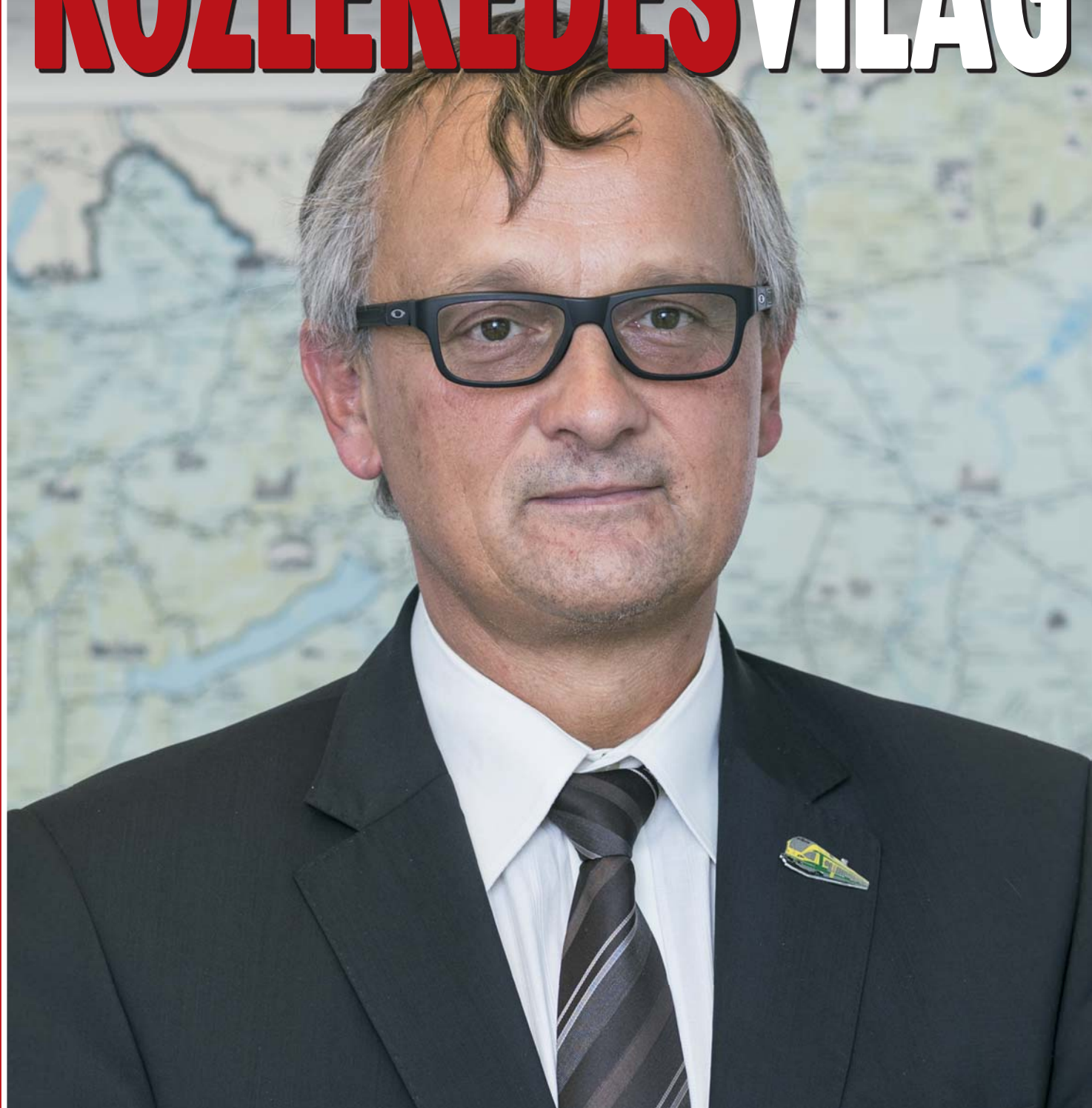


# KÖZLEKEDÉS VILÁG



## Dunai Zoltán

**INTERJÚ**  
A FlixBus-sztori:  
piacvezető busztársaság

**SOROZAT!**  
Versenyhelyzet-elemzés:  
Budapest–Berlin

**BÁZISALAPÍTÁS**  
A lengyel–magyar  
barátság Amerikáig ér

# A digitális fuvarmegbízásai a legjobb kezekben vannak!

A TC Transport Order® segítségével a fuvarmegbízásait egyszerűen bonyolíthatja le a TimoCom fuvarozói platformon keresztül.



Optimalizálja üzleti folyamatait a TC Transport Order®-rel!

[www.timocom.hu/Fuvarajanlat-kérés](http://www.timocom.hu/Fuvarajanlat-kérés)



# Dr. Gyurkovics Sándor kapta idén a Sipos-díjat



A HUNGRAIL Magyar Vasút 2017 konferencia az idei év legkiemelkedőbb vasúti eseménye volt. A kiemelt téma ezúttal a visegrádi országok közötti vasúti szolgáltatások fejlesztési lehetősége volt, tekintettel arra, hogy a V4 országok soros elnöki tisztségét épp Magyarország tölti be, így a szokottnál is több kormányzati szereplő adott elő az eseményen. A konferenciáról lapunkban részletes tudósítás olvasható.

E helyütt azt emelnénk ki, hogy a rendezvényen idén is átadták a Sipos István-díjat, ami a legrangosabb vasúti elismerésnek számít, melyet a HUNGRAIL Magyar Vasúti Egyesület elnöksége ítél oda minden évben egy személynek. Az idei díjazott *dr. Gyurkovics Sándor* lett, akinek a méltatásában elhangzott, hogy az Eötvös Lóránd Tudományegyetem Állam és Jogtudományi Karán diplomázott, majd ügyvédi, jogtanácsosi szakvizsgát tett. Megszerzett tudását és folyamatosan gyarapodó tapasztalatait a közlekedés és hírközlés területén kamatoztatta, a közszolgáltatásban eltöltött három évtized alatt – előadói, felsővezetői, majd államtitkári pozícióban – meghatározó, illetve irányító szerepet vállalt minden jelentősebb jogszabály kidolgozásában, azok hazai és nemzetközi egyeztetésében. Éveken át volt a HUNGRAIL Jogi és Etikai Bizottságának vezetője, az egyesület több jogszabály-módosítási csomagot állított össze az irányítása alatt. Mindemellett számtalan szakmai cikket jelentetett meg különböző folyóiratokban, szakkönyvek társszerzője, lektora volt, előadásokat tartott és szakmai vitákat vezetett magyar és nemzetközi fórumokon a közlekedéspolitikáról, a közlekedésről, annak fejlesztéséről és szabályozásáról. Ügyvédként jelenleg is részt vesz különböző minisztériumok és önkormányzatok jogszabály-előkészítő munkájában, továbbá témafelelősként, oktatóként és vizsgáztatóként aktív szereplője a közlekedési szakjogász képzésnek az ELTE Jogi Továbbképző Intézetében. Munkássága elismeréseként a Közlekedéstudományi Egyesület tiszteletbeli elnöke és örökös tagja.

Gyurkovics Sándornak szívből gratulálunk a kitüntetéséhez!

## KÖZLEKEDÉSVILÁG

I. évfolyam, 8–9. szám

Alapító, lapigazgató: Andó Gergely • Szerkesztő: Dékány Zsolt • Értékesítési tanácsadó: Bandy Zsolt  
• Értékesítési menedzser, hirdetésfelvétel és előfizetés: Zámbo Brigitta • Kiadja: CARGO Közlekedési Kft. Alapító, felelős kiadó: Machos Ferenc ügyvezető igazgató • 1137 Budapest, Újpesti rakpart 7. Telefon: 237-0243 • Web: [www.kozlekedesvilag.hu](http://www.kozlekedesvilag.hu) • E-mail: [info@kozlekedesvilag.hu](mailto:info@kozlekedesvilag.hu) •

Online divízióvezető: Báthy Péter • Nyomdai előkészítés: Sprint Kiadó Kft. • Nyomás: Prime Rate Kft. Felelős vezető: dr. Tomcsányi Péter ügyvezető igazgató • HU ISSN 2559-835X

A KözlekedésVilág



MTI  
HÍRFELHASZNÁLÓ

Sajtófigyelőnk:

IMEDIA

A CARGO Közlekedési Kft.  
dokumentumkezelési, hitelesítési  
és papírmentesítési szolgáltatását  
a GREEN ARCHIVE rendszer biztosítja.



## Airbus A350-900: a repülés új dimenziója

A Lufthansa hat éven belül 25 darab Airbus 350-900 típusú repülőgépet vásárol. A világ legújabb szélestörzsű gépéből az első néhány már meg is érkezett a német légitársasághoz, amely a közelmúltban ezzel a típussal ünnepelte magyarországi üzemének 50. évfordulóját.



Az A350-900-as szárnyai végig áramvonalasak, és repülés közben változtatható a formájuk

A Lufthansa hosszú távú útvonalhálózatán közlekedő gépen egyszerre 293 utas foglalhat helyet, 48-an az üzleti, 21-en a prémium turista és 224-en a turista osztályon. Az A350-900-as új generációs hajtóműveket kapott, az új XWB sugárhajtómű a nagyméretű utasszállító repülőgépek legnagyobb hatékonyságú repülőgéperőforrásainak egyike. Mivel a repülőgép 25 százalékkal kevesebb kerozint fogyaszt, arányaiban ugyanennyivel alacsonyabb a károsanyag-kibocsátása is. A környezetvédőknek (is) jó hír, hogy a gép teste 70 százalékban korszerű anyagokból, szén-szál asztalanyagból, titániumból és modern alumíniumötvözetekből áll. Az üzemanyag-fogyasztás csökkenéséhez nagymértékben hozzájárul a repülés közben változtatható szárnyforma is; a szárnykialakítás egyébként egészen különleges, a szárnyak végéig áramvonalas.

A német légitársaság Kiel nevű Boeing 727-ese éppen ötven éve, 1967-ben landolt Ferihegyen, ezzel kezdetét vette a cég magyarországi sikertörténete. Az első évben még csak 9 ezer utast szállítottak – ma a Lufthansa Csoporthoz tartozó többi légitársasággal (Austrian, Brussels, SWISS, Eurowings) együtt 1,6 milliót. A Budapest Airport, Debrecen, illetve a Hévíz–Balaton Airport és a külföldi célállomások között hetente 169 járat közlekedik. A magyarországi üzem fél évszázados évfordulóján Budapestre érkezett a világ legmodernebb szélestörzsű gépe. Az A350-900-asból a Lufthansa, 2023-ig történő folyamatos szállítással, összesen 25 darabot rendelt az Airbustól, melyből az idén, illetve jövőre 10-et át is vesz, és amelyeknek a bázisa a müncheni repülőtérre lesz.



Karl-Ludwig Kley

**A Deutsche Lufthansa AG felügyelőbizottsága Karl-Ludwig Kleyt választotta elnökké a lemondott Wolfgang Mayrhuber helyére. A jogász végzettségű Kley 66 éves, 2013 óta volt a Lufthansa felügyelőbizottsági tagja, 1998 és 2006 között a társaság pénzügyi vezérigazgató-helyetteseként dolgozott.**

## Gyorstöltők Szentpétervár e-jármű projektjéhez

Az oroszországi Szentpéterváron üzembe helyezték az első, a város egészére kiterjedő töltőhálózatot, amely az ABB többszabványos, elektromos járművekhez (EV) rendszeresített gyorstöltő állomásaira épül.

Moszkva mellett már több orosz városban, így például Kazánban és Uljanovszkban is üzemelnek ABB által gyártott töltőállomások. A Szentpéterváron megvalósuló projekt azért egyedülálló, mert ennek keretében 20 db Terra 53 és Terra 23 típusú gyorstöltő állomást építenek ki. A Terra 53 típusú töltőállomásaival – amelyek ideálisan telepíthetők autópályák melletti pihenőhelyeken, benzinkutaknál, autókereskedéseknél vagy forgalmas városi csomópontokban is – az elektromos autót csupán 10–30 perc alatt fel lehet tölteni az akkumulátorkapacitás 80 százalékáig. A három csatlakozó (CCS, CHAdeMO vagy AC Type 2) lehetővé teszi a járművek egyen- vagy váltakozó árammal való töltését. A töltőállomások kialakításuknak köszönhetően szélsőséges időjárási viszonyok között,  $-35^{\circ}\text{C}$ -tól  $+55^{\circ}\text{C}$ -ig terjedő hőmérsékleti tartományban is üzemképesek maradnak. A felhő alapú technológia segítségével az e-autók vezetői meghatározhatják a legközelebbi töltőpont helyét, míg a fizetést hitelkártya-alkalmazáson keresztül bonyolíthatják le.



**Az ABB 2010 óta több mint 5000 elektromosautó-töltőt értékesített világszerte. A vállalat olyan országos töltőhálózatok kiépítéséért felel, mint például Észtország, Dánia és Hollandia, illetve részt vett 5 olyan kísérleti programban is, amelyek keretében függő áramszedővel szerelt ultragyors töltőállomásokat telepítettek villamos hajtású városi buszokhoz.**

Az e-autókat 10–30 perc alatt lehet feltölteni az akkumulátorkapacitás 80 százalékáig

Az ABB töltőinek további előnye a távoli állapotfelügyelet és távoli hibaelhárítás. A töltőpontok, a szervizmegoldások és a személyek összekapcsolásával az ABB a szervizesetek több mint 90 százalékát képes távolról diagnosztizálni, és az elmúlt két évben az esetek több mint 60 százalékát helyszíni beavatkozás nélkül tudta megoldani. A távoli állapotfelügyeletnek és hibaelhárításnak köszönhetően jelentős megtakarítások érhetők el az állásidő, az utazási idő, valamint a szükséges munkaórák és erőforrások csökkentése révén.





Az elektromos Desiro HC vonatszerelvény első és negyedik kocsija egyszintes, a két középső kétszintes

## Bemutatták a Rajna-Ruhr Expressz prototípusát

A több egységből álló villamos motorvonatot már tesztelik a Wegberg-Wildenrath-ban található Vasúti Tesztközpontban. Mind a hét sorozatgyártás előtt álló szerelvényt itt helyezik majd üzembe, és a következő hónapokban alapos vizsgálatoknak vetik alá őket, mielőtt az első próbajáratokra sor kerülne a közcélú vasúti hálózaton.

Bő egy év múlva állhat forgalomba az a 82 darab, több egységből álló elektromos Desiro HC vonatszerelvény, amelyeket a Nahverkehr Rheinland (NVR), Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord), Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) és Nordhessischer Verkehrsverbund (NVV) nevű társaságokat tömörítő célszövetség 2015 márciusában rendelt meg a Siemens-től. A megrendelés összértéke meghaladja az 1,7 milliárd eurót, ami a vonatok karbantartását is magába foglalja 32 évig. A Siemens a Rajna-Ruhr Expressz (RRX) flotta új konstrukcióját a sikeres Desiro platform alapján fejlesztette ki. Minden szerelvény négy kocsiból áll, melyek közül az első és az utolsó egység, valamint a hajtómotor nélküli távkapcsolású pótkocsi egyszintes, míg a középső két kocsi kétszintes. A 400 fős ülőhely-kapaci-

tású, speciális utastájékoztató rendszerekkel, energiahatékony vontatóegységekkel és légkondicionálással ellátott szerelvényeket fehér, szürke, fekete és narancssárga színösszeállításban tervezték. Az RRX-nél alkalmazott dizájn a belső részben is folytatódik, ahol széles terek és nagy ablakok biztosítják a kellemes környezetet. Az RRX lehetővé teszi a wifi-hozzáférést, a szerelvény teljes hosszában csatlakozóaljak találhatók, az első osztályon pedig lehajtható asztalok és olvasólámpák is vannak.

A vonatok nemcsak az utasok nagyfokú kényelmét biztosítják, hanem optimális rendelkezésre állást kínálnak teljes életciklusuk folyamán. A korszerű adatkommunikációs eszközök folyamatos párbeszédet tesznek lehetővé a szerelvények és szervizelő létesítményük között. Az előrejelző karbantartási koncepció részeként a lehetséges műszaki hibák még tényleges előfordulásuk előtt orvosolhatók. Azzal, hogy az RRX teljes élettartama során magára vállalja a szervizelési és karbantartási feladatokat, a Siemens 99 százalék fölötti rendelkezésre állást garantál a menetrend szerinti üzem során. A 160 km/óra csúcsebbségre képes, optimális fékezést és gyorsítást lehetővé tevő vezetőt támogató rendszerrel felszerelt RRX szerelvények 2018 végétől kiváló közlekedési feltételeket biztosítanak majd a Rajna-Ruhr vidék forgalmas vasúti vonalain.

**Rail Cargo Hungaria**  
Member of ÖBB



## Az Ön partnere Európában – határokon átívelő vasútlogisztikai megoldások

[www.railcargo.hu](http://www.railcargo.hu)

## Vizsgálat indult a Ryanair ellen

**Eljárást indított a Ryanair diszkont légitársaság ellen a brit Polgári Repülési Hatóság (CAA), mert álláspontjuk szerint az ír légitársaság félrevezette az utasokat a járatlőrészekkel kapcsolatban.**

Szeptember elején, amikor a Ryanair bejelentette számos járatának törlését, a hatóság küldött egy levelet a társaságnak, hogy tisztázzák a kötelezettségeiket, továbbá biztosítékot kért arra, hogy megfelelően foglalják át az utasok jegyeit. A Ryanair az utasoknak küldött tájékoztatásban azt írta, hogy a saját hálózatán belül ingyenesen átfoglalja a jegyeket. A légiutasok jogairól szóló uniós direktíva szerint ugyanakkor a

légitársaságnak konkurens cégek járataira is ingyen kell biztosítania az átfoglalást, ha az utasnak nem tudnak megfelelő opciót kínálni. Ennek a légitársaság a CAA szerint nem tett eleget a járatlőrészek bejelentésekor, mivel az utasok jogairól és az őket megillető juttatásokról nem közöltek semmit. Emiatt a CAA vizsgálatot indított a Ryanair ellen, és kötelező végrehajtást kezdeményeztek az illetékes bíróságon.

**A Ryanair a szabadságotólásokra vonatkozó szabályok változásai miatt a téli és nyári menetrendben a korábban tervezetthez képest 35-tel kevesebb gépet közlekedtet.**

A Ryanair a szabadságotólásokra vonatkozó szabályok változásai miatt naponta 50 járatát törölte szeptemberben és októberben, a téli menetrendben pedig a korábban tervezetthez képest 25-tel, a nyári menetrendben pedig 10-zel kevesebb gépet közlekedtetnek, emiatt több, már meghirdetett járatot nem indítanak el. A két intézkedés több százezer utast érint, nekik átfoglalási lehetőséget, jegyár-visszatérítést, valamint egy 40 eurós kupont is felajánlanak. Az intézkedések miatt a Ryanair azzal számol, hogy márciusig a korábban tervezett 9 helyett 4 százalékkal bővül majd az utasforgalom havonta, a teljes éves forgalom pedig 129 millió lehet az egy évvel korábbi 131 millió helyett. A nyári flotta csökkentése miatt 2019 márciusáig az éves gördülő utasforgalom a várt 142 millió helyett 138 millió körül alakulhat.

## Svéd buszok Norvégiába

A Scania 140 darab, közösségi közlekedési célokat szolgáló autóbust szállítás Kristiansand városába. A járművekkel együtt a Fleet Care szolgáltatást is adja a svéd cég, teljes körű felelősséget vállalva ezzel a flotta javításáért és karbantartásáért.

Az összes busz üzemeltethető biodízzel, és 70-et közülük hibrid technológiával is elláttak, így ez a Scania eddigi legnagyobb hibrid járműflotta átadása, ami kiváló példa a fenntartható közlekedés előmozdítására is. A megrendelt járművek, a Scania Citywide LE Suburban Hybrid, a Scania Citywide LE Suburban és a Scania Higer A30 jövő év nyarán állnak forgalomba a norvégiai Kristiansand városában, és a Boreal Buss közlekedési vállalat üzemelteti majd őket az Agder Kollektivtrafikk tömegközlekedési szolgáltató megbízásából. Ezzel a rekordmennyiségű megrendeléssel a Boreal Buss flottájában összesen 310 Scania busz fog üzemelni.

A megállapodás része egy hétéves Scania javítási és karbantartási szerződés is. A Fleet Care szolgáltatással az ügyfél javíthatja a teljes flotta rendelkezésre állását, jobb költségellenőrzést tesz lehetővé, valamint pozitívan hat a pénzforgalomra is. A Scania mérnökei és technikusai folyamatosan diagnosztizálják és megtervezik a szükséges intézkedéseket és azok idejét, minimalizálva ezáltal a közlekedési folyamatokban bekövetkező zavarokat.

Amellett, hogy a Scania ez idáig nem kapott ekkora hibrid busz megrendelést, a leszállított mennyiség a Norsk Scaniának is a legnagyobb busz megrendelését jelenti. A svéd gyártó norvégiai leányvállalata országsszerte 45 márkaszervizzel rendelkezik, mintegy 1000 embert foglalkoztat, elsősorban a szolgáltatási üzletágban.

**A hétéves Fleet Care javítási és karbantartási szerződéssel az ügyfél javíthatja a teljes flotta rendelkezésre állását.**



Skandináv együttműködés: a svéd Scania 140 buszt szállít Norvégiába

## Vannak még óriásplakátok

**Egy hónappal a vonatkozó törvény hatálybalépése után sem tűntek el az óriási reklámtáblák a csehországi autópályák, gyorsforgalmi és elsőrendű utak mellől.**

Az utak menti reklámtáblák elhelyezésének új szabályait 2012-ben fogadta el a cseh képviselőház, s a szabályellenesen kihelyezett reklámok eltüntetésének öt éves határideje idén augusztus végén lejárt. Szeptemberben az útkezelőség megszámlolta az óriásplakátokat, és kiderült: a mintegy 7000 óriásplakátból több mint 3000 törvénytörtő módon áll a helyén.

A közlekedési tárca megkezdte ezeknek az óriási reklámtábláknak az eltávolítását, az ezzel járó költségeket pedig bírósági úton hajtja be a reklámcégeken. A minisztérium szerint a nagy méretű plakátoknak sok esetben bizonyíthatóan közük van a balesetekhez, ráadásul esztétikailag környezetszennyező a plakátok tömkelege. Az út menti óriásplakátok betiltásával Csehország olyan országok gyakorlatához csatlakozik, mint Németország, Spanyolország, Belgium vagy Dánia.



## Dávid Ilona a CER alelnöke lett

Alelnökké választotta a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatóját a brüsszeli székhelyű Európai Vasúti és Infrastruktúra Társaságok Közössége (CER). A szervezet szeptember 25-i gdański közgyűlésén megválasztott elnökség – amelynek egyedüli női tagja **Dávid Ilona** – mandátuma a 2018–2019-es évekre szól.



A MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatójának e fontos szakmai pozíciója lehetővé teszi a vállalatcsoport nemzetközi tekintélyének erősítését, a társasági és a magyar vasúti érdekek erőteljes, hangsúlyos képviselését. A vasutakra vonatkozó naprakész információk a kormányzati és a kormányközi tárgyalások során is kamatoztathatók.

