

Lehóczki Gábor és Dian József, a TS Hungaria ügyvezető igazgatói

A vasúti teherkocsik felújításának kulisszatitkai

A nagyobb vasúttársaságok részben történelmi okokból, részben célszerűségből jelentős méretű vasúti teherkocsi flottát üzemeltetnek, amelynek karbantartását, illetve szükség esetén felújítását, átalakítását is igyekeznek a gazdaságossági szempontok maximális figyelembevételével, jellemzően a saját járműjavító műhelyeikben elvégezni. Nincs ez másképp a Rail Cargo Groupnál sem: a Rail Cargo Austria (RCA) és Rail Cargo Hungaria (RCH) vagonjainak egy része a miskolci, 2021-től az RCH közvetlen tulajdonában álló TS Hungaria Kft.-nél újul meg.

SZÖVEG: ANDÓ GERGELY

- A TS Hungaria a MÁV-TISZAVAS Miskolci Járműjavító jogutódja, a MÁV Cargo privatizációjának érintettjeként került az ÖBB Grouphoz. Miért?

Lehóczki Gábor (L. G.): - A MÁV több járműjavítója közül a miskolci a teherkocsik, azon belül is az általános célú vagonok hatévenkénti főjavítására szakosodott. Logikus volt, hogy ezt a kompetenciát nem tartják meg a MÁV keretei között, az ÖBB csoportnak pedig kifejezett előnyt jelentett a versenyképes áron dolgozó cég. A MÁV-tól való függőségünk 2016-ban tovább csökkent, azóta a járműjavító területe a TS Hungaria tulajdonában van, így ha a piac indokolja, van mód a növekedésre.

- Milyen tevékenységekkel foglalkoznak?

Dian József (D. J.): - Három kulcsterületen: a teherkocsik kerékpárjainak javítása, időszakos fővizsgák és szükség szerinti futójavítások terén nyújtunk szolgáltatást. E tevékenységek végzéséhez megfelelő minősítésekkel és gépparkkal is szükséges rendelkezni. A kerékjavításunk világszínvonalú a 2013-ban beszerzett esztergagépnek köszönhetően, amit automata ultrahangos tengely- és kerékvizsgáló berendezés is kiegészít. A vasúti kocsik kerekei a legkritikusabb alkatrészek, hiszen repedésük, sérülésük törésekhez és kisikláshoz vezethet. Éves szinten jelenleg 13-15 ezer kerékpárt javítunk, elsősorban a Rail Cargo Group teherkocsijaihoz. Emellett más hazai és külföldi megrendelőknek is nyújtunk szol-

gáltásokat. Kevés helyen van ilyen felszereltséget és minőséget biztosító kerékpárjavítás. A jelenleg folyó beruházások megvalósulása után a tuskófékes kerékpárok mellett a korszerűbb, féktárcsával szerelt vasúti kerékpárok megmunkálása és javítása is elérhető szolgáltatás lesz.

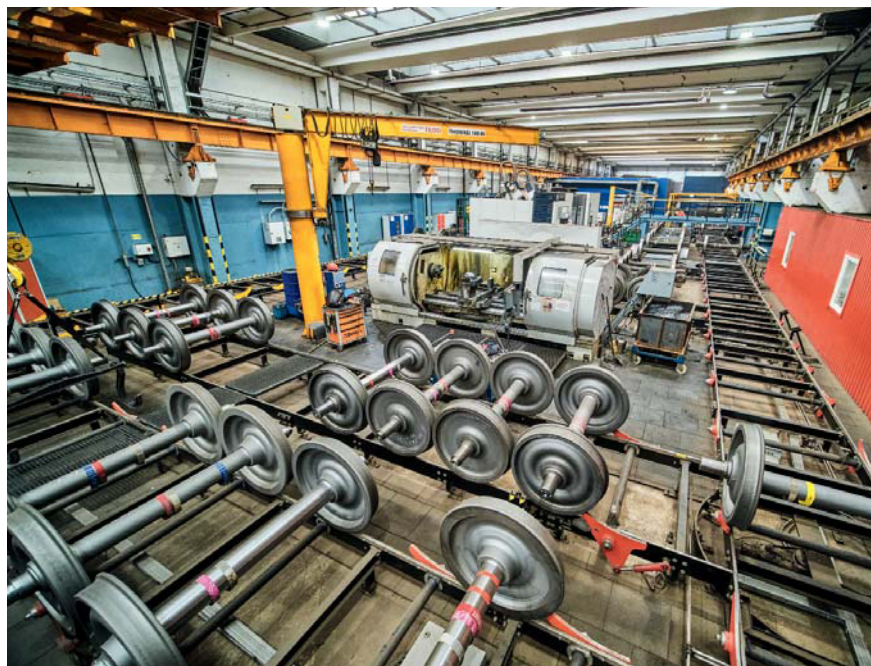
- Az uniós előírások miatti fékezészi zajcsökkentés indokolja az átállást?

