



MÁV Csoport CSR jelentés 2008





Tartalomjegyzék

Köszöntő	4
1. A MÁV Csoport	5
2. A MÁV Csoport társadalmi felelősségvállalása	7
3. Társadalmi felelősségvállalási céljaink teljesülése	9
4. Biztonság	13
5. Környezetvédelem	19
6. Szolgáltatásfejlesztés utasaink és vevőink érdekében	27
7. Munkavállalóink, munkahelyi esélyegyenlőség	35
8. Vasúti hagyományok és kultúra megőrzése	41
9. GRI Index	43



Köszöntő

Tisztelt Olvasó!

A MÁV Csoport a tavalyi évhez hasonlóan idén is kiadja Társadalmi Felelősségvállalási Jelentését. Ez lehetőséget nyújt számunkra arra, hogy betekintést adjunk a pénzügyi adatok mögötti tartalomba, törekvéseinkbe.

2008 nehéz év volt a MÁV Csoport számára, mert egyfelől forráshiány jellemezte, másfelől pedig mindannyiunkat megdöbbentő a Monorierdőnél történt tragikus baleset. Ennek ellenére a balesetek számát a teljesített kilométerekhez viszonyítva kijelenthetjük, hogy továbbra is a vasút a legbiztonságosabb közlekedési mód, és mindent megteszünk annak érdekében, hogy ezt tudatosítsuk utasaink és a lakosság körében.

Tavaly folytatódott a MÁV Csoport szervezetének strukturális átalakítása, ami reményeink szerint hatékonyabb, az egyes teljesítményeket könnyebben összehasonlítható és mérhető, korszerű működéshez vezet. Egy, a munkatársaink körében végzett felmérésből kiderül: kollégáink büszkék arra, hogy a MÁV-nál dolgoznak, ami talán meglepő lehet a sztrájkfenyegetések tükrében.

A társadalmi felelősségvállalás (Corporate Social Responsibility, CSR) szempontjából sikeresnek látom a mögöttünk hagyott esztendő: a társaság legfelső vezetése elfogadta a csoportszintű CSR-stratégiát, nemzetközi CSR-konferenciát tartottunk közlekedés és társadalmi felelősségvállalás témában, megrendeztük az első két érintetti fórumot, és kiadtuk első Társadalmi Felelősségvállalási Jelentésünket is. Előrelépésnek tartom, hogy a menetrendben feltüntetésre került az akadálymentes és a kerékpáros közlekedés is.

Tudom, hogy a CSR terén is sok munka áll még előttünk, mint például a jelentéstételhez szükséges adatok strukturált gyűjtése, a társadalmi felelősségvállalás belső tudatosítása a MÁV nagy és heterogén szervezetében, a vállalat érintettjeivel folytatott párbeszéd tovább vitele. Mindez nem öncél, hiszen a CSR arról szól, hogy az adott vállalat minél jobban meg tudja felelni az érintettjei – a munkatársaktól az ügyfeleken (utasokon) át a szélesebb társadalom és a természeti környezet érdekeit képviselő szervezetekig – elvárásainak.

Ezért is bátorítom Önöket, tisztelt Olvasók, hogy fogalmazzák meg és küldjék el nekünk a jelentésünk olvasása közben támadt gondolataikat, javaslataikat, véleményüket a csr@mav.hu e-mail címre. Így segíthetnek bennünket abban, hogy tovább tudjunk lépni az utasbarátabb és fenntartható módon működő, modern vasút irányába.

*Andrási Miklós
MÁV Zrt. elnök-vezérigazgató*

Társadalmi Felelősségvállalási Jelentés

Jelen CSR jelentés a MÁV Csoport Éves jelentésének mellékleteként kerül kiadásra, összhangban a vonatkozó EU irányelv ajánlásával.

A MÁV Csoport második Társadalmi Felelősségvállalási Jelentése a 2008-ban bekövetkezett változások és fejlődések bemutatására koncentrálna. Alapelveink, gyakorlataink, a felelős működés szempontjából fontos területeken sok esetben az előző évvel/évekkel azonosak, így azok bemutatását nem ismételjük meg. A jelentés keretein belül MÁV Csoport (MÁV) alatt a vállalatcsoport legjelentősebb tagjainak összességét értjük: MÁV Zrt., MÁV-START Zrt., MÁV-TRAKCIÓ Zrt., MÁV-GÉPÉSZET Zrt.

Honlapunkon elérhető a MÁV Csoport első, 2007. évi CSR jelentése, illetve kiegészítő és aktuális információk e jelentéshez kapcsolódóan.



1

A MÁV Csoport

Magyarország állami tulajdonú vasúttársaságaként a MÁV kötelessége, hogy elősegítse a közlekedési igények fenntartható kiszolgálását. A mobilitás növekedése, a klímaváltozás és az élhető környezet megőrzése egyre sürgetőbbé teszi a környezetbarát közlekedési módok, így a vasút térnyerését.



A MÁV Csoport tagvállalatai a vasúti közlekedés egy-egy részterületén működnek, együttesen biztosítva a személyszállítást és megteremtve az áru fuvarozás lehetőségét. A 2008-as év jelentős változásokat hozott: január 1-jétől a MÁV Zrt. új, önálló társaságba szervezte vontatási, vonattovábbítási szolgáltatásait (MÁV-TRAKCIÓ Zrt.), illetve járműjavítási és –karbantartási tevékenységét (MÁV-GÉPÉSZET Zrt.). Utóbbi vállalatba az év közepén beolvadt a korábban két önálló társaságként működő Északi- és Szolnoki Járműjavító Kft. (A MÁV-START Zrt. 2007 második felétől vált önállóvá.) A kialakult struktúra segíti az átláthatóságot, a tevékenységi és felelősségi körök elválasztását, illetve a hatékonyságot.

A MÁV Zrt. és a MÁV Vagyonkezelő Zrt. 2008. január 2-án kötött szerződést a MÁV Cargo Zrt. eladására a Rail Cargo Austria AG-vel és a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút (GYSEV) Zrt.-vel. Az Európai Unió 2008. december 2-án hagyta jóvá a privatizációs folyamat lezárását, miután 2008 novemberében a GYSEV Zrt. kilépett a privatizációs pályázatot megnyerő konzorciumból. A részvények 95%-ának értékesítése 2008 decemberéig lezárult, a fennmaradó munkavállalói részvények eladása 2009. február elején fejeződött be. A MÁV Cargo Zrt. – értékesítése tényének ismerete miatt – a vállalat a 2008-as évben nagyrészt önállóan működött, a MÁV Zrt. koordináló, irányító szerepe már kevésbé érvényesült, ezért jelen Társadalmi Felelősségvállalási Jelentés nem terjed ki a vállalatra.

A MÁV Csoport számokban	2006	2007	2008
Vasútvonal-hálózat hossza (km)	7677	7596	7384
Villamosított vasúti pálya hossza (km)	2573	2573	2567
Állomások száma (db)	n.a.	645	627
Vontatott személyvonat-kilométer* (ezer)	77 806	85 235	84 065
Vontatott tehervonat kilométer (ezer)	11 774	18 253	17 376
Utastfő* (millió)	154	146	142
Fizető utastfő (millió)	120	112	108
Utaskilométer* (millió)	9450	8559	8149
Kezelt ingatlanok száma	43 706	42 579	40 793
Mérleg szerinti eredmény (millió Ft)**	-82 554	-12 471	18 733
Kapott költségtérítés (millió Ft)***	128 599	203 172	197 974
Zárólétszám	38 714	35 648	37 414****

* tartalmazza a keskeny nyomtávú vasutak adatait is

** MÁV konszolidált eredmény

*** MÁV konszolidált eredmény, a tőkeemelés nem szerepel az adatokban, a 2006-os költségtérítés nem tartalmazza a személyszállítási bevételkiesést pótló hozzájárulást

**** a létszámnövekedést az Északi Járműjavító Kft. és Szolnoki Járműjavító Kft. MÁV-GÉPÉSZET Zrt.-be történő beolvadása eredményezi, amelyek alkalmazotti létszáma a 2007-es adatokban nem szerepel



2

A MÁV Csoport társadalmi felelősségvállalása

A MÁV Csoport 2007-ben hosszú távú elkötelezettséget vállalt a felelős magatartás, a fenntartható fejlődés iránt. A társadalmi felelősségvállalás a MÁV hagyományaiban gyökerezik, a vasúttársaság másfél évszázados működése során számos területen valósított meg és valósít meg napjainkban is olyan gyakorlatokat, amelyek a széles körben vett érintettek¹ érdekeit szolgálják.

¹ Egy vállalat érintettje (stakeholder) minden olyan csoport vagy egyén, aki befolyásolhatja egy vállalat célmegvalósítását, vagy befolyásolva van általa. Fő érintett csoportok: tulajdonosok (jelen esetben: magyar állam), vevők (jelen esetben: utasok, vasúti társaságok), munkavállalók, beszállítók, helyi közösségek és civil társadalom, természeti környezet, versenytársak, szabályozó szervek.



Mit jelent a társadalmi felelősségvállalás?

Állami tulajdonú, részben közfeladatot ellátó vállalatként nehéz meghúzni a határt a MÁV társadalmi felelősségvállalása, illetve az elvárt színvonalú szolgáltatásnyújtás között. Szintén felmerül a kérdés, hogy a szolgáltatásminőség érezhető emelkedése nélkül szabad-e társadalmi felelősségvállalással foglalkozni. A válasz véleményünk szerint igen, de meg kell határoznunk, hogy mit értünk társadalmi felelősségvállalás alatt.

A társadalmi felelősségvállalás (CSR) feltételezi, hogy a vállalat tevékenysége során a közvetlen és közvetett gazdasági, társadalmi és környezeti hatásokat, illetve tényezőket egyaránt figyelembe veszi, integrálja működésébe. A felelős magatartás túlmutat a jogszabályi előírások teljesítésén.

Miért kell a MÁV-nak foglalkoznia a társadalmi felelősségvállalással?

A MÁV Csoport számára több tényező miatt is feladat a társadalmi felelősségvállalás.

- A közösségi személyszállítás, illetve a vasúti infrastruktúra működtetése közfeladat, amellyel szemben jogos társadalmi elvárás a felelős megvalósítás.
- Az állami tulajdon megköveteli, hogy a források felhasználása hatékonyan, átláthatóan, ugyanakkor az etikus üzleti magatartás elvei mentén történjen.
- A vállalatcsoport – méretéből és tevékenységéből fakadóan – széleskörű és sokrétű érintetti körrel rendelkezik.

Mi a célja a társadalmi felelősségvállalásnak?

A megfelelő szolgáltatási színvonal biztosítása a társadalmi felelősségvállalás alapja. A felelősségvállalás egyes elemei túlmutatnak az alaptevékenységhez kötődő etikus magatartás elvárásain – pl. jótékonyág, kulturális és rekreációs lehetőségek biztosítása a munkavállalók, helyi közösségek számára –, megvalósításuk a vállalat további erőforrásaitól függ, illetve állami vállalat esetén mérlegelendő, hogy az adott feladatot a társaság vagy az állam egy más szervezete képes-e hatékonyan ellátni.

Meggyőződésünk, hogy a MÁV Csoport társadalmi felelősségvállalása akkor lehet hiteles és eredményes, ha az érvényesül a szolgáltatásnyújtásban is, valamint szemléletformáló erővel bír.

A MÁV Csoport társadalmi felelősségvállalása a CSR stratégiában meghatározott célok köré épül, amelyek együttesen biztosítják a hatékonyságot:

Biztonság

Környezetbarát vasút

Esélyegyenlőség

Etikus üzleti magatartás



3

Társadalmi felelősségvállalási céljaink teljesülése



Elérendő célok

Előrehaladás

● teljesült ● folyamatban ● nem teljesült

Átfogó cél

A vasút népszerűségének növelése, a piaci részesedés megtartása mind a személyszállítás, mind az áru fuvarozás terén

● A jelentős forrásigény és a piaci körülmények változásának igénye miatt hosszú távú cél.

Biztonság

A biztonsági képzések hatékonyságának növelése, munkavállalók biztonsági tudatának erősítése

● Sajnálatos módon több tragikus baleset is történt az év folyamán, ezeket követően jelentősen fokoztuk a biztonsági ellenőrzéseket és képzéseket, amelyek kedvező eredménye 2009 első negyedében megmutatkozott.

Ellenőrzések fokozása a biztonság minden területén

● Az ellenőrzések elsősorban a monorierdői tragédiát követően fokozódtak.

A felelősségre vonás támogatása a balesetet és vagyon elleni cselekményt okozók esetében

● A vállalat lehetőségeihez mérten valósult meg: a színesfém-átvevő-helyek ellenőrzésén keresztül.

A társadalmi összefogás erősítése a bűnmegelőzés kapcsán

● Az összefogás erősödött, ld. előző pont, illetve a helyi és civil szervezetekkel az együttműködés megfelelő.

Környezet

Az életciklus egészét figyelembe vevő szemléletmód elterjesztése

● A célkitűzés megvalósítása hosszabb folyamat; a járműbeszerzés területén teljes körűen érvényesül, az anyagbeszerzések során egyre bővül alkalmazásának köre.

Energia racionalizálás folytatása

● Megtörtént a mozdonyfedélzeti berendezések felszerelése és megkezdődött a mozdonyvezetői tanácsadó rendszer kiépítése.

Zajvédelmi intézkedések továbbvitele

● Elkészítettük a vasúti intézkedési terveket a nagy forgalmú vasútvonalakra és 1500 m hosszban történt zajvédő fal építése.

Környezeti kármentesítés folytatása és az üzemanyag-ellátó rendszer rekonstrukciójának befejezése

● A korszerűsítés befejeződött és egyéb területen folytatódtak a kármentesítési munkálatok.

