



## JUHÁSZ GYULA

Okleveles villamosmérnök  
 Irányítástechnikai szakmérnök  
 MÁV Rt. Gépészeti Szakigazgatóság korábbi vezetője  
 Nyugalmazott vezérigazgató-helyettes  
 MMV Magyar Magánvasút Zrt.

## Bemutkozik az MMV Magyar Magánvasút Zártkörűen Működő Részvénytársaság

### Összefoglaló

Az MMV Zrt. magyarországi vasútvállalati működési engedélyt áruszállítási és vontatási tevékenységre az elsők között, 2004. július 8-án kapta meg. Az MMV Zrt. a magánvasutakkal szembeni korabeli ellenállás miatt, mesterséges és természetes akadályokon, útvesztőkön át több éves nehézségekkel tarkított úttörő utat volt kénytelen bejárni.

A szerző, aki korábban az ország legnagyobb vasút vállalatának a gépészeti vezetője volt cikkében felidézti az alig egy évtizedes MMV-s múlt legfontosabb történéseit, jelenségeit, tanulságait, és bemutatja az elért eredményeket. Ezen túlmenően az MMV Zrt által üzemeltetett mozdonytípusok bemutatásával hiánypótlásra is vállalkozott, mert a napi gyakorisággal a magyar vasúthálózaton feltűnő román származású mozdonytípusok műszaki, technikai jellemzőit, karbantartásuk körülményeit és üzemi megbízhatóságukat is megismerteti az Olvasóval.

### JUHÁSZ, GYULA

Dipl.-Ing. für Elektrotechnik  
 Fachingenieur für Leittechnik  
 vormals Leiter des Fachdirektorats für Maschinenwesens  
 der MÁV AG  
 Stellvertretender Generaldirektor i.R.  
 MMV Magyar Magánvasút Zrt. / Ungarische Privatbahn  
 geschl. AG

### Die MMV – Ungarische Privatbahn geschl. AG – stellt sich vor

#### Zusammenfassung

Der MMV Zrt. als Eisenbahnunternehmen ist die Zulassungsgenehmigung für Gütertransport und Leistung von Traktionstätigkeit unter den ersten, am 8 Juli 2004 erteilt worden.

Die MMV Zrt. war gezwungen, wegen des gegen Privatbahnen damals bestehenden Widerstands einen durch künstliche und natürliche Hindernisse, Irrgänge, sowie durch mehrjährige Schwierigkeiten belasteten Pionierweg zu beschreiten.

Der Autor – vorher Leiter für Maschinentechnik des größten Eisenbahnunternehmens des Landes – erinnert sich an die wichtigsten Ereignisse, Erscheinungen, Erfahrungen der MMV-Vergangenheit über ein Jahrzehnt hinaus, und führt die Ergebnisse des Unternehmens an. Darüber hinaus unternimmt er durch Bekanntgabe der durch die MMV betriebenen Lokomotivtype einen Mangelersatz, indem er die technischen Daten, Instandhaltungsumstände und Betriebszuverlässigkeiten der im ungarischen Eisenbahnnetz laufenden Lokomotivtype – Herkunft Rumänien – angibt.

### GYULA JUHÁSZ

Electric engineer  
 Engineer of control engineering  
 Former director of MÁV Co. Mechanical Engineering  
 Service  
 Retired MÁV deputy general director  
 MMV Magyar Magánvasút Co.

### The MMV Magyar Magánvasút Co. Introduces Itself

#### Summary

The MMV Co. got the licence as a freight and traction service provider railway undertaking among the first in Hungary on the 8<sup>th</sup> of July 2008.

Because of the early resistance generated against the private railway companies, the MMV Co. had to pass a long pioneer way hampered with artificial and natural obstacles, turnings and twistings, and difficulties for many years.

The author, who was the leader of the engineering service of the biggest Hungarian railway company earlier, recalls the most important events, phenomenon, edifications of more than ten years of the MMV past in his article, and presents the results. Furthermore, he refills the gap by introducing the locomotives of Rumanian origin run by the MMV Co., which can be seen day by day on the Hungarian network. He acquaints the readers with the technical features, the maintenance and the reliability of the locomotives.

### I./I. A társaság múltjáról általában.

A társaságot 2003. december 1-jén alapították a tulajdonosok. A cégbejegyzés ideje: 2004. március 9.