D. J.: - A teherkocsiknál a zajcsökkentés érdekében a tuskók típusát, anyagminőségét változtatják meg, ehhez csak minimális fékrudazat- és pneumatikai átalakítás szükséges. Így ezzel nekünk alig van pluszfeladatunk, emiatt külön kocsik nem jönnek hozzánk. A kerékpárokat általában a fővizsga részeként szereljük ki és vizsgáljuk, de futójavításkor is cserél-

hetők. Fékhiba bekövetkezhet rendkívüli esemény, baleset (csúszás), emberi mulasztás (befékezve maradt kézifék, sarukon átugrás) és szándékos rongálás miatt is (például ha heccből acélgolyókat helyez valaki a sinre). Abroncszlazulás már nem fordul elő, mert a teherkocsik manapság monoblokk kerekekkel közlekednek, ami növelhetővé teszi a tengelyterhelést (225 kN-ra).

- A teherkocsi-fővizsgáról mit érdemes tudni?

D. J.: - A vasúti teherkocsik 25-40 évet, sőt többet is futnak, miközben folyamatosan jelentős igénybevételnek vannak kitéve. A karbantartásuk precizitását igényel, ugyanakkor a minőségbiztosítás szerepe is felértékelődött a hosszabb,





gyorsabb, nehezebb tehervonatok miatt. A jelenlegi fővizsga-kapacitásunk (amelyben átalakítások, optimalizálások is lehetnek) 1500–1800 kocsi évente, ennek 90 százaléka RCG-megrendelés. Legutóbb az RCA fővizsgaérett kocsijainak felépítménycseréjét végeztük el speciális voestalpine nagyszilárdságú acélszerkezettel, amelynek köszönhetően a kocsi önsúlya 1 tonnával csökkent, így ennyivel több árut továbbíthat. A futójavítások havi szinten százas nagyságrendűek. Igény esetén mindkét tevékenységünk – a fővizsgákkal és a futójavításokkal kapcsolatos rendelkezésre állásunk – egyaránt bővíthető. Elsősorban a csoporton belüli igényekre fókuszálunk, de kapacitástól függően külső piacra is dolgozhatunk. Ebben a szűk keresztmetszetet rövid távon a humánerőforrás jelenti, de egy adott volumen fölött már további beruházási igények is felmerülhetnek. Az aktuális fővizsgadarabszám még 15–20 százalékkal növelhető a jelenlegi kétműszakos rendben.

- Van egyedi specialitásuk?

D. J.: – Az élelmiszereket fuvarozó teherkocsik felületkezelése kihívás, speciális szakértelmet és technológiát igényel: elvárás, hogy semmilyen bevonat ne keveredjen a szállított gabonába, sóba. Olyan anyagot kellett találnunk, ami együtt mozog a kocsival, nem reped, nem pattogzik. A csoporton belül erre más műhelyben nem volt technológia, így hosszas előkészítést követően ezt az innovációt mi valósítottuk meg. A lényege, hogy a kiválasztott, gyorsan megkötő anyagot egyben kell felvinni a teljes felületre, a megfelelő vastagságban. Utólagos korrekcióra nincs mód.

- Mekkora kihívás a munkaerő, az utánpótlás biztosítása?

