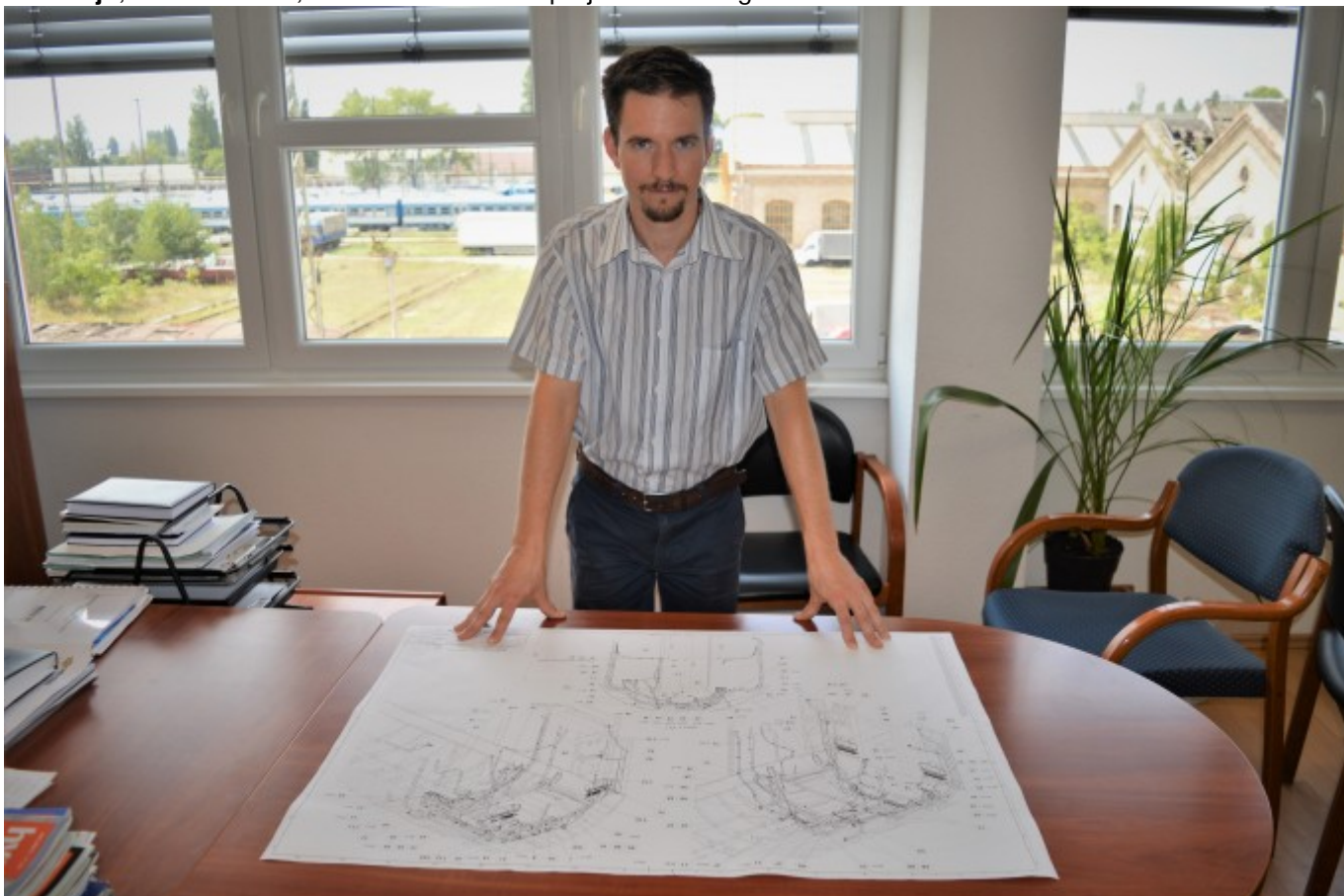


„Megvan a lehetőség a határok feszegetésére, az innovatív megoldások kibontakoztatására”

„A legnagyobb hazai személyszállító társaságnál dolgozni – amellet, hogy megtiszteltetés – szakmailag is jó, mert nem csupán a szorosan vett szakterületet lehet megismerni, hanem a vasút más oldalait is. Az IC+ 25 fős, kiváló csapatot alkotó mérnöki gárdájának esetében pedig külön érdekesség, hogy úgy működik, mint egy kisebb vállalat. Hiába dolgozunk egy több tízezer főt foglalkoztató vállalatcsoportnál, határozottan nem igaz, hogy a kollégák csak porszemek lennének a nagy gépezetben” – mondja **Kékési Márton**, a **MÁV-START Zrt. járműkonstrukciós vezetője**, akivel vasútról, szakmáról és az IC+ projektről beszélgettünk.



[1]

Villamosmérnöki diplomával a járműkonstrukciós vezetői pozícióba. Hogyan alakult a karrierutad?

