kellett volna végrehajtani az átalakítást.” Azonban így sikerült sokkal előbb olyan gazdasági pályára helyezni a vasutat, melyben a piaci versenyfeltételekhez alkalmazkodva, azoknak megfelelően tud működni a vállalat. Véleménye szerint a MÁV Cargo privatizációja sem az egyesek által emlegetett „aranytojást tojó tyúk” eladásával egyenértékű. Sőt, ez a megközelítés teljesen rossz, hiszen az államnak vajmi kevés köze kell, hogy legyen az

üzleti szférához. Ugyanis az állam pénzt vesz el, majd pedig azt az összeget szigorú de igazságtalan módon újraosztja. Igazságosan pénzt elosztani még egy családon belül is nagyon nehéz, nemhogy egy ország -jelen esetben- 10 millió polgára között. „Az államnak sok más sokkal fontosabb szerepe van az államigazgatásban, közszolgáltatásban vagy egyéb más szociális szolgáltatásban. A lehető legrosszabb megoldás volt, hogy korábban nagy keresztfinanszírozások voltak még vállalaton belül is. Az egyes ember pedig mit mond? Neki ez a szolgáltatás jár! De csak az a szolgáltatás kell, hogy járjon, amiért korábban megdolgozott, vagy jelen pillanatban megdolgozik. A többi viszont csak más kontójára járhat neki, ami végkép igazságtalan.” A vasúthoz tartozás, a MÁV-nál alkalmazásban lenni véleménye szerint azonban még mindig érték. Elég, ha csak a mostani válságot vesszük alapul. Rengeteg kis és közepes vállalkozás rendkívül kiszolgáltatott a gazdaság helyzetnek. Egy nagyvállalatnál, jelen esetben a MÁV-nál a munkahely biztonsága lényegesen nagyobb. Erre egy közelmúltbeli példa: a táviró szolgáltatást a MÁV megszünteti, ugyanis más szolgáltatással ki tudja váltani. Az ott felszabaduló munkaerőt azonban nem küldte el, átképzéssel új pozícióba helyezte a távirászokat. „Ennek a munkahelybiztonságnak pedig egyre nagyobb értéke van, az emberek joggal irigyelhetik a vasutasokat emiatt.” Az egy más kérdés, hogy a vasutasok ezt mennyire értékelik. A vasút, a munkakörülmények, a technikai technológiai színvonal az elmúlt évtizedekben rengeteget fejlődött. Még ha nem is tud vagy tudott ezzel folyamatosan lépést tartani a Magyar Államvasutak, az egyes emberek munkakörülményei így is jelentősen fejlődtek. Ebből egy utas azonban keveset lát, keveset érzékel, ezért a pontosság, biztonság, szolgáltatási színvonal tekintetében még rengeteg a tennivalója a MÁV-nak is és a közlekedéspolitikának is.

Kaposvári Péter igazgató Úr az elmúlt 34 évben sok szakterületen dolgozott, amire nagyon büszke. Vasúton belül neki kevés újat tudnak mondani, ami nagyon nagy érték, nagyon nagy kompetencia. "A mostani feltételek mellett az figyelhető meg, hogy az egyes leányvállalatok egyes szakterületekre koncentrálnak, és olyan munkaerőt keresnek, aki ehhez nagyon ért. A többi területen szerzett ismeret pedig nem annyira fontos, egyáltalán nem elvárás. Kevés olyan munkatárs van ma, még akár a vezetők között is, aki akár a forgalmi, akár a gépészeti, akár a pályás feladatok rejtelmében jártas, hiszen ott dolgozott és tapasztalatot szerzett." A 34 éves munkaviszony, a rengeteg tapasztalat mellett más is a vasúthoz köti. "A vasút a hobbimmá vált, ami felettébb jó érzés."

A MÁV közeli jövőjében végre kell hajtani egy nagy hálózat-racionalizálási

programot." Elsősorban nem mellékvonalak bezárására gondolok, hanem arra, hogy a vállalat és az infrastruktúra mérete rendkívül nagy." Ezzel kapcsolatban saját lakóhelyét szokta példaként felhozni. Kiszomboron- mely egy körülbelül 4000 fős lélekszámmal rendelkező település- egy vasútállomás és egy megállóhely van. Az állomásán 7 vágány és egy hatalmas rakterület van rakodóvágányokkal, a hozzá tartozó biztosítóberendezésekkel, épületekkel. Nonszensz, hogy a teherforgalommal nem rendelkező állomáson ilyen infrastruktúra legyen. Az igényeket teljes mértékben kielégítené egy nagykörúti 4-es, 6-os villamos-megállóhoz hasonló állomás. Ennek a használaton kívüli infrastruktúrának ezen a településen hatalmas ára van. És ez csak egy példa a sok száz közül. "A hálózat-racionalizálást itt kell elkezdni, de ideges gyorsasággal. Fel kell szedni a mellékvágányokat ott, ahol nincs rájuk szükség." Ez viszont óriási összegeket emésztene fel a vállalat költségvetéséből, ezért mindig csak tolódik. Európában mindenhol, így Magyarországon is a vasúttársaságnak olyan kötelezettsége van, hogy a terület visszaadásakor, annak teljes rekultivációját el kell végeznie. Ezért mondja a másik oldal, hogy a rekultiváció (vágányok felszedése, kármentesítés, termőtalaj kialakítás) sok esetben többbe kerül, mint a vasútállomás teljes felújítási költsége. Azonban a rekultivációval kapcsolatos költségeket előbb-utóbb fel kell vállalni, mert ez így sokáig nem mehet. De végre el kell dönteni azt is, hogy Magyarországnak mekkora vasútra is van szüksége. Mi az, amit közúton, és mi az, amit vasúton kell megoldani, szállítani. Ezért aztán elkerülhetetlen egyes mellékvonalak bezárása, de nem úgy, hogy csak a személyszállítást szüntetik meg. A döntés bár nagyon fájdalmas lesz, meg kell azt hozni, mert az idő sürget. Néhány éven belül magán-vasúttársaságok fognak a személyszállításért is versenyezni, és minden bizonnyal nem olyan területeken, ahol gyér az utasforgalom. Ők a Budapest elővárosi és a Budapest megyeszékhelyek közötti vonalakat fogják megcélozni. Ha nem lesz kellően felkészült a MÁV, nemhogy utasokat nem fog visszacsábítani, de még többen pártolnak majd el tőle. A következő néhány év tehát meghatározónak, és igen eseménydúsnak ígérkezik a MÁV szemszögéből.

Szentes Bíró Ferenc

1968. július 8-án, mint mozdonyvezető-gyakornok került a MÁV-hoz, s 1972-ig motorkocsi-vezetőként tevékenykedett. Ezután külsős mozdonyfelvigyázó, mozdonyfelvigyázó, majd pedig garázmester lett. A MÁV Tisztképző Intézetének

gépészet-mozdonyszolgálat tagozatán végzet 1976-ban. Ezt követően képzettségének megfelelően munkavédelemmel, újításokkal és mozdonyvezető-képzéssel foglalkozott. 1982-től körülbelül 40 darab M44-es, M32-es, M31-es és M28-as mozdony fenntartását, szerelését, javítását irányította. Tanulmányait tovább folytatva mozdonyszemélyzet vezényletével, irányításával foglalkozó dicspécses, majd pedig csoportvezető lett. 1986-tól az akkor megalakult MÁV Tours irodavezetője, majd pedig 1992-től 2000-ig a MÁV Személyszállítási osztályának egyik vezetője lett. Az igazgatói kabinet szervezési főmunkatársává nevezték ki 2000-ben, ahol 2002-ig dolgozott. Az elmúlt hat évben területi kommunikációs munkatársként, majd pedig területi kommunikációs vezetőként a Kommunikációs Igazgatóság létszámába tartozik.

Családjában bár nagyapjáig visszamenőleg vasutasok is voltak, Ő mégis sportolói pályára kíváncsított. Az érettségi után a Testnevelési Egyetemre készült, ám a sikertelen felvételi kettétörte sportolói karrierjét. Ezt követően mozdonyvezető nagybátyja hívta fel a figyelmét a MÁV hirdetésére, melyben mozdonyvezetőket kerestek. Ekkor még nem volt tudomása a vasutasságról és a vasúti dolgozók elhivatottságáról, később azonban a nagyszülők és munkatársak hatására kialakult benne a még most is töretlen vasútszeretet. Korábban csak nagyon komoly összeköttetésekkel lehetett bekerülni a MÁV-hoz, ugyanis óriási rang volt a vasútnál dolgozni. Ekkor még csak az állami hivatalnokok kaptak nyugdíjat, és a vasutasok ebbe a besorolásba kerültek. Később mozdonyvezető nagybátyjára is mint egy nagy szakmai tudással rendelkező komoly, kötelességtudó, felelősségteljes szolgálatot ellátó emberre példaképként tekintett. „Összegezve tehát, egészen a '60-as évek végéig - amikor is még 120 ezer vasutas volt és a közúti közlekedés korántsem volt olyan fejlett- nagyon komoly társadalmi rangja volt a vasutasságnak. Azonban a 80-as évekre ez a nimbusz a vasút erkölcsi és fizikai korlátainak emelkedésével rohamosan csökkent, majdhogynem eltűnt. Nem igazán lehet mostmár azt mondani, hogy valakinek nagyon büszkének kell lennie, hogy a vasútnál dolgozik vagy vasutas, habár még mindig vannak olyan szakterületek, olyan rétegek, melyek még mindig az élthez tartoznak. Azonban az a szakmaszeretet, az az elkötelezettség, amely egykor a vasutasokat, a vasutat jellemezte, már régen nincsen meg.” Amikor Szentes Bíró Ferenc a vállalathoz került, valamennyi dolgozó teljesen elkötelezett volt a munkája iránt, azt nagy szeretettel végezte, nem törődve azzal, hogy ezért mennyit fizetnek. „Túlórákat, hóügyeleteket vállaltak szinte a semmiért, és olyan plusz munkákat végeztek el, -hogy a mozdonyok üzemképesek legyenek- amelyek nem voltak benne a munkaköri leírásukban, sőt szolgálati időn kívül be sem mehettek volna

a vasút területére, mégis ott voltak, és segédkeztek. Ekkor tehát odaadó, szakmáját szerető elhivatott emberek alkották a vasutas társadalmat. Mindegy volt, ki melyik területen, melyik üzletágnál dolgozott, a cél ugyanaz volt: a vasút ereje, teljesítőképessége meglegyen, és a közlekedésben vállalt kiemelkedő szerepének színvonalát ne érhesse kritika. A reformok kisebb-nagyobb hullámzással régóta zajlanak. A vasút társadalmi megítélés romlott, a közlekedési munkamegosztásban betöltött szerepe pedig csökkent, egyre többször tették fel a kérdést: Vajon mi is legyen a vasút végleges szerepe? „Ez a szerepváltás, ez az állandó feszültség, ez a levegőben lógás, ez hintapolitika, a finanszírozási gondok mind-mind azt eredményezték, hogy a dolgozók megkeseredtek, egymás közötti kapcsolataik romlottak, egyre jobban fújtak egymásra, nézték, hogy mit csinálnak, és mit nem csinálnak meg, elkezdődött egyfajta szegmentáció, ami a különböző üzletágak együttműködésére hatott ki. Ez mára szinte a teljes elzárkózást jelenti, ami a mi szakmánkban óriási veszélyekkel járhat. Nem azért, mert emberi kapcsolatok romlanak meg, válnak semmivé, hanem azért, mert ezt a munkát csak együttműködve, egymásra építve, összehangoltan lehet sikeresen végezni.” A szegedi kommunikációs vezető szerint a most végző gimnazisták, egyetemisták és főiskolások olyan muníciót kapnak az iskolától, amely nem arra neveli őket, hogy egy vállalatnál hosszú időre elkötelezzék magukat, és olyan munkaerők legyenek, amelyre a vállalat menedzsmentje életfogytig számíthat. Inkább az a „trendy”, hogy többféle területen, viszonylag rövidebb ideig próbálják ki magukat, tudásukat; a megszerzett tapasztalatokat pedig a következő munkaterületen kamatoztassák, így építvén karrierjüket. Azonban szerinte ezzel a szemlélettel nem lehet a saját ázsiójukat növelni, a munkaerőpiacon előrébb jutni. A vasutas szakmára tehát sokkal kevésbé készülnek az emberek, sokkal kevesebben vannak, akik gyerekkorukban beleszerelmesednek a vonatokba, és akkor eldöntik, hogy életük végig ezekkel szeretnének foglalkozni. A régen volt büszkeségről megtudtam, hogy a középkorúak, az évtizedek óta a vasútnál dolgozók körében még mindig megvan az a szakmai és emberi szeretet, amely miatt még ma is büszkék vasutas identitásukra. Azonban azok, akik csak egy munkahelyet, és nem egy közösséget és nem hivatást látnak ebben a szakmában, azok nem büszkék munkájukra, sőt alkalmanként, sztrájkok, vagy szolgáltatási hiányosságok idején szégyellik a vasúthoz tartozásukat.

A vasút mindig is a technikai haladást képviselte, a technika legújabb vívmányait hozta magával, műszaki tekintetben erre lehet legbüszkébb. Emberi oldalról tekintve a dolgokat sikerült olyan hivatalnokrendszert, olyan közösséget kiépíteni, mely

mindenképpen figyelemre méltó. Mindez olyan kultúrát alakított ki, mely sok évtizeden át jellemző, és egyedülálló volt. Rengeteg intézményt és sportegyesületet alapítottak, kiválóan működő egészségügyi rendszert hoztak létre. Azonban ahogy csökkent a vasút ázsiója, úgy szürkültek bele ezek a szolgáltatások is az állami szolgáltatások színvonalába. „Véleményem szerintem a legnagyobb krízishelyzetet éli át a MÁV a vasutas kultúra szempontjából, hiszen egyre kevesebb pénz van ezen intézmények, szervezetek finanszírozására, támogatására, az emberek pedig önállóan, saját erejükből, saját összefogásból egyre kevesebbet tudnak és akarnak adni, hogy egy kiváló közösség formálódjon ismét a vasutas közösségből. Most abból élünk, ami még a régeből megmaradt.”

A MÁV-ról kialakított jövőképe azonban abszolút pozitív: „Én azt gondolom, hogy a mostani fiatal gárda minden tagja sokat tanult, rendkívül nagy tudású és komoly ismeretekkel rendelkezik. Ezt a tudást pedig a nyugat felé nyitó, az ottani trendet követni próbáló vállalatnál mostmár alkalmazni is tudja. Ha pedig a megfelelő vasútszeretettel, a megfelelő elkötelezettséggel felvértezik magukat, akkor ők lehetnek a magjai egy olyan vasutas brigádnak, mely szakmaszeretete és hivatástudata még a '60-as, '70-es években dolgozók vállalathoz való viszonyát is übereli. Azonban véleményem szerint sokkal hamarabb érnének be, ha a vasutas szakmát egészen letről kezdenék, és lenne módjuk, lehetőségük sok-sok munkafolyamatot megismerésére, hisz a megfelelő irányvonalat csak úgy tudják meghatározni és a kellő lépéseket meghozni, ha ismerik azoknak a munkáját, akiknek az életéről, munkájáról, fizetéséről döntenek.”

Magyar Államvasutak Zrt. új stratégiája:

„Változunk és gyorsulunk”

Ebben a részben a MÁV Zrt. Vezérigazgatósága által elfogadott stratégiát mutatom be részletesen. Kitérek a MÁV Csoport, a vállalati holding-rendszer kialakítására, az elmúlt időszak eredményeire, és az elindult fejlesztésekre. Bemutatom a nagyobb üzletágak, leányvállalatok feladatait és teljesítményét, de kitérek a MÁV-ot szolgáló kisebb „leányokra is.

Változunk

A MÁV Csoport

A 140 éves múltra visszatekintő állami tulajdonban álló vasúti szolgáltató vállalat 1993 óta részvénytársasági formában működik. A MÁV Csoport anyavállalata, mintegy 30 ezer fős dolgozói létszámával Magyarország legnagyobb foglalkoztatója. Fő tevékenysége 2007 közepéig a vasúti szállítás volt, míg leányvállalatai- a Cargo (önálló áru fuvarozási üzletág) Start (önálló személyszállítási üzletág) Trakció (önálló vontatási üzletág) Gépészet (önálló gépészeti üzletág)- megalapítását követően a központi irányító és háttérszolgáltató szervezetek működtetése (beszerzés, pénzügyi és humánirányítás, ingatlangazdálkodás, biztonsági szolgálat stb.) képezi. A vállalat 2006. évi mérlegfőösszege 851 milliárd forint, mely tartalmazza az általa kezelt kincstári vagyon- közforgalmú vasúti pálya és tartozékai- 368 milliárd forintos nettó értékét is.

Néhány fontosabb mutatószám a 2007-es évről:

- Vasúti pálya teljes hossza: 7664 kilométer
- Villamosított vasúti pálya hossza: 2622 kilométer
- Állomások száma: 736 darab
- Biztosított útátjárók száma: 2759 darab
- Mozdonyok és motorvonatok száma összesen: 889 darab

- Közlekedtetett személyvonatok és szerelvények száma: 1 116 610 darab
- Összes utasfő: 154 172 ezer fő
- Összes utaskilométer: 9450 millió kilométer
- Közlekedtetett teherszállító vonatok száma: 278 632 darab
- Árutonna: 46, 8 millió tonna

Az integrált vasúttársaságként működő MÁV Zrt. a modern vállalatcsoporttá alakulás időszakát éli. Ennek célja, hogy – a vasúti infrastruktúrát fejlesztve- komplex szolgáltatásokat nyújtson az utazóközönség, valamint a személy- és áruszállító operátorok számára. Tevékenységének és üzleti stratégiájának középpontjában a minőség, a hatékonyság, az innováció és a holdíngirányításban rejlő lehetőségek kiaknázása áll. A többszereplős piaci modellre való áttéréssel az operátori és a kiszolgáló funkciók elválnak, és versenyképes, a piaci körülményekre rugalmasan reagálni tudó cégek alakulnak.

Az elmúlt 6 év mérföldkövei az átalakulásban:

2003	2004	2005	2006	2007	2008
EU csatlakozás előkészítése	szolgáltatások fejlesztése	pénzügyi stabilitás és a növekedés alapjainak előkészítése	a MÁV Cargo, mint önálló leányvállalat megkezdte tevékenységét	A MÁV Cargo privatizációjának előkészítése	A MÁV Trakció, mint önálló leányvállalat megkezdte tevékenységét
	társaság átalakításának előkészítése	a vasúti infrastruktúra és a járműpark korszerűsítésének megkezdése	vagonpark korszerűsítése	A MÁV -Start, mint önálló leányvállalat megkezdte tevékenységét	A MÁV Gépészet, mint önálló leányvállalat megkezdte tevékenységét
		a vasúti áru fuvarozás önálló jogi személyiségű társaságba szervezésének előkészítése	a vasúti személyszállítás önálló jogi személyiségű társaságba szervezésének előkészítése	A vasúti vontatás és gépészet önálló jogi személyiségű társaságba szervezésének előkészítése	

Működési stratégia

- Piacorientált működés, a vasút haladó hagyományainak megőrzésével
- A fenntartható növekedési pálya elérése

- A működéshez stratégiaiilag nem kapcsolódó vagyonelemek hasznosítása a fejlesztési források bővítése érdekében
- Alternatív finanszírozási formák, módszerek bevezetése és széleskörű alkalmazása
- Nyereség termelése vállalatcsoport szinten
- Versenyképes jövedelem biztosítása a munkavállalók számára

Üzletágak, leányvállalatok

Pályavasúti üzletág

Feladatai:

- Zavartalan vasúti forgalom biztosítása
- Üzemelteti a közel 7700 kilométer hosszúságú MÁV tulajdonban lévő pályahálózatot, valamint a hozzá kapcsolódó biztosítóberendezéseket
- Koordinálja a közel ezer, utasokat és áruforgalmat kiszolgáló szolgálati hely és az ott dolgozók munkáját
- Minden pályavasúti szolgáltatás színvonaláért és költséghatékony ellátása
- A vasúti közlekedés versenyképességének növelése pályarekonstrukciók, fejlesztések útján

Az üzletág az Európai Unió, a központi költségvetés és a MÁV forrásaiból végrehajtott pályakorszerűsítések során egyebek mellett az utasforgalmi létesítmények modernizálását, az elavult biztosítóberendezések lecserélését, korszerű központi forgalomirányító rendszerek és biztosítóberendezések telepítését tervezi.