L. G.: – A TS Hungaria jelenleg 434 fős, munkatársaink 30 százaléka a következő öt évben eléri a nyugdíjkorhatárt. Emiatt és a növekvő megrendelésálmány miatt elengedhetetlen a folyamatos, hatékony toborzás és utánpótlás-nevelés. Jelentős kihívás megtalálni a piacon elérhető hegesztőket és lakatosokat, ám nem elegendő felkutatni és bevonzni őket, be is kell tudnunk illeszteni az új munkatársakat a szervezetünkbe. A kiválasztásnál fontos szempont, hogy a szervizelés során a kolléga értse, ismerje a jármű működését, a teljes, komplex mechanizmust, ami egy gyárban például nem feltétel. A fővizsgáztatás területén sok év tanulás szükséges, mire valaki teljesértékű szakemberré válik. Kidolgoztunk egy integrációs programot, amelyben az elméleti oktatás után mindenki egyéni betanulási tervet kap. A termelési területre érkezőket dedikált mentor segíti a zavartalan beilleszkedésben, aki ugyanakkor közvetlen támogatást nyújt a szükséges szakmai tudás, tapasztalat elsajátításához. A toborzásunkat nehezíti, hogy a megye legtávolabbi pontja 90 km-re található Miskolctól. Dolgoznak nálunk olyan munkavállalók, akik napi szinten – akár több átszállással – 80 km-ről ingáznak. Sajnos a közösségi közlekedési, ezen belül a vasúti menetrend sem segíti a mobilitásukat, illetve így közvetve a toborzásunkat, hiszen vannak olyan települések, ahonnan egyáltalán nem lehet megoldani a lakók műszakos munkarendben történő foglalkoztatását, hiába működünk Miskolc központjához viszonylag közel. Fontosnak tartom meg-

említeni, hogy miután kiemelt figyelmet fordítottunk a tehetséges fiatalok felkutatására, létrehoztuk a TS Akadémiát 2019-ben, ahol 28, tanulószereződéssel foglalkoztatott hegesztő, gépgyártástechnológiai technikus, járműfényező diák gyakorlati képzését végzik kvalifikált szakembereink. A duális szakképzés mellett stratégiai együttműködést kötöttünk a Miskolci Egyetemmel, így több gyakornok dolgozik nálunk, akik itt töltik a kötelező szakmai gyakorlatukat, és támogatásunkkal írják a szakdolgozatukat is. Terveink szerint a termeléstámogató terület utánpótlását az egyetemi diákok bevonásával módunkban áll majd megoldani.

- Ma már sok szó esik a teherkocsik „okosításáról” is. Mit jelent ez műszaki szempontból?

D. J.: – A teherkocsik okosításának célja elsősorban a nyomon követhetőség megteremtése. És ha az elektronikus adatátvitel kiépül, akkor a kocsidiagnosztikában is új távlatok nyílnak meg. A másik izgalmas törekvés a központi automata vonó-ütközők alkalmazása. Most úgy tűnik, ebben is lesz előrelépés a következő tíz évben. Ha ez megtörténik, akkor ezek felszerelésében lesz feladatunk. Elvileg a most futó kocsik alkalmasak erre a fejlesztésre, a vonókészülékek szájnnyílása pedig már úgy van kialakítva, hogy a szabványosított készülék beépíthető legyen. Az általánosan gyorsnak kell lenni az egyes kocsis forgalomban, napokon belül kell minden kocsit átszerelni, vegyes üzem nem képzelhető el. A zárt irányvonatok kocsijai azonban lassabban alakíthatók át.

- Új kocsik gyártásáról nem beszéltek. Vannak erre vonatkozó terveik?

D. J.: – Gyártásról konkrét beszerzési igény függvényében tudunk beszélni. Ha ez felmerül a vállalatcsoporton belül, akkor részt tudunk venni bizonyos paraméterek között új kocsik gyártásában is. Fontos szempont a darabszám arra gyakorolt hatása, ezért ebben az esetben érdemes lehet cégcsoporton kívüli megrendeléseket is kiszolgálni, de ez kapacitás függvénye is. Összességében azt gondolom, hogy 5–10 éven belül jó eséllyel lesz egy ugrás Európában az új kocsik gyártásában. Ezt nemcsak a vagonok életkora indokolná, hanem a vasúti piac változása is. Több konténeres és csereszekrényes szállítás lesz, és sokkal kevesebb szén és vasérc. Európában több helyen van kocsigyártás, sőt az EU-n kívülről is hozható vagon, de a karbantartásukat mindenképpen itt, a régióban kell majd megoldani.