Ipari vízhálózat és szennyvíz kezelés helyzetének felülvizsgálata és a fejlesztések rangsorolása

● Forráshiány miatt nem történt jelentős előrelépés.

Technológiák felülvizsgálata a hulladékkezelés mérséklése érdekében

● Forráshiány miatt nem történt jelentős előrelépés.

Szelektív hulladékgyűjtés kiterjesztése

● Mintegy 17 tonna papírhulladék, és 6 tonna PET-palack elkülönített gyűjtése valósult meg.

A vasúti létesítmények tervezési irányelveinek környezeti szempontú felülvizsgálata, környezetbarát építési módok alkalmazásának bővítése

● Az irányelvek országos hatáskörrel bírnak. A MÁV Zrt. a konkrét tervek felülvizsgálatában, véleményezésében érintett, annak elvégzése már szinte kötelező. Ennek kapcsán a vállalat többször megfogalmazott az irányelvek felülvizsgálatával kapcsolatos igényt a tervezők felé.

Elérendő célok	Előrehaladás
	● teljesült ● folyamatban ● nem teljesült
Egyértelmű elszámolási módszer kidolgozása a környezetvédelmi költségek elszámolására	● A tisztán környezetvédelmi célú költségek elszámolása elkülönítetten történik.
Etikus magatartás, esélyegyenlőség.	
Akadálymentesítés továbbvitele	● A pénzügyi erőforrások hiánya miatt az akadálymentesítés üteme lassú, de készül a csoportszintű Akadálymentesítési Stratégia.
Széles körű és strukturált párbeszéd kialakítása az érintettekkel a fenntarthatóság vonatkozásában	● Az érintettek több csoportjával megkezdődött a párbeszéd, ugyanakkor a folyamat továbbvitele és kiterjesztése szükséges 2009-ben. A CSR konferencia megrendezése 2009-ben is célunk.
Támogatási rendszer felülvizsgálata	● A felülvizsgálat és a rendszer átalakítása folyamatban van.
Szolgáltatási színvonal emelése	
Hatékony működési struktúra kialakítása és folyamatos fenntartása	● A jelentős forrásigény és a piaci körülmények változásának igénye miatt középtávú cél. A racionalizálás folytatódott.
Vasúti pálya korszerűsítése – villamosítás, kétvágányúsítás, magasabb tengelyterhelésre való alkalmasság kialakítása, lassújelek hosszának csökkentése	● A korszerűsítés folytatódott, a forráshiány miatt azonban az előzetes tervekhez képest lassabb ütemben.
Menetrendszerűség növelése	● A személyszállításban nem romlott, a teherforgalomban pedig némileg csökkent a menetrendszerűség.
Járműkorszerűsítés folytatása	● A korszerűsítés a tervezettnél lassabban zajlik, forráshiány miatt.
Utasszám és ülőhely-kihasználtság növelése	● Sajnos csökkenő tendenciák jellemezték a vasúti közlekedés forgalmát, mely – egyebek mellett – a gazdasági válsággal is összefüggésben van.
Tisztaság fokozása	● Új vagontakarítási szabályok kerültek bevezetésre.
Állomások korszerűsítésének folytatása	● A pénzügyi erőforrások hiánya miatt a korszerűsítés üteme lassú.
Utastájékoztatás átalakítása	● A fejlesztés folyamatban van, egyes elemek teljes körűen megvalósultak.
Jegyértékesítés átfogó korszerűsítése	● A fejlesztés a terveknek megfelelően történt.
Külső szervezetek bevonásának erősítése az ingatlangazdálkodás, -fenntartás terén – önkormányzatok, civil szervezetek, gazdasági szféra	● Az együttműködések bővülése folyamatos, mindeddig azonban jellemzően a külső szervezetek kezdeményezésében valósult meg.
Közlekedési módokon átívelő együttműködések erősítése – autóbusz társaságok, kombinált fuvarozás	● Nem történt előrelépés. A Pályavasúti Üzletág 2010-től nagy fuvarozó társaságok célzott megkeresését tervezi.



Közérdekű adatok nyilvánossága

Az 1992. évi LXIII. törvény a személyes adatok védelméről és a közérdekű adatok nyilvánosságáról, valamint a 2005. évi XC. törvény az elektronikus információszabadságról a MÁV Zrt.-re és a MÁV-START Zrt.-re is kötelezettséget ró. Egyrészt 2008. július 1-jétől elektronikusan, akadálymentesen hozzáférhetővé kell tenni az adatok meghatározott körét, másrészt teljesíteni kell az egyedi adatkéréseket.

A MÁV elismeri a közérdekű adatok nyilvános elérhetőségére vonatkozó elvárások jogosságát, és mindenben teljesíti a jogszabályi előírásokat. Az átláthatóságot, a közpénzek felhasználásának megismerhetőségét elősegítve korlátozás és térítés nélkül hozzáférhető adatterületet hoztunk létre. Az érdeklődők a szervezeti és személyzeti adatokat, a tevékenységre és működésre vonatkozó információkat, és a gazdálkodási adatokat ismerhetik meg. A saját honlapunkon történő közzététel mellett az információkat az egységes közadatkereső rendszerbe is továbbítjuk. A konkrétan felmerülő kérdések esetén készséggel állunk rendelkezésre. Az adatok elérhetőségének biztosításával célunk a pontos és gyors tájékoztatás.



4

Biztonság

A vasúti közlekedés egyik meghatározó előnye a biztonság, így a MÁV Csoport eredményességének alapvető feltétele. Az elmúlt év sajnálatos tragédiái ellenére a balesetek összehasonlító mutatói alátámasztják, hogy a MÁV továbbra is az egyik legbiztonságosabb európai vasút. A bekövetkezett események felhívják a figyelmet a szigorú ellenőrzések és a szabályok betartásának folyamatos szükségességére. A biztonság két fő területe az üzembiztonság – a biztonságos, zavartalan közlekedés megvalósítása; illetve a vagyonvédelem – a MÁV Csoport tulajdonának, illetve az utasok és fuvaroztatók vagyonának védelme.



Mi történt a közlekedés biztonsága terén?

Az üzembiztonságot változó tendenciák és eredmények jellemezték, az előző évek pozitív tendenciái ellenére 2008-ban több területen kedvezőtlen folyamatok következtek be.

Sajnálatos módon emelkedett a közlekedő vonatokat érintő balesetek száma, nőtt a személyi sérülések és halálesetek száma, ezzel egyidejűleg a súlyos sérültek száma csökkent. 11 év után először okozta utasunk halálát baleset.

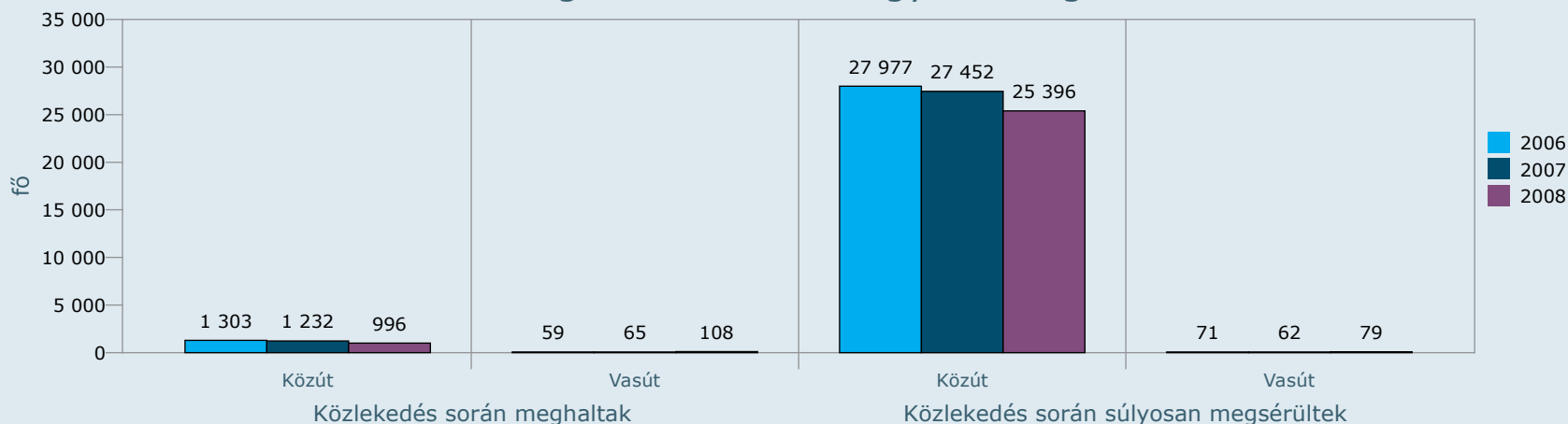
A balesetek felhívják a figyelmet, és megerősítik a vasúti infrastruktúra felújításának egyre fokozódó igényét. 2008-ban a balesetek nagyobb része műszaki okok miatt következett be, emelkedett az elhasználódott pálya meghibásodásából fakadó balesetek száma. Emellett továbbra is jelentős az emberi tényező szerepe.

A mulasztások visszaszorítása érdekében a több utas sérülésével és halálával is járó szerencsétlenséget követően fokoztuk az ellenőrzéseket, és számos intézkedést vezetünk be:

- a MÁV Zrt. vezérigazgatója kiadott egy második 2008. évi üzembiztonsági feladattervet közvetlenül a monorierdői baleset után;
- 2008 utolsó negyedévében négy átfogó, csoportszintű ellenőrzést tartottunk – a tapasztalt hiányosságok csökkenése azt mutatja, hogy az ellenőrzésnek jelentős megelőző hatása van; az ellenőrzések továbbra is rendszeresek;
- számos ellenőrzési és biztonsági szabályzat felülvizsgálata történt meg;
- a területi vezetők beszámoltatása hozzájárult a személyes felelősségérzet erősítéséhez, a megelőzés jelentőségének tudatosításához;
- előrelépésként könnyvelhetjük el a vonatközlekedtetés biztonságát veszélyeztető hiányosságok számának csökkenését, illetve a vezetők hatékonyabb ellenőrzését;
- a súlyos vasúti balesetekről képzési segédanyagot készítünk, és megtörtént annak oktatása.

A bevezetett intézkedések pozitív eredményei már a jelentéskészítés idején, 2009 első felében is megmutatkoztak.

Közúti és vasúti közlekedés során súlyosan megsérültek és meghaltak száma Magyarországon



ETCS

2008-ban fejeződött be az ETCS (Egységes Európai Vonatbefolyásoló Rendszer) telepítése a Budapest Kelenföld – Kimle szakaszon, illetve további két vonalszakaszon előkészítés alatt áll. Az ETCS alapvető feladata a vonatok közlekedtetésének felügyelete, a biztonság garantálása. Szemléletes példa, hogy az ETCS automatikusan bekapcsolja az üzemi féket, ha a mozdonyvezető a figyelmeztető jelzés után nem csökkenti kellően a sebességet.

A közúti-vasúti átjárókban történt balesetek évek óta mindig a közúti járművezetők hibájából következnek be. Sajnálatos, hogy a figyelmetlenség, illetve a KRESZ súlyos megszegése miatt nőtt a balesetek száma, és ezt a rendőrség és a polgárőrség bevonásával tartott rendszeres ellenőrzésekkel sem sikerült csökkenteni. A balesetek megelőzése érdekében 2008-ban is folytattuk az átjárók biztosítását, 43 helyen szereltünk fel sorompót. A biztosított átjárók aránya 2008-ban 47%-ra nőtt.

Más területeken kedvezőbb folyamatokról számolhatunk be: a korábbi évek tendenciájával megegyezően továbbra is csökkent – mintegy 20%-kal – az elegyrendezés (vonatrendezés) közben történt balesetek száma, illetve a közlekedő vonatok veszélyeztetése.

A vasút elleni szándékos cselekmények száma 25%-kal mérséklődött, ugyanakkor emellett is 287 esetben fordult elő az utazókat és a mozdonyvezetőket egyaránt veszélyeztető vonatdobálás. Sajnálatos, hogy egyre gyakoribb a jegyvizsgálók elleni támadás, az elmúlt évben 34 alkalommal történt ilyen eset. Bár a tüzesetek száma csökkent, jelentősen emelkedett az ebből eredő kár értéke. A leggyakoribb ok továbbra is a gyújtogatás, az elektromos zárlat, illetve a szabadban való helytelen tüzelés.

Mit tettünk a vagyon védelméért?

A vagyonvédelem nagymértékben befolyásolja a műszaki és üzemeltetési biztonság színvonalát. A vagyon védelme érdekében a megelőzés elsődlegességet élvez, amelyben nagy szerepet kap munkavállalóink gondosságának erősítése.

A vagyonvédelem javítása érdekében 2008 áprilisában kezdtük meg a „STOP A VASÚTI TOLVAJOKNAK!” program csoportszintű megvalósítását. A program a vagyonvédelem minden területét érinti, keretében számos és sokrétű intézkedés került kidolgozásra és megvalósításra. Az eltelt időszak tapasztalatai azt mutatják, hogy a program alapvetően elérte célját, csökkent a vagyonvédelmi események száma, javult az általános fegyelem munkavállalóink körében, a vezetői felelősség fejlődött.

- A program keretében ellenőrzést végeztünk és intézkedést dolgoztunk ki az árufuvarozás területén bekövetkezett rongálások, árudézsmák megszüntetésére a Hegyeshalom-Kelebia vonalon, a megszorított teherszállító vonatok elleni támadások miatt. Az intézkedések hatékonyságát jelzi, hogy a bekövetkezett kár értéke 2008-ban csaknem felére, 62,2 MFT-ra csökkent az előző évhez képest.
- A vontatási célú üzemanyaggal történő visszaélések (olajlopás) megakadályozása érdekében, a MÁV Csoport tulajonában lévő üzemanyag azonosítására színezőanyag használatát vezettük be. Emellett a féléves rendszeres ellenőrzéseken az előírások betartását is vizsgáljuk.