A közgyűlésen a küldöttek egyebek mellett megtárgyalták az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló 2012/34/EU irányelv (Recast) 13. cikkének (kiszolgáló létesítmények) alkalmazására vonatkozó végrehajtási rendeletet, valamint megválasztották a Vezető Bizottság elnökét, alelnökeit és tagjait. Dávid Ilona alelnökként – megbízás alapján – a CER elnökét, a svéd **Christer Fritzsont** helyettesíti majd többek között kiemelt eseményeken, találkozókön. A vezérigazgatókból álló Vezető Bizottság kiemelt szerepet játszik a szervezet munkájának irányításában: előkészíti a közgyűléseket, javaslatot tesz a működés irányelveire és a tevékenység stratégiájára, koordinációs szerepet játszik az európai nemzetközi szervezetek között.

A CER-tagok vasúti vonalainak hossza az európai vasúti hálózat 73 százalékát fedi le; a szervezetben magukat képviseltető vállalatok adják az áruszállítási üzletág 80 és a vasúti személyszállítás 96 százalékát Európában. A CER – az európai vasutak érdekeit képviselve – fontos szerepet játszik az EU-s jogalkotásban és jogalkalmazásban. A 75 európai vállalatot tömörítő szervezet – melynek tagja a MÁV mellett a GYSEV, a HUNGRAIL Magyar Vasúti Egyesület és a Vasúti Pályakapacitás-elosztó (VPE) Kft. is – tevékenysége kiterjed a vasutak szempontjából fontos valamennyi területre, így a személyszállításra, a közszolgáltatásra, a szociális párbeszédre, a környezetvédelemre, illetve az infrastruktúrafejlesztés és a kölcsönös átjárhatóság területére is.

## Egy nyár, 88 új autóbusz Budapesten

A szeptemberi iskolakezdéssel egyidőben újabb 15 vadonatúj szóló MAN Lion's City autóbusz kezdte meg a munkát Budapesten, ezzel 88-ra emelkedett az idén nyáron forgalomba állított új járművek száma.

Az elmúlt időszak egyik legjelentősebb fővárosi közösségi közlekedést érintő fejlesztésére tett pontot a Budapesti Közlekedési Központ (BKK) szeptember elsején a 15 új MAN Lion's City A21 típusú autóbusz forgalomba állításával. A VT-Arriva által üzemeltetett, akadálymentes járművek a dél-budai és a dél-pesti vonalakon járnak. A flottabővítés lehetővé teszi, hogy további előregedett, magaspadlós autóbuszokat vonjanak ki a forgalomból, ilyen járművekkel már jellemzően csak a munkanapi csúcsforgalmi időszakokban lehet találkozni.

Az idei nyáron összesen 88 vadonatúj autóbuszal bővült a főváros járműparkja. A VT-Arriva Kft. 45 MAN Lion's City A21 járművet, a BKV Zrt. pedig 43 Mercedes Conecto autóbuszt helyezett üzembe, amelyek mind az EURO 6 környezetvédelmi kategóriába tartoznak, alacsonypadlósak és légkondicionáló berendezéssel felszereltek.

*Száz új Credo buszt adott át megrendelőinek a Kravtex-Kühne csoport, a járművek az Észak-magyarországi Közlekedési Központ, a Középkélet-magyarországi Közlekedési Központ és a Volánbusz flottáját erősítik. A normál padlómagasságú, regionális közlekedésben használt Credo Inovellből 20, az akadálymentes, elővárosi Credo Econellből 80 darabot adtak át. A cég eddig összesen 316 autóbuszt szállított le a nemzeti buszgyártási program tavalyi bejelentése óta.*

## Újabb járatokért lobbizott a Budapest Airport

Gyors ütemben fejlődő repülőtér, kiváló szolgáltatások – egyebek mellett ezeket az előnyöket mutatta be a világ vezető légitársaságainak Magyarországgal kapcsolatban a Budapest Airport kereskedelmi csapata a World Routes konferencián.

Csak az idén nem kevesebb, mint 26 új járatot regisztrálhat a Budapest Airport, aminek következtében az éves légi utasforgalom várhatóan messze meghaladja a 12 millió főt. A budapesti repülőtér forgalma az év első 8 hónapjában 14 százalékkal növekedett, aminek köszönhetően a magyar fővárosé az Európai Unió egyik leggyorsabban fejlődő repülőtéré. Egyebek mellett erről is szó esett a barcelonai World Routes légiközlekedési világtalálkozón, ahol a légitársaságok már a 2018 utáni időszak terveit öntötték végső formába. A Budapest Airport tárgyaló csapata a konferencián több tucat megbeszélést folytatott a különféle légitársaságok képviselőivel akár új útvonalak megnyitásáról, akár a meglévőknél járatok vagy a kapacitások bővítéséről.

## Személyi változás a MÁV-HÉV-nél

**2017. augusztus elsejétől Sánta Zoltán tölti be a MÁV-HÉV Zrt. üzemeltetési vezérigazgató-helyettesi pozícióját.**

Az angolul és románul társalgási szinten beszélő szakember középiskolai tanulmányait a Nagybányai (Baia-Mare, Románia) 5. számú gimnáziumban végezte, majd a Kandó Kálmán Műszaki Főiskola villamosmérnöki szakán, műszer-automatizálási szakirányon villamosmérnöki végzettséget szerzett. A Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Közlekedésmérnöki Karán logisztikai menedzsmentet hallgatott, a Gödöllői Szent István Egyetemen pedig MBA Executive szakirányon diplomázott.

Sánta Zoltán eddigi szakmai pályafutása mindvégig a MÁV-hoz kötődik. Első munkahelyén, a Budapest Területi Köz-



pont, Ferencváros Csomóponton központi váltókezelő és gurításvezető volt, majd a Budapesti Távközlési Központba került, ahol nyolc évig digitális rendszermérnöki és egy évig vezetőmérnöki beosztásban dolgozott. A következő hat év már a nemzeti vasúttársaság Infokommunikációs Igazgatóságán találta, itt távközlési osztályvezető, majd főosztályvezető lett. 2012-2013-ban első számú vezetőként, vezérigazgatói státusban irányította a MÁV Informatika Zrt. munkáját. 2016-ig a MÁV Szolgáltató Központ IT üzletág-vezetői beosztását látta el, rövid ideig *Dávid Ilona* tanácsadója is volt. Idén januártól a MÁV Infokommunikációs és Technológia Rendszerek (ITR) főigazgatóságán a Távközlés, Erősáram és Biztosítóberendezési (TEB) főosztály munkáját vezette főosztály-vezetői rangban. A szakember 2017. augusztus elsejétől a MÁV-HÉV Zrt. üzemeltetési vezérigazgató-helyettese.

## 130 éves a fővárosi HÉV-közlekedés

**1887. augusztus 7-én adták át a forgalomnak a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság (BKVT) Közvágóhid és Soroksár közötti helyiérdekű vasútvonalát. A MÁV-HÉV Zrt. gőz- és motorvontatású nosztalgiajáratokkal és ünnepi albummal köszöntötte a kerek születésnapot, ami azért is öröndetes, mert napjainkban ritkaságszámba megy a közlekedési témájú könyvek megjelentetése.**

Miért 1887. augusztus 7-ét, a Közvágóhid és Soroksár közti forgalom megindulásának napját tekintjük a HÉV születésnapjának, ha a külső Üllői úton, a ferencvárosi teherpályaudvar és a pestszentlőrinci téglagyár közötti 8,1 kilométeres szakaszon már 1887 áprilisában járt helyiérdekű? Mint sok más kérdésre, erre is megtaláljuk a választ *Legát Tibor* Hévkönyv című,



Pál László,  
a MÁV-HÉV Zrt.  
vezérigazgatója  
a Hévkönyv  
budapesti  
bemutatóján

**Lényegében egy éven belül megépült Budapest három fő HÉV-vonala: Közvágóhid és Dunaharaszti, a Keleti pályaudvar és Cinkota, a Filatorigát és Szentendre között.**

a MÁV-HÉV Zrt. gondozásában megjelent kötetében: a választás „azzal indokolható, hogy a lőrinci vasút 1900-ban nemcsak normál nyomtávúvá változott, de villamossá is, ez ma sincs másképp, hiszen az 50-es villamos közlekedik ezen a vonalon”. Ráadásul a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság az augusztus 7-i átadást követően, néhány hónap alatt a budapesti HÉV-közlekedés meghatározó vállalata lett. A soroksári vonalat még ugyanabban az évben meghosszabbították Dunaharasztiig, majd alig egy évvel később, 1888 júliusában a Keleti pályaudvar és Cinkota között megépült vasutat, augusztusban pedig a Filatorigától Szentendréig közlekedő HÉV-et vehette birtokba az utazóközönség. Ezzel egy éven belül megépült Budapest három fő HÉV-vonala.

A csepeli Weiss Manfréd Művek dolgozóinak szállítására 1912-ben megszületett a ráckevei HÉV Erzsébetfalva-Csepel szárnyvonala. A fővárosi helyiérdekű vasút négy fővonallal üzemelő, ma is működő rendszere a Boráros tér-Csepel vonal 1951-es átadásával, hatvanhat évvel ezelőtt állt fel.

1888-ban 600 ezren, 1891-ben egymillióan, 1895-ben 2,7 millióan, az 1950-es évek elején pedig már 93 millióan utaztak a HÉV-vonalakon; két évtized múlva – a frissen épült lakótelepek miatt – ez a szám 140 millióra emelkedett. A helyiérdekű vasút ma évente 74 millió utast szállít, a legtöbb utas a Batthyány tér és Szentendre között közlekedő járatokon ingázik. A pályahálózat hossza 104 kilométer, a vonalak 40 százaléka Budapest területén húzódik; 2011-től a szentendrei vonal a H5-ös, a ráckevei a H6-os, a csepeli a H7-es, a gödöllői a H8-as, a csömöri pedig a H9-es számot viseli.

A BHÉV 1933-ban került a főváros tulajdonába. A HÉV-vonalak irányítását 1952-ben a MÁV vette át, de 1958-ban ismét a fővároshoz, az újjászervezett BHÉV-hez helyezték őket, 1968. január 1-jétől pedig az újonnan létrehozott egységes közlekedési vállalat, a BKV lett az üzemeltető. A Fővárosi Közgyűlés 2016 nyarán döntött arról, hogy a HÉV-ágazat kiválik a BKV-ból; a november 1-jén létrejött BHÉV Zrt. a MÁV-csoport része lett, a cég neve pedig 2017. március 1-jével MÁV-HÉV Zrt.-re változott.



## Elhunyt Lendvai Péter



Lendvai Péter, aki 2011 óta volt a GYSEV Zrt. személyszállítási üzletág vezetője, hosszan tartó, súlyos betegség után, életének 65. évében elhunyt.

## WIZZ-toborzó kampány

Eddigi legnagyobb, az egész hálózatra kiterjedő toborzó kampányát indította el a Wizz Air, mellyel 1300 új munkahelyet teremtenek a következő évben. A cégnél mernek nagyot álmodni: 2024 végéig meg szeretnék kétszerezni a WIZZ-kötelékben repülő gépek számát.

Európában és a kontinensen túl több mint 25 országban összesen 400 toborzóeseményt szervez a Wizz Air, pilótáknak és légiutas-kísérőknek egyaránt, hogy az ambíciózus és lelkes jelentkezők közül azok csatlakozhassanak a WIZZ csapatához, akik valóban szenvedélyt éreznek a légi közlekedés iránt. Az #IamWIZCrew kampány keretében mindenki, aki karrierjét a Wizz Airnél képzei el, egyszerűen tudhat meg többet a cégről, a légiközlekedési pályáról és a toborzás folyamatáról közvetlenül a WIZZ munkatársaitól. Az érdeklődők már most is ezernyi képet és posztot találhatnak különböző közösségi-média-csatornákon a lelkes WIZZ-csapat tagok jóvoltából, akik így mutatják ki elkötelezettségüket a légitársaság és szenvedélyüket a hivatásuk iránt.

A vonzó kompenzációs csomagon és juttatásokon túl a Wizz Air pilótáinak garantált munkaritmust biztosít: az első tisztek és kapitányok akár ingázhatnak a kiterjedt hálózat több mint 550 útvonalát igénybe véve, de a relokáció is biztosított 15 európai országban működő 28 bázis bármelyikére. A légiutas-kísérőnek jelentkezők felvétel esetén kiváló képzésben részesülnek, ingyen kapnak egyenruhát, és lehetőségük van szülőhelyükön dolgozni Európa egyik legsikeresebb légitársaságánál, nem beszélve arról, hogy a dolgozói utazási lehetőségeket is igénybe vehetik a WIZZ hálózatában a kontinensen és azon túl is.

2017-ben eddig 11 új repülőgép érkezett a Wizz Air flottájába, amelyhez 2018 végéig további 21 vadonatúj Airbus A320 és A321 típusú repülő csatlakozik. Ezáltal a WIZZ-csapat több mint 4500 főre növekszik a következő év végéig. A légitársaság és a karrierlehetőségek számának növekedése azonban nem áll meg ezzel: a tervek szerint 2024 végére a flotta már kétszeresére bővíthet több mint 160 repülőgéppel.

## Megújult a karcagi vasútállomás

Újabb felújított állomásépületet avatott a MÁV, ezúttal Karcagon, a beruházás 310 millió forintba került.

A karcagi vasútállomás épületét majd' három évtizede hozták rendbe utoljára, amely azóta erősen leromlott. A tavaly nyáron kezdődött beruházás során megújult a homlokzat, korszerűbbé váltak az utasterék, az utaskiszolgálás, a vasúti infrastruktúra működéséhez szükséges irodák, a technikai helyiségek és az utasinformációs rendszer. Az utasok által használt mosdó korábban különálló épületben volt, a felújítást követően a váróteremből közvetlenül és akadálymentesen megközelíthetővé vált. Az épületek elavult fűtési rendszerét energiahatékonysági szempontból a mai kor követelményeinek megfelelően alakították át. A kivitelezés során az állomás mellett parkot és buszfordulót alakítottak ki, és bővült a kerékpártároló-kapacitás is. A kaposvári, keszthelyi és balatonfüredi után idén ez már a negyedik korszerűsített állomás, amit birtokba vehetett az utazóközönség. A tervek szerint év végéig befejeződik az uniós forrásból finanszírozott tapolcai állomásépület felújítása is, illetve a MÁV immár saját forrásból a közeljövőben tervezi a kisújszállási, majd a püspökladányi állomásépületek modernizálását.



Fotó: MÁV

## Autóbuszból építenek trolikat Szegeden

A szegedi trolibuszflotta két saját építésű, alacsonypadlós, klimatizált, Skoda 21TR típusú járművel bővül, melyeket korábban a csehországi Plzenben közlekedő autóbuszokból alakítottak át.

Az önkormányzat idén 170 millió forinttal támogatja a Szegedi Közlekedési Társaság (SZKT) jármű-rekonstrukciós programját. Az elhasználódás és az utazási igények folyamatos változása szükségessé teszi a járművek cseréjét és felújítását. A tömegközlekedésben használt trolikkal, buszokkal, villamosokkal szemben ma alap-

szintű elvárás, hogy alacsonypadlósak és klimatizáltak legyenek, ezt az igényt igyekszik kielégíteni fokozatosan – évente néhány járművel – a rekonstrukciós program. A szegediek közül a városban belül viszonylag kevesen (23 százalék) használnak autót, mivel népszerű a kerékpározás, illetve magas színvonalú a közösségi közlekedés.

Szegeden a régi magaspadlós trolibuszokat fokozatosan kivonják a forgalomból, helyükre újszerű, klimatizált alacsonypadlós járművek kerülnek. A 11,6 méter hosszú, 71+1 személyes trolit egy korábban Plzenben autóbuszként szolgáló járműből építették át az SZKT szerelőcsarnokában. A teljes felújítás 77 millió forintba került, ez mintegy fele a hasonló trolibuszok piaci árának. A trolit várhatóan több mint egy évtizedig szolgálja majd az utazókat, annyi ideig, mint egy új jármű két nagyfelújítás között. Négy hasonló, Skoda 21TR típusú trolibusz már közlekedik Szegeden.

Dunai Zoltán, a Stadler Rail csoport országigazgatója

# Beszállna a Stadler egy magyar vasúti tesztpályába



**Dunai Zoltán Stadler-országigazgató mert nagyot álmodni. A két évtizede itthon még szinte teljesen ismeretlen svájci vasútijármű-gyártó mára nemcsak a magyar vasúti személyszállítás járműoldalának gerincét adó motorvonatok százát szállította le, de a hazai vasútijármű-ipar motorjává is vált, kocsitesteket és forgóvázakat gyártva Szolnokon, mi több, egy magyar vasúti tesztpálya építésébe is szívesen beszállna.**

ANDÓ GERGELY

– Az elmúlt hetek legfontosabb híre a Stadler háza tájáról az volt, hogy a „kötelező” 10 helyett 11 motorvonatot rendelt meg Önöktől a MÁV-START. Ez mennyire volt várható?

– Az európai uniós eredetű közlekedési célú pénzforrások legnagyobb részének elköltése az IKOP lista alapján történik, melyről nemzeti hatáskörben dönthetnek (utólagos brüsszeli jóváhagyással). Ez a lista legutóbb márciusban módosult, akkor az emeletes motorvona-

tok beszerzésére 60,55 milliárd forint került beállításra. Ebből világosan látszott, hogy a 11. szerelvény is kényelmesen belefér a keretösszegbe – ami ráadásul már olcsóbb, mint az első 10, hiszen a típusengedélyezés költségeit mind azokra terheltek rá.

– Ha az IKOP-ból már nem jut további motorvonatok lehívására, akkor a 2020–2027-es EU-s költségterhére még vásárolható további emeletes szerelvény?

– A megkötött keretszerződés alapján 8 évig hívható le a jármű a szerződésben

szereplőnél nem magasabb áron. Tehát további legfeljebb 29 szerelvény lenne beszerezhető, akár a következő EU-s ciklus pénzügyi keretének terhére. Ezt azonban ma senki sem látja előre, minden előzetes tervet és szándékot keresztülhúzott a Brexit. De én nem is rohannék ennyire előre, még az IKOP meghíúsult vagy késő, netán a Bizottság által részleges visszafizetésre kötelezett projektjeinek forrása is legkönnyebben járműbeszerzésre költethető el a leggyorsabban. Erre volt már példa a KÖZOP zárása környékén is az előző pénzügyi ciklusban. Ám való igaz, 2022-re már látni fogjuk, mekkora is lesz a MÁV-START emeletes motorvonat flottája.

– Mennyi idő alatt szállítják le a szerelvényeket?

– Az első járművet 2 év alatt kell átaduk, melyet havonta 2-3 szerelvény követ, de ezt inkább a vevő szokta maximalizálni,



mert az átvételre is van egy kapacitása a hatóságnak és a megrendelőnek. A két évben persze a típusengedély megszerzése is benne van, ami a FLIRT esetén három hónap volt, de azóta a NOBO és DEBO tanúsítószervezetek és TSI műszaki előírások árnyékában a fél év a realisabb. Ez most hamar ki fog derülni számunkra, hiszen a GYSEV által rendelt új generációs FLIRT-ök első darabja már el is készült, alig egy évvel a szerződés aláírását követően, szeptember 26-án be is mutattuk egy gdanski szakmai rendezvényen. Magyarországra várhatóan novemberben érkezik meg a gyári állóteszteket követő 2–3 hónapos lengyelországi vizsgálatok után. Tekintettel arra, hogy 2019 augusztusának végén kell átadnunk az első emeletes szerelvényt, így abban az évben, február-márciusban kezdődhet meg vele az itthoni engedélyezési eljárás. Ha a megrendelő esetleg további szerelvényeket rendel, azokat másfél év után kezdenénk el leszállítani, szintén havonta 2-3-at átadva.

– *Új elem, hogy a járművek összeszerelése részben Magyarországon történne, ám nem a szolnoki gyárunkban, hanem az állami tulajdonú Dunakeszi Járműjavítóban. Miért?*

– Noha a kooperáció mindig jelentős kockázati tényező, a rendelések kb. 10 százalékánál ez mégis előfordul, eddig főképp a lengyel és olasz piacon volt ez

jellemző. Valóban, a Stadler a pályázatában vállalta, hogy a betétkocsik összeszerelését, azaz szerelvényenként négy vagon Dunakeszin szereltet össze – ezzel is mutatva az elkötelezettségét az ország iránt. Az még kérdés, hogy a fényezés is ott történik-e majd, a jövő év közepéig kell valamennyi részletet pontosítani, akkor kezdődik el ott a szerelési munka. E mellett pedig valamennyi forgóvázat – a 11 már megrendelt szerelvényhez összesen 136 darabot – Szolnokon készítjük el.

– *A kocsiszekrények miért nem ott készülnek?*

– Jelenleg több forgatókönyv is van a kocsiszekrények gyártására, most is vizsgáljuk, hogy a gyártástervezés és gyártáskapacitás-elosztás szempontjából melyik optimális. Szolnokon egyébként jövőre már 500 kocsi gyártására kaptunk megbízást, ezek mind egyszintű szerelvényekhez készülnek. Egy új termék, az emeletes kocsi gyártásának beillesztése mindenképpen kihívás, hiszen ehhez bővíteni kellene a telephelyet, és a normál fluktuáción felül felvenni 30–40 új kollégát.

– *A fluktuációnak mi az elsődleges oka?*

– Hiába kínálunk ma már 4-500 ezer forintos bruttó fizetést, Hollandiában a hasonló képzettségű munkások még mindig 3-3,5-szer ennyit keresnek. Noha a bér-

különbség az elmúlt években csökkent, de mindig vannak olyan célországok, melyekbe tömegesen áramlik egy-egy időszakban a munkaerő. Olvasom, hogy a megélhetési költségekkel súlyozva már nem annyira jó külföldön vendégmunkásnak lenni, a gyakorlati tapasztalatunk mégis az, hogy 2009 óta egyetlenegy volt kollégánk sem tért vissza Nyugatról! A szakképzett munkaerőt ott megbecsülik, háromcsillagos szállodák szintjén lévő munkásszálláson lakhatnak... Ezt a meccset érzésem szerint „lefújták”. Mi megtettük, amit megtehetünk: a járulékcsoökkentés eredményét teljes mértékben átadtuk a dolgozóknak extra béremelés formájában a normál 5–6 százalékos emelés mellett, így idén eddig 10 százalék felett növeltük a béreket Szolnokon. Miközben igen erős helyi konkurens is vannak (a MÁV-START 200 fő felvételét jelentette be Szolnokon az IC+ gyártásához), és nagyon kevés a még szakképezhető munkaerő.

– *A forgóvázgyártáshoz nincs szükség a kapacitások bővítésére?*

– A forgóvázak nagyjavítása, ami az eredeti profil, jól tervezhetően fut fel évről évre. Az idén 250 nagyjavításra kaptunk megbízást, ami mellett 50 új forgóváz is készült a GYSEV számára. E volumen indokolta teszi, hogy ezt a tevékenységet új helyszínre, a volt cukorgyár területén



A GYSEV által rendelt új generációs FLIRT-ök első darabját szeptember 26-án mutatta be a Stadler egy gdanski szakmai rendezvényen

lévő új építésű csarnokba vigyük át – míg a jelenlegi helyszínt raktárként tervezzük a továbbiakban hasznosítani.