MÁV- Gépészet Zrt. (MÁV- Gépészet Vasútijármű Fenntartó és Javító Zártkörűen Működő Részvénytársaság)

Feladatai:

- Korrekt átfutási idővel kötötpályás vasúti járművek vizsgálata, tervszerű karbantartása, fővizsgálata, főjavítása esetleges balesetes futójavítása
- Vasúti baleset-elhárítás hálózati szinten az adott feladatra megfelelő speciális eszközökkel és képzett munkaerővel
- Vegyvédelmi elhárítás
- Keskeny és széles nyomtávú vasúti járművek karbantartása
- Iparvasúti vontató- és vontatott járművek karbantartása
- A tevékenységhez kapcsolódó mérnöki szolgáltatások nyújtása
- Mozdonypark működtetése és fejlesztése

A vállalat uniós és állami támogatással, valamint anyavállalati forrásokból üzembe állította vontatás-szolgáltatási megrendelés-nyilvántartó rendszerét. Mindemellett folyik az integrált vontatás irányítási rendszerének kiépítése, az elektronikus menetigazolvány informatikai hátterének megteremtése, valamint a gépészeti karbantartási szoftver használatba állítása.

MÁV-Start Zrt.

Ez a leányvállalat a MÁV személyszállítási üzletágából alakult, önálló tevékenységét 2007. július 1-jén kezdte meg 62 milliárd forintos tőkével és mintegy hétezer munkavállalóval. A vállalat továbbra is a MÁV Zrt-hez tartozik 100%-os tulajdonban. A társaság 800 darab saját személyszállító kocsival rendelkezik, a többi, a vonatok közlekedéséhez szükséges kocsit az anyavállalattól bérlő. Saját értékesítési hálózattal rendelkezik, mely az egész országot lefedi, és 700 helyszínen áll az utasok rendelkezésére. A műszaki és technológiai üzemeltetést három divízióba szervezték, de emellett pénzügyi és humán szervezet is támogatja a cég működését.

A három divízió:

1) Távolsági és nemzetközi divízió

- Magyarország és az európai országok közötti nemzetközi vasúti kapcsolatok szervezésével, és új utazási kapcsolatok feltárásával foglalkozik
- Legfontosabb feladata a belföldi minőségi távolsági személyforgalom tervezése és szervezése
- A belföldi és nemzetközi távolsági személyszállítási szolgáltatások folyamatos fejlesztése és értékesítése

2) Budapesti elővárosi divízió

- A fővárosi agglomeráció területén lebonyolított hivatásforgalom tervezése
- Az ezeken a területeken nyújtott vasúti szolgáltatásokhoz kapcsolódó szolgáltatások folyamatos fejlesztése
- Budapest, és annak vonzáskörzetében zajló belföldi és nemzetközi vonatforgalom lebonyolítása (napi szinten ez a 3431 közlekedő vonatból 789 vonatot jelent)
- Stratégiai partnerség kiépítése, az elővárosi közlekedésben rejlő lehetőségek kiaknázása

3) Regionális divízió

- Napi szinten 2093 vonat közlekedtetésével a legnagyobb vonatforgalmat lebonyolító divízió
- A különböző régiókban, valamint a kishatárforgalomban közlekedő vonatokkal kapcsolatos tervezést, szervezést, és értékesítést végzi.

A vállalat stratégia céljai közé tartozik a földi közösségi közlekedési piacon való részesedés növelése, versenyképes alternatíva kínálása az egyéni közlekedéssel szemben, valamint a hazai vasúti személyszállítás színvonalának fejlesztése, felzárkóztatása az európai szinthez. Ehhez kapcsolódva egyes vonalakon bevezették az

ütemes menetrendet, melynek köszönhetően a Budapest-Szeged vonalon 6%-kal nőtt az utasforgalom. De emellett felújítják a járműparkot és javítják az utazási feltételeket.

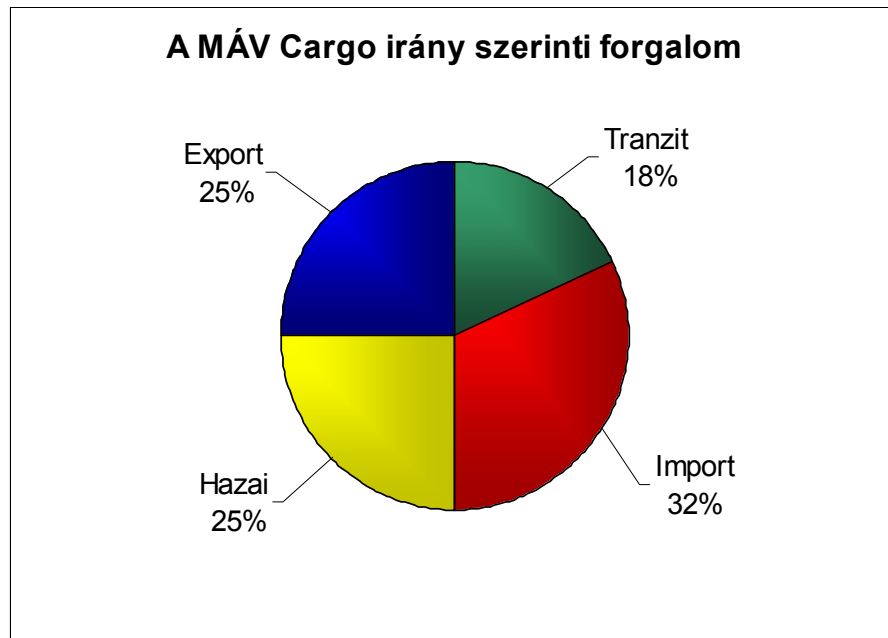
MÁV-Trakció Zrt.

A vállalat 2008. január elsejével alakult meg, alapítói a MÁV Zrt. és a MÁV-Start Zrt. Feladata a vasúti személyszállító, áru fuvarozási és infrastruktúra kezelő szolgáltatók megrendelésére végzett vontatási és tolatási tevékenységek végrehajtása. Dolgozóit a MÁV Zrt. mozdonyvezetői és a vontatási tevékenység szervezésében, kiszolgálásában és irányításában foglalkoztatottak adják. A vontatási társaság legfőbb célja, hogy üzleti partnereinek, megrendelőinek korszerű, megbízható és folyamatosan javuló szolgáltatásokat nyújtson. A vállalat megalapítása óta eltelt időben sok kihívással nézett szembe, de jelentős eredményeket ért el. Tervbe vett feladatait elvégezte, megteremtette a hosszú távú stabil működés alapvető feltételeit. Mintegy 900 járműből álló gépparkjával a partnerek igényeinek rugalmas és hatékony kielégítésére törekszik. A dízelmozdonyokon végzett remotorizáció folyamatosan zajlik, így a dízelolaj felhasználás 30%-kal csökkenhet, mely jelentős megtakarítást eredményez a vállalatnál. A MÁV- Trakció Zrt. legfőbb megrendelői a MÁV-Start Zrt., a MÁV Cargo Zrt., valamint a MÁV Zrt. Pályavasúti Üzletága.

MÁV Cargo Zrt.

A MÁV Zrt. áru fuvarozási üzletágának kiszervezése céljából alapított társaság 2006 januárjában kezdte meg működését, még a 2007-es áru fuvarozási területen megvalósult teljes liberalizáció előtt. Privatizációjára azért kerül sor, mert az áru fuvarozás nem közszolgáltatásnak minősülő tevékenység. E stratégia jelentőségű tranzakció elsődleges célja a vállalatcsoport piaci pozíciójának megerősítése, az üzleti aktivitás fokozásának elősegítése, és az ahhoz szükséges pénzügyi források megteremtése. A MÁV Cargo Zrt-t közel 30 milliárd forintos jegyzett tőkével, és 13 ezer kocsiból álló járműparkkal rendelkezik. A cég közel 3200 főt foglalkoztat. A hazai áru fuvarozási piac „torta” 20%-kával rendelkezik, míg a vasúti áruszállításban 82-83%-os részesedéssel bír, mely piacvezetővé teszi. A vállalat működése alatt megfelelt a magas elvárásoknak, hiszen 2007-ben 6%-kal növelte előző évi teljesítményét, 47 millió tonna árut szállított el a rendeltetésének megfelelő helyre. Köszönhetően az új szervezeti struktúrának, a szolgáltatások bővítésének és fejlesztésének, a MÁV Cargo Zrt. és leányvállalatai által

nyújtott szolgáltatások a vasúti szállítmányozási piac teljes spektrumát lefedik. A vállalat célja a magyarországi vasúti árufuvarozási piacon betöltött vezető szerep megerősítése, valamint a Kelet-közép Európában kialakítandó stratégiai partnerhálózatban való működés gyanánt az üzleti aktivitás fokozása.



A MÁV Csoport kialakítása tehát folyamatosan zajlik. 2009. január 1-től a vasúti infrastruktúrát kezelő Pályavasúti Üzletág is külön leányvállalattá alakul. A vállalat holding rendszerét az alábbi táblázat szemlélteti:

A MÁV Csoport:

MÁV				
Pályavasút	Trakció	Start		Cargo
Infrastruktúra	Vontatás	Személyszállítás		Árufuvarozás
Vasútvonalak és állomások	Vontatási szolgáltatást biztosít a személyszállítási és az árufuvarozási üzletágak számára	InterCity és elővárosi vonatok		MÁV Cargo
köztulajdonban marad		Privatizáció nincs tervbe véve		
törvényileg biztosított szabad elérés				
Gépezet Karbantartás és szerelés személy- és áruszállító vagonok, valamint mozdonyok építése és javítása számos jogilag független társaság keretében				

Egyéb, a MÁV Zrt. portfóliójába tartozó fontosabb leányvállalatok:

1) Pályavasúti szolgáltatást végző leányvállalatok

- MÁVGÉP Kft.: vasúti és közúti pályaépítő, karbantartó, pályafenntartó járművek, munkagépek gyártása, üzemeltetése, javítása valamint felújítása; a társaság által üzemeltetett gépek javítása, karbantartása; vasúti pálya építése, karbantartása, helyreállítása képzett szakemberekkel és a meglévő járműparkkal.

- MÁV FKG Kft.: pályaépítő és karbantartó gépek tervezése, gyártása, javítása és üzemeltetése; karbantartó kisgépek gyártása, javítása; vasúti pálya fenntartása, felújítása; villamos felsővezeték-hálózat építése, átépítése és korszerűsítése; váltófűtés tervezése, kivitelezése; térvilágítás telepítése, szerelése.

- MÁV KfV Kft.: vasúti vágány és síndiagnosztika; alépítmény vizsgálat, hidak vizsgálata; felépítményi anyagok minőségi vizsgálata, ultrahangvizsgálat; a pályafenntartáshoz és a vasúti pálya méréséhez, vizsgálatához kapcsolódó fejlesztések; egyéb K+F tevékenységek

- MÁV-THERMIT Kft.: különböző típusú és tömegű sínek kötőhegesztése; vasúti és darupálya sínek hegesztése; kitérő alkatrészek behegesztése, sintörések helyreállítása; szigetelt kötések létesítése; aljjavítás, ágyazatragasztás; görgős váltoállító telepítése; mérés technika, sínkopás mérése.

2) Járműjavítást végző leányvállalatok

- MÁV Északi Járműjavító Kft.: villamos és nagyteljesítményű dízel-villamos mozdonyok teljes körű felújítása, javítása, ergonómiai korszerűsítése; M62-es dízel mozdonyok motorcseréje kisebb fogyasztású, környezetbarát motor beépítése; vasúti jármű fődarabok, alkatrészek felújítása, javítása, gyártása; speciális kötőpályás járművek javítása, felújítása, szervizelés; villamos motorkocsik teljes körű felújítása, az utasok kényelmét szolgáló átalakítások, igényes kivitelű ülések, szellőzés kialakítása; balesetes kötőpályás járművek javítása; vasúti járművek, villamosok, metrószerelvények fődarabjainak, alkatrészeinek felújítása, javítása, gyártása; speciális gépszerkezeti elemek gyártása, felújítása.

- MÁV Szolnoki Járműjavító Kft.: vasúti dízelmozdonyok és személykocsik korszerűsítése, javítása; vasúti és közúti villamos áramszedők javítása, gyártása; vasszerkezetgyártás, alkatrészek forgalmazása.

3) Informatikai szolgáltatások

- MÁV Informatika Kft.: számítógépes és közlekedésinformatikai megoldások az áruszállítás és logisztika, a személyszállítás és tömegközlekedés, valamint a gépészet, karbantartás, és a pálya-, ingatlan-, és járműfenntartás területén; outsourcing szolgáltatások; informatikai infrastruktúrák fejlesztése, rendszerintegráció; tanácsadás és alkalmazásfejlesztés; IT biztonság.

4) Biztonsági szolgáltatások

- MÁV Vasútőr Kft.: vagyonvédelem; objektumőrzés; biztonságtechnikai rendszerek tervezése, telepítése, szerelése, felügyelete, karbantartása, üzemeltetése.

5) Ingatlan karbantartás, üzemeltetés, hasznosítás

- MÁV Ingatlankezelő Kft.: a MÁV Zrt. állagában lévő épületek, építmények nyilvántartása, műszaki felügyelete, hibaelhárítása, karbantartása, üzemeltetése.

- MÁV Vagyonkezelő Kft.: a MÁV Zrt. vállalkozói vagyonába tartozó, a társaságnak átadott ingatlanok jogi helyzetének rendezése, értékesítésének előkészítése, lebonyolítása; az értékesítésig az átadott ingatlanok bérbeadása, bérleti szerződéseinek gondozása; a vasút alaptevékenységéhez szorosan nem kapcsolódó ingatlanok hasznosítása, fejlesztése és értékesítése; ingatlanforgalmazás; ingatlankezelés; hirdetés.

6) Vasúti hagyományőrzés, idegenforgalomi szolgáltatások

- MÁV Nosztalgia Kft.: vasúti nosztalgiautazások szervezése, lebonyolítása körülbelül 50 darab felújított, egész Európában ismert muzeális értékű vasúti járművel. Utazási programok és lehetőségek szervezése és kivitelezése az ország legkedveltebb utazási központjaiba; vasúti nosztalgiautazások szervezése a Balaton mentén. A Magyar Vasúttörténeti Park adottságait kihasználva egész évben folyamatos programok és nosztalgiajármű bemutatások az interaktív múzeum területén.

Gyorsulunk:

A MÁV Csoport, részben Uniós támogatások felhasználásával folyamatosan javítja vasúti hálózatát, gördülőállományát és a szolgáltatások színvonalát. A 2007-2013 közötti hat évben- hazai források nélkül- közül 1000 milliárd forintot fordítanak a közlekedés, ezen belül 750 milliárd forintot a vasúti infrastruktúra felújítására. Ezek a fejlesztések a „közös Európa” elv keretén belül valósulnak meg, ugyanis a vasútfejlesztések fő iránya a nemzetközi vasútvonalak korszerűsítése az országhatárokig. Várhatóan, sőt bizton állítható, hogy a felújított szakaszokon így számottevően javul az elérhetőség, gyorsulnak a vonatok, rövidülnek a mentidők. A pályák mentén a vasúti kiszolgáló-létesítmények is új „ruhát” kapnak. A pályafelújítások mellett Egységes Európai Vonatbefolyásoló Rendszert (ETCS) telepítenek. Jelenleg mindösszesen két vasútvonal, illetve 18 mozdony van felszerelve ezzel a korszerű vonatbefolyásoló rendszerrel. A későbbiekben az európai vasúti korridorokon, valamint a vontatójárműveken is rendszerbe állítják ezen rendszer egy továbbfejlesztett verzióját, amely folyamatos kommunikációt fog biztosítani a pálya és a jármű között. Együtt a Győr- Sopron- Ebenfurti Vasúttársasággal (GYSEV), a MÁV több mint négyezer kilométerre hosszúságban tervezi a GSM-R rendszer kiépítését, melynek eredményeként digitális rádiórendszer alkalmazásával válik még biztosabbá a vasúti távközlés.

A pályaudvarok új szerepe

Azért, hogy az európai színvonalat elérjük, a vállalat- a pályaudvarok rekonstrukciójának folytatása mellett - az utasforgalomban kitüntetett szerepet játszó pályaudvarok esetében új megoldásokat kíván alkalmazni. A főváros, és az ország legfontosabb pályaudvarainál a „városkapu” szerepet kívánják hangsúlyozni. Ez a megoldás az európai trendekkel összhangban a vasút- és ingatlanfejlesztés ötvözésével valósulhat meg. Így elkerülhetetlen a jelenlegi funkciók továbbfejlesztése, bővítése. A komplex feladat kiterjed a meglévő épületek felújítására, valamint a különböző közlekedési módok közötti kölcsönös átjárhatóság (intermodalitás) biztosítására. Ezáltal a pályaudvarokat úgy integrálják a városszerkezetbe, hogy üzleti alapon működő kiszolgáló és egyéb, például kulturális létesítményeket alakítanak ki. Az ilyen típusú fejlesztések iránt szerte a világban nagy befektetői érdeklődés mutatkozott, így a MÁV Zrt. is a vállalkozói tőke érdemi bevonásával számol.

Járműfejlesztések

A MÁV Zrt. 100 milliárd forint értékű járműfejlesztési programot indított útjára. Ennek a programnak a keretében a járművek szállítások már meg is kezdődött. A MÁV flottája 30 darab Flirt típusú motorvonattal bővült, melyet 2010-ben újabb 30 darab követ. A 2006-os évben bővült a MÁV járműparkja 23 darab Siemens-Desiro dízel-hidromechanikus hajtású elővárosi motorvonattal és 40 darab Bpmot orosz iker-motorkocsival. 2007- ben érkezett meg a 10 darab Bombardier Talent többreszes csuklós motorkocsi is. A vállalat által lízingelt, korábban a Deutsche Bahn (DB) vonalain közlekedő 300 felújított személyszállító kocsit is fokozatosan forgalomba állították. A mozdonybeszerzések munkahelyeket is teremtenek, ugyanis a szerződéseket sikerült úgy megkötni, hogy az összeszerelést, karbantartást, és a későbbiekben más vasúttársaságok által rendelt mozdonyok összeszerelését is a Magyarországon felépülő gyártócsarnokban végzik. Döntöttek a vállalatnál 25 darab, opcionálisan további 25 darab Bombardier Traxx típusú kétáramnemű villamos mozdony vásárlásáról, melyek az elöregedő, és szolgálati idejük vége felé járó V43-as sorozatszámú mozdonyokat fogják leváltani. Folytatódnak az elővárosi és az InterCity kocsik korszerűsítési programja is. Egy példa a közelmúltból: a Nyugati Pályaudvaron, november végén adták át a III. generációs IC kocsik első darabjait

Elővárosi közlekedés

Az elővárosi közlekedésben rejlik óriási lehetőség kiaknázást, valamint a már kínált szolgáltatások minőségi javítását a vállalat elsődleges feladataként kezeli. A budapesti agglomeráció 15 ezer négyzetkilométeres területén 3, 5 millió ember él. Többségük nap mint nap a főváros és lakhelye között ingázik. Hogy őket ismét visszacsábítsák a vonatra, a vállalat megkezdte az elővárosi fejlesztéseket: pályarekonstrukcióval, állomás-, megállóhely-felújításokkal, akadálymentesítésekkel, ütemes menetrend bevezetésével, eljutási idő csökkentésével, egyesített bérlettel és korszerű, minden igényt kielégítő, magas komfortfokozatú járművek beszerzésével. A Közlekedés Operatív Program támogatásával 2008-tól elindultak a Budapesti Elővárosi Projekt fejlesztései.