- A program egyik szintén pozitív hatása, hogy az infrastruktúra (kábelek, pályatartozékok, stb.) elleni támadások területén javulás következett be. A lopások, rongálások csökkenéséhez hozzájárult a rendszeres ellenőrzés, erősödött a hatósági fellépés is. Sikeres volt az a VPOP, APEH, Fogyasztóvédelmi Főfelügyelőség, önkormányzatok, Munkavédelmi és Munkaügyi Felügyelőség és a Rendőrség közreműködésével végrehajtott akció, amelynek keretében 475 fémfelvásárlási telephely ellenőrzésére került sor. Az ellenőrzés során kifejezetten a MÁV-tól eltulajdonított anyagokat keresték.
A MÁV közreműködésének is köszönhetően, az Országgyűlés törvényt alkotott a színesfém kereskedelem szigorítására. E fontos jogszabály hatása várhatóan a jövőben érzékelhető lesz.
2008-ban 567 esetben regisztráltunk színesfémlopást, amely mintegy 30%-os csökkenést jelent az előző évhez képest. A bevezetett intézkedések mellett, óhatatlanul a bűncselekmények ellen hatott, hogy a gazdasági válság nyomán csökkent a színesfémek és a kábelek felvásárlási ára.
- A vagyonvédelem hatékonyságának kritériuma, hogy az állagmegóvás és a vagyon őrzése együttesen biztosított legyen. E tekintetben kezelendő probléma a forgalomszüneteltetett vonalak kérdése: az ideiglenes szüneteltetésről hozott döntés csak rész megoldás, a nem üzemelő vasútvonalak infrastruktúrája a karbantartás és teljes körű védelem hiányában egyre romlik, míg az őrzés jelenleg is ráfordítást igényel. A MÁV Vasútőr Kft. a vonalakon rendszeresen járőrözik, munkatársaink is rendszeresen ellenőrzik a szakaszokat.
- A személyszállításhoz kapcsolódóan a veszélyeztetett nemzetközi vonatokon folyamatosan tettük a rendőri jelenlétet, és néhány esetben rendőri kísérést alkalmaztunk belföldi, elsősorban InterCity járatokon is. Az intézkedés hatására az utasokat érintő lopások száma jelentősen csökkent a nemzetközi vonatokon és az egyéb vonatokon is. Az InterCity járatokon bekövetkezett lopások jelentős emelkedése azonban az ellenőrzések fokozását teszi szükségessé.

Több, mint 20%-kal mérséklődött a kocsirongálások száma, s ugyancsak csökkent a graffitik száma, és bár kis mértékben nőtt a vonatdobálások mennyisége, kedvező, hogy az okozott kár mértéke csökkent. Ugyanakkor sajnálatos módon nőtt a személyzet ellen irányuló bántalmazás és jelentősen emelkedett a garázdaság mértéke is.

A bűncselekmények folyamatos követésével akciókat szervezünk az elszaporodó események ellen, amelybe gyakran külső szervezeteket is bevonunk. Országos együttműködési megállapodásunk van a Rendőrséggel, a VPOP-val, a Polgárőrséggel, emellett a Területi Vasútbiztonsági Osztályok a helyi önkormányzatokkal, polgári szervekkel is szorosán együtt dolgoznak. Munkatársaink rendszeresen tartanak előadásokat az iskolákban a vagyonvédelem és a biztonság összefüggéseiről, a bűncselekmények kockázatairól és okozott hatásairól.

Személyes adatok védelme

Utasaink biztonsága és a vagyonvédelem érdekében egyre növekvő számban alkalmazzuk a hatékonynak bizonyult térfigyelő rendszereket. A kamerák telepítése a személyi és vagyonvédelem helyzete alapján, a helyi önkormányzatok és közösségek véleményének figyelembe vételével történik. A jól látható helyen elhelyezett kamerák üzemeltetése során rögzített személyes adatok (pl. arckép) kezelésével kapcsolatban részletes tájékoztatók segítik az érintetteket: munkatársainkat a MÁV Értesítőn keresztül tájékoztatjuk a szabályozásokról, az utasokat az állomásokon kihelyezett tájékoztatók és munkatársaink segítik. A rendszeres ellenőrzés során az Adatvédelmi Biztos által kiadott ajánlásokat és állásfoglalásokat is alkalmazzuk. Mindeddig nem történt visszaélés a személyes adatok vonatkozásában.

Mik a terveink?

Az elkövetkező évek feladatát jelenti a közelmúltban bevezetett intézkedések fenntartása, illetve a balesetek számának mérséklése, az emberéletet követelő tragédiák elkerülése. A biztonság valamennyi területét, a kockázatok minden típusát azonos figyelemben részesítjük.

Az elmúlt évek szervezeti változásai új kihívást jelentenek társaságunk számára. A biztonságos közlekedés csak a MÁV Csoport tagvállalatainak együttműködésével, erős központi koordinációval valósítható meg, emellett fontos az egységes biztonságtechnikai rendszer kialakítása. A tapasztalatok alapján a „STOP A VASÚTI TOLVAJOKNAK!” programot 2009-ben is folytatni kell.

A biztonság fenntartása elsődleges, azonban a rendkívüli volumenű infrastruktúra tervszerű karbantartása a megfelelő anyagi források nélkül lehetetlen feladat. A ráfordítások fokozása a szerencsétlenségek elkerülése érdekében elkerülhetetlen, és a magasabb színvonalú szolgáltatás (pl. nagyobb sebesség és tengelyterhelés) a biztonsági kockázatokat is fokozzák. A költségek megítélésénél figyelembe kell vennünk, hogy a társadalom összessége szempontjából a vasúti közlekedés biztonságának fenntartása a leggazdaságosabb.





5

Környezetvédelem

Annak érdekében, hogy a vasút ténylegesen az egyik leginkább környezetbarát közlekedési mód legyen és maradjon, célunk a környezetterhelés folyamatos csökkentése. 2008-ban elsősorban az energiatakarékosság fokozása, a légszennyezés mérséklése és a zajvédelem terén értünk el jelentős eredményeket, de sikeres volt a vasúti tisztasági program is.

A MÁV Csoport 2008-ban is egységes stratégiai, irányítási és beszámoltatási rendszerben működtette környezetgazdálkodási tevékenységét, a Környezetvédelmi Stratégiával összhangban.



Mi jellemezte az energiagazdálkodást?

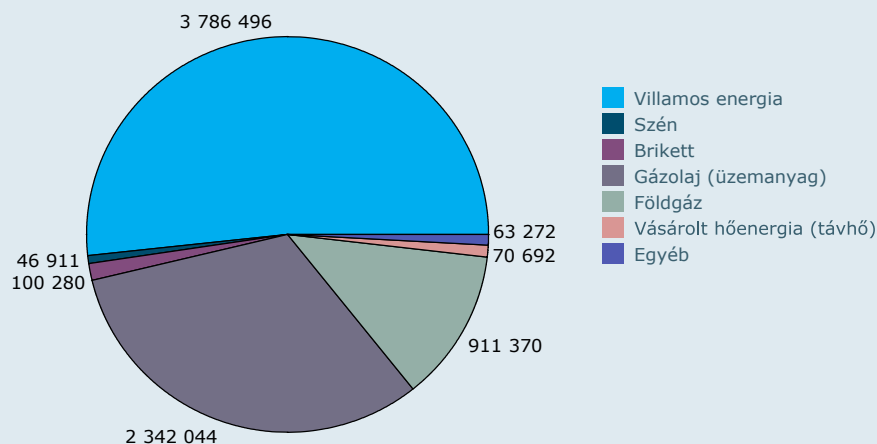
A MÁV Csoport energiafelhasználása 2008-ban megközelítőleg azonos volt az előző évvel: a teljes energiafelhasználás 7 321 TJ, a villamosenergia-felhasználás 1 051 GWh volt. Az ellátásbiztonság, a versenyképesség és a fenntartható fejlődés alapelveire építve 2008-ban elkészült a MÁV Csoport hosszú távú, 2008-2020 közötti időszakra vonatkozó energiagazdálkodási stratégiája.

Az egyéb célú villamos energia felhasználásának növekedését okozta, hogy az Északi és Szolnoki Járműjavító Kft.-k felhasználása a 2007-es és 2006-os adatokban nem szerepel, emellett a klímaberendezések számának növekedése és a magasabb külső hőmérséklet is hozzájárult a felhasználás növekedéséhez.

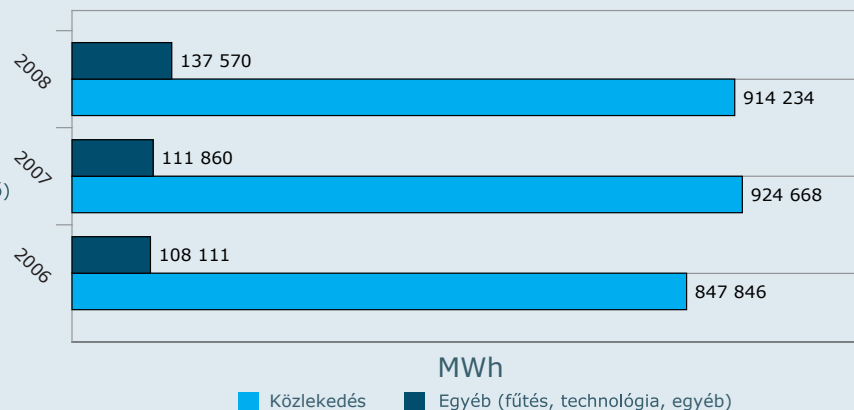
Az energiatakarékosság és az energiahordozók optimális felhasználása érdekében 2008-ban:

- A MÁV-TRAKCIÓ Zrt. mozdonyait, valamint a MÁV-START Zrt. motorvonatait és vezérlőkocsijait mozdonyfedélzeti berendezésekkel láttuk el. A beruházás a jelentéskészítés idejére – 2009 májusában – befejeződött. A berendezés, egyebek mellett, lehetővé teszi a vontatás hatékonyságának javítását, valamint az üzemanyag-felhasználás optimalizálását. Az adatok alapján meghatározott intézkedések révén jelentős elektromos energia és gázolaj megtakarítás várható.
- Megkezdtük a mozdonyvezetői tanácsadó rendszer kiépítését, a mozdonyvezetőkhez eljuttatott elektronikus információk segítik a helyes vezetési döntések meghozatalát. Ezáltal a vontatási energia jelentős részét kitevő vonattovábbítási energiafogyasztás nagy mértékben csökkenthető.

A MÁV Csoport energiafelhasználása
(2008, GJ)



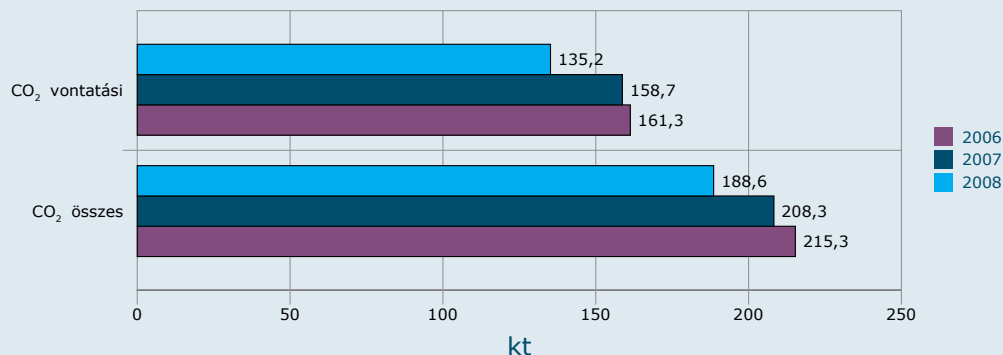
MÁV villamos energia felhasználása
célonként



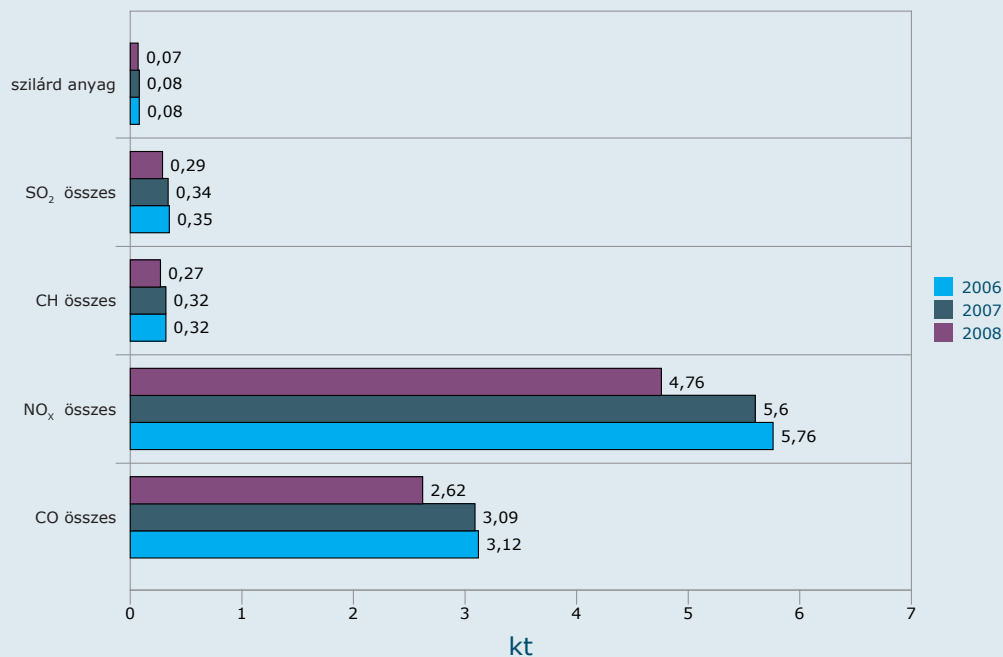
Milyen eredményeket értünk el a levegő- és zajszennyezés mérséklésében?

