

Kovács Imre, a Rail Cargo Hungaria igazgatóságának elnöke, CEO

„Felelősséget érzek a vasúti munkaerő-utánpótlás neveléséért”



Kovács Imrét, a Rail Cargo Hungaria igazgatóságának elnökét, CEO-t a Debreceni Egyetem címzetes egyetemi tanári elismerésben részesítette. Ezzel a magyar vasútvállalatok vezetői között ő az első, aki a vészesen előregedő ágazat utánpótlása érdekében tanárként és oktatószervezőként kifejtett tevékenységéért megkapta ezt a címet.

– Vezet, vagy tanít? Hogyan fér bele az életébe a piacvezető árufuvarozó vasúttársaság irányítása, számos európai hatókörű specializált vasúti szolgáltatásokat nyújtó leányvállalat ügyvezetése és egyetemi szintű előadások megtartása az irodájától 200 kilométerre lévő egyetem hallgatóinak?

– Bele kell férniük! Az utánpótlás kinevelése jelenleg és a következő évtizedben a vasút egyik legfontosabb feladata. A munkaerőhiány már most is fenyegető. A vasút versenyképességének egyik legfőbb gátja a közép- és felsőfokú képzettségű szakemberek hiánya. Ennek részben az az oka, hogy a rendszerváltást követően az állami szakképzés megszűnt, a vasúti árufuvarozásra specializált egyetemi szintű oktatás pedig nem is létezett. A vállalat eredménytermelő képességének fenntartása és a befektetés az utánpótlás nevelésébe meggyőződésem szerint egymástól elválaszthatatlan feladatok. Sajnos azt kell mondanom, hogy nekünk, vasutas vezetőknek kollektív felelősségünk van abban, hogy ennek korábban nem szenteltünk elegendő figyelmet. Az elmúlt években nem történt igazán markáns beruházás se a vasúti kocsikba, se a mozdonyokba közép-európai szinten. Míg azonban egy mozdonyt, egy vasúti kocsit viszonylag gyorsan meg lehet vásárolni, a feladatait szakszerűen elvégezni képes munkaerőben és a vasúti árufuvarozás logisztikai kérdéseiben járatos szakemberek kineveléséhez hosszú évekre van szükség. A legnagyobb felelősségünk egész Közép-Európában, beleértve Magyarországot, a humán erőforrás elhanyagolásában van. Szinte mindegyik országban szétverték azt az oktatási rendszert, ami a vasutat ellátta szakemberekkel. Ez nemcsak a mozdonyvezetőkre vonatkozik, hanem kocsivizsgálókra és egyéb műszaki, infrastruktúrához kötődő személyzetre is. Ez egy olyan ördögi kör, amiből ki

kell törni. Mi már az egyetemen és a főiskolákon keressük az olyan leendő kollégákat, akik elkötelezetten és bizonyos előképzettségekkel fognak tudni a diploma után nálunk elhelyezkedni. A szakma előregedett. Ez nemcsak a Rail Cargo Hungariánál van így, ahol az átlagéletkor 49 év, hanem egész Európában. A vállalatok egymástól csábítják el a magasan képzett szakembereket, sőt még a kocsivizsgálókat és a mozdonyvezetőket is. Visszatérve a kérdésre: a legtöbb időt és energiát természetesen a vezetői feladataimra, a Rail Cargo Hungaria eredménytermelő képességének növelésére fordítom napi szinten, de minden nap teszek valamit az utánpótlás felnevelése érdekében is. Ehhez hozzátartozik a Debrecenben tartott előadás is.

– A Rail Cargo Hungaria ezek szerint a munkavállalóért folytatott versenyben a hosszú távú megoldás híve, azaz inkább maga neveli ki az utánpótlást?

