



VARGA ANDRÁS

villamos- és gépészmérnök
Gépészeti igazgató
GYSEV Zrt.

A GYSEV Zrt. gépészeti eredményei és fejlesztési tervei 2025-ig

Összefoglaló

A szerzőnek 2016 a nagy változás éve volt, hiszen ekkor „igazolt át” a MÁV START Zrt.-től a GYSEV Zrt.-hez, kiemelt szakértői pozícióba. Néhány hónap múlva kinevezték a GYSEV Zrt. Gépészeti Üzletág élére.

Egy dinamikus növekvő és minden területen korszerűsödő cég fontos vezetőjének lenni óriási kihívás. Az elmúlt időszak eredményeiről és további terveiről Varga András a következőkben számol be.

VARGA, ANDRÁS
Dipl.-Ing. für Maschinenbau
Direktor für Maschinentechnik
GYSEV Zrt.

**Maschinentechnische Ergebnisse und
Entwicklungspläne von GySEV GmbH bis 2025**

Zusammenfassung:

Für den Autor war das 2016 das Jahr der großen Änderungen. In diesem Jahre wechselte er von MÁV zu GYSEV. Nach einigen Jahren erfolgte seine Ernennung zum Leiter des Geschäftszweigs „Maschinentechnik“ von GySEV GmbH. Es ist eine hohe Herausforderung als verantwortlicher Leiter eines sich dynamisch entwickelnden und an allen Gebieten sich dynamisch modernisierenden Unternehmens tätig zu sein. Der Autor – Herr Varga András – berichtet über die Ergebnisse und Pläne der vergangenen Zeitspanne von nahezu 5 Jahren.

ANDRÁS VARGA
Mechanical Engineer
Mechanical Director
GYSEV Co.

**Engineering Results and Development
Plans of GYSEV Co. Until 2025**

Summary

2015 was a year of great change for the author. That was when he transferred from MÁV to GYSEV.

He was appointed head of the Mechanical Division of GYSEV Co. a few years later. Being an important leader in a dynamically growing and modernizing company in all areas is a big challenge. András Varga reports on the results and the plans of the past almost a decade.

Mint arról a tisztelt olvasó bizonyára értesült, Sopronban az elmúlt évtizedben a GYSEV Zrt. szervezeti struktúrája jelentősen átalakult. A GYSEV Zrt. integrált vasúttársaságként működik Magyarország és Ausztria területén. A Társaság tevékenysége felett a magyar Nemzeti vagyon kezeléséért felelős tárca nélküli miniszter, valamint az osztrák Szövetségi Közlekedési, Innovációs és Technológiai Minisztérium gyakorol kormányzati felügyeletet. Magyarország területén végzett tevékenységének jelenlegi kereteit a 2023. év végéig hatályos személyszállítási közszolgáltatási szerződés, valamint a 2025. december 31-ig tartó időszakra vonatkozó Pályaműködtetési szerződés határozza meg.

A vállalat vezérigazgatói teendőit 2012-től Kövesdi Szilárd látja el, aki egyidejűleg a Vasút-üzemeltetési Vezérigazgató-helyettes pozíciót is betölti. Ennek megfelelően közvetlen stratégiai irányítása alá tartozik a Pályavasúti-, a Személyszállítási- valamint a Gépészeti üzletág. Ez utóbbit 2017. január 1-je óta Gépészeti igazgatóként vezetem.

A Gépészeti üzletág feladata a vontatási és a járműkarbantartási

szolgáltatások nyújtása, a vasúti járműüzemeltetési (vontatási) feladatok ellátása (honosított, kirendelésben, illetve bérben lévő vontatójárművekkel), ehhez személyzet biztosítása, valamint a vontató és vontatott járművek karbantartása, különböző szintű javítása és vizsgáztatása. Továbbá a Gépészet működteti a vegyi elhárító és baleseti segélynyújtó szolgálatot is.