Mint ahogy a MÁV-START-nál talán sok munkatársamra igaz, a vasúttal kapcsolatos érdeklődésem nekem is gyerekkoromban kezdődött. Főképp az érdekelt, hogy műszakilag hogyan működnek a vonatok, s ez a motiváció meghatározta a tanulmányaimat és a karrieremet egyaránt. Az egyetem vége már egybefonódott a vasúti mérnöki munkákkal, és bár pályakezdőként volt egy év telekommunikációs területen szerzett tapasztalatom, végül ott kötöttem ki, ahová igazán való vagyok: a MÁV-START Zrt.-hez kerültem járműfejlesztő mérnökként. Itt vasútijármű-tervezéssel foglalkozhattam, és az élvezetes feladat megérte a váltást. Kitartó, kemény munkával idővel a villamosmérnöki csoport irányítója, később koordinátor, majd járműkonstrukciós vezető lettem. Elmondhatom, hogy egyáltalán nem bántam meg azt a döntésemet sem, amikor nemet mondtam. Egy nyugat-európai járműgyártó cég hívott, és közel két és félszer magasabb fizetést kínált. De én a magyar vasutat és saját hazámat akartam és akarom szolgálni továbbra is.

A vasúti karriered szinte egybefonódik az IC+ történetével. Mennyivel különlegesebb számodra így a projekt?



[2] Igen, 2011-ben léptem a vasút kötelékébe, és az új IC+

járműcsalád fejlesztése is ekkortájt indult el. Akkor még főleg az idősebb generáció mérnökei dolgoztak rajta. A prototípusok elkészülte után felfrissült a szakértői csapat. Sikerült fölvenni annyi tehetséges fiatal, hogy a tervezőgárda ne csak folytatni tudja a minőségi munkát, hanem kilépjen a saját árnyékából, és a hazai vasútjármű-építés nem túl termékeny időszak után ismét valódi innovációval, korszerű járművek tervezésével szálljon be a közben egyre élesebbé vált versenybe. Ekkorra már ugyanis egyes régi, jól bevált konstrukciók fölött eljárt az idő, és a világ fejlődésével nekünk is haladnunk kell.

A szabványok olykor kötöttséget jelentenek, de az újdonságoktól sem szabad megijedni. Megvan a lehetőség a határok feszegetésére, az innovatív megoldások kibontakoztatására. Példa erre az anyaghasználat a burkolatok esetében, vagy épp számos apróbb ötlet, amelyek különlegessé, egyedivé teszik a kocsikat. Az IC+ esetében ilyen innováció például az utastájékoztató intelligens, az utastér zajszintjéhez igazodó hangerő-szabályozása: ha sok az utas és menet közben nagyobb a zaj, az utastájékoztató hangereje nő, de az állomáson tartózkodva, csendesebb környezetben halkabb lesz. Másik példaként a kerékpárszállító kocsiban elhelyezett biciklipumpát tudnám felhozni: a kocsi a saját levegőellátásából adja a sűrített levegőt (amit egyébként a mozdony termel, és a kocsik használják például a klimatizált friss levegő befűtésének szabályozására is), amellyel a biciklik kerekeit is fel tudják fújni az utasok. Az IC+ projektben minden megvan, amiben egy mérnök igazán kiteljesedhet.



[3]

Számos terület van a munkaerőpiacon, ahol szükség van mérnökökre. A MÁV-START mitől más, mitől különleges?

A legnagyobb hazai személyszállító társaságnál dolgozni – amellet, hogy megtiszteltetés – szakmailag is jó, mert nem csupán a szorosan vett szakterületet lehet megismerni, hanem a vasút más oldalait is. Az IC+ 25 fős, kiváló csapatot alkotó mérnöki gárdájának esetében pedig külön érdekesség, hogy úgy működik, mint egy kisebb vállalat. Hiába dolgozunk egy több tízezer főt foglalkoztató vállalatcsoportnál, határozottan nem igaz, hogy a kollégák csak porszemek lennének a nagy gépezetben.

A mérnöki szakmára jellemző folytonos útkeresés és innováció nálunk hatványozottan érvényes. Egy olyan, műszakilag konzervatív ágazatban, mint a vasút, ez nem kis kihívás. Minőségi szolgáltatást kell nyújtani az embereknek, hiszen csak akkor választják a vasúti közlekedési formát. Ehhez változtatásra, fejlődésre van szükség. A mérnöki szakma az egyik kulcsfontosságú tényező ebben a kérdésben, hiszen mérnökként a vasút működésének legapróbb részleteibe is belelátunk, és tudjuk, hol kell beavatkozni a változás érdekében.

Fontos, hogy mindig lehet valami újat alkotni: a mérnök számára gyakorlatilag akkor van vége a tervezésnek, amikor a kocsi kigördül a műhelyből. Ha nem is mindig gyorsan, de belátható időn belül kézzelfogható eredménye lesz a munkánknak. Ráadásul élvezetes is, hiszen olyan, mint egy nagy legó: csak össze kell rakni, és már lehet is utazni rajta!



[4]

Forrás: <https://www.mavcsoport.hu/mav-csoport/megvan-lehetoseg-hatarok-feszegetesere-innovativ-megoldasok-kibontakoztatasa>

Hivatkozások

[1] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/dsc_0009.jpg?itok=cqnEHX_7 [2]
https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/dsc_0022.jpg?itok=ZAi_crjY [3]
https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/dsc_0006.jpg?itok=UGdHI1Ny [4]
https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/dsc_0029.jpg?itok=sW6gKPbv