

A MÁV Zrt. tevékenysége, eredményei és fejlesztései

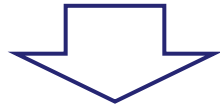
Pál László
stratégiai vezérigazgató-helyettes – MÁV Zrt.

A vasútfejlesztés szervezeti rendszere

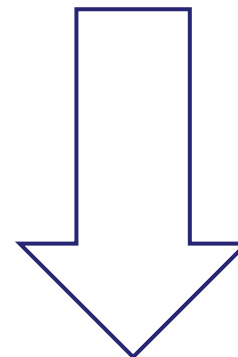
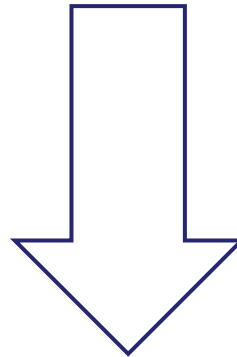


Tulajdonosi és megrendelői pozíció

Hatósági funkció



MÁV Zrt.



NIF Zrt.

Fő tevékenységi körök:

- A vasúti holding irányítása, a vasúti állami tulajdon vagyonkezelése
- Kb. 7500 km vasúti pálya üzemeltetése
- A hálózati hozzáférés biztosítása
- A pályaműködtetési közszolgáltatás biztosítása
- Saját hatáskörben végrehajtott fejlesztések lebonyolítása



Fő tevékenységi körök:

- Az NFM által elrendelt út- és vasútfejlesztések lebonyolítása
- A többségében európai uniós finanszírozású projektekben a
 - ✓ Szakmaiság biztosítása
 - ✓ A magas minőségi színvonal szavatolása
 - ✓ A projektmenedzsment és mérnöki feladatok ellátása





Együttműködés a vasútfejlesztések területén

MÁV-Kormányzat

- Nemzeti Közlekedési Stratégia
- Stratégiai fejlesztési irányok és direktívák
- Folyamatos együttműködés a források és programok tekintetében
- A vasúti és kormányzati funkciók együttműködése (pl. ún. kormányablakok)



MÁV-NIF:

- Komplex projektek végrehajtása szoros szakmai koordináció mellett
- Hatékony munkamegosztás
- Rendszeres vezetői egyeztetések
- Példaértékű projektek



MÁV-Önkormányzatok

- Együttműködési megállapodások
- Feladatmegosztás
- Hatékonyabb ingatlan-kihasználás
- Közös finanszírozású és/vagy lebonyolítású projektek





Eredmények és jövőkép





A MÁV Zrt. elmúlt években elért legfontosabb eredményei

- Pályaműködtetési stratégia megalkotása
- Adósságállomány radikális csökkentése
- Új karbantartási rendszer bevezetése
- A vasúti hálózat elmúlt évtizedekben elmaradt fejlesztéseinek szisztematikus újraindítása a NIF Zrt-vel együttműködésben (TEN-T korridorok, fővonalak, állomások, stb.)
- Humánpolitikai intézkedések
- Bérrendezés
- Új vállalatirányítási információs rendszer bevezetése
- Folyamatosan növekedő hálózathozzáférási szerződésállomány, egyre több vasútállomás
- Az áruszállítás részesedésének növekedése
- A vállalatcsoport portfóliójának folyamatos harmonizálása
- A vasútüzemhez szükséges/nem szükséges ingatlanok szétválasztása, ingatlanrendezés az MNV Zrt-vel együttműködésben
- Nemzetközi kapcsolatok fejlesztése (CER, OSZZSD, stb.)



Pályaműködtetési stratégia felülvizsgálata I.

A MÁV Zrt. Pályaműködtetési stratégiáját 2025-ig, kitekintéssel 2030-ig a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium elfogadta, felülvizsgálata 2017-ben megtörtént, jelenleg alapítói jóváhagyásra vár.

A stratégia fő célkitűzései:

- **Fenntartható** vállalatméret
- **Gazdaságos** működés
- A személyszállítás és az áru fuvarozás **volumenének növelése**
- A közösségi közlekedés **összehangolása**
- Az **áru fuvarozás** bevételképző részesedésének növelése
- Legnagyobb bevételképző viszonylatokon az európai benchmarkokhoz közelítő **műszaki állapot** elérése
- A kiszolgáló létesítmények hasznosítása, felesleges állomány felszámolása (**hatékonyság**központú vagyონrendezés)
- Technológiai és szakmai **megújulás**
- **Vállalati kultúra** fejlesztése
- Független pályahálózat-működtetői státusz megtartása



A MÁV Zrt. által kezelt pályahálózat költséghatékony, a bevételképzést segítő és egyszerre mind a közszolgáltatási kötelezettségeknek eleget tevő, hosszútávon fenntartható, a legjobb gyakorlatokra építő működtetése.



Pályaműködtetési stratégia felülvizsgálata II.

A MÁV Zrt. jövőképe

A rendelkezésre álló forrásokat hatékonyan felhasználó, folyamatosan fejlődő szolgáltatási színvonalat biztosító, ügyfélorientált, fenntartható, biztonságos, a hazai közlekedési célokhoz és az európai hálózatokhoz is illeszkedő magyar vasúti hálózat.