Jelentős eredménynek tartjuk, hogy – céljainknak megfelelően – átlagosan 15%-kal csökkent a MÁV Csoport tevékenységére jellemző légszennyező anyagok kibocsátása.

Szén-dioxid kibocsátás, MÁV Csoport



Légszennyező anyagok kibocsátása, MÁV Csoport





A légszennyező anyagok kibocsátásnak csökkentése érdekében:

- a MÁV-START Zrt. 22 db InterCity kocsik légkondicionáló berendezését korszerűsítette. A mintegy 220 millió Ft értékben végrehajtott beruházás a korszerű, ózonkárosodást nem okozó töltőgáz alkalmazásával járul hozzá a légköri károsodás mérsékléséhez, ezáltal a klímaváltozás kedvezőtlen hatásainak megelőzéséhez.

A vasúti közlekedés és áruszállítás környezetterhelő hatásai közül az egyik legjelentősebb a zaj. A zaj és rezgés csökkentése érdekében 2008-ban:

- a stratégiai zajtérkép alapján elkészítettük és nyilvánosan hozzáférhetővé tettük (www.kti.hu) a vasúti intézkedési tervet a MÁV Zrt. nagy forgalmú vasútvonalai vonatkozásában (Budapest Keleti pu. – Rákos – Pécel és Budapest Keleti pu. – Budapest Kelenföld).
- a Budapest Ferencváros – Vecsés vonalszakasz felújítása során 1500 m hosszúságban 5200 m² zajvédő falat építettünk mintegy 90 millió Ft értékben.

A jelentős zajkibocsátások megelőzésében fontos eszköz az ingatlanhasznosítást megelőző környezeti szempontú vizsgálatok elvégzése, így a potenciális konfliktusforrások száma a hasznosítási feltételek meghatározásával csökkenthető. Ugyanezt szolgálja a fejlesztési nyilatkozat is, a vasúti területekkel közvetlenül határos, a jogszabályok által meghatározott védőtávolságon belül a MÁV Zrt. nem ad hozzájárulást lakóépület létesítéséhez.

Mi történt a környezeti kármentesítés terén?

A környezeti kármentesítés az OKKP Vasúti Alprogramjának megvalósítása alapján a terveknek megfelelően folytatódott 2008-ban:

- befejeződött az üzemanyag-ellátó rendszerek korszerűsítése, néhány helyszínen folynak még utómunkálatok (pl. talajvíz-tisztítás), emellett több helyen zajlik a kötelező négyévenkénti monitorozás.
- 11 telephelyen kezdődött meg vagy lépett a következő fázisba a környezeti kármentesítés (3 tényfeltárás, 6 beavatkozás, 2 utómonitoring), így ezzel 2008-ban egyidejűleg 56 telephelyen folyt környezeti kármentesítés összesen 740 millió Ft értékben.

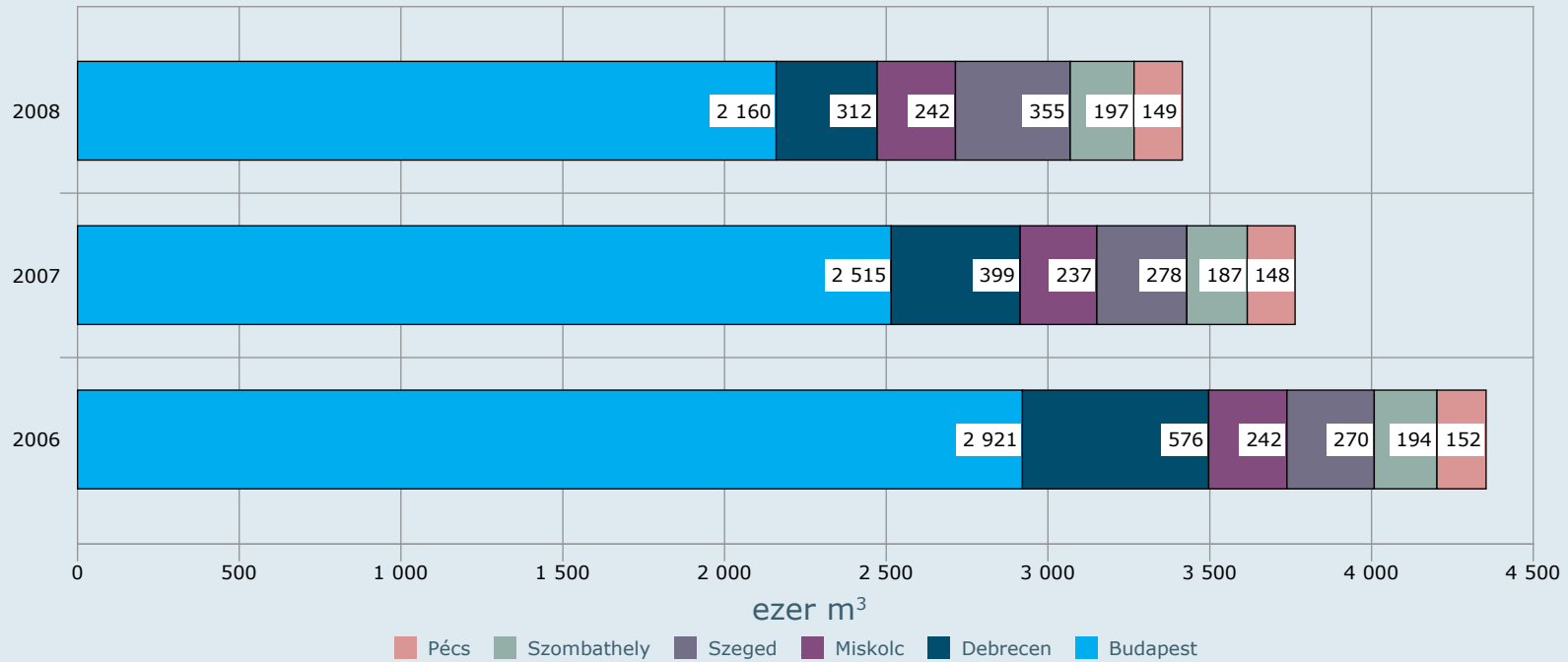
Mi jellemezte a vízgazdálkodást?

2008-ban a MÁV Csoport vízfelhasználása az előző évhez viszonyítva 10%-kal csökkent. A szennyvíz és vízgazdálkodás tekintetében sajnálatos módon, forráshiány miatt nem történt jelentős előrelépés.

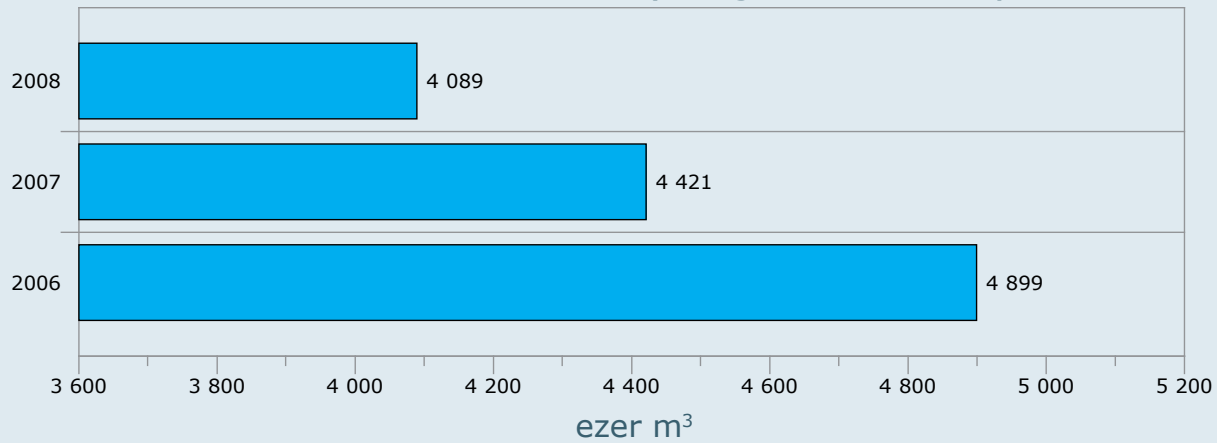
Szennyvíz-kibocsátás

- A gépészeti telephelyek elmúlt évben megkezdett szennyvízkezelő, -elvezető, -tisztító rendszereinek felülvizsgálatát, tisztítását, szükségyszerű felújítását folyamatosan végezzük, az első ütem befejezése után újabb pályázat kiírását tervezzük.
- A kocsimosó berendezések felújítására vonatkozó tender esetében meghatározásra kerültek a környezetet kevésbé károsító üzemeltetés feltételei.
- 2008 végére a dízel mozdonyok csaknem 20%-a TODO csatlakozással ellátott, amely a cseppmentes üzemanyag-kiszolgálás biztosításával csökkenti az üzemanyagfeladó helyek környezetében a talajszennyezést, az olajfogók terhelését, valamint a keletkező szennyvíz szennyezőanyag tartalmát.

Közcsatornába bocsátott szennyvizek, MÁV Csoport



Felhasznált víz mennyisége, MÁV Csoport





Mi történt a hulladékgazdálkodás terén?

A hulladékgazdálkodási tevékenységet továbbra is részben a Hulladékgazdálkodási Stratégia, részben a Hulladékgazdálkodási Terv alapján végezzük.

A hulladékgyűjtés és -kezelés az elmúlt évvel azonos elvek szerint zajlott. Előrelépés történt az újrahasználat, illetve a hulladék szelektív gyűjtése terén, emellett jelentős eredménynek tartjuk az életciklus elemzés bővülő alkalmazását.

Újrahasználat, szelektív gyűjtés

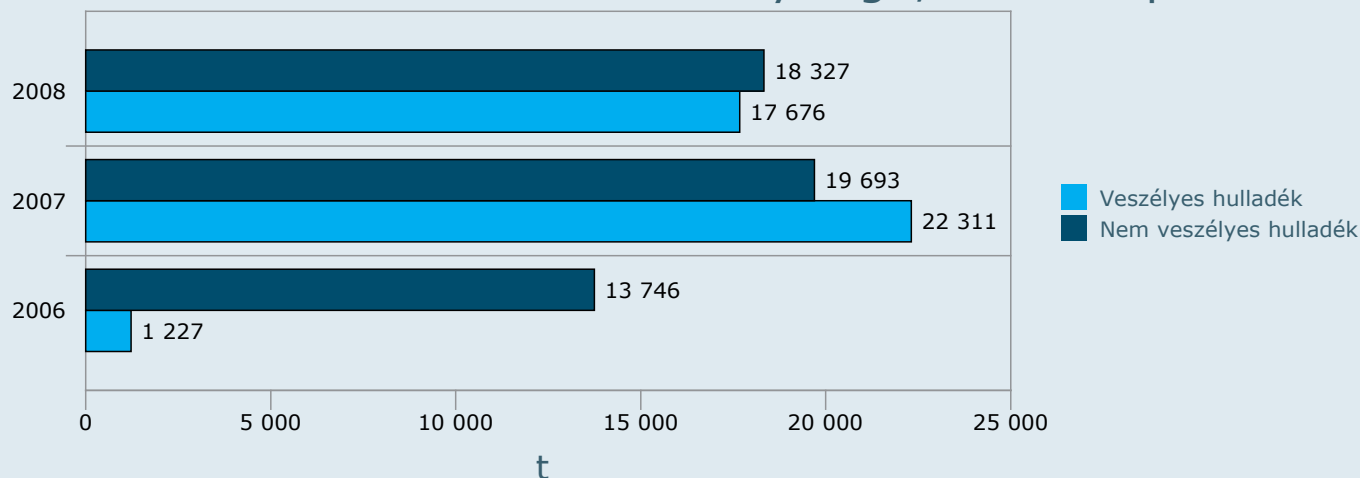
- Az irodatechnikai hulladékok újrahasználata teljes körű. A nyomtató, illetve fénymásoló patronokat többször töltjük újra, és azok csak meghibásodás után válnak hulladékká.
- Szelektíven gyűjtjük a papírhulladékot a nagyobb irodaházakban, a vasúti szolgálati menetrend módosító anyagait, kimutatásait. A 2008-ban összegyűjtött mennyiség mintegy 17 tonna volt.
- A védőitalként beszerzett ásványvizes palackokat egyes területeken elkülönítetten gyűjtjük. A vasút teljes területére

vonatkozó egységes rendszer megvalósítása 2010-ben várható. A szelektíven gyűjtött ásványvizes palackok mennyisége 2008-ban 6 tonna volt.

Az életciklus-elemzésen alapuló szemléletmód elterjesztése mindenekelőtt a nagy értékű beszerzések terén nyert vállalatunknál létjogosultságot. A járműbeszerzés ma már kizárólag a teljes életciklusra eső költség optimalizálása alapján történik.

Törekszünk arra, hogy az anyagbeszerzések során a teljes életciklushoz kapcsolódó folyamatok tisztán láthatóak legyenek, úgymint: a beszerzett anyagból keletkező hulladék mennyisége, veszélyessége, az újrahasznosítás lehetőségei. Egyre bővül az anyagbeszerzések azon köre, amely során követelmény a keletkező hulladék, termelő/eladó általi visszavétele, a beszerzési érték pedig már tartalmazza a keletkező hulladékok visszavételének, kezelésének díját is pl. az olajhulladékok, elektromos és elektronikai hulladékok esetében.

