



DUNAI ZOLTÁN

ügyvezető igazgató
Stadler Trains Magyarország Kft.

Tizenhat év eredményei a Stadler Trains Magyarország Kft-nél, és stabil út a jövőbe

Összefoglalás

Az ebben az írásban az olvasó megismerheti azt a személyt, aki 16 éve irányítja és vezeti sikerre a Stadler Trains Magyarország Kft-t. Egyúttal betekinthetünk a Dunai Zoltán irányította cég elmúlt 16 évének meghatározó eseményeibe, sikereibe, döntési folyamatokba. Olvashatunk terveiről, mit remél, mit gondol a következő évektől. Megtudhatjuk, hogy milyen 20. majd a 25. éves Stadlert vizionál.

DUNAI ZOLTÁN
Geschäftsführender Direktor
Stadler Trains Magyarország Kft

Stadler Trains Magyarország GmbH - 16 erfolgreiche Jahre, der stabile Weg in die Zukunft

Zusammenfassung

Der Beitrag macht uns mit der - die Stadler Trains Magyarország/Ungarn GmbH – seit 16 Jahren mit Erfolg führenden Person bekannt. Gleichzeitig bekommt man Einsicht in die determinierenden Ereignisse und Erfolge des durch Herrn Dunai, Zoltán geführten Unternehmens. Es werden Gedanken über seine Pläne, Hoffnungen sowie Zukunft von Stadler Trains Magyarország GmbH mitgeteilt, und Leser kann auch seine Vorstellungen über Stadler Trains Magyarország GmbH für das Jahr 2025 erfahren.

ZOLTÁN DUNAI
CEO
Stadler Trains Hungary Ltd.

The Results of Sixteen Years at Stadler Trains Hungary Ltd. a Stable Way to the Future

Summary

The reader can get to know the person in this article who has been managing and leading the Stadler Trains Hungary Ltd. for 16 years. We can get an insight at the same time into the defining events and successes of the company managed by Zoltán DUNAI over the past 16 years. We can read about his plans, what he hopes, what he thinks from the coming years. We can find out what kind of limited company he envisages in 2025.

A Stadler Trains Magyarország Kft. megalapítása

Mint az Dunai Zoltán szakmai életútjából tudható 2005-ben Ganz Transelektro Zrt. vezérigazgatói posztját cserélte fel a Stadler Trains Magyarország Kft. ügyvezetői posztjára. A változtatáshoz kellett önbizalom, és erősen hitt abban, hogy Magyarországon a vasúti személyszállítás jövőjének kulcsszereplője a Stadler lehet a világszínvonalú FL-IRT villamos motorvonataival.

Ezért Dunai Zoltán 2005 nyarán megkereste a Stadlert, megállapodott a Stadler tulajdonosával, Spuhler úrral és 2005.08.15-én a szerződés aláírása után 3 fővel megalakult a Stadler Trains Magyarország Kft Budapest a Király utcában.

A Stadler Trains Magyarország Kft. Budapest a Király utcából a cég feladatainak és létszámának növekedése miatt hamarosan átköltözött jelenlegi székhelyére a Városligeti Fásorba.

A cég alapítását követő évben először a MÁV FLIRT járműbeszerzési tenderéhez előírt járműkarbantartásra kellett felkészülni. Ezért a Stadler

megalapította a Stadler Magyarország Vasúti Karbantartó Kft-t Pusztaszabolcson.



1. ábra: A Stadler Trains Magyarország Kft. székhelye Budapesten



2. ábra: Az első MÁV FLIRT 2007-ben

Az első FLIRT Pusztaszabolcsra 2007-ben, az akkori MÁV színterv szerinti piros színben készült el amelyet további 59 követett. Az idő gyors múlását mutatja, hogy 2020-ban megkezdődött az első hatvan FLIRT nagyjavítása és a többivel azonos utaskomfortra fejlesztése, továbbá a MÁV-START Zrt. jármű arculati tervének megfelelően, kék fehér színre színezése 2022-ig. Ezt követően a MÁV-START-nak eddig szállított 123 Stadler FLIRT motorvonat egységes külsővel és műszaki tartalommal szolgálja utasai kényelmét.

Dunai Zoltán és a Stadler Trains Magyarország is azonosul Spuhler úr jelmondatával, „Olyan nincs, hogy nem lehet.” A Stadler magyar-

országi vállalatának munkavállalói is ebben a szellemben dolgoznak.