– Nekünk, a csaknem 2 ezer munkavállalót foglalkoztató piacvezető nagyvállalatnak fenntartható megoldást kellett találnunk. Vegyük csak a legutóbbi idők példáját: az elmúlt nyáron az áru fuvarozás területén Magyarországon, Ausztriában, Németországban és egész Európában tapasztalt súlyos torlódások részben a munkaerőhiányra vezethetők vissza! A vasúttársaságoknak ha sikerült is vontatókapacitást állítani a megnövekedett fuvarigény kielégítésére, mozdonyvezetőt már alig. Nehezen lehetett volna hirtelen elcsábítani munkaerőt más társaságoktól. A következő ilyen kihívással jó lenne már kellő számú saját nevelésű, a mi vállalatunk speciális minőségi követelményeire felkészített szakemberrel szembenézni. Ezért szorgalmazzuk nemcsak az egyetemi szintű, hanem a szakképzési együttműködéseket is.

– Mikor indult az egyetemi képzés, és mit tanítanak a hallgatóknak?

– A Debreceni Egyetem Gazdaságtudományi Karával 2014-ben kötöttünk megállapodást egy kihelyezett Áru fuvarozási Tanszék életre hívásáról. Bennünket lepett meg a legjobban, hogy a nappali és levelező képzés is azonnal sikert aratott. Az első szemeszter 2014 őszén indult. Ezt megelőzően nem volt Magyarországon egyetemi

szintű vasúti áru fuvarozási képzés. A hallgatókat és az oktatás keretfeltételeit az egyetem, a tananyagot és az oktatókat mi biztosítottuk. A tananyagot a kollégáim állították össze, az előadásokat mi tartjuk. A „Vasúti áru fuvarozás menedzsment” fakultatívan választható, kreditpontos tárgy, amelynek keretében a vasút iránt érdeklődést mutató hallgatók korszerű, a gyakorlatban is alkalmazható ismereteket kapnak, és megismerkednek az ezen a területen lévő karrierlehetőségekkel is. A képzés során a munkatársaim bemutatják a vasúti áru fuvarozás üzleti stratégiáját, a vasúti intézményrendszert, ismertetik a működés és az üzemeltetés feltételrendszerét az áru fuvarozási formákon keresztül, a vasútlogisztikai alapfogalmakig. Nagyon összetett tudást kap, aki erre a fakultációra jelentkezik. Anélkül, hogy unalmas szakmai részletekkel terhelném, csak néhány példa: a szakembereink ízelítőt adnak az árutovábbítás tervezéséről, szervezéséről, felvértezik a hallgatókat hálózat-hozzáférési ismeretekkel, betekintést nyújtanak a vontatási szolgáltatásokra és a kocsigazdálkodásra. Beavatjuk a fiatalokat a vasúti fuvardíj-kalkuláció, a minőségirányítás és folyamatmenedzsment, az üzembiztonság és áruszállítási biztonság kérdéseibe éppúgy, mint a számlázási folyamatokba. Szeptemberben egyébként az elméleti oktatás kiegészítéseként szakmai utat szerveztünk az adriai kikötők legnagyobb forgalmát lebonyolító Koper kikötőjébe és a Koper Tovorna vasútállomásra. Az ötvenfős csapatnak kollégáimmal megadtunk minden létező információt a kikötői és a kapcsolódó vasúti logisztika kérdéseiről. Remélem, hogy a leendő munkahelyük kiválasztása előtt álló egyetemisták jó élményekkel lettek gazdagabbak, és komolyan számbaveszik majd egy vasúti áru fuvarozási karrier lehetőségét vállalatunknál. Egyébként két korábbi debreceni hallgatónk már a Rail Cargo Hungariánál dolgozik.

– Tanárként mit tud tenni azért, hogy minél többen újra a vasúti pályát válasszák és a fiatalok karrierlehetőségét lássanak ezen a területen?