A Kommunikációs Igazgatóság

A MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóságának négy osztályán (marketing-kommunikációs, médiakapcsolati, belső kommunikációs, ügynökségi kapcsolatok) körülbelül 30 ember dolgozik. A központ Budapesten az Andrássy úton van, a régiókban csak egy-egy a Belső kommunikációs osztályhoz tartozó területi kommunikációs vezető tevékenykedik. A szervezet célja a MÁV Zrt. és a MÁV Csoport külső és belső környezetének tudatos befolyásolása a kommunikációs eszközökkel eljuttatott információk, kulcsüzenetek révén. A MÁV Zrt. stratégiájára alapozott, vállalati image javítását, a munkatársi lojalitás növelését támogató, összehangolt külső és belső kommunikáció megvalósítása.

Feladata:

1. Társasági kommunikációs stratégia kialakítása, előterjesztése.
2. Kommunikációs rendszerek kialakítása, működtetése.
3. Kommunikációt érintő belső szabályzatok kidolgozása.
4. Média kapcsolatok fenntartása, ápolása, proaktív médiapolitika megvalósítása
5. Mávinform szolgáltatás keretében a vasúti közlekedéssel kapcsolatos folyamatos utasforgalmi tájékoztatás biztosítása a médián keresztül.
6. Folyamatos kapcsolattartás a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium kommunikációs vezetőjével, és a szóvivővel.
7. A MÁV Zrt. arculati kézikönyvének kidolgozása, előterjesztése.
8. Az üzleti tevékenységet támogató marketingkommunikációs feladatok összehangolása.
9. A társasági és csoportszintű PR tevékenységgel összefüggő feladatok koordinálása.
10. Cégismertető és egyéb kiadványok készítésének koordinálása, szerkesztése.
11. Mecenatúra és PR célú szponzorálás rendszerének kialakítása, működtetése.
12. Szükség szerint közreműködés a MÁV társadalmi kapcsolatainak fenntartásában, ápolásában.
13. Belső kommunikációs rendszer fejlesztése, kommunikációs csatornák működtetése.
14. A MÁV tulajdonában, kezelésében álló marketingkommunikációs, reklámcélú hasznosításra alkalmas portfólió kezelése, menedzselése.
15. A szervezeti egységek részére médiaügynökségi szolgáltatások nyújtása.

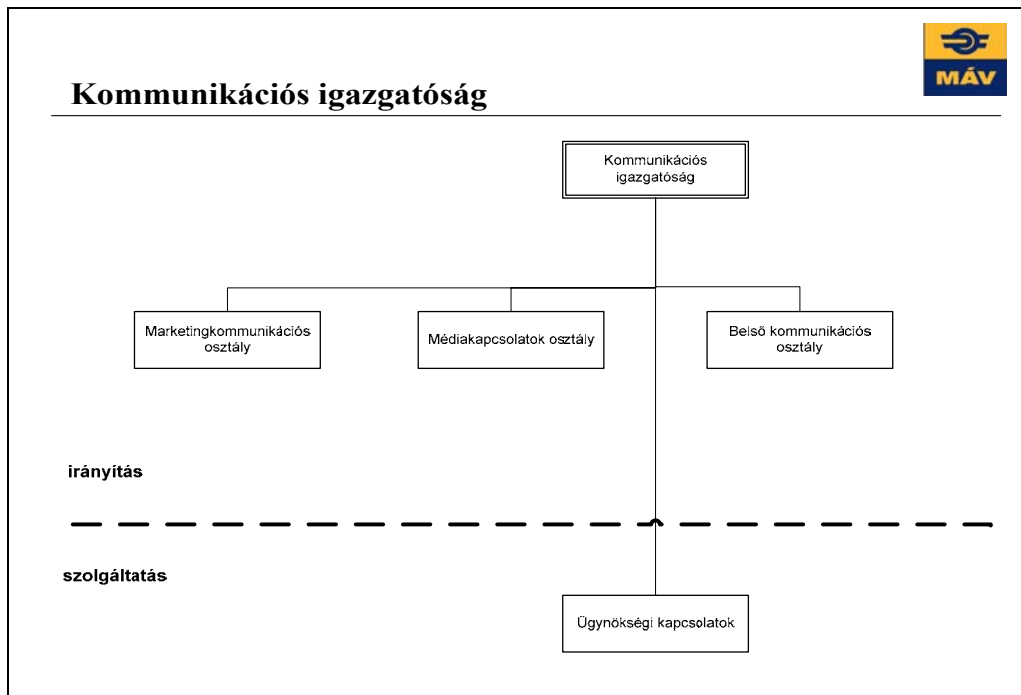
Felelős:

1. A jogszabályok és a MÁV Zrt. belső szabályai szerinti működéséért.
2. Az igazgatósághoz tartozó szervezeti egységek összehangolt működéséért.
3. A kommunikációs tevékenységek szakmai színvonaláért és költséghatékonyságáért.
4. A marketingkommunikációs tevékenység társasági szintű összehangolásáért.
5. A belső kommunikációs csatornák működéséért.
6. A területre vonatkozó előírt teljesítménymutatók teljesítéséért.
7. A kommunikációs költségkeret betartásáért.

Hatásköre:

1. A társaság kommunikációját érintő javaslatok kidolgozása, állásfoglalások kialakítása a MÁV Zrt. többségi tulajdonában álló leányvállalatok kommunikációját érintő ügyekben, szükség szerint vezérigazgatói döntés kezdeményezése.
2. Kommunikációs szabályzatok kidolgozása, betartatása.
3. Adatok, információk bekérése bármely szervezeti egységtől.
4. A feladatkörébe tartozó ügyekben történő egyeztetés, kapcsolattartás a Gazdasági és Közlekedési Minisztériummal és – szükség szerint – más hatóságokkal, egyéb érdekeltekkel.
5. A médiumok képviselőivel való kapcsolattartás.
6. A nyilatkozó személyére és a nyilatkozatok tartalmára vonatkozó állásfoglalás kiadása.
7. Belső kommunikációt érintő ügyekben egyeztetések, intézkedések kezdeményezése.

Szervezeti ábra:



Belső kommunikációs osztály

Szakmai gyakorlatom idején én is ezen az osztályon dolgoztam. Mint már említettem, a régiókban csak egy-egy kolléga dolgozik, ezért itt mind a belső, mind pedig a külső kommunikációs feladatok az ő hatáskörébe tartoznak. Szinte minden nap máshogy telt, még ha voltak is olyan kötelező feladatok, amiket minden héten el kellett végezni. Ilyen a vezetői értekezlet emlékeztetője, a Vasutas Magazin tudósítása, a kiutazás, az úti jelentés megírása. A hétfőn reggel megtartott vezetői értekezleten minden üzletág képviselője beszámol az elmúlt hét történéseiről, főbb eseményeiről. Nekünk az értekezleten elhangzottakból kell egy emlékeztetőt írunk, majd azt felküldenünk Pestre. Ilyenkor szoktuk az előző hét rendezvényéről megírni a tudósítást, valamint a készített fényképeket kiválogatni a Vasutas Magazinba. Keddenként általában kiutaztunk valamelyik területre, és a Vasutas Magazin elosztását ellenőriztük, valamint az üzletági együttműködést vizsgáltuk, és érdeklődtünk az esetleges kommunikációs problémákról. Szerdánként a kiutazások tapasztalataiból, az elhangzottakból írtunk úti jelentést és küldtük azt fel Pestre, a vezetői értekezlet véglegesített szövegével együtt. Minden héten volt legalább egy rendezvény, amiről a Vasutas Magazint tudósítanunk kellett. Volt, hogy ezek saját szervezésűek voltak, és volt, hogy külsősök, de valamelyik leányvállalat, vagy az egész MÁV Csoport részt vett benne. Így Gyulán katasztrófavédelmi gyakorlaton, Békéscsabán és Mezőtúron jubileumi ünnepeken,

múzeumi vasutas kiállítás megnyitóján, sínbusz kulturfesztiválon, a Szegedi Ifjúsági Napokon, operaelőadáson, fúvóskoncerten, horgászversenyen, focitornán, családi és sportnapon, emléktábla avatáson, felújított épület-átadáson, a Bugaci Kisvasút napján, véradáson, nyugdíjas találkozón és nyugdíjas búcsúztatón is jártunk és tudósítottunk. Emellett tartanunk kellett a kapcsolatot a hely médiumokkal, ki kellett szolgálni híréhségüket. Volt, hogy a pesten megírt sajtóanyagot kellett eljuttatnunk a helyi újságíróknak, rádióknak, tv-nek, de volt, hogy a helyben felmerült problémákat elegendő volt ezen a szinten kezelni. Az osztály feladatait a következő pontokban határozhatjuk meg:

1. A társaság stratégiájával, külső kommunikációjával és szervezeti kultúrájával összhangban álló belső kommunikációs stratégia és politika kidolgozása.
2. A belső PR erősítését célzó javaslatok kidolgozása, ezen belül a folyamatos és hatékony információáramlást biztosító belső kommunikációs rendszer fejlesztése, a kommunikációs csatornák megújítása, működtetése.
3. A kiemelt célcsoportok azonosítása, az egyes kompetencia szintekhez tartozó információk, kommunikációs eszközök és csatornák meghatározása, kialakítása és működtetése.
4. A stratégia-struktúra-kultúra összhangját szem előtt tartó belső PR akciók szervezése és koordinálása. A munkavállalók elkötelezettségének növelését célzó programok szervezése.
5. Cégszintű munkavállalói rendezvények megszervezésének koordinálása.
6. A belső újság (Vasutas Magazin) szerkesztőségének működtetése.

Felelős:

1. A jogszabályok és a MÁV Zrt. belső szabályai szerinti működéséért.
2. A belső kommunikációs stratégia/politika irányáért, a szervezet működésének támogatásáért.
3. A belső kommunikációs akciók ütemezéséért, annak megfelelő megvalósításáért.
4. A Vasutas Magazin szerkesztőségének működtetéséért.

Hatásköre:

1. Belső kommunikációs akciók kezdeményezése.
2. Belső kommunikációs rendszerek, csatornák fejlesztése.

Marketingkommunikációs osztály

Feladata:

1. A társaság arculati kézikönyvének kialakítása és karbantartása, az abban foglalt betartásának ellenőrzése.
2. A kommunikációs tevékenységet megalapozó, valamint a kommunikáció hatékonyságának mérésével kapcsolatos kutatások elvégzése.
3. Javaslatok kidolgozása a vállalati image javítása, a jó vállalati image kialakítása érdekében.
4. A MÁV honlap tartalmi fejlesztésére vonatkozó javaslat kidolgozása.
5. A honlapon közzétett információk aktualizálására vonatkozó szabályzat kidolgozása, az adatfrissítésre vonatkozó szabályok betartásának ellenőrzése.
6. A teljes céget érintő, hazai kiállítások, rendezvények, vevőtalálkozók előkészítése, megszervezése.
7. A corporate kiadványok készítésének koordinálása, szerkesztése.
8. Országos és helyi kommunikációs kampányok kidolgozása, ill. közreműködés azok megszervezésében.
9. A kommunikációs terület külső szállítói kapcsolatainak kiválasztására vonatkozó szakmai szempontok kidolgozása.
10. Forgatási kérelmek szakmai elbírálása, engedélyeztetés, lebonyolítás koordinálása.
11. A MÁV szponzorációs irányelveire vonatkozó javaslatok kidolgozása, előterjesztése.
12. A MÁV szponzorációs tevékenységével összefüggő feladatok ellátása.
13. Az Igazgatóság által megítélt, jóváhagyott támogatási keretből történő folyósítás kezelése.
14. Kapcsolattartás a vasutas sportegyesületekkel és a MÁV Szimfonikus Zenekarral.

Felelős:

1. A jogszabályok és a MÁV Zrt. belső szabályai szerinti működéséért.
2. Az általa végzett tevékenység szakmai színvonaláért, minőségéért.
3. Az általa kidolgozott szabályzatok megfelelőségéért.
4. Javaslati megalapozottságáért, a belső egyeztetések, koordináció lefolytatásáért.

Hatásköre:

1. A MÁV Zrt. arculati bizottságának működtetése.

2. A márkaépítést szolgáló, a MÁV image-t javító marketingkommunikációs javaslatok kidolgozása, előterjesztése.
3. Szabályzatok előkészítése, javaslatétel ezek tartalmára.
4. A MÁV társadalmi felelősségvállalására vonatkozó javaslatok kidolgozása, egyeztetése az érintett szervekkel.

Médiakapcsolatok osztály

Feladata:

1. A MÁV stratégiai céljaival, üzleti tervével összhangban álló, egységes kommunikációs stratégia kialakítása és végrehajtása.
2. A MÁV csoport tagjainak kommunikációs támogatása.
3. A kommunikációs és sajtókapcsolatok rendjére vonatkozó szabályozás kidolgozása.
4. A MÁV médiakapcsolatainak ápolása és fejlesztése.
5. A média részéről felmerülő kérdések megválaszolása, szakmai háttéranyagok készítése, szükség szerinti koordinálása, egyeztetése.
6. Proaktív együttműködések kialakítása, kereskedelmi jellegű megállapodások révén növelni a társaságról szóló pozitív hírek, információk megjelenését.
7. Sajtótájékoztatók és egyéb sajtóesemények szervezésével (sajtótájékoztató, háttérbeszélgetések, interjúk) elősegíteni a társaságnak a sajtóban és az egyéb médiában való folyamatos és pozitív megjelenését.
8. Folyamatos kapcsolattartás a MÁV fő-menetirányítójával, és a területi központok menetirányítóival, a személyszállítási irányítókkal, a határállomásokkal, a budapesti fejpályaudvarok, illetve nagyobb csomópontok ügyeletesével.
9. Mávinform működtetése - az utazóközönség médiumokon keresztül történő informálásának biztosítása: hírügynökségek, a közszolgálati és kereskedelmi rádiók, televíziók, valamint a nyomtatott sajtó számára az aktuális utazási tudnivalókat tartalmazó, szóbeli és írásbeli információk megszerkesztése és közreadása.
10. A Mávinform tevékenységének szakmai felügyeletét a szóvivő látja el.
11. A MÁV honlapjának a Kommunikációs igazgatóság feladatkörét képező felületeinek tartalmi gondozása.
12. Sajtószemle, sajtómonitoring, média analízis készítése, készítettése.
13. A napi sajtószemle továbbítása a vezetők részére, gondoskodás annak a belső hálózati rendszeren, és az Interneten történő hozzáférhetőségéről.

Felelős:

1. A jogszabályok és a MÁV Zrt. belső szabályai szerinti működéséért.
2. Az általa végzett tevékenység szakmai színvonaláért, minőségéért.
3. Az általa kidolgozott szabályzatok megfelelőségéért.
4. A médiakapcsolatok fejlesztéséért.
5. Az általa szolgáltatott információ tartalmáért.
6. MÁVINFORM honlap frissítéséért.

Hatásköre:

1. Sajtókapcsolatok fenntartása.
2. Kapcsolattartás a GKM kommunikációs főosztályával.
3. A vasúti működéssel (aktuális utazási tudnivalók, menetrend, pályakarbantartás, korlátozások, utazási kedvezmények, stb.) kapcsolatos információ közlése.
4. A társaságon belüli és kívüli kommunikációs folyamatok figyelemmel követése, elemzése, ezek alapján kommunikációs javaslatok kidolgozása.
5. Rendkívüli helyzetekben a kommunikációs igazgatóval egyeztetve a megfelelő sajtóintézkedések megtétele.

Ügynökségi kapcsolatok**Feladata:**

1. A MÁV Zrt. tulajdonában és kezelésében álló marketingkommunikációs és reklámcélú hasznosításra alkalmas portfólió kezelése, menedzselése. Az Ingatlangazdálkodási-, valamint a Jogi Igazgatósággal szoros kooperációban a legnagyobb bevétel elérését célzó hasznosítási/értékesítési javaslatok kidolgozása, a vonatkozó szerződések előkészítése.
2. A reklámcélú portfólió egységes nyilvántartási rendszerének az érintett szervezeti egységek bevonásával történő kidolgozása, a folyamatos monitoringgal összefüggő feladatok koordinálása.
3. A reklámcélú portfólió hosszabbtávú hasznosítására vonatkozó alternatíváknak az érintett területek (különösen: Ingatlangazdálkodási Igazgatóság, Jogi Igazgatóság) bevonásával történő kidolgozása és előterjesztése.
4. A szervezeti egységek hirdetéseivel kapcsolatos feladatok teljes körű, költséghatékony ellátása: hirdetések előkészítése, tervezése, feladásának szakmai és pénzügyi lebonyolítása, kapcsolódó szerződések ügyintézése.

5. A hirdetési terület külső szállítói, megrendelői kapcsolatai kiválasztásának, működtetésének tartalmilag és eljárásrendileg történő szabályozása, felügyelete.
6. A filmforgatásokkal összefüggő koordináció teljes körű lebonyolítása.
7. Megrendelésre egyéb reklámszolgáltatások végzése.
8. A kommunikációs kampányok kidolgozásában és szervezésében való közreműködés.

Felelős:

1. A jogszabályok és a MÁV Zrt. belső szabályai szerinti működéséért.
2. Javaslati megalapozottságáért.
3. Az általa végzett tevékenység szakmai színvonaláért, minőségéért.
4. A társaság arculati kódex előírásainak érvényesítéséért.
5. A társaság szervezeti egységei hirdetéseinek szakmailag alátámasztott, költséghatékony megjelentetéséért.

Hatásköre:

1. A MÁV Zrt. reklámcélú portfóliójának hasznosítására vonatkozó javaslatok kidolgozása, koordinálása, teljes körű menedzselése.
2. Hirdetésekkel, reklámozással kapcsolatos szállítók kiválasztása, megállapodások megkötése.
3. Filmforgatásokkal kapcsolatos koordináció ellátása.
4. Irányítja, koordinálja a szolgáltatások megrendelés szerinti, szabályszerű teljesítését

A MÁV Zrt. kommunikációs stratégiája:

A változás és gyorsulás programja

A vasúttársaság a jelentős átrendeződés, a szervezeti változtatás és átalakulás időszakát éli. A változások okainak, céljainak és eredményeinek a közvéleménnyel való megismertetése, elfogadtatása és támogatásának elősegítése a MÁV Zrt. külső és belső kommunikációjának egyik, ha nem a legfontosabb feladata. Az új kommunikációs stratégia,- A változás és gyorsulás programja- egy több évre szóló program, melyet 2007-ben indítottak útjára, és fókuszában a vasút reformja és átalakítása- azok szükségessége- áll egységes integrált kommunikációba foglalva. Fontos pont, a társaság image-nek javítása, mely minden eddiginél nagyobb felelősséget követel a kommunikáció szervezőitől és végrehajtóitól. A legfőbb, egységes üzenetnek azt kell tudatosítani a politikai és társadalmi közvéleményben, hogy a változások egy jól átgondolt stratégia mentén haladnak és végső soron közös célt, nemzetgazdasági érdekeket szolgálnak. Az új stratégiát az a felismerés vezérli, hogy egy ilyen bonyolult és összetett ágazat kommunikációjában az egyetlen hatékony módszer, ha az üzeneteket leegyszerűsítve, mindenki által megérthető, megjegyezhető és jól azonosítható módon kommunikáljuk. Ehhez elengedhetetlen, hogy minden megszólaló,- a belső és külső kommunikáció bármely szintjén- minden lehetséges helyzetben következetesen jelenítse meg a MÁV Zrt. új kommunikációs stratégiájának három legfőbb ajánlását, a „gyorsulás”, a „változás” és a „nyitás” vezérgondolatát, szlogenjét. De az új alapokra helyezett integrált kommunikációs stratégia nem csak a kommunikációval foglalkozik. Magában foglalja a MÁV arculatának komplex átalakítását, a társaság honlapjának és belső újságjának, a Vasutas Magazinnak tartalmi és formai megújítását, új kampányakciók és eventmarketing-események, rendezvények szervezését is. A kommunikáció során az egyes érdekgyazdák (stakeholderek) egymásra hatásával is számolva a korábbiaknál sokkalta proaktívabb kommunikációra kell felkészülni. A 2007-es év folyamán vezérigazgatói engedéllyel a stratégia megvalósítása elkezdődött. A vasúttársaság honlapjának tartalmi és formai elemei megváltoztak, az új honlap működésbe állt. Elkészültek a csoport-szintű arculati elemek, végrehajtották az arculati kézikönyv felfrissítését. Megújult a MÁV belső lapja, a Vasutas Magazin mind formai, mind pedig tartalmi tekintetben. A MÁV reformja hatással van a kommunikációra is.