A stratégiába foglalt fejlesztési program megvalósításának eredményei

- A teljes budapesti elővárosi vasúti hálózat (11 vonal) felújítása megtörténik
 - A MÁV és HÉV vonalak összehangolt fejlesztése.
 - Egységes, villamos vontatási rendszer a teljes budapesti elővárosi hálózaton.
 - A Körvasút bevonása a városon belüli forgalomba.
 - A teljes budapesti elővárosi forgalom motorvonattal történő kiszolgálása biztosíthatóvá válik.

- Az **EU törzshálózat** jelentős része eléri az előírt paramétereket.
- Folytatódik a MÁV vonalak **villamosítása**.
- A **Dél-Balaton** vasúti kiszolgálása utas-barát paraméterekkel rendelkezik.
- A felújításból kinyert anyagok **újrahasznosítása**.
- Az infrastruktúra fenntartási technológia **megújítása**.



Lezárt beruházások 2017

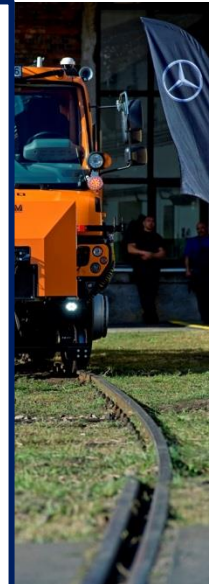


- **Állomás épületek rekonstrukciója**
 - Kaposvár
 - Keszthely
 - Balatonfüred
 - Tapolca

- **Pályakarbantartó nagygépek beszerzése**
 - Dinamikus vágánystabilizátor (DGS 62 N)
 - Kitérő szabályozó (Unimat 08-475/4S)
 - Vágányszabályozó (09-3X)
 - Univerzális forgóvázás darus jármű – 4 db (UFDJ)
 - Unimog- 9 db
 - Felsővezeték szerelő jármű – 4 db (MTW 10.3.2.)

- **Vonalszakasz felújítások/átépítések**
 - Mezőpeterd – Biharkeresztes
 - Dombóvár – Kaposvár
 - Mezőzombor - Sárospatak

- **Kormányablakok kialakítása**
 - Kaposvár
 - Budapest- Keleti pályaudvar
 - Budapest- Nyugati pályaudvar



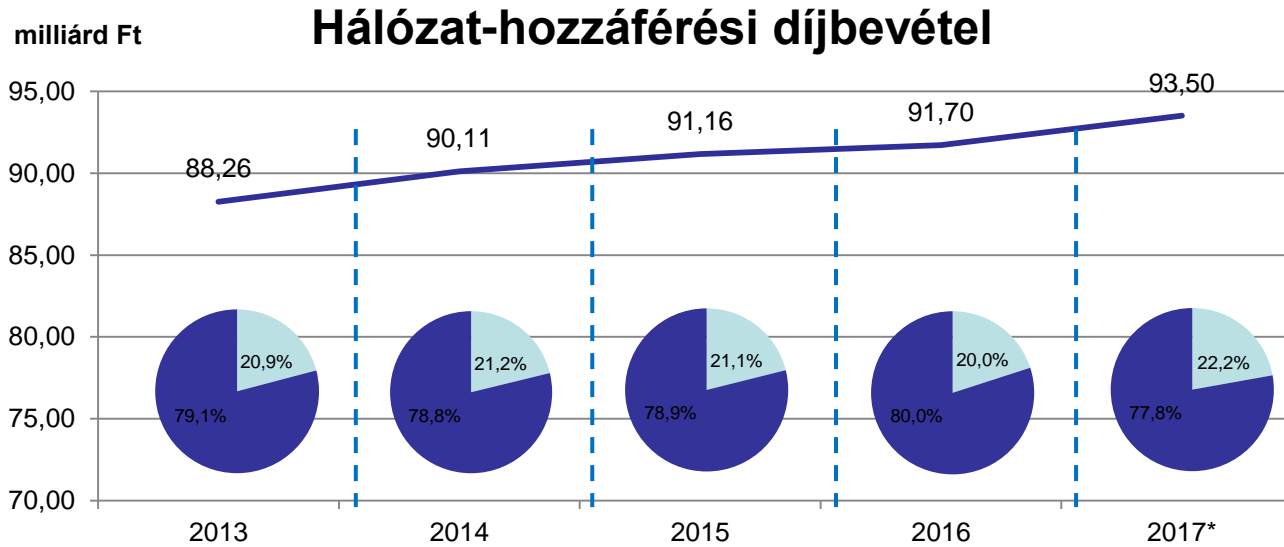


Beruházási források- 2018





Hálózat-hozzáférési díjbevételek alakulása (energia nélkül)

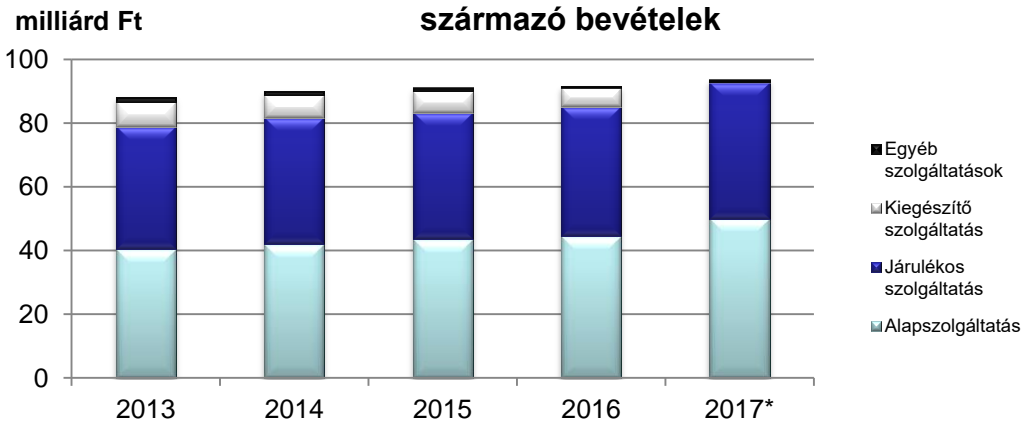


ELEMZÉS

~1,9%-kal növekvő hálózat-hozzáférési díjbevétel

Személyszállítás (●),
Árufuvarozás (○)
részesedése stabil

Alap, járulékos, kiegészítő és egyéb szolgáltatásokból származó bevételek



2017

TENDENCIÁK

Közlekedtetés bevétele: növekedést mutat

Állomáshasználat: bázisszinten alakult

Tolatas: az igénybe vett tolatás csökkent

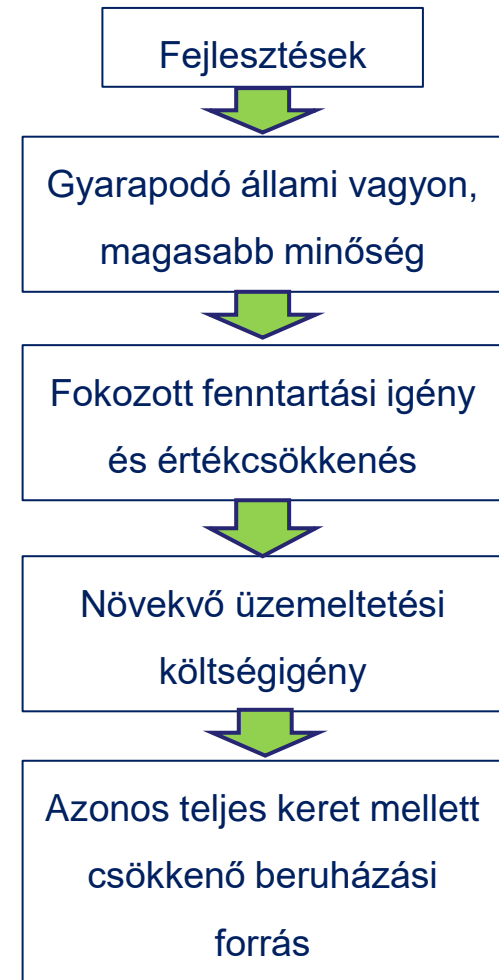
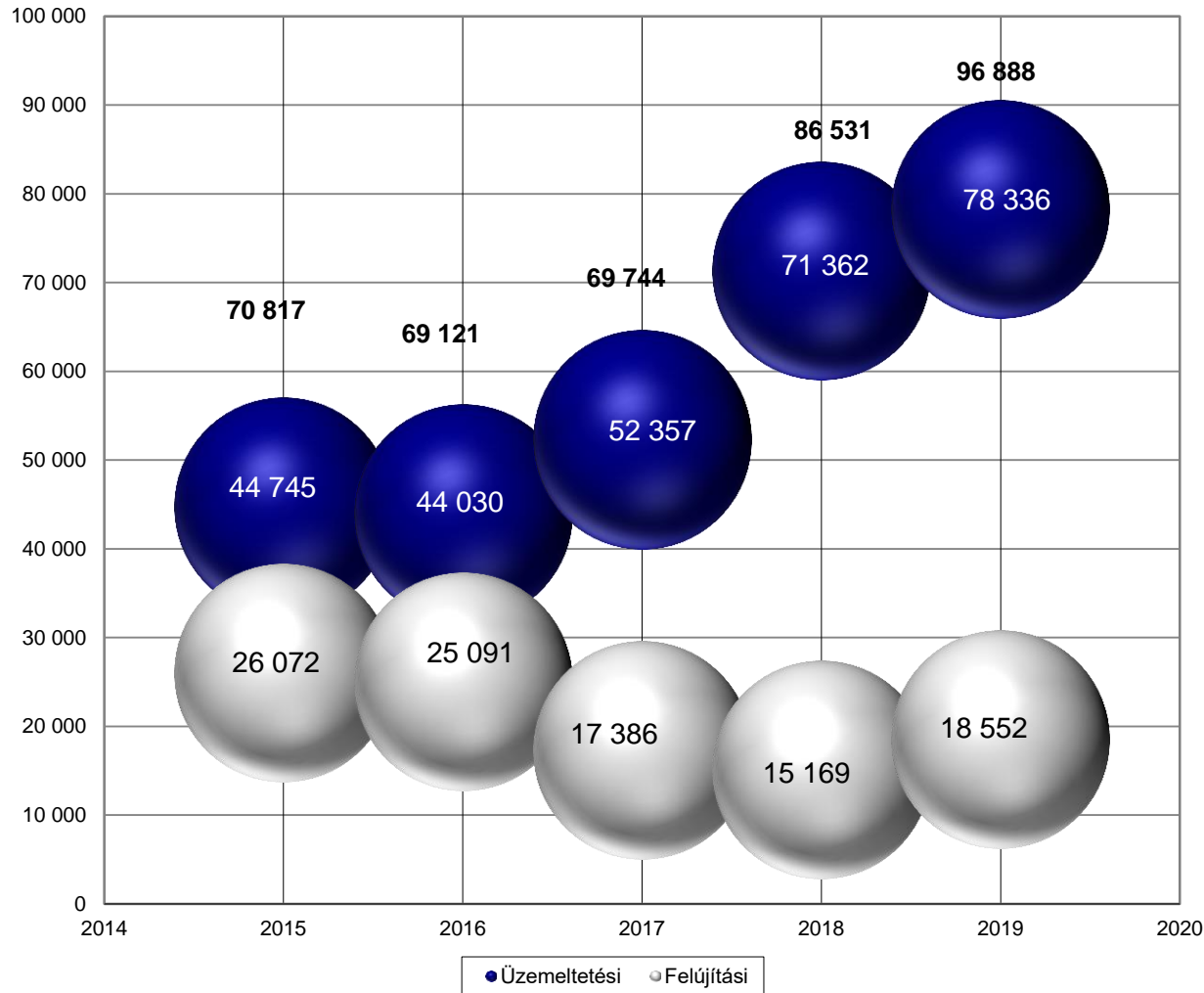
Btkm teljesítmény az árufuvarozási szektorban 10-14%-kal nőtt





Növekvő vagyon – fokozott üzemeltetési költségigény

Állami vasúti pályahálózat működtetési költségterítés (2015-2019)





A beruházási források összetételének alakulása

Felújítási források, fedezetek levezetése	2018. év
Felújítási költségtérítés	15 169
Beruházásokra rendelkezésre álló belső forrás (társasági écs, előző évekről áthozott forrás)	11 856
Költségtérítési és saját forrás (előleg nélkül) Összesen	27 015
Célzott költségvetési és EU támogatásból megvalósuló beruházási projektek	23 497

2018. évi beruházási forrás 27 014,7 M Ft

A Magyar Állam és a MÁV közötti szerződés alapján folyósított tárgyévi felújítási költségtérítés!

- Lekötött felújítási költségtérítés
- Saját, terven felüli bevétel (pl. ingatlan értékesítés)
- Értékcsökkenés
- Előző évek ésszerű nyeresége



2018. évi beruházások

Pályalétesítményi beruházások		TEB beruházások		Ingatlan beruházások		Egyéb beruházások	
Feladat	M Ft	Feladat	M Ft	Feladat	M Ft	Feladat	M Ft
FKG Outsourcing (vállalkozói díj, anyag, hegesztés, szakf.)	12 628,3	Térvilágítás országos	635,0	Kisújszállás felújítás épület	300,0	Biztonságtechnikai rendszerek	90,0
Veszprém- Herend 20. w.	753,6	Dombóvár- Pécs KÖF	354,1	Kenderes vasútállomás felújítása	150,0	Informatika	1 410,7
Városlőd-Kislőd	436,4	Újszász biztonságos átvezetés	285,0	Outsourcing Monorieresőbeállók	61,2	Forgalom	125,0
Kiskörei közös közúti-vasúti Tisza híd felújítása	70,0	Újszász-alsó	98,0	MÁV Zrt. tulajdonában lévő lakások felújítása	30,0		
Kisvárdai állomás színvonal javítása	78,6	Újszász-alsó	78,6	Vasúttörténeti park építés hálózat			
Járműgyártás	70,0	Újszász-alsó	70,0	Gyál vasút állomás épülete			
Egyéb	69,7		69,7	Munkakörülmények javítása beruházás			
Összesen:			273,2	Kaposvári állomás betonkerítés és szigetelés			
		Összesen:	1 863,6	Outsourcing Nyíradony állomás	90,0	Összesen:	3 710,3
				Outsourcing Kék felvételi épület	87,9		
				Outsourcing Balatonfőkajár új épület	80,0		
				Győr nagykazánház kazáncsere	72,4		
				Outsourcing Fényeslitke	58,4		
				Területszerzés	50,0		
				Sz- épület	40,0		
				Egyéb	105,1		
				Összesen:	1 541,3		

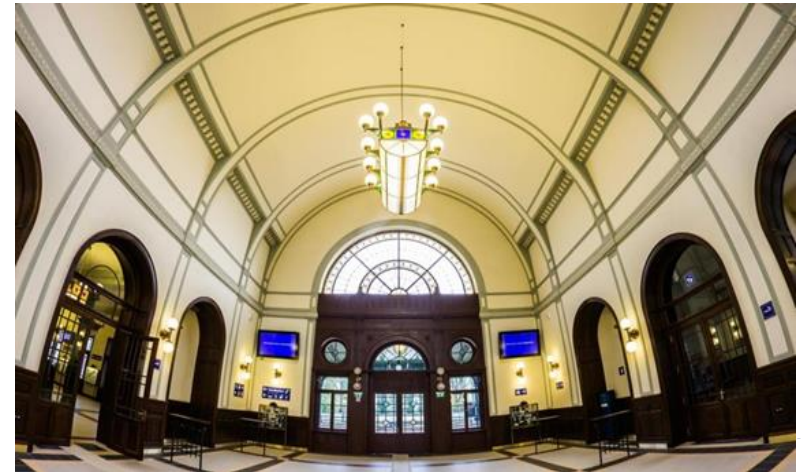
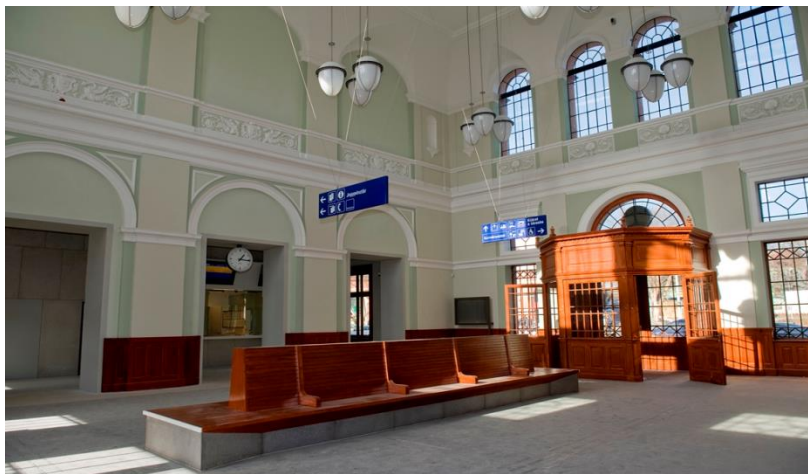
Keleti pályaudvar
rekonstrukciójának
előkészítése

Nyugati pályaudvar
rekonstrukciójának
előkészítése

Összesen: 27 014,7 MFt



KÖZOP/IKOP: Állomásfejlesztési és integrált ügyfélszolgálat fejlesztési program





Térvilágítás korszerűsítés program

Projektcél

Szolgáltatási színvonal emelése, hatékonyságjavítás, utasbiztonság fokozása.

17 állomás kültéri technológiai- és kültéri utasforgalmi- valamint beltéri üzemi- és beltéri utasforgalmi világításkorszerűsítés tervezése és - kivitelezése valósul meg a projekt folyamán.



Finanszírozás

2017: 895,7 M Ft

2018: 635 M Ft

Összesen: 1 ,5307 Mrd Ft

Státusz

- Kivitelezés kezdete: 2017.
- Kivitelezés befejezése: 2018.
- Szerződéskötés a nyertes pályázóval folyamatban

Várt eredmények

- Energiahatékonyság
- Környezeti tudatosság
- Utaskomfort
- Modernizáció
- Biztonság



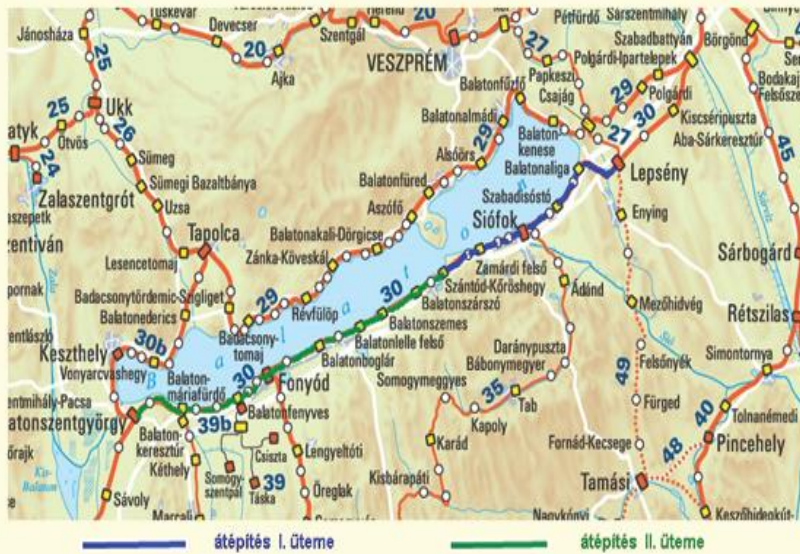
A NIF Zrt. lebonyolításában zajló projektek



Szántód-Kőröshegy—Balatonszentgyörgy vasútvonal korszerűsítése a NIF Zrt. lebonyolításában (Dél- Balaton II. projekt)

Projektcél

Szántód-Kőröshegy – Balatonszentgyörgy vonalszakaszon az egyvágányú vasúti pálya átépítése 52 km hosszon, 100-120 km/h sebességre, 225 kN tengelyterhelésre. Balatonszemes külterület – Balatonlelle felső vonalszakaszon új második vágány építése és az állomások részleges átépítése.



Finanszírozás

91,8 Mrd Ft

Státusz

- Ideiglenes forgalomba helyezés: 2018. II. negyedév
- Az engedélyezési tervek kiegészítése megtörtént
- A támogatási kérelem JASPERS egyeztetése lezárult.
- A projekthez kapcsolódó kiegészítő építési feladatok diszpozíciója a MÁV Zrt.-vel egyeztetve összeállításra került.
- A tervezetésre és a nem engedélyköteles kivitelezési munkákra vonatkozó közbeszerzési eljárások a NIF 2018. évi közbeszerzési tervébe felvételre kerültek.

Várt eredmények

- A Balaton parti települések elérhetőségének javítása,
- a menetidő csökkentése és a vasúti pályakapacitás növelése,
- a korábban megvalósult projektekkel együtt a kiindulási állapothoz (2007) képest a Budapest - Keszthely menetidő 45 perccel csökken.



Kelenföld—Pusztaszabolcs vasútvonal átépítése 2 ütemben a NIF Zrt. lebonyolításában

Projekt cél

Az adott szakaszon a vasúti pálya teljes átépítése a szolgáltatási színvonal szignifikáns javítása érdekében.

Finanszírozás

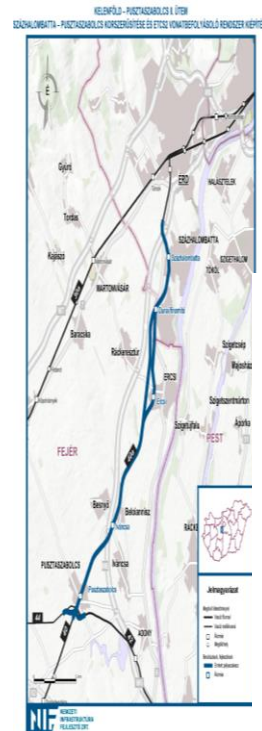
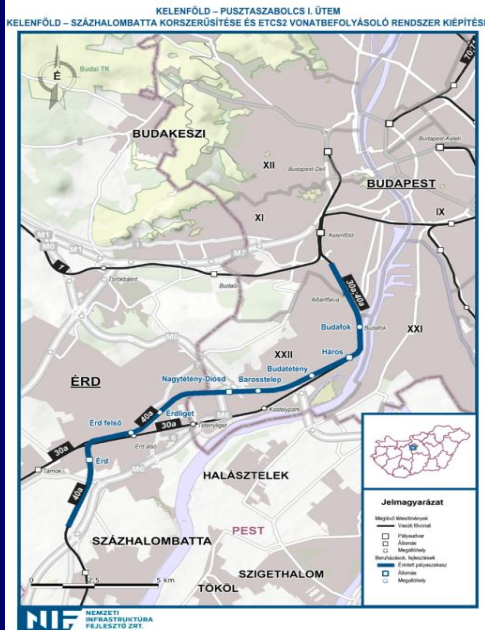
93,892 Mrd Ft CEF 1. kör (I. ütem) 140,418 Mrd Ft CEF 2. kör (II. ütem)

Státusz

- Forgalomba helyezés legkorábban: I. ütem: 2019 I. negyedév
- Forgalomba helyezés legkorábban: II. ütem: 2020. IV. negyedév
- I. ütem: A kivitelezés folyamatban van
- II. ütem: A kivitelezés kezdete 2017. december 18. (kivétel: Érd – Érd alsó összekötő vágány és kapcsolódó létesítmények kivitelezése projektelem, ennek kivitelezése 2018. III. negyedévben indul)

Várt eredmények

- vasúti pálya teljes átépítése,
- állomásépületek állapotfüggő felújítása,
- SK55 peron,
- zajvédelem,
- új és átépülő műtárgyak,
- a Budapest elővárosi forgalomban gyakoribb vonatközlekedés és a távolabb fekvő agglomerációs településekről gyorsabb eljutás a fővárosba a zónázó menetrendi struktúrának köszönhetően,
- a távolsági forgalomban 15-20 perces menetidő-csökkenés a Budapest - Pécs/Kaposvár viszonylatban,
- az árufuvarozás versenyképességének növekedése





Budapest—Hatvan vasútvonal korszerűsítése a NIF Zrt. lebonyolításában

Projektcél

A projekt részeként átépül a vasúti pálya 55 km hosszon

- vasúti pálya teljes átépítése, vasútállomások, megállóhelyek korszerűsítése
- 120-160 km/h pályasebesség és 225 kN tengelyterhelés
- új elektronikus biztosítóberendezés, utastájékoztató és térfigyelő kamerarendszer
- állomásépületek felújítása, új és átépülő műtárgyak
- SK55 peron, zajvédelem, peronaluljárók, perontetők, autóbusz-fordulók, P+R parkolók
- átépítésre kerül Gödöllő HÉV végállomása
- új villamos vontatási alállomás létesül Gödöllőn.

Az érintett projekt elemek:

- Keleti – Kőbánya felső között a 3. vágány kiépítése tervezési munkái elvégzése projekt
- Rákos – Gödöllő pályaépítés
- Gödöllő - Hatvan pályaépítés
- Rákos - Hatvan vonalszakasz biztosítóberendezési, távközlési és ETCS2 kivitelezési munkái

Finanszírozás

4,076 Mrd Ft CEF 1. kör

165,484 Mrd Ft CEF 2. kör + IKOP 43,047 Mrd Ft

Státusz

- Keleti – Kőbánya felső között a 3. vágány kiépítése tervezési munkái elindultak az elkészült tervek alapján az engedélyek megszerzésének céldátuma: 2018. IV. negyedév
- A többi projekt elem kivitelezésének kezdete: 2017. decemberében elindult.
- Forgalomba helyezés legkorábban: 2020 IV. negyedév

Várt eredmények

- a Budapest elővárosi forgalomban gyakoribb vonatközlekedés és a távolabb fekvő agglomerációs településekről gyorsabb eljutás a fővárosba a zónázó menetrendi struktúrának köszönhetően
- a távolsági forgalomban 15-20 perces menetidő-csökkenés a Budapest - Miskolc viszonylatban
- az áru fuvarozás versenyképességének növekedése



Püspökladány- Debrecen vasútvonal korszerűsítése a NIF Zrt. lebonyolításában

Projektcél

44 km hosszú, kétvágányú, villamosított vonalszakasz korszerűsítése 160 km/h sebességű, 225 kN tengelyterhelésű közlekedés bevezetésére alkalmas pálya kiépítésével.

- Debrecen állomás részleges átépítése
- utastájékoztató rendszerek
- felsővezetéki rendszer átépítése
- Debrecen állomásról távvezérelt új elektronikus állomási biztosítóberendezések
- kiépítésre kerül az ETCS 2 rendszer a 111 km hosszú Szajol – Debrecen vonalszakaszon.

Az érintett projekt elemek:

- Püspökladány (kiz.) - Ebes (bez.) pályaépítés és biztosítóberendezés tervezési és kivitelezési munkái
- Ebes (kiz.) – Debrecen (kiz.) a 2105+00 – 2181+50 szelvények közötti vasúti vonal-szakasz teljes átépítése és a kapcsolódó munkák megvalósítása
- Debrecen állomás és kapcsolódó létesítményeinek munkái
- Szajol - Debrecen vonalszakaszon ETCS 2 rendszer telepítése

Finanszírozás

153,437 Mrd Ft IKOP

Státusz

- Püspökladány (kiz.) - Ebes (bez.) pályaépítés és biztosítóberendezés tervezési és kivitelezési munkái 2017. II. negyedévében elindultak, várható forgalomba helyezés: 2019. IV. negyedév
- Ebes (kiz.) – Debrecen (kiz.) a 2105+00 – 2181+50 szelvények közötti vasúti vonal-szakasz teljes átépítése és a kapcsolódó munkák megvalósításának kivitelezése 2017. december 18. elindul, várható forgalomba helyezés: 2019. IV. negyedév
- Debrecen állomás és kapcsolódó létesítményeinek munkái 2018. IV. negyedévében indulnak, várható befejezés: 2020. IV. negyedév
- Szajol - Debrecen vonalszakaszon ETCS 2 rendszer telepítésének munkái 2019. II. negyedévében indulnak, várható befejezés: 2021. II. negyedév

Várt eredmények

- vasúti pálya teljes átépítése
- állomásépületek felújítása, új és átépülő műtárgyak
- SK55 peron, zajvédelem
- ETCS 2 111km-en
- az árufuvarozás versenyképességének növekedése





Püspökladány- Biharkeresztes szűk keresztmetszet kiváltás és villamosítás a NIF Zrt. lebonyolításában

Projektcél

A vasúti vonalszakasz villamosítása 55,6 km hosszú, egyvágányú pályán valósul meg.

- új állomás létesítése Berettyóújfalun
- FET-HETA berendezés (bekötésre kerül a más projekt keretében kiépíteni tervezett debreceni FET központba).
- megújuló térvilágítás, korszerű akusztikus és részben vizuális utastájékoztató berendezések
- SK55-ös peronok

Finanszírozás

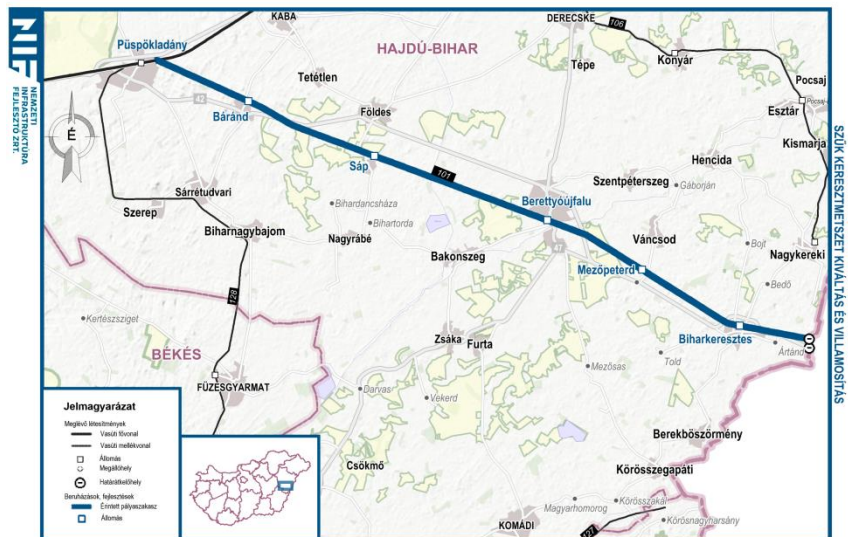
30,225 Mrd Ft IKOP

Státusz

- Kivitelezés kezdete: 2019. I. negyedév
- Forgalomba helyezés legkorábban: 2020 I. negyedév

Várt eredmények

- homogén kapacitás biztosítása
- Biharkeresztes – Episcopia Bihor határátmenet villamosítása egybeesik az CFR Oradea körzetének villamosításával
- az árufuvarozás versenyképességének növekedése.





Intermodális csomópontok kialakítása program

Projektcél

A fenntartható városi közlekedés fejlesztése. Hatékony jól szervezett közösségi közlekedés kialakítása a városok modern fejlődése érdekében. Többfunkciós kapcsolódásokat, utazási láncokat, átszállásokat magas színvonalú szolgáltatásokkal biztosító csomópontok kialakítása.

Finanszírozás

Összesen: 70,05 Mrd Ft

Státusz

- Előkészítés, tervezés
- Kivitelezés befejezése várhatóan: 2020-2022 között

Várt eredmények

- Kényelmes, biztonságos közlekedési eszköz váltás (rövid idő alatt, rövid átszállási táv)
- Város-, ingatlan-, és térségfejlesztő hatás érvényesülése (szolgáltatási színvonal emelkedés)
- Az egyes közlekedési ágazatok közötti optimalizáció (versenyképes alternatíva a közúti közlekedéssel szemben)





150-es vasútvonal korszerűsítése a Budapest – Belgrád fejlesztési projekt keretében

Projektcél

A Budapest és Belgrád közötti 350 km-es szakaszon emelt szintű vasúti összeköttetés biztosítása, a fejlesztésre kijelölt magyar szakasz: a 150-es Budapest-Kelebia vasútvonal 166 km hosszban. A műszakilag elvárt cél: a kétvágányúsítás, 80 km/h helyett 160 km/óra működési sebesség, ETCS 2 biztosítóberendezés, a teherszállítás számára pedig 210 helyett 225 kN tengelyterhelés. A pálya peronjai 740 méter hosszú vonatok közlekedtetésére lesznek alkalmasak.



Finanszírozás

várható nettó beruházási költség: 472 Mrd Ft

Státusz

A 150-es vasútvonal korszerűsítésének tervezésére és kivitelezésére vonatkozó beszerzési eljárás előkészítése zajlik a tenderdokumentáció műszaki tartalmának, a beszerzési folyamatoknak, valamint a vállalás szerződésnek az előkészítésével. A tenderdokumentáció véglegesítése után a beszerzési eljárás még az idei évben elindítható a Soroksár-Kelebia közötti szakaszra.

Várt eredmények

- Csökkenő személy- és áruszállítási menetidő (Budapest- Kelebia közötti menetidő jelenlegi 3 órától 2 órára csökkenne, míg Budapest- Belgrád közötti 8 óra menetidő 3,5 órára)
- Kapacitásnövelés
- Biztonság növelése

Karbantartás új rendszerének kialakítása, fejlesztése

Pályafenntartási karbantartási stratégia kidolgozása, és lépcsőzetes bevezetése

Kiindulási értékek:

- pályadiagnosztika mérések (vágánymérés, síndiagnosztika)
- pályafelügyeleti vizsgálatok (gyalogbejárás, helyszíni vizsgálatok)
- a forgalmi tényezők (átgördült elegytonna, forgalmi igények)



Megvalósítás:

- „fenntartási vonalkategóriák”
- hatékony karbantartási módszertan
- korszerű pályaadat nyilvántartási rendszer
- az input adatok együttes kezelése
- korszerű műtárgyadatok (híd, alépítmény-szerkezetek)
- korszerű munkagépek és hatékony kivitelezés



Eredmények:

- pályakarbantartás tervezhető és költséghatékony végrehajtása
- a vágányzári idők minimalizálása
- a megfelelő műszaki paraméterek fenntartása