*- Mennyivel nehezebb feladat a forgóvázgyártás, mint a nagyjavítás?*

- Sokkal könnyebb feladat, hiszen nem kell a meglévőt szétszedni, komponensként megvizsgálni, azokat felújításra (magyar) alvállalkozónak átadni, tőlük visszavételkor ellenőrizni, hanem új, gyártó által szavatolt alkatrészeket építhetünk be. A nagyjavítás többször nagyobb munkaerő-ráfordítással jár.

*- A pusztaszabolcsi karbantartó műhelyük átadásának 10. évfordulóján több bejelentést is tett. Kezdjük a kisebbel: a garanciális feladatok ellátására önálló üzletágot hoznak létre. Ennek mi a feladata?*

- Az „after sales” üzletág önálló részleg a pusztaszabolcsi cégünkön belül, és már a jövő évben néhány százmilliós értékben kap megbízást a vonatok szállítását elnyert külföldi Stadler cégektől. Az itt foglalkoztatott 7 ember végzi el a típusengedély beszerzésével, a homologizációval, üzembe helyezéssel

kat), ami itt biztosítható. A pálya ráadásul két nyomtávval és több áramnimmel készülne el, közvetlenül csatlakozva a normál és széles nyomtávú vágányhálózatra is. A sebességet legalább 200 km/óra érdekes tervezni, de érdekes vizsgálni az ennél nagyobb sebesség lehetőségét is. Ebbe a projektbe akár tőkével, akár stratégiai partnerként szívesen beszállnánk, és üzemeltetőként vagy koncesszióban is működtetnénk azt. A labda most a kormányzat oldalán pattog, hogy kialakuljon ehhez egy koncepció. Ez a projekt tehát még évekre van a megvalósítástól, ha minden elvi döntés rövid időn belül megszületne, akkor is legalább három év alatt készíthető el. Ami azonban már most is akut gond: az ETCS L2 vonatbefolyásoló berendezéseket még mindig nincs hol tesztelni, miközben nemsokára indul az 59 piros FLIRT felszerelése is az ALSTOM által.

*- Talán Önöket is meglepte, milyen politikai viharokat kavart a tram-train ügy, majd minden ment tovább az eredetileg tervezett kerékvágásban. Mit lehet most a járműről tudni?*

már biztosan tudható, hogy WC nem lesz a 8 szerelvényben, ez gazdaságosan nem valósítható meg az esélyegyenlőségre vonatkozó normák figyelembevételével (ez alól a tram-train sem kaphat felmentést). A jármű árát érezhetően növeli, hogy kétféle belépési magasságban lesznek rajta ajtók, így a nagyvasúti 550 mm-es peronról és a városi vasúti 390 mm-es magasságról is biztosított lesz a lépcsőzésmentes bejutás. A két, eltérő magasságú ajtó között alakítják ki a multifunkcionális teret, így tolokocsival is minden megállópar között biztosítható az akadálymentes használat. A városi üzemből az 550 mm-es magasságú ajtóknál kinyíló lépcső segíti majd a fel- és leszállást, míg az egyetlen 550 mm-es peronmagasságúra tervezett nagyvasúti megállási helyen, Algyón, csak az 550 mm-es magasságban lévő ajtók nyílnak ki. Persze 390 mm-nél kisebb magasságról is biztosítjuk a kényelmes felszállást, így a kétféle padlómagassághoz kétféle lépcsőrendszer lesz. A járművet felszereljük az EVM vonatbefolyásolási rendszerrel, és előkészítjük az ETCS beépíthetőségére is.

*- Sokakat meglep, hogy a MÁV-START is képes hozni Istvántelken azt a magas rendelkezésre állást a kék FLIRT motorvonatokkal, mint Önök Pusztaszabolcson, miközben olvasható volt, hogy sok milliárd forintos tendereket nyert el a Stadler a kék szerelvények karbantartása kapcsán. Most akkor ki és miért felel a magyar FLIRT motorvonatok esetén?*

- Korábban elnyertük a MÁV-START 42 (kék) FLIRT motorvonat karbantartás-felügyeletére és nagyjavítására kiírt tenderét, míg nemrég a további 21 (újabb beszerzésű) motorvonatra kiírt pályázatán is sikerrel szerepeltünk. Istvántelken így a MÁV-START végzi 63 szerelvény karbantartását, amit folyamatosan a helyszínen felügyelnek a szakembereink, a cserealkatrészeket is mi adjuk, így ott anyagraktárat tartunk fenn. Ami talán a legfontosabb az utazóközönségnek: a rendelkezésre állásért is mi felelünk – cserébe minősíthetjük a MÁV-START által biztosított karbantartókat, és szükség esetén a cseréjüket is kérhetjük. A K1-K4 javításokra Istvántelken kerül sor, a legmagasabb szintű K5 nagyjavításra pedig majd Pusztaszabolcson. A GYSEV továbbra is saját maga végzi a karbantartást K1-es és K2-es szinten, ám Szombathelyen is van egy tanácsadónk, aki emellett az új motorvonatok ügyét is intézi. A GYSEV motorvonatok K3-K5 javítása Pusztaszabolcson történik, így félévente minden szerelvényünkkel találkozunk.

## VÁLTÁS A SVÁJCI STADLER ANYACÉG ELÉN

**Peter Spuhler, a Stadler Rail tulajdonos-vezérigazgatója lemondott a cégvezetői beosztásáról az év végével. Helyét Thomas Ahlburg veszi át, aki 2012 óta vezeti a társaság központjának is helyet adó busszangi üzemet, és egyben vezérigazgató-helyettes a cégnél. A Stadler többségi tulajdonosa továbbra is Peter Spuhler marad, aki a cég elnökeként dolgozik tovább a vállalatcsoport stratégiáján. A Stadlerből Peter Spuhler vezetése alatt lett mára a világpiacon is jegyzett szereplő.**

és garanciális ügyekkel kapcsolatos feladatokat – mely tevékenységet érdemes leválasztani az alap karbantartásról vagy termelésről.

*- A másik bejelentés egy magyarországi vasúti tesztpályára vonatkozott. Ez hogy áll?*

- Vasúti tesztpálya csak néhány működik Európában, ám ezek kapacitása szűkös, a változó jogi környezetben a vizsgálatok mennyisége azonban növekszik, ráadásul a pályák egy része konkurens cégek tulajdonában van. A tesztpálya ötlete egyidejűleg merült fel bennünk a BME-ben, ők lennének e kezdeményezés motorja. Az ötletet a fejlesztési tárca is támogatja, a minisztérium ismereteink szerint a záhonyi átrakóközvet területén vizsgálja elsődlegesen a kialakítás lehetőségét. Ez azért tűnik praktikusnak, mert mindenképp egy körpálya kialakítására lenne szükség, lehetőleg nagyobbbrészt már meglévő állami területen (elkerülendő a költséges és időigényes kisajátításo-

- A jármű tervezése megkezdődött Spanyolországban, az egyedüli referenciával rendelkező gyárban, miután egy kormányhatározattal megtörtént a szerződés hatálybaléptetése, ami alapján az NFM megkötö, vagy a lap megjelenésekor talán már meg is kötötte a támogatási szerződést. Ez egy drága, különleges vasúti jármű lesz, amit az általános műszaki előírások alól nevesíten is mentesít a hatályos EU-s szabályozás. Emiatt minden elemében egyedi jóváhagyást igényel a tram-train, ami fokozott tanúsítói és hatósági feladatokkal jár. Így nem is készül el olyan gyorsan, mint egy szériában gyártott motorvonat, 38 hónapot kaptunk az első szerelvény szállítására, és 47 hónapot az összesre – tehát 2020 novemberében várható az első szerelvény átadása. A hatóságnak például előzetes döntést kell hoznia arról, milyen ütközési védelme legyen a járműnek, hiszen villamossal is, vonattal is ütközhet, ami eltérő, egymásnak ellentmondó feltételeket támaszt. Az ma



A close-up photograph of a person's hands and forearms. They are wearing a dark blue suit jacket and matching trousers. The person is adjusting their cufflinks, which are visible at the end of their white shirt cuffs. They are also wearing a round, silver-toned watch with a dark face and a brown leather strap on their left wrist. The background is a neutral, light-colored surface.

**Nincs ideje a  
szakmai híreket keresgélgni?**

hírek  
interjúk  
lapszemlék

**kozlekedesvilag.hu**

A V4 magyar elnökség kiemelt hivatalos programja

# HUNGRAIL Magyar Vasút 2017

A V4 magyar elnökség kiemelt hivatalos programjaként került sor október 3-án a HUNGRAIL Magyar Vasút 2017 konferenciára, amely a korábbi évek hagyományait megőrizve, idén is kiemelkedően fontos témákat tűzött napirendre. A rendezvényen átadták a HUNGRAIL Magyar Vasúti Egyesület által alapított Sipos István-díjat, ebben az évben dr. Gyurkovics Sándornak, az egyesület etikai bizottsága elnökének, a HUNGRAIL plakettet pedig a Siemens Zrt. – mint az idén teljes jogú tagságot nyert vállalat – képviselője, dr. Ludvig László, a Mobility Divízió vezetője vehette át. (A konferencia vasúti áru fuvarozással foglalkozó előadásai a NavigátorVilág szaklap októberi számában olvashatók.)

DÉKÁNY ZSOLT

## Fókuszban az együttműködés

A résztvevőket, köztük a Szlovákiából, Csehországból, valamint a V4 országok stratégiai partnerének számító Szlovéniából érkezett vendégeket *Dávid Ilona* köszöntötte. A MÁV Zrt. elnök-



vezérigazgatója szerint a rendezvény különlegességét, valamint a vasúti szektor meghatározó szerepének elismerését bizonyítja, hogy a konferencia része a V4 magyar elnökség hivatalos programjának. Mivel a magyar elnökség fő céljai között szerepel például az észak-déli közlekedési kapcsolatok erősítése, a vasúti személyszállítás és áru fuvarozás versenyképességének fokozása, a HUNGRAIL örömmel vállalta azt a megtisztelő feladatot, hogy biztosítja a közös gondolkodás feltételeit, továbbá teret ad újabb együttműködési lehetőségeknek is, mondta az elnök-vezérigazgató. Hozzátette, Magyarország kedvező gazdaságföldrajzi elhelyezkedése, közlekedési infrastruktúrája következtében fontos hid szerepet tölt be az európai partnerek közötti kapcsolatok fejlesztésében, hiszen az európai vasúthálózat több folyosója érinti hazánkat. „Nem titkolt célunk, hogy mind a kelet-nyugati,

mind az észak-déli fuvarozásokban érintett piaci szereplők figyelmét ráirányítsuk a kedvező tranzitálási és logisztikai lehetőségekre. Tisztában vagyunk azzal, hogy bár kemény munkával jelentős eredményeket értünk el az utóbbi években, a folyamatos növekedés érdekében a vasúti infrastruktúra további korszerűsítésével, a vasútvonalak átjárhatóságának biztosításával emelni kell a szolgáltatások színvonalát” – fogalmazott *Dávid Ilona*, megjegyezve, a célok eléréséhez kiemelten fontos az együttműködés a visegrádi országok vasútjaival.

## A Világbank előresorolt

Magyarország a logisztikai képesség tekintetében pozitív képet tud azon beruházók elé tárni, akik hazánkat mint lehetséges befektetési helyszínt vizsgálják, mondta előadásában *Szijjártó Péter* külgazdasági és külügyminiszter. Ebből a szempontból a Világbank 2016-os logisztikai rangsorát érdemes figyelembe venni, amely alapján Magyarország a 160 vizsgált ország közül a 31. (2010-ben még 52.), a négy visegrádi ország közül a csehnek mögött a második. A Világbank öt szempont szerint állította össze a rangsort, mindegyikben előreléptünk. Az infrastruktúra kategóriában a 38-ról a 32. helyre; a nemzetközi szállítmányozási rangsorban a 86-ról a 34-re; a logisztikai kompetenciák területén az 53-ról a 34-re; a szállítmányok követhetősége tekintetében (EKÁER) a 71-ről a 41-re és a szállítási határidők vonatkozásában a 62-ről a 33. helyre.

Az idei első fél évben a hazai szállítmányozás behozatali és kiviteli értéke is 6-6 százalékkal nőtt, az előbbi 512 milliárd forint, az utóbbi 883 milliárd. A vasúti szállítások behozatali értéke 6 százalékos emelkedéssel 40 milliárd forint, a kiviteli értéke 13 százalékkal bővült, kis híján elérte az 50 milliárd forintot. Ebből világosan látszik, hogy a magyar külgazdasági stratégia végrehajtása szempontjából a vasútnak és a vasúti infrastruktúra fejlesztésének meghatározó szerepe van, jelentette ki a külgazdasági és külügyminiszter.

Szijjártó Péter elmondta, a Koperbe vezető vasútvonal utolsó, Pragersko és Örihodos közötti szakaszát is sikerült villamosítani,





így a vonatok mozdonycseré nélkül tudnak haladni az adriai-tengeri kikötőig. Kiemelte, a novemberi budapesti Kína–Közép–Kelet–Európa csúcstalálkozón írják ki a Budapest–Belgrád vasútvonal magyarországi szakaszának építésére vonatkozó tendert. A Budapest és Szarajevó közötti vasúti személyszállítás újraindításáról a MÁV és a bosnyák vasutak között megszületett a megállapodás, már „csak” a horvát vasút képviselőit kell meggyőzni, hogy ők is vállaljanak ebben szerepet. A miniszter bejelentette, megkezdődött a Budapestet Kolozsvárral összekötő gyorsvasúti fejlesztés előkészítése, ami a Budapest–Bukarest vonal első szakasza lesz, továbbá napirenden van a Budapest–Munkács vasútvonal korszerűsítése is.

## Fejlesztési prioritások

A 2014–2020-as időszakban Magyarország CEF- és IKOP-forrásokat fordíthat közlekedés-, ezen belül vasútfejlesztésre. A CEF nemzeti boríték 392 milliárd forintjára sikeresen pályázott az ország, amely összeg 90 százaléka kifejezetten kötöttpályás közlekedési módok korszerűsítésére használható fel, mondta *Homolya Róbert*, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) közlekedéspolitikáért felelős államtitkára. Ebből a pénzből mo-



dernizálják pl. a Kelenföld–Pusztaszabolcs és a Rákos–Hatvan vasútvonalakat, valamint építik át a Déli összekötő vasúti hidat. Az IKOP 2. prioritás 459 milliárd forintnyi támogatása csak a TEN-T hálózati vasútfejlesztésekre fordítható, többek között motorvonat-beszerzésre, a dél-balatoni és a Püspökladány–Debrecen vonal fejlesztésére, a GSM-R rendszer kiépítésére. Az IKOP 3. prioritás városi, elővárosi közlekedésfejlesztési támogatásait (211 milliárd forint a Közép-magyarországi, 120 milliárd forint a többi régióban) részben nem TEN-T vasútfejlesztésekre is fel lehet használni, e forrásból valósul meg pl. az esztergomi és a sátorlajújhelyi vonal villamosítása vagy a hódmezővásárhelyi tram-train projekt.

Az államtitkár szerint a hazai kötöttpályás közlekedési rendszer új színfoltja lehet a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér vasúti kapcsolatának megteremtése, annak érdekében, hogy a repülőtér immár ne csak közúton, hanem a 21. századi közlekedési elvárásoknak megfelelően vasúton is megközelíthető legyen. Az elővárosi közösségi közlekedés szolgáltatási színvonalát növelendő került napirendre a budapesti HÉV-vonalak teljes infrastruktúrájának a fejlesztése, amelyeken jelenleg évente 81 millió utas utazik és szembesül nap mint nap az alacsony

utazási sebességgel, a hiányos és elavult utastájékoztatással. A 98 kilométer hosszú pályahálózat felújítása és a járműpark teljes cseréje mintegy 200 milliárd forintba kerül és 6–8 évet vesz igénybe.

## Nagyberuházások tapasztalatai

Amíg 2007 és 2013 között az akkori közlekedési program több mint 600 projektet finanszírozott, addig a TEN-T vasúti fejlesztésben megkötött támogatási szerződések száma 20 körüli, az értékük 1,5 milliárd euró, mutatott rá *Szalóki Flórián*, az NFM közlekedési operatív programokért felelős helyettes államtitkára.



Mint mondta, a haszon-költség mutató alapján 1-es érték alatt nem lenne szabad projektet finanszírozni, márpedig a közszolgáltatás területén elképzelhetetlen 1 fölötti projekt, ami különösen a nagyvasutak esetében igaz. A TSI-szabványok teljesítése annyiba kerül, hogy a teljes vasúti hálózat ezek alapján történő átépítése soha nem fog megtörténni. Már a Bizottság is rájött, ha erőlteti a TSI-alkalmazást és az annak megfelelő műszaki tartalmak kiépítését, akkor a fent említett 20 projekt a 2020–2027-es időszakra le fog omladni 3–4 darabra, vélte Szalóki Flórián, aki azt szorgalmazta, hogy inkább karbantartási munkákra, pályas- és járműfelújításra adjon pénzt a Bizottság. Leszögezte, sokkal átgondoltabban kellene a TEN-T korridorokat finanszírozni, és a megfelelő forrástőmeggel.

A Közép-magyarországi régióban elhelyezkedő városi-elővárosi nem TEN-T vonalak finanszírozására 211 milliárd forint áll rendelkezésre az IKOP-ból, e pénztőmeg körülbelül háromnegyed részét, 137,5 milliárdot az M3-as metró viszi el, amit ennek ellenére hiba lenne nem felújítani, hangoztatta a helyettes államtitkár. A vidéki városi-elővárosi közösségi közlekedés színvonalának fejlesztésére 120 milliárd forintnyi IKOP-támogatás fordítható. A 2007–2013-as KÖZOP-os időszakhoz képest az IKOP-források kifizetése a kormányzati elvárással összhangban felgyorsult, az 1200 milliárdos teljes keret 96 százalékára már van megkötött támogatási szerződés, több mint felét, 618 milliárd forintot már ki is fizettek. Jól érzékelteti a különbséget, hogy míg a korábbi hétéves pénzügyi időszak negyedik évére a rendelkezésre álló források alig 13 százaléka jutott el a kedvezményezettekhez, addig a jelenlegi ciklusban a szakaszolt projektek nélkül már 43 százaléka, szakaszolt projektekkal együtt pedig 51 százaléka.

## Proaktív hatóság

A klasszikus megfogalmazás szerint a versenyképesség a vállalkozásoknak vagy a nemzetgazdaság egészének az a képessége, hogy egy adott piacon termékeiket vagy szolgáltatásaikat más piaci szereplőknél kedvezőbb feltételekkel tudják előállítani, nyújtani és értékesíteni. A hatóság nemzetgazdasági és ágazati szinten tudja segíteni, szolgálni a vasúti versenyképességet, etikátlan és jogszerűtlen is lenne, ha egy-egy társaság vagy termék versenyhelyzetének javítása érdekében tenné a dolgát, jelentette ki *Alscher Tamás*, az NFM Vasúti Hatósági Főosztályának vezetője. A hatóság egyenlő versenyfeltételeket biztosít, mely során a következetességre törekszik. Bürokráciamentesen, ha



lehet, online intézik az ügyeket, éves terv alapján folyamatosan monitorozzák a saját és ügyfeleik tevékenységét. „Lehetőséget adunk a korrekcióra, hiszen nem a háborús helyzet kialakítása és a bírságolás a cél, hanem a vasútvállalatok jogszerű működésének elősegítése, a hibák elkerülése” – fogalmazott Alscher Tamás, hozzátéve, a renitens piaci szereplőkkel szemben ugyanakkor kellő szigorral lépnek fel. A hatóságnak proaktívnak kell lennie, hiszen az iparág dinamikus fejlődése nem engedi meg a követő magatartást, az engedélyezési eljárások gyors lefolytatásához már az ötlet megszületésétől vagy a tervezéstől nyomon kell követnie a nagyobb projekteket.

## Aktuális trendek

Mind a négy visegrádi ország szeretné utolérni Nyugat-Európát, a vasúti szolgáltatások tekintetében megfelelni a kihívásoknak, hangoztatta *Csépke András*, a MÁV-START Zrt. vezérigazgatója. Ezek közül a legfontosabb, hogy egyszerre kell megfelelni az utasok és a megrendelő elvárásainak. A MÁV-START 2023-ig rendelkezik közszolgáltatási szerződéssel, míg a szlovák és a cseh állami vasút 2019 végéig, a lengyel pedig ez év végéig a nemzetközi és 2021-ig a regionális szegmensben. A magyar személyszállító társaság jelenleg egyetlen megrendelővel, a Nemzeti Fejlesztési Minisztériummal áll szerződéses kapcsolatban, ugyanakkor a regionális országgrészek száma alapján a cseheknek 14, a lengyeleknek 16 közszolgáltatási szerződést kellett kötniük.

Amíg a MÁV-START a GYSEV-vel együtt a teljes hazai vasúti személyszállítási piacot lefedi, és Szlovákiában is az állami vasút



a piac 98 százalékát tudhatja magáénak, addig a cseh és a lengyel állami vasúttársaságnak több mint 10 konkurens operátorral kell megküzdenie az utasokért. De természetesen a MÁV-START vezetői sem ülhetnek karba tett kézzel, ahhoz, hogy újabb utasokat vonzzanak a vasútra, erősíteniük kell az együttműködést a többi közszolgáltatóval, fejleszteni a humán erőforrást, és az utasigényekhez igazodó fedélzeti szolgáltatásokat kell nyújtani. Csépke András rámutatott, a társaságnak 2016-ban sikerült megfordítani az előző évek negatív trendjét, és emelkedő pályára állítani a belföldi utasszámot. A V4 országok közötti utasforgalom is emelkedik, 2017 első fél évében 22 százalékkal nőtt.

## Sokan vonatoznak

Magyarország a vasútvonalak hosszát tekintve az uniós rangsorban a tizedik helyen áll a közel 8 ezer kilométernyi vasúthálózatával, de a visegrádi országok közül Lengyelország (19 ezer) és Csehország (9500) is megelőz bennünket – idézte *Dunai Zoltán*, a Stadler Trains Magyarország Kft. ügyvezető igazgatója az uniós trendeket az Európai Bizottság adataira támaszkodva. A pályahálózat sűrűsége alapján azonban – és a jármű-értékesítéshez ez adja a potenciális piacot – bőven az uniós átlag fölött helyezkedik el hazánk, vonal-km/1 millió lakosra vetítve a hatodik, vonal-km/10 ezer km<sup>2</sup>-re vetítve pedig az ötödik, ebben





az összevetésben csak a csehek állnak jobban a V4-ek közül. Európai átlagban 52 százalék a villamosított vasútvonalak aránya, Magyarországon 38, a szakember szerint tehát itt még van hova fejlődni. A V4-eket tekintve a cseheket (34 százalék) megelőzzük, a lengyeleket (62) és a szlovákokat (44) viszont elöttünk vannak. Ha azt vizsgáljuk, hogy a vonalhálózat villamosítotttsága 2009 óta hogyan változott, akkor a 2,5 százalékos átlagos uniós növekedést jelentősen túlszárnyaljuk 5,8 százalékkal, magunk mögé utasítva a cseheket (2), a szlovákokat (0,6) és a lengyeleket (-0,9) is. A vasúti személyszállítási teljesítmény alakulása alapján Magyarország szintén a legjobban teljesítő V4-tagállam, a vonat-km-ben 2009 óta mért változást alapul véve egyedül mi vagyunk az uniós átlaga fölött.