– Ezt személyes jelenléttel, a Rail Cargo Hungaria szakembereinek személyes közreműködésével és meggyőzéssel tudjuk elérni. Az elmúlt évek

bebizonyították, hogy ebben sikeresek vagyunk. Ezenfelül azonban az ismeretlen egyetemistába való beruházás mellett továbbra is hiszem azt, hogy a vasúti dinasztiák tovább élnek. A Rail Cargo Hungaria menedzsmentjében sok olyan fiatal van, akinek az édesapja, édesanyja is vasutas volt. Én jó beruházásnak tekintem az energiabefektetést az ilyen fiatalokba. A vasút egy olyan szakma, ahol beruházni kell. Befektetni a tudásba, hiszen mindenféle szakmát meg kell ismerni ahhoz, hogy ezen a területen valamit el lehessen érni. Valamilyen kötődésre szükség van. Aki vasutas családból származik, annak nemcsak saját magával szemben van felelőssége, hanem a szüleivel szemben is. Ez a vasutas tradíció jelenthet egy bázist számunkra, de ennél többre van szükségünk. Az egyetemeken, főiskolákon a nagyobb rétegeket kell megszólítani. A szellemi állomány tekintetében bízom abban, hogy előbb-utóbb stabil utánpótlást tudunk kiépíteni. A fizikai állomány között azonban még sok a tennivaló. A kihelyezett Áru fuvarozási Tanszék életre hívását és annak átütő sikerét követően a Dunaújvárosi Egyetemmel alakítottunk ki együttműködést, a szakképzés területén pedig egyre több intézményt keresünk meg.

– Mit tanítanak a Dunaújvárosi Egyetemen, amit Debrecenben nem?

– A „Vasúti áru fuvarozás járművei” című tantárgy ismereteit idén tavasszal kezdtük tanítani az érdeklődő hallgatóknak. A kurzus 14 hétig tart, és a vasúti áru fuvarozási járművek körüli feladatokról és a velük kapcsolatos tudnivalókról szól. A tantárgy írásbeli vizsgával zárul. Ezt a fakultációt első sorban gépész- és anyagmérnök hallgatóknak szánjuk, de persze bárki jelentkezhet. Nagyon örülünk annak, hogy a lehetőség első meghirdetésére sokan érdeklődtek, és máris 18 tanuló vette fel a tantárgyat. Ez ideális hallgatói létszám ahhoz, hogy megfelelően tudjunk az oda járó diákokkal foglalkozni, ami az órai anyagok leadása mellett a céljaink közé tartozik. Abban az esetben, ha a tantárgy hallgatói közül 2–3 diák úgy érzi, hogy az ott hallottak kifejezetten érdeklik, akkor szívesen fektetünk pluszenergiát abba, hogy személyesen foglalkozzunk velük. Volt olyan műszakimenedzser-hallgató, aki mindjárt

az első óra után érdeklődött a társaságunknál létező gyakornoki programmal kapcsolatban. Bár csak márciusban indult a tantárgy oktatása, máris kaptunk olyan hallgatói visszajelzést, miszerint az egyetemi modulrendszer tantárgyai közül ez a legrészletesebben kifejtett, tematikájában részletezett és szakmai anyaggal támogatott tárgy a félévben. A képzés során nemcsak eszközként tekintünk a vasúti járművekre, hanem a jövő szakembereinek a gyakorlatban, gazdaságosság és működőképesség szempontjából is bemutatjuk az összefüggéseket. Elmagyarázzuk a jogi környezetet, a minőségirányítással és vasútbiztonsággal kapcsolatos kérdéseket is.

– Úgy hírlük, a Rail Cargo Hungaria bekapcsolódott a duális képzés rendszerébe. Mit remélnék ettől?

– Mi az elsők között, még 2015-ben indítottuk el a Budapesti Gazdasági Főiskolával együttműködésben a duális rendszerű képzésünket. Ennek részeként a főiskolát akkor kezdő diákok közül kiválasztottunk 4 fiatalt, akik a főiskolai oktatással párhuzamosan az RCH-nál külön ebből a célból kialakított képzésben vettek részt. Azóta vállalatunk több más felsőoktatási intézménnyel is együttműködik a programban. A cél az, hogy mire ezek a fiatalok megszerzik a diplomát, már többéves munkahelyi, vállalati, illetve ágazati tapasztalattal is rendelkezzenek. Én a duális képzésben jó lehetőséget látok arra, hogy hozzájáruljon a megfelelő tudással és kompetenciákkal rendelkező utánpótlás kineveléséhez. Idén egyébként a duális csapat már 11 főre bővült.