Ebben az új helyzetben a Kommunikációs Igazgatóság kommunikációs feladatai a következők:

- A reaktív kommunikációt (válságkezelés, helyzetértékelés, magyarázkodás) fokozatosan, de jól érzékelhetően fel kell váltania a proaktív kommunikációnak (prognózisok, jövőkép, partnerek bevonása)
- Az évek óta megszokott, és olajozottan működő hagyományos eszközök mellett ki kell alakítani azokat az új tartalomhordozó formákat, amelyek képesek átvinni a közvéleménybe a dinamizmus változásának és a jövőkép formálódásának érzetét.
- A visszafogott és túlságosan is hivatalos kommunikációs stílust közvetlenebb, oldottabb, „szenvédélyesebb” megszólalásokkal kell felváltani. Ehhez fel kell kutatni és meg kell találni az erre alkalmas belső és külső kommunikátorokat, a változás „nagyköveteit”
- A különváló vállalatok nyomán a kommunikáció módszereiben is alkalmazkodni kell az új helyzethez, és meg kell találni a MÁV- Csoporton belül az „egyenlők közt az első” biztos szerepét.

Az új kommunikációs vezérelvek

Célok: Változás! Gyorsulás!

A reform és átalakítások kommunikációjának azt kell tudatosítani mind a politikai, mind pedig a társadalmi közvéleményben, hogy a jól átgondolt stratégia mentén végrehajtott változások a stabil, hatékony és átlátható vállalati gazdálkodással, az állami támogatások átlátható felhasználásával fog a Csoport működni, vagyis **változik**. Emellett a vállalatcsoport az új struktúrában a piaci pozíció erősítésére törekszik úgy, hogy emeli üzletpolitikája és szolgáltatásai színvonalát, vagyis **gyorsul**. A két új szlogen küldetése, hogy

- Kifejezze a vasúti pályákon és a vállalat fejlődésében érzékelhető gyorsulást
- Felhívja a figyelmet minden változásra, ami nap mint nap a társaság fejlődésében megjelenik

- Erősítse azt az elszántságot, ami a mostani célok megvalósításához és a céltudatos jövőképhez rendelkezésre áll

- Minden pillanatban emlékeztessen e két legfontosabb törekvésre a feladatok összehangolásánál

- Magába tömörítve összefoglalja, és jól felismerhetővé tegye a különféle területeken megvalósuló eredményeket

- Jelképezze az új, határozott, optimista, dinamikus és fejlődőképes vállalatszemélyiséget, s ezáltal segítse az image újjáépítését

- A többes szám első személy használatával is érzékeltesse azt az új gondolatot, hogy a változunk és gyorsulunk élménye csak közösen, a társadalommal együtt értelmezhető

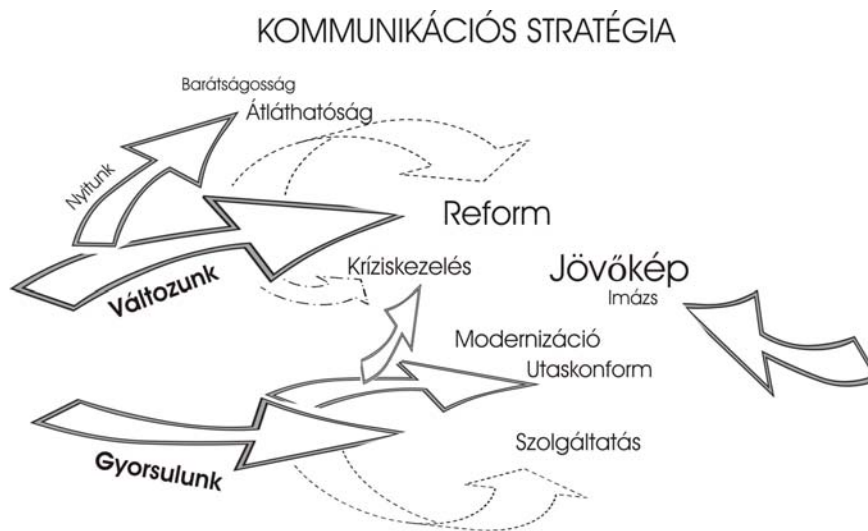
- „önbeteljesítő jóslatként” belső hitet és pszichológiai lendületet adjon a társaság dolgozóinak

- lehetővé tegye végre egy hosszú távú kommunikációs vezérgondolat, vezérmotívum elindítását, amit folyamatosan lehet használni, és nem kell évente cserélni

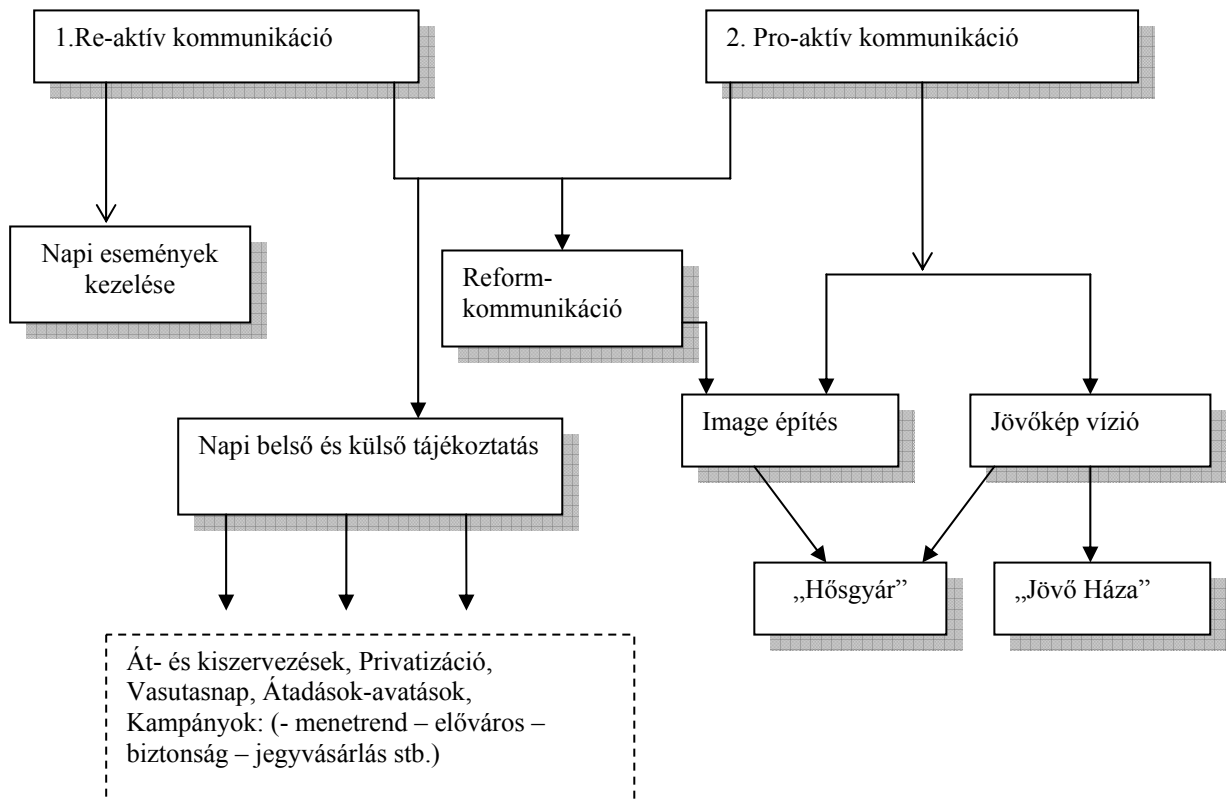
A két új szlogen könnyen megjegyezhető, és jól azonosítható, valamint alájuk számos üzenet integrálható. A változunk szóval kifejezhetjük az európai színvonalú vasút létrehozást, a közösen tett erőfeszítéseket az EU-val, melyeket az utasok visszacsábításáért teszünk, a magasabb színvonalú szolgáltatások felé vezető utat, az átláthatóvá váló gazdálkodást, finanszírozást, a körülményekre rugalmasan reagáló vállalatcsoportot, az utasok és a többi partner felé irányuló nagyobb odafigyelést és a kiszolgálásuk színvonalában való emelkedést. Hasonlóképpen többet jelent a gyorsulunk szlogen is: felgyorsulnak az infrastruktúra-fejlesztések, a magyar vasút is gyorsabban alkalmazkodik, így szolgáltatásainak színvonala is emelkedik, a vasút sebessége valódi és átvitt értelemben is gyorsul, a fejlesztéseknek köszönhetően a vasút gyorsabban visszanyeri utasait, valamint gyorsabban csökken a környezet terhelése is, és bár az átalakítás forrás- és időigényes, a minőségi paraméterek (pontosság, tisztaság, hozzáadott értékek) fejlődése érezhetően felgyorsul, így minden nap egy kicsit jobb lesz.

Stratégia és taktika

Az új kommunikációs stratégia- és igaz ez minden stratégiára- csak akkor végrehajtható, ha tömören képes összefoglalni a „hadműveletek”, vagyis a taktikai folyamatok fő irányait. Az alábbi térképnek is az a szerepe, hogy a kommunikáció bármely szintjén résztvevő kommunikátornak szemléltesse a legfontosabb célpontokat és azok megközelítését. Segít az „offenzívában” résztvevő „parancsnokoknak” a könnyebb eligazodásban. A fontosabb eseményeket és fázisokat, illetve azok időpontjait is lehet rajta jelezni. Így az együttműködés hatékonyabbá és könnyebbé válik.



A változás és gyorsulás stratégiai pilléreit a következő ábra szemlélteti:



Jól látható, hogy mind a reaktív, mind pedig a proaktív viselkedésre szükség van, de míg a korábbiakban csak utólagos akciókra került sor, most már a proaktív magatartás élvez előnyt, és ennek tulajdonítunk fontos szerepet. Mind a külső és belső tájékoztatásában, mind pedig a reformkommunikációban a proaktivitás vezethet sikerre. Ez természetesen nem jelenti azt, hogy a bekövetkezett változásokat nem kell utólag is az érdekgazdáknak kommunikálni.

Integrált célcsoportok a kommunikációban

Az új kommunikációs stratégia rendelkezik a külföldi kereskedelmi óriáscégeknél alkalmazott ernyő kommunikációról is. Ez annyit jelent, hogy a különböző célcsoportokat nem a MÁV-hoz kapcsolódó szokásos helyzetük alapján szólítjuk meg, hanem az alapján, hogy milyen viszonyban állnak a Változunk és Gyorsulunk gondolattal. Ezáltal lesznek olyan „külső” kommunikációs üzenetek, melyek legalább annyira a dolgozóknak is szólnak, de elképzelhető az ellenkezője is, hogy egy belső üzenet részben a sajtót is érinti majd (hogyan történnek az átszervezések, milyen CSR

tevékenységet folytat a vállalat). Bár a hagyományos külső és belső kommunikáció területei megmaradnak, a PR tekintetében elolvadnak a határvonalak a célcsoportok között. Mindez leegyszerűsítve azt jelenti, hogy ugyanazt a személyt egyszerre több minőségében is megszólíthatjuk (például: állampolgárként, utasként, környezetvédőként, üzletemberként, döntéshozóként).

Meg kell különböztetni a változásban érdekelt célcsoportokat,

- szélesebb közvélemény, a lakosság és a civil szervezetek
- döntéshozók (politikusok, parlamenti és önkormányzati képviselők, a kormány tagjai, a vasúti szakirányítás szervezetei), a közélet vasút iránt elkötelezett képviselői
- uniós partnerek, bankok
- a MÁV Zrt. belső és külső versenytársai

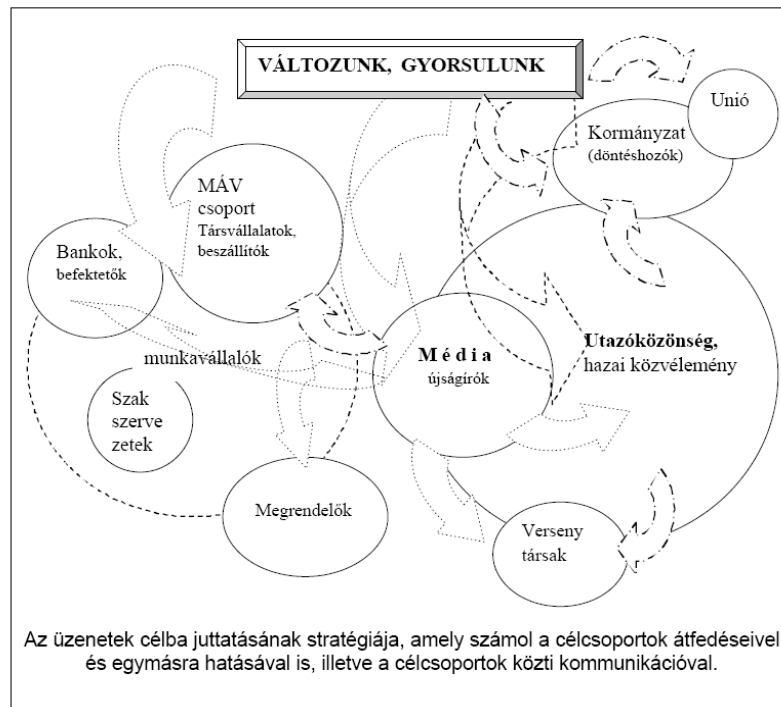
valamint a gyorsulásban érdekelt célcsoportokat:

- az utazóközönség
- vasutas munkavállalók, érdekképviselők
- a társaság üzletfelei
- bankok, lehetséges befektetők
- a gazdaság azon szereplői, akiknek a vasút „felgyorsulása” előnyökkel jár.

A célcsoportok megközelítésének technikája

Ha ismerjük a megcélozni kívánt célcsoport elhelyezkedését és nagyságát, akkor könnyen megfejthetjük annak megközelítési irányát is. A Változunk és gyorsulunk program már nem csak abban más, hogy a kommunikáció nem csak közvetlenül irányul az egyes célcsoportok felé, és nem is azért, mert a médiát használjuk közvetítő elemként. Ebben már számolunk, és számítunk a „stakeholderek” munkájával, valamint az egyes csoportok egymásra hatásával, azaz egy eddiginél sokkal jelentősebb interaktív hatással. A célcsoportok közötti kommunikációs csatornák megnyitása a hatékonysága miatt egyre inkább elterjed a világban. Ennek alapja, hogy nem nekünk kell

meggyőznünk a partnert, hanem azok részben egymást, részben pedig önmagukat győzik meg az informális információáramlás nyomán.



Új eszközök a Változás és Gyorsulás stratégiájának szolgálatában

Arculati korrekció

Az új stratégia részleges arculatváltást, illetve arculat- korrekciót követel meg. Ennek lényege, hogy a régi jegyek megmaradtak, csak kiegészültek a változásra és gyorsulásra utaló asszociatív jegyekkel. A MÁV Csoport kialakulásával minden leányvállalat megalkotta saját logotypiját, melyeknek természetesen vannak közös és különböző jegyei is. Ezeket a továbbiakban egyeztetni fogják, és igyekeznek következetesen továbbvinni a jövőben is. A Vállalat mind formailag, mind pedig tartalmilag elavult honlapja is megújult. Innen minden „leány” saját, az új arculatnak megfelelő, naprakész weboldala is elérhető. Ennek során figyelembe vették az Új stratégia főüzeneteit is.

Hősgyár

A MÁV sokaknak életfogytig tartó alkalmazója volt és lesz is. Sok családban a gyerekek követték szüleiket, és Ők is vasutasok lettek. A „hősgyár” kezdeményezéssel az a cél, hogy a MÁV dolgozói, a vasutas társadalom körében felkutassák a hétköznapi

hősöket, és példát mutassanak a többi munkavállalónak. Szakmai gyakorlatom ideje alatt találkoztam olyan esettel, amikor a sínekre dőlt fát a forgalmi szolgálattelvő saját fűrészével aprította szét, és húzta le a sínről, nem várva az ingatlankezelők és pályavasutas munkatársak helyszínre érkezéséig. Ezzel nem kevés utast kímélt meg hosszú várakozástól. A forgalmista tettéért jutalomban részesült. De olyan hősöket is keresünk, akik kiemelkedő szakmai tudásukkal, tehetségükkel már régóta motorjai lehetnének a megújulásnak, de eddig a körülmények és a lehetőségek hiánya miatt észrevétlenek maradtak. Újítók, ötletgazdák, rekorderek, gyűjtők, példamutatók, aktivisták felfedezését tűztük ki nemtől, életkortól és beosztástól függetlenül. Ennek működtetése azért fontos, mert így az új törekvések nem személytelenül, hanem arcok révén kerülnek a köztudatba, megteremtve az esélyt a még nagyobb szimpátiára és a még nagyobb elfogadottságra.

Nyitott kapuk

Világosan kell látni, hogy a közönségkapcsolatokat lehetetlen továbbfejleszteni, ha a MÁV és a lakosság a szállító-utas kapcsolatban találkozik csak egymással. Eddig csak a Vasutasnap-melynek szlogenje volt már az „Ez a mi napunk, de nyitva a kapunk- és a Vasúttörténeti Park voltak azok a fórumok, ahol más, harmadik típusú találkozások is létrejöttek. A nyitás érdekében a Vállalat csatlakozott a Kulturális Örökség Napjai rendezvénysorozathoz, valamint nyitott kapus rendezvényeket is szervezett. A legérdekesebb helyszínek és kiszolgáló létesítmények bemutatását (forgalomirányító központok, fűtőházak, skanzenek) továbbra is tervezzük. Békéscsabán a Szolnok-Békéscsaba-Arad vasútvonal 150 éves évfordulóján mozdonyparádét szerveztünk. Az állomás melletti két iparvágányon több mint egy tucat, a környék vasúti közlekedésében résztvevő mozdonyra mászhattak fel az érdeklődők. A rendezvény óriási sikert aratott, a gépeken mozdulni nem lehetett, annyi gyerkőc volt kíváncsi a mozdonyvezetők munkahelyére. Külön nosztalgiavonattal a közeli járműskanzenet is meg lehetett látogatni, és kicsit meg lehetett ismerni, hol és hogyan is javítják a mozdonyokat.