Az elmúlt két évtizedben állandósult a közlekedési módok közötti részarány az EU-ban, az autóté 83, az autóbuszé/trolibuszé 9,5 és a vasúté 7,5 százalék. Országoként vizsgálva az látható, hogy az uniós tagállamok közül Ausztria (12 százalék) és Dánia (10) után Magyarországon használják legtöbben (9,9) a vasutat – ez alapján is megelőzzük a cseheket (8,4), a szlovákokat (7,3) és a lengyeleket (5,8). A gumikerekes közösségi közlekedési eszközöket (busz és trolibusz) használók aránya nálunk a legmagasabb Európában (22,6 százalék), így a fenti két adatból értelemszerűen következik, hogy a magyarok ülnek legritkábban személygépkocsiba (67,5 százalék) az uniósban.

## Digitalizált vasútközlekedés

Az ipar 4.0-hoz hasonlóan a közlekedésben beköszöntött a mobility 4.0 korszaka, Magyarország célja ezeknek az okos közlekedési rendszereknek az átvétele, az intelligens, digitális és személyre szabott megoldásoktól az automatizált mobilitási folyamatokig, szögezte le *Ludvig László*, a Siemens Zrt. Mobility Divízió vezetője, majd ismertette a digitális vasúti közlekedés-



hez vezető út öt mérföldkövét. Az első a konnektivitás biztosítása a vasút vonzerejének növelése érdekében az utasoknak, az operátoroknak, a gyártóknak és a szolgáltatóknak. A második az ügyfél-elégedettség javítása jobb szolgáltatásokkal és több hozzáadott értékkel. A harmadik a kapacitások növelése, digitalizált diagnosztikai eljárásokkal, prediktív karbantartással, automatikus vonatüzemeltető rendszer bevezetésével. A negyedik az ágazat versenyképességének fokozása a közlekedési adatok optimális felhasználásával és az ágazati szereplők közötti meg-

osztásával, az integrált működés és a kereslet alapú árazás előmozdításával. Az ötödik a digitális hálózatok és szolgáltatások fellendülését elősegítő, európai uniós szintű szabályozói környezet megteremtése, a Digitális Egységes Európai Vasúti Térség kialakításával.

A hatóságok, a szakpolitika, a közlekedési vállalatok, fuvarozók, szolgáltatók, az ipar, gyártók, IT vállalatok és startupok képviselőiből a HUNGRAIL keretei között hamarosan megalakul egy munkacsoport, amely azon dolgozik, hogy a digitalizáció kapjon minél nagyobb súlyt a vasúti innovációs tevékenységben. *Ludvig László* elmondta, a tervek szerint a munkacsoport október végi ülésén létrehozzák a Vasúti Digitális Fórumot, jövő év februárjában pedig nagyszabású V4 konferenciát szerveznek ebben a témakörben. A rendezvény aktualitását az adja, hogy a V4 csoport magyar elnökségének egyik fő prioritása – az Európai Visegrád, a Regionális Visegrád és a Globális Visegrád mellett – épp a Digitális Visegrád, melynek kiemelt célja a V4 országok digitális versenyképességének javítása.

## VISEGRAIL NEMZETKÖZI BÉRLET

*Közös jövőbe tekintés: a Visegrail nemzetközi bérlet létrehozásának feltételei címmel rendezett kerekasztal-beszélgetésen Kazai Katalin, a MÁV-START értékesítési igazgatója adott tájékoztatást a vasúttársaság közeljövőben bevezetésre kerülő új kezdeményezéséről. Mint elhangzott, a V4-országok közötti utasforgalom a nemzeti vasúttársaságok elmúlt öt évben tanúsított*



*tudatos együttműködésének, ár- és kínálatoptimalizálási politikájának köszönhetően jelentősen növekedett. Ez egy jó bázis egy magasabb szintre lépéshez, melynek alapja lehet a Visegrail bérlet piaci bevezetése, ami két lépcsőben történne. Először a négy állami vasúti cég erőteljes marketingtevékenységgel közösen népszerűsítene a már meglévő vasúti ajánlatokat (pl. néhány napos városlátogatások), kóstolót nyújtva a V4-ek turisztikai vonzerejéből. Majd ebből kiindulva lehetne továbbfejleszteni a Visegrail kezdeményezést, ami túlmutatna a vasúttársaságok együttműködésén, s amihez mind a négy országban szakpolitikai elköteleződésre lenne szükség. Az új nemzetközi bérlet nemcsak kóstolót adna a régió turisztikai célpontjaiból, hanem hosszabb barangolásokra is lehetőséget kínálna, vonzó vasúti jegyárakkal, magas szintű szolgáltatásokkal. Mivel teljesen új termékről van szó, gondos előkészítést igényel a bevezetése, föl kell öltöztetni turisztikai attrakciókkal, amiről már folynak az egyeztetések a V4-országok vasútjai, turisztikai ügynökségei és a szaktárcaik között. Magyarország V4-es elnöksége jó kiindulópontja lehet ennek a közös projektnek, mely a Visegrail bérlet bevezetését célozza, amire akár 2–3 éven belül sor kerülhet.*

Siska Imre, az MMV Magyar Magánvasút Zrt. nyugalmazott vezérigazgató-helyettese

# A legrégebbi „magánvasutas”

Siska Imre neve egybeforr az MMV Magyar Magánvasúttal, ahol annak 2003-as megalapítása óta dolgozott egészen idén októberig, mikor betöltött 65. életévére tekintettel nyugdíjba vonult. Siska Imre cseppet sem tipikus, az „új idők” reprezentáló vasútszakmai életútját bemutató interjúval tisztelgünk a magyar vasúti árufuvarozás egyik meghatározó személyisége előtt.

ANDÓ GERGELY

– *Hogyan emlékszik vissza gyerekkorára, szakmai orientációjára?*

– Győrben születtem 1952-ben, ott is nőttem fel. Édesapám a Rába Vagongyár energetikusa volt, édesanyám a helyi termelőszövetkezetben dolgozott bérszámfejtőként. A matematika-fizika szakos középiskolai tanulmányaim elején még tanárnak készültem, de időközben megtetszett a vasút, így vasútgépész szakra jelentkeztem az akkor még a budapesti Szerb utcában működő közlekedési főiskolára. Az oktatók egy része a BME-n dolgozott, a másik része, a *Varga Jenő*, *Zádori Zoltán*, *Bakó Béla*, *Maráz Béla* és *Tongori Imre* nevével fémjelezhető neves oktatói gárda főállásban a MÁV Vezérigazgatóságán, így komoly elméleti és gyakorlati tudásra tettünk szert úgy a villany-, mint a dízelmozdonyokkal kapcsolatban. MÁV állományba 1973-ban kerültem, a Keleti pályaudvari Vontatási Főnökségen lettem kezdő mérnök. A kötelező sorkatonaság után – *Czippán László* keze alatt, aki sokat tett a fiatal mérnökök képzéséért – 1976 júliusában fenntartási reszortos, majd vezetőmérnök, vontatási üzemegeység-vezető lettem, később műszaki üzemfőnök-helyettesként a mozdonyok és a kocsik üzemeltetése és karbantartása is hozzám tartozott. Átszervezést követően 1987-ben vontatási főnöknek nevezték ki a több, mint 400 főt foglalkoztató MÁV Keleti Vontatási Főnökség élére. Kiváló szakmai ismeretekkel rendelkező, az újra fogékony, igazi jó csapattal dolgoztam együtt.

– *Hol dolgozott ezután?*

– A Budapesti Üzletigazgatóság Gépezeti Osztályának helyettes vezetője,



majd vezetője lettem, ahol az operatív feladatok mellett, elvi és koncepcionális ügyekkel is foglalkoztam. Az évek során szakmérnöki, illetve a BME-n közlekedési menedzser gazdasági mérnök szakokleveleket is szereztem. A Gépészeti Igazgatóság keretein belül 1993-tól technológiai, járműátvételi és jármű-gazdálkodási kérdésekkel foglalkoztam, miközben voltak telephely-átszervezési és -bezárás feladatok is. Ez egyfajta selejtezési időszak volt érdemi új beszerzések, beruházások nélkül. Önszántamból döntöttem úgy, hogy elmegyek a MÁV-tól, ki akartam próbálni magam más területen, amiben

anyagi és családi szempontok egyaránt motiváltak, így 1995-től az Intertraverz Zrt.-nél lettem vállalkozási igazgató. A társaság a MÁV-nak is komoly beszállítója volt – felsővezeteki szakaszszigetelő fejlesztése és gyártása, vasúti kerékesztergák felújítása, saját szabadalom alapján gyártott és kizárólagosan forgalmazott vasúti tisztítószerek –, de máig résztulajdonos a MÁV Nostalgyia Kft.-ben. Itt merült fel a 2002-2003-as években, hogy érdemes lenne megvizsgálni, milyen lehetőségek vannak a bejelentett vasúti liberalizációban. Végül részben az én döntés-előkészítő munkám eredményeként



a társaság az MMV Magyar Magánvasút Zrt. egyik alapítója lett.

– *Milyen reményeik voltak?*

– Az alapításkor még nem látszott tisztán, hogy mit is hoz pontosan 2004. május elseje üzletileg az MMV Zrt.-nek, hiszen a peremfeltételek nem voltak egyértelműek. Hasonló tanácsstalanság volt tapasztalható a másik oldalon is: a MÁV (a szakigazgatóságokon keresztül) részben ellenérdekelte volt a folyamatban, részben pedig próbált megfelelni az új szabályozásoknak – ez a kettősség az első évekre teljesen rányomta a bélyegét. Nem véletlen, hogy a tulajdonosok a MÁV volt vezérigazgatóját kérték fel a cég piaci bevezetésére. Aztán szépen lassan elkezdtek kialakulni a ma ismert viszonyok. A Központi Közlekedési Felügyelet adta ki az első engedélyeket, kidolgozták az alkalmassági vizsgálat módszertanát, ami alapján 2004 júliusában át is vehettük az engedélyünket, és elkezdhattuk a tárgyalásokat a pályahasználati és egyéb működéshez szükséges szerződések megkötésére. A MÁV Gépészeti Üzletága nem adott sem el, sem bérbe mozdonyt, tehervagont – még felújítanivalót sem. Ezért az első vasúti kocsikat külföldről hoztuk be 2005 januárjában, amiket a MÁV Hajdú Kft. „legendás” kék Szergeje vontatott el. Az első Eperjeske Átrakó–Berente Szén pu. utat 10 nap alatt tette meg a vonat, de nem a vonat haladt lassan, hanem az iparvágányokhoz, rakodási helyekhez, mérlegkekhez való hozzáférés volt rendezetlen. Esetenként az állomási árupénztárakban kellett készpénzben befizetni a különféle díjakat. Mindennap új problémák és elmentmondások merültek fel, ha heti egy vonatpárunk leközeledett, az már jobb hétnek számított.

– *Nyilván gyorsabb felfutásra számítottak.*

– Nem mindig voltam nyugodt, sokszor igen erős ellenszélben kellett dolgoznunk, voltak bennem aggályok. A Magyar Vasúti Hivatal próbált tenni az akadályok lebontása érdekében, de ez nem ment egyik napról a másikra. A rakodás, a mérlegelés és úgy általában a különféle hozzáférési kérdések állandó kihívások lettek. Kellott egy hit, hogy erre mi tényleg alkalmasak vagyunk, meg tudjuk szervezni, és a magánvasúti fuvarozás tényleg be fog indulni. A 2005-ben bekövetkezett tulajdonosváltással a Petrosped Kft. mint szakmai befektető lépett be, és az év őszétől már érezhető is lett a forgalom felfutása, 2006-ban pedig már rendszeres volt a Komárom és Dunaújváros közötti szénszállítás, ami stabil működést tett lehetővé. Ekkor még csak 3-4 fő tel-

jes munkaidős dolgozott a cégnél, az új feladatok azonban mindig újabb munkavállalók bevonását igényelték, így folyamatosan növekedett a forgalom és a szervezet is. Abban az évben már 835 ezer tonna volt az elszállított árumennyiség. Bizalmat és szabad kezét kaptunk a tulajdonosoktól, így saját tapasztalataink alapján építhettük fel a céget. A kezdetektől volt önálló üzemeltetési, szolgáltatási és kereskedelmi részleg, de a gyakorlatban mindez összefonódott, és mindenkinek szerteágazó feladata volt, melyek megoldásában sokat segített a vasutas múlt. Szerencsénk volt, hogy már 2007-re felállt az a trió (*Vadnai Éva, Juhász Gyula* és jómagam személyében), amely stabilitást adott a cégnek. A forgalom növekedésével lehetővé vált az első felújított mozdonyok beszerzése, melyek festése és megjelenése többször kapott elismerést a vasúttársaktól is. Nagy hangsúlyt fektettünk a mozdonyvezetők típusismereti képzésére, és kocsivizsgálóink száma is jelentősen növekedett.

– *Akkoriban már a MÁV-csoport is elkezdett nyitni a magánvasutak felé?*

– Az első erős szemléletváltozást akkor éreztük a MÁV-nál, amikor a MÁV Árufuvarozási Üzletág átalakult és elindult az önállósodás felé. A MÁV Trakció Zrt. megalakulása is érzékelhető változást jelentett, az elsők között kötöttünk velük vontatási szerződést. Azt láttuk, hogy a vontatási igényeinket nem lehet lefedni állandó saját kapacitással, mert magas az operatív vonatok aránya, és olykor „kieső” helyekre kell közlekedni. Így együttműködési kényszerbe kerültünk, mindenképp kooperálni kellett más vontatási szolgáltatóval, vasútvállalattal az üzemeltetésben, miközben kereskedelmi oldalon egyre élesebb lett a konkurenciaharc. Ma már viszonylag nagy flottával rendelkezünk, különféle konstrukcióban tucatnyi vontatójárművet irányítunk, de ez az együttműködési kényszer azóta sem változott, mert a vonatok jelentős része nem az előre tervezett menetrend szerint közlekedik. Így hiába bérelünk vagy veszünk mozdonyokat, biztosítjuk a személyzetet a nap 24 órájára, megfizetve a rendelkezésre állás költségét, ha nem tudjuk azokat hatékonyan kihasználni és az eredményt realizálni. A hektikusság nehezíti a közlekedést, főleg akkor, ha különböző alvállalkozóktól megrendelt szolgáltatásokat kell összehangolni az induló- vagy célállomáson. El kell ismerni, hogy hatalmasat fejlődött a MÁV Pályavasút az információs szolgáltatás, a pályahasználat- és pályavasúti szolgáltatás elszámolása területén.

– *Lassan azonban a MÁV mintha ki-vonulna a vasúti árufuvarozás minden szegmenséből.*

– Váratlanul ért minket a MÁV-tól megrendelhető tolatáshoz, kocsirendezéshez kapcsolódó szolgáltatások térbeli és időbeni csökkenése, de volt előjele, mert korábban is azt kommunikálták felénk, hogy ez a tevékenység nem pályavasúti alapfeladat.

– *Ez tényleg nem pályavasúti feladat?*

– A pályavasútnak egyféle felelőssége biztos van abban, hogy a hálózatát minél jobban kihasználják. Ehhez megfelelő eszközök és egyenszilárdságú kapacitások kellenek, melyeket a közszolgáltatás érdekében az állam finanszíroz, törekedve a pályahálózat minőségének javítására is, de legalább a szinten tartására. Ehhez képest – bár kétségtelen tény, hogy hosszabb távon a piaci alapon működő vasúti árufuvarozás is élvezi a jövőbeni pályállapot-javulás előnyeit – most azonban rendkívül nehéz körülmények közé került, mert a jelentkező többletköltségeket nem tudja a fuvardíjban érvényesíteni. Sajnos a többletköltségek nagy része a vállalkozó vasutakon marad (például a lassújelek miatti energiatöbblet, a kerülő útvonalon közlekedése, a hiányzó tolatásvezetők, mozdonyvezetők és kocsivizsgálók pótlásáé).

– *Hogyan értékeli a vasutas pályafutását?*

– 65 éves lettem, miközben már két és fél éve elértem az öregségi nyugdíjkorhatárt. Részt vettem egy cég felépítésében, melynek létszáma 3 főről 150 főre bővült, és teljesítményével a hazai vasúti árufuvarozási piac második-harmadik legnagyobb szereplője lett. A cég saját mozdonyokkal és kocsikkal rendelkezik, jól képzett szakemberei, jó partneri és munkakapcsolatai vannak. Fiatalokat vettünk fel, és saját nevelésű mozdonyvezetőket, kocsivizsgálókat képeztünk és képzünk. Az évek során a MÁV-nál és a társvasutaknál is nagyon sok kiváló, korrekt és segítőkész szakemberrel kerültem munkakapcsolatba, jó érzés volt Velük együtt dolgozni. Megtiszteltetés volt számomra, hogy véleményemre, kritikus észrevételeimre a partnerek, a külső szakemberek és esetenként a hatóságok is odafigyeltek. Hálás vagyok, amiért mindig jó hangulatban, jó szívvvel dolgozhattam, érezve a tulajdonosok támogatását és bizalmát. Rendkívül pozitív időszak volt, számos mérföldkövel. A vasutasoknak és a vasúti árufuvarozás minden szereplőjének további eredményes munkát kívánok!

74 önkormányzatot támogatott a költségvetés – négy pályázat elbukott

# Kétmilliárd forint helyi közforgalmú közlekedésre

A kormány a tavalyi évhez hasonlóan az idén is 2,05 milliárd forinttal támogatja a települési önkormányzatok helyi közösségi közlekedését. A fenti összegben nincs benne a Budapestnek azonos célra fordított forrás, amely ebben az évben 15 milliárd forint.

DÉKÁNY ZSOLT

A tavalyival szemben kettővel több, 78 önkormányzat nyújtott be idén pályázatot a helyi közösségi közlekedés támogatására a Magyar Államkincstár területileg illetékes igazgatóságaihoz. A támogatás a települési önkormányzatnak a helyi közlekedési közszolgáltatás ellátása során felmerülő 2016. évi vesztesége, azaz bevételekkel nem fedezett, indokolt költsége erejéig igényelhető, úgy, hogy a támogatás összege az önkormányzati saját forrást legfeljebb 25 százalékkal haladhatja meg. 2017-ben nagy többségében ugyanazok a települések pályáztak, mint 2016-ban, kivételt jelent az idén támogatást már nem igénylő Balatonfűzfő, Budakeszi, Mohács és Pécel (előbbi kettő pályázata tavaly elbukott), valamint új igénylőként Csongrád, Curgó, Gyál, Lenti, Mezőtúr és Monor. Az igazgatóságok valamennyi pályázatot befogadták – igaz, 55 pályázót hiánypótlásra szolgáltattak fel – és továbbították a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium Közlekedési Szolgáltatási Főosztályának, amely még egyszer átvizsgálta azokat. A főosztály az igazgatóságoktól beérkezett, már ellenőrzött pályázatokban az előző évekhez viszonyítva több pontatlanságot, hiányosságot tárt fel, további hiánypótlást kellett kérnie 29 önkormányzattól, 4 azonban még így is fennakadt a rostán. Csongrád, Curgó, Gyál (új igénylők) és Fonyód pályázatát az NFM végül elutasította, így az eredetileg támogatási kérelmet benyújtó 78 önkormányzattól 74 osztozhatott az idei évi keretösszeget.

A tavalyi összeggel fillérre megegyező 2,05 milliárd forintnyi forrást 22 megyei jogú város (összesen 1,949 milliárd forint) és 52 egyéb település (101,4 millió forint) között osztották föl a 2016. évi üzemi szintű fajlagos ráfordításokkal és környezetvédelmi súlyszámokkal (dízel autóbusz: 1,00; gázüzemű: 1,75; trolibusz: 1,75; elektromos és hibrid busz, villamos: 2,90) súlyozott személyszállítási teljesítmény

alapján. Tavalyhoz képest annyi a minimális különbség, hogy a megyei jogú városoktól lecsúsztak 5,9 millió forintot – per sze az ösztámogatás 95,05 százalékát még így is a „nagyok” zsebelték be –, ami az egyéb településkategóriában induló pályázóknak jutott.

A megyei jogú városok közül Miskolc (szolgáltatótársaság: Miskolci Közlekedési Zrt.) kapta a legnagyobb támogatást, a teljes keret majdnem egynegyedét, 502 millió forintot, 409 millióval Debrecen (DKV Zrt.) a második, 317 millióval Szeged (Szegedi Közlekedési Kft., 243 millió, DAKK Zrt., 74 millió) a harmadik, 123 millióval Pécs (Tüke Busz Zrt.) a negyedik, és még az ötödik helyezett Kecskemét (DAKK Zrt.) is közel 100 millió támogatást könyvelhet el. Az utolsó Hódmezővásárhely (DAKK Zrt.) 2,7 millióval. 2016-hoz viszonyítva csak Miskolc, Kaposvár (Kaposvári Közlekedési Zrt.), Kecskemét és Tatabánya (KNYKK Zrt.) támogatási összege nőtt – a borsodi megyeszékhelyé 22, a somogyié 6 millióval –, a többieké csökkent, Pécsnek például 12,7 millióval, Szegednek 7 millióval, Salgótarján (KMKK Zrt.) 3,3 millióval, Székesfehérvárnak (KNYKK Zrt.) 1,9 millióval és Debrecennek 1,3 millió forinttal kevesebbet kellett beérnie az idén.

Az egyéb települések között a dunántúli városok taroltak, Tapolca (MB Balaton Kft.) 10 millió, Dombóvár (Régió 2007 Kft.) 9,9, Komló (DDKK Zrt.) 6,3 és Pápa (ÉNYKK Zrt.) 4,8, míg ebben a rangsorban az első nem dunántúli helység, Ózd (ÉMKK Zrt.) 4,4 millió forintot. Itt Mezőtúr (KMKK Zrt.) az utolsó, 19 ezer forinttal. A földrajzi eloszlást tekintve valamivel kiegyenlítettebb a mezőny, ha azt vizsgáljuk, hogy melyik települések támogatása emelkedett a legnagyobb mértékben. Az első két helyet itt is a Dunántúl viszi, Várpalota (ÉNYKK Zrt.) és Tapolca 1,6 millióval, illetve 1 millióval kapott többet, mint tavaly, utánuk következnek Újfehértó (Újfehértóúrtour Kft.) 956 ezer, Törökbalint (OMI Kft.) 888 ezer és Gyula (DAKK Zrt.) 601 ezer forint pluszforrással. Nyilván nem rengeti meg az önkormányzatok, illetve a helyi közlekedést végző társaságok költségvetését néhány száz ezer forintnyi mínusz, de tény, hogy az elmúlt évinél kisebb támogatási összeggel számolhat 27 település közlekedési szolgáltatója. Közülük a legnagyobb „vesztes” Baja (DAKK Zrt.) –960 ezer forinttal, majd következik Dombóvár –806, Komló –541, Tata (KNYKK Zrt.) –535 és Vác (Volánbusz Zrt.) –396 ezer forinttal.