– Ahogyan már említette, az Ön figyelme kiterjed a szakképzés támogatására is, hiszen kocsivizsgálókból, mozdonyvezetőkből is munkaerőhiány van. Hol tart most ez a munka?

– Nagyon nehéz fiatalokat megnyerni arra, hogy vasúti karrierbe kezdjenek, és ez a menedzsmentszinttől egészen a kocsivizsgálói, mozdonyvezetői szintig igaz. Ezért nemcsak egyetemekkel van kapcsolatunk, hanem középiskolákkal is felvettük a kontaktust. Próbálunk kocsivizsgálókat képezni. Az a meggyőződésem, hogy a fiatal akkor jár jól, ha nemcsak egy érettségivel, hanem valamilyen szakmával kerül ki az iskolából, és nem 18 évesen kell még másfél évre visszauílnie az iskola-



Kocsivizsgáló-képzés indult érettségizett fiatalok számára

padba. Most kezdtünk el tárgyalni például egy középiskolával arról, hogy indítsuk el az idegen nyelvet tudó mozdonyvezetői előképzést. Ez azért érdekes, mert a forgalmunk nagy része nemzetközi, ha a mozdonyainkkal már át is tudunk menni a határokon, a mozdonyvezetőkkel a nyelvtudás hiánya miatt nagyon nehéz megoldani ezt. Saját magunk is próbálunk olyan mozdonyvezetőket képezni, akik Magyarország határain át tudnak menni, azaz jogosultságot szereztek arra, hogy más országok előírásai szerint is vezessék a vonatot. Az ilyen szakemberekre egyre nagyobb szükség van, mivel jelentősen gyorsítani tudják a forgalmat. Megállapodást kötöttünk a szekszárdi szakképzési centrummal, illetve a dombovári Apáczai Csere János Szakgimnáziummal kocsivizsgáló-képzésről érettségizett fiatalok számára. Aki pedig – gyermekkori álmát megvalósítva – mozdonyvezető szeretne lenni, az a Dunaújvárosi SZC Bánki Donát Gimnáziuma és Szakgimnáziumában az RCH által támogatott ösztöndíj-program keretében bekapcsolódhat az előkészítő képzésbe. A mozdonyvezetői

hivatás iránt elkötelezett diákoknak először alapképzésben kell részt venniük, majd meg kell ismerkedniük a vasúti infrastruktúra működésével. Az alapok elsajátítását követően beadhatják jelentkezésüket a mozdonyvezetői képzésre. A kocsivizsgálók is először elméleti képzésen vesznek részt, ahol alaposan tanulmányozzák a járműveket, illetve műszaki és forgalmi ismeretekhez jutnak. Akik sikeresen vizsgáznak, azok szakmai felügyelet mellett gyakorlaton vesznek részt, lehetőség szerint azon az állomáson, ahol később dolgozni fognak. Minden létező lehetőséget megragadunk annak érdekében, hogy a vállalatunkat vonzó munkahellyé tegyük. Ennek részeként igyekszünk a fiataloknak elmondani azt, hogy ez a vasút nem az a vasút, amire gondolnak, hanem egy olyan ágazat, amelyben a hagyományos eljárások mellett a legmodernebb technológiákat használjuk. Ugyanakkor bemutatjuk azt is, hogy a vasúti áru fuvarozás elsősorban üzleti tevékenység, amely beláthatatlanul nagy perspektíva előtt áll már a nagyon közeli években is. Aki időben „felszáll erre a vonatra”, sokat nyerhet.