A járműkarbantartás kompetencia központja Pusztaszabolcs

A Pusztaszabolcsra létesített karbantartó cég 2007 márciusában megkezdte az első 30 MÁV FLIRT karbantartását. (Szerkesztő megjegyzése: A MÁV 2005-ben két karbantartó helyszínt kínált fel az első villamos motorvonat tender előminősítésén sikeres 4 pályázóknak, hogy a területet megvásárolják, és azon megépítsék a motorvonati karbantartó bázist. Székesfehérváron a járműjavító területén egy kocsi javí-



3. ábra: A Stadler Magyarország Vasúti Karbantartó Kft. Pusztaszabolcsra, napjainkban (Fotó Stadler)

tó csarnokot, és Pusztaszabolcsra a rendszerváltás után felhagyott B típusú kocsi javítót. A pályázók kivétel nélkül Pusztaszabolcsot választották és arra adták be ajánlatukat. A Pusztaszabolcsra létesült Stadler karbantartó bázisról a Vasútgépészet 2020. 2. számában olvashattunk.)

A szolnoki kocsiszekrény üzem

A Stadler FLIRT villamos motorvonatok gyorsan növekvő világra szóló elismertsége, a növekvő megrendeléseknek köszönhetően felmerült az igény, hogy Magyarországon forgóváz gyártó és javító kapacitást kell létesíteni. Így született meg a Szolnokon a Stadler Szolnok Vasúti Járműgyártó Kft, a Stadler forgóváz gyártás az ipari park területén.

2011-ben Szolnokon az ipari park területén először a kocsiszekrénygyár létesült, majd a forgóváz gyár.

Ez utóbbi az ipari parki helyszínt a javítási igények növekedése miatt néhány éven belül kinötte, mert az éves forgóváz gyártás, javítás mértéke elérte a 600 forgóváz/év igényt. Ezért szükség volt arra, hogy az ipari parkból egy másik helyre települjön át a szolnoki Stadler forgóváz gyár.

A növekvő forgóváz gyártási, javítási igények miatt tehát Szolnokon 2020-ban új helyszínen. A Gyökér utcában új beruházásban építettek egy nagyobb kapacitású forgóváz üzemet, ezzel a forgóváz gyártó kapacitást évi 800 forgóvázra emelhetik fel. A több mint hárommilliárd forintos beruházás az egykori cukorgyár területén valósult meg.

Ezzel a fejlesztéssel, 2021-től már évente 800 forgóváz gyártása és nagyjavítása valósulhat meg Szolnokon, ezzel támogatva a cégcsoport munkáját.

A Szolnoki kocsiszekrény gyárban készültek a FLIRT kocsiszekrények.

A biztos piaci egyensúly, a stabilitás három lába

Magyarországon a Stadler törekvéseiből, a stabilitás három lábából, kettő az elmúlt 15 év alatt világszínvonalúan megvalósult, tehát van:

- 2007-től a pusztaszabolcsi FLIRT **járműkarbantartás,**
- 2011-től a Szolnokon a **kocsiszekrénygyártás** és forgóváz üzemben a forgóvázak **gyártása, felújítása**

A harmadik stabilitási láb, a műszaki fejlesztési kompetenciaközpont lenne, ez máig adósságunk.

A Stadler Trains Magyarország Kft. terveiben a stabilitás növelése – 3 stabil lábon állás – törekvéseinek harmadik szegmense a fejlesztői kompetenciák hazai tudásbázisára több éve kitűzött célunk. Erre az elmúlt években sok energiát mozgósítottunk, támogatjuk a felsőoktatási duális képzést, reméljük néhány éven belül eredménye is lesz törekvéseinknek.

A humánerő gazdálkodás

A Stadler Trains Magyarország Kft. mint említettem három fővel alakult meg 2005-ben. Azok a munkavállalók jelenleg is nálunk dolgoznak.

A Stadler csoport Magyarországon jelenleg 825 főt foglalkoztat. Létszám 2025-re mintegy 1000 főre emelhető fel, középtávon ezzel a foglalkoztatási mutatóval számolunk.

A Stadler magyarországi munkatársainak kiválasztása sikeres volt, munkavállalóink terveinket, céljainkat magas színvonalon támogatták, támogatják, valósítják meg. A cégcsoportnál a fluktuáció alacsony.