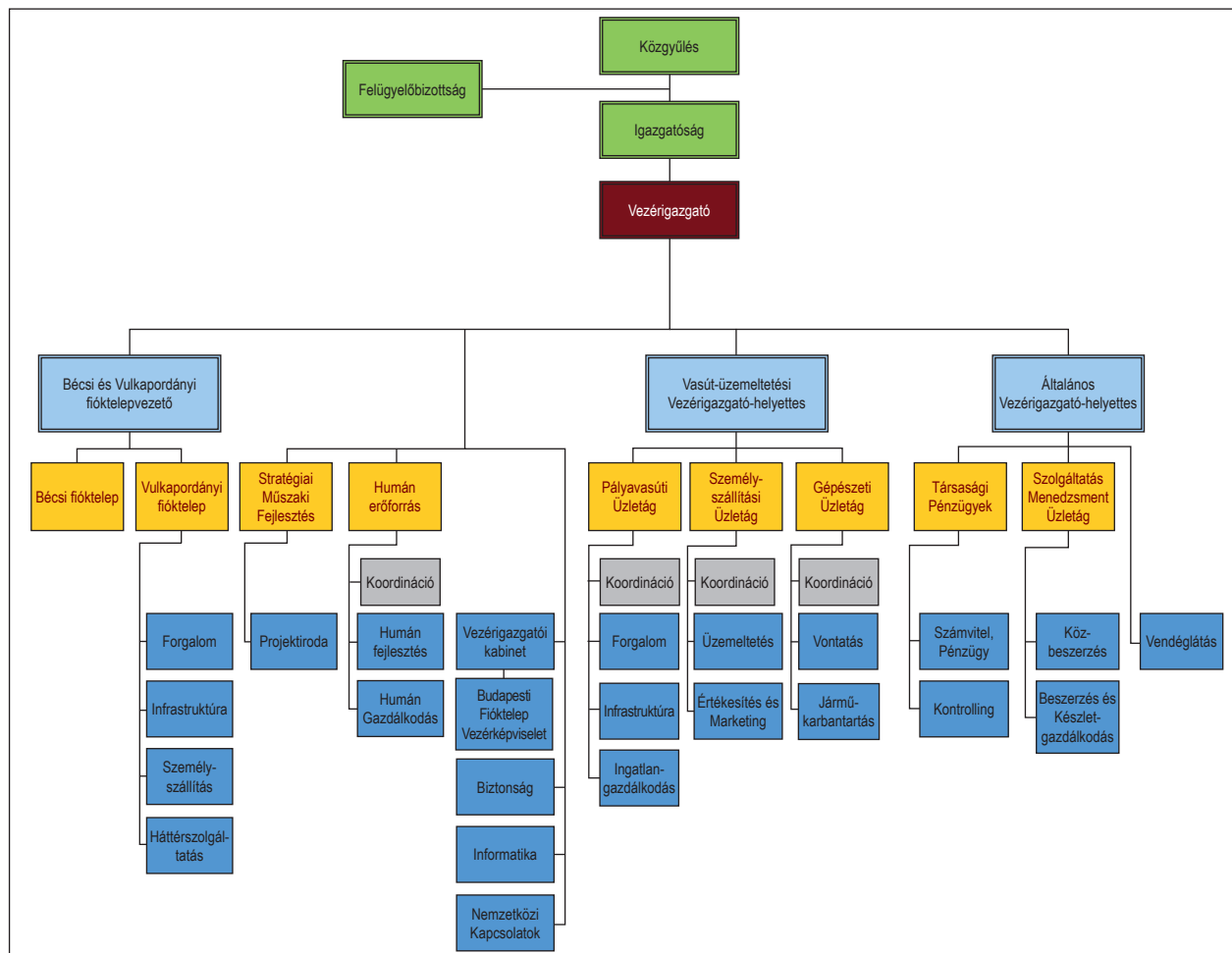
A Gépészeti igazgató szakmai támogatását a Koordináció biztosítja az üzletág tevékenységnek hatékony működése érdekében, közvetlen irányítása alatt működik a Vontatás és a Járműkarbantartás.

A két szakterület napi munkavégzése szorosan összefonódik. A vontatási terület feladata a saját, a leányvállalat, valamint külső partnerek igényeinek megfelelő vontatási szolgáltatás biztosítása, mely magában foglalja az utazószemélyzet tevékenységének szakmai koordinálását, a vontatási technológiai rend (személyzeti- és mozdonyfordulók) elkészítését, valamint a partnerekkel történő kapcsolattartást és elszámolást is. Soproni, szombathelyi és budapesti telephellyel rendelkezünk, az utazószemélyzet irányítása Sopronból történik.