Az alapító tulajdonosok és tulajdonosi részarányuk:

Intertraverz RT.	40 %
Cronus Kft.	40 %
Ost - West Stiftung	20 %

A társaság a működést 3 fővel kezdte meg. Az első feladat az volt, hogy Magyarországnak az Európai Unió-hoz való csatlakozása időpontjára (2004. május 1.) készüljön fel a társaság a liberalizált vasúti piacon való megjelenésre.

A Római Szerződés kevés konkrét rendelkezést tartalmazott a vasúti közlekedés politikai szabályozására, ezért az Európai Bizottságra és a Tanácsra hárult a feladatok meghatározása. 1991. évben egyeztek meg a közös vasútpolitika kérdésében, ekkor jelent meg a Tanács 91/440/EGK irányelve a Közösség vasútvonalainak fejlesztéséről. Ezen irányelv hiányosságait felszámolva, az Első Vasúti

Csomag (2001), három irányelvet fogadott el:

- 2001/13EK irányelv a vasúttársaságok engedélyezéséről
- 95/18/EK Tanácsi irányelv módosítása
- 2001/14/EK irányelv a vasút infrastruktúra kapacitás elosztásáról, valamint az infrastruktúra használati díjának és a biztonsági tanúsítvány díjszámításáról.

Az előző három irányelv végrehajtásának határidejéről a 15 tagállamai számára 2003. március 15.-t, míg az újonnan csatlakozó tagállamoknál a vasúttal rendelkező nyolc állam számára céldátumként 2004. május 1-jét jelölte meg (csatlakozás dátuma).

Az EU direktívák, jogszabályok mellett a nemzeti jogszabályok és dokumentumok alapján készült el az engedélykérelem. A vasútvállalat működési engedély kiadásának feltétele:

- üzleti jó hírnév
- pénzügyi teljesítőképesség
- szakmai alkalmasság voltak.

**Vasútállati működési engedélyt** áruszállítási és vontatási tevékenységre az elsők között, 2004. július 8-án kapta meg a társaság 4/2004 szám alatt /KKF/.

A társaságnak alapvető elképzelése az volt, hogy elősorban belföldön a tömegáru szállításban kíván részt venni, irányvonatok közlekedtetésével. Megcélozta, az egyre nagyobb részarányt képviselő közúti szállítástól visszacsábítani a fuvaroztatók egy részét. Nem tervezett veszélyes árut, rendkívüli küldeményeket, egyedi kocsiküldeményeket szállítani. Szándéknyilatkozattal rendelkezett 300 ezer tonna lignit szállítására. Ez alapozta meg az üzleti tervet.

A kezdet azonban eléggé küzdelmesen alakult. Meg kellett küzdeni az állami vasutak ellenállásával, a már előre megkötött hosszú távú fuvarozási szerződések kötöttségével, a fuvaroztatók kezdeti idegenkedésével, a törvények, jogszabályok ismerethiányával, félreértelmezésével, illetve az uniós szabályozás magyar jogrendbe állításának lassúságával is. 2004. október 15-én hirdették ki a Pályavasúti Hálózati Üzletszabályzatot. Az első Pályahasználati Szerződést (P-11320/2004. sz.) 2005. január 4-én írtuk alá a MÁV Rt. Pályavasúti Üzletág Értékesítési Osztálya, mint eljáró szervezettel. Az első vonatot 2005. január 7-én közlekedtetjük Rajka – Felsőzsolca viszonylatban, amikor 30 db. üres, Cseh országból bérelt, Eas típusú vasúti kocsi továbbítottunk a célállomásra. A tényleges áruszállítási tevékenység elindításának nehézsége abból adódott, hogy az áru vasúti kocsi birtokba vételére – illetve kirakodásra szinte kizárólag iparvágányokon történik (egyre kevesebb a közforgalmú rakodó hely). Az iparvágányok jelentős része viszont a MÁV Rt. tulajdonában, vagy kezelésében volt, ezért az iparvágányra való bejutáshoz a legnagyobb konkurens vasútállattól a MÁV Rt. Árufuvarozási Üzletágától kellett hozzájárulást kérni, és az általa meghatározott díjat kifizetni érte. Az első rakott vonat közlekedtetésére 2005. március 5-én került sor (Eperjeske Átrakó – Putnok, illetve Berente Szénpályaudvar viszonylatban), melynek során meg kellett küzdeni az Eperjeske Átrakó szénosztályozóra való hozzáférést, a mérlegelés elvégzéséért, valamint a kirakó helyekhez való hozzáférést. A díjakat előre, kézpénzben, a helyszíneken kellett leróni. A körülmények rendezése érdekében a Magyar Vasúti Hivatal és a Gazdasági Versenyhivatal segítségét is igénybe kellett venni. A vontatási szolgáltatást a MÁV Hajdú Kft-nél rendeltük meg. A nehézségek miatt a tulajdonosok úgy döntöttek, hogy eladják a céget.

