



WEIN ANDRÁS

őgyvezető igazgató
Dunakeszi Járőmőjavító Kft.

Wein András gondolatai a 95 éves Dunakeszi vasúti jármőgyártásról, a jelenről és a terveiről, avagy rendhagyó leltár a megőjölő Dunakeszi Járőmőjavító Kft. első 10 hónapjáról

Összefoglalás

A hosszúra sikerült cím méltó a 95 éves Dunakeszi Járőmőjavító Kft.-hez, annál is inkább, mert a magyar vasúton közlekedő személykocsik egy része Dunakeszin készült, illetve felújításukra ott került sor az elmőlt évtizedekben. A Vasőtgépészet olvasóinak ez a kocsipark nem őjdonság. Az viszont igen, hogy a 100. ővforduló előszobájába lépett őzem tulajdonosváltásáról, jelenéről, a kocsigyártás fejlesztéséről és tervezett jővjéről miként vélekedik, gondolkodik Wein András őgyvezető igazgató.

WEIN, ANDRÁS
Geschäftsführender Direktor
Dunakeszi Járőmőjavító Kft.

Die Gedanken von Herrn Wein, András – őber den seit 95 Jahren betriebenen Eisenbahn-Fahrzeugbau in Dunakeszi, őber die Gegenwart und seine Pläne, oder ein Inventar őber die ersten 10 Monate der sich erneuernden Fahrzeugausbesserungswerk Dunakeszi GmbH

Zusammenfassung
Der langgefaste Titel ist desto besser wőrdig dem Ruf der 95 Jahre alten Dunakeszi Járőmőjavító/Fahrzeugausbesserungswerk GmbH, da der grőfste Teil der in Ungarn durch Eisenbahngesellschaften eingesetzten Reisezugwagen in Dunakeszi – als Allein- oder Gemeinschaftsbau – gefertigt war, bzw. deren Erneuerung in den vergangenen Jahrzehnten ebenfalls dort erfolgt hatte/hat. Für unsere Leser ist dieser Fahrzeugpark keine Neuigkeit. Jedoch sind von Wichtigkeit: die Meinung und Gedanken des Geschäftsführenden Direktors – Herrn Wein, András – őber den Eigentumswechsel des Betriebs im Vorzimmer des 100. Gründungsjahrfeiers, die Gegenwart, Entwicklung vom Eisenbahn-Wagenbau, inkl. őber dessen geplanter Zukunft von Wichtigkeit.

ANDRÁS WEIN
Executive Director
Dunakeszi Járőmőjavító Kft.

András Wein's thoughts on the 95-year-old Dunakeszi railway vehicle production, the present and his plans, or an unusual inventory of the first 10 months of the renewable Dunakeszi Járőmőjavító Kft.

Summary
The long title is worthy of the 95-year-old Dunakeszi Járőmőjavító Kft., especially as most of the passenger coaches running on the Hungarian railways were made in Dunakeszi, in own or joint production, or renewed there in recent decades. This fleet is well known for the readers of Vasőtgépészet, but that is new, what András Wein executive director thinks about the change of ownership, the present, the development of railway carriage production and the planned future of the factory, that entered the hall of the 100th anniversary.

1. Tulajdonos-váltás 2020-ban

Mint arról a tisztelt olvasó bizonyára őrtesőlt, a Transmashholding Hungary Kft. 2020. júniusában vette át a magyar vasúti személykocsi gyártás és javítás egyik meghatározó létesítményének, a Dunakeszi Járőmőjavító (DJJ) a szakmai irányítását, azzal a nem titkolt szándékkal, hogy Kelet-Európa regionális vasúti jármőgyártási és szolgáltatási központjává fejlessze. Dunakeszin a tulajdonosváltás gördőlékeny volt, a jármőjavító továbbra is eleget tesz a korábban megkötött szerződéseiből eredő kötelezettségeinek.

Gördőlékeny volt az átállás és az együttmőködés a munkavállalókkal, a megrendelőkkel és a beszállítókkal egyaránt.

2020-ban is folytatódott Dunakeszin a MÁV-START Zrt. részére

2019 nyarán elkezdett Stadler KISS emeletes villamos motorvonatok őzembe helyezése, ami jelenleg is tart.

A MÁV-START Zrt-vel 2020-ban kötött megállapodás szerint az őzemenek 2021-24-között 4 évre szóló megrendelése van. A megállapodás szerint több mint 400 személykocsi fővizsgáját kell Dunakeszinek elvégezni, ez ővente 100-120 kocsi fővizsga terhelést jelent. Ehhez a mennyiséghez jön még hozzá a GYSEV Zrt. részére végzett személykocsi javítás, karbantartás.

2. A 2020-as őv első sikerei

Az elmőlt 10 hónapban őj, nagyszabáső nemzetközi személykocsi gyártási projekt kezdődött, amelynek mőszaki előkészületei miatt számos

fejlesztés is sőrgetővé vált a jármőjavítóban.