Hagyományos kommunikációs eszközök integrálása az új stratégia szolgálatába

A belső kommunikáció eszközei

Vasutas Magazin

A MÁV Csoport belső kommunikációjának legfontosabb eleme a kéthetente, 25 ezer példányban megjelenő színes Vasutas Magazin, mely olvasottsága akár kétszer-háromszor nagyobb lehet, mint a példányszám. Az újságban külön rovatot szentelünk a változunk és gyorsulunk projektnek, melyben a pályarekonstrukciókról, állomás-felújításokról, valamint mozdony- és kocsibeszerezésekről írunk. A lap interaktív tétele is elsőrendű feladat volt a stratégiába. Ennek fő eszköze az olvasói levelek, vélemények, kérdések és válaszok meghonosítása volt. A magazinnak a régióban történt eseményekről folyamatosan tudósítani kell, így szakmai gyakorlatom során én is számos cikket írtam és fotót készítettem. Beszámoltunk az EU-Huromex nevű háromnapos katasztrófavédelmi gyakorlatról, melyet két országban, három helyszínen tartottak. Itt lángoló vasúti kocsibeszerezése, vegyi anyagszállító vonat katasztrófája és vasúti átjáróban történt baleset szimulációja is szerepelt a programban. De írtunk a 150 éves Szajol-Békéscsaba-Arad vasútvonal ünnepi megemlékezéseiről, a Vasutas Juliálisról, a Vasutas Véraldónapról, nyugdíjas találkozóról, sport- és családi rendezvényekről, szakmai konferenciáról, hangversenyről, múzeumi kiállításról is. Vagyis minden olyan eseményről, amelyhez a Vasúttársaság partnerként kapcsolódott, vagy amelyet mi magunk szerveztünk vállalaton belül.

Intranet

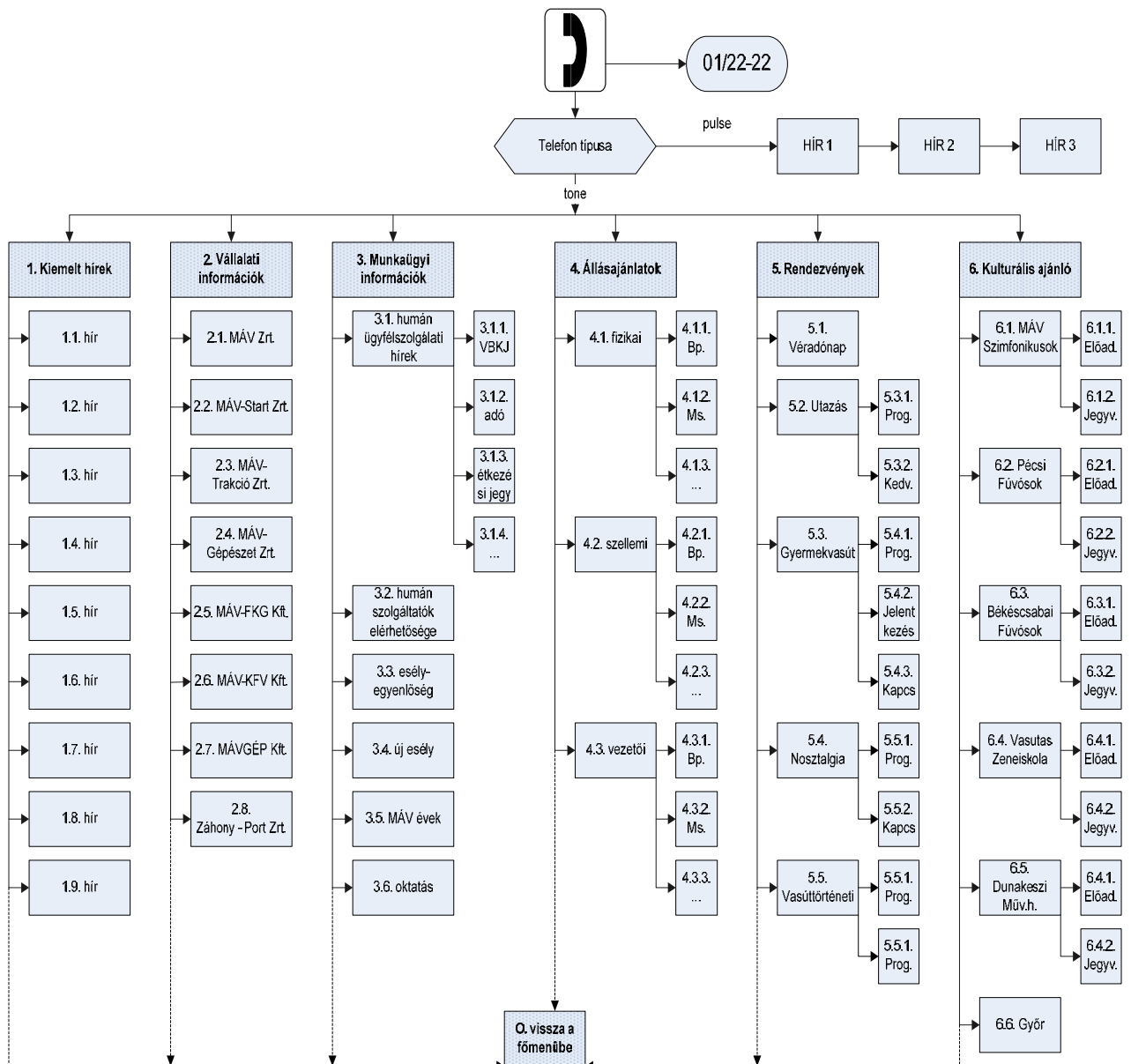
A MÁV Intranet egy integrált, webes felületű tartalomszolgáltató rendszer, amely a MÁV Zrt. országos IP hálózatában bármely számítógépről elérhető Web-böngészővel, belépési jogosultság nélkül. Ennek megújítása is tervben van, és azt sokkal gyorsabbá, hatékonyabbá, naprakészebbé és felhasználóbarátabbá szeretnénk tenni. Ennek a rendszernek nagy előnye, hogy központi menedzselésű hír-, utasítás-, és információközvetítést tesz lehetővé a dolgozók felé.

MÁV Hírlevél

A Hírmondó tartalma a MÁV szervezeteinek aktuális híreire, általuk nyújtott lehetőségekre, valamint közérdekű információk közreadására kell, hogy épüljön. Ezeket e-mailen vagy faxon továbbítjuk a munkavállalók adott rétegéhez, valamint a vezetők a szolgálati helyek faliújságaira is kitűzik a nyomtatott változatát.

Hírtelefon

A Hírtelefon célja, hogy a munkavállalók, szolgálati illetve munkavégzés helyétől függetlenül telefonon keresztül a nap bármely időszakában értesülhessenek a céget, cégcsoportot érintő legfrissebb, aktuális hírekről, álláslehetőségekről és humáninformációkról, kulturális és sportrendezvényekről, MÁV-Start akciókról, valamint az érdekképviseltek legfontosabb híreiről. A hírtelefonhoz tartozik egy üzenetrögzítő is, melyen bárki elmondhatja észrevételeit, kérdéseit. Ezt rendszeresen lehallgatják, és a telefonálót visszahívják, kérdéseit megválaszolják. A Hírtelefon megújítása is elkezdődött, a lentebb vázolt struktúra már a megújított Hírtelefon rendszer felépítését mutatja.



Fali hirdetőtábla

Eléri az informatikailag nem támogatott szervezeteket. Címsorában már az új logotypia szerepel.

Külső kommunikáció

Honlap

A régi honlap mind design, mind pedig funkcionalitás tekintetében elavult volt. Az új weboldal a cég eddigi és későbbi átalakításainak legfőbb tükré. Ez az arculat korrekciójának kiindulópontja és legfőbb hordozója. Az új honlap egy gyűjtő funkciót

tölt be, ugyanis a kiszervezett üzletágak, leányvállalatok saját honlapjai is könnyedén elérhetőek innen.

Sajtóközlemények, cikkek, egyéni interjúk, nyilatkozatok

Ezek megjelenésének is alkalmazkodnia kell az új kommunikációs mintákhoz, panelekhez. Fontos, hogy elősegítsük, hogy az adott médiumban a megfelelő helyen, a megfelelő megjelenéssel szerepeljenek.

Sajtótájékoztatók, háttérbeszélgetések

A MÁV Zrt. illetékes vezetőivel ilyen rendezvények szervezése az adott témával foglalkozó sajtó képviselőinek. Emellett fontos a Kommunikációs Igazgatóság, valamint a területi képviselők és a média-szerkesztőségek közötti jó kapcsolat és „forró drót” kiépítése. Segítségük elengedhetetlenül utasaink és a közvélemény pontos, naprakész tájékoztatásában.

PR és információs anyagok

Ezeket el kell helyezni, és menedzselni kell a média teljes vertikumában. A 2006-ban megkötött PR célú együttműködési szerződések fenntartását és bővítését tervezzük. Eddig ilyen megállapodás született a Gazdasági Rádióval, az ATV-vel és a Magyar Közlekedés és Közlekedéstudományi Szemlével.

Event marketing- rendezvények, akciók, találkozók, ünnepek, avatások

- a vasút veszélyes üzem. Ezért a Biztonsági Igazgatósággal együttműködve folyamatosan kiemelt figyelmet fordítunk a vasút- és utasbiztonsággal összefüggő témák kommunikációjára. Figyelembe véve, hogy a balesetek 97 százaléka a gépkocsivezető hibájából következik be, a vasúttársaság egy biztonsági kampány megrendezése mellett döntött. Ebben előre meghatározott szempontok alapján országsszerte kiválasztott vasúti átjárókban hívnánk fel a figyelmet a vasúti síneken való áthaladás veszélyeire, illetve az ide vonatkozó KRESZ szabályokra.

- A Vasutasnapot 2007-ben 57. alkalommal rendezték meg. A jelszó ekkor az „Ez a mi napunk, de nyitva a kapunk” volt. Ezzel is az utazóközönség felé való nyitás volt a fő cél. 2008-ban, az 58. Vasutasnap bár hívószavában –„Összetartozunk”- a vasutasokat

szólította meg, a rendezvények továbbra is bárki számára ingyenesen látogathatóak voltak. Ezt a rendezvényünket, mivel szervezésében és lebonyolításában én is aktívan részt vettem, még a későbbiekben elemzem.

- Tervezzük egy „Médiavonat” menetrendbe állítását. Ezen meghívott politikusok, szakemberek és a média képviselői vitatnának meg egy-egy tematikusan meghatározott, országos érdeklődésre számot tartó kérdést: magyar közlekedéspolitikája, a közlekedés és a turizmus új felfogása, közösségi közlekedés-finanszírozás.

- „Mikulás-vonat”. A Mikulás napot évek óta megrendezzük vasutas gyermekek számára, országszerte a régióközpontokban. Budapesten a Nyugati pályaudvar és a Magyar Vasúttörténeti Park között közlekedő szerelvényen zenés, énekes műsorral, és persze a „Télapóval” kedveskednek a vasutas palántáknak és az őket elkísérő szülőknek.

Szegeden december 5-én, a Százszorszép gyermekházban zenés színdarabot fog előadni a gyerkőcök körében nagyon kedvelt Grimbusz Színház stábjá. A Vasút a Gyermekekért Alapítvány óvodájában meghirdetett rajzverseny legjobbjai az első sorból figyelhetik a produkciót. Ezt követően a Télapó ajándékcsomaggal kedveskedik a gyerekeknek. A győztes pályázatokat pedig Szeged állomáson fogjuk kiállítani. A Kommunikációs Igazgatóság egyébként minden dolgozó 10 éven aluli gyerekének mikulás-csomaggal kedveskedik. A csomagokat a Logisztikai Központ szállítja ki a területekre, a problémás esetekkel, a panaszosokkal a területi kommunikációs vezetők foglalkoznak.

Társadalmi felelősségvállalás –Corporate Social Responsibility (CSR)

A napjainkban egyre inkább népszerű CSR tevékenységet a legnagyobb magyar foglalkoztatónál is kiemelt fontosságúnak tartjuk. Bár a keretek szűkülnek, a változások adta lehetőségek között a maximális felelősségtudatra helyezzük a hangsúlyt. A vállalat ezen tevékenységére számos példa hozható. A kultúra támogatásában és népszerűsítésében fontos szerepet tölt be a vállalat, kiemelt támogatója a MÁV Szimfonikusok Zenekarnak, mely kétségtávolan világhírű örömd. Magyarország egyik legrangosabb komolyzenei együttese ez, mely 2005-ben fennállásának 60. évfordulóján nagyszabású, jubileumi koncertet adott a Művészetek Palotája Nemzeti Hangversenytermében. Ugyancsak 2005-ben az „Egy este a Moulin Rouge-ban” című

nagyszabású koncertjét a tokiói Santory Hallban rendezték meg. Világhírű szólisták kísérőjeként számtalan alkalommal aratott sikert a zenekar, s többször működött közre a világhírű tenorkirály Luciano Pavarotti gálaestjén is. A zenekar októberben kezdi meg új, bérleti hangversenysorozatait a Zeneakadémián, a Festetics-palotában és a Művészetek Palotájában. A régi hagyományok folytatása mellett számos meglepetéssel és újdonsággal is készülnek a Szimfonikusok. De mellettük több más fúvószenekart és énekkart is támogat még a MÁV: a Békéscsabai Körösparti Vasutas Koncert - Fúvószenekart, a Pécsi Koncert Fúvószenekart, a szegedi „Hazánk” énekkart.

Idén 47. szezonját kezdte a Magyar Állami Operaházban meghirdetett Vasutas bérlet, melynek köszönhetően évente 1. 200 komolyzene-rajongó élvezheti jutányos áron a magas színvonalú előadásokat. Nem nehéz ezek után kiszámolni, hány vasutas kollégánk szerette meg az úttörő kezdeményezés nyomán az operairodalmat. Ugyanis máig egyedülálló a bérleti sorozatban az a tény, hogy a mamutvállalatok közül csak a vasút és a vasutasok rendelkeztek- volt igényük rá- operabérlettel. Ennek összefogója és szervezője Varga Ferenc 91 éves MÁV nyugdíjas, aki saját szavaival élve „él hal a vasútért”.

Minden évben több alkalommal Véradást is szervezünk szerte az országban, amelyre vasutas kollégáink szép számmal el is jönnek. Csak a szegedi régióban az elmúlt két évben 17 véradónap volt, melyen a leadott vérrel több, mint 1500 emberi életet mentettünk meg. E rendezvénysorozatnak a fő állomása a decemberi „Országos Vasutas Véradó Nap”, amikor is minden régióban, egyszerre több helyszínen ugyanazon a napon tartunk Véradást. Erről az eseményről a későbbiekben még részletesen szólni fogok.

A MÁV egyébként egy év alatt 11 helyet javított a legnagyobb magyarországi vállalatok úgynevezett elszámolhatósági rangsorában, ami gyakorlatilag a társadalmi felelősségvállalás (CSR) egyik legfontosabb értékelési rendszere.

A rangsort készítő cég azt vizsgálta, hogy melyek a társadalmi, gazdasági és környezeti kihívások szempontjából legjobban teljesítő „mamutok”. Idén összesen hatvan nagyvállalatot rangsoroltak. Azt mérték fel, hogy azok mennyire tartják fontosnak a társadalmi, gazdasági, környezeti kihívásaik hatékony kezelését, hogyan építik be ezeket a szempontokat üzleti stratégiájukba, irányítási rendszerükbe, és milyen mértékben vonják be érintettjeiket a döntési folyamatokba.

A MÁV tavaly 31. volt ezen a listán, idén a 20. helyre rangsorolták a szakemberek a vállalatok, ami hatalmas sikernek számít, hiszen mindezt úgy sikerült elérni, hogy a

MÁV Csoport csak most, októberben elfogadott CSR stratégiája még előkészítés alatt volt. A felmérés eredménye bizonyítja, hogy a vasúttársaság felelősen, stratégiai szinten kezeli a társadalmi felelősségvállal témakörét, fokozottan figyelve a társadalmi és környezeti kihívásokra.

Image-építő rendezvények

Mint az ország egyik legnagyobb foglalkoztatója, és mint egy közszolgáltatást nyújtó vállalat, a MÁV számára is kiemelten fontos az elfogadottság és támogatottság az állampolgárok részéről. De ugyanilyen fontos a vállalatnál dolgozók vállalathoz tartozás érzésének megteremtése, erősítése is. A Vállalat szétdarabolása, a leányvállalatonkénti profitorientáltság sok gondot okoz a vállalati kultúrában. Azonban számos esetben nem kéri ki a végrehajtó szinten dolgozók véleményét, ezért szinte végrehajthatatlan rendelkezés születik. Nonszensz például, hogy egy állomásfőnök a Pályavasúti Üzletág alkalmazottjaként nem ellenőrizheti az ott szolgálatot teljesítő pénztárost. Vagy egy-egy területen pont a vezető milyenségén múlik a különböző leányvállalatok dolgozóinak munkakapcsolata. Szerencsére sokan érzik, és átérzik, hogy végül is mindannyian ugyanazért a célért dolgoznak: hogy a vonat menjen. Ezért megpróbálnak egymásnak segíteni, még ha az nincs is benne a munkaköri leírásukban. Azonban a közömbösség nagy károkat tud okozni. Régen az állomásfőnökök, a forgalmi szolgálattevők saját maguk csinosították állomásukat, fontos volt számukra, hogy az ott leszálló utast, vagy éppen átutazót szép látvány fogadja. Azonban mióta ez nem feladatuk, nem is foglalkoznak vele. Ugyanez tapasztalható a mozdonyvezetőknél. Régen egy-egy mozdonyon csak két-három vezető dolgozott váltásban, ezért érdekük volt, hogy a gépre vigyázzanak, és óvják azt. Sajátjuknak érezték, ezért egy-egy menet után letakarították, csinosították a gépeket, valamint a legkisebb hibát is jelentették a gépész barátjuknak. Manapság egy vezető több gépen dolgozik, ezért nem tudja azt sajátjának érezni, és a gépészekkel sem minden esetben találkozik. A dolgozók sok esetben elhidegültek, csak egy állást, és nem egy hivatást látnak vasúti munkájukban.

A külső elfogadottság megteremtése is nagy feladatot jelent. Az utas csak azt látja, hogy késik a vonat, hogy koszos és zsúfolt. Azonban sok esetben vonatkétségek nem a MÁV hibájából következnek be. Kellemetlenséget okoz, ha két állomás között vonatpótló-autóbuszokra kell szállni. Az uniós forrásokból finanszírozott felújításoknak ez sajnos most még velejárója. Meg kell az utasokkal értetni, hogy ezek a kellemetlenségek nem mindig fognak jelentkezni, és a változások az Ő érdekeiket szolgálják. A Vállalat hatalmas összegeket költ évente a kocsik, fülkék takarítására. A takarító munkatársak munkáján, annak hatékonyságán lehetne, és kell is vitatkozni, azonban az utasok, vagy állampolgárok is sokat tehetnek a vonatok tisztántartásáért. Ha nem lennének a személykocsik a graffitisek oly kedvelt célpontjai, ha az utas nem tenné fel a cipőjét a

kárpitozott ülésre, ha nem szemetelne, nem firkálna, nem rongálna, máris sokkal komfortosabban utazhatnának. Szóval a vállalat külső elfogadásáért és támogatásáért is sokat kell dolgozni. A Kommunikációs Igazgatóság a külső és belső támogatottságot image-építő rendezvények egész sorának megszervezésével kívánja megteremteni.

Ezek lehetnek évfordulós ünnepségek, megemlékezések, mozdonyparádék, épületlátogatások, nyílt napok, kulturális rendezvények, fesztiválok, könnyűzenei koncertek, vasutas versenyek, nyugdíjas találkozók, gyereknapi és mikulás rendezvények, vagy éppen véradások. Szakdolgozatomban a legfontosabb belső image-építő rendezvényt, a Vasutasnapot elemzem. Külső image-építés szempontjából az országos Vasutas Véradónapra esett a választásom, mert bár ez egy újabb rendezvény, nagy sikert várunk tőle, és mert maga a véradás nagy hagyományokkal rendelkezik vasutas berkekben.