2005 júniusában a Petrolsped Kft. és az Optifin Invest s.r.o (szlovák befektető) felvásárolta a vasúttársaságot 50 – 50%-os tulajdoni megosztással. A Petrolsped Kft. a szállítmányozás területén már közel tíz éves tapasztalattal rendelkezett a vásárláskor, amely jelentős előnyt jelentett a további fuvarszerzés során. A piaci igényekhez alkalmazkodva a megrendeléseink száma folyamatos növekedésnek indult. A nagyobb volumenű szállítás, a rendszeres

forgalom 2006 februárjában indult meg Komárom – Dunaujváros között szénküldemények továbbításával.

Egy kezdő vállalkozás, olyan eszközigenyes tevékenységénél, mint a vasúti árufuvarozás, csak ritkán rendelkezik olyan alaptőkével, amely biztosíthatja a szükséges eszközpark megvásárlását. Először az eszközök bérbevétele, vagy használt eszközök vásárlásával tudja biztosítani a szükséges járműparkot. A MÁV Rt. Gépészeti Üzletág Vontatási Főosztálya nem volt hajlandó bérbe adni vontató járművet. Vontatási szolgáltatásra viszont keretszerződést kötött 2005. év augusztusában. Hamarosan azonban tapasztaltuk, hogy a fontosabb megrendelők (Személyszállítási Üzletág, Cargo) kiszolgálása után nem tudnak mindig akkor rendelkezésre állni, mint amikor arra nekünk szükségünk lenne. Az is hozzá tartozik az igazsághoz, hogy a mi megrendeléseink egyedi, eseti megrendelések, amihez gazdaságos mozdony és személyzeti forduló nem lehet készíteni. Felmerült az az igény, hogy biztosítsunk lehetőséget saját mozdonyok üzemeltetésére. Felajánlottuk a MÁV Rt. részére, hogy a selejtezés előtt álló V43 sorozatú mozdonyok közül megvásárolunk egyet, és a felújítását megfinanszírozzuk. Ezzel bevételhez juttattuk volna a MÁV járműjavítót is. Javaslatunk merev elutasítást kapott. A nemleges válasz arra kényszerített minket, hogy a környező országok felé forduljunk mozdony bérbevitel céljából. Bosznia – Hercegovina ZRS 441 sorozatú (ASEA licenc alapján gyártott, 4 tengelyes, 3860 kW teljesítményű) villamos mozdony bérbevitelének tárgyalásai során kaptunk román ajánlatot a 6 tengelyes, szintén ASEA licenc alapján gyártott mozdonyra. Az azonos nagyságú bérleti díjajánlat miatt a nagyobb teljesítményű, román mozdony mellett döntöttünk. A romániai tárgyalások viszont oda vezettek, hogy egy villamos mozdonyt bérbevitel helyett megvásároltunk. A használt mozdony vásárlás előtt meghatároztuk azokat a feltételeket, amelyeket szükségesnek tartottunk, a mozdonyok üzembe helyezése előtt, az alábbiak szerint:

- üzembe helyezés előtt essen át nagyjavításon, esetleg korszerűsítésen
  - elégítse ki a magyarországi közlekedtethetőség előírásait (alkalmas vonatbefolyásoló berendezés: EVM, viszapillantó tükrök megléte)
  - fényszórók tompíthatósága
  - hűtőszekrény, kézmosó, ételmelegítő biztosítása
  - vezető állások megfelelő fűtése, légkondicionáló berendezés beépítése
  - megfelelő mozdonyvezetői szék
  - dízel-mozdonyoknál gázolajfogyasztás mérő és ellenőrző berendezés felszerelése
  - saját színterv alkalmazása az egységes arculat érdekében
- Azokat a berendezéseket, amelyeket Magyarországon gyártanak (EVM-120/160, „TODO”, gázolaj csatlakozó fej) természetesen mi szállítottuk ki a nagyjavítást végző üzemekbe.