Keletkezett hulladék mennyisége, MÁV Csoport



Vasúti pályák és állomások megszépülése és tisztítása a közmunkaprogram révén

2008-ban is folytatódott a közmunkaprogram a MÁV Zrt. és a Szociális és Munkaügyi Minisztérium közötti együttműködés keretében. A program célja a vasúti pályák környezetvédelmi karbantartása volt tartós munkanélküliek, regisztrált álláskereső és aktív korú, rendszeres szociális segélyben részesülők bevonásával. A közmunkaprogram 1085 fő féléves alkalmazását tette lehetővé; az 1 milliárd Ft költségű programhoz a MÁV Zrt. 500 millió Ft-tal járult hozzá.

A vasút tisztasági program 13 megyét érintett. Az „Idegenforgalmi program” részeként a Balaton part, a Velencei tó és a Tisza tó 2 km-es körzetét is megtisztították, valamint Pécs is részt vett a programban, az Európa Kulturális Fővárosa szerepre készülve.

A közmunkaprogram lehetővé tette a vasúti pályák és környékük gyom- és hulladékmentesítését, a vasút menti illegális szemét és hulladéklerakók felszámolását, illetve az állomások és környékük parkosítását, parkok kialakítását, ápolását. Összesen:

- 34 303 428 m² terület került megmunkálásra;
- 8 007 m³ kommunális és építési hulladékot szállítottak el, valamint
- 24 291 m³ zöldhulladékot szállítottak el, daráltak vagy komposztáltak.

Sajnálatos módon az illegális hulladéklerakás visszatérő probléma, több helyen mindössze néhány napra jelentett megoldást a tisztítás.

Mit tettünk a biodiverzitás megőrzéséért?

Az országot behálózó mintegy 7500 km vasútvonalból évtizedek óta több működő vasútvonal tájvédelmi körzeten, nemzeti parkon halad át, illetve a Natura 2000 hálózat területei mellett helyezkedik el.

- A MÁV Zrt. folyamatosan vezeti be a térinformatikai alapon működő vasúti területek ingatlanalapú nyilvántartását, valamint a kapcsolódó környezetvédelmi modult. Jelenleg a vasúti hálózat és a Natura 2000-es területek térképi ábrázolásának előkészítése zajlik.
- Elkezdtük a MÁV Zrt. szennyezettség kataszterének elkészítését a legkritikusabb pontokon (pl. sérülékeny ivóvízbázisok).

Mik a terveink?

Az energiahatékonyság további fejlesztése érdekében célunk a megvalósított beruházások – mozdonyfedélzeti berendezések, mozdonyvezetői tanácsadó rendszer – segítségével az energia-takarékosságban rejlő lehetőségek kihasználása, illetve a forráshiány miatt elmaradt fűtési rendszerek távfelügyeletének kialakítása. Folytatjuk a zaj- és rezgésvédelmi intézkedések megvalósítását, a stratégia, illetve az EU előírásainak megfelelően. Továbbvisszük a kármentesítési programot. Továbbra is feladatként jelenik meg a víz- és szennyvízellátás/gazdálkodás infrastruktúrájának vizsgálata és a fejlesztés prioritási sorrendjeinek meghatározása. Folytatjuk a szelektív hulladékgyűjtés kiterjesztését, amelyre az új irodaház is lehetőséget ad. Fokozatosan bővítjük az életciklus-elemzésbe bevont termékek körét a beszerzés során.



6

Szolgáltatásfejlesztés utasaink és vevőink érdekében

A MÁV Csoport küldetése, hogy ügyfelei – utasok és vasúti társaságok – számára megfelelő színvonalú szolgáltatást nyújtson.

Számos vonatkozásban érintettük már a vasút óriási infrastruktúráját, amelynek meghatározó elemei a mintegy 7500 km hosszú vasútvonal hálózat, a majd 41 ezer ingatlan; valamint évente majd 1,2 millió személyvonat és közel 300 ezer tehervonat közlekedik. Már az infrastruktúra fenntartása is komoly terhet ró a MÁV-ra, közvetetten a társadalomra, ugyanakkor ahhoz, hogy a vasút tényleges közlekedési alternatívát jelentsen, elengedhetetlen a fejlődés.

Bízunk benne, hogy az elmúlt évek fejlesztései egyre több területen válnak érzékelhetővé utasaink, és a megrendelő vasúti társaságok számára.



Mit tettünk az utasok és vasúti társaságok tájékoztatásának fejlődéséért?

Jelentős eredménynek tekintjük honlapunk átalakítását, amelynek révén a látogató könnyebben és gyorsabban tájékozódhat.

Ügyfélszolgálati irodát alakítottunk ki öt nagy vasútállomáson, illetve a gördülő sztrájk ideje alatt kihelyezett információs pultot működtettünk a nagyobb állomásokon, emellett a MÁV-START Zrt. honlapján (www.mav-start.hu) létrehoztuk a Havária Hírsávot.

Az elmúlt év egyik fontos beruházása volt, hogy a jegyvizsgálók munkájuk ideje alatt mobiltelefont kapnak, így egyszerűbben és gyorsabban értesülhetnek az esetleges késések okairól és tájékoztathatják azokról az utasokat.

Budapest Keleti pályaudvaron megvalósult a vizuális utas-tájékoztató rendszer fejlesztése.

A Pályavasúti Üzletág 2008-ban kiadta az üzletágot bemutató tájékoztató füzetét magyar és német nyelven (a kiadvány korábban angolul jelent meg).

Megállapodás utasjogi információkról

A MÁV-START Zrt. 2008 decemberében megállapodást kötött a Fogyasztóvédelmi Egyesületek Országos Szövetségével, amelynek célja, hogy az utasjogokkal kapcsolatos információk hatékonyabban jussanak el az érintettekhez. Társaságunk szintén várja a visszajelzéseket szolgáltatásaival kapcsolatban. A megállapodás másik jelentős eredménye az alternatív vitarendezés bevezetése: ha az utas és a MÁV nem tud megegyezni, akkor a bíróság helyett a díjmentes, 90 napos eljárási idővel működő Békéltető Testület révén próbálnak egyezségekre jutni.

A MÁV-START Zrt. honlapja III. helyezett lett a Digitális Média alkalmazás kategóriában, a díjat a Magyar Tartalom Ipari Szövetség ítélte oda.

Mit tettünk a vonatok tisztasága érdekében?

A 2008-ban bevezetett graffiti eltávolítási program keretében, majd 40%-kal sikerült csökkentenünk a vasúti személykocsikon lévő firák mennyiségét, ami eredeti terveink kétszerese. A megelőzés, illetve a könnyebb eltávolítás érdekében 60 db kocsira rendeltünk külső műanyag fóliázást.

Az új tisztítási követelményrendszer hatékonyabb végrehajtása érdekében tanfolyamot indítottunk a tisztítási átvevő személyzet részére. 2008-ban több mint 60 fő képzése valósult meg, de a program 2009-ben is folytatódik. Mintavételes eljárással vizsgáljuk a tisztítást végző vállalkozók munkáját.

Mit tettünk a járműparkunk korszerűsítéséért?

Az elmúlt években megkezdett beszerzések a mozdonyok, motorvonatok, személykocsik színvonalának emelését célozták. A járműkorszerűsítés ütemét a források határozzák meg. A jelentéskészítés idejére befejeződött a korábban említett mozdonyfedélzeti berendezések felszerelése. A berendezések valós idejű adatokat gyűjtenek a járművek működéséről, amelyeket a fedélzeti számítógépek továbbítanak a szerverközpontba, így segítve a hatékonyabb mozdonyirányítást.

A MÁV-TRAKCIÓ Zrt. 2008 év végén szerződést kötött 25 db, illetve opcionálisan további 25 db új, kétáram-rendszerű villamos mozdony beszerzésére. Jelenleg a mozdonyok mintegy 28%-a tekinthető korszerűnek, az új beszerzésekkel pedig egyharmaduk teljesíti majd ezt a kritériumot. A fejlesztések mellett az előregedett mozdonyokat folyamatosan kivonjuk a forgalomból.

Korábbi terveink megvalósításaként 2008-ban 7 db FLIRT elővárosi motorvonat forgalomba állítása történt meg, így összesen 30 FLIRT motorvonat volt forgalomban. 2010 márciusáig további 30 db érkezik. Az elővárosi közlekedés, illetve a regionális vonalak szolgáltatásának fejlesztésére szolgáló 20 db betétkocsiból 2008-ban 6 db került leszállításra. Megkezdődött az InterCity személykocsik felújítása, 2008-ban hat kocsi átadása történt meg.

Járműveink (MÁV Csoport, 2008)

Villamos mozdony	460 db
Dízelmotdony	487 db
Gőzmotdony	12 db
Villamos motorvonat és motorkocsi	64 db
Dízel motorvonat és motorkocsi	351 db
Személykocsi	2774 db

RailJet

2008 decemberétől RailJet vonatok indulnak Budapestről Bécsbe és Münchenbe naponta többször, ütemes menetrendben. A RailJet szolgáltatást az ÖBB (Osztrák Szövetségi Vasút) dolgozta ki a MÁV-START Zrt. partnersége mellett. Az utasok a repülőgépen megszokott szolgáltatásokat kapnak, például tájékoztatást a vonat pillanatnyi helyzetéről, menetrendszerúségéről, csatlakozásokról. A RailJet három különböző szolgáltatási osztályt kínál, a legkedvezőbb árú osztályon gondoltak a családokra is, a gyerekeknek mozit is kialakítottak. A Keleti pályaudvaron külön váróterem fogadja a RailJet utasait.

A RailJet koncepció további elemét jelenti, hogy a nyugati irányból érkező vonatokhoz csatlakozva InterCity minőségű vonatok indulnak Budapestről Románia felé, illetve magasabb komfortú éjszakai vasúti összeköttetések jönnek létre Németország nagyvárosaival.

Megújult a Lotz-terem

2008 közepén nyílt meg a Keleti pályaudvar freskókkal díszített indulási csarnoka. A felújítás az eredeti 540 millió Ft költség helyett 479 millió Ft-ból készült el. Az épületrész akadálymentes és vakvezető sáv is kialakításra került.

Mit tettünk a vasútvonalak és állomások színvonalának emeléséért?

A vasúti pálya és állomások felújítása folyamatosan zajlik, a frekventált és a nemzetközi forgalmú vonalak előtérbe helyezésével. 2008-ban a fejlesztések elsősorban a IV. korridort érintették:

- a Dunántúlon Komárom és Győr állomásának rekonstrukciója és a biztosítóberendezések cseréje történt meg, emellett Győrben a pálya átépítése, és a peronburkolat építése is megvalósult.
- A keleti országrészben a ceglédi állomásrekonstrukcióra, illetve a Tiszatenyő-Mezőtúr vonalszakasz felújítására került sor.
- 2009 elején fejeződött be a Budapest Ferencváros „C” elágazás Vecsés vonalszakasz felújítása, amelynek keretében az állomások korszerűsítése is megtörtént. A közlekedés kényelmét felüljárók, esőtetők és esőbeálló javítják.
- Szekszárdon a felvételi épület rekonstrukciója valósult meg.

A felújítások során a minőség és az időtállóság kiemelt követelmény, hiszen elvárt, hogy a fejlesztések több évtizedes, akár 100 éves használatot is kibírjanak, a fenntartási, karbantartási igények minimálisak legyenek.

ICOMOS-díjas a szegedi vasútállomás

A szakmai zsűri (Világörökség Bizottság állandó műemlékvédelmi szakértő intézményének magyar egyesülete) a felvételi épület felújítását, műemléki helyreállítását és modernizálását példaértékűnek ítélte.





Mit tettünk az akadálymentes vasúti közlekedésért?

Az esélyegyenlőség egyik alapvető feltétele a vasúti szolgáltatások elérhetősége a fogyatékossgal élők számára. A csoportszinten összehangolt és a fogyatékossgal élők igényeinek megfelelő akadálymentesítés erősítése érdekében 2008 végén akadálymentesítési konferenciát rendeztünk minden fogyatékossgai csoport képviselőjével.

Kerekesszékekkel közlekedő utasaink ma is többféleképpen vehetik igénybe a vasút szolgáltatásait; előzetes bejelentéssel a MÁV-START Zrt. törekszik az utazási igények minél teljesebb kiszolgálására. A 2008 decemberében kiadott vasúti menetrendben külön jelöltük a speciálisan a mozgáskorlátozottak igényeinek megfelelően kialakított vonatokat, ugyanakkor – előzetes bejelentés esetén – ettől eltérő viszonylatban is van lehetőség az utazásra.

2008 végén 61 állomási és megállóhelyi épület akadálymentesége és megközelíthetősége volt biztosított. Az elmúlt mintegy 10 év épület- és vizesblokk-felújításai során az akadálymentes kialakítás már kritérium volt. Vakvezető sávok jelenleg sajnálatos módon csak kevesebb helyen, 7 állomáson vannak kialakítva.

A mozgáskorlátozottak a kocsiba beépített, vagy mobil emelővel juthatnak fel a járművekre. Összesen 30 állomáson áll rendelkezésre állandóan mobil emelő, de adott viszonylatokban megoldott az emelők szállítása. Az állomási és vonatkísérő személyzet segíti a fogyatékossgal élő utasok zavartalan utazását.