Belső vállalati image-építés: A Vasutas Juliális

Minden év júliusának második szombatja a vasutas identitás, a MÁV dolgozóinak napja. Idén már 58. alkalommal került megrendezésre a Vasutas Juliális, bár a program és a lebonyolítás sokat változott a kezdetek óta. Az első Vasutasnapot 1950-ben rendezték meg, ahhoz a szocialista hagyományhoz híven, hogy a termelő szférában dolgozók, mint például a bányászok vagy az építők megérdemelnék egy napot, ami csak róluk, az ő teljesítményükről szól. A Vasutasnapot az első -a Budapest- Esztergomvasútvonal üzembe helyezésének évfordulóján, 1950. július 15-én tartották. Ekkor a központi ünnepségen a vezérkar, a nagy jelszavak megfogalmazása mellett tiszteket avatott. Az ünnepi program része volt a legfontosabb állami és vasúti kitüntéseket miniszter általi átadása. A legnagyobb beruházásokat is próbálták úgy időzíteni, hogy ekkor legyen a megnyitóünnepség. A központi ünnepséget levetítették a Területi Igazgatóságokra, és a kisebb kitüntéseket, mint például a „szakma ifjú mestere”, „kiváló dolgozó”, „igazgatói dicséret”- itt osztották ki. Az egész napos rendezvényt báli mulatozás zárta. Ilyen formában a 90-es évek közepéig zajlottak a Vasutasnapok. Ezt követően a központi tisztavató és kitüntetés-átadót változatlan formában megtartották, csak úgy, mint az Igazgatósági Központokban a helyi ünnepségeket. A változás abban volt, hogy minden évben egy központi helyszínen (Szerencs, Nagykanizsa, Debrecen) Vasutas Juliálist rendeztek. Sportrendezvények, vetélkedők, tombola és koncertek színesítették az egész napos programot. Ez a rendszer nem volt hosszú életű, mindösszesen három Juliálist rendeztek ilyen formában. 2000 körül a szervezetfejlesztési és képzési főosztályon belül megalakult a Belső Kommunikációs Osztály, mely elsődleges feladatának tekintette a juliálisok megreformálását. Az újítás az volt, hogy a Területi Központok maguk találhatták ki, milyen rendezvényt kívánnak megszervezni, az ehhez szükséges pénzt pedig pályázat útján nyerhették el. Ez körülbelül 10-15 rendezvényt jelentett régiónként, az egyetlen kikötés annyi volt, hogy nem lehetett a központi és a helyi Igazgatósági ünnepséggel egy napon. Azonban miután bebizonyosodott, hogy nem mindig úgy kerül felhasználásra a pénz, ahogy az a pályázatban le volt írva, egy új rendszert dolgoztak ki a Belső Kommunikációs Osztályon. Úgy döntöttek, hogy minden kitüntetést Budapesten a Vasúttörténeti Emlékparkban adnak át minden év júliusának második péntekjén. Az azt követő napon, minden területi központban egy-egy nagy Vasutas Juliálist szerveznek, melyen lehetőség van a közös kikapcsolódásra, a felhőtlen szórakozásra és arra, hogy a vasutas

család tagjai -miközben jól érzik magukat -szót váltsanak a hivatás örömeiről, na meg persze gondjairól.

A 2008. évi Vasutasnap központi rendezvényei július 11-én -pénteken- tisztavatással kezdődtek: ekkora avatták fel a Vasút újonnan végzett 165 tisztjét. A programot vasútszakmai elismerések, vállalati és állami kitüntetések átadása követte. Szombaton hét helyszínen, Budapesten, Szegeden, Szolnokon, Pécsen, Szombathelyen, Miskolcon és Nyíregyházán ünnepeltek a vasutas dolgozók. A fővárosi rendezvényen Kovács Kati és a Váradi Roma Café, Szegeden az „Abba” Singers Hungary és Rákász Gergely, Szolnokon a Bikini, Pécsen a Groovehouse, Tóth Vera és az Irigy Hónaljmirigy, Szombathelyen a Danubius Best Of, Miskolcon Pataki Attila, míg Nyíregyházán Roy és Ádám adott koncertet.

A 2008-as Szegedi Területi Juliális

A Juliális előkészületei már decemberben elkezdődtek. Ilyenkor döntöttek a központi ünnepség és a területi rendezvények időpontjáról, és a helyszínekről. Ekkorra már ismert az előző évi Juliálisok költsége, így meg tudják határozni, és dönteni tudnak a következő évi büdzséről is. A rendezvények egyik sarkalatos pontja azonban a résztvevők köre. A holding rendszer kialakulásával felmerül a kérdés, hogy a kiszervezett leányvállalatok közül melyek fogják támogatni a rendezvényt. Szerencsére eddig nem volt ilyen probléma, és mindenki inkább a Juliálisért, mintsem ellene dolgozott. Szegeden például az összes szakszervezet is rendszeresen képviselteti magát a rendezvényen. A következő lépés a februári központi szervezőbizottság megalakulása és egy vezérigazgatói előterjesztés a Vasutasnap koncepciójáról. Ebben már részletesen kifejítjük, hogy hol, mikor és hány főnek, nagyjából milyen programmal készülünk. Ekkor állítjuk össze, ekkor körvonalazzuk a központi és a területi ünnepségek programtervét. Meghatározzuk a rendezvény fő üzenetét, és általában két- három szlogent is. Valamint elkészül az előzetes, részletes költségterv is. Az előterjesztést a márciusi Vezető értekezleten tárgyalják, és a Vezetői kar ekkor hagyja azt jóvá. Ezt követően megkezdődik a részletekre kiterjedő munka. A jóváhagyott előterjesztésről az üzletágak és társszolgálatok képviselőinek bevonásával együttes Szervezőbizottsági Ülést tartunk. Őket is tájékoztatjuk a vezetői döntésről. Ezen az ülésen derül fény a leányvállalatok részvételéről is. Márciusra már elkészül a programterv is, melyen bár még lehetnek apróbb változások, a fő irányvonal megmarad. Ekkor döntünk a területi szervezőbizottságokba delegált üzletági vezetők személyéről is. Ők azok, akik

összefogják saját üzletágukat, és összekötő kapcsot jelentenek az illetékes üzletág vezetése és a területi kommunikációs vezető (a rendezvény szervezője) között.

Május elején elindul a jelentkezés a Juliálisra. Egy központi formanyomtatványt kell minden dolgozónak kitöltenie és elküldenie faxon vagy levélben a területi kommunikációs vezetőknek. Erre azért van szükség, mert minden dolgozónak alanyi jogon jár 2db ebéd- és italjegy a rendezvényre. A rendezvény szervezője minden beküldött dolgozót regisztrál egy központi weboldalon. A jelentkezések egészen június közepéig folyamatosan érkeznek. Még május elején a területi szervezőbizottságok is felállnak. A rendezvényig véglegesedik a program, megérkeznek az ajándékok és a plakátok, molinók is. Közben folyik az egyeztetés a fellépőkkel, közreműködőkkel. A pesti vezetőkkel helyszínbejárást tartunk.

A Szegedi Vasutas Sport Egylet Sporttelepe adott otthont az idei szegedi területi Juliálisnak. Amellett, hogy a focipálya egésze benépesült, a sportcsarnokban, a lelátó alatti birkózó-teremben, és az azelőtti füves területen, valamint a pálya mögötti gokart pályán is volt program.

A pénteki napon a sátrak felállításával kezdődtek meg a szemmel is látható előkészületek. A focipályán 2 darab 450 négyzetméteres, valamint több kisebb „üzletágas” sátor. A színpadosok is ekkor érkeztek, és az utóbbi évek legmodernebb színpadát kezdték el felépíteni. Közben kijelöltük a főzőversenyen helyszínét és a 28 résztvevő csapat bázisát is. A „pályások” megkezdték a kézihajtánypálya építését, a Vasúttörténeti Alapítvány pedig berendezte kiállítását a sportcsarnokba. Két vasutas kolléga a kiszolgáló épületeket takarításával fáradozott. Délután megérkeztek a vásárolók, akik szintén a sátrak és árudájuk felállításával bíbelődtek. A nap végére elnyerte végső formáját a rendezvény helyszíne.

Szombaton reggel a Békéscsabai Körösparti Vasutas Koncert Fúvószenekar adott koncertet a város szépen felújított főterén, muzikaszóval invitálva a város lakóit a vasutas rendezvényre. Közben a Területi Központtól a Vasutas Sportcentrumig a villamospályán MÁV-os zászlóval feldíszített kézihajtányok közlekedtek, melyekre bárki felszállhatott. Az SZVSE Sporttelepen 10 órakor kezdődött a program. Köszöntőbeszédet mondott Szamos Alfonz pályavasúti főigazgató, Nagy Sándor városfejlesztési alpolgármester és Kaposvári Péter a MÁV területi képviselője. Ezután a műsorvezető a színpadra szólított a Szegedi Speciális Szükségletű Gyermekek Családját Támogató Szivárvány Alapítvány régióvezetőjét. A tombolajegyek árusításából befolyt összeget az alapítványnak ajánlotta fel a helyi vezetés. A bemutatkozás utána a

gyerekeknek kedveskedtünk a Grimm-busz színház „A rettenetes rőfi” című vidám, zenés mesejátékával. Az együttessel egyébként már régóta dolgozunk együtt, a mikulás ünnepeken is mindig az Ő műsoruk szórakoztatja a vasutas gyerekeket. Ezalatt a főzőversenyre benevezett 28 csapat is nekilátott az ínycsiklandozó pörkölt elkészítéséhez, valamint kezdetét vette a női, férfi és veterán focitorna is. A Sportcsarnokban megnyitotta kiállítását a Vasúttörténeti Alapítvány és a VII. Vasutas Fotókiállítás, valamint megkezdődött a véradás, az egészségügyi felmérés és a salsa-oktatás. A focipályán a gyermekjátékokat is beüzemelték, és az arcfestők is várták a kicsiket. A színpadon közben jó ebédhez szólt a nóta. Délután megtartottuk a sörivőversenyt. Ezt a sportversenyek eredményhirdetése követte. A legjobban szereplő gyerekek gokart, vattacukor és kürtöskalács jegyet nyertek, de természetesen a fociserlegek és a főzőtárcsák is gazdára találtak. A tombolahúzáson több, mint 100 ajándékot sorsoltunk ki. A színpadon fellépett az Abba Singers Hungary és a Dixie Jam Session, de volt divat- és hastáncbemutató is. Fél nyolckor a hangszerek királya, Rákász Gergely orgonaművész adott majd másfél órás koncertet. Kilenckor pályabál vette kezdetét, mely egészen éjfélig tartott. Ezt csak egy negyedórás tűzijáték és lézershow szakította meg

A Szegedre látogatók elégedettsége

Minden Juliális helyszínen a látogatók elégedettségét kérőívekkel mértük. Szegeden összesen 548 kérdőívet töltöttek ki a látogatók, elégedettségét ezek alapján elemeztük ki. A válaszadók között bár közel azonos arányban képviseltették magukat a nők és a férfiak, enyhe férfi fölény azért megfigyelhető. Arányuk a mintában 53, 8%, míg a nők 46, 2%-ban képviseltették magukat. Ami az életkori megoszlást illeti, a legfiatalabbak (18-30 év közöttiek) aránya 21, 9%, a 31-45 éves korcsoport a minta 45, 4%-át adja, míg a legidősebbek (46-65 év közöttiek) 32, 7%-ban képviseltetik magukat. Az így kapott arányok nagyban hasonlítanak az egyesített minta életkori megoszlásához.

A kérdőív első kérdése a helyszínválasztás indoklására vonatkozott. A válaszadók legnagyobb része, 287 fő a lakhelye, 146 fő a programkínálat, 71 fő a versenyek, 87 fő pedig az új helyszín miatt döntött Szeged mellett.

A második kérdés vonatkozott arra, hogy a résztvevők kivel érkeztek a programokra. A legtöbben, 321-en családi körben látogattak ki a Juliálisra Szegeden is, csakúgy, mint az összes többi helyszínen. Azok száma, akik megjelölték, hogy barátaikkal érkeztek, 134,

míg a munkatársakkal (is) érkezők 94-en voltak. 67 kitöltő vallotta, hogy egyedül érkezett a vasutasnapi rendezvényre.

A szegediek ebéddel való elégedettségét a harmadik kérdés vizsgálta. A megkérdezettek 78, 3%-a vallotta magát elégedettnek, 17, 2%-uk nyilatkozott úgy, hogy közömbös számára az ebéd, míg az elégedetlenek aránya mindösszesen csak 4, 6%.

Az egyesített minta arányaihoz képest két ponton tapasztalható eltérés. Szegeden magasabb a magukat közömbösnek vallók aránya, míg az ebéddel elégedetlenek összességében kisebb számban voltak jelen. Az elégedettek közel azonos arányban találhatók meg mindkét – a szegedi és az egyesített – mintában.

A negyedik kérdés elemzéséből az derül ki, hogy a szegediek miért jöttek el a Juliálisra, az előre megadott válaszlehetőségek közül melyeket hányan érzik igaznak saját magukra nézve. A legtöbben, 262-en a kollégákkal való kötetlen együttlét, szórakozás, beszélgetés lehetőségét jelölték meg, mint a részvételük indokát, és 247-en nyilatkoztak úgy, hogy azért jöttek, mert szeretik a vasutasnapi rendezvényeket. Ettől a két lehetőségtől jelentősen kevesebben – pontosan 67-en – nyilatkoztak úgy, hogy kedvenc előadójukat szerették volna meghallgatni a Juliálison, míg a legkevesebben, 24-en válaszoltak úgy, hogy nem volt más programjuk. Az egyesített minta eredményeihez képest a szegedieknek fontosabb szempont volt a kollégákkal való kötetlen együttlét lehetősége, mint a rendezvény szeretete.

Az ötödik kérdésre adott válaszok elemzéséből derült ki az, hogy mely programok voltak fontosak a szegedi válaszadók számára. Először a hét előre megadott programcsoport választásának gyakorisága alapján vizsgáltuk a kérdést, majd ezek alapján állítottunk fel egy preferencia sorrendet a programok között. Ezt követően elemeztük a nyitott opcióként említett programokat, tehát azokat, amelyek nem szerepeltek az előre megadott hét között. A szegediek számára a legnépszerűbb program a koncert volt, melyet 213-an soroltak a fontos programok közé. Ezt követi a sportprogramok népszerűsége – 199 választással. A látványos bemutatók és a gyermekműsorok fontossága nagyjából megegyezik, előbbi 183-an, utóbbit 180-an jelölték meg. A kiállítások népszerűségét a 164-es választásszám jelzi. A két legkevesebb jelölést a tánc, bál és a vetélkedők kapták, előbbi 119, utóbbi 107 választással jellemezhető. A kitöltött kérdőívekhez viszonyított magas választásszámok azt tükrözik, hogy a szegedi válaszadók többsége nem egy, hanem több programcsoportot is fontosnak jelölt meg.

Az ötödik kérdés válaszainak eredményét a nyitott opcióra írt válaszokkal és gyakoriságukkal folytatjuk. A szegediek három új programot emeltek ki: 6 fő – a szegedi minta 1, 1%-a – az egészséggel és a nyugdíjjal kapcsolatos segítő, felmérő és felvilágosító előadásokat. Emellett egy látványosságot – a csoki szökőkutat – is fontosnak talált a válaszadók 1, 3%-a (7 fő). A tűzijátékot emelték ki a legtöbben – 10-en (a minta 1, 8%-a) – mint olyan programot, amelyet fontosnak ítélnék, de nem szerepelt a felsorolásban.

A hatodik kérdés a kitöltők jövő évi részvételi szándékáról érdeklődik, mely ily módon a rendezvény egyfajta burkolt, globálisabb értékeléséről is tájékoztat.

A megkérdezettek 80, 1%-a nyilatkozott úgy, hogy jövőre is részt kíván venni a rendezvényen, vagyis valószínű, hogy globálisan pozitív véleménnyel van a Juliálisról. 17, 3% azok aránya, akik még gondolkodnak a következő évi részvételen, míg a szegedi minta 2, 6%-át teszik ki azok, akik úgy nyilatkoztak, hogy nem jönnek el a következő évi vasutasnapi rendezvényre. Ezen arányok hasonlóak az egyesített minta elemzésekor kapottakkal.

A szegediek tájékozódását és tájékoztatását szolgáló fórumok hatékonyságát a hetedik kérdésre adott válaszok alapján mérhettük fel. A leghatékonyabb tájékoztatási eszköz a Vasutas Magazin, 250 választással. A szervezőktől 151-en kaptak információkat, míg a munkatársaktól 124-en tájékoztak, így az előbb felsorolt három fórum bizonyult a leghatékonyabbnak. A programfüzetet 109-en jelölték meg információforrásként, míg a hírlevelet 92-en. A legkevesebben a MÁV honlapot (85) és a plakátokat (74) jelölték meg, mint hírforrásokat. A válaszokból így tehát felállítható egy hatékonysági, illetve kihasználtsági sorrend.

A nyolcadik kérdés arra kereste a választ, hogy a résztvevők eddig hány vasutasnapon vettek már részt. Az eredmények alapján elmondható, hogy azok aránya a szegedi mintában, akik 1-3 alkalommal vettek már részt Juliálison – ide tartoznak azok a válaszadók is, akik első alkalommal voltak vasutasnapi rendezvényen – 44, 9%, így ők voltak a legnagyobb csoport. Akik 4-6 alkalommal tartoztak már a résztvevők közé, 34, 5%-ban, míg 17, 3%-ban vannak jelen a mintában, akik 6-7 alkalommal. A 7 alkalomnál több Juliálison részt vettek aránya 3, 3%.

Az egyesített minta eredményeivel összehasonlítva megállapítható, hogy az arányok hasonlóak. Kicsit alacsonyabb azok aránya, akik úgy nyilatkoztak, hogy 6-7 alkalommal voltak vasutasnapi rendezvényen, és magasabb azoké, akik 4-6 alkalommal voltak.

Értékelés

A leírásomból és az értékelésből is jól látszódik, hogy az idei rendezvény nagy sikert aratott úgy Szegeden, mint a többi régióban. A színes programok, a helyszínválasztás, a kiváló étel mind-mind hozzájárult a szegedi Vasutasnap sikeréhez. Nekem az idei volt az első vasutasnapom, és nagyon pozitívak a tapasztalataim. Már az előkészületeknél láttam, hogy rengetegen támogatják ezt a rendezvényt, és meg is próbálnak tenni azért, hogy minden rendben menjen, és még jobb legyen, mint az előző évek Juliálisa. Szegedre mintegy 1500 ebédjegy-igénylés érkezett. Az internetes regisztráció elvégzése után, mindenki névre szóló, külön a Vasutasnapra nyomtatott borítékban kapta meg meghívóját, programfüzetét, valamint a két darab ebéd- és italjegyét. A regisztráció és a levél-kiküldés minimális hibaarányal történt. Mindösszesen két panaszos volt, egyikük nem kapta meg levelét, másikuk pedig csak egy ebédjegyet talált a borítékban.

A felmérésből is látszódik, hogy a legtöbben nem egyedül, hanem családjukkal érkeztek, így nyugodtan mondhatjuk, hogy a fellépőkkel, rendezőkkel és vendégekkel együtt a nap folyamán négyezer ember is kilátogatott a rendezvényre. Egész nap egyetlen panasszal találkoztunk: egy pécsi vasutas kollégánk azt tette szóvá, hogy a vasútállomáson nem mondták el a hangos utastájékoztató-rendszeren, hogyan juthatnak el a Sporttelepre. Részben igaza volt. Ő ugyanis annyira korán érkezett Szegedre, hogy ahhoz a vonathoz valóban nem volt köszöntő a hangosban. A többi- pályaudvartól függetlenül- érkező szerelvéynél viszont köszöntöttük a rendezvényre érkező kollégákat, és felvilágosítást is kaptak, hogyan juthatnak el a rendezvény helyszínére. Ettől az egy esettől eltekintve is szemmel látható volt, hogy jól érzik magukat a kilátogatók, függetlenül kortól, nemtől és beosztástól. A vásárolók is szívesen jönnek, hiszen nem helypénzt kell fizetniük, hanem termékeikből ajánlanak fel egy keveset a tombolához, vagy éppen a gyerekek versenyeinek díjaihoz. Így adni tudtunk gokart-, kürtöskalács-, vattacukor-jegyet, valamint nyalókákat, édességeket is.