A humán erőforrás fejlesztés aktuális tennivalóiról

Napjainkban is fontos és a jövőben még inkább nagyobb jelentőséggel



4. ábra: Stadler Szolnok Vasúti Járműgyártó Kft. székhelye Szolnokon



5. ábra: A Stadler kocsiszekrénygyártó üzemcsarnoka Szolnokon.



6. ábra: A Szolnoki Gyökér utcában 2020-ban elindult új forgóváz gyár

bír a szakképzés és a felsőoktatási duális képzés támogatása. A Stadler csoport feladatai tovább nőnek ezért létszám bővítést tervez a következő években, és azoknak kiművelt szak-

munkásoknak, felsőfokú szakembereknek kell lenniük. A Stadler csak magas szakképzettségű, és céghez hű munkavállalókkal képes a tulajdonos Spuhler úr által megszabott ki-

hívásoknak megfelelni azaz: „Olyan nincs, hogy nem lehet”.

Ez a mércénk, ettől lefelé nem szabad, és nem is fokunk eltérni a következő években sem.

A hazai járműjavítókkal való együttműködés akadályairól

A kezdetektől törekedtünk a hazai járműjavítókkal és más vasúti járműveket, alkatrészeket gyártó hazai cégekkel együttműködni.

Aszalnoki zöldmezős beruházások megkezdése előtt megvizsgáltunk több járműjavítóval való együttműködés lehetőségét. Ezek Budapesten az Északi, valamint Szombathely és Székesfehérvár voltak. A felsorolt járműjavítókkal 2006-ban kezdeményeztünk és folytattunk tárgyalásokat, de az akkori tulajdonosok nem értettek egyet terveinkkel, így velük az együttműködés nem jött létre.

(Szerkesztő megjegyzése: Ismert, hogy az Északi Járműjavító Kft-t a MÁV Gépészet Zrt 2008-ban bezárta és a javítási tevékenységet Szolnokra telepítette át. Szombathelyen az MVJ 2013-ban egy MÁV-START Zrt tender visszavonása miatt indult meg a lejtőn és bár a kormány stratégiai jelentőségűnek nyilvánította, feladta, jelenleg is felszámolás alatt áll. A járműjavító területén 2016-ban megalakult a Mozdony és Vasúti Járműjavító Kft átvette az MVJ dolgozók egy részét. Szombathelyen, az előző MVJ máig le nem zárt felszámolása, a bizonytalanság, a tudás szétverése kihatott és kihat napjainkra is. Szombathelyen a 2012-től elszenvedett létszámcsepások, leépítések ma is negatívan éreztetik hatásukat a 149 éves szombathelyi járműjavításban. A MÁV Vagon Kft helyzetét a MÁV-START Zrt stabilizálta 2015-től úgy, hogy megváltoztatta az előző évtizedekben a MÁV Vagon kft kiemmizésére folytatott politikáját és 2014 után javítási megrendelésekkel látta el. Ennek egyik fő oka, hogy a MÁV-START Zrt egyetlen járműjavítója Szolnokon nem győzi egyedül



7. ábra: A 19. KISS próbára készen Dunakeszi állomáson (Fotó: Murárik László)

a MÁV-START Zrt járműveinek karbantartását.)

A három járműjavítói kapcsolatépítési kísérlet után 2015-ben a Bombardier cégnek Dunakesziről kivonulását követően - a kívülállóknak talán váratlanul - Dunakeszivel sikerült együttműködést kialakítani, és 2015 szeptemberében megkötöttük a svájci alvállalkozói szerződést.

Az együttműködés az első 11 KISS motorvonat hazai összeszerelésében 2018-tól megvalósult. Terveztük Dunakeszi Járműjavító Kft. megvételét is. Az állam azonban másként gondolta. Mivel feltűnt egy új kérő, az orosz Ttransmashholding, ezután direkt vevő kijelöléssel ő lett az új tulajdonosa Dunakeszinek.

A Dunakeszis tulajdonos váltás érintette a KISS-ek gyártását, összeszerelését. A 12. KISS-től kezdve a vonatok Minszkből készen érkeznek Magyarországra. Dunakeszinek csak az üzembe helyezés feladatai maradtak. Mivel a KISS emeletes villamos motorvonatok forgóvázait Szolnokon gyártjuk, a KISS-ekben megtestesülő hazai beszállítási hányad továbbra magas.

Néhány fontosabb gazdasági mutatószám a Stadler magyarországi vállalatáról:

A magyarországi Stadler cégek együttes árbevétele 2015-ben 25 milliárd Forint volt, tavaly elérte a 47 milliárd forintot, 2025. évben

várhatóan meghaladja az 50 milliárd forintot.

Az árbevétel 70%-a export. A beszállítói, alvállalkozói teljesítmények összesített éves árbevétele eléri a 200 milliárd forintot.

A hazai Stadler csoport produktív munkaóra teljesítménye jelenleg 1,5 millió óra/év. Ez a mutatószám 2015-höz képest 20%-os javulást jelent. Ezen belül az improduktív munka részaránya nem haladja meg az 5 százalékot és ez a jövőben sem lesz nagyobb.

A magyar Stadler cégek termelékenységének növekedése a tavalyihoz képest 2025-re várhatóan további 20%-os lesz.

Néhány gondolat a jelen és a közeljövő járműtendereit érintő kérdéseiről

Ismert, hogy a MÁV-START Zrt 50 hibrid motorvonat beszerzését tervezi. Erre másodszor is ajánlati felhívást tett közzé 2020-ban. Ez a tender a közbeszerzési döntőbírárságra került és vár a sorsára. Erről ezért többet most nem lehet mondani.

Azt bátran kijelenthetjük, hogy a 8. ábrán bemutatott FLIRT Akku lehet a Stadler válasza a jövőben a dízelvontatású vonalakon a zero káros anyag kibocsátású személyszállítás megvalósítására. Ez a hibrid-erőforrású motorvonat akkumulátoros üzemben képes – DB által tanúsítottan – 185 km útvonal megtétele



8. ábra: A Stadler FLIRT-ACCU akkumulátoros üzemben 185 km megtételére képes



9. ábra: A tram train hatósági szemlén Szegeden 2021. február 24-én
(fotó: Dr Malatinszky Sándor)



10. ábra: A Stadler anyagi támogatásával megújuló 269-es számú, idén 151 éves MÁV gőzmozdony fotója

az akkumulátorok két töltési ciklusa között. Ismerve a MÁV vasúthálózatát a 185 km-es akkumulátoros üzem elegendő, és minden szóba jöhető nem villamosított vonalon megoldás

lehet a korszerűtlen, régi dízelmozdonyok kiváltására.

A MÁV-HÉV Zrt. járműtenderét az ajánlatkérő visszavonta. Lapzártáig új tenderkiírás nem jelent meg.

Köztudott, hogy a MÁV START Zrt. kettős erőforrású városi vasút könnyű járművet (LRV) vásárolt a Stadlertől. Ezek a Spanyolországban gyártott és a Szeged – Hódmezővásárhely között 2021-től közlekedő tram-train vasúti járművekről a Vasútgépészet következő számában részletesen beszámolunk.

A Stadler Trains Magyarország Kft. tevékenysége a nosztalgia célú járművek megőrzésében.

A Stadler Trains Kft. a magyarországi vasúti műemlékek megőrzésében már több mint egy évtizede fontos és kiemelkedő szerepet tölt be. A Parkban az emlékfalon lévő lista nem tükrözi hűen, hogy mi mindenben segítették a magyar vasút tárgyi emlékeinek megőrzését, feljavítását. Erről Dunai Zoltán szerényen a következőket mondta:

Jelenleg egy gőzmozdony felújítását támogatjuk, konkrétan az Első Gőzvasút Alapítvány gőzmozdony felújítási munkáját támogatjuk.

A sok éve megkezdett MÁV nosztalgia járművek támogatási tevékenységünket értelemszerűen folytatjuk, és kuratóriumi tagként én is aktív szerepet vállalom a Magyar Vasúttörténeti Alapítvány munkájában.

Mint ahogyan korábban a MÁV és GYSEV FLIRT bemutatása megtörtént és a KISS motorvonatokról is részletes szakmai tájékoztatást adtunk, a jövőben is tájékoztatjuk a Vasútgépészet olvasóit a Stadler magyarországi tevékenységéről.

Dunai Zoltán szakmai életútja

Dunai Zoltán, a Stadler Trains Magyarország Kft. ügyvezető igazgatója és többségi tulajdonosa, és a Stadler Szolnok Kft. Felügyelőbizottságának elnöke. Emellett Dunai Zoltán a Hungrail Magyar Vasúti Egyesülés és a Svájci-Magyar Kereskedelmi

Kamara elnökségeinek tagjaként, a MÁV Nostalgia Alapítvány kuratóriumi tagjaként, a Sárvári Vadkert Zrt. elnök-vezérigazgatójaként, illetve a Vasúti Műszaki Vizsgálóközpont Zrt. felügyelőbizottsági tagjaként számos más pozíciót is visel.

Moszkvában, a Nemzetközi Kapcsolatok Intézetében Külgazdasági szakon szerzett felsőfokú végzettsé-

get, majd a Nemzetközi Bankárképző Központban Posztgraduális Bankdiplomáját.

1988 óta munkahelyei között szerepelt a Magyar Nagykövetség, Kairó, Egyiptom (Külgazdasági attasé), Eximbank Rt (Főosztályvezető), BNP-Dresdner Bank (Ügyvezető igazgató), az IkarusBus Rt (Treasury és Pénzügyi Igazgató), a Ganz-Tran-

selektro Közlekedési Zrt. (Vezérigazgató), a MÁV Dunántúli Távközlési Kft. (Elnök), valamint 1997 és 1998 között a Transelektro Rt. Felügyelő Bizottságának tagja volt.

1999-ben könyvet írt „Exportfinanszírozás Magyarországon” címmel, amely a KJK „Banküzletek 2000” sorozat keretein belül jelent meg.

HÍREK

A Stadler hódít az LRV a villamos-vonat szegmensben is.

A Szeged-Hódmezővásárhely között 2022-től közlekedő villamosvonatok több országot érintő platformhoz tartoznak, amelyet 2006 óta értékesítenek. A Citylink egy moduláris és sokoldalú könnyűvasúti járműcsalád, amely szinte minden hálózati követelménynek és mobilitási igénynek megfelel. A magyarországi megrendelés mellett a Citylink LRV Németországban, Karlsruhe-ban és Chemnitzben, a spanyolországi Alicante-ban, továbbá Pueblában (Mexikó) és Sheffield-ben (Nagy-Britannia) közlekedik. 2022-re várhatóan ezek a járművek megérkeznek a Wales-i régióba is. A jármű műszaki jellemzőit figyelembe véve különös gondot fordítottak a hangszigetelés maximalizálására, zökkenőmentes és csendes működés érdekében. Az összes eladott darabszám 165, ebből 111 már kereskedelmi forgalomban van. (A Stadler Citylink típusú tram-tran-t a Vasútgépészet 2021. évi 2. számában mutatjuk be.)

A Stadler első pályázatát nyerte 59 vonat szállítására a spanyol állami RENFE vasúttársaságtól

Az állami tulajdonban lévő spanyol RENFE vasúttársaság 59 nagy kapacitású elővárosi motorvonat épí-

tésével és leszállításával bízta meg a Stadlert. A megrendelés értéke körülbelül egymilliárd euró, és tartalék alkatrészeket és karbantartást tartalmaz 15 év alatt. A szerződést később, az odaítélési eljárásnak megfelelően írják alá.

Az állami tulajdonban lévő spanyol RENFE vasúttársaság 59 elővárosi motorvonat szállítására adott megrendelést a Stadlernek, amely 15 évre a pótalkatrészeket és karbantartást is tartalmazza. Ez a díj a spanyol üzemeltető által meghirdetett nagy kapacitású vonatok ajánlattételi eljárásának egyik része. A Stadler azt javasolja, hogy maximalizálja a kapacitást 100-120 méteres és 160-240 méteres méretezhető hosszú emeletes motorvonatok használatával. Az ibériai széles nyomtávú vonatok 3 kV egyenáramú felsővezetékek alatt közlekednek, és 140 km/h végsebességet érnek el. Helyi közlekedésben használják őket a legnagyobb spanyol városokban.

Ez az első megrendelés a RENFE-től a Stadler számára. A vonatok tervezésére és gyártására egyaránt a valenciai Stadler gyárban kerül sor. A szerződés egy opciót tartalmaz további 44 motorvonategységre és azok karbantartására.



Próbán a 2. MÁV-START részére szállított Stadler Citylink tram train 2021. április hóban (fotó: Imri János)