A FLIRT motorvonat állomány a budapesti elővárosi közlekedés akadálymentesítését biztosítja; ezen motorvonatok mindegyike alacsonypadlós, mozgássérült emelővel és mozgássérült WC-vel is ellátott. Az elmúlt évben 26 db vezérlőkocsira került mozgássérült emelő, így jelenleg az összes – 55 db – korszerűsített

vezérlőkocsi rendelkezik emelővel. A 10 db akadálymentes Talent motorvonat a Budapest-Hegyeshalom, illetve Budapest-Bécs útvonalon közlekedik.

Csoportos utazás esetén – szintén előzetes megrendeléssel – különleges kialakítású, önmelővel ellátott kocsit biztosítunk.

Mit tettünk a kerékpáros közlekedés lehetőségének biztosításáért?

A környezetbarát közlekedési módok népszerűségének növelése érdekében fokozott hangsúlyt helyezünk a kerékpáros közlekedés támogatására és a vasúttal való összekapcsolására. A 2006-ban elindított fejlesztési program célja, hogy minden személyszállító vonaton biztosítsuk a kerékpárszállítás lehetőségét.

- A menetrendben jelöljük a kerékpárszállító kocsik elérhetőségét, 2008-ban 333 kifejezetten kerékpárszállításra is alkalmas jármű közlekedett. A kerékpárszállítás 2008-tól néhány InterCity járaton is lehetséges.
- A kerékpárszállító kocsi, vagy arra alkalmas tér hiányában utasaink a vonat legelején vagy legvégén található másodosztályú kocsikban szállíthatják kerékpárjukat.
- A kerékpáros közlekedést ösztönözzük azzal, hogy a Magyar Kerékpárosklub tagjai részére 25%-os kedvezményt biztosítunk a bicikli szállítására. 2009-ben több rendezvény mellé állva segítjük a kerékpáros utazás népszerűsítését.
- A P+R parkolók kialakításakor B+R (kerékpártároló) parkolót is létrehozunk, illetve állomási fejlesztések kapcsán kerékpártárolókat is kialakítunk a helyi igényeknek megfelelően. Országos lefedettség kialakításához az Európai Unió Kohéziós Alapja, illetve a Regionális Operatív Programok is biztosítanak forrást.

Európai Mobilitási Hét

A rendezvénysorozat 2008-ban hatodik alkalommal került megrendezésre azzal a céllal, hogy hosszú távon hatással lehessen a mobilitással és a városi közlekedéssel kapcsolatos kérdésekre, javítsa az európai polgárok egészségét és életminőségét. A MÁV Csoport részt vett és támogatta a rendezvényt.

Mit teszünk a vasútállomások megközelíthetőségének javításáért?

A 2006-2007 folyamán Érd környékén megvalósított P+R és B+R parkolók mellett újabb parkolók létesítését tervezzük. A fejlesztés volumene jelentősen meghaladja az eddigi P+R és B+R parkolókat. A jellemzően 2009 év végéig megvalósuló parkolók 20 településen segítik a járművek tárolását és a vasúti közlekedés igénybevételét, összesen 1588 P+R, és 750 B+R parkoló kerül megépítésre. A helyszínek kiválasztása a Budapest elővárosi közlekedését vizsgáló tanulmány alapján történt. A projekt összköltségvetése 1,1 milliárd Ft, a 10%-os önrészt részben az önkormányzatok, részben a Parking Kft. biztosítja. A fejlesztés során minden helyszínen egyaránt megépítésre kerül P+R és B+R parkoló, a parkolókat térvilágítással és térfigyelő-rendszerrel is ellátják. A mozgáskorlátozottak részére parkolóhelyek kerülnek kialakításra. A parkolók üzemeltetését az önkormányzatok végzik majd, 5 és 10 év kötelező fenntartással. A P+R parkolók jellemzőivel megegyezően a parkolás mindenhol ingyenes lesz.

A pályázati források jelenleg csak a közép-magyarországi régióban érhetők el erre a célra, de a közeljövőben megjelenő új pályázati lehetőségeket kihasználva más régióban is tervezzük P+R parkolók kialakítását. A NIF Zrt. pályázatának pozitív elbírálása esetén további 6500 P+R parkoló létesülne.

Mit tettünk a jegyvásárlás kényelméért?

Az elmúlt évben számos új jegyvásárlási lehetőséget vezettünk be. Az elektronikus csatornák szélesebb körű használatának első lépése a 2008 nyarán indult internetes jegyvásárlás volt. Az online megvásárolt jegyeket és bérleteket országszerte 40 helyszínen lehet átvenni – a 100 km-nél nagyobb távolságra történő utazások $\frac{3}{4}$ -e ezekről az állomásokról indult. 2008 év végéig 134 460 jegyet (ebből 61 033 helyjegy) vásároltak utasaink ilyen módon, a szolgáltatás népszerűsége egyre nő, elsősorban az InterCity-vel utazók körében kedvelt.

Fiatal utasaink szívesen használják az egyetemeken, főiskolákon működő pénztárakat, ezért 2008-ban két új egyetemi pénztárt nyitottunk, Pécsen, illetve Budapesten a Kempelen Farkas Hallgatói Információs Központban (HIK). Így már összesen 8 egyetemi pénztár működik.

Jegykiadó automaták elsősorban a budapesti fejpályaudvarokon üzemelnek, a jegyvásárlás megkönnyítése, a pénztári sorban állás csökkentése érdekében. A 12 db automata forgalma az elmúlt évben jelentősen csökkent, így bővítésüket nem tervezzük.

Milyen termékekkel ösztönöztük a környezetbarát közlekedést?

2008 elején került bevezetésre a 30 napos bérlet illeszkedve utasaink igényeihez, illetve a BKV Zrt. bérleteihez. A bérlettípus kedveltsége erősödik.

A START Klub kártya 50%-os kedvezményre jogosít korlátlan számú és tetszőleges útvonalú utazás esetén az érvényességi időszakon belül. A kártya bevezetésével elsősorban a rendszeresen nagyobb távolságra utazókat céloztuk meg. 2008-ban 3950 db kártyát váltottak ki utasaink, vagyis fogadtatása pozitív volt.





Hogyan fejlesztettük utas- és vevőkapcsolatainkat a vasúti társaságokkal?

A MÁV Zrt. Pályavasúti Üzletága 2008-ban kiemelt hangsúlyt fektetett a vevők és potenciális vevők (vasúti társaságok) felé történő kommunikációra. Jelentősen bővült és folyamatosan nő a honlapon elérhető információk köre, kifejtésre került a szakmai felület. 2009-től rendszeres elektronikus hírlevél megjelentetését és a fuvaroztató társaságok közvetlen megkeresését is tervezzük.

A pályavasúti szolgáltatások fejlesztése tekintetében jelentős eredmény az Üzletág hosszú távú stratégiájának elkészítése és elfogadása.

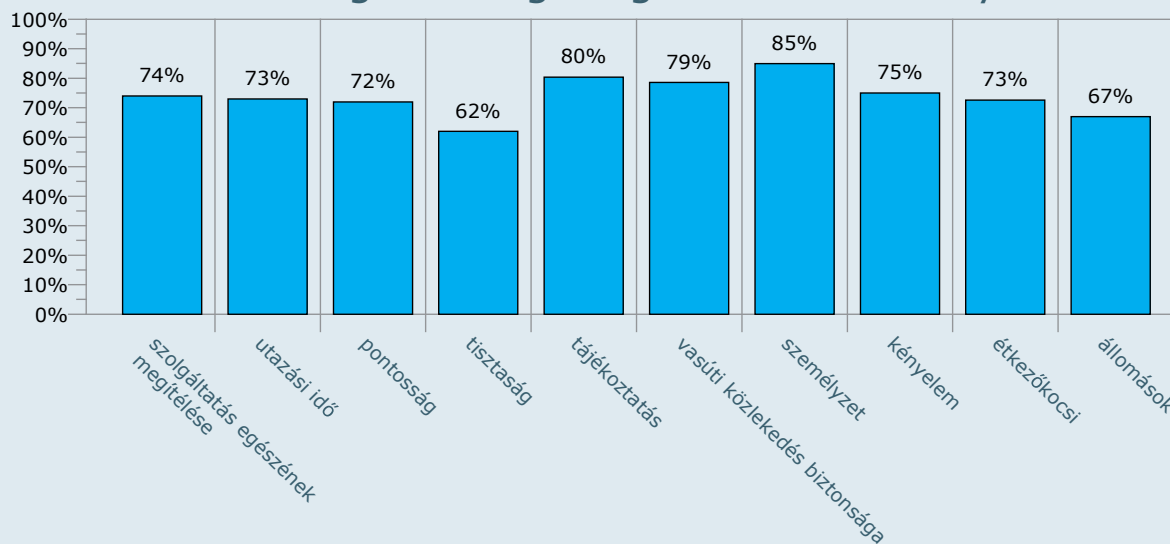
Hagyományteremtő szándékkal rendeztük meg a Szabadjelzés című konferenciát, amely lehetőséget teremt a Pályavasúti Üzletág és a vasúti társaságok vezetői közötti személyes eszmecsere, közös gondolkodásra.

A mélyinterjúk vevői elégedettségvizsgálat számos területen pozitív változást mutat: emelkedett a szolgáltatásban dolgozók munkájának színvonala, rendelkezésre állása és problémamegoldása, emellett vevőink megítélése szerint gyorsabbá vált a szolgáltatásnyújtás. Ugyanakkor az emberi tényezők nem tudják ellensúlyozni az infrastruktúra egyre romló állapotát, a visszajelzések szerint érezhető az állomások, peronok állapotának negatív irányú változása.

Kiemelt célunk az új ügyfelek megnyerése, ezért kedvezőnek tartjuk, hogy 2008 év végén már 16 vasúti társaságnak – melyből 3 a személyszállítási szegmensben tevékenykedik – nyújtottunk pályavasúti szolgáltatásokat.

2008-ban a MÁV-START Zrt. mintegy 3500 fős mintával készített elégedettségvizsgálatot az utasok körében. Az elemzések eredményeit felhasználjuk a szolgáltatásminőség javítására irányuló tervezéskor.

Utas-elégedettségvizsgálatok eredménye



A MÁV-TRAKCIÓ Zrt. számára szintén kiemelt jelentőségű volt az üzleti kapcsolatok fejlesztése. Kísérleti jelleggel bevezette a „Vevői modul” adatgyűjtő és adatelemző rendszert, amelynek segítségével a szolgáltatásnyújtás minőségét jellemző adatokat, statisztikákat tudja bemutatni vevői részére.

A MÁV-TRAKCIÓ Zrt. az elmúlt évben átdolgozta a vevői elégedettséget mérő kérdőívet, a jövőben a felmérés módszertanát is személyes interjúkra kívánja módosítani. A vevők az elmúlt évben a mozdonyszemélyzet magatartását, illetve az irányítószolgálat tevékenységét értékelték a leginkább pozitívan (85, illetve 77%), fejlődést pedig elsősorban a vonatosztatások¹ csökkentésében, a szolgáltatás egészét jellemző együttműködésben, a vontatójárművek pontosságában várnak.

A MÁV-GÉPÉSZET Zrt. szintén nagy hangsúlyt fektetett ügyfelei számának bővítésére, a piacszerzésre: az év folyamán a jelentős megrendelést adó vevőinek száma 20-ról 35-re emelkedett. A működés racionalizálását szolgálta a járműfenntartási központok csökkentése, az Északi és Szolnoki Járműjavítók beolvadása. A szolgáltatási színvonalat emeli az új járművek nagyjavítását biztosító fejlesztések tervezett megvalósítása. A vevői elégedettség mérése – a legfőbb megrendelők irányába – a minőségirányítási rendszer működtetésének keretében történik.

Mi jellemezte a vasúti közlekedést?

Fejlesztéseink a vasúti közlekedésben évek óta jellemző utas- és kilométerszám csökkenésének megállítását, illetve a vasút térnyerését célozzák. Erőfeszítéseink nyomán egy-egy területen már beszámolhatunk eredményekről (pl. ütemes menetrend bevezetésének, korszerűsített InterCity kocsik sikere), ugyanakkor jellemző, hogy a változás csak az összehangolt és együttes – peronok felújítására, járművekre, menetrendre stb.

¹ tehervonatok esetében előforduló esemény, amikor a célállomás előtt a vontatást megszakítják és a vonat csak később folytatja útját

kiterjedő – fejlesztések nyomán érhető el. Az utasszám és utas-kilométer tekintetében mintegy 5%-os csökkenés következett be, a tehervonat-kilométer több mint 8%-kal csökkent. (EU-15 vonatkozásában a vasút részesedése a személyszállítás, és áruszállítás tekintetében is kismértékben növekvő tendenciát mutatott az elmúlt néhány évben.)

A gazdasági válság szintén érintette a MÁV Csoportot, és hatása várhatóan 2009-ben tovább fokozódik – a jelentéskészítés idején már nyilvánvalóvá vált az utazások csökkenése. Az országszerte jelentős elbocsátások miatt csökkent az ingázó munkavállalók száma, illetve a lakosság gyakrabban mond le a szabadidős célú utazásairól. Az árufuvarozás nagyobb mértékű visszaesése jelentős részben a gazdasági válság következménye.

A vasúttal történő közlekedésre negatívan hatott a 2008-as évben gyakran fennálló sztrájkfenyegetés. A sztrájkok ideje alatt bekövetkezett bevételkiesés mellett megfigyelhető volt a sztrájkok körüli időszakok mérsékeltebb forgalma. Természetes, hogy a bizonytalanságot keltő hírek miatt sokan más közlekedési módot választottak.