A kínálatot, és a rendezvény színvonalát természetesen még tovább lehet fejleszteni. Szolnokon nagy sikert aratott a medencés „buli”, így tervben van, hogy jövőre Szegeden is az egyik strandon rendezzük meg a Vasutas Juliálist. Ebben az esetben egy teljesen más műsorstruktúrát kell majd összeállítani, és a kedvező időjárásért is imádkozni kell, ugyanis az eső keresztbetehet az egész rendezvénynek. Persze az időjárás kénye-kegyének egyébként is ki vagyunk téve. Két évvel ezelőtt óriási

intenzitású, de szerencsére csak 10 perces jégeső, idén pedig a nagy meleg okozott kellemetlenségeket.

Azt gondolom, hogy a Vasutas Juliális jelen formájában képes a neki szentelt feladatot teljesíteni. Ez az a nap, amikor a vállalat dolgozói önfeledten, a hétköznapi gondjairól megfeledkezve együtt ünnepelhetnek, szórakozhatnak. Függetlenül attól, hogy ki melyik „leány” milyen beosztású alkalmazottja. A kiértékelt kérdőívekből is jól látszik, hogy a dolgozók is teljesen mértékben meg vannak elégedve a rendezvényeinkkel, nagy többségük jelenlétére a jövő évben is számíthatunk. Természetesen- és szerencsére- dolgozóink emellett még sok más programot, bulit, ünnepséget szerveznek maguknak. Gondolok itt a közös focibajnokságokra, horgászversenyekre, családi napokra, vagy nyugdíjas búcsúztatókra. Ezek mellett vannak olyanok is, amelyek a vállalaton kívüliek számára is nyitottak, és ilyenkor betekinhetnek, kicsit megismerhetik a vasutas szakmát, és kicsit talán magukévá is érezhetik a vasutat. Számos motorgarázsban és fűtőházban szerveznek nyílt napokat. Ezekkel a rendezvényekkel hisszük, hogy növelhetjük a vállalat elfogadottságát és támogatottságát, valamint úgy gondoljuk, hogy bár finomítani még lehet a dolgokon, jó úton járunk.

Külső vállalati image-építés: A Vasutas Véradónap

A Véradásnak nagy hagyományai vannak a vasutas dolgozók körében. Minden évben, több helyszínen, több alkalommal is a Magyar Vöröskereszttel együttműködve szerveznek véradást a vasutas kollégák. Először tavaly merült fel a gondolat a Kommunikációs Igazgatóságon, hogy egységesen, ugyanazon a napon, a régióközpontokban egyszerre bonyolítsunk le egy hasonló rendezvényt. Az előkészületek során meghatározták a rendezvény arculati elemeit, a helyszíneket, valamint a véradást a nevükkel vállaló híres személyiségek felkutatása. Vállalati összefogás kezdődött, hogy a donornak jelentkező utasoknak különféle MÁV-os ajándékokkal kedveskedhessenek. December 14-én, a karácsonyi ünnep előtt hat állomáson, reggeltől késő délutánig jöttek az „életmentők”, és segítettek három deciliter vérükkel a bajbajutottakon. Minden helyszínen legalább egy híres személyiség is a rendezvény és az azt népszerűsítő kampány mellé állt, és arcát, nevét adta. Szegeden az akkori színházigazgató Székhelyi József, valamint az aktív sporttól nem sokkal korábban visszavonult, a magyar válogatott címeres mezét több tucatszor magára öltő kiváló kézilabdás Mezei Richárd, aki a Városi Sportigazgatóság ügyvezetője. De a többi régióban is hasonlóan népszerű embereket sikerült a karitatív akcióhoz megnyerni. Budapesten Nemcsák Károly színművész, Debrecenben Váradi János olimpiai bronzérmes ökölvívó, Miskolcon az NB I -es női röplabda csapat, Pécsen Nagy Bandó András humorista, előadóművész, Szombathelyen pedig Dancsó Miklós többszörös európai és világbajnok kick-bokszoló várta a véradókat. Az eseményt kiemelten támogatta a média is, így lehetőség nyílt a MÁV megítélésének, és az utasokkal való kapcsolatának javítására.

A régiók között egy kisebb verseny is kialakult, hogy vajon ki rendelkezik majd a nap végén a legtöbb leadott vérrel. A versenyszellem erősítéséért minden helyszínen elhelyeztek egy-egy óriáskivetítőt, melyen a leadott vér mennyiségét lehetett szemmel követni. Az adatokat a jelentkezők számának és a leadott vér mennyiségnek megfelelően 50-60 percenként frissítették. A nap végére megállapíthattuk, hogy a karitatív akció mindenhol nagy sikert aratott. A hat helyszínen összesen 578 donor jelentkezett, és a leadott 2601 deciliter vérrel a számítások szerint majd 1750 életet sikerült megmenteni. Ez minden korábbi várakozást felülmúlt, ugyanis a véradást megelőző koordinációs értekezleten 60-80 fővel számoltak helyszínenként, vagyis előzetesen 350-400 véradót jelentkezésére számítottak. Ezen a sikeren felbuzdulva idén

is- számos más vér adónap mellett- megrendezzük az Országos Vasutas Véraladónapot. Azonban a tavalyinál sokkal több helyszínen. Régióként legalább két állomást kapcsolunk be, de nálunk a dél-alföldi területen öt város pályaudvarát szerveztük be. Szeged mellett Békéscsaba, Kecskemét, Kiskunhalas és Szentés is jelezte, hogy szívesen csatlakozna e nemes kezdeményezéshez. Az ingatlankezelők szerencsére semmilyen akadályt nem gördítettek elénk, készséggel adták át a vasútállomások egy-egy oktatótermét vagy várótermét a véradáshoz. Ezután a Magyar Vöröskereszt munkatársai bejárták a helyszíneket, és felmérték az uralkodó állapotokat, felírták, hogy min kell változtatni a rendezvényig. A vasutasok közötti összefogás ekkor is jelentkezett, hisz minden leányvállalat tett valamit azért, hogy december 12-én területünkön mind az öt helyszín „nevezését” elfogadják. Így összesen az ország 17 helyszínen reggel 8-tól délután 4-ig várjuk a vasutas kollégákat, az utasokat és többi véradót. Az előkészületek már szeptemberben megkezdődtek. Azóta folyik az egyeztetés a Magyar Vöröskereszttel, ugyanis folyamatosan jelzik részvételi szándékukat újabb állomások is. Felkerestünk két, „rég motorosnak” számító véradót. Egyikük 118-szor, másikuk pedig 80-szor adott már vért. Velük interjút fogunk készíteni, melyet a Vasutas Magazin is közölni fog. Ők a program, és a véradás promotálásában, népszerűsítésében is részt fognak venni. Mellettük régióként még legalább egy híres sportoló, sztár vagy közéleti személy is nevét adja a rendezvényhez. Szegeden sikerült megnyernünk Vajda Attila olimpiai bajnok kenust, és Nagy László kézilabdázót, a Barcelona és a Magyar Válogatott átlövőjét. Talmácsi Gábor, a 125 köbcentis kategória világbajnoka is elfogadta a felkérést, és arcával, na meg persze vérével segíti a rendezvény sikerességét. Közben megkezdődtek az ajándékötlek összegyűjtése és elbírálása, valamint az esetleges szponzorok felkutatása is. Ők is különféle ajándéktárgyakkal, kedvezményekkel kedveskedhetnének a véradóknak. Amikor ezeket a sorokat írom, már a sztárokkal lefolytatott interjún is túl vagyunk, a prospektusok a nyomdában, a plakátok pedig az állomásokon vannak kiragasztva, de már elkészültek a sajtómeghívók is. Szentés Bíró Ferenc területi kommunikációs vezető elmondta, hogy az Országos Vasutas Véraladónap szegedi ötlet. 2006-ban átadták a műemlékké nyilvánított, gyönyörűen felújított felvételi épület, ezért eldöntötték, hogy a korábban a MÁV Igazgatóságban szervezett véradást kiköltöztetik az állomási oktatóterembe. A 2007-es év folyamán itt többször is szerveztek a Magyar Vöröskereszttel együttműködve véradást. Mivel a dolgozók körében magas a véradási hajlandóság, és az állomási rendezvényeket mindenki megalégedésére végezték,

felmerült a gondolat, hogy az év végi ünnepek zavartalan vérellátása érdekében országos vradó napot szerveznek a nagyvárosok főpályaudvarain. Miután a többi területen dolgozó kommunikációs vezető is a dolog mellé állt, következhetett a belső kommunikációs osztály vezetőjének és a Kommunikációs Igazgatóság (KIG) igazgató asszonyának a megkeresése. Büky Dorottya igazgató-asszonyról kiderült, hogy nagyon ritka 0-ás vércsoportú, ezért készületi vradó, így Őt sem kellett sokáig noszogatni, egyből a felkarolta a rendezvényt. A KIG-en belül elrendelték, hogy mindenkinek, aki itt dolgozik, vért kell adnia. A tényleges munka ezután, valamikor augusztus kezdődött. Felkeresték a rendezvény lehetséges arcait, külön műsorfüzetet, plakátokat nyomtattak, banner-t készítettek. A MÁV ezeknek a költsége mellett állta az internetes összeköttetés kitelepítését a rendezvényre. A donoroknak MÁV-os törölközővel és kitűzővel kedveskedett a Vasúttársaság. Szentés Bíró Ferenc kérdésemre elmondta, hogy a sajtó és az utazóközönség és végig nagyon jól állt a rendezvényhez. Az utasok között voltak, akik inkább mentek egy vonattal később, csak hogy adhassanak vért. A sajtó részéről is hasonló támogatás mutatkozott. A szegedi területen négy médium tette fel honlapjára az elkészített figyelemfelhívó bannert, valamint minden helyi rádió és televízió hírt adott az eseményről. A királyi tv a helyszínen forgatott, a Délmagyarország, Csongrád megye legolvasottabb lapja pedig fényképes tudósítást jelentetett meg. „Nagyon örültünk annak, hogy a vradást semmihez sem kötötték, és semmilyen a MÁV-ot érintő másmilyen ügygel nem mosták össze. Így nem kapcsolódott hozzá negatív attitűd, nem volt salakja.” És miért is jó ez a MÁV-nak? -tettem fel a kérdést. „Ilyen mozgalom mellé odaállni nagyon jó dolog, pozitív image-építő, és pozitív képet ad a MÁV kollektívájáról. Emellett erősíti a kapcsolatot a vasúti dolgozók és az utazóközönség között. Az emberek ugyanis szívesen adnak vért, hisz nem pénzt kérnek tőlük, és egyébként is úgy mentik meg valaki életét, hogy nem is ismerik. Sikertült külső támogatókat is megnyerni, akik azóta is mellettünk állnak. Az állomási vállalkozók, büfések és utasellátósok szendvicseket, üdítőket ajánlottak fel, mások ajándéktárgyakat hoztak a vradóknak.”

A szegedi területi kommunikációs vezető idénre még nagyobb sikert vár. „A szervezés úgy kezdődött, hogy a területről legalább még egy megyeszékhelyet vonjunk be a vradásba, aztán csak jöttek a jelentkezések. „Ez tehát nem utasítás volt, hanem minden helyszínen vannak olyan aktivisták, akik magukénak érzik ezt az ügyet, és helyi szinten koordinálják az eseményeket.” Három ok mindenképpen a siker mellett szól: Vajda

Attila olimpia bajnok kenus személyében nagyon jó a véradás arca; a tavalyi siker és a bejáratott dolgok; valamint a négy új helyszín.”

Én is úgy gondolom, hogy ez egy nagyon jó kezdeményezés a MÁV részéről. Attól függetlenül, hogy Magyarországon a donorok nem kapnak pénzt, mégis e nemes célból sokan szívesen adják vérüket. Azt viszont nem várhatjuk el, hogy szabadidejüket a véradásra való utazással töltsék. A pályaudvarokon rengeteg ember megfordul, sokan pedig pillanatnyi impulzus hatására döntenek úgy, hogy vért adnak, míg a vonatra várnak. Ezért is nagyon jó ötlet egyre több állomást bevonni a programba. Sokan is vannak, jó esetben van is 10-15 percük, ekkora befektetéssel pedig életet menteni felettébb jó érzés.

Az utazóközönség és egy dolgozó véleménye

Ebben a részben azon barátaim, ismerőseim véleményét összegeztem, akik rendszeresen- hetente többször- utaznak vonattal, legtöbbször Szeged és Budapest között. Ők leginkább az elmúlt három-három és fél év - ugyanis 2005-ben kerültek fel a fővárosba egyetemre- tapasztalatait mondták el: szóba kerültek a járműfejlesztések, a menetidő-csökkenések, és a koszos vonatok is. Összefoglaltak azt, hogy az utazóközönség (sajnos a minta nem reprezentatív) milyen pozitív változásokat vett észre, és mi az, amivel továbbra sem elégedett.

Az utazóközönség véleménye

Barátaim többsége azon a véleményen volt, hogy inkább kifizeti a 350 forintos IC helyjegyet, csak azért, hogy tisztább, komfortosabb környezetben utazhasson. Szeged és Budapest között egyébként ütemes menetrend szerint (minden óra azonos percében indulnak a vonatpárok a két végállomásról) úgynevezett hibridvonatok közlekednek, melyeken vannak interciti és gyorsvonati kocsik is. Ebből természetesen következik az, hogy menetidő-megtakarítást így nem érnek el, pusztán a helybiztosításért és a magasabb komfortért fizetnek. Viszont az is megállapítható, hogy aki dohányzik, inkább a gyorsvonati részben utazik, ugyanis ez a káros szenvedély már csak ott, néhány kocsi részben megengedett. A MÁV erősségének tartják, hogy sokkal kevésbé van kitéve az időjárás viszontagságainak és az esetleges balesetekből adódó késéseknek. Sokkal több a baleset az autóutakon, autópályákon, ezért előfordulhat, hogy egy hatalmas dugó miatt nem érnek oda egy fontos találkozóra csak órákkal később, esetleg lekésnek egy szemináriumot vagy egy zárthelyit. A lelkiismeretesebbek rosszabb időjárási körülmények között inkább lassítanak a tempón, mely a vasutat szintén nem érinti. Erősségként említették még azt, hogy a vasútállomások szinte mindenhol a város központjában vannak, ezért nem okoz nehézséget a helyi közlekedés. Ugyanakkor gyengeségként az előregedett gördülőállományt, a régi infrastruktúrát és a többnyire lepusztult állomásokat említették. Szerencsére a fejlesztéseket ők is észreveszik, de többük mondta, hogy a vonatok és az állomások többsége koszos, elhanyagolt. Persze ez nem vonatkozik a Desiro motorvonatokra vagy az Uzsgyikra, de a gyönyörűen felújított szegedi pályaudvarra sem. Azonban egyértelmű, hogy ahol az utóbbi években, évtizedben nem történt pályarekonstrukció, ott egyre több a lassújel, a sebesség

folyamatosan csökken a menetidő pedig egyre nő. Mindannyian nagyon örültek az internetes-jegyvásárlásnak, hisz így a péntek délutáni vagy vasárnap esti csúcsidőben nem kell hosszú percekig a sorban állniuk. Többen szóvá tették a péntek délutáni és a vasárnap esti vonatok zsúfoltságát, amikor is a gyorsvonati részben már fél órával az indulás előtt sem lehet ülőhelyet találni, később pedig szinte már a vonatra is képtelenség felszállni, hisz még a folyosók is dugig vannak az utazó diákokkal és csomagjaikkal. Ezzel szemben kedden és szerdán panganak a kocsik az ürességtől. Javasolták, hogy kérdőíves kutatással mérjék fel az utazók igényeit, próbálják meg a vonat-összeállításokat az alapján elkészíteni, ami egyébként nem rossz ötlet, de korántsem ilyen egyszerű. Többük szerint ez csak egy-két kocsin múlik, azonban a MÁV így is kocsihánnal küzd, valamint az előregedett kocsik közül műszaki hiba és kábellopás miatt minden nap van szolgálatképtelenség. Persze ez az, ami az utast nem érdekli, azt viszont joggal várhatja el, hogy a kifizetett menetjegyért cserébe ne kelljen a csomagjain ülve, vagy a folyosón állva tölteni a kettő és fél órás utat. Volt olyan ismerősöm, aki ennél is tovább ment. Szívesen venné, ha másban is kikérvék az utazók véleményét, és a megvalósított ötletekkel is még jobban a vasúthoz tudnánk csábítani az utasokat. Például új fotók, országismertető broszúrák, nagyobb és szebb térképek, valamint kedvcsinálók a vonattal utazáshoz. Ez mind-mind segíthetne, hogy a vállalat kicsit jobb színben tűnjön fel, a vonatokat pedig jobb hangulatúvá varázsolják. A humán erőforrás bajait nem csatolják a MÁV-hoz. Többségük úgy vélekedett, hogy mindenhol vannak modortalan, durva emberek, és az olykor-olykor előforduló gorombább viselkedést is betudják pillanatnyi rossz hangulatnak. Kirívó negatív példát, vagy vasutas kolléga hibájából eredő kellemetlenséget egyikőjük sem említett, ellenben sokszor látni, hogy segítenek az időseknek a le- és felszállásban. Utolsó kérdésem a vasútnál végbemenő változásokra utalt. A többség bár hallott a MÁV szétszakadásáról, szétdarabolásáról, a leányvállalatok létrehozásáról, konkrétumokat, és az indokát azonban nem nagyon ismerte, sőt volt, aki teljesen átláthatatlannak gondolja az egészet. A felújított állomásokot, a pályarekonstrukciót, valamint az új, korszerű vonatokat azonban Ők is észrevették. Egyikőjük nem értette, hogy a MÁV hagyományos kék-sárga színkombinációjával szemben, miért piros-fehérré, vagy piros- feketére színezték az új szerelvényeket. Természetesen egy-két vasútbarát ismerősöm a reform legapróbb részleteivel is tisztában volt, a változásokat pedig folyamatosan figyelemmel kíséri.

A velük folytatott beszélgetés is szembesített azzal, hogy az embereket érdekli a vasút, és sok olyan ötletük van, ami használható lehet. Egyik ismerősöm kezdetben alig akart szóba állni velem, azt mondta, úgyis tudom mit gondol, a hiányosságokkal mindenki tisztában van. Azonban ahogy piszkálgattam egyre inkább belelendült, és sorra mondta ötleteit, mivel is tudnánk hozzá közelebb vinni a vasutat. Nagyon hasznos dolgokat hallottam.

A most következő mélyinterjút egy vasutas dinasztiában felnőtt, már 23 éve a vállalatnál dolgozó vasutással készítettem. Ő is alátámasztotta a már korábbi mélyinterjúk tapasztalatait, hogy korábban sokkalta nagyobb volt a vasutasok és a vasút ázsiója. Ám azt is elmondta, hogy a mostani változtatásokat egyre inkább a dolgozók is megértik és elfogadják, így egyre inkább támogatják is. Röviden elmondta véleményét a Kommunikációs Igazgatóság újításairól, és elmondta, hogyan képzeli a vasút jövőjét.