Az első LE5100LE mozdony nagyjavítása alatt kaptunk ajánlatot egy nagyjavítás befejezése előtt álló „Sulzer” mozdony vásárlására. Így alakult ki az a helyzet, hogy először helyeztünk üzembe egy dízelmozdonyt, és csak egy hónappal később a villamos vontatójárművet (2007).

A társaság működési engedélyét 2007.-évben meg kellett újítani. A Magyar Vasúti Hivatal 69/2007. sz. határozatában, árutovábbítási tevékenység végzésére az MVH/O-7 számú működési engedélyt 2007.06.28.-án kiadta, határozatlan időre.

A 2005. évi CLXXXII. Törvény, 40/2006.(VI.26.) GKM rendelet előírásai szerint vasútbiztonsági tanúsítvány kiadását kérelmeztük. A Vasútbiztonsági Tanúsítványt a Nemzeti Közlekedési Hatóság KU/VHF/284-7/2007. sz. határozatában 2007. szeptember 30.-án adta ki, amelyet 2012. szeptemberében megújított, és vele együtt kiadta a Karbantartásért Felelős Szervezeti Tanúsítványt is (ECM HU 31 0012 0003 Uniós számon).

Kiegyensúlyozott működéshez a tervezhetőséget segíti a hosszabb távú szállítási szerződések megléte. Ez azonban nem könnyű feladat. Körültekintő előkészítő munka után konzorciumban sikerült hosszú távú szerződést kötni a NOSTRA Cement Kft., ma LAFARGE Magyarország Cementgyár Kft.–el, Bükkösd Kőbánya és Királyegyháza közötti „premix” alapanyag szállítására. A 2010. novemberében megindult szállítások azóta kiegészültek az egyéb alapanyagok beszállításával, a kocsik ürítésével, illetve a vasúti kocsik cementtöltésével és azok kiszállításával.

2007. évben együttműködési szerződést kötöttünk a MOL Nyrt-el, amely megbízásokat 3 évenként nyílt tendereken kell ismételt elnyerni. Szintén három évenként pályázunk a BKV járművek (HÉV, Metró, teherkocsik) vasúti pályaszakaszokon való továbbítására.

Megállapodásokat kötöttünk a környező országok vezető vasútvállalataival, mint PKP Cargo (2007.), HZ Cargo, CD Cargo, CFR MARFA, UZ, (mind 2008. óta) az együttműködésre, kocsik bérek elszámolására stb. Természetesen a külföldi magántulajdonú áruszállító vasútvállalatokkal is együttműködünk. Az Ukrán Vasúttal való közvetlen kapcsolat érdekében 2012 februárjában fióktelepet nyitottunk Záhonyban.

Annak érdekében, hogy az országhatárainkon túl is közvetlenül tudjunk az áru fuvarozási piacon megjeleni, 2013.-ban Szlovákiában, 2014.-ben Ausztriában szereztük meg a Vasútbiztonsági Tanúsítvány „B” részét. Elindeztünk Horvátországban a Vasútbiztonsági Tanúsítvány megszerzését illetve tulajdonosunk Ausztriában és Romániában alapított vasútvállalatot. Szlovákiában a tulajdonosunk, a Petrolsped Kft. már rendelkezik önálló vasútvállalattal.

2013.-ban megváltozott a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. korábbi álláspontja, a vontatási szolgáltatáson túlmenően mozdonyok bérebe adását is lehetővé tette. Ezt a lehetőséget azóta ki is használjuk.

2015 februárjában a Petrolsped Kft. kizárólagos tulajdonosa lett az MMV Zrt-nek, így teljes egészében megfelel a társaság megnevezése a valóságnak, miszerint „Magyar is Magán is”.

A társaság csatlakozott a vasúti áru fuvarozási tevékenység végzéséhez szükséges szervezetekhez, nemzetközi megállapodásokhoz:

- Nemzetközi Vasútegylet. UIC kódszámunk: 3024
- Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Bizottság (CIT)
- Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF)
- A teherkocsik használatának általános feltétele (AVV)

A vasúti áruszállítási piacon már nem csak a kedvezőbb helyzetben levő közúti szállítással kell versenyezni, hanem a mind nagyobb számban megjelenő vasútvállalatokkal. Magyarországon vasúti működési engedéllyel közel 50 vállalat rendelkezik, melyből 14 más országbeli. Jelentős konkurenciát jelentenek a szlovák vasútvállalatok (9 db), mivel a kedvezőbb adózási feltételek miatt versenyelőnyben vannak.

A versenyképes fuvardíjakon kívül, a határidők pontos betartásával, a megbízható tájékoztatással tudjuk az ügyfélkörünket megtartani és tovább bővíteni.

Az ábrákból látszik, hogy a szállítási teljesítmények, a 2009. és 2010. évek – a gazdasági válság miatti - visszaesésén kívül folyamatosan növekedett. A 2015. évi növekmény az előző évhez képest 35 (t), illetve 36 (átkm) %-os értéket ért el.

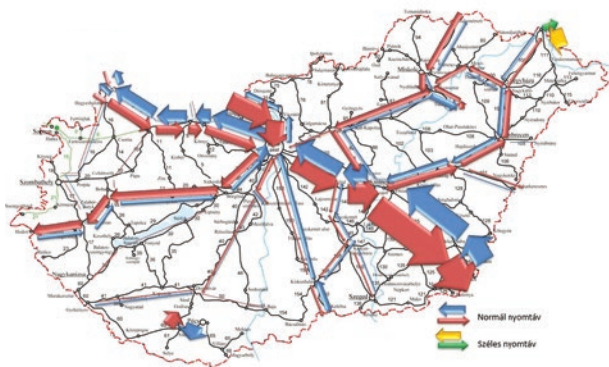
Vontatási tevékenység végzésére 7, vonat- és kocsivizsgálat végzésére 5 társ vasútvállalattal kötöttünk együttműködési szerződést, azonban a kölcsönös együttműködés korlátozott, eseti jellegű. Kiemelt partnerünk a vontatási szolgáltatásban, és a kocsiszolgálati munkában a MÁV-START Zrt.

## I./2. Vasúti járműparkunk: 2015 év decemberében az alábbiak szerint alakult

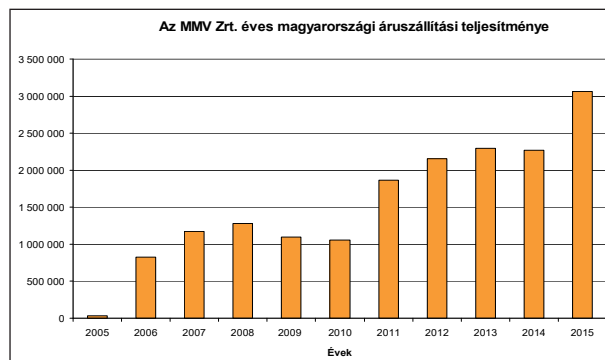
### I./2./a. Vontató járművek:

Villamos mozdonyok	Mennyiség	melyből bérelt:
LE5100kW típus	4 db (2 db IGBT- s,)	1 db (MARFA)
LE-MA 6MW típus	2 db	1 db (SOFTRONIC)
VECTRON	1 db	1 db (ELL)
230 sorozat	2 db (47E-1-3 típus)	2 db (CD)
V63 (MÁV):	2 db	2 db (MÁV-START Zrt)
V43 (MÁV)	1 db	1 db (MÁV-START Zrt.)
<b>Összesen</b>	<b>12 db</b>	<b>8 db</b>
Dízel mozdonyok		
LDE2100LE	3 db	
LDE1250LE	2 db	
M44 (DVM2)	1 db	
<b>Összesen:</b>	<b>6 db</b>	

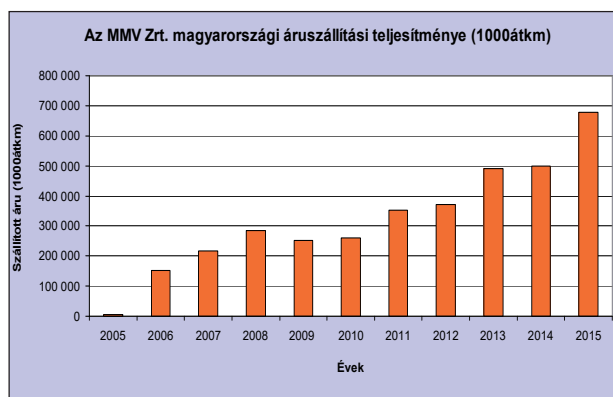
1. táblázat: Az MMV Zrt. Vontatójármű flottája 2015 decemberében  
Tabelle 1: Triebfahrzeug-Flottenbestand der MMV Zrt. – Stand Dezember 2015  
Table 1: The locomotive fleet of MMV Co., in December 2015



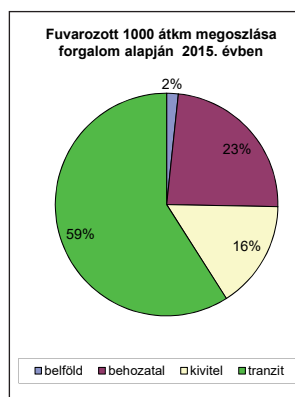
1. ábra: Az MMV Zrt főbb fuvarozási irányai 2015-ben  
 Abb. 1: Die wichtigsten Transportrichtungen von MMV Zrt in 2015  
 Fig 1: The main transport directions of MMV Co. in 2015



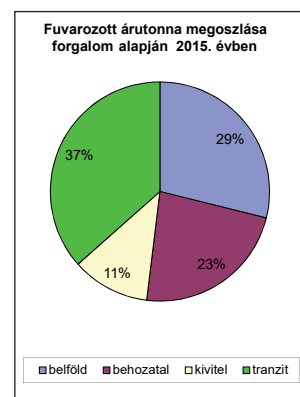
2. ábra: Az MMV Zrt magyarországi áruszállítási teljesítménye (árutonna)  
 Abb. 2: Die Gütertransportleistung von MMV Zrt in Ungarn (Gütertonne)  
 Fig 2: The freight traffic performance of MMV Co. in Hungary (in tonnes)



3. ábra: Az MMV Zrt magyarországi áruszállítási teljesítménye (1000átkm)  
 Abb. 3: Die Gütertransportleistung von MMV Zrt in Ungarn (1000Gtkm)  
 Fig 3: The freight traffic performance of MMV Co. in Hungary (in 1000 tonnes kilometre)



4. ábra: Az áruforgalom megoszlása 1000átkm alapján 2015-ben  
 Abb. 4: Verteilung des Güterverkehrs nach 1000Gtkm in 2015  
 Fig 4: Distribution of the freight traffic on the basis of 1000 tonnes kilometre in 2015



5. ábra: A fuvarozott árutömeg megoszlása 2015-ben  
 Abb. 5: Verteilung der Transport-Gütermenge in 2015  
 Fig 5: Distribution of the transported freight, in 2015



6. ábra: Az MMV ZRt egy a legkorszerűbb Siemens Vectron mozdónnyal továbbított tehervonata  
 Abb. 6: Ein durch die modernste Siemens Vectron Lokomotive der MMV ZRt beförderte Güterzug  
 Fig 6: Freight train of the MMV Co. headed by a most modern Siemens Vectron electric locomotive

**I./2./b. Vontatott járművek (vasúti) teherkocsik:**

Kocsi típus	menyiség	Sorozat, tulajdonos
Tartálykocsi	37 db	Zaes, Zaeks
Nyitott Eas	62 db	Petrolsped Kft.
Önürítő	40 db	Lafarge Magyarország Cementgyár Kft.*
Cementszállító	35 db	Ucs, 910. sorozat Pultrans tulajdona)**
<i>Összesen:</i>	<i>174 db</i>	

\* Az MMV Zrt. látja el az ECM feladatokat is  
\*\* védő kocsiként felhasználva

2. táblázat: Az MMV Zrt. vontatott járművei  
Tabelle 2: Die Güterzüge der MMV Zrt.  
Table 2: The hauled stock of the MMV Co.

A fentiekén túlmenően mindig az adott feladatoknak megfelelő típusú kocsikat (Eas, Fals, Hbbillns, Ks, Tadgs, Zaes, Zaeks, Ucs,) vesz bérbe, a társaság időszakosan, különböző cégektől (Gatx, Touax, Gysev, Masped, Pultrans Kft., Rolmafer, PRS Vagon stb.)