## TOP 5 támogatás (millió ft)

Miskolc	502
Debrecen	409
Szeged	317
Pécs	123
Kecskemét	96

## TOP 5 támogatás (millió ft)

Tapolca	10
Dombóvár	9,9
Komló	6,3
Pápa	4,8
Ózd	4,4

## TOP 5 csökkentett támogatás (millió ft)

Pécs	-12,7
Szeged	-7
Salgótarján	-3,3
Székesfehérvár	-1,9
Debrecen	-1,3

## TOP 5 csökkentett támogatás (ezer ft)

Baja	-960
Dombóvár	-806
Komló	-541
Tata	-535
Vác	-396



Arany László, a FlixBus regionális ügyvezető igazgatója

# „Saját autóbuszok nélkül vagyunk Európa legnagyobb busztársasága”



Teljesen ismeretlen szereplőként tört be először a német, majd az európai távolsági autóbuszos piacra a FlixBus, hogy alig néhány év leforgása alatt megkerülhetetlen tényezővé, Európa legnagyobb busztársaságává váljon – saját tulajdonú járművek nélkül, de annál több utasközpontú szolgáltatással, egyedülálló üzleti modellel, innovatív megoldással és stabil befektetői háttérrel. A gazdasági sikerek nyomán a szervezetfejlesztés is napirenden van, a közelmúltban nyitották meg budapesti irodájukat. Arany László, a FlixBus regionális ügyvezető igazgatója ebből az alkalomból adott exkluzív interjút a KözlekedésVilágnak.

DÉKÁNY ZSOLT

– *Hogyan kezdődött ez a nem mindennapi sikertörténet, amely egyik évről a másikra alapjaiban rendezte át az európai távolsági buszközlekedési piacot?*

– Közlekedési iparági tapasztalatokkal nem rendelkező három német fiatalember startup vállalkozásként alapította a FlixBust, amely négy és fél évvel ezelőtt indította első járatát. A társaság mindössze két éven belül vezető buszvállalattá nőtte ki magát Németországban, és mára Európa legnagyobb távolsági/intercity buszhálózatával büszkélkedhet. Cégünk naponta 200 ezer csatlakozást biztosít egy átszállással A-ból B-be történő utazásra, a mintegy 1200 FlixBus logóval közlekedő autóbusz több mint 1200 célállomást köt össze 26 európai országban. Utasaink száma évről évre jelentős mértékben emelkedik, az indulás évében 3,3 millió, 2014-ben már 11 millió, 2015-ben 20 millió utasunk volt, tavaly pedig ez a szám elérte a 30 milliót. Várakozásaink szerint a dinamikus növekedés idén is

folytatódik, 2017-ben körülbelül 40 millió FlixBus-utassal számolunk, ami az év eddig eltelt időszakát tekintve abszolút reális célkitűzés.

– *Mi a titka e hihetetlen növekedésnek?*

– Üzletpolitikánk középpontjában az utas áll. Legfőbb célunk, hogy a bennünket választók minél elégedettebbek legyenek, garantáltan magas színvonalú, kényelmes, megfizethető utazási élményt

tudjunk számukra nyújtani. Minden buszunk kényelmes ülésekkel, nagy lábtérrel, ingyenesen elérhető wifi-hálózattal rendelkezik, az ülések mellett pedig konnektor található, ennek köszönhetően az okos eszközöket hosszabb utazás során is végig használhatják utasaink. Kifejezetten környezetbarát utazási lehetőséget kínálunk, flottánk a legmodernebb, minimális károsanyag-kibocsátású járművekből áll. A jegyfoglalás iOS, Windows és



FlixBus-VOLÁNBUSZ járat a Népligeti buszpályaudvaron

Android rendszeren egyaránt elérhető ingyenes mobilalkalmazáson keresztül történik, az utasok ellenőrizhetik a menetrendeket, útvonalakat, a buszmegálló pontos helyét, utazásukról valós idejű információkat kaphatnak. Az utasfelvétel papírmentesen, QR kóddal is lehetséges. Igazi kuriózum és az utasközpontú cégfilozófiához további adalék, hogy a foglalások az indulás előtti 15. percre módosíthatók. Szolgáltatásainkban egy minőségi sztenderd elérésére törekszünk, az a célunk, hogy minden járatunkon – induljon az Londonból, Párizsból vagy éppen Budapestről – ugyanolyan magas színvonalú szolgáltatást legyünk képesek nyújtani.

– Az imént említett utasszám-növekedést tekintve nagyon eredményesen „dolgozták meg” az európai távolsági személyszállítási piacot, de a térhódításhoz nyilván egy jól kidolgozott stratégiára is szükség volt...

– Az utasbarát üzletpolitika mellett a FlixBus sikereiben legalább ilyen fontos szerepet játszik a „Best of two worlds” névre hallgató egyedülálló üzleti modell, aminek az a lényege, hogy regionális autóbusszos társaságokkal – amelyek sokszor családi kis- és középvállalkozások többgenerációnyi sikerrel a hátuk mögött – alakítunk ki szakmai, partneri kapcsolatokat, ahol mindkét félnek megvannak a pontosan megfogalmazott feladatai, kötelezettségei, jól körülhatárolható felelősségi területei. Ezen együttműködések keretében az adott városok FlixBus irodájában dolgozó munkatársak felelnek az útvonalhálózat tervezéséért, optimalizálásáért, a forgalomirányításért, ellátják az ügyfélszolgálati, minőség-ellenőrzési, online marketing- és PR-tevékenységet, valamint jegyértékesítéssel, árazással, üzlet-, technológiai és informa-

tikai fejlesztésekkel foglalkoznak, mindent a digitális innováció jegyében. A helyi buszpartnerek felelősek a mindennapi járatok és a járművek üzemeltetéséért, a legmagasabb kényelmi és biztonsági követelményeknek megfelelően. Így tehát a minőség, a technológia, a startup szelle-

## KÖZÖS PIACI SIKEREK

**A 90 éves szakmai tapasztalattal rendelkező VOLÁNBUSZ Zrt. az első nemzetközi buszjáratát 1931-ben indította Bécsbe. A társaság autóbusszai az elmúlt években is rendszeresen rótták a külföldi utakat, azonban két-három évvel ezelőtt fölmerült a cég menedzmentjében egy modernebb, versenyképesebb szolgáltatás kialakítása. Mint azt Kameniczky Ákos, a VOLÁNBUSZ Zrt. forgalmi igazgatója elmondta, tavaly januárban találkoztak először a FlixBus vezetőivel. Néhány ezer e-mail váltás és többszöri személyes egyeztetés után 2016 júniusában kezdődött a tényleges együttműködés a két cég között, először a bécsi, majd a zágrábi járatok integrálódtak a FlixBus rendszerébe, később járatokat is sűrítetttek, és azóta is együtt harcolnak az utasokért. A két társaság közös piaci jelenléte sikeres, az utasok száma növekszik, ami azt mutatja, hogy az autóbusszos közlekedés versenyképes alternatívája az egyéni közlekedésnek, még nemzetközi viszonylatokban is.**

miség és az erős, nemzetközi mobilitási márka egységet alkot a hagyományos helyi tapasztalattal, aminek legfőbb hasznélvezői természetesen maguk az utasok.

– Hogyan tudták magukhoz vonzani a piacra lépéshez szükséges befektetői háttér?

– Az utas mindenekelőtt stratégiában és az ezt támogató üzleti modellben több nagyvállalat is látott fantáziát. Így nem volt annyira nehéz feladat szakmailag rendkívül erős és iparági tapasztalatokkal is bíró befektetőket megnyerni magunknak, ami minden startup vállalkozás esetében elengedhetetlenül fontos a piacon való megkapaszkodás és a további fejlődés érdekében. A FlixBus mögött olyan befektetők állnak, mint például a Daimler, a General Atlantic, a HV Ventures vagy a Silverlake, hogy csak a legismertebbeket említsem. Patinás névsor, azt hiszem, és ezek a vállalkozások biztos háttérrel jelentenek a számunkra, s valóban hosszú távon garantálják a piaci jelenlétünket.

– Európában hol található FlixBus irodák, és mik a további terjeszkedés lehetséges irányai?

– Berlin, München, Párizs, Milánó, Koppenhága, Prága és Zágráb után nemrég nyitottuk meg a nyolcadik irodánkat Budapesten, amely a társaság középkelet-európai üzletágát, a magyar, román és bolgár piacot koordinálja majd, amiért regionális ügyvezető igazgatóként én vagyok a felelős. S ezzel máris válaszoltam a kérdés második felére is, miszerint cégünk a tavalyi év jelentős régiós növekedése és az utaselégedettségi mutatók rendkívül kedvező alakulása következtében immár keletebbre is tekinthet, ahol – úgy véljük – reálisan kiaknázható piaci lehetőségek vannak. A „keleti nyitás” nagy kihívás, de az az üzleti modell, ami Koppenhágától Zágrábig, Párizstól Prágáig működőképesnek bizonyult, reményeink szerint Budapesttől Bukaresten át Szófiáig is hasonlóképpen eredményes lesz.

– Az európai munkaerőpiacra milyen hatást gyakorolt egy új személyszállító vállalkozás piacra lépése?

– Ahogy növekszik a cég, ahogy bővül a járatok és utasok száma, nyilván úgy kötünk üzleti megállapodásokat újabb és újabb buszpartnerekkel. Évente több tízmillió utas szállítása Európa-szerte egyre több autóbussz-vezetőt igényel, míg a járművek üzemeltetése, javítása, karbantartása szintén számos szakembernek biztosít munkalehetőséget. Négy és fél év alatt, tehát a színrelépésünk óta közel hét-ezer új munkahelyet teremtettünk az iparágban, amire joggal lehetünk büszkéek.

– Hazakanyarodva, miért döntöttek a VOLÁNBUSZ mellett, amikor az üzleti modellnek megfelelően itthon is buszos partnert kerestek?

– Három számot említenék, melyek önmagukban is elegendő indokot szol-



Az utasok az indulás előtt akár 15 perccel is módosíthatják foglalásaikat



gáltattak nekünk, hogy jól döntünk, ha a VOLÁNBUSZ-t választjuk. A társaság a nemzetközi személyszállításban 90 éves múltja tekintetében, amely idő alatt rengeteg szakmai tapasztalatot gyűjtött. Másrészt a versenytársakhoz képest összehasonlíthatatlanul több, összesen 1067 járművel van jelen az autóbusz-közlekedés piacán. Nem utolsósorban pedig 500 országos autóbuszjáratot üzemeltet a fővárosból, ami a hazai viszonyok között szintén rekordnak számít. Abban bízunk, hogy a felhalmozott több évtizedes tudás és a megbízható járművek – jelenleg 10 FlixBus-VOLÁNBUSZ logós autóbusz van forgalomban –, kiegészülve az általunk a közös vállalkozásba „hozott” innovatív technológiai megoldásokkal és startup szellemiséggel valóban mindkettőnk számára gyümölcsöző együttműködést eredményez. A tavaly júniusi indulás óta eltelt időszak ezt a bizakodásunkat egyértelműen megerősíti, kiválóan, igazi csapatot alkotva dolgozik együtt a két társaság menedzsmentje. A feladatmegosztás természetesen ugyanaz, mint bármely más európai országban, ahol jelen van a FlixBus. A járművek mindenhol a buszpartnereink tulajdonában vannak, tehát egyetlen autóbusz nélkül vagyunk Európa legnagyobb busztársasága.

– *Melyek az első bő egy év tapasztalatai, a számok is alátámasztják a közös sikerről elmondottakat?*

– A Népliget buszpályaudvarról naponta 40 járatindulás van, illetve további hét magyar városból, Szegedről, Győről, Miskolcra, Siófokra, Hévízre, Nagykanizsára és Keszthelyre is indulnak buszaink, melyekkel átszállás nélkül 13 ország több mint 100 célállomására lehet eljutni. Kiemelném Bécset, ahová hétfőn, kedden, szerdán, csütörtökön 13, pénteken



Garantáltan magas színvonalú, komfortos, megfizethető utazási élmény

és hétfőn 15 járat közlekedik, illetve Pozsonyot, ide mindennap 6 járat indul. Az eredményesség szempontjából talán a legbeszédesebb adat, hogy idén nyáron már kétszer annyian utaztak valamelyik FlixBus-járatral, mint tavaly, a buszok átlagosan kétharmados kihasználtsággal közlekedtek. Ebben szerepe volt a nagyarányú nyári hálózatbővítésnek, mely során közvetlen napi járatokat indítottunk hazánk több nagyvárosából Horvátország (Zadar, Split, Trogir, Makarska, Šibenik), Szlovénia (Maribor, Ljubljana), Olaszország (Velence, Trieszt, Padova), Szlovákia (Pozsony, Ružomberok, Donovaly), Lengyelország (Varsó, Łódź, Wrocław, Krakó, Katowice) és Erdély (Kolozsvár, Marosvásárhely, Arad, Temesvár, Nagyszeben, Gyulafehérvár, Segesvár, Székelyudvarhely, Csíkszereda) legnépszerűbb nyaralóhelyeire.

– *Az erdélyi térhódításban komoly ellenlábasként a másodvirágzását élő egyik magyar tulajdonú autóbuszos magán-*

*vállalkozás. Mit mutatnak az augusztusi utasfoglalási adatok, sikerrel törtek be erre a piacra?*

– A négy erdélyi járatunk közül három Budapestet érintve Bécsig közlekedik. Tapasztalataink alapján egyre nő az utasszám, komoly kereslet mutatkozik ezekre a járatokra. Romániával kapcsolatban fontos még megjegyezni, hogy a nemzetközi személyszállításban eddig piacvezető cég, a Eurolines Romania idén szeptember elsejétől integrálódott a FlixBus rendszerébe, a társaság több mint 50 autóbusza immár a FlixBus színeiben és logójával indul az európai célállomások felé.

– *Az InterFlix jegy tovább javította az eredményességi mutatókat?*

– Az idei nyár újdonsága volt, hogy a FlixBus piacra dobta az Interflix jegyet, amivel akár európai körutazással is alakítható a nyaralás, hiszen öt város felkeresésére jogosít. A három hónapig érvényes, 99 euróért kapható jegy jól fogyott, összvállalati szinten hozzájárulva az eredményes gazdálkodáshoz. A magyar oldalon jelenleg nem elérhető az Interflix, de online, a <https://interflix.flixbus.com> oldalon a hazai utazók is hozzáférhetnek a jegyhez.

– *Tervezik-e belföldi járatok üzemeltetését a személyszállítási piac liberalizációja után?*

– Vannak olyan országok (Németország, Franciaország, Olaszország), ahol már liberalizált a piac, és a FlixBus helyi buszos partnerével közösen részt vesz a belföldi közlekedésben is. Magyarországon a piacnyitás még kicsit odébb van, ha majd megtörténik, partnerünkkel együtt mérlegelni fogjuk, hogy szeretnénk-e, megéri-e belföldi járatokat üzemeltetni a távolságiak mellett.

## A FLIXBUS A HELLŐT IS MEGVETTE

*Az osztrák állami vasúttársaság, az ÖBB a FlixBus ausztriai térhódítását ellensúlyozandó 2016 júliusában távolsági buszos vonalhálózatot indított Hellő néven, azzal a távolabbi céllal, hogy a szintén vasúti kötődésű Berlin Linien Bus-szal (BLB) együttműködve kiterjedt európai hálózatot épít majd. Az elképzelés már tavaly ősszel vakvágányra futott – valószínű, hogy a Hellő kiötlői „elfelejtették” értesíteni a berlini kollégákat a közös jövőről szőtt terveikről –, a BLB ugyanis a honfitárs cég mellett tette le a voksát, és a FlixBus partnere lett. Az így hoppon maradt Hellő pedig a remélt német támasz nélkül igyekezett valahogy megkapaszkodni a piacon, de amint az várható volt, egyedül, csak a saját erejére támaszkodva ez nem sikerült. Már idén tavasszal világhosszú vált a kudarc – a járművek többségét félig sem tudták utasokkal megtölteni –, és gazdasági megfontolásból az ÖBB kénytelen volt feladni autóbuszos kísérletét – épp a legfőbb rivális, a FlixBus vásárolta meg a teljes hálózatot. A német társaság gazdasági erejére jellemző, hogy egyre nagyobb és nagyobb szeleteket hasít ki a nemzetközi autóbuszos személyszállítási tortából, például a 2013-ban liberalizált német távolsági buszos piacon a FlixBus részesedése a folyamatos felvásárlásoknak köszönhetően már 92 százalék...*



Zenei és sportrendezvényekre utaztunk közösségi közlekedéssel

# Fesztiválok, versenyek, közlekedési megoldások



A nyári rendezvények fiatalok tízezreit mozgatták meg, közlekedtetésükből a vasút jócskán kivette a részét

A nyári fesztiválszezon idén is igazi csemegéket kínált az erre fogékony közönségnek, így természetesen ez év nyarán is rengetegen látogattak el az ország különböző bulihelyeire. Ugyanakkor két budapesti és egy mogyoródi sportesemény szintén számos szurkolót vonzott bel- és külföldről egyaránt. Cikkünkben azt tekintettük át, hogy az egyes rendezvényekre milyen közlekedési eszközökkel és milyen feltételek mellett juthattak el az érdeklődők.

SCHULEK TIBOR

## Fishing Fesztivál, Orfű

A Pécs melletti Orfűn indult a fesztiválszezon, az évről évre egyre kedveltebb Fishing Fesztivállal. A rendezvényt 50 százalékos alkalmi menettérti jegy kiadásával támogatta a MÁV-START, így logikusan a látogatók is a vasúti eljutási lehetőség felől tudakozódtak elsőként. Sajnos egy előre tervezett vágányzár miatt Sárbogárd és Dombóvár között autóbusszal kellett utazni, így a menetidő Pécsig 4 óra fölé nőtt, ami vállalhatatlanná tette a vonatozást. A telekocsis szolgáltatók jó érzékel repültek rá a piaci résre, így a Pécsre autópályázó utasok a félrú vonatjegy árában, közvetlenül Orfűre pedig jelentős felárral, de sok magánautó és kisbuszos szolgáltató közül választva érkezhettek a

helyszínre. Az Oszkár telekocsi kiemelt szponzor volt, sikeres marketinggel halászta el a vasúti utasokat.

## VOLT Fesztivál, Sopron

A legnagyobb zenei rendezvények közé nőtte ki magát a soproni VOLT fesztivál, amely a GYSEV segítségével idén is a vonatra próbálta terelni a fesztiválozókat. A VOLT kombinált jegy tartalmazta Győr-Sopron, illetve Budapest-Sopron között a menetjegyet és a soproni helyi autóbusszos közlekedést a rendezvény helyszínére. Az előremutató jegyet ugyanakkor csak diákigazolvánnyal lehetett megvásárolni, így a közútról áttérő hatása már erősen csökkent. Budapestről VOLT-GYSEV különvonatok indultak, valamint számos egyéb vonat is többtelekocsival közlekedett. Sajnos a koncertek utáni hajnali első győri vonatról

hiányzott a korábbi 10–12 vasúti kocsi kapacitás, a helyette közlekedő dupla FLIRT szerelvényről sok utas lemaradt. Budapestről közvetlen autóbusszok is indultak, amit a Festival Travel International Kft., a rendezvény hivatalos partnere biztosított.

## Balaton Sound, Zamárdi

Nemzetközi szinten is jegyzett elektronikus fesztivál ikonná vált a július 5–9. között Zamárdiban megrendezett Balaton Sound. Az esemény helyszíne Budapestről az M7-es autópályán jól megközelíthető, de a vasút is kivette részét az utasok szállításában. Sokan vonattal ingáztak Zamárdi és



A Continental Railway Solution 1000 fesztiválozót szállított a 16 kocsiból álló különvonatával a Balaton Soundra



a környező, szállást biztosító Balaton-parti települések között. A MÁV-START meghosszabbított pénztári nyitva tartással, a késő esti, az éjszakai „Bagoly”-vonatok” és a kora reggeli szerelvények megerősítésével készült. A dél-balatoni 30-as vasútvonal felújításának köszönhetően a vonatok menetideje jelentősen csökkent Budapest felé, a menetrendszerúség is javult a korábbi évekhez képest.

Idén a Continental Railway Solution nyerte el a Festival Travel Hollandiából érkező különvonatának továbbítását. A magyar, személyszállítási engedéllyel is rendelkező vasúttársaság közel 1000 fesztiválózó fiatalt szállított a 16 kocsiból álló különvonatával Zamárdi vasúti megállóhelyig. A vonat szerelvénye egy hétig Siófokon állt, majd a Sound után Budapest–Hegyeshalom útirányon, Ausztria és Németország érintésével hazaszállította a fardat holland csapatot.

## Vizes vb, Budapest

Az év, sőt az évtized legnagyobb hazai rendezvénye volt a FINA vizes világbajnokság, július 14–30. között, amelyet négy balatonfüredi és budapesti helyszínen rendeztek meg. A rendezvény kijelölt szállítója, a VOLÁNBUSZ az országos gépjárműflottájából 100 jó minőségű autóbust jelölt ki a versenyzők, szervezők és a szurkolók különjáratú szállítása érdekében. A fővárosi helyszínek és a szállodák között körjáratok közlekedtek, valamint Balatonfüredre is kijelölt járatokkal lehetett utazni.

A MAHART is kivette a részét a szurkolókállításából, ugyanis a Duna-parton kijelölt FINA parkolókból, valamint számos közlekedési csomópontból a látogatók ingyenes hajójáratokkal közelíthették meg a Duna Arénát, a Margitszigetet (Hajós Alfréd uszoda) és a Batthyány téren felállított óriás műugró tornyot.

A lezárások és a szurkolók közlekedése a fővárosi közösségi közlekedés szervezőjét is érintette, ezért a BKK megnövelt kapacitást biztosított a versenyhelyszínek és a szurkolói zónák kényelmes elérése érdekében. A rendezvény előtt állt forgalomba a belváros és a repülőtér között közvetlen kapcsolatot biztosító 100E járat is. A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér minden eddiginél több utast fogadott a nyári hónapokban, júliusban és augusz-



tusban körülbelül 1 millió 330 ezer utast kezeltek Budapesten, ami rekordot jelent. A tavalyi évvel összehasonlítva 15 százalékos volt a növekedés, és jelentősen bővült a gépmozgások száma is. A MÁV az egyik mozdonyát öltöztette világoskék színbe, amelyen a FINA kabala állatai hirdették a rendezvényt országos szinten. A világbajnokság versenyszámaira jegyet vásárló nézők vonattal féláron utazhattak Budapestre és Balatonfüredre szurkolni, annak az együttműködési megállapodásnak köszönhetően, melyet a MÁV-START-tal kötött a Bp2017 Világbajnokságot Szervező és Lebonyolító Nonprofit Kft. A vasúttársaság továbbá jelentős segítséget nyújtott az esemény megszervezéséhez nélkülözhetetlen 3500 önkéntes és az augusztusban induló Masters vb-re akkreditáltak utaztatásában is, hiszen fejenként 5 alkalommal

Club háromnapos állójegy. Ennek a 10 ezer forintért megvásárolható jegynek az volt a különlegessége, hogy tartalmazta a közösségi közlekedést, így az ország bármely részéről a vonattal történő ráutazási lehetőséget is. A fővárostól távolabbi kiindulás esetén korábban nagyon megérte ennek a limitált jegynek a megvásárlása.