Ez az őn. egyiptomi kocsi projekt jól szolgálja az orosz és a magyar tulajdonosnak azt a célját, hogy Dunakeszin a térség egyik legnagyobb vasúti jármőgyártó-bázisát alakítsa ki, megerősítse, megőjtsa a magyarországi vasúti jármőgyártásról a világban korábban kialakult pozitív képet. Az első 10 hónap tapasztalatai alapján elmondhatjuk, hogy az elindult átalakítások, modernizációs munkák mellett zavartalan a jármőjavító mőködése.

Mint azt a bevezetőben említettem, 2020. június 9. óta a Dunakeszi Járőmőjavító Kft. őj menedzsment irányítása alatt dolgozik, a folyamatban lévő munkák mellett már az első naptól elkezdők a DJJ fejlesztését, az őj jármővek gyártásának elindítását, és a termelés modernizációját.



1. ábra: Dunakeszi Járműjavító látképe (fotó: DJJ)

Fontos feladatnak tekintjük a dolgozóink szociális körülményeinek javítását, így az első beruházások között hajtjuk végre a 900 fős öltöző teljes felújítását.

Ebben az évben az üzemi kiszolgálás javítása és a megnövekedett rendelésállomány miatt szükségessé válik a 3. tolópad megjavítása és újbóli üzembe helyezése. A műhelyi munkakörülmények javítása megköveteli a mosdók, WC-k felújítását is.

Fontos feladatunk a gyártási képességek fejlesztése. Ennek részeként a műhelyekben a hegesztő képességek fejlesztését, új berendezések telepítését tervezzük.

Mivel korábban, a Dunakeszi Járműjavítóban fejlesztett és a kocsigyártásban használt ún. nagyelemes kocsiszekrénygyártó berendezéseket a MÁV Szolnokra telepítette át, szükségessé válik új berendezések készítése.

Nem tervezzük a raktározási kapacitás jelentős bővítését. Az alkatrész és más beszállítói szolgáltatások igénybevételét új alapokra szeretnénk helyezni. Fontos, hogy Dunakeszi ne legyen alkatrész-raktár bázis. Beszállítóinktól megköveteljük a gyakori, ütemes és határidőre történő szállítást, így csökkentve a raktározás nehézségeit.

Fontos feladat és kihívás a festési (járműfényezési) technológia elvárt minőségi és környezetvédelmi szem-

pontok szerinti fejlesztése. Tervezzük és keressük más járműjavítókkal felvenni a kapcsolatot, hogy azok szabad festési kapacitását hasznosíthassuk. A MÁV START Zrt. járműjavítóival, Szolnokkal, Székesfehérvárral is szeretnénk e tekintetben együttműködni.

Ez évi feladataink közül kiemelkedik az egyiptomi megrendelésre gyártandó személykocsik határidőre történő szállítása. Ennek első állomásaként a Dunakeszi Járműjavító Kft.-ben megtartott ünnepség keretében február 9-én 11 órakor hivatalosan is bemutattuk az első négy elkészült vasúti kocsit a sajtó és a megrendelő képviselőinek.

Ezt a négy személyvagont a „közös gyermekünknek” nevezhetjük és ez négy országon átívelő üzlet is. Az egyiptomi személykocsi gyártási program részeként Dunakeszin összesen 678 személykocsi készül el. Az ez év februári 4 kocsit márciusban újabb 6 követi, majd fokozatosan növeljük a kibocsátást, amíg a havi 26 kocsi mennyiségig el nem jutunk. A tervek szerint a munka 2023. nyaráig tart, addig kell mind a 678 kocsit készre szerelni és átadni a megrendelőnek.

A február 9-én Dunakeszin bemutatott 4 kocsit az egyiptomi megrendelők február végén ünnepélyes keretek között vették át Alexandriában, mely ünnepséget megtisztelte jelenlétével Magyarország Külgazdasági és Külügyminisztere ... és Egyiptom Közlekedési Minisztere ... A kész járművek saját kerekükön gurultak Koperba és onnan hajóval folytatták az útjukat Egyiptomba. A határidőre teljesítésben fontos szerepe volt az orosz kollégáknak, akik segítettek bennünket a kezdeti nehézségek leküzdésében.

A február 9-i ENR kocsiavató ünnepségen felszólalt Egyiptom budapesti nagykövete is. Ashraf Mohamed Mohieldin Elmoafi visszaemlékezett a 60-as évekre, amikor Magyarországról – az akkor még létező világhírű Ganz-MÁVAG-tól –



2. ábra: Egyiptomi megrendelésre Dunakeszin gyártott személykocsi (fotó: DJJ)



3. ábra: Útjára indul Egyiptomba az első 4 ENR kocsi (fotó: Murárik László)

motorvonatokat vásárolt Egyiptom. Azóta is az ott élők, ha szóba kerülnek a magyarok és a vasút, kizárólag „gyorsvonatot emlegetnek” – utalt a nagykövet az akkori magyar járművekkel elért minőségre.