Szűcs Tamás

Szűcs Tamás 23 éve dolgozik a MÁV-nál, de a vállalathoz való kötődése sokkal régebben alakult ki. Apai ágon ugyanis családjában szinte mindenki vasutas volt, ezért vasútszeretete már kisgyerekkorában kialakult, diákévei alatt is nyaranta többször vállalat munkát a vasúttársaságnál. A gimnáziumban már biztosan tudta, hogy a MÁV-tól szeretne nyugdíjba menni, teljes erejével a vasutas karrierre készült. Tanulmányai alatt szüleitől mindent támogatást megkapott, de miután a vállalat létszámába került is számíthatott a család segítségére. Dolgozott operátorként, statisztikusként, költséggazdálkodóként, de szakmai titkár és titkárságvezető is volt. Ő is kiemelte a közút és a vasút fejlettsége közötti különbséget, ezért szülei elbeszéléseiből, és saját diákéveiből is a vasúttársaság pozitív megítélésére emlékszik. Sokan használták iskolába-, munkába járásra a vonatot, a szolgáltatási színvonallal pedig felettebb elégedett volt az utazóközönség. A MÁV sikereit, olykor bajait a dolgozók magukénak érezték, sokkal nagyobb volt az összetartás, mint mondjuk a '90-es évek közepén vagy az ezredfordulón. Akkortájt a vasúttársaság sikere volt az első, és mindenki tett is azért. A mostani átalakítást Ő is, és közvetlen munkatársai is támogatólag fogadták. Saját személyes véleménye erről a következő: „Ha átgondolt, megalapozott szervezet-átalakítást végeznek, akkor azt a dolgozók is pozitívan fogadják.” A jelenlegi helyzetet megértették, felfogták, és egyre inkább tudatosan bennünk, hogy segíteniük kell egymást, együtt kell működniük, hiszen cég, így saját jövőjük is ettől függ. Szűcs Úr

kiemelte az elmúlt évek szolgáltatás-fejlesztését, de hozzátette, hogy a késések és a korszerűtlen kocsik miatti elégedetlenkedések mellett nem szabad szó nélkül elmenni. Ettől függetlenül büszkén vallja vasutas identitását, és elégedett a vállalaton belül végbement változásokkal. Soha nem gondolt arra, hogy máshol dolgozzon, gyerekkorától a vasutas létre készült. Ezért is tölti el örömmel, hogy folytathatta a családi hagyományt. Emellett a Vasutas Juliálisok rendszeres látogatója, és függetlenül attól, hogy a budapesti helyszín van hozzá legközelebb, kollégái miatt idén a szegedi rendezvényt látogatta meg. A Vasutas Magazint, ha csak teheti olvassa, megújult külsejével elégedett, azonban egy-két rovatot még mindig hiányol belől. Úgy látja, hogy a MÁV Csoporton belüli együttműködés csak erősödni fog, hisz a leányok egymásra vannak utalva. Ahogy az együttműködés erősödik, mindenki reménye szerint a szolgáltatási színvonal is emelkedni fog. A vasút jövőjét illetően sem borúlátó: „a vasúton szállított személyek száma növekedni fog, ha megfelelő színvonalú alternatívát tudunk nyújtani az utazni vágyóknak. Nem mindenki teheti meg ugyanis, hogy autót vesz, és tart fenn. Így ha az elindult fejlesztéseket továbbvisszük, a források nem apadnak el, akkor biztosítható, hogy a vasút ismét régi fényében csillogjon.”

Összegzés

Bizton állítható az, hogy az utasok és ügyfelek visszanyeréséhez, az átlátható finanszírozás megteremtéséhez, a hatékony működéshez szükséges, és elengedhetetlenül fontos változások a Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaságnál is elkezdődtek. De nem csak a vállalati rendszerben, hanem az infrastruktúrában és a gördülőállományban is már változások tapasztalhatók. A fejlesztéseknek még nem értünk a végére, további újításokat tapasztalhat majd az utazóközönség. Napjainkban ugyanis egyre inkább előtérbe kerül a fenntartható fejlődés. Hiába próbálkozik az autóiipar a bio-üzemanyagokkal, a vasút versenyelőnyét nem képes ledolgozni. A vasút nemcsak környezetbarátabb, de sokkalta területkarékosabb is. Minden közlekedési pályaeépítés rombolja, megbontja a természeti környezetet, beleértve a vasutat is. Az ipari, a mezőgazdasági és kereskedelmi központokban is egyre növekvő gondot okoz a hasznos területek közlekedés számára történő átengedése. A kétvágányú vasúti pálya helyigénye azonban mintegy egyharmada (13, 7 méter széles) az autópályának (37, 5 méter), így területfelhasználás szempontjából is lényegesen kedvezőbb. Nem beszélve arról, hogy egy autópálya a mellette megépített kerítéssel kettévágja az állatok természetes élőhelyét, ugyanis az csak a kisebb vadakat engedi át az úton. E versenyelőny miatt az utóbbi években az Európai Unió is számos pályázatot írt ki vasút-korszerűsítésre és vasútfejlesztésre. Ahogy azt már láttuk, hazánkban is elkezdődtek a beruházások, és a MÁV is – csak úgy, mint több nagy európai vasúttársaság- tudatosan játszik e környezetbarát jellegére.

Ha körülnézünk Európában, máshol is ugyanez a helyzet. Az Olasz Államvasutak-Ferrovie dello Stato (FS)- pályáin is megkezdődtek a rekonstrukciós munkálatok, és azt, valamint az ezekkel kapcsolatos híreket a honlapjukon is kiemelik. A fejlcen az öt fül között (kik vagyunk, cégtörténet, ahogy mi dolgozunk, nagyobb sebességgel, szociális felelősségvállalás) megjelenik az a kettő, amely egyre fontosabbá válik napjainkban: a vasúti fejlesztések (altá velocitá= nagyobb sebességgel) és a szociális felelősségvállalás (responsabilità sociale). A második világháború óta eltelt több mint 60 év legnagyobb beruházásait végzik Olaszországban. Kezdetben 7 vonalat újítanak fel, melyeken a 350 kilométer/órás sebesség is elérhető lesz. Az új pályákon -,hogy a maximális komfortot elérjék- új szerelvények fognak közlekedni. Az egész projekt vezérgondolatai egyébként a sebesség, innováció, komfort és biztonság. De mindemellett- ahogy ezt a

MÁV stratégiájában is láttuk- az állomásokon nyújtott szolgáltatásokat is bővíteni akarják. A vasút nagy előnye, hogy a pályaudvarok többsége a városközpontokban van. Az új építészeti megoldásokkal is azt kívánják elérni, hogy az emberek szívesen menjenek az állomásokra, kedvelt találkozóhely legyen, és ne egy koszos, mocskos elhanyagolt épület jusson eszükbe.

Az olasz vasúttársaságról megállapíthatjuk, hogy egy szociálisan felelősségteljesen gondolkodó cég. A vállalat honlapján négy részre osztja ezt a témakört. Egyikben az emberi erőforrásokba fektetett tőkéről, másodikban a hátrányos helyzetűekért tett intézkedésekről, harmadikban a vasút környezetgazdaságosságáról, negyedikben pedig az ökoszisztémák védelmében tett lépésekről és a vasúttársaság környezettudatosságáról írnak.

Talán ebből az összehasonlításból is látszik, hogy a MÁV ZRt. jó úton jár, azonban a papírra vetett elképzeléseket tettek kell, hogy kövessék. Olaszországban, más vezető európai vasúttársaságokkal egyetemben óriási pályarekonstrukcióba és gördülőállomány- beszerzésekbe kezdtek, ezek itthon sem maradhatnak el. Már korábban beszéltem a Flirt, a Desiro, az Uzsgyi és a Talent vonatok beszerzéséről. November végén aláírták 25+25 kétáramú mozdony beszerzéséről szóló szerződést a Bombardier céggel. Közben forgalomba állították a III. generációs InterCity kocsik első darabjait is, melyek még komfortosabbak, még inkább megfelelnek az utasok igényeinek. Folyamatosan végzik a Budapest elővárosi pálya-rekonstrukciókat és állomás-felújításokat. De nem állnak meg itt. Uniós forrásokból lehetőség nyílt az európai közösségi közlekedésben fontos szerepet játszó korridorok megújítására is. Már elkezdték a munkákat a Budapest- Cegléd- Szolnok- Békéscsaba vonalon, valamint novemberben 119 milliárd forintos vasútfelújításról döntöttek Kelenföld és Székesfehérvár között. A Budapest-Bécs-München vonalon szupervonatot állítanak forgalomba. A 230 kilométer\ órás sebességgel közlekedő expresszen számítógépes asztalok és moziterem is van. Ezekkel a lépésekkel biztosítható a rövidebb menetidő, a kényelmesebb utazás, melynek következtében várhatóan az emberek ismét visszaszoknak a vonatra. A fejlesztéseket úgy hajtják végre, hogy a környezetvédelem, és annak állapotmegóvása elődleges szempont. További előrelépések és fejlesztések kellenek még a mozgásukban korlátozottak számára is. Nagyon kevés az olyan állomás, amely akadálymentesítve van, és ahol olyan szerkezet is van, mellyel a kerekesszéket a vonatra tudják emelni. De a változás nem csak a „külsőségekben”, de a vállalaton belül is elkezdődtek. A pályavasúti üzletág 2009. január 1-jével kerül kiszervezésre. Emellett

cél, hogy önállósodjanak a központi szolgáltatások (pénzügy-számvitel, humán szolgáltatások, beszerzés és beruházás, biztonsági szolgáltatások) is. Az így kialakult holdingközpont a teljes MÁV Csoportot irányítása alá vonja. Ez az új irányítási struktúrának előnye, hogy képes megtervezni a társaságok operatív együttműködését, képes az optimális finanszírozási struktúra megszervezésére és a még meglévő hatékonysági tartalékok kiaknázására. A holdingközpont funkcióit öt pontban határozhatjuk meg:

- szakmai irányítás
- pénzügyi irányítás és tervezés
- stratégia és fejlesztés
- egyéb irányítás
- egyéb, nem irányítási jellegű funkció

Mint ahogy azt már korábban említettem, elvárás az átlátható finanszírozás megteremtése. A MÁV Zrt. stratégiai célja a működés megfelelő szintű állami finanszírozás elérése. Ahhoz, hogy a vállalat nullszaldóval, azaz hiány nélkül működhessen, körülbelül évi 200 milliárd forint állami hozzájárulás szükséges. Továbbá az állami szerepvállalás elengedhetetlen a fejlesztési programok finanszírozásának megteremtésében. A Vállalat taktikai célja az Európai Unió források, a magánszféra és a saját vagyonelemek bevonása a fejlesztés finanszírozásába. Így a legfőbb cél sem lenne elérhetetlen: a MÁV Csoport folyamatos likviditásának fenntartása, a működési célú adósságállomány fokozatos leépítése, a tőkeegyensúly megőrzése. Azonban a MÁV Csoport megfelelő mértékű működési finanszírozásának elmaradása esetén az alábbi következmények bekövetkezése fenyegethet:

- a vasúti infrastruktúra működtetéséből nem képződik kellő mennyiségű cash flow a szükséges karbantartások és felújítások elvégzésére, a vagyonelezési szerződésben előírt visszafizetési kötelezettség teljesítésére;
- az infrastruktúra állapota tovább romlik, nő a lassújelek és forgalmi zavartatások száma, további visszaesést okozva a személyszállítási és az áru fuvarozási szolgáltatás terén
- a karbantartási források visszafogása csődhelyzetet eredményezhet a karbantartási feladatokat ellátó leányvállalatoknál
- a szolgáltatási színvonal romlása tovább csökkenti az utasszámot, az elszállított áru mennyiségét, így a bevételek mértékét is

- további működési hitelek felvétele válik szükségessé már rövid távon
- az újabb működési hitelek beszűkítik a fejlesztések fedezetét jelentő hitelforrásokat
- a fejlesztési célú források hiánya ellehetetleníti a szolgáltató vasút koncepciójának megvalósítását, a vasút versenyképességének megteremtését
- elmaradnak a piac bővítéséből várt bevételi többletek, sőt a piaci visszaszorulással párhuzamosan tovább nő a bevételek és a költségek közötti hiány mértéke
- a növekvő adósságszolgálat fedezete nem termelődik meg a Csoporton belül, felgyorsul az adósságspirál, újra megjelenik a tőkevesztés, a likviditási célú vagyonfelélés
- elkerülhetlenné válik a Csoport állami konszolidációja, ezúttal azonban a korábbinál is kedvezőtlenebb piaci állapot és perspektívák mellett

A legfontosabb fejlesztéseket az állampolgároknak nyújtott szolgáltatásokban kell véghezvinni. Személyszállítási üzletágunk a MÁV Start Zrt. 2015-re az alábbi stratégia célokat tűzte ki:

- a 2007-es 146 millió utas számának 170 millió főre növelése;
- a menetdíj-bevételének a 2007-es 40 Mrd Ft-ról 80 Mrd Ft-ra kell emelkedni (az utasszám és a fizető utasok arányának növekedése, valamint a jegyárak inflációs emelése révén)
- a fizető utasok arányának növelése a jelenlegi 70%-ról 80%-ra
- az átlagos ülőhely-kihasználtság növelése a jelenlegi 35%-ról 40%-ra
- az átlagos menetrendszerűség növelése a 2007-es 93%-ról 95%-ra
- a közszolgáltatáson kívüli tevékenységekből származó bevételek emelése,
- a szolgáltatási színvonal növelése az utas- és ügyfélközpontú szolgáltatási kultúra megteremtésével,
- a záhonyi térségben nyújtott logisztikai szolgáltatásaink színvonalának emelése.

Ezek a számok nem fiktívek. A korábban is leírt gördülőállomány- fejlesztés és pályarekonstrukció mellett a vállalat számos, a szolgáltatási színvonal javításával összefüggő intézkedést hozott. Átalakították a jegyértékesítési rendszert, bevezették az internetes és mobiltelefonos jegyvásárlást. Tervezik az utastájékoztató-rendszerek teljes átszervezését. Informálni akarják az utasokat a vonatra szállás előtt, majd pedig a

vonaton is. Fejlesztani kívánják az állomási szolgáltatásokat: P+R valamint B+R parkolók építése, a kereskedelem, a vendéglátás fellendítése.

Bár történtek előrelépések a munkakörülmények tekintetében is- és ahogy azt az igazgatóval folytatott interjúban olvashattuk- nem szabad megállni. Növelni kell a szervezeti elkötelezettséget oly módon, hogy csökkentjük a bürokratikus működést. Korszerű vezetési tudással, szakmai ismeretekkel és képességekkel rendelkező vezetői gárdát kell kialakítani, vagyis fejleszteni kell a vezetést. Az új típusú működésnek megfelelő tudás és kompetencia- elvárásokat kell megfogalmaznunk, de növelnünk kell a foglalkoztatás hatékonyságát is. Stratégiai célunk tehát az európai követelményeknek megfelelő vasúti társaságok humán erőforrás feltételeit megteremteni felkészült, a szervezetek céljai iránt elkötelezett, magas színvonalú üzleti és műszaki feladatokat megoldó, motivált és továbbfejlődési igénnyel rendelkező munkatársakkal.

További célunk a munkaerő hatékonyságának növelése, az élőmunkát kiváltó műszaki beruházásokon túlmenően is, hatékonyabb munkaszervezéssel, a munkavállalók elkötelezettségének és tudásának fejlesztésével.

Ismét el kell érni, hogy sajátjukként nézzenek a vasutas kollégák mozdonyukra, állomásépületeikre, vagy bármilyen más munkaeszközükre. A Kommunikációs Igazgatóság szervezésében számos olyan rendezvény van az év folyamán, mely a vállalathoz tartozás érzését, és egy jó közösség kialakulását segíti. 2009-re tervben van egy az „Ország legszebb állomása” nevű verseny, mellyel pont ezt „az én munkahelyem, az én állomásom” érzést akarjuk újra kialakítani. A Vasutas Magazin megújítása, az új hírtelefon, hírlevél mind-mind a vasutasokat szolgálja, a visszajelzések pedig nagyon jók. Kezünkbe fogva egy 3 évvel ezelőtti, és egy mostani Vasutas Magazint, a különbség szembetűnő. A cikkek színvonalasabbak, a képek szebbek, az újság színesebb, a felépítése jobb. Azonban további pluszszolgáltatásokat kellene nyújtani a dolgozóinknak. Legalább részben vissza kellene állítani a régi MÁV üdülőket, MÁV egészségügyi intézményeket. Biztos, hogy nagyon örülnének a dolgozók, ha gyermekeikről vasutas óvodában vigyáznának, amíg Ők dolgoznak. ÉS ez még közelebb hozná a dolgozókat egymáshoz. Együtt járnának az óvodás rendezvényekre, beszélgetnének egymást gyerekeiről, és közelebb kerülnének egymáshoz. Ezek az intézmények egyébként korábban mind-mind a vasutasokat szolgálták, és nagyon jól működő szervezetek voltak, mára pedig semmi nem maradt belőlük. Megszüntették őket úgy, hogy helyette semmilyen alternatíváról sem gondoskodtak. Az új szociális felelősségvállalási stratégiának ezt is tárgyalnia kéne. A

vasútbiztonság területén is lépni kell. Nem állapot az, hogy egyesek az utasok életével játszanak. Nemrégiben az Orosháza- Mezőhegyes vonalon szedett fel valaki, vagy valakik 907 darab síncsavart. A 200 kilogrammot nyomó síncsavarokért körülbelül 6-7 ezer forintot kapott, míg a MÁV-nak százezres nagyságrendben okozott kárt. De ez eltörpül amellet a tény mellett, hogy a vasút biztonságát veszélyeztette, ugyanis ha öt egymást kivető talpfából kiszedik a síncsavart, a vonat könnyedén kiütheti a sínt, amely következtében ki is siklik. Az ilyen síncsavar és kábellopások, sorompó és csapórúd-törések mindennaposak. Határozottabban kellene fellépni a tolvajokkal szemben, és ideje lenne elrettentő büntetéseket kiosztani. De amíg Magyarországon virágzik a színesfém-kereskedelem, ne várjunk, hogy a MÁV-nak sikerül visszaszorítani a lopásokat.

A stratégia egyik legnagyobb hibája azonban az, hogy sok lépést az érintettek megkérdezése nélkül hozták. Erre csak egy példát említek. A jövő évi munkaruhával kapcsolatban senki sem kérdezte meg a jegyvizsgálókat, hogy vajon mit is kéne változtatni a tavalyi öltözéken, abban mi volt jó, mi volt rossz. Csodálkozunk, ha elégedetlenek?

Mindentől függetlenül úgy gondolom, hogy a Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság jó úton halad. Bár még messze nem ért a célállomásra, és addig még bár óriási utat kell megtenni- ahogy azt a nyugati vállalatok példáján is látjuk- a feladat nem lehetetlen. Végzőként egy Madách idézet jut eszembe, azt hiszem, nem kell magyarázni, hogy miért:

„Mondottam ember küzdj, és bízva bízzál!”

Felhasznált irodalom:

- A 125 éves MÁV: Kiadja a MÁV Zrt. Vezérigazgatósága
Szerzők: Dr. Csiba József, Koltai Mariann, Mezei István
- MÁV Zrt. „Gyorsulunk, változunk” stratégia
- MÁV Zrt. kommunikációs stratégiája, „A változás és gyorsulás programja”
- InterCity Magazin 2008. 3. szám: Kulisszatitkok a Transszibériai Expresszről
- Széchenyi István: A magyar közlekedési ügyről
- Akik a Magyar Államvasutakat 125 éven át vezették
- Vasúton a világ körül
írta: dr. Udvarhelyi Dénes
- MÁV 2000 Készült a Magyar Államvasutak megbízásából
- A magyar vasút képekben, Kiadja a Magyar Államvasutak Vezérigazgatósága
Írta és összeállította: Dr. Czére Béla, Budapest 1972
- www.mav.hu
- www.mavstart.hu
- www.mavcargo.hu
- www.mav-trakcio.hu
- www.mav-gepeszet.hu
- www.mavvagyonkezelo.hu
- www.mavik.hu

- www.mavnosztalgia.hu
- www.jarmujavito.hu
- www.eszaki.hu
- www.mavinformatika.hu
- www.mavzenekar.hu
- http://hu.wikipedia.org/wiki/Magyarorsz%C3%A1g_vas%C3%BAtt%C3%B6rt%C3%A9nete
- <http://www.karpatinfo.net/modules.php?name=News&file=article&sid=28494>
- <http://szemek.wordpress.com/2007/02/22/miert-1435/>
- <http://www.hungrail.hu/index.php?ln=hu&m=tortenet2&id=11>