## Sziget Fesztivál, Budapest

Közép-Európa egyik legnagyobb zenei eseménye a nemzetközi szinten is jegyzett, ebben az évben 25. születésnapját ünneplő Sziget Fesztivál. A Budapesten, hagyományosan a Hajógyári-szigeten megrendezett eseményre több tízezer látogató érkezik szerte Európából. A megnövekedett forgalmat eddig minden évben erősítő kocsikkal, dupla railjetek üzembe állításá-

**A Hungaroringre a legtöbben autóval utaznak, de a MÁV-HÉV erősített vonatokkal készült az eseményre, a VOLÁNBUSZ pedig Mogyoródról szállította az utasokat.**

oda-vissza, térítésmentesen biztosította az utazást számukra a lakóhelyük és Budapest, illetve Balatonfüred között. A vasúttársaság a fővárosból ingyenes különvonatokat is indított az augusztusi Masters vb nyílt vízi úszás balatonfüredi versenyszámaira akkreditáltak számára.

## Forma-1, Mogyoród

A világbajnokság árnyékában az idén kicsit kisebb felhajtással érkezett Magyarországra a száguldó cirkusz. A Hungaroring megközelítésére a legtöbben autókat használnak, de a MÁV-HÉV ebben az évben is erősített vonatokkal készült az eseményre, a VOLÁNBUSZ pedig Mogyoródról szállította az utasokat. Az idén már nem volt elérhető a Magyar Nagydíjra szóló kedvezményes F1

val, kiemelt koordinációval és mentesítő vonatokkal biztosította a vasúttársaság. Az idén nyáron érvényes menetrendben erre nem volt lehetőség, ezért csak erősítő kocsik álltak rendelkezésre. A nemzetközi pénztárak erősítésére is kevesebb figyelem hárult, mert az online értékesítés elterjedésében bízott a MÁV-START.

Az államvasút helyett a 2017-es Sziget idején a Continental Railway Solution szervezte az évente visszatérő holland és német különvonatok magyarországi közlekedését. Több fordulóval megszervezett szállítással közel 3000 fiatal érkezett a magyar fővárosba a különvonatokkal.

A szervezők és a Budapesti Közlekedési Központ megállapodása alapján Ferihegyről idén is közvetlen autóbuszok közlekedtek a Hajógyári-szigethez, amelyeket Budapest City Pass vásárlásával lehetett igénybe venni. A repülőtér pedig jól begyakorolt forgatókönyv alapján biztosította a Sziget-lakók zökkenőmentes érkezését és indulását az augusztusi csúcsgorgalomban.

**A vizes vb idején a Budapesti Közlekedési Központ megnövelt kapacitást biztosított a versenyhelyszínek és a szurkolói zónák kényelmes elérése érdekében.**

# A modellek tervezésénél elsődleges szempont a biztonság és a takarékos üzemeltetés

## Új autóbuszok az EvoBus kínálatában

Az idei nyár két népszerű turista-busz megújulását hozta. A Mercedes Benz Tourismo június elején mutatkozott be Brüsszelben, számos újítással és fejlesztéssel. Alig egy hónapra rá, a buszok királynőjeként is aposztrofált Setra több, mint két évvel ezelőtt bemutatott 500-as szériájának emeletes változatát ismerhette meg első körben a szaksajtó.

ALFÖLDY MIKLÓS



### Az új Tourismo

Európa legnépszerűbb, sokoldalúan felhasználható turista autóbusza újult meg idén nyár elején. A Tourismo RHD számos, az elmúlt években megjelent fejlesztéssel és a legújabb biztonsági előírásoknak megfelelő karosszériával mutatkozott be. Egy sikeres széria megújítása mindig kockázatot jelent, hiszen felülmúlni mind technikai fejlesztésben, mind formatervezésben egy rendkívül sikeres típust, nem könnyű feladat. A Tourismo buszcsaládhoz tartozóan az elmúlt húsz év során több, mint 26 ezer darab készült és rengeteg rója Európa útjait, még a korábbi szériák példányaival is szép számmal találkozni egy-egy kiemelt üdülőhely vagy látványosság buszparkolóiban.

Az új Tourismo RHD az R66.02 borulásvédelmi szabályoknak megfelelő utascella mellett új, a frontális ütközések ellen több fokozatban védő első alváz kialakítást is kapott. Az utastér is

megújult, amelynek variálhatósága minden elődöt felülmúl. Természetes a belső, többféle variációban kapcsolható világítás. Az utasok kényelmét kétfázisú klímaberendezés szolgálja. Az RHD négy változatban rendelhető, normál és emelt padlós felépítménnyel, két-, illetve háromtengelyes kivitelben, sőt minden változat készül jobb kormányos elrendezéssel is.

Az aktív biztonsági berendezések terén nem fukarkodtak a tervezők. A korábbi évek technikai fejlesztései szinte kivétel nélkül megtalálhatóak az új járművekben, így a harmadik generációs aktív vészfékező rendszer (ABA3) és a városi közlekedésben, valamint forgalmi torlódások esetén a gépjárművezető dolgát megkönnyítő start-stop berendezés, amely automatikusan mozdítja a járművet megállással és elindulással ilyen forgalmi helyzetekben is.

Az új karosszéria tervezésénél a biztonság mellett elsődleges szempont volt a takarékos üzemeltetés. Ma a piacon létező hasonló járművek közül a legjobb alaktényezővel ez a jármű rendelkezik. A 0,33-as cw érték eléréséhez több, korábbi fejlesztést is felhasználtak, így például a külső tükrök a Setra 500-as szériájáról valók. Nagy sebességnél, 95 km/óra felett az automatika 20 mm-rel lesüllyeszti a járművet, a légrugók csak 70 km/óra alatti haladásnál színteznek vissza a normál magasságra. A jármű külső világítótestei ismerősek lehetnek. Az első lámpák az Actros tehergépjárművekről származnak, a hátsó világítótesteket pedig a szakavatott szem már megtalálhatta a Citaro városi modelleken is.

A gépkocsivezető munkahelye a vezetőállás, amely az új típusnál két kivitelben rendelhető. Az alap is tartalmazza a színes TFT kijelzőket, a multikormányt és a magas szintű ergonómiai kialakítást. A magasabb verzióknál a csomag kiegészül az utasok szórakoztatását is szolgáló fedélzeti multimédiás berendezés 2DIN szabvány méretű eszközével.

Az új Tourismo RHD nyolc különböző teljesítményszintű erőforrással rendelhető, amelyek alapját a 7,7 literes, soros, hathengeres Euro6-os OM 936-os jelölésű és a 10,7 literes, szintén soros, hathengeres, OM 470-es motorcsalád adja. Így 354 lóerőtől (1400Nm) 456 lóerőig (2200 Nm) választható erőforrás a járművekbe.

A fejlesztéseknek köszönhetően a gyártó átlagosan 4,5 százalékos üzemanyag-megtakarítást ígér a korábbi modellhez képest. Sőt, az új fejlesztésű OM 470-es motorral szerelt változatok a kiegészítő vezetéstámogató rendszereknek és a kisebb, 200 kg-mal alacsonyabb összsúlynak köszönhetően akár 7 százalékos üzemanyagot is spórolhatnak. A gyári számítások szerint ez 100 ezer km éves futást alapul véve 1500–2000 liter gázolaj megtakarítását jelenti az üzemeltetőnek.

### Emeletes Setra 500-as

A Setra 500-as típuscsaládja 2012-ben mutatkozott be a hannoveri IAA kiállításon, így épp itt volt az ideje, hogy az emeletes változat, az S 531 DT is megjelenjen a piacon, felhasználva minden, az elmúlt években megjelent újítást. Az elődmodell, az S 431 DT minden idők legsikeresebb emeletes autóbuszának számít, a 16 év alatt – amíg futott a széria – összesen 2300 talált gazdára a személyszállító vállalkozásoknál.

Az emeletes Setra autóbuszok mindig a csúcscategóriát képviselték a buszos piacon, ezeknek az elvárásoknak az S31-es szinten mindenben megfelel. A fejlesztések egyik kiemelt iránya ennél a típusnál is a gazdaságos üzemeltetés, a minél alacsonyabb üzemanyag-fogyasztás elérése volt, a megfelelő menetdinamikai tulajdonságok megtartásával. Az emeletes autóbuszok között kimagasló a légellenállási alaktényező, amely 0,35-ös értéket mutat. A szélvédők, a külső tükrök kialakítása, az új sárvédővek és a felső szint szélvédőjén függőlegesen elhelyezett ablaktörő lapát, valamint a különböző légtérrelők alkalmazása mind ezt a célt szolgálja. Itt is megjelenik a nagy sebességnél 20 mm-rel





lesüllyedő karosszéria. Mindezeknek köszönhetően az autóbusz fogyasztása az elődmodellhez képest 7–10 százalékkal is alacsonyabb lehet. Ez rengeteg, több ezer liter gázolaj megtakarítását jelenti éves szinten. A kedvező üzemeltetési paraméterek másik alapja a hajtásláncban keresendő. Az 500-as emeletes jelenleg a Mercedes-Benz OM 471-es motorjával rendelhető. A 13 literes, 510 lóerős, 2500 Nm legnagyobb nyomaték leadására képes Euro 6-os erőforrás bőven megfelel egy ilyen méretű jármű mozgatásához. Ehhez a szintén az anyacégtől származó Powershift automatizált sebességváltó kapcsolódik, míg a jármű folyamatos lassításáról a jól bevált Voith retarder gondoskodik. Az 531-esbe is rendelhető a Mercedes-Benz tehergépjárművekből már jól ismert terepkövető tempomat rendszer, a PPC, amely a hajtáslánc teljes vezérlésével választja ki a megfelelő sebességfokozatot, a motor vezérlési paramétereit a jármű terheléséhez és a domborzati viszonyokhoz igazítva. A mellső tengely a Setra saját fejlesztése, a hajtott B tengely Mercedes, a hátsó, kormányzott segédtengely pedig ZF Servocom típusú, amely a sebességhez igazítva lép működésbe, ezzel segítve az alacsony tempónál történő manőverezést. A Setra S 531 DT fordulási körátmérője 23,1 méter, ez egy közel 14 méter hosszú járműnél kiváló eredmény.

Az új double decker minden világító berendezése LED technológiára épül. Ez kisebb elektromosenergia-szükségletet igényel, másrészt alacsonyabb szervizköltséget. Sőt, az első, fényszórókat magába foglaló lámpatest, ami az egyszintes 500-asokon is megtalálható, teljesen karbantartásmentes, ha nem törik, a jármű teljes életciklusát kiszolgálja bármilyen javítás nélkül.

A fejlesztés másik iránya közlekedésbiztonsági jellegű. A járműben természetesen megtalálható szinte minden olyan elektronikai segédberendezés és vezérléstámogató eszköz, amelyek az elmúlt évek ilyen jellegű fejlesztéseit jelentik. Emellett a jármű környezetét, segítve a gépkocsivezető tájékozódását, kamerák figyelik. Új fejlesztés a járművezető elhelyezkedésével ellentétes oldali holtterfigyelő rendszer, ami elsősorban kanyarodás és sávváltás esetén hasznos, figyelmeztetve a vezetőt, ha a nehezebben belátható oldalon egy kerékpáros vagy gyalogos kerül a jármű mellé.

A Setra emeletes autóbuszok belső kialakítása a korábbi modelleknél is első osztályú volt. Ez az S 531-esnél soha



Kép és szöveg: Alföldy

## NEOPLAN ZÖLD-FEHÉRBEN

A Ferencvárosi Torna Club otthonában, a Groupama Arénában ünnepélyes keretek között vehették birtokba a klub focistái azt az új luxusautóbust, amelyet az MAN Kamion és Busz Kereskedelmi Kft. szponzorációs szerződés keretében bocsájtott a sportolók rendelkezésére.

*A szóban forgó járművet, a Neoplan Tourlinert a tavalyi hannoveri IAA szakmai kiállításon mutatta be elsőként az MAN. A minden igényt kielégítő luxusautóbusz háromtengelyes hosszított változatát augusztus 15-én adták át az FTC játékosainak. A jármű külső dizájnya már messziről hirdeti, hogy kik utaznak a fedélzeten, hiszen a jobb oldalon a nagy múltú klub logója látható, míg a bal oldalt teljes terjedelmében a FERENCVÁROS felirat foglalja el, természetesen zöld színben.*

*A Neoplan Tourliner P22 mindenben megfelel a mai kor biztonsági és kényelmi követelményeinek, sőt menetteljesítménye sem utolsó. A 13,9 méter hosszú autóbusz egy 460 lóerős motor hajtja, 12 fokozatú automatizált sebességváltón keresztül. A járművet könnyűfém keréktárcsákkal, fűthető szélvédővel, tolatássegítő kamerával, bi-xenonfényszórókkal és LED-es nappali menetvilágítással szerelték fel. Rendelkezik minden olyan ma már jellemzően kötelező elektronikai berendezéssel, amely a futballcsapat biztonságos célba érkezését biztosítja. Így a menetstabilizátor rendszer mellett sávelhagyás-figyelmeztető berendezés, távolságvető tempomat és automatikus vészfékező rendszer, valamint éberségfigyelő eszköz is megtalálható a járműben. Az új Neoplan Tourliner megfelel az ENSZ-EGB 66.02 legújabb borulási-utasbiztonsági előírásoknak is, amely megerősített, acélvázaz utasülkét feltételez. A belső tér kialakítása – amellyel, hogy színeiben igazodik a zöld-fehér csapatszínhez – a lehető legmagasabb luxust képviseli. A félbőr ülések mindegyikéhez tartozik USB port, amelyek segítségével a táblagépek és mobiltelefonok az utazás ideje alatt is tölthetők. Az autóbusz video- és hifirendszerét HDMI csatlakozóval is ellátták, így egy-egy meccsre, edzőtáborba utazás közben is visszanezethetők a csapat felkészítését szolgáló filmek. A járművet a speciális igényeknek megfelelően a szokásosnál nagyobb italhűtő berendezéssel látták el.*

*Nem az FTC az egyetlen klub, amelyik ezt a buszt használja a csapat biztonságos és kényelmes utaztatására. Így a német bajnokságból a Bayern München, a Borussia Dortmund, a Mönchengladbach vagy a Wolfsburg, sőt más európai csapatok is ezt a járművet választották csapatbusznak, a PSG, a Basel vagy a Barcelona is.*

*Az új csapatbusz jelképes indítókulcsát Martin Strier, az MAN Kamion és Busz Kereskedelmi Kft. ügyvezető igazgatója adta át Kubatov Gábornak, a Ferencvárosi Torna Club elnökének. A két vezető ünnepi beszédében elmondta, több közös pont is található az FTC és az MAN között, annak ellenére, hogy az egyik a sportban, a másik a járműgyártásban tevékenykedik. Mindkét szervezet célja a saját területén az első hely, a vezető pozíció megszerzése, és mindketten több, mint százéves múltra tekintenek vissza sikeres működésüket illetően. Mindezek azt feltételezik, hogy az együttműködés további sikereket hozhat mindkét együttműködő partner részére.*

nem látott szintre emelkedett olyan újításokkal, amelyek eddig nem voltak jellemzőek ebben a kategóriában. Az alsó szint rendelhető síkpadlós kivitelben, így lehetőség nyílik akár kerekesszékes utasok elhelyezésére is.

A Setra emeletes buszokba illatgenerátor is kérhető, amely a Mercedes-Benz S osztályos luxuslimuzinjából származik, hat különböző hangulatú illattal varázsol-

ható még kellemesebbé az utazás. Megújult a konyha is, nagyobb alapterülettel áll az utasokat kiszolgáló személyzet rendelkezésére, de a motor jobb elrendezésének köszönhetően a raktér is nagyobb lett az elődmodellhez képest. Mindezen túlmenően számos újítás található a Setra S 531 DT-ben, amely az utas- és járműbiztonság mellett a luxuskörülmények között eltöltött utazás ígérteit nyújtja.

A NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő zártkörűen működő Részvénytársaság  
Vasútfejlesztési Igazgatósága  
munkatársat keres

budapesti munkahelyre,  
határozatlan időre

**vasútfejlesztési igazgató-helyettes munkakörbe.**

**A munkatárs feladatai:**

- felelős a vasútfejlesztési projektek előkészítésének koordinációjáért, irányítja a megvalósítás folyamatát,
- irányítja a Connecting Europe Facility (CEF) feladatok ellátását,
- kapcsolattartás a vasútfejlesztési projektek végrehajtásában érintett egyéb szervezetekkel, hatóságokkal, társadalmi szervezetekkel,
- a szervezeten belüli projektirodák operatív irányítása,
- a kapcsolódó közbeszerzési eljárások gördülékeny előrehaladásának vasútszakmai koordinációja.

**Elvárások:**

- szakirányú műszaki (vasúthoz kötődő) végzettség,
- legalább 5 év vezetői tapasztalat,
- naprakész projektmenedzsment ismeretek,
- precíz, pontos, önálló, felelős és rendszerezett munkavégzés,
- magas szintű MS Office ismeretek,
- jó kommunikációs készség, csapatmunka, precizitás,
- önálló, felelősségteljes munkavégzésre való készség és képesség

A társaság a hatékony és eredményes munkát versenyképes jövedelemmel és béren kívüli juttatással honorálja.

**Jelentkezés módja:**

A felhívás megjelenéstől számított két héten belül a [pal Yazat@nif.hu](mailto:pal Yazat@nif.hu) e-mail címen a munkakör és a bérigény megjelölésével.

A NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő zártkörűen működő Részvénytársaság  
Műszaki Igazgatósága

budapesti munkahelyre,  
határozatlan időre

**MŰSZAKI ELLENŐR**

munkatársakat keres

**ÚTÉPÍTÉSI vagy VÍZÉPÍTÉSI vagy HÍDÉPÍTÉSI vagy HÍRKÖZLÉSI ÉS ENERGIAELLÁTÁSI LÉTESÍTMÉNYI vagy ÉPÜLETGÉPÉSZI ÉS SZÉNHIDROGÉN SZÁLLÍTÓ VEZETÉKEK ELLENŐRI FELADATAINAK ELLÁTÁSÁRA.**

**A projektek megvalósításával kapcsolatos feladatai:**

- az út- és vasútépítési projektek útépítési műszaki ellenőri feladatainak elvégzése és dokumentálása
- elektronikus építési napló vezetése

**Az általunk keresett munkatárs:**

- Rendelkezik a feladat ellátásához szükséges mérnökkamarai jogosultsággal
- Megbízható, precíz, önálló és tud rendszerben gondolkodni.
- Szakirányú felsőfokú (mérnöki) végzettséggel és legalább 5 év szakirányú munkakörben szerzett tapasztalattal rendelkezik.
- Magas szintű Office ismerettel, rendelkezik.
- Tervező szoftverek ismerete előnyt jelent.
- Rugalmas, szerez és tud feszített tempóban dolgozni.

**Mit kínálunk mindezért cserébe?**

kihívásokkal teli feladatkört  
fejlesztési lehetőséget  
versenyképes bért  
béren kívüli juttatási rendszert

**Jelentkezés módja:** a megjelenéstől számított két héten belül a [pal Yazat@nif.hu](mailto:pal Yazat@nif.hu) e-mail címen a **munkakör** és a **szakág** megjelölésével



A kamionoknál megismert innovatív megoldások a buszgyártásban is megjelennek

# MAN-újdonságok az autóbuszpiacon

**Az ősszel megmutatja magát, és jövőre akár az utcán is lehet az MAN új városi autóbusz családja, a Lion's City. Új generációval jelentkezik a müncheni gyártó a távolsági személyszállításban is, a Lion's Coach már megrendelhető.**



Lion's City

SCHULEK TIBOR

## Ősz végi premier

Több magyarországi város utcaképehez már szervesen kapcsolódik az MAN Lion's City jelenlegi generációja. Budapesten a Volánbusz és a VT-Arriva kék autóbuszai, Miskolc zöld CNG-flottája, vagy Kaposvár szép bordó-szürke autóbuszai nem csak az üzemeltetők, az utasok körében is népszerűek lettek. Az új generációt azonnal meg lehet ismerni a modern formanyelvről, amely sok fekete betéttel a korábbi típusnál letisztultabb képet mutat. A tervezés során a járművet felkészítették az alternatív hajtásláncok eltérő igényeire, így az akkumulátorok, a hibrid hajtáslánc és a gáztartályok beszerelésére gyári megoldásokat kínálnak majd. A járműre természetesen a legtöbb megrendelő még hagyományos, de a legszigorúbb Euro 6-os normának megfelelő dízelmotorral fogja leadni a rendelését. Egyre több járműtenderen a legfontosabb szempont a teljes életciklusra vetített költségek minimalizálása. Ennek megfelelően az MAN is csökkenti a fogyasztást és az egyéb járulékos költségeket is. Az első és hátsó fényforrások, valamint az utastér világítása egyaránt elérhetőek teljes egészében LED-technikájú kivitelben, amelyek 10 ezer üzemórát teljesítő fénykibocsátó diódákból állnak. A gépkocsivezető munkahelyét fejlesztették, hogy az utasok és az üzemeltető mellett a járművezetők körében is maximális legyen az elégedettség. A típus bemutatása az ősz végén várható, miközben üze-

melletti tesztek keretében, több városban éles körülmények között teszik majd próbára. A típus első üzemeltetői 2018 márciusában kapják meg az új buszokat.

## Cső a csőben

A távolsági autóbuszok piacán az MAN Lion's Coach típusa nagyon kedvelté vált a távolsági vonaljáratok üzemeltetői között. Az autóbuszokra vonatkozó új ENSZ-EGB 66.02 borulásvédelmi szabályok miatt szinte minden gyártónak új vázat kellett építenie távolsági autóbúzához, amelyet az MAN is összekötött az új Lion's Coach széria debütálásával. Az új formaterv mögött nagy szilárdságú acélelemből álló váz lapul, amelynek bukókereteit szabadalmaztatott cső a csőben építésmóddal készítették el. A forma egyébként a légellenállás mér-

séklését is hivatott segíteni, hiszen majd 20 százalékkal kedvezőbb értéket sikerül Münchenben elérni, ami nagyban segíti a tüzelőanyag-fogyasztás csökkentését. Az üzemeltetők kérésének megfelelően a karosszériát több részre tagolták, hogy kis sérülések esetén könnyebb és olcsóbb legyen az egyes elemek cseréje. A típus 12,1, 13,36 és 13,9 méter hosszú, két- és háromtengelyes kivitelben mutatkozik be, és opcionálisan olyan kerekesszék-emelő lift is rendelhető majd a buszokba, amelyek az első tengely felett emel, így nem terhelve a jármű nehezebb hátsó részét.

## Erősebb motorok

Az utastérben világosabb színek és moduláris szervizpanelek várják az utasokat, és az ő elvárásainak megfelelően akár minden ülőhelyhez kiépíthető USB-csatlakozó vagy más töltési lehetőség. Az új LED világítás akár teljes körű is lehet az egész autóbuszban. A kamionoknál megismert MAN-újdonságok a buszgyártásban is megjelennek, így MAN TipMatic automatizált váltót, EfficientCruise domborzatkövető sebességszabályozót, EfficientRoll vitorlázó funkciót és Attention Guard éberségfigyelőt – sávartót is lehet az opcionális listáról választani. Az új motorok minden változata a korábrinál 20 lóerővel erősebb, és 200 newtonméterrel nagyobb forgatónyomatékot nyújt, miközben gazdaságossága is javult, a szigorú emissziós értékeket pedig teljesíti. Az új MAN Lion's Coach ősszel, a Busword Kotrijk kiállításon mutatkozik be, és aspirál az Év autóbúsa díjra is.



