

„Ez a MÁV már nem az a MÁV!” 2. rész

Mezei Sándor fejlesztőmérnök

Sokszor hangzik el a legkülönbözőbb fórumokon e mondat, amelynek valódi tartalmát mi, vasutasok pontosan értjük és tapasztaljuk napi munkánk során. De vajon mit gondol erről a külső szemlélő? Milyen lehet a MÁV mint munkáltató? Interjúorozatunkkal betekintést nyújtunk a kulisszák mögé, bemutatjuk a MÁV-csoport fiatal tehetségeit: őszinte vallomások befogadásáról, lehetőségekről, elhivatottságról, érvényesülésről, tradícióról, szakmai kihívásokról és fejlődésről.



Mezei Sándor

[1]

„Biztos vagyok abban, hogy ha szakmai gyakorlatra idekerül hozzánk egy hallgató, és akár egy kis szeletet is kap a MÁV-ból, utána ezt fogja választani, itt akar majd elhelyezkedni.”

A sokat emlegetett, generációkon átívelő vasutas tradíció sodort a MÁV közelébe.

2014-ben magasépítő szakirányon végeztem a Debreceni Egyetem Műszaki Karán egy barátommal együtt, akinek az édesapja a MÁV-nál dolgozott. A barátomnál szóba sem jöhetett más, mint a MÁV, hiszen egy friss diplomás mérnök számára ideális munkahely. Bennem fel sem merült, hogy a vasúttársaságnál magasépítési területen is el lehet helyezkedni, ezért Debrecenben vállaltam munkát egy épületüzemeltetési cégnél. Nem volt jó választás. Nem éreztem magam anyagi biztonságban, és nem volt jó a munkahelyi légkör sem. Gyakorlati tapasztalatok hiányában segítségre lett volna szükségem, ám a kérdéseim mindig megválaszolatlanok maradtak, ezért a szakmai fejlődésemet nem éreztem biztosítottnak. Barátom javaslatára jelentkeztem a MÁV-csoport Gyakornoki Programjába.



Hogyan indult a program?

Debrecenben vasútspecifikus szakmai tesztet kellett kitölteni, ezen körülbelül 30 másik jelentkezővel együtt vettem részt. Négyen jutottunk tovább. A következő körben a diplomamunkánkat kellett átültetni MÁV-os környezetbe – nekem a Baross téri aluljáró cölöpfallal való elhatárolása volt a témám. Akkor indult az aluljáró felújítása az M4-es metró építése miatt, és azóta a terveim alapján meg is épült ez a cölöpfal. Fő funkciója, hogy megakadályozza a Keleti pályaudvar épülettömegének bebukását, megcsúszását a homlokzat előtt hatalmas mennyiségben kimunkált föld miatt. Óriási szerencsém volt, hogy a diplomamunkám témáját össze tudtam kötni a MÁV-val. Prezentációm a debreceni területi igazgatóságon szakmai vezetők és egy humánpartner előtt mutattam be. Pár nappal később jött a hívás, hogy hajlandó lennék-e Budapesten letelepedni, mert a MÁV Zrt.-nél megüresedett egy pozíció, amit mérnökgyakornokkal szeretnének betölteni. Gondolkodás nélkül igent mondtam!

Mit tapasztaltál az első évben a MÁV-nál?

Szinte azonnal személyesen egyeztettem a későbbi munkáltatói jogkörgyakorlómmal a feladataimról, a munkakörömről. Először azt hittem, valamit félreértettem, és újra egy HR-es munkatárssal találkozom, mert a jövődő főnököm vonattal jött a helyszínre, és egy végtelenül szerény, nagyon kedves embert ismertem meg benne, amin – a korábbi munkahelyemen szerzett rossz tapasztalatok miatt – megdöbbentem. Nem ilyenek képzeltem egy igazgatót a MÁV-nál. A debreceni pályaudvar várótermében beszélgettünk a végzettségemről és az elképzeléseimről a munka és a magánélet területén. Már ott megszületett a döntésem.

„Elhatároztam, hogy hajlandó vagyok Debrecenből Budapestre költözni azért, hogy a MÁV-nál dolgozhassak.”

2015. április 1-jén kezdtem Budapesten. Az első napon a főnököm bemutatott a hálózatfejlesztési szervezet vezetőjének és egy tapasztalt fejlesztőmérnöknek, majd elmondta, mi lesz a célirány. Az összes együttműködő szervezetet bemutatták, elmondták a feladataikat. Szimpatikus volt, hogy elsőre megvolt a személyes hangvétel, pontosan tudtam, mi lesz a feladatom, mire számíthatok. A vezetők bátorítottak: ha gond van, nyugodtan fordulhatok hozzájuk; nagyon segítőkészek voltak a kollégák is. Mérnökgyakornoki feladatokat kaptam. Elkezdtem egy általános forgalmi tanfolyamot, de a HR nagy hangsúlyt fektetett arra is, hogy a MÁV Zrt. szervezeteit már a Gyakornoki Programban megismerjük. Így már az első évben sokat megtudhattam a MÁV-csoport szakmai főosztályairól, a területi igazgatóságokról, valamint a leányvállalatokról és azok tevékenységéről.