A vasúti áruszállítás versenyképessége szempontjából meghatározó az állami támogatás elérhetősége. 2008-ban összesen 900 millió Ft-ot kaphattak a RoLa fuvaroztatók, 2009-ben azonban a kormány jelentősen csökkentette a támogatási keretet. A támogatás a vasúti fuvaroztatás szinten tartását segíti, mérséklésével további piacvesztés várható. A támogatás megítélésakor nem hagyhatjuk figyelmen kívül, hogy a vasút használatával – kisebb környezetterhelés mellett – számos olyan költség takarítható meg, amely a közúti közlekedésből fakadó káros hatások mérsékléséhez szükséges.





Mik a terveink?

A 2009-es év egyik fő célkitűzése, hogy ösztönözzük a vasúttal történő közlekedést. Az anyagi források által behatárolt infrastruktúrafejlesztés továbbvitelét, és az elérhető források (pl. EU-s pályázatok) kihasználását kiemelt feladatnak tekintjük. Bízunk benne, hogy a menetrendszerúség további fejlődése szintén hozzájárul a vasúti utazások bővüléséhez. Hangsúlyt helyezünk a vevőkapcsolatokra, a szolgáltatói magatartás erősítésére.

Kiemelt célunk az akadálymentesítés folytatása, ennek hatékony és körültekintő megvalósítása érdekében a MÁV Csoport 2009-ben, a fogyatékosokkal élők szervezeteinek bevonásával elkészíti Akadálymentesítési Stratégiáját.

A hazai lakosság turisztikai célú utazásához a rövidebb utak esetében 11%-ban, 5 napnál hosszabb utazáshoz 13%-ban veszi igénybe a vasutat. (KSH, 2009)



7

Munkavállalóink, munkahelyi esélyegyenlőség

A holding típusú működés szervezeti háttérének kialakítása munkavállalóink számára is jelentős változás volt. Jelentős eredménynek tartjuk, hogy az átalakítások során biztosítani tudtuk az egyenlő feltételeket a legfontosabb kérdésekben (pl. teljesítmények elismerése és ösztönzése, munkakörülmények) a MÁV Csoport tagvállalatain belül. A MÁV Zrt. feladata a tagvállalatok koordinálása, szakmai segítségnyújtás.



Mit tettünk az esélyegyenlőség érvényre jutásáért?

A MÁV Csoport Magyarország egyik legnagyobb munkáltatójaként kiemelt felelősséggel tartozik az egyenlő bánásmód elvének megvalósításáért. A munkavállalók számából, illetve a munkakörök változatosságából fakadóan számos helyzetben merülhet fel az egyenlő esélyek sérülésének kockázata. Elég csak a számítógép előtt dolgozók, illetve a pályafenntartásban dolgozók eltérő egészségügyi veszélyeztetettségére gondolni.

Az egyenlő bánásmód elvének, illetve a gondoskodó munkaadó magatartásának érvényesítése jelentős hagyományokra tekint vissza. 2008 folyamán a MÁV Zrt. és a legjelentősebb leányvállalatok is elkészítették önálló, egymással összhangban lévő Esélyegyenlőségi tervüket. Az esetleges egyenlőtlenségek megszüntetése érdekében a megkülönböztetés tilalmán, illetve az egyenlő bánásmód elvének alkalmazásán túl intézkedéseket dolgozunk ki az érintettek foglalkozási pozíciójának javítása érdekében. Panasztételi lehetőséget biztosítunk, illetve Esélyegyenlőségi Bizottságot hozunk létre. A MÁV Csoport a foglalkoztatás teljes időtartama alatt figyelembe veszi az esélyegyenlőségi szempontokat, betartja az egyenlő bánásmód elvét.

Mi változott a munkaerő-toborzásban?

2008-ban a korábbi évek gyakorlatával nagyrészt azonosan végeztük a munkaerő-toborzást. Ezt a MÁV a csoporttá alakulást követően is jellemzően közösen végzi, mert a közvélemény és a potenciális munkatársak számára az egyes tagvállalatok nem mindig elkülöníthetőek.

Az elmúlt évben is folytattuk az új belépők beilleszkedését segítő programokat, amelyek sikerét a dolgozói érték- és

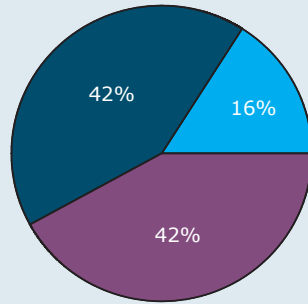
elégedettségvizsgálat eredményei igazolják. A közeljövőben a fizikai területen újonnan felvettek megtartását támogató intézkedések bevezetését tervezzük.

Milyenek a MÁV Csoport munkavállalói?

Munkavállalói információk (MÁV Csoport, fő)	2007	2008
Teljes munkaidős munkavállaló	35 648	37 028*
Havi 60 óra feletti részmunkaidős	507	386
Statisztikai létszám és foglalkoztatottak összesen	36 155	37 414
Határozott idejű szerződéssel foglalkoztatottak száma	272	629
Nők aránya	24%	23%
Pályakezdők száma	367	681
Csökkent munkaképességű alkalmazottak száma	153	130
GYES alatt lévő munkavállalók	183	178
Szervezettől távozott alkalmazottak	7,9%	4,7%

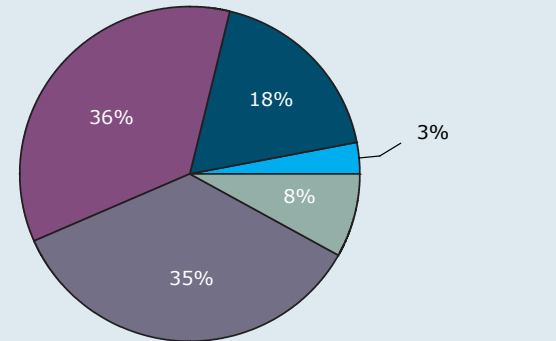
*A létszámnövekedést az Északi Járműjavító Kft. és Szolnoki Járműjavító Kft. MÁV-GÉPÉSZET Zrt.-be történő beolvadása eredményezi, amelyek alkalmazotti létszáma a 2007-es adatokban nem szerepel.

Munkavállalók iskolai végzettség szerinti megoszlása



Alapfokú végzettség Középfokú végzettség Felsőfokú végzettség

Munkavállalók életkor szerinti megoszlása



25 év alatt 25-34 év 35-44 év 45-54 év 55 év felett

Hogyan vélekednek munkatársaink a MÁV-ról?

2008-ban kérdőíves felmérést végeztünk a MÁV Zrt. munkatársai körében, a szervezeti kultúra és a dolgozó elégedettség feltárása érdekében. A vizsgálatot a szervezeti átalakítások, a vállalat letisztult tevékenységi köre is indokolta. Munkatársaink nagy arányban (40%) töltötték ki a kérdőívet.

Az eredmények szerint munkatársaink leginkább a munka értékével összhangban álló jövedelem terén várnak előrelépést, ugyanakkor erősíteni szükséges a vezetés nyitottságát az ötletekre, illetve a szervezeti egységek közötti együttműködést is fejleszteni kell. Munkavállalóink jogos elvárásának tekintjük a munkakörülmények javítását, amelynek egyik eleme a szociális helyiségek felújítása. A kérdőívekből az is kiderült, hogy a munkafeltételek, műszaki eszközök állapota akadályozza a hatékony munkavégzést. Munkatársaink jelentős részének – főként a régóta szervezetünkönél dolgozók esetében – a MÁV első munkahelyként fontos kötődést ad.

Leginkább fontos értékek munkatársaink számára

- Jó kapcsolat a munkatársakkal
- Biztos, stabil állás
- Csapatmunka a közvetlen munkatársakkal
- Tisztázott feladatok, egyértelmű hatáskörök és felelősség

Legjellemzőbb értékek a MÁV-nál

- Jó kapcsolat a munkatársakkal
- Csapatmunka képessége a közvetlen munkatársakkal
- Új munkatársak beilleszkedésének segítése
- Hasznos, értékteremtő munka

Munkatársaink 86%-a büszke arra, hogy a MÁV Zrt.-nél dolgozik. Ez figyelemre méltó, 16 százalékponttal jobb eredmény, mint három évvel korábban.



Mit tettünk a munkabiztonság, foglalkozás-egészségügy fejlesztése érdekében?

A munkabiztonság és a foglalkozás-egészségügy a MÁV Csoport számára továbbra is kiemelt jelentőségű, hiszen munkatársaink meghatározó része veszélyes munkakörben dolgozik.

A balesetek száma kismértékben növekedett 2008-ban, ugyanakkor kissé csökkent az emiatt munkaképtelen napok száma. A korábbi évekkel ellentétes tendenciák figyelmeztetőek – részben összefüggnek a munkabiztonsággal és a területen tapasztalt trendekkel – ezért számos intézkedést vezetünk be a biztonságosabb munkakörülményeket és munkavégzést célozva.

A MÁV Csoport Középtávú Munkavédelmi Programja és Intézkedési tervének megvalósítása tervszerűen haladt 2008-ban.

A munkakörülmények javítása, a szociális épületek felújítása kiemelt célunk. A források egy részét biztosítja az a Központi Üzemi Tanáccsal kötött megállapodás, miszerint a jóléti épületek értékesítéséből származó bevételek egy részét a munkakörülmények javítására fordítjuk. Mintegy 210 szolgálati helyen történt meg az épületek festése, emellett 45 helyen javítottuk és újítottuk fel a vizesblokkokat. Körülbelül 60 szolgálati helyen történt meg a burkolatok, nyílászárók cseréje és javítása, a botlásveszély megszüntetése.

A foglalkozás-egészségügyi szolgáltatást továbbra is a Vasút-egészségügyi Kht. biztosítja. Terveinknek megfelelően bővítettük az Egészségmegőrző Programban résztvevő alkalmazotti kört.

Mi változott munkavállalóink oktatásában?

Az oktatás az elmúlt évek gyakorlatához hasonlóan zajlott, valamennyi munkavállalónk számára biztosítjuk az egyenlő eséllyel hozzáférhető, egész életen át tartó tanulás lehetőségét.

2008-ban számos és a munkatársak széles körét érintő oktatási program valósult meg a tevékenységek aktuális változásához igazodva. Az átszervezés miatt szükségszerűen nagyszámú vezetői képzések 2008-ban már jelentősen csökkentek. A tragikus balesetek miatt a vasúti közlekedés biztonságára irányuló képzések mennyiségét a középvezetés körében mintegy tízszeresére, a beosztottak esetében hatszorosára emeltük. A Kommunikációs Igazgatóság munkatársai CSR képzésben részesültek, amelynek kiterjesztését a munkavállalók szélesebb körére is tervezzük.

Képzések költsége (2008.12.31., ezer Ft)	Egy főre eső képzési költség			Egy főre eső vasúti közlekedés biztonságára irányuló képzés
	Belső képzés	Külső képzés	Összesen	
Vezető	59	225	284	16
Középvezetés	102	77	179	82
Beosztott	26	15	41	15
Átlagosan	27	16	43	16

Mi változott juttatáspolitikánkban?

A MÁV Zrt. 2008. évi bérmegállapodása kiterjedt a 2008. január 1-jétől önálló MÁV-GÉPÉSZET Zrt.-re és a MÁV-TRAKCIÓ Zrt.-re is. A juttatásokat továbbra is a Kollektív Szerződés szabályozza részletesen. Meghatározó elv maradt az „egyenlő munkáért egyenlő bér”. 2008-ban átlagosan 6,9%-kal nőttek a keresetek (az infláció 6,1% volt), a munkakörtől függetlenül járó Választható Béren Kívüli Javadalmazás éves szinten 250 000 Ft volt, ami majd 20%-os emelkedés az előző évhez képest.

2008-ban is díjaztuk a kiemelkedő teljesítményt nyújtó munkavállalóinkat.

A teljesítmény- és szolgálatásorientált működés érdekében a teljesítményértékelést kiemelten kezeljük. Egyes területeken – a dolgozói érték- és elégedettség felmérés eredményei alapján – a teljesítményértékelés fejlesztését, standardizálását tervezzük.

Az egyenlő esélyeket a szakmai előrelépés terén is biztosítjuk: törekszünk a nők szakmai előmenetelének, vezető pozícióba kerülésének elősegítésére, kidolgozzuk az utódlás- és karriertervezési rendszereket, emellett a részmunkaidőben dolgozók számára is biztosítjuk az előmenetelt.

A Szociális és Munkaügyi Minisztérium, a Magyar Televízió és a Magyar Nemzeti Üdülési Alapítvány 2008-ban ismét „A megújuló emberért” díjjal tüntette ki a MÁV Zrt.-t. A díj annak elismerése, hogy a díjazott jelentős anyagi forrásokkal járult hozzá a munkavállalók rekreációjának elősegítéséhez.

Mi változott a munkavállalóink felé történő kommunikációban?

A jól működő tájékoztatási fórumok mellett a MÁV Zrt. leányvállalatai is kialakítottak saját kommunikációs csatornákat, munkatársaink közvetlen elérése érdekében.

A MÁV-START Zrt. létrehozta az EXPRESSZ című belső újságot, eseti rendszerességgel saját hírlevelet adnak közre, emellett külön e-mail címen várják a munkatársak észrevételeit, javaslatait.

A MÁV-TRAKCIÓ Zrt. szintén saját belső elektronikus hírlevéllel rendelkezik. A MÁV-TRAKCIÓ Zrt. és a MÁV-GÉPÉSZET Zrt. közösen adja ki, elsősorban szakmai publikációk közzétételére, a Vasútgépészet elnevezésű lapot. A MÁV-GÉPÉSZET Zrt. szintén megjelenteti saját belső újságát, GÉPÉSZET címen.

A Vasutas Magazin rendszeresen beszámol a MÁV Csoport társadalmi felelősségvállalási tevékenységéről, illetve a leányvállalatok külön rovatban tájékoztatják a munkatársakat. A Vasutas Napon munkatársaink 2008-ban is nagy számban vettek részt: a kétnapos eseménynek a családtagokkal együtt mintegy 26.500 résztvevője volt.