A február 10-én, szerdán Egyiptomba útnak indított kocsik fehér védőfóliával takarva láthatók. A felvétel a dunakeszi állomáson készült.

Az egyiptomi vasúttársaság az új kocsikat először két viszonylaton közlekedtetni. A Kairó és Alexandria közötti 208 km-en, valamint a fővárosból déli irányba, a 380 km-re található Aszjúton át a 473 kilométerre fekvő Szohágig utazhatnak ezekkel a kocsikkal.

Az ENR projekt keretében elkészülő kocsik megoszlását az 4. ábra mutatja.

(Szerk. megjegyzése: A Dunakeszin gyártott ENR kocsik részletesebb műszaki ismertetését a Vasútgépészet későbbi számában tervezzük közreadni.)

3. Az első tíz hónap dióhéjban

Dunakeszin, az új menedzsment 2020. júniusi megérkezése óta eltelt 10 hónap különlegesnek is nevezhető a pandémiás helyzet miatt. A látogató az üzem területére a portán lázmérés, kézfertőtlenítés és egy COVID kérdéssor kitöltése, aláírása után léphet be. A falon nagyméretű helyszínrajz került elhelyezésre, amelyen az üzem épületeiben található kézfertőtlenítő pontokat pontosan feltüntettük. A szigorú óvintézkedéseknek és azok betartásának köszönhető, hogy Dunakeszin a járványhelyzet 2021. március hóban is jó volt.

Az olvasót bizonyára érdekli, hogy milyen Dunakeszi Járműjavítót, és járműgyártó céget képzelünk el, milyen és mekkora lesz Dunakeszi 5 és 10 év múlva.

A jelenlegi 620 fős létszámot ez év végére 750-800 főre tervezzük

felemelni, és öt év múlva reményeink szerint mintegy 1000 munkavállalónak és rajtuk keresztül családjuknak fogunk tisztességes megélhetést biztosítani. A létszám bővítést elsősorban a produktív munkakörökben tervezzük, betanított és szakmunkások jelentkezését várjuk és felvételét tervezzük. Szükségünk van a műszaki, mérnöki létszám fejlesztésére is, hogy a tervezett kihívásoknak meg tudjunk felelni.

Tervünk, hogy 10 éven belül üzemünk termelési kapacitását évente közel 1 millió produktív munkaóra-ra növeljük.

A korszerű informatikai hátérnek, és dolgozóink tudásának köszönhetően a Dunakeszi Járműjavító Kft. adminisztratív létszámállománya a jelenlegi létszámmal is képes lesz a nagyobb feladatok okozta kihívásoknak megfelelni.

2 éven belül éves árbevételünket mintegy 45 milliárd forintra, a 2020-as tényárbevétel közel négyszeresítésre tervezzük növelni.

Üzemünk tevékenységében az új kocsigyártás dominanciájának megtartását, volumenének további növelését tervezzük.

Továbbra is számítunk a jármű felújítási és jármű karbantartási munkákra is. A MÁV-START Zrt.-vel 2024-ig a személykocsi karbantartásra kötött több mint 400 db-os megrendelés teljesítése után újabb megkötését, és így a karbantartások, a nagyjavítások folytatását tervezzük.



4. ábra: Az ENR kocsik gyártónkénti és járműtípusonkénti megoszlása



5. ábra: Dunakeszin gyártott MÁV személykocsi fővizsgán a járműjavítóban (fotó: Murárik László)



6. ábra: Dunakeszin gyártott GYSEV személykocsi (Fotó GYSEV)



7. ábra: Dunakeszi állomáson próbára készül a Járműjavítóban üzembe helyezett 19. KISS a fotón pályaszám nélkül (Fotó: Murárik László)

Ezen kívül a GYSEV Zrt. részére is végzünk személykocsi fővizsga munkát. Nyitottak vagyunk más hazai és külföldi vasúti operátorok személykocsi karbantartási igényét is kielégíteni.

A hazai járműjavítókkal, járműgyártókkal az együttműködés széles és változatos formáira a kölcsönös előnyök alapján törekszünk.

Természetesen más hazai és külföldi vasút járműgyártó, javító üzemmel való együttműködésre is nyitottak vagyunk a kölcsönös előnyök alapján.

4. Aktuális kihívásainkról

Ahhoz, hogy a jövőben sikerrel indulhassunk hazai és nemzetközi járműtenderekben nem csak rátermett szakembereinkkel kell rendelkezni, hanem a járműgyártás teljes vertikumát korszerűen, hatékonyan és költségtakarékosan kell tudni megszervezni.