Lion's Coach

Pillanatsfelvétel egy változó piacról

# Versenyhelyzet-elemzés: Budapest–Berlin

Sorozatunkat folytatva ezúttal a Berlin és Budapest közötti közösi közlekedési kapcsolatokat vizsgáljuk. Németország a legfontosabb gazdasági partnere hazánknak, így a két főváros között számos eljutási lehetőséget teremtenek a piaci szereplők.

SCHULEK TIBOR

## Közúton

A két város között ma már végig gyorsforgalmi úton lehet haladni, de a csehországi autópályára jellemző torlódások miatt 9–10 óra között szóródik a megállás nélküli autós utazás tervezett ideje. Ez a távolság már olyan mértékű, hogy jelentősen megszűri az egyéni közlekedők számát. A főbb telekocsis oldalak szondázása alapján mindennapra még nem, de heti 2–3 napra már találni olyan autót, amelyik Berlin felé keres utastársat, és ahová átlagosan 12 ezer forintért lehet becsatlakozni.

Az autóbuszos szolgáltatók 11–12 óra alatt jutnak el a közvetlen járatokkal a német fővárosba. A FlixBus naponta négy indulással – reggel, délben, este és késő este –, korszerű, wifivel ellátott autóbuszokkal közlekedik a főbb autóbuszpályaudvarok között, érintve Schönefeld repülőtérrel is. A jegyárak 11 900 forinttól kezdődnek, a buszok menet közben csak rövid technikai megállásokra szakítják meg útjukat. A FlixBus rendszere napi több, Bécsben történő átszállással is kijánál útvonalakat, de azok ára és 14 órás menettartama már nem versenyképes. A Regiojet (Student Agency) minden prágai



Fotók: Schulek Tibor

járatához átszállással berlini csatlakozást tud biztosítani. A 14 órás teljes menetidő ugyan hosszú, de a buszok kényelmesek és minden földi jóval felszereltek, a 8–10 ezer forintos irányára pedig az egyik legkedvezőbb a piacon.

## Vasúton

A MÁV-START egy nappali és december közepéig még egy éjszakai járatot üzemeltet az útvonalon. A Hungária EC reggel 7.25-kor Budapestről, illetve 9 óra után pár perccel Berlinből indul, és az autóbusszal megegyezően, körülbelül 11 és fél óra alatt győzi le a távolságot, de lényegesen több megállás beiktatásával. A magyar kocsiból kiállított EuroCity Utasellátó étkezőkocsit is továbbít (a vasúttársaság közleménye szerint ezen a járaton a jövőben is megmarad ez a szolgáltatás), valamint lehetőség van kerékpárok szállítására is. A vonatban vegyesen régebbi és felújított CAF kocsik, IC+ személykocsik közlekednek, hogy az elvárt minő-

ségi követelményeket teljesíteni tudja a MÁV-START. Az utastájékoztató, a wifi működése még nem minden esetben biztosított. A kontingentált Szpecial ajánlatok a többi szolgáltatóhoz hasonlóan 12 ezer forintos (39 euró) áron érhetőek el, első osztályon 65 eurótól.

A MÁV-START augusztusi bejelentése alapján karcsúsítja a nemzetközi vonatokat; a legdrasztikusabb lépés a Metropol EuroNight Berlinig közlekedő kocsicsoportjának megszüntetése. Ezért csak december közepéig ajánlható az ülő-, fekvő- és hálókocsikat egyaránt továbbító vonat, amelyik az utolsó évben már légkondicionált és kényelmes bérelt kocsikkal közlekedett. A legolcsóbb ülőhely 29 euró, fekvőhely 39 euró, hálófülke 59 euró, a fürdőszobás de-luxe fülke 79 eurós áron érhető el. Az üzleti utasoknak ajánlható egyszemélyes fürdőszobás fülke ára viszont már borsos, 159 euró irányonként.

## Levegőben

A legdinamikusabban változó piac egyértelműen a légi közlekedésé. Budapest és Berlin között jelenleg három cég kínál közvetlen légi járatot, és hamarosan piacra lép a legnagyobb hazai szereplő is. Az Air Berlin napi három járatot üzemeltet, és 12 ezer forintos kezdőáron (csomagok nélkül) már másfél óra alatt Berlin–Tegel repülőtérre lehet lenni. A diszkont légitársaság körül ugyan sokasodnak a viharfelhők, de a csődvédelem mellett egy nagyobb hitellel biztosítják az üzemet a végleges átalakulásig (lásd keretes írásunkat – a szerk.).



A Regiojet prágai járataihoz átszállással berlini csatlakozást biztosít



## A MINDIG JÖVŐRE MEGNYÍLÓ, DE MÁR KICSI REPÜLŐTÉR

A legújabb hírek szerint akár 2019 őszére is eltolódik az új berlini reptér, az eddig kudarcos Berlin-Brandenburg megnyitása. Az eredetileg 2011-ben megnyitni tervezett, Schönefeld déli bővítésével létrehozott új reptéren súlyos műszaki és kivitelezési hiányosságokat találtak évekkkel ezelőtt, és azóta folyamatosan halasztották az átadását. Az eredeti tervek alapján az új repülőtéren teljesen ki kellene váltania a két régebbi légitikötőt, Schönefeldet és Tegelt.

Ugyanakkor az eddig meg nem nyitott repülőtér máris túl kicsi, ugyanis a Berlin-Brandenburg terminál kapacitását évente 27 millió utasra méretezték, ám tavaly már a német főváros két repülőterén 33 milliós volt az összesített forgalom, elsősorban a diszkont cégek jelentős bővülése következtében. A kapacitásgondok miatt a jelenlegi elképzelések alapján Schönefeld az új terminál kiépítésének első ütemével párhuzamosan, közös garulóút-hálózattal működni fog. Mindeközben sürgősen el kell kezdeni bővíteni az új terminált is, legalább 38 milliós forgalomra méretezve.

A kialakult helyzetben persze Tegel is próbál a túlélésre játszani, mert a jelenlegi bővítési ütem mellett az előzetes számítások szerint 2030-ra meghaladhatja a berlini utasforgalom a 46 milliót, így azonban az új reptér teljes kiépítettségű kapacitása sem bírná a forgalmat. A végleges megoldásról nincs döntés, ráadásul a szövetségi közlekedési miniszter és a város vezetői között hiányzik az összhang a kérdésben. A szövetségi választásokkal együtt Berlinben népszavazást is tartottak a repülőterek jövőjéről, miután a német szabaddemokrata párt aláírásgyűjtést kezdeményezett.



## AZ AIR BERLIN KÁLVÁRIÁJA

Fizetéseképtelenné vált az Air Berlin, ezért csődvédelmet és fizetéseképtelenségi eljárást kezdeményezett augusztus közepén maga ellen, miután a kisebbségi tulajdonos Etihad bejelentette, hogy nem finanszírozza a veszteséges diszkont légitársaságot, és letett az átalakításáról. Az Air Berlin évek óta százmilliós veszteséget termel, és ezen az Etihadtól kapott tőke és szaktudás sem tudott segíteni. 2016-ban rekord méretű, 780 millió eurós veszteséget hozott össze a második legnagyobb német légitársaság, és az idei év első negyedében is közel 300 millió eurós veszteséget jelentett. Az első hírek rögtön egy Lufthansa-féle átvételt vizionáltak, mert korábban már néhány repülőgépet bérelt Berlinből a piacvezető német cég. A német repülőtereken látványosan megerősödő ír Ryanair azonnal kartellgyanúnak találta a piaci folyamatokat, ezért a diszkont cég a német és az európai versenyjogi hivatalhoz fordult, valamint önmaga is bejelentkezett a teljes Air Berlinért. Lassan több kisebb-nagyobb cég felismerte, hogy jó üzleti lehetőségek kínálkoznak a csődbe ment cég hálózatán, ezért az Easyjet, a TUIfly és a Condor is egy-egy részfeladatot átvenne, Niki Lauda pedig az Air Berlinbe korábban beolvadó Fly Niki cég visszavásárlásán gondolkodik. Augusztus végén leállították a cég törzsutas programját, korlátozták a code-share megállapodásokat a Oneworld szövetségben, és az őszti jelentősen csökkentették a hosszú távú járatok számát is. Ugyanakkor jóváhagyta az Európai Bizottság az Air Berlinnek nyújtott 150 millió eurós kormányzati hitelt, amely a működést és az átalakítást biztosítani tudja.

Ryanair járat felszálláshoz készülődik Budapest irányába Berlin-Schönefeld repülőtéren



A brit Easyjet napi egy, napközbeni járatot közlekedtet Berlin-Schönefeldről Budapestre, a csomag nélküli induló ár 6-7 ezer forinttól kezdődik, de a 12 ezer forin-

tos vasút-autóbusz alapár alatt sok őszi, téli napra találni repülőjegyet. A Ryanair reggelente közlekedtet egy járatot Berlin-Schönefeldről, ahol esetenként még olcsóbb repülőjegyeket lehet találni, akár 5 ezer forintos alapáron is.

A MÁV kivonulására, illetve az Air Berlin megingására válaszul a Wizz Air azonnal piacra lépett. A lehető leggyorsabb módon – Lamezia és Karlsruhe feladásával – már decembertől naponta indítja járatait Budapest és Berlin-Schönefeld között, alacsony alapdíjakkal (5-7 ezer forinttól 12 ezer forintig terjedtek az első napon közzétett árak). Budapestről változó időpontban, reggel, illetve délelőtt, egyes napokon kora délután indulnak majd a repülők.

Schönefeld a diszkont légitársaságok segítségével bővül



A NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő zártkörűen működő Részvénytársaság  
Beruházási Vezérgazgatósága  
munkatársat keres

budapesti munkahelyre,  
határozatlan időre

**projektiroda-vezető munkakörbe.**

**A munkatárs feladatai:**

- Intermodális projektekhez kapcsolódó beruházások előkészítésének, megvalósításának támogatása, a felmerülő problémák feltárása, azok elhárításához szükséges intézkedések megtétele,
- A projekt megvalósításához szükséges dokumentáció, tervek elkészítésének, az engedélyezési eljárások teljes körű lebonyolításának irányítása, a kapcsolódó közbeszerzési eljárások szakmai koordinációja, a projektek megvalósításának irányítása, a jogerős engedélyek megszerzésének koordinációja,
- Kapcsolattartás a projekt végrehajtásában érintett egyéb szervekkel, hatóságokkal, társadalmi szervezetekkel a projekt megvalósításához szükséges szakmai feladatok koordinálása.

**Elvárások:**

- szakirányú műszaki végzettség,
- legalább 3 év vezetői tapasztalat,
- naprakész és gyakorlott projektmenedzsment ismeretek,
- precíz, pontos, önálló, felelős és rendszerezett munkavégzés,
- magas szintű MS Office ismeretek,
- jó kommunikációs készség, csapatmunka, precizitás,
- önálló, felelősségteljes munkavégzésre való készség és képesség

A társaság a hatékony és eredményes munkát versenyképes jövedelemmel és béren kívüli juttatással honorálja.

**Jelentkezés módja:**

A felhívás megjelenéstől számított két héten belül a [palvarezat@nif.hu](mailto:palvarezat@nif.hu) e-mail címen a munkakör és a bérigény megjelölésével.

A NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő zártkörűen működő Részvénytársaság  
Útfejlesztési Igazgatósága  
munkatársat keres

budapesti munkahelyre,  
határozatlan időre.

**útfejlesztési titkárságvezető munkakörbe.**

**A munkatárs feladatai:**

- közreműködik az Útfejlesztési Titkárság, mint szervezeti egység munkavégzésének megszervezésében, irányításában, ellenőrzésében. Részt vesz az Útfejlesztési Igazgatóság stratégiájának, üzleti tervének, munkatervének kialakításában, a beszámolók elkészítésében,
- az Útfejlesztési Igazgatóság feladat körébe tartozó projektekhez kapcsolódó beruházások előkészítéséhez, megvalósításához kapcsolódó programok előkészítésének, kormányelőterjesztések, jelentések, beszámolók összeállításának összefogása, koordinálása. A felmerülő problémák feltárása, azok elhárításához szükséges intézkedések megtétele,
- közreműködik a jogszabályok, az állami irányítás egyéb jogi eszközei és a vezérgazgatói utasítások az Útfejlesztési Titkárság munkájában való érvényesítésében,
- belső kapcsolattartás a Koordinációs Igazgatósággal, projekt végrehajtásában érintett projektirodákkal, projektirodavezetőkkel, projektvezetőkkel. Külső kapcsolattartás az államigazgatási és közigazgatási szervezetekkel, társadalmi szervezetekkel, projekt megvalósításához szükséges szakmai feladatok koordinálása.

**Elvárások:**

- szakirányú műszaki végzettség,
- közigazgatásban való jártasság
- naprakész és gyakorlott projektmenedzsment ismeretek,
- precíz, pontos, önálló, felelős és rendszerezett munkavégzés,
- magas szintű MS Office ismeretek,
- jó kommunikációs készség, csapatmunka, precizitás,
- önálló, felelősségteljes munkavégzésre való készség és képesség

A társaság a hatékony és eredményes munkát versenyképes jövedelemmel és béren kívüli juttatással honorálja.

**Jelentkezés módja:**

A felhívás megjelenéstől számított két héten belül a [palvarezat@nif.hu](mailto:palvarezat@nif.hu) e-mail címen a munkakör és a bérigény megjelölésével.



A kártyák kedvezményes, illetve díjmentes utazási lehetőséget biztosítanak tulajdonosaik számára

# Lojalitáskártyák és banki termékek a közösségi közlekedésben

**Az egyszerűség kedvéért lojalitáskártyának nevezünk minden olyan terméket, amelyet a közösségi közlekedésben dolgozó szolgáltatók bocsátanak ki a felhasználók, az utasok felé, így ösztönözve őket a további igénybevételre.**

SCHULEK TIBOR

## Pontrendszer

Elsőként a légitársaságok alakítottak ki törzsutas rendszert, amelynek alapja a repülőgépen leutazott távolság (mérőföld) és az esetleg jobb osztályra járó többletpontok. Gyorsan csatlakoztak szállodák és más partnerek is a pontgyűjtés, illetve beváltási lehetőséghez is, hiszen az üzleti, illetve turista utazókat könnyen a cégükhöz lehetett édesgetni. Hazánkban a MALÉV-nek volt ilyen rendszere. Ma a népszerű Lufthansa légitársaság a magyar MKB Bankkal közösen tart fenn ilyen terméket, amely a cég saját Miles&More pontrendszerére épül. A StarAlliance szövetségben is felhasználható pontok sokféleképpen gyűjthetők, illetve a partnereknél beválthatók, kedvezményre válthatók.

## Lojalis utasok

A Wizz Air diszkont légitársaság három hasonló termékkel is rendelkezik. A Discount Club egy előre fix összegért 1 évre megvásárolható kedvezményt jelent, amely minden 2990 Ft feletti repülőjegyből 1500 Ft kedvezményt ad két, illetve csoportos tagság esetén hat fő részére. A klubtagok részére kedvezményes akciót is hirdet rendszeresen a légitársaság, amikor az alap menetjegyekből 20–30 százalékos egyszeri árcsökkenést kínál. (A tényleges megtakarítás nehezen számolható ki egy dinamikus árazású szolgáltató esetében.) A korábban külön megvásárolható termékeket (elsőbbségi beszállás, nagy kézipoggyász, választható ülőhely) egy csomagban, 1 év alatt korlátlan számú utazásra is értékesíti

– Xpress alatt – a légitársaság. Az elv itt is tudatos, hiszen az előre kifizetett kedvezmény lojalissá teszi a légi utast. A Wizz Air és az Erste Bank közös banki terméke is régóta a piacon van. A betéti, illetve hitelkártyaként is elérhető termékhez jelenleg „ingyen” adják a Discount Club tagságot, és bankkártyával történő költségek után 2, illetve 4 százalékot pont formájában jövének, amely repülőjegyre és kapcsolódó szolgáltatásokra költethető.

## Megújítandó kártya

A MÁV-START kínálatában is több, mint 5 éve szerepel a START Klub kártyacsatlád, amelynek eddig 4 fő tagja volt. A német és osztrák mintára bevezetett kártyák 50 százalékos, illetve díjmentes utazási lehetőséget biztosítanak tulajdonosaik

Az eset pontos megértéséhez tudni kell, hogy a vasúti bérletek ára horrorisztikusan magas, hiszen a teljes áron váltható menetjegyeket minden munkanappal besorozva állapítják meg a havi bérlet árát, amelyre viszont magas munkáltatói költségtérítés (86,5 százalék) járhat, ha azt a munkahely kifizeti.

## „Szürke” ténykedések

Amennyiben a dolgozó ilyen támogatást nem kap, akkor marad a napi menetjegy vásárlás, a START kártya használata, vagy a jellegzetes elővárosi, szürke zónába tartozó ténykedések, mint amikor későbbi állomásról kéri a jegyet a jegyvizsgálótól, mint ahol felszálltak, vagy útközben veszik meg a mobiltelefonos jegyet, mielőtt odaér az ellenőrzést végző kalauz. A tervek szerint a kártyákat szétválasztják egy olcsóbb, de csak távolsági utazásra jogosító kártyára, valamint egy drágább, ám a jelenlegi főbb kereteket megtartó klasszikusra.

A sokat utazók számára megérheti a nagyértékű kártyák választása, amelyből két termék – a Bónusz és a VIP kártya –

***Nem kell fizetni a gyorsvonati pótjegyért, a Budapesten belüli utazás ingyenes az elővárosi vonatokkal.***

számára. Az 50 százalékos kártyát kiváltó utazó (a kártyától függően fél vagy egy teljes évig) minden utazásakor félárú 2. osztályú menetjegyet vásárolhat saját magának, de az InterCityre szükséges pót- és helyjegyet meg kell vásárolni. Szombaton még egy útitársa is élhet a kedvezménnyel. Az évek alatt többlettértékké vált, hogy a gyorsvonati pótjegyet nem kell megfizetni a kártyatulajdonosoknak, illetve a Budapesten belüli utazás is ingyenes az elővárosi vonatokkal. Sajnos a kapcsolódó szolgáltatások köre nagyon alacsony maradt, nem sikerült kedvezményt adó partnereket csábítani a programba. A kártya jelenleg megújítás alatt áll, ugyanis sok utas bérlet helyett választotta napi vagy heti többszöri ingázáshoz is.

fényképes és névre szóló, míg a harmadik, a Prémium kártya a megrendelő cég nevére kerül kiállításra, és bárki használhatja. A két utóbbi kártya esetében az IC vonatok használata is díjmentes, akár az 1. osztályon is, a helybiztosítást telefonon lehet kérni. A nagyértékű kártyákat elsősorban a magán vasúttársaságok mozdonyvezetői használják, de egy-egy céget, sokat utazó kereskedőt, ügyvédet is sikerült megnyernie a vasúttársaság értékesítőinek. A START honlapja szerint éves, összvonalas bérlet is vásárolható, amely a fenti kártyákkal megegyező árú, de a GYSEV szolgáltatási területén nem érvényes.

***A többi hazai közlekedési szolgáltató jelenleg nem kínál hasonlóan kiterjedt programot, de a telekocsirendszerek köré felépült applikációk és kedvezményes ajánlati rendszerek hasonlóan népszerűvé válhatnak a jövőben.***

***Az elv tudatos, hiszen az előre kifizetett kedvezmény lojalissá teszi a légi utast.***

Egyre jobb a közlekedési kapcsolat Budapest belvárosával

# A Liszt Ferenc repülőtér megközelíthetősége

Az egyre bővülő forgalom következtében új belváros–repülőtér kapcsolatok jönnek létre, számos magánszolgáltató is piacra lépett. A BKK és a repülőtér is fejlesztésekkel kedveskedik a légi utasoknak. Cikkünkben áttekintjük, mennyire lesz versenyképes a 100E busz a 900 forintos jegyárral és a 35 perces menetidővel a többi reptéri transzforszolgáltatóhoz képest.

SCHULEK TIBOR

## A BKK új expressz buszjárata

Hosszú évek után újra közvetlen belváros–repülőtér autóbuszjárat indult a fővárosi közösségi közlekedésben, amikor nyár derekán a Budapesti Közlekedési Központ (BKK) elindította a 100E autóbuszjáratot a Deák Ferenc tér és a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér között. Legutóbb Magyarország EU elnökségének idején, 2011. január 1. és június 30. között járt hosszabb ideig hasonló autóbusz, akkor a Weekendbus szolgáltatóval kötött megállapodás alapján. A most indított járaton a VT-Arriva korszerű és egyedi arculattal ellátott Mercedes Conecto csuklós autóbuszai közlekednek. Az új reptéri járatra külön jegyet kell váltani (a Budapest bérlet sem érvényes) automatából vagy a járat mellett szolgálatot teljesítő biztonsági őröktől, egy út 900 forintba kerül. A Deák térről mindennap hajnal 4 és 23 óra 30 perc között, a reptérről pedig hajnal 5 és 0 óra 30 perc között, félóránként indulnak az autóbuszok. A repülőtér felé az Astorián csak hajnalban, a Kálvin



Több mint hat év után van újra menetrend szerinti buszjárat Budapest belvárosa és a Liszt Ferenc repülőtér között

téren egész nap megállnak a buszok, hogy az éjszakai járatokról csatlakozást biztosítsanak a kora reggeli repülőkhöz tartó utasok számára. A belváros felé mindkét közbenső megállóban egész nap megáll a 100E, így mind a négy metróhoz biztosított az átszállás. A FINA vizes világbajnokságra elinduló járatok hamar népszerűek lettek, különösen a hajnaliak, amelyek a 6 óra környékén egy csokorban induló diszkont járatokhoz viszik az utasokat. A repülőtéren több jegykiadó automata és két ügyfélpont is az utasok rendelkezésére áll.

## Tömegközlekedés és a vonat

A legolcsóbb – és a leginkább ráérő utasoknak kifejezetten ajánlott – az átszállásos tömegközlekedés, hiszen Budapest fejlett közösségi közlekedési rendszerének köszönhetően a belvárosból napközben 60 perc alatt, a közúti torlódásoktól nagyjából függetlenül ki lehet érni a repülőtérre. Például a Széll Kálmán térről az M2-M3 metróvonalak és a 200E au-

tóbusz használatával egy óra alatt a repülőtéren lehet lenni, amely távra elegendő egy átszállójegyet váltanunk mindössze 530 Ft-ért.