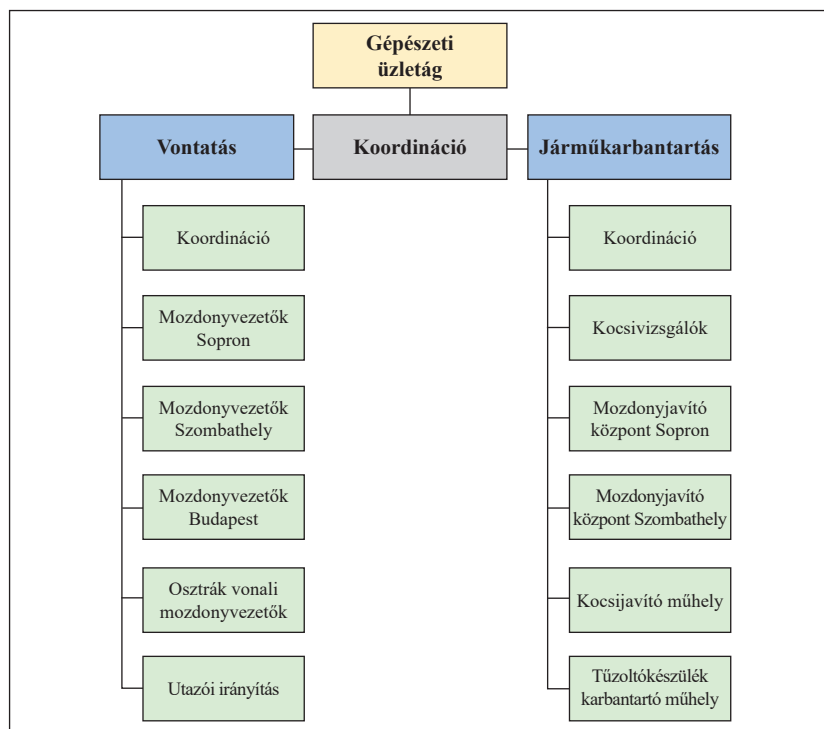
Tevékenységünkkel lefedjük a MÁV, a GYSEV és a RÖEE hálózatot.

A járműkarbantartási terület fő feladata a megrendelői igények alapján szükséges járműpark üzem- és üzletképes állapotának biztosítása, a vasúti járművek és kapcsolódó berendezések karbantartásának tervezése és végrehajtása, valamint az ehhez kapcsolódó hatósági engedélyek beszerzése. Kiemelt feladat a karbantartási rendszerek és technológiák fejlesztése, a karbantartási dokumentációk naprakész elkészítése. A műszaki kocsivizsgálati tevékenység szintén a járműkarbantartási területhez tartozik.

A járműkarbantartási tevékenységet három helyszínen végezzük. Szombathelyen a Felső Motorműhelyben a 20 db FLIRT motorvonat karbantartása az elsődleges. Itt K4 vizsgálati szintig tudunk karbantartást végezni, a magasabb szintű vizsgálatokra a STADLER pusztaszabolcsi telephelyén kerül sor. A soproni mozdonyműhelyben a teljes vontatójármű állományunk, valamint az infrastruktúra járműveink (FJ, UDJ) karbantartási munkái folynak, valamint a külső partnerek által megrendelt javításokat is itt végezzük. A kocsiműhelyünkben



1. ábra: A GYSEV Zrt. szervezeti felépítése



2. ábra: A Gépészeti üzletág szervezeti felépítése

történik a teljes vontatott járműpark fenntartása, itt végezzük a szerződéses, vagy az AVV szerinti teherkocsi javításokat is. A személykocsi fővizsgálatait a Raabercity-k esetében ÖBB TS-nél Ausztriában, a régi IC kocsikat illetően a Dunakeszi Járműjavítóban végzik.

A Gépészet a GYSEV és a GYSEV CARGO több, mint 100 db villamos és dízel vontatójárművét és motorvontatát, infrastruktúra és múzeumvasúti eszközeit tartja karban és további, közel 250 db vontatójármű karbantartásért felelős szervezet.

A Gépészeti üzletág tevékenysége a hatékony működés érdekében szoros együttműködést kíván, nemcsak vállalaton belüli társszakterületekkel, hanem GYSEV CARGO Zrt. és Raaberbahn CARGO GmbH üzemviteli területével, az ÖBB-vel és a MÁV START Zrt.-vel egyaránt.



3. ábra: A GYSEV FLIRT3



4. ábra: A GYSEV Desiro ML

Miként változott az elmúlt időszakban a járműállomány?

Az elmúlt évtized elején a GYSEV Zrt. a regionális forgalmát 430-as sorozatú mozdonyaival, valamint halberstadti és különböző Schlieren sorozatú személykocsikkal bonyolította. A nem villamosított vonalakon az ÖBB-től vásárolt Jenbacher motorvonatok teljesítettek szolgálatot.

A távolsági és intercity közlekedésben a TAURUS mozdonyok mellett az ÖBB-től bérelt 1116 sorozatú mozdonyoké volt a főszerep, amelyek természetesen a teherforgalomban is jelentős feladatokat kaptak. Az intercity vonatokban 10-33, 20-33, 10-36 és 20-36 sorozatú termes kocsik közlekedtek.

Az elmúlt években végrehajtott járműfejlesztések eredményei mind a regionális, mind a távolsági közlekedésben megjelentek.

2013. decemberében átadták a Sopron – Szombathely – Szentgotthárd vasútvonalon közlekedő Stadler FLIRT motorvonatokat (415 sorozat), az első 10 db leszállítása 2015-ben fejeződött be. 2016-ban újabb 10 db motorvonat beszerzését készítettük elő, amelyek 2018. és 2019. évben forgalomba álltak. A 435 sorozat érkezésével 20 darabra bővült a FLIRT flotta, amellyel a teljes regionális forgalom ellátását magas színvonalon el tudjuk végezni. A nem villamosított 18. számú, Szombathely – Kőszeg vonalon egy 5147 sorozatú Jenbacher motorvonat teljesít szolgálatot. Várhatóan ez a vonal is rövidesen villamosításra kerül, így a saját hálózatunkon utolsóként ott is megjelennek a korszerű villamos motorvonataink.

Az osztrák üzem 2014-ben 5 db Siemens Desiro ML motorvonatra

szereződött, amelyek 2016. szeptembertől már a Bécs-Sopronkeresztúr (Deutschkreutz), Bécs-Pomogy (Pamhagen) szakaszon, A 2019. októberében aláírásra került újabb szerződés további 3 db, majd a 2020. decemberében aláírt szerződés még 5 db Desiro ML motorvonat beszerzését irányozta elő, melyek szállítása szeptemberben megtörtént és 2022. I. negyedévében várható.

2017 márciusában írtuk alá a szerződést a Siemens Konzorciummal, mely alapján 6 db (ebből 2 db dízel-segédhajtással is felszerelt) kétáramnemű AC Vectron, és 3 db háromáramnemű MS Vectron mozdonyt vásároltunk. Az első két járművet 2017. májusában le is szállította a gyártó, majd az opcióban szereplő 4 mozdonyra is megrendelést adtunk le. 2020-ban és 2021-ben is újabb Vectronokkal bővült a járműpark, ezeket már a GYSEV CARGO Zrt. és leányvállalata, a Raaberbahn CARGO GmbH szerezte be.

A Vectron mozdonyaink közül 4 db, jellemzően AC típusú teljesít szolgálatot az intercity közlekedésben, a többi, a 470 sorozattal karöltve a teherfuvarozásban dolgozik. Érdemes megemlíteni, hogy üzemképességük szinte 100%-os!

A ma már 430-as sorozat kihasználtsága az új nagyteljesítményű mozdonyok érkezésével jelentősen lecsökkent, a MÁV START Zrt.-vel, a személyszállítási teljesítmény-ki egyenlítés érdekében kötött megállapodásunk alapján a 20-as és 30-as vonalon teljesítenek szolgálatot, valamint a saját hálózaton közlekedő tehervonatok élén láthatjuk még őket.

Az ÖBB-től vásárolt, majd felújításon átesett 21-90 és 31-90 sorozatú IC kocsik 2016. szeptemberében kerültek forgalomba a Budapest–Sopron és a Budapest–Szombathely vonalakon, ezek a Raabercity fantázianevet kapták. A 26 db kocsi mellett a régi IC kocsik fővizsgálója is megújításra került, így további 15 db kocsi van jelen a hálózaton és végez személyszállítási feladatot.



5. ábra: fotó: A Vectron AC



6. ábra: GYSEV IC kocsí

A FLIRT motorvonatok érkezésével a 25 db halberstadti kocsinkat értékesítettük, ez az sors vár most a mintegy 60 db leállított Schlieren kocsira is.

A pályahálózat villamosítása miatt felszabaduló Jenbacher motorvonatoknak is igyekeztünk feladatot találni. 2017. december 10-től újraindult a vasúti személyforgalom a Rajka és Oroszvár közötti határátmeneten, a vonatokat mi közlekedtetjük 5047 sorozatú motorkocsikkal, Hegyeshalom – Rajka – Petrazsalka viszonylatban.

2019-től kezdődően a 11-es számú Győr – Veszprém, és a 10-es számú Győr – Celldömölk vasútvonalakon két felújított Jenbacher motorvonat (1446/2446 514 és 516 pályaszámmal) közlekedik, amelyet a MÁV START Zrt. kérésére saját arculatukra festettünk át.

A dízelmozdonyok terén a változást csak a GYSEV CARGO Zrt. által 2018-ban beszerzett 2 db, 648 sorozatú Ludmilla vásárlása jelentette.

A tolatási és tartalék feladatok el látására 14 db 448 sorozatú, 2 db 408 és 1 db 428 sorozatú dízelmozdony nyal rendelkezünk.

Mik a vezetői elvárások a Gépészet felé?

Néhány éve fogalmaztuk meg az üzletági stratégiánkat. Ennek értelmében a korszerű járműpark üzemeltetésének garanciája a magas kompetenciákkal rendelkező vontatási és járműkarbantartási szakszolgálat, mely kiszolgálja a külső és belső megrendelőit, a közszolgáltatási igények teljesítésén túl szolgáltatásait piaci alapon is értékesíti, folyamatosan bővülő traktációs hatókörrel és

járműkarbantartási kompetenciával. Szakmai cél az ismeretek folyamatos bővítése, a magas rendelkezésre állású, biztonságos vontatási szolgáltatások nyújtása, a megrendelők járműveinek hatékony karbantartása és gazdaságos felújítása. Fontos az egyre erősödő jelenlét a mozdony és teherkocsi karbantartási piacon, továbbá a bővülő műszaki kocsi-vizsgálati szolgáltatások nyújtása. Azt hiszem ebben a néhány sorban minden benne van, Vezérigazgató Úr elvárása leegyszerűsítve tehát a stratégiánk megvalósítása!

Eredmények, sikerek, nehézségek?

A vontatási terület legnagyobb eredményének a budapesti telephely létrehozását tartom. A GYSEV egy korábbi célját valósítottuk meg ezzel, elérve, hogy saját erőforrásból vontatás-szolgáltatásokat tudjunk végezni az ország keleti felében is, a teherforgalom bonyolítása érdekében. A Kollektív Szerződésünk módosításával rugalmassá tettük a tehervonati szolgálatra jelentkező mozdonyvezető kollégáink foglalkoztatását.

Ahogy a gördülőállományunk bemutatásánál már látható volt, az elmúlt 5 év tartalmas volt a járműállomány megújítása terén, szinte minden évben sikerült egy, a járműparkot célzó fejlesztést megvalósítani. Számomra első a Raabercity kocsik felújítása volt, azt követte a nagyteljesítményű Vectron flotta beszerzése. Ezen járművek érkezésének további hozadéka is volt, hiszen a Siemens csoporttal kötöttünk egy hosszútávú együttműködési megállapodást, melynek keretében számos külsőfeles Siemens mozdony karbantartását végeztük és végezzük el napjainkban is a soproni műhelyünkben. Ezután a 10 db FLIRT III. motorvonat forgalomba állítása történt meg, amelynek teljeskörű engedélyezési folyamatában jelentős szerepet vállaltunk. 2019-től belefogtunk a Múzeumvasúti projektbe, közben a GYSEV CARGO Zrt.

és a Raaberbahn CARGO GmbH dízel- és villamosmozdony beszerzéseit is támogattuk.

A beszerzések mellett ezen járművek karbantartását saját rendszerünkbe integráltuk, ennek érdekében pedig fejlesztettük a műhelyi infrastruktúrát valamennyi telephelyünkön. Darut és csoportemelöket vásároltunk, raktárakat és zárt rendszerű WC karbantartásához szükséges műhelyt építettünk, korszerűsítettük a műhelyek akna- és csarnok világítását. Az infrastrukturális fejlesztések közül a legnagyobb eredmény talán a soproni kocsiműhelyünk teljes felújítása lesz, amely várhatóan 2022. elején fejeződhet be.

Határidőre teljesítettünk számos rendeletben megfogalmazott vasútszakmai előírást, Műszaki engedélyt szereztünk, vasúti járművek vizsgáztatására vagyunk jogosultak. Vasúti járművek és jármű részegységek hegesztésére tanúsítvánnyal rendelkezünk, valamint – a közismertebb nevén – IRIS szerinti irányítási rendszer elvárásainak is eleget tettünk. Év elején elkezdtük a VPI tanúsításra való felkészülést, valamint nyáron benyújtottuk a Hatóság felé az ECM (karbantartásért felelős szervezeti tanúsítvány) engedélyünkre vonatkozó kérelmünket is.

A hatékonyságunk növelése érdekében mobil műszaki kocsivizsgálati tevékenység ellátását is megszerveztük, már a GYSEV Infrastruktúráján kívül is.

A napi munkavégzésünk támogatására több digitalizációs folyamatot indítottunk, amely a továbbiakban megkönnyíti majd a tevékenységeink ellátását.

Látható, hogy ugyanazon folyamatok jellemzik életünk, mint egy országos vasúttársaságét. Járműveket, a hozzájuk tartozó alkatrészeket, valamint az üzemeltetésükhöz szükséges anyagokat szerzünk be, karbantartásokat végzünk vagy szolgáltatásként igénybe veszünk, technológiákat írunk, képzési terveket készítünk, tanfolyamokat indítunk az új kollégáink képzésére. Az egyetlen

különbség a volumenben van. Talán ez a legnagyobb nehézségünk, hogy ez a sokrétűség rengeteg munkát kíván valamennyi kollégámtól.

Mindent figyelembe véve azt gondolom, hogy elégedetten tekinthetünk vissza az elmúlt időszakra és keressük az újabb kihívásokat!

A Múzeumvasút kitüntetett figyelmet kap?

Társaságunk jövőre ünnepli a 150. születésnapját, a folyamatos fejlődés és modernizáció mellett alapvető számunkra a múlt értékeinek ápolása is. Emiatt fontos megemlíteni tehát a nagycenki Széchenyi Múzeum járműveinek és a fűtőházának közelmúltban elvégzett felújítását. Ennek eredményeként megújult 6 db keskeny nyomközű személykocsi, a C50 sorozatú

Kiscenki dízel-vontatójárművünkbe az emisszió-kibocsátás, valamint a zajterhelés csökkentése érdekében részecskeszűrőt építettünk be, a 490 sorozatú András gőzös pedig egy üzembiztonságot célzó felújítást is kapott. A legjobban azonban a Dmot 953 pályaszámú mozdony korszerűsítésére voltunk büszkéek.

Amit erről a sorozatról tudni kell, hogy 3 db poggyászeres motorkocsi készült a Ganz budapesti gyárában. A GYSEV-e a legfiatalabb, ezt 1940-ben gyártották. Hozzánk a Kecskeméti Gazdasági Vasúttól került, miután leselejtezték, akkoriban egyébként még működő állapotában. Vannak idősebb kollégáink, akik látták még üzemben, de a kisvasúti személyszállításban már nem vett részt. Hamarosan a motorja meghibásodott, nem javították, így évtizedeken keresztül állt.



7. ábra: Dmot 953



8. ábra: A felújított kisvasúti gördülőállomány



9. ábra: András várja a látogatót (terasz)



10. ábra: FLIRT vezetőállás, ami mindenkit motivál

A felújítás 2019-ben kezdődött, a régi, Ganz-Jendrassik 6 hengeres dízelmotorját nem tartottuk meg, mivel alkatrészt nem lehetett hozzá beszerezni, illetve bizonytalannak tűnt a mindennapos üzemeltetése is. Helyette egy új 4 hengeres, EURO6-os környezetvédelmi előírásoknak megfelelő CUMMINS dízelmotort kapott, hozzá egy új automata ALLISON sebességváltót. A régi mechanikus sebességváltója is megmaradt, ez látja el az irányváltás funkciót, viszont ez egy fix fokozatban (2.) rögzítve lett.

Az eredeti dízelmotorját visszashállítottuk a Közlekedési Múzeumba, ahol kiállításra került.

A jármű teljesen modern PLC alapú vezérlést kapott, a vezetése nagyon leegyszerűsödött. A motoron és a sebességváltón kívül minden elemét mi újítottuk fel, vagy gyártottuk le a gépészeti műhelyekben. 2020. tavaszán készült el, ekkor lett kiszállítva Nagycenkre, azóta hiba nélkül végez szolgálatot a Múzeumvasútra látogatók és a vasútbarátok legnagyobb örömére.

A fertőbozi fűtőházba a felújítást követően egy látogatói terasz épült, ahonnan az érdeklődők testközelből kaphatnak betekintést a műhely életébe.

Miként változott a létszámhelyzet a Gépészetnél?

Az üzletág létszáma 2010-ben még 300 fő alatt volt, az első jelentős változásra a létszámban 2011-ben került sor, amikor a műszaki kocsivizsgálat a Pályavasúttól átkerült a Gépészet irányí-

tása alá. A vonalátvételeket követően több, mint 30 fővel nőtt a mozdonyvezetői létszám. 2014-ben a szombathelyi Motorműhely indulásával további 26 fővel gyarapodtunk, hiszen a FLIRT motorvonatok karbantartására a műhely személyzetét fel kellett készíteni. 2020-ban értük el a jelenlegi, közel 440 fős létszámunkat, amikor is létrehoztuk a budapesti vontatási telephelyet.

Az elmúlt 5 évben 4 mozdonyvezetői tanfolyamon képeztünk kollégákat a mozdonyvezetői utánpótlás biztosítására és az optimális létszám elérése érdekében. A karbantartási műhelyek életében bekövetkező létszámváltozásokra mindig tudtunk megoldást találni. Természetesen gondot okoz a nagy rutinnal rendelkező munkavállalóink pótlása, ugyanakkor az újabb technológiával felszerelt járművek karbantartása már másfajta szakértelmet kíván, amelyet a fiatalok, vagy kevesebb tapasztalattal rendelkezők is rövid időn belül el tudnak sajátítani.

Ebben a régióban, a határtól egy karnyújtásnyira mind a munkaerő megszerzése, mind a megtartása jelentős és kiemelt feladat. Ausztria közelsége mellett számos multinacionális cég található a régióban, így a képzett szakemberekre nagy a kereslet.

Milyen ötleteket, javaslatokat gondolt ki a GYSEV, amivel a fiatalokat a vasút, ezen belül a gépészet felé tudja fordítani?

A GYSEV Zrt. Humán stratégiájával összhangban több olyan eszközt

vezetett be az elmúlt néhány évben, amelyek elősegítik a fiatalok vasút és ezen belül a Gépészet felé orientálását.

Ösztöndíjprogramot működtetünk, amelynek keretében a GYSEV számára hasznosítható szakmát tanuló fiatalok tanulmányait ösztöndíjjal támogatjuk, végzettségük megszerzését követően pedig munkavállalóként csatlakozhatnak a GYSEV Zrt., ezen belül a Gépészet csapatához is.

Duális szakirányú oktatásban duális gyakorlati képzőhelyként jelenleg hat villanszerelő tanuló folytatja gyakorlati tanulmányait Társaságunknál.

A szakmai és szakképestő vizsgák lebonyolítására vonatkozó együttműködési szándéknyilatkozatot írtunk alá a Győri Akkreditált Vizsgaközponttal vasúti, ezen belül több járműkarbantartási szakma és szakképestés gyakorlati vizsgájának megvalósítására. Ugyanígy folyamatban van a vas megyei és a soproni akkreditált vizsgaközpontokkal is a megállapodás megkötése.

A felsőoktatásban is jelen vagyunk duális gyakorlati képzőhelyen három-három alapszak és mesterszak esetében a Soproni Egyetemmel kötött együttműködési megállapodás keretében.

Évente kb. 50-70 középiskolás és felsőfokú tanulmányokat folytató fiatal végzi el vállalatunknál a képzéséhez szükséges szakmai gyakorlatot. A végzettek közül többen is a vállalatunknál



11. ábra: A soproni vontatási telep látképe napjainkban



12. ábra: A személyszállítás korszerű motorvonatai

latnál kezdték el építeni karrierjüket. Rendszeresen részt veszünk pályorientációs rendezvényeken, iskolai nyílt napokon, ahol a vasút, a vasúti szakmák és a GYSEV bemutatásával törekszünk minél több fiatal a vállalatunkhoz vonzani. Ennek érdekében vasúti munkaköreinkről kisfilmet készítettünk, mellyel többek között a mozdonyvezető munkakört népszerűsítjük.

Talán nem nagy meglepetés, ha azt mondom, hogy a legjobb pályorientáció a korábban már említett nagycenki Széchenyi Múzeumvasút, hiszen itt már 10 éves kortól várja a GYSEV a leendő kollégáit, hogy el-sajátítsák a Múzeumvasúton a szolgáltatásához szükséges szakmai ismereteket és a szabadidejüket feláldozva dolgozzanak a kisvasúton.

András, milyen további terveid, céljaid vannak a GYSEV gépészetének élén?

Folytatni kívánjuk a járműfejlesztéseket. Elsősorban az intercity és nemzetközi forgalmakhoz szükséges

járművek beszerzését céloztuk meg. Elmaradásunk van a tolatómozdonyaink terén, villamos-hibrid járművek forgalomba állítását tervezzük a klímacélok elérése, a környezetünk védelme érdekében.

A karbantartási munkákat illetően a teherkocsik javításához szükséges kompetenciák növelése a cél, akár mobil-javítási lehetőségek kiaknázásával.

A hatékonyságnövelés és a folyamatos újítások közepette kiemelt figyelmet érdemelnek kollégáink, munkavállalóink, akik elégedettségének növelésére célzott projektet indít Társaságunk.

Varga András szakmai életútja

Varga András 1980-ban született Sárváron. Középiskolai tanulmányait Szombathelyen végezte, 1998-ban a SAVARIA Szakközépiskolában érettségizett. Felsőfokú tanulmányait a győri Széchenyi István Főiskolán folytatta, ahol villamosmérnöki diplomát szerzett, automatizálás szakirányon. Ezt

követően, az akkor már Széchenyi István Egyetem gépészmérnöki karán szerzett újabb diplomát, minőségirányítási szakirányon. Német nyelvismerettel rendelkezik.

Első munkahelye 2003-ban a MÁV Zrt. szombathelyi Gépészeti Főnöksége volt, ahol előbb mérnök-gyakornok, majd gépészeti reszortos lett. Első feladata a remotorizációval egybekötött, korszerűsítésen átesett 628-300 és 418-300 sorozatú járművek felügyelete volt. Majd 2008-tól a MÁV Trakció Zrt. járműmenedzsere lett a Nyugat-Magyarországi régióban. A cég megszűnése után 2013-tól pályafutását a MÁV-START Zrt.-nél folytatta a Járműmérnökség csapatában. 2016-tól a GYSEV Zrt.-nél kiemelt gépész szakértőként dolgozott, majd 2017. januártól a Gépészeti üzletág vezetője lett. Ezen időszak alatti tevékenységét a fenti cikkben olvashatták.

Nős, két gyermek édesapja, kevés szabadidejét természetjárással és sportolással tölti.

Előzetes a Vasútgépészet 2022. évi számaiban megjelenő írásokból

Bencsik László: Emlékeztetes vasúti balesetek

Kisteleki Mihály, Kovács Károly: Vasútfejlesztési álmaink megvalósulnak

Kiss Csaba: Bemutatjuk a Stadler által MÁV-START megrendelésére szállított tram traint

Kiss Csaba: Bemutatjuk a GYSEV Ludmilla dízelmozdonyt

Kovács Károly: 100 éve született Dr. Heller György

Surányi Sándor: Járműfejlesztések a Gyermekvasúton

Süveges László: Ganz-MÁVAG villamos vonatok Új-Zélandon

Szójka László: Pozsony villamos vonalai 1895 és 1918 között

Vince Tamás: 110 éves a MÁV 301-es gőzmozdonya

Dr. Zobory István: Gazdaságos üzemű vontatójármű beszerzés és az energiatakarékos vonattovábbítás alapkérdései