Milyen módon biztosított munkatársaink érdekképviselése?

Az érdekképviselő módja és szervezetei a 2007-es évben elfogadott módon működtek tovább. Mind a négy társaság esetében ugyanazon szakszervezetek működnek.

A MÁV Csoport egyes szakszervezetei hazánk egyik legaktívabb, legerősebb szakszervezetei. A MÁV mint munkáltató a törvényi kereteken túl is biztosítja a szakszervezeti működés feltételeit, együttműködésre törekedve. A szakszervezetekkel folytatott egyeztetéseink során természetesen más nézőpontból szemléljük a vasút és a vasutas munkavállalók érdekeit, de továbbra is célunk, hogy megállapodásaink a vasút hosszú távú érdekeit szolgálják.

Hogyan segítettük a létszámleépítésben érintett munkavállalóinkat?

2008-ban is folytattuk a csoportos létszámleépítésben érintett munkavállalókat segítő programok működtetését. A munkakeresést támogató programok jelentősége csökkent, mert lényegesen kevesebb munkatársunk elbocsátása következett be, és az elsősorban a nyugdíjazás lehetőségével élni tudó munkatársainkat érintette, illetve kollégáink a MÁV Csoporton belül helyezkedtek el. Programjaink sikerét jellemzi, hogy a MÁV Új Esély Programhoz 28-an csatlakoztak újonnan, emellett 89-en helyezkedtek el újra.

Mik a terveink?

A humánerőforrás gazdálkodás céljai a vállalatcsoporton belüli HR feladatok további konszolidációjára fókuszálnak, az összehangolt együttműködés szakmai kereteinek kialakítása az elsődleges tervünk. A dolgozói szervezeti kultúra és elégedettségvizsgálat eredményei nyomán dolgozunk az intézkedések kialakításán és megvalósításán. Természetesen fenntartjuk programjainkat a csoportos létszámleépítésben érintett munkatársaink számára. A munkabiztonság fokozása, a balesetek megelőzése érdekében további intézkedéseket tervezünk.



8

Vasúti hagyományok és kultúra megőrzése

A MÁV hosszú évek, évtizedek óta elkötelezett a vasutas hagyományok és a vasutas kulturális élet megőrzése, fejlődése iránt. Támogatási tevékenységünkben e célok 2008-ban is kiemelt szerepet kaptak – a környezetbarát és fenntartható közlekedés népszerűsítése mellett.

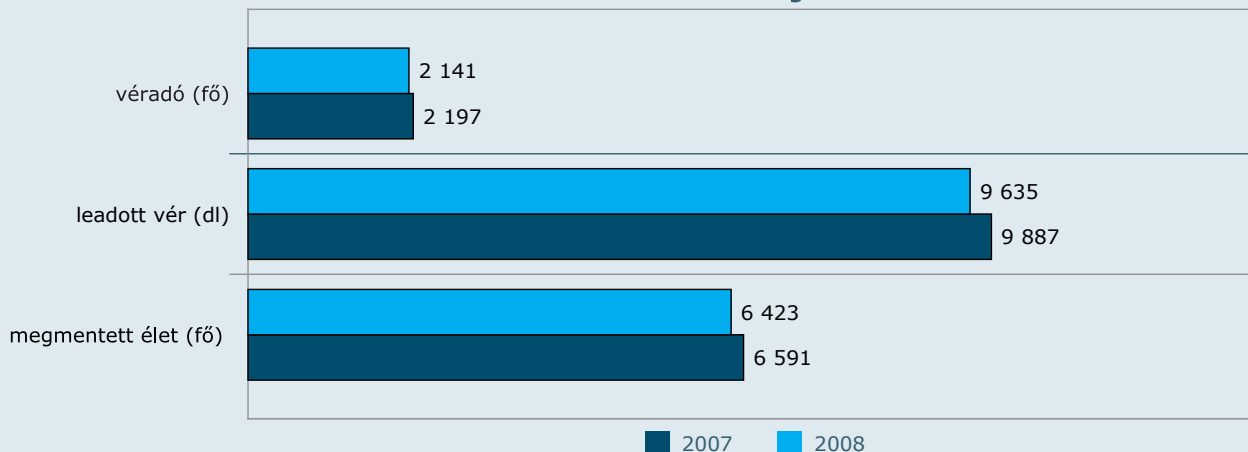
- A MÁV Szimfonikus Zenekar nemzetközi elismertsége bizonyítja, hogy olyan kulturális és művészeti értéket képvisel, amely túlmutat a MÁV-on, és segíti a vasút megbecsültségének erősítését.
- A Vasutasok Országos Közművelődési és Szabadidő Egyesülete (VOKE) meghatározó szerepet tölt be a vasutasok kulturális életében. Fő tevékenységi köre a vasutas kultúra ápolása, a hagyományok, a lakókörnyezet értékeinek gyarapítása; az Egyesület számos kulturális és szakmai fórumot szervez.
- A Vasúttörténeti Park és a Gyermevasutasokért Alapítvány támogatásának szintén jelentős hagyománya van, tevékenységük segítségével a vasutas értékek megőrzése mellett célunk a vasút történetének megismertetése és megszerettetése a gyerekekkel, a jövő generációjával.
- A Vasúti Műemlékeink című album kiadásával célunk volt a vasút tulajdonában lévő műemlék épületek széles körű megismertetése, és annak bemutatása, hogy a vasút számos értékes épületet hozott létre az elmúlt másfél évszázad alatt, amelyek megőrzésre érdemesek.



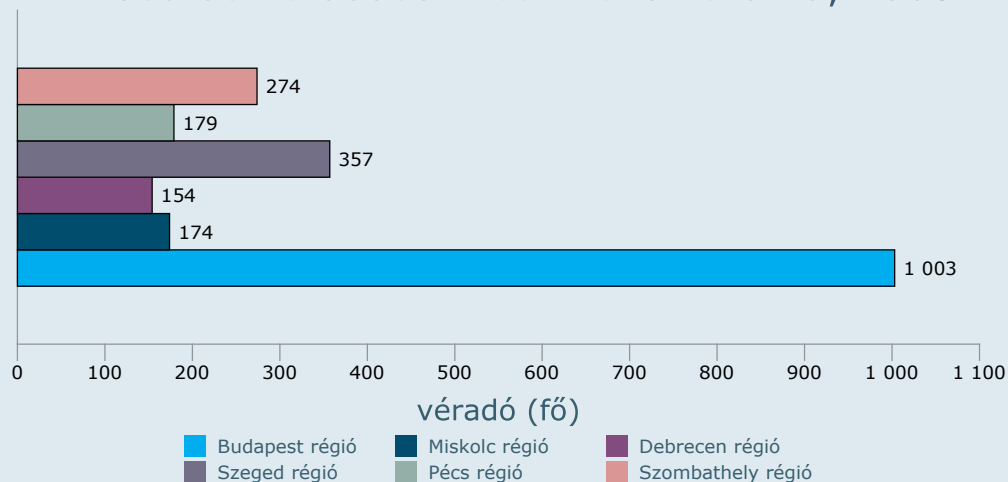
Vasutas véradások

A MÁV évek óta rendszeresen, évente 2-3 alkalommal rendez vasutas véradásokat, amelyeken munkatársaink jelentős számban vesznek részt. A véradás évente több ezer életet ment meg. A véradást a legforgalmasabb pályaudvarokon szervezzük meg, annak érdekében, hogy a lakosságot, az utasokat is bevonjuk az akcióba.

A vasutas véradások jellemzői



A vasutas véradáson résztvevők száma, 2008





9

GRI Index

Az alábbi táblázat ismerteti, hogy hol található meg azok az információk, amelyeket a jelentés elkészítéséhez használt útmutató elvár. A Társadalmi Felelősségvállalási Jelentést a MÁV Csoport ezúttal is a GRI (Global Reporting Initiative) G3 útmutatója szerint készítette, annak B alkalmazási szintjének megfelelően. Az alkalmazott útmutató nemzetközileg is a legszélesebb körben használt és elfogadott társadalmi felelősségvállalási jelentéstételi útmutató.



Sorszám	Indikátor leírása	Oldalszám	Megjegyzés
Stratégia és analízis			
1.1	A legmagasabb beosztású döntéshozó nyilatkozata a fenntarthatóság fontosságáról a szervezet és stratégiája számára	4	
1.2	A kulcsfontosságú hatások, kockázatok és lehetőségek bemutatása	7-8, 10-11	Előző jelentés is.
Szervezeti profil			
2.1	A szervezet neve	51	
2.2	Elsődleges márkák, termékek és/vagy szolgáltatások	6	
2.3	A szervezet működési szerkezete	6	
2.4	A szervezet központjának helyszíne	51	
2.5	A vállalat működésének helyszínei	44	Magyarország
2.6	A tulajdon természete és jogi formája	51	
2.7	A kiszolgált piacok, ágazati és területi megoszlásban	27	
2.8	A jelentést tevő szervezet mérete	6	
2.9	A szervezetben bekövetkezett változások a jelentéstétel időszakában	6	
2.10	A jelentéstételi időszakban kapott kitüntetések és díjak	29	
A jelentés paraméterei			
3.1	A jelentéstételi időszak meghatározása	4	
3.2	A legutóbbi jelentés dátuma	44	2008
3.3	A jelentéstételi ciklus meghatározása	44	Éves ciklus.
3.4	Elérhetőség azok számára, akiknek kérdése van a jelentéssel kapcsolatban	4, 51	
3.5	A jelentés tartalmának meghatározásának folyamata	4	
3.6	A jelentés határa	4	
3.7	A kiterjedési körrel és határokkal kapcsolatos korlátozások	44	Nincs ilyen korlátozás.
3.8	Azon vegyesvállalatok, leányvállalatok, bérbe adott létesítmények, kiszervezett tevékenységek és egyéb egységek kiválasztása, amelyek teljesítményének bemutatását a jelentés lefedi, és amelyek jelentősen befolyásolhatják a jelentés időbeli és/vagy más szervezetekkel történő összehasonlítását	4	



Sorszám	Indikátor leírása	Oldalszám	Megjegyzés
3.9	Az adatmérési technikák és számítások alapjainak bemutatása, beleértve azokat a feltételezéseket és technikai megfontolásokat is, amelyeket a becsléshez, valamint az indikátorok és a jelentésben található egyéb információk összeállításakor alkalmaztak.	45	Az adatok feltüntetésénél jelöljük a forrást.
3.10	A korábbi jelentésekben már szerepelt információk újraközlésének indoka	4	
3.11	Az előző jelentéstételi időszakhoz képest a jelentés kiterjedési körében, határaiban vagy mérési módszerekben bekövetkezett jelentős változások	4-5	
3.12	Táblázat, amely mutatja, hogy a standard adatközlése elemei a jelentésben hol található meg	44-49	A táblázatot információközlésre is használjuk.
3.13	Annak bemutatása, hogy jelenleg milyen politikát és gyakorlatot követ a szervezet a jelentés külső tanúsításával kapcsolatban	45	A jelentést nem tanúsítatjuk.
Irányítás, kötelezettségvállalás és kötelezettségek			
4.1	A szervezet irányítási struktúrájának bemutatása	honlap	
4.2	Annak feltüntetése, hogy a legfelsőbb szintű irányító testület elnöke ügyvezetői szerepkörrel is rendelkezik-e	honlap	
4.3	Egyszintű igazgatótanácsi szerkezet esetében, a legfelsőbb szintű irányítótestületben résztvevő tagok száma, akik függetlenek és/vagy nem rendelkeznek ügyvezetői jogkörrel	45	Nem releváns.
4.4	Milyen mechanizmusok léteznek arra, hogy a tulajdonosok és alkalmazottak javaslatot vagy útmutatást adjanak a legfelsőbb szintű irányító testület számára?	45	Nincs változás az előző jelentéshez képest.
4.5	Kapcsolat a legfelsőbb szintű vezetés díjazása és a szervezet teljesítménye között	honlap	Nincs változás az előző jelentéshez képest.
4.6	A legfelsőbb irányítás szintjén működő eljárások, amelynek célja az összeférhetetlenségek elkerülése	45	Nincs változás az előző jelentéshez képest.
4.7	Annak meghatározása, hogy a szervezet gazdasági, környezeti és társadalmi kérdésekkel kapcsolatos stratégiáját meghatározó személyeknek milyen képesítéssel és tapasztalattal kell rendelkezniük.	45	Nincs ilyen szorosan megkötött kritérium, de a szakmai tapasztalat elengedhetetlen.
4.8	Belső nyilatkozatok a szervezet küldetéséről, értékeiről, viselkedési normáiról, és egyéb alapelveiről, amelyek a gazdasági, környezeti, és társadalmi teljesítmény megítéléséhez fontosak	45	Etikai Kódex, belső utasítások rendszere, ISO rendszerek dokumentumai.



Sorszám	Indikátor leírása	Oldalszám	Megjegyzés
4.9	Melyek azok az eljárások, amelyek segítségével a szervezet legfelsőbb irányító testülete felügyeli azt, hogy hogyan azonosítják és menedzselik a gazdasági, környezeti és társadalmi teljesítményt, beleértve a releváns kockázatok és lehetőségek kezelését, valamint a nemzetközileg elfogadott normák, viselkedési kódok és alapelvek figyelembe vételét, s betartását	46	Az Alapító okirat szerint történik.
4.10	Melyek azok a folyamatok és eljárások, amelyek segítségével a szervezet legfelsőbb szintű vezetése saját teljesítményét értékeli, különös tekintettel a gazdasági, környezeti és társadalmi teljesítményