

EZ A MÁV MÁR NEM AZ A MÁV

Dávid Ilona

2018. április 26.

MÁV CSOPORT

A MÁV Zrt. elmúlt években elért legfontosabb eredményei

**A MÁV gazdasági helyzetének stabilizálása
Adósságállomány radikális csökkentése**

2017. évi eredmények

- 2017. évi forgalom: 22,5 millió utas
- 2017. évi forgalom: 1,2 millió tonna
- 2017. évi forgalom: 1,2 millió tonna

2018. évi eredmények

- 2018. évi forgalom: 22,5 millió utas
- 2018. évi forgalom: 1,2 millió tonna
- 2018. évi forgalom: 1,2 millió tonna

2019. évi eredmények

- 2019. évi forgalom: 22,5 millió utas
- 2019. évi forgalom: 1,2 millió tonna
- 2019. évi forgalom: 1,2 millió tonna

2020. évi eredmények

- 2020. évi forgalom: 22,5 millió utas
- 2020. évi forgalom: 1,2 millió tonna
- 2020. évi forgalom: 1,2 millió tonna

Együttműködés a vasútfejlesztések területén

MÁV-állományok

MÁV-állományok

MÁV-állományok

MÁV-állományok

MÁV-állományok

MÁV-állományok

MÁV-állományok

MÁV-állományok

MÁV-állományok

Pályaműködtetési stratégia

A MÁV Zrt. pályaműködtetési stratégiáját 2025-ig, kitékintéssel 2030-ig az alapító jóváhagyta



A stratégia fő célkitűzései:

- Fenntartható működés, gazdasági mérleg
- A közlekedés biztonságos, gyors, kényelmes
- A közlekedés környezeti, társadalmi, kulturális, egészségügyi és gazdasági hatásainak csökkentése
- A közlekedés biztonságos, gyors, kényelmes
- A közlekedés környezeti, társadalmi, kulturális, egészségügyi és gazdasági hatásainak csökkentése
- A közlekedés biztonságos, gyors, kényelmes



A stratégia legfőbb fejlesztési programjai

- A közlekedés biztonságos, gyors, kényelmes
- A közlekedés környezeti, társadalmi, kulturális, egészségügyi és gazdasági hatásainak csökkentése
- A közlekedés biztonságos, gyors, kényelmes
- A közlekedés környezeti, társadalmi, kulturális, egészségügyi és gazdasági hatásainak csökkentése
- A közlekedés biztonságos, gyors, kényelmes
- A közlekedés környezeti, társadalmi, kulturális, egészségügyi és gazdasági hatásainak csökkentése

A MÁV Zrt. előtt álló kihívások 2020-ig

2020-ig álló kihívások

2020-ig álló kihívások

2020-ig álló kihívások

2020-ig álló kihívások

2020-ig álló kihívások

2020-ig álló kihívások

EZ A MÁV MÁR NEM AZ A MÁV

Dávid Ilona

2018. április 26.

MÁV CSOPORT

A MÁV Zrt. elmúlt években elért legfontosabb eredményei



A MÁV gazdasági helyzetének stabilizálása
Adósságállomány radikális csökkentése



Pályaműködtetési stratégia

A MÁV Zrt. pályaműködtetési stratégiáját 2025-ig,
kitekintéssel 2030-ig az alapító jóváhagyta



A stratégia fő célkitűzései:

- Fenntartható vállalatméret, gazdaságos működés
- A közösségi közlekedés összehangolása

A MÁV Zrt. elmúlt években elért legfontosabb eredményei



A MÁV gazdasági helyzetének stabilizálása
Adósságállomány radikális csökkentése

Érkező vonatok					
Időpont	Állomás	Vonat	Állomás	Állomás	Állomás
10:30	Sopony	SZTLAKB-Csepel-RÉPPI	13	5:20	
10:30	Sopony	P11 Péter Dóczy	7	5:22	
10:30	Órvaszló	SZTLAKB	6	7:00	
10:30	Zalaegerszeg	SZTLAKB-Csepel-RÉPPI	14	5:40	
10:40	Sopony	LEKSEHÉSZ-Ókupa-Érd	18	5:21	
10:40	Sopony	UK	5	5:18	
10:40	Sopony	BURKAT-Érd-Nezser	10	5:08	
10:50	Zalaegerszeg	SZTLAKB	1	7:00	
10:50	Zalaegerszeg	SZTLAKB-Csepel-RÉPPI	13	7:00	
10:50	Órvaszló	P11 Péter Dóczy	2	4:12	
10:50	Sopony	UK-ROZSASZÁK	7	4:11	
11:00	Sopony	UK	8	4:18	



Magyar Nemzeti Infrastruktúra-fejlesztési és Vasúti Kísérleti Intézet



Új közlekedési társaságok megalakítása



A vállalatot partiókban a tagváltások számának csökkentése

A vállalatot partiókban a tagváltások számának csökkentése



Helyreállítások elvégzése
A vasút hálóját érintő fejlesztések elvégzése a pályákra a MÁV Zrt. feladatjainak keretében (TEN-T hálóra, kiegészítő, átjárók, átjárók stb.) új karbantartási koncepció bevezetése



Az áruszállás részesedésének növekedése
Folyamatosan bővülő hálózati-hozzáférési szerződésállomány, egyre több vasútvonal



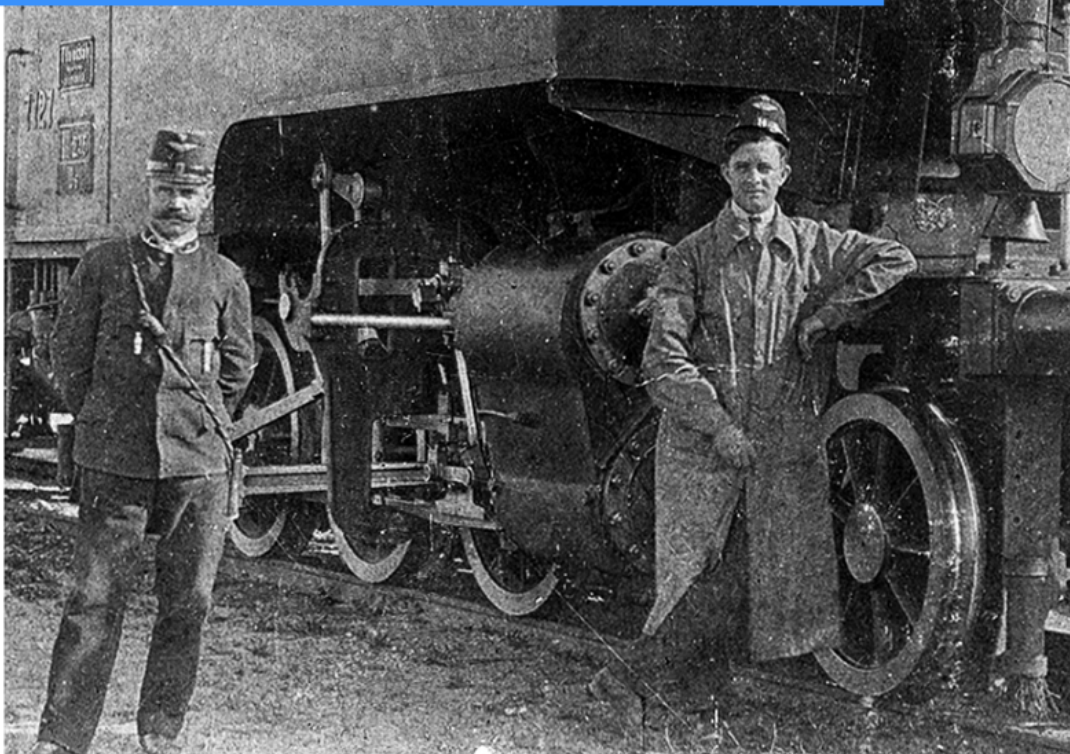
A MÁV gazdasági helyzetének stabilizálása Adósságállomány radikális csökkentése



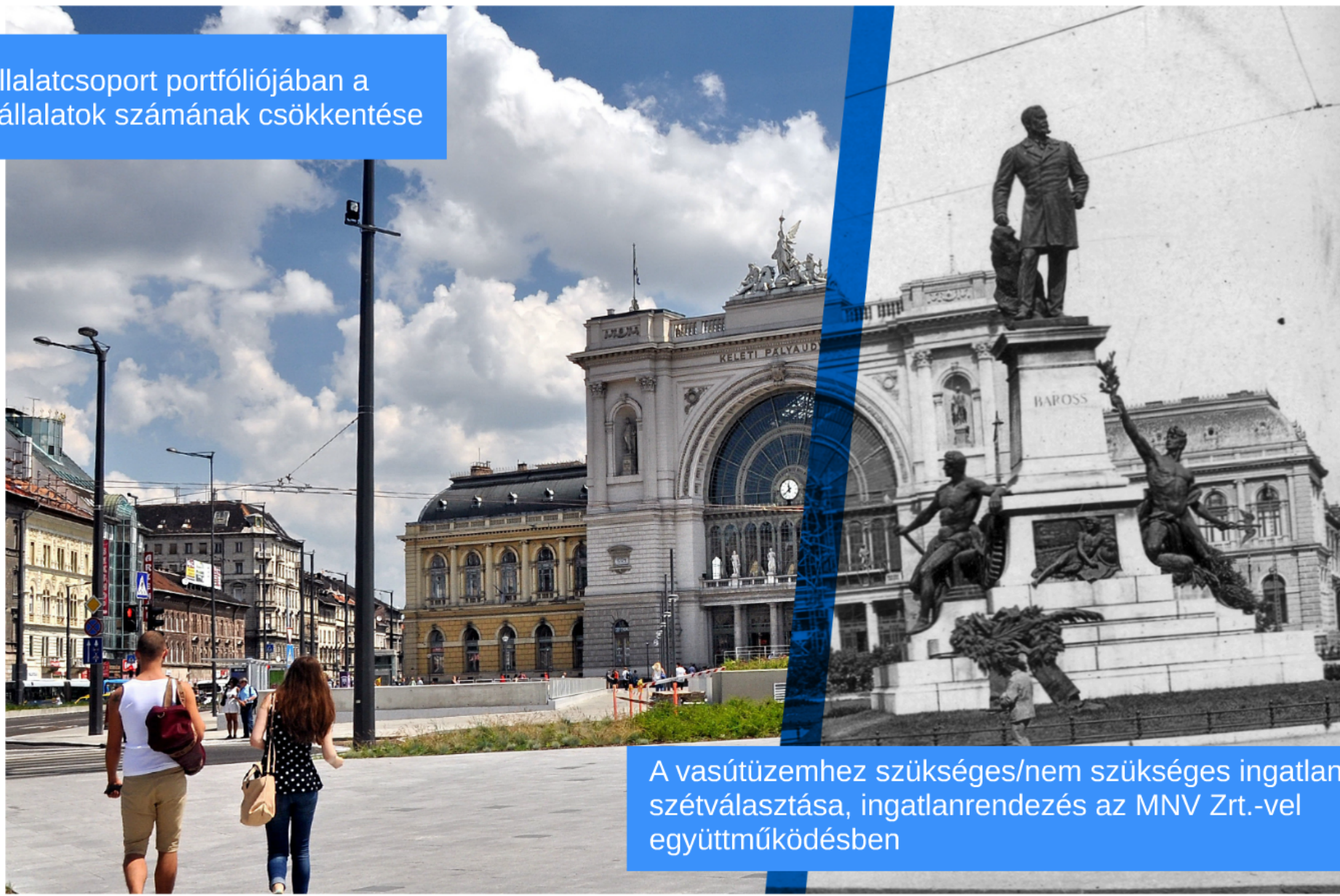


Épített munkaerő megszerzése és megtartása:

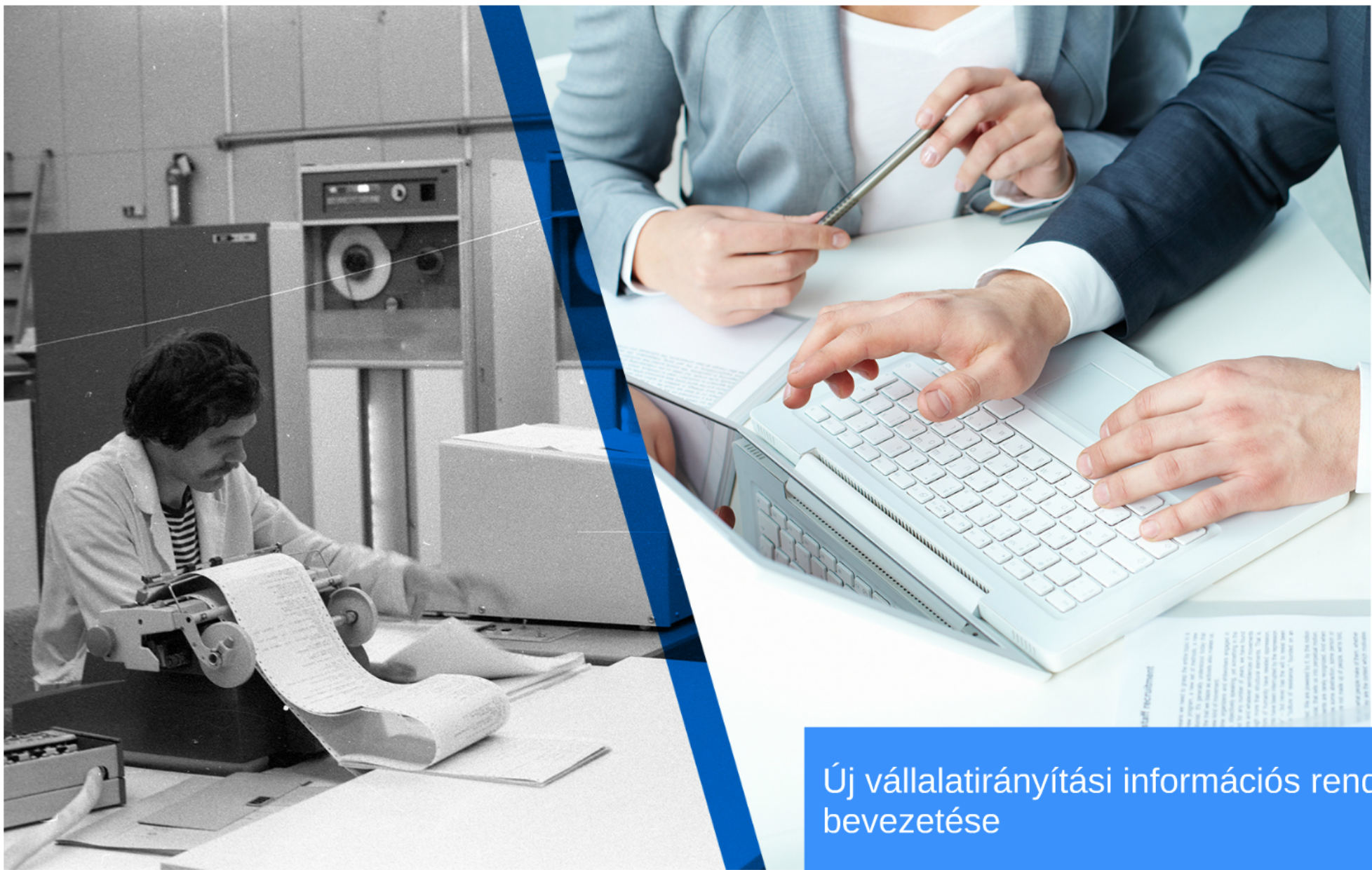
- Bérfelzárkóztatás, 3 éves bérmegállapodás
- Képzésfejlesztés



A vállalatcsoport portfóliójában a tagvállalatok számának csökkentése



A vasútüzemhez szükséges/nem szükséges ingatlanok szétválasztása, ingatlanrendezés az MNV Zrt.-vel együttműködésben



Új vállalatirányítási információs rendszer bevezetése

Pályaműködtetési stratégia:

- A vasúti hálózat elmúlt évtizedekben elmaradt fejlesztéseinek szisztematikus újraindítása a NIF Zrt.-vel együttműködésben (TEN-T korridorok, fővonalak, állomások stb.)
- Új karbantartási koncepció bevezetése





Az áruszállítás részesedésének növekedése:

- Folyamatosan bővülő hálózat-hozzáférési szerződésállomány, egyre több vasútvállalat

Pályaműködtetési stratégia

A MÁV Zrt. pályaműködtetési stratégiáját 2025-ig,
kitekintéssel 2030-ig az alapító jóváhagyta



A stratégia fő célkitűzései:

- Fenntartható vállalatméret, gazdaságos működés
- A közösségi közlekedés összehangolása
- Az árufuvarozás bevételképző részesedésének további növelése
- Az európai műszaki színvonal megközelítése, elsősorban a fővonalakon
- A kiszolgáló létesítmények hasznosítása, a felesleges állomány felszámolása (hatékonyságközpontú vagyonrendezés)
- Továbbhaladás a technológiai és szakmai megújulás során elért eredmények mentén
- A vállalati kultúra fejlesztése



A stratégiába foglalt fejlesztési program megvalósításának eredményei:

- Felújítjuk a teljes budapesti elővárosi vasúti hálózatot (11 vonal) → emeljük a szolgáltatási színvonalat
 - Egységes villamos vontatási rendszer alakul ki a teljes budapesti elővárosi hálózaton
 - Biztosíthatjuk a teljes budapesti elővárosi forgalom motorvonatokkal történő kiszolgálását
- A magyar TEN-T hálózat jelentős része eléri a kívánt paramétereket

A MÁV Zrt. előtt álló kihívások 2020-ig



A vasúti terület szociális funkcióinak szétválasztása, megújulásának az MVM Zrt.-vel együttműködésben



Együttműködés a vasútfejlesztések területén



MÁV-NIF
Központi projektek végrehajtása közös szakmai koordinációval

MÁV-kormányzat

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



MÁV-önkormányzatok

- Együttműködési megállapodások (pl. állomások közös üzemeltetése)
- Közös finanszírozású és/vagy lebonyolítású projektek



Köszönöm a figyelmet!

MÁV–kormányzat

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

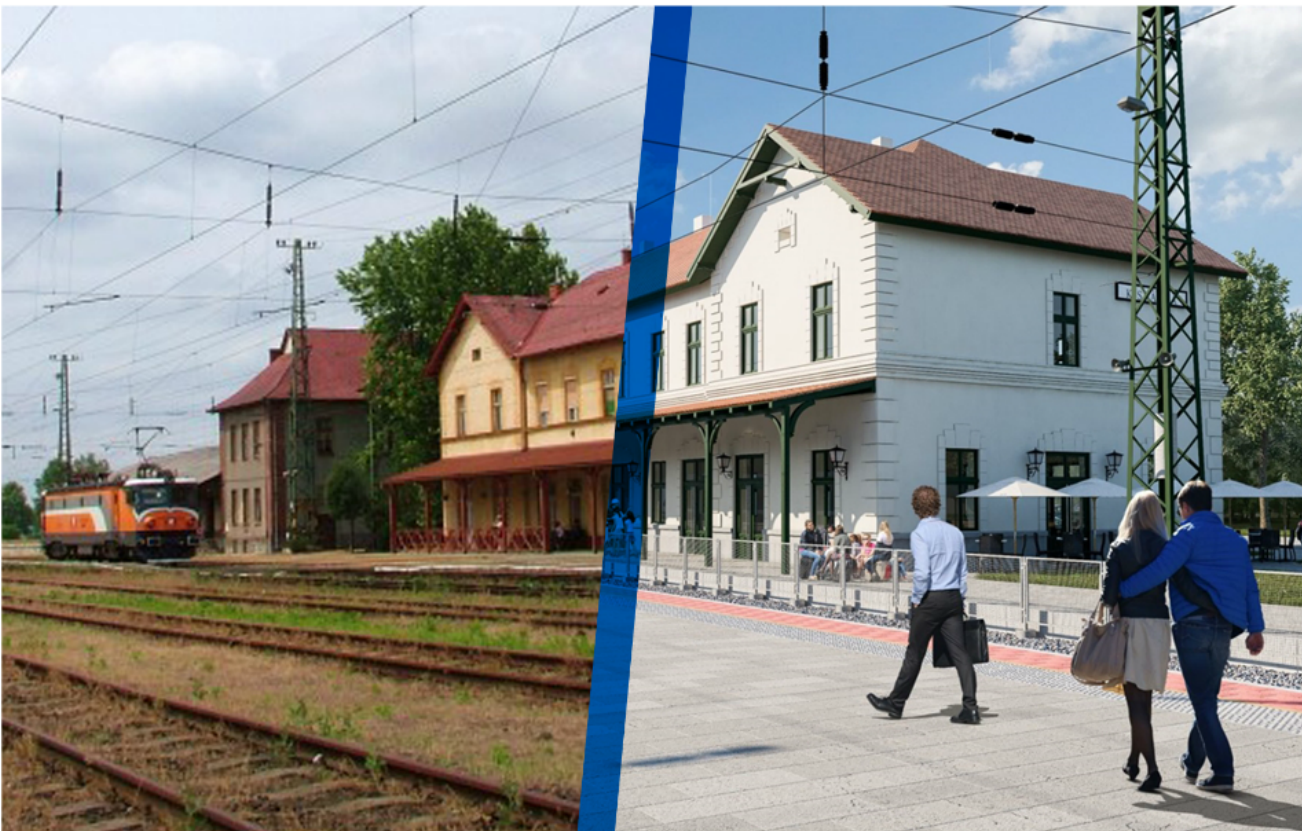




MÁV-NIF

Komplex projektek végrehajtása szoros szakmai koordináció mellett





MÁV–önkormányzatok

- Együttműködési megállapodások (pl. állomások közös üzemeltetése)
- Közös finanszírozású és/vagy lebonyolítású projektek

A MÁV Zrt. előtt álló kihívások 2020-ig



160 km/h sebesség bevezetése/fenntartása a hálózat átépített szakaszain

Feltételek:

- Vasúti pálya
- Biztosítóberendezés
- ETCS II (GSM-R)
- Jármű

Érintett vonalak:

- Szajol–Békéscsaba
- Békéscsaba–Lökösháza oh.
- Cegléd–Püspökladány
- Tata–Hegyeshalom
- Nagytétény–Székesfehérvár (kivéve Velencei-tó környéke)
- Albertirsa–Cegléd (140km/h)
- Budapest–Kelebia oh. (fejlesztés után)



A budapesti közlekedési struktúra koncepciójának elfogadása

- A fő cél a térszerzés az egyéni közlekedéssel szemben – ennek érdekében:
- Összehangolt, egymásra épülő fejlesztések szükségessége a térségi agglomerációban
 - S-Bahn-koncepció
 - Balázs Mór-terv



Aktív részvétel a közösségi közlekedésben részt vevő szereplők feladatainak összehangolásában

- A közszolgáltatások versengő jellegének megszüntetése
- Költséghatékony közszolgáltatás
- Egységes tarifarendszer bevezetése



MAY 21. GIÖRTI ÁLLÓ NEMZETISÉG 2020-IG



160 km/h sebesség bevezetése/fenntartása a hálózat átépített szakaszain

Feltételek:

- Vasúti pálya
- Biztosítóberendezés
- ETCS II (GSM-R)
- Jármű

Érintett vonalak:

- Szajol–Békéscsaba
- Békéscsaba–Lökösháza oh.
- Cegléd–Püspökladány
- Tata–Hegyeshalom
- Nagytétény–Székesfehérvár (kivéve Velencei-tó környéke)
- Albertirsa–Cegléd (140km/h)
- Budapest–Kelebia oh. (fejlesztés után)



A budapesti közlekedés koncepciójának elfogadása

A fő cél a térnyerés a szemben – ennek érdekében



A budapesti közlekedési struktúra koncepciójának elfogadása

A fő cél a térnyerés az egyéni közlekedéssel szemben – ennek érdekében:

- Összehangolt, egymásra erősítő fejlesztések szükségessége a fővárosi agglomerációban
 - S-Bahn-koncepció
 - Balázs Mór-terv

Aktív részvétel a közösségi közlekedésben részt vevő szereplők feladatainak összehangolásában

- A közszolgáltatások versengő jellegének megszüntetése
- Költséghatékony közszolgáltatás
- Egységes tarifarendszer bevezetése



Köszönöm a figyelmet!



Köszönet a fotókért: Fortepan, Rizsavi Tamás, MÁV Zrt.
Kommunikációs Igazgatóság, Nagy József, NIF Zrt.