Képesnek kell lenni arra, hogy alacsony raktárkészlet mellett is folyamatos legyen az alkatrészellátás. A minőségi alkatrész és fődarab beszállítókkal való együttműködést is új alapokra kell, hogy helyezzük. Ismert, hogy a vasúti kocsigyártás, javítás igen sokféle alkatrészt igényel. Ezek pontos megléte esetén lesz képes a járműjavító határidőre teljesíteni feladatait. Nem tervezzük a magas raktárkészlettel történő termékibocsátást, erre sem helyünk, sem igényünk nincs. Tervünk a beszállítókkal olyan együttműködést kialakítani, hogy néhány kurrens alkatrész kivételével a raktározás terhet levegyék vállunkról és képesek legyenek akár heti többszöri beszállításra. Így teljesülnének alkatrészgazdálkodási törekvéseink, hogy közvetlenül a felhasználás helyén (és nem elfekető raktárban) egy-két napos raktárkészlettel dolgozhassunk.

Mint azt korábban említettem, üzemünk létszámát a 2021. év eleji 620 főről 2021. év végére 750-800-főre tervezzük felemelni. A 2021. évi, és a következő évekre megkötött



8. ábra: A 19. KISS villamos motorvonat pályaszáma a jármű oldalán volt látható (Fotó: Murárik László)

szerződéseink alapján erre a létszámra szükségünk van.

Tudjuk és látjuk, hogy a magyar vasúti járműjavító ipar szakembergárdája előregedett, ez nálunk sincs másképpen. Megkerülhetetlen és azonnali feladat a humán erőforrásba, a szaktudásba befektetés. A korábban létező járműjavító üzemi saját szakmunkásképzés nem működik Dunakeszin sem.

Felvettük a kapcsolatot egy dunakeszi szakmunkásképzővel, ahol többek között lakatos-, és hegesztő-

képzés folyik. Reméljük hamarosan eredménye is lesz az együttműködésnek. A szakemberhiányt enyhítendő saját villanszerelő képzés indítását tervezzük.

A munkaerő – igény szerinti – kölcsönzését fontosnak, rövidtávú megoldásnak, ám hosszútávon csak szükségmegoldásnak tartjuk. Célunk, hogy egyenes munkaterhelést és kiszámítható, biztos jövőt biztosítsunk dolgozóinknak.

Belátjuk, hogy a múlt századi, közel 3000 főt foglalkoztató járműgyár-

ra ma nincs igény, de a megcélzott 1000 fős üzem 5-10 év múlva igen komoly teljesítményre lesz képes.

A meglévő képességek szinten tartása mellett a tudásba befektetés, a kiművelt emberfők számának gyarapítása, a kompetenciák erősítése, sikeres szereplés a jövőbeni járműtendereken együtt lehet a záloga a Dunakeszi Járműjavító újbóli felemelkedésének és az öt-tíz éves ál-
munk megvalósításának.

Wein András ügyvezető igazgató szakmai pályafutása.

Wein András 1975-ben született. Három kamasz gyermek édesapja.

Az angol mellett anyanyelvi szinten beszél németül is.

Tanulmányai befejezése után első munkahelye a Knorr Bremse cég volt, ahol a vasúti üzletág üzemeltetési szakértőjeként dolgozott 1997-2013 között.

Ezt követően 6 éven át az Ausztriában, az ÖBB állami vasúti csoport tehervagon- és mozdonykarbantartó üzletágát vezette. Jelenlegi pozícióját, ügyvezető igazgatói munkakörét, 2020 júniusától tölti be Dunakeszin.

HÍREK

Egyiptomi megrendelésre Dunakeszin kocsikat gyártanak

Dunakeszin 95. éve annak, hogy megkezdődött a vasúti járművek gyártása. A több átalakuláson és tulajdonos váltáson átesett üzemben, mai nevén a Dunakeszi Járműjavító Kft.-ben, Wein András ügyvezető igazgató február 9-én bemutatta az egyiptomi megrendelésre Dunakeszin elkészített ún. ENR személykocsik első példányait.

Az új tulajdonos által beindított ENR projekt részeként összesen 678 kocsit gyártanak Dunakeszin. Az oroszországi TVZ, Tveri járműgyárában pedig 622 kocsi készül el az egyiptomi vasút részére. A közös kocsigyártási programnak első része 47db 3. osztályú ENR-kocsi összeszerelése tavaly októberben kezdődött el, és február 9-én az első 4 kocsi elkészült, és útnak indultak Egyiptomba.

A megrendelőnek Egyiptomban Wein András ügyvezető február utolsó hetében ünnepség keretében átadta az új kocsikat.

A fotó Egyiptomban, Alexandria kikötőjében készült a Dunakeszi Járműjavító Kft.-ben készített ENR kocsik kihajózása után.



(Fotó: internet)