A Nyugati pályaudvarról, Zuglóból és vonzaskörzetéből ideális alternatívát nyújthat a vonat is. Napközben óránként 3–5 vonat közlekedik, így aki nem akar külön jegyet és intercity-pótjegyet vásárolni, annak a gyors, sebes és zónázó vonatokat érdemes választania. A Budapest bérlet is érvényes a járatokra, így nem kell feltétlen megvenni a 370 Ft-os vonatjegyet, bár a gyorsvonatok esetében 150 Ft-tal növeli a költségeinket a gyorsvonati pótjegy. A vasúti pénztárakban viszont külön megvásárolható a „repülőtéri buszjegy”, amivel 300 Ft-ért a 200E autóbuszra is rögtön jegyet válthatunk a Ferihegy vasútállomás–repülőtér szakaszra. A fenti megoldással ideális esetben mindösszesen 670 forintért kijuthatunk a repülőtérre. A város felé ez a verzió csak abban az esetben működik, ha elővételben, már az elutazásunk előtt megvásároljuk a „repülőtéri buszjegy”-et, mivel ez a megoldás sem a repülőtéren, sem az interneten nem elérhető.

## Minibuszos szolgáltatók

Kedvelt bejutási mód a minibuszos szolgáltatás is, amely most MiniBud néven érhető el és a repülőtér hivatalos szolgáltatója. A minibusz közvetlen a rendelési címről szállít, de körjáratban több utast is felvesz (felvehet), így nem feltétlenül a leggyorsabb útvonalon halad, mint egy taxi. A példában szereplő Széll Kálmán térről 4400 forintért szállítanak egy főt, a

## SZÁZMILLIÁRDBÓL ÉPÜL VASÚT FERIHEGY ÉS A NYUGATI PÁLYAUDVAR KÖZÖTT

A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér és a Nyugati pályaudvar vasúti összekötéséről döntött a kormány, jelentette be szeptemberben a Miniszterelnökséget vezető miniszter. Közlése szerint erre több megoldás is létezik, a kormány egy 29 kilométeres új vasúti pálya kiépítését részesíti előnyben, amely a Budapest–Cegléd–Szolnok vasút új nyomvonala is lesz. Az új vonalszakasz Pestszentlőrinc után ágazna ki és a repülőtér területén belül, részben alagútban haladva a 2-es terminál előtt, a föld alatt kialakított állomásig, majd Vecsést elkerülve csatlakozna vissza a Cegléd–Szolnok vasútvonalba. A beruházás nagyságrendileg 100 milliárd forintba kerül – ismertette a tárcavezető, aki azt is elmondta, hogy a vonatok 20 percenként járnának a vonalon, és 18–20 perc lenne a belváros és a reptér közötti menetidő.





A MiniBUD körjáratban több utast is felvehet

belvárosból ez pár száz forinttal olcsóbb. A szolgáltató kedvezményeket ad, ha több fő utazik: 2 főnek 5400, 3-nak csak 5900 forint a transzfer. Kedvezményes áron viszont oda-vissza is foglalható a szolgáltatás 7900 forintért, előre online vagy telefonon rendelve. A terminál érkezési szintjén külön standjuk van, könnyen megtalálhatóak.

A Nyugat-Európában népszerű Flibco busztársaság tavasszal beindította magyarországi üzemét, a Népligettől, a Deák tértől, illetve a három nagy vasúti pályaudvartól is 9 euróért visz ki bennünket a reptérre. A Flibco egyelőre nem használ saját buszokat a körjáratokhoz, hanem egy másik szolgáltató kisbuszai érkeznek az utasokért. A menetidő attól függ, hogy

a körjárat melyik pontján szállunk fel. Csak online lehet jegyet vásárolni.

Bubblic néven egy debreceni székhelyű szolgáltató indított új szolgáltatást a nyár elején. A többiekhez hasonló rendszerben működő kisbuszos szolgáltató fix 6 eurós áron szállít a Deák térig. A Bubblic kisbusza ugyanakkor reggeltől csak este nyolcig, és csak óránként indul a légkikötő érkezési oldaláról. Személyes standjuk nekik sincs, előre érdemes helyet foglalni rá a cég weboldalán.

BXL Transfer néven egy, elvileg a brüsszeli géphez csatlakozó szolgáltató is kínál kisbuszokat, mellyel 4500 forintért kijuthatunk a Liszt Ferenc reptérre. A diszpécser szolgálat szerint más időpontokra is kérhető jármű. Itt is adott idő-

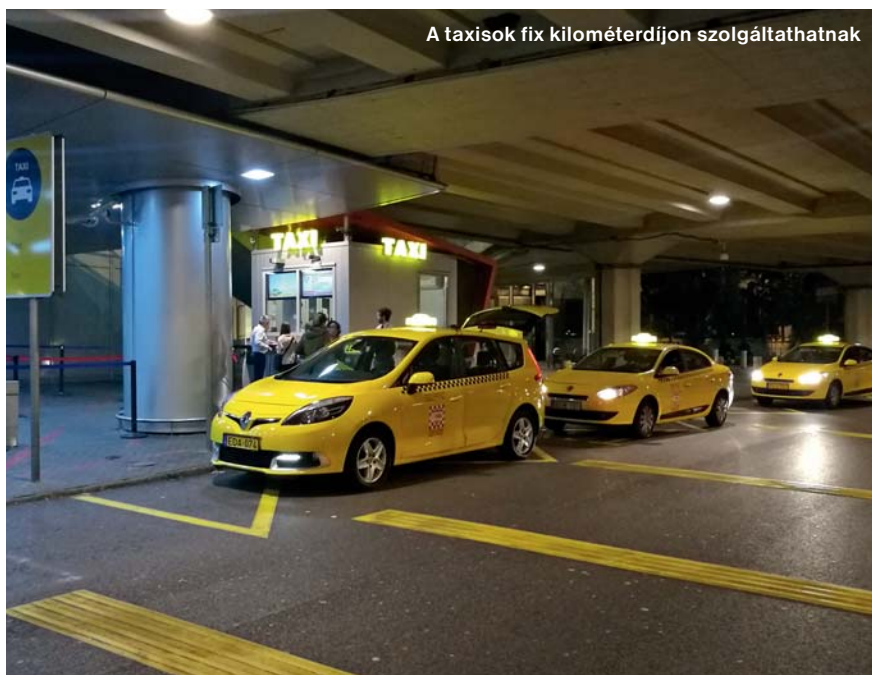
pontra biztosítják a kieriést a reptérre, és a MiniBudhoz hasonlóan az utazók számának függvényében mondják meg, hogy kiért hányra jönnek.

P-Airbus, Plusairportline. A Ryanair és a Wizz Air repülőjegy-foglalási rendszerén keresztül is lehetőségünk van transzfer vásárolni a reptérről a belvárosba. Ezeknek a járatoknak nincs előre meghirdetett menetrendjük, a gépek érkezéséhez és indulásához igazodva közlekednek. A Ryanair esetében 5,5 euró, a Wizz Air esetében 5 euró a belvárosi transzfer ára egy főre.

## Taxi és az egyéni autós

Az új szolgáltatók egyértelműen a taxisok számára jelentenek konkurenciát. A sárga autók a legkényelmesebb és persze a legdrágább alternatívát jelenthetik az utazás tervezésekor. A pesti belvárosba 7–8 ezer forint körüli összegre rúgó taxitarifa Buda felé 9 ezerig is felkúszhat. A hivatalos repülőtéri szolgáltató a Főtaxi, de ettől a többi szolgáltató sem tér (térhet) el jelentősen, hiszen fix kilométerdíjat állapítottak meg a fővárosi szolgáltatóknak. A BKK területén szolgáltató cégeknél egységes az arculat, kötelező a bankkártya-elfogadás is. A taxi mindig házhoz jön, ráadásul lényegében bármikor megrendelhető. A reptéren természetesen a saját szolgáltató található meg a szem előtt lévő standon. Korábban sok probléma volt a túlszámlázással, a feketefuvarokkal, amelyeket megpróbál a BKK ellenőrzése kivédeni.

A reptér kb. 20 km-re esik a belvárostól, így 8 literes fogyasztással, épp a tervezéskor aktuális 350 forint körüli benzinnal számolva is kb. 700 forintba kerül a kijutás. Innen viszont nagyon eltérhetnek a költségeink. Ha mindössze a kiszállás idejére állunk meg az indulási vagy érkezési oldalon, akkor a parkolás 5 percig ingyenes. A Budapest Airport holnapján elérhető parkolási lehetőségek szerint hat különböző parkolóhelyet találhatunk, ezek ára a reptérről való gyaloglási távolságtól függően változik: 7700-tól 19400 forintig szóródnak az árak egy hétre. Hasonló áron a reptér környéki településeken már fedett és őrzött parkolókat is találni, ahonnan biztosítják a reptérre ki- és az onnan visszajutást is. Autóval tehát viszonylag olcsón is ki lehet jutni, kedvező utazási idővel, csak hát utána kezdeni kell valamit az autóval, ami viszont nagyon sokba is kerülhet.



A taxisok fix kilométerdíjon szolgáltathatnak



Közép-Európa repülőterei profitálnak a gazdasági növekedésből

# Régiós harcok low-cost szereplőkkel és tengerentúli bástyákkal

A gazdasági növekedés, a stagnáló kerozinárak egyre olcsóbb repülést hoztak Közép- és Kelet-Európa számára. A diszkont modellben dolgozó légitársaságok jelentős utasszámot vonzanak egy-egy repülőtérre, de gyorsan át is tudják helyezni kapacitásukat egy jobb üzlet reményében.

## KÖZLEKEDÉSVILÁG

### Bécs – Schwechat

Bécs erőssége a hagyományos átszálló forgalomban, a Lufthansa csoporthoz tartozó Austrian erős keleti piaci jelenlétén alapul. A repülőtér Oroszország felé irányuló forgalma csaknem duplájára növekedett, az egész kelet-európai régiót nézve 13,6 százalékos bővülést könyveltek el. Nyugat-európai irányban 5,1 százalék volt a többlet, Észak-Amerika esetében pedig 3,3 százalék. A távol-keleti járatok 10,2, az afrikaiak 57,8 százalékkal több utast szállítottak. Érdekesség, hogy a diszkont cégek

még alul reprezentáltak. Az Air Berlin tulajdonú Niki csak az üdülőforgalomban erős, az easyjet 10 járatral, a Eurowings 30 feletti járatral van jelen. Az ultra low cost cégek ma még teljesen hiányoznak Bécsből.

### Prága – Václav Havel

Megugrott a prágai repülőtér utasforgalma is az idei első fél évben: 6,76 millió utast kezeltek, ami éves összehasonlításban 21 százalékos növekedés. A prágai repülőteret használó utasok többsége Európában utazott, de a legnagyobb növekedést itt is az Afrikával (+81 százalék), Közel- és Távol-Kelettel (+70) összekötő

járatokon mutatják a statisztikák. A CSA mellett erős a Travel Service/Smartwing jelenlét, és az ősszel a Ryanair is sok új célállomást köt össze Prágával. Hét útvonalat szolgálnak ki szélestörzsű géppel, meglepően erős kínai kapcsolat él, három célállomással. A repülőtér vezetése a tavalyi 13 millió után 2017 év végére 15 millió utast vár, ami új rekord lesz.

### Varsó – Chopin

A legnagyobb dinamikával a varsói repülőtér fejlődött a régióban, ahol 25 százalékkal többen, 10,4 millió utas (ebből 9 millió nemzetközi utas) fordult meg a nyár végéig. A belföldi forgalom bővülése az új járatok következtében 60 százalék feletti. Fokozatosan bővül a LOT nemzetközi hálózata (immár 10 feletti állandó tengerentúli járat), amely a belföldi járatok töltöttségére is jó hatással van. Erős szereplő a Wizz Air, miközben a Ryanair inkább a modlini fapados repülőtérre marad a nagyobb teljesítménnyel. A tervek szerint Varsó is közel 15 millió utast fogad majd az év végéig.

# DISZNÓTOROS KOLBÁSZFESZTIVÁL BUDAPESTEN



# OKTÓBER 13-15

**Bp. XIV., TATAI ÚT 95.**

**FESZTIVÁL NYITVATARTÁSA:**

**PÉNTEK: 13.00 – 22.00**

**SZOMBAT: 09.00 – 22.00**

**VASÁRNAP: 09.00 – 20.00**

**www.kolbaszfeszt.hu**





# Bázist alapít a LOT Budapesten – egy éven belül nyereségre számítanak

## A lengyel-magyar barátság Amerikáig ér

A várva várt bejelentés megszületett: New Yorkba és Chicagóba indít járatot a lengyel LOT Budapestről jövő májusban, a két új útvonalat Boeing 787 Dreamlinerekkel repülük a ferihegyi bázisukról.

SCHULEK TIBOR

### Közvetlenül az USA-ba

A repülőjegy-kereső oldalak statisztikája szerint tavaly mintegy 150 ezer utas-útvonal keresése zajlott Budapest–New York útvonalra, amely a térség egyik leginkább hiányzó kapcsolata volt. A piacon kínálkozó lehetőséget elsőként a lengyel LOT ragadta meg, méghozzá egészen újszerű módon, hiszen a Norwegian-ön kívül nincs más légitársaság Európában, amely a fő bázisán kívülről indítana hosszú távú járatokat az Open Skies megállapodás keretei között. Az utasok számára persze a legfontosabb, hogy egy megbízható légitársasággal ismét lesz közvetlen légi összeköttetés Magyarország és az Egyesült Államok között.

A New York-i járatok hetente négy alkalommal, hétfőn, csütörtökön, pénteken és vasárnap közlekednek, a tervek szerint New Yorkba 11.55-kor indul a LOT Dreamlinere, és 15.40-kor érkezik meg. Vissza pedig 18.45-kor indul a járat, és egy nappal később, reggel 8.50-kor landol Budapesten. Chicago felé heti két alkalommal, kedden és szombaton indul-



A bejelentést megünneplendő Ferihegyre látogatott a LOT SP-LRG lajstromú, legújabb Dreamlinere

nak a repülőgépek, 11.35-kor és 14.50-kor érkeznek meg Chicagóba, vissza pedig 16.35-kor indul és másnap reggel 8.55-kor száll le Ferihegyen. A járatok 12 tonna cargokapacitással rendelkeznek, amit várhatóan gyorsan eladnak majd a fuvaroztatók között.

### Egy bázis, egy gép

A járatokat a LOT Boeing 787-8-as Dreamliner típusú gépe teljesíti majd, amelyek 252 székes konfigurációban repülnek a LOT kötelékében, a business osztályon 18, a Premium Economy 21, turista osztályon pedig 213 szék érhető el. A legkényelmesebb osztályon teljesen vízszintbe dönthető az utasülés, nagy kijelzőn érhető el a multimédiás rendszer, gasztronómiai különlegességeket szolgálnak fel az utazás alatt. Az új repülőgép előnyeit a turista osztály utasai is élvezik



A business osztályon gasztronómiai különlegességeket szolgálnak fel az utazás alatt Fotók: Schulek Tibor

majd, hiszen személyre szóló képernyő, az átlagosnál nagyobb utasablak és kellemesebb légnyomás a 787-es típus sajátja. A tervek szerint magyar kabinszermélyzet is lesz a repülőgépen, valamint kisebb karbantartásokat is el tudnak majd végezni Budapesten.

Jegyek már foglalhatók a LOT honlapján, New Yorkba 132 ezer forinttól, Chicagóba 139 ezer forinttól. A budapesti bázis mindössze egy gépből áll a tervek szerint, és egyelőre nem lesz ránhordó járat kisebb gépekkel, ugyanakkor a légitársaság nem zárkózott el attól, hogy a későbbiekben Budapestre telepítsen ránhordó kapacitást. Az új járatokon a LOT egy éven belül nyereségre számít.

A bejelentést megünneplendő Ferihegyre látogatott a LOT SP-LRG lajstromú, legújabb Dreamlinere, fedélzeten a magyar fővárosba érkezett Rafal Milczarski, a LOT vezérigazgatója és Mateusz Morawiecki, Lengyelország miniszterelnök-helyettese. A bejelentésen részt vett Sziijártó Péter külgazdasági és külügyminiszter és Jost Lammers, a Budapest Airport vezérigazgatója is.

### A HARMADIK IS MEGVAN!



Budapest és Philadelphia között Boeing 767-300-as gép közlekedik majd

2018. május 4-étől a világ legnagyobb légitársasága, az American Airlines új, napon-ta közlekedő menetrend szerinti járatokat indít Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér (BUD) és Philadelphia Nemzetközi Repülőtér (PHL) között. A keleti parti nagyváros egyben a légitársaság egyik központja is, ahonnan csaknem 160 amerikai, kanadai, karib-szigeteki és latin-amerikai célállomás felé biztosít csatlakozást az utasoknak. Az új járat hetente több mint 2800 ülőhelyet kínál a jövő nyári szezonban a két város között. Az útvonalon a cég Boeing 767-300-as gépei közlekednek majd.

Most az amerikaiaknak áll a zászló a gigászok versenyfutásában

# Boeing-eladások az egekben

Az év első nyolc hónapjának eredményei alapján az amerikai repülőgépgyár behozhatatlannak tűnő előnyre tett szert a gépeladások területén az Airbuszal szemben, az európai gyár az átadások terén sem tudott szépíteni eddig.



A legkedveltebb 737-es, a Travel Service színeiben felszállásra készül a szlovákiai Szliácson

SCHULEK TIBOR

## Akik taroltak...

A nyáron Párizsban tartottak nagyszabású légi közlekedési vásárt, amely megint az Airbus és a Boeing vetélkedéséről szólt. Az amerikai cég a 737 MAX családjával tarolt a megrendelések között, különösen az újonnan bejelentett, extra hosszú MAX-10-es variánssal. A Boeing összesen 184 gépre talált vevőt a szalon alatt, amelyből 104 volt 737 MAX típus. A rendelések egy része ugyanakkor konverzió, azaz a korábbi 9-es típusok helyett a még nagyobb 10-es verziót rendelik meg a fuvarozók. Emellett a rentoni cég eladott 56 darab Dreamlinert, 4 hagyományos triplahetést, és bekerült a könyvekbe egy 20 darabos 777X rendelés is. A nyár végéig még további 55 gépre találtak vevőt, a szokásos 737-eseken és 787-eseken kívül 2 darab óriási 747-8F teherszállító gépre, valamint 2 eddig ismeretlen utasszállító 747-

8-asra is. Az év eddigi részében a Boeing 476 repülőgépet értékesített, ennek gerincét a 320 darabos 737-es és a 82 darabos Dreamliner-megrendelés tette ki. Egy évvel korábban a Boeing majd' száz géppel kevesebbnek talált vevőt a január és augusztus közötti időszakban.

## ...és akik alulteljesítettek

Az idei év eddig biztosan nem úgy alakul, ahogy azt az Airbus értékesítői szerették volna, mivel cél volt az eladásokban a több éve tartó vezető szerepet megőrizni, és a gépátadások tekintetében is szeretnék volna lekörözni a Boeingt. Az Airbus a hazai légitársaságok alatt mindössze 132 gépet értékesített, és ebből csak 2 volt szélestörzsű, a többi a sikeres A320-as típuscsaládba tartozott. A nyár végéig pedig mindössze további 14 gép eladásáról írtak alá szerződést Toulouse-ban, így további három A330-200-ast várhat az IAG csoport, valamint egy A350-900-ast egy

eddig még nem ismert vevő. A korábban bejelentett 10 darabos Wizz Air-rendelés is most került be a könyvelésekbe. Még mindig nem sikerült újabb vevőt találni az A380-as típusra, holott a légitársaság ennek kismértékben továbbfejlesztett verziójával harknizott a cég. Az Airbus rendelésállománya a teljes évre vetítve bruttó 264 gépen áll.

## Távolodó cél

Az Airbus egyre távolabb kerül attól a céljától is, hogy átadásokban legalább tartsa a lépést a Boeinggel, aminek okát elsősorban a beszállítóknál kell keresni. A sikeres Airbus A320-as család új hajtóművel felszerelt Neo sorozatának gyártását csak komoly döccenőkkel tudja az európai légitársaság felfuttatni, elsősorban a Pratt&Whitney hajtóművei körül kialakult műszaki problémák és szállítási késedelmek miatt. Az első üzemeltetők pedig korlátozásokra és lassú javítócsomagokra számíthatnak, és sok légitársaság korlátozásokra is elrendelt. Az első fél évben csak 54 darab A320neo és 5 darab A321neo talált gazdára, de ezek között főképp az alternatív hajtóművel szerelték, a CFM Leap-1A-val ellátott példányok vannak. Az A350-es gépek szállításában tapasztalható csúszásoknak elsősorban a kabinberendezések gyártójának késedelmes teljesítése az oka.

## 77 a különbség

A Boeing kisebb késéssel, de az idén leszállította az első 737 MAX gépet a Malinda diszkont légitársaságnak, majd nem sokkal később a Norwegian számára is megérkeztek azok a példányok, amelyek transzatlanti repülésre szerzett be a norvég diszkont cég. Időközben az eredeti kibocsátó társaság, a legnagyobb megrendelést adó Southwest is átvette az első gépeit. Az amerikai repülőgépgyár legnagyobb típusa viszont veszélyben van, mert a 747-esek gyártása elérte az eddigi megrendelések legvégét. Már csak néhány teherszállító és az ismeretlen 2 új megrendelés teljesítése van hátra. Az egész éves számok szerint augusztus végéig az Airbus 399, a Boeing pedig 77-tel többet, 476 repülőgépet adott át a légitársaságoknak.



Airbus A380 légitársaság, de új vevőt eddig nem sikerült találni  
Fotók: Schulek Tibor



# oltis hungaria



## **LORI**

*Információs rendszerek  
a közúti szállítmányozásban*



## **LOGI**

*Információs rendszerek  
raktárlogisztikához*



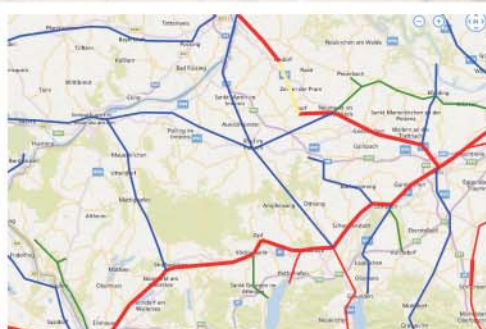
## **KONTI**

*Információs rendszerek  
konténeres áru fuvarozáshoz*



## **EVAL**

*Információs rendszerek  
vasúti szállításokhoz*



## **FRED**

*Információs adatbank vasúti  
teherfuvarozáshoz*



## **NEWSPED**

*Információs rendszer  
szállítványozók részére*





## Intelligens közlekedésirányítási rendszerek THALES A MEGOLDÁS

A Thales által kínált korszerű biztosítóberendezési, kommunikációs és hálózatfelügyeleti rendszerek segítségével még többet hozhat ki infrastruktúrájából. Világszerte piacvezető vállalként, számos referenciával rendelkező fővonalai, elővárosi és városi közlekedési megoldásaival a Thales rendszerei hatékony és költségkímélő üzemeltetést tesznek lehetővé. Ez az infrastruktúra-üzemeltetőknek és a közlekedési vállalatoknak versenyelőnyt jelent, miközben az utasok a legmagasabb fokú biztonságot élvezhetik. Több mint 100 közlekedési partnerünkkel közösen megvalósított, komplex projektekből bizonyított megoldásainkkal, világszerte 6 000 felkészült szakemberünk lendítheti mozgásba az Ön következő projektjét.

[www.thalesgroup.com](http://www.thalesgroup.com)

**THALES**