„A Hálózatfejlesztés nagyon jó csapat volt.”

A hálózatfejlesztési szervezetben mindenféle, a MÁV-nál szükséges szakmaspecifikus tudással rendelkező kolléga dolgozott, a forgalmi szakszolgálati és a biztosítóberendezési gyakorlattal rendelkezőn át a pályásig. Számomra meglepő volt, hogy három építész is került a csapatba: rajtam kívül volt egy épületgépészünk, valamint egy fő az épületvillamosság területéről. A Hálózatfejlesztés kapcsolattartói szerepet töltött be a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő (NIF) Zrt. EU-s finanszírozású vasútfejlesztési projektjeiben, így az érintett külsős szervezetekkel és a MÁV-csoport valamennyi, szakmai szempontból érintett szervezeti egységével folyamatosan együtt dolgoztunk. A vasút részéről üzemeltetési szempontból mi kommunikáltunk: adatokat szolgáltatunk a tervezési fázisban, és a különböző munkaközi terveket véleményeztettük az illetékes szakmai igazgatóságokkal, főosztályokkal, területi igazgatóságokkal.

Biztosítottan érezted a szakmai fejlődésedet gyakornokként?

A mérnökgyakornoki program első éve alatt saját hatáskörben munkát nem végezhettem, ennek ellenére úgy éreztem, hogy

„rengeteg olyan elméleti tudást szereztem, amelyet átültethetek a gyakorlatba, és amire az egyetemi évek alatt nem sikerül szert tennem.”



Az első emlékezetes feladatomban a NIF Zrt. beruházásában megvalósult P+R projekt volt. A fejlesztés két ütemben valósult meg, 27 elővárosi vasútállomás és megállóhely környezetében épültek parkolók. A megvalósítás, illetve a kapcsolódó beruházások (térvilágítási oszlopok, vagyonvédelmi célú kamerák, vízelvezetés stb.) tervezési fázisában való egyeztetést, a kiviteli tervek jóváhagyását, valamint a kivitelezés közbeni koordinációkon való részvételt bízták rám. Összesen 27 projektet kezeltem. Amikor átvettem a feladatot, az első ütemben már 20 helyen megépültek a parkolók, ez a beruházás úgynevezett „garanciális” fázisban volt. A második ütemben megvalósult további 7 parkoló még tervezés alatt állt ekkor. A Hálózatfejlesztésnél nagyon erős volt a csapatszellem: bármilyen kérdésem volt (vasúti pálya, építészeti, távközlési, biztosítóberendezés, épületgépészet, épületvillamosság), arra mindig maradéktalan választ kaptam. Nagyon sok olyan dolgot tanultam, ami üzemeltetési szempontból fontos. Az egyes épületekben lévő helyiségek teljesen eltérő funkciót látnak el (jegyértékesítés, forgalmi iroda stb.), és nagyszerű volt látni, hogy a kollégáim mekkora odafigyeléssel és szakmai hozzáértéssel kezelik ezt a kérdéskört a projektekben. Számomra az volt a legfontosabb, és egyben az jelentette a legnagyobb kihívást, hogy minél több vasútspecifikus tudást sajátítsak el.

Egy év után sikeresen lettem a forgalmi vizsgát, a vasúttársaság Baross Gábor Oktatási Központjában vettünk részt a tanfolyamon. A MÁV vasúti pályahálózatának megismeréséhez és működtetéséhez szükséges utasítások elsajátítása volt a cél, az oktatás a Közlekedéstudományi Intézet által szervezett hatósági vizsgával zárult. A számonkérést megelőző két hétben ki sem mozdultam otthonról: az anyagot szó szerint, betűről betűre kellett megtanulni, ezért lehetőséget kaptam arra, hogy otthon készüljek fel a vizsgákra. A vezetőim nagy hangsúlyt fektettek a tanulásra, és maximálisan partnerek voltak mindenben, segítettek, hogy sikerrel zárjam a tanfolyamot.

Hogyan lettél fejlesztőmérnök? Mik a szakmai kihívások e területen?

A forgalmi vizsga után az akkori vezetőm meghirdetett egy fejlesztőmérnöki pozíciót, amit 2016 nyarán megkaptam. A munkakör betöltéséhez szakaszmérnöki szakmai vizsgára volt szükség. A pályás szakirány felé indultam, mert az egyetemen fél évig tanultam vasútépítést. Minden út a vasúthoz vezet, amit mi sem igazol jobban, mint az, hogy amikor a hálózatfejlesztési szervezethez kerültem, az egyik kollégámról kiderült, hogy ugyanarról a településről származunk, és az édesapja tanította nekem a vasútépítést az egyetemen.

„A vizsga után éreztem, hogy bátrabban terhelnek.”

Ez a vizsga még MÁV-os berkeken belül is nehéznek számít, még annak is, aki közlekedésmérnöki szakirányon végzett. Amikor sikerült, úgy éreztem, hogy megszolgáltam a belém vetett hitet, bizalmat. A P+R projektek mellett megkaptam a Rákostól Hatvanig húzódó 80a vonal rekonstrukcióját, amely egy közel 170 milliárd forintos nagyberuházás. Emellett jelenleg a 80-as vonal szlovák határhoz közeli, Mezőzombor és Sátoraljaújhely közötti szakaszának villamosításáért is én felelek. Ezek a projektek mind tervezési fázisban voltak, amikor hozzám kerültek, most pedig már a kivitelezési munkálatok zajlanak.

A vasútfejlesztési projektek mellett szervezetünk önkormányzati beruházások kapcsán fejlesztési kapcsolattartási szerepet lát el. A külső, önkormányzati és az egyéb kapcsolódó beruházások esetében, amelyek a MÁV vasúthálózatát megközelítik, esetleg keresztezik, a fejlesztési hozzájárulást mi adjuk meg. A munkaköröm nagy fokú önállóságot ad, de a vezetőmmel napi szinten egyeztetek. Amikor idekerültem, tudatosan kellett beosztanom az időmet, szerveznem a programjaimat egy hónapra előre, mert a kivitelezési projektek miatt elég sokat utaztam, és ez azóta sem változott. A mérnöki szemlélet mindig megkívánja, hogy ha egy adott beruházásban részt veszünk, annak ne csak a műszaki tartalmával legyünk tisztában, hanem legyen helyismeretünk is, lássuk, mi hogyan valósul meg, és ismerjük magát a technológiát.

Mérhetetlen elkötelezettség és lelkesedés érződik a szavaidból...



„Amikor idekerültem, nagyon jól éreztem magam, mert azt láttam, hogy a MÁV olyan, mint egy nagy család.”

Az én gondom nem csak az én gondom, hanem megpróbáljuk együtt megoldani. A forgalmi és a szakaszmérnöki vizsga adott egy általános képet arról, hogy a MÁV különböző szakmai szervezeteiben milyen munka folyik, de még mindig rengeteg hiányosságot éreztem a tudásomban. Ezért jelentkeztem a győri Széchenyi István Egyetem infrastruktúraépítő mérnök szakirányára, ahol már egy évet sikeresen elvégeztem, 2018 végén fogok diplomázni. Debrecen után nem gondoltam volna, hogy tovább fogok tanulni, de látva azt, hogy a MÁV-nál milyen eredményorientált munka folyik és mennyire szerteágazó szakmai tudással rendelkeznek a kollégák, úgy éreztem, nekem is sokkal többet megtudnom magáról a vasútépítésről. Én a vasútban hosszú távon gondolkodom. Látom azt az utat, ami adott esetben egy vezetői beosztásig is el tudna vinni, mert erre egy nagyvállalatnál reális lehetőség van.

Részt veszek a toborzásban is, mert fontosnak tartom, hogy például az állásbörzéken el tudjuk mondani személyes szakmai tapasztalatainkat, hiszen ennél hitelesebb forrásból nem kaphatnak információt a felsőoktatásban tanulók. A legutóbbi állásbörzén például odakerült hozzánk három végzős egyetemi mérnökhallgató. Elmondtam, hogy mivel foglalkozom, és tátott szájjal, meghökkenve hallgatták, hogy a MÁV-nál pont arra van lehetőség, amivel ők szeretnének foglalkozni a jövőben. Úgy tudom, azóta mindhárman jelentkeztek a vasúttársasághoz. Biztos vagyok abban, hogy ha szakmai gyakorlatra idekerül hozzánk egy hallgató, és akár egy kis szeletet is kap a MÁV-ból, utána ezt fogja választani, itt akar majd elhelyezkedni.



[2]

Forrás: <https://www.mavcsoport.hu/mav-csoport/ez-mav-mar-nem-mav-2-resz>

Hivatkozások

[1] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/sanya1_0.jpg?itok=CA7dGpL [2] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/dsc_2847_ok3_3.jpg?itok=G_BdyYGM