**I./2./c. Járműkarbantartás**

A társaság nem végez karbantartást. A járművek karbantartására külső cégekkel kötött szerződések alapján kerül sor. A román gyártású vontató járművek karbantartását, a revízióját, nagyjavítását, korszerűsítését végző cégek végzik, nagyobb részben Romániában.

Szerződéses román partnerek:

- S.C. SOFTRONIC S.A.
- CTR COSTRONIC MAE S.A.
- C.F.R. IRLU S.A.

Kezdetben a Hálózati Üzletszabályzat három MÁV szolgálati helyet jelölt ki a vasútállomások részére, ahol a mozdonyok gépvizsgálatát lehetett elvégezni. Akkor a mozdonyvezetők végezték a gépvizsgálatokat. Később erre már nem volt lehetőség, mert a gépészeti műhelyekben csak megrendelésre, a gépészeti szakemberek végezhetnek munkát. Ezért a gépvizsgálatokra, futójavításokra, járulékos tevékenységekre, mint például az EVM berendezések ellenőrzésére, esetenként a legalacsonyabb szintű RT vizsgálatokra a MÁV Gépészet Zrt-vel kötöttünk szerződést.

A vontatott járművek futójavítására partnereink:

- MÁV-START Zrt. (MÁV-GÉPÉSZET Zrt.)
- RAIL TECHNIKA Kft.
- Wagon Direct Service Kft.

A fővizsgálatokat a volt járműjavító üzemek végzik (MÁV Vasjármű Kft. Szombathely, Grampet Debreceni Vagongyár kft.)

**I./3. Létszám**

A társaság alkalmazottainak létszáma: 141 fő. A forgalommal összefüggő munkakörökben 101 főt foglalkoztat:

mozdonyvezető:	69 fő
kocsivizsgáló:	23 fő
vonali tolatásvezető:	5 fő
kocsirendező:	4 fő

A forgalommal összefüggő munkakörökben foglalkoztattak oktatását kezdettől fogva önállóan végzi a társaság, esetenként a MÁV nagy gyakorlattal és tapasztalattal rendelkező szakembereinek bevonásával.

Átképzés keretében 10 fő kocsivizsgáló tette le a vonali tolatásvezető vizsgát. Egy főt iskoláztunk be kocsivizsgálói tanfolyamra, míg 2013.-ban 6 fő, 2015.-ben 15 fő gyakornokot iskoláztunk be mozdonyvezető tanfolyamra. Továbbiakban is a tervek között szerepel a saját erős képzés a létszámutánpótlás és bővítés biztosítása érdekében. Mindehhez rendelkezünk Oktatás Szervezés Regisztrációval és Szervezet Képzési Engedéllyel.

**I./4. Minőség irányítási rendszerek alkalmazása**

- Minőségirányítási Rendszer (MSZ ENSO 9001:2009) tanúsítás kelte: 2009.
- Környezetirányítási Rendszer (MSZ EN ISO 14001:2005) tanúsítás kelte: 2015.
- Munkahelyi Egészségvédelem és Biztonság Irányítási Rendszer (MSZ EN 28001:2008) tanúsítás kelte: 2015.

Következő cél: az Integrált Rendszer kialakítása.

A társaság mottója:

- M** minőség
- M** megbízhatóság
- V** versenyképesség

(Folytatjuk)

**Rövidhírek****Az ÖBB 300 db. villamos motorvonatot kíván rendelni**

Az Osztrák Szövetségi Vasutak, ÖBB, az érvényben lévő 200 darab Siemens Desiro ML egységre szóló keretszerződésen felül, további 300 db, villamos motorvonatot tervez megrendelni.

Az ÖBB keresi, maximum 150 db. három kocsi, és 150 db. négy kocsi vonat szállítására szóló, öt évre érvényes keretszerződés megkötésének lehetőségét.

**A JR East 2031. évtől tervezi a Shinkansen felújítását**

JR East, Japán, 2031. évtől, 9 milliárd dollárt fordít a Tokió – Morioka, és Niigata – Omiya nagysebességű vonalainak felújítására. A társaság a program keretében felújítja a hidakat, és alagutakat, megerősíti a sziklafalakat. Úgy látják, hogy a munkálatok 2040. évig tartanak, és a pálya 778 kilométeres szakaszát érinti. Ez lesz az érintett vonalon az első nagymértékű felújítás, az 1982 évi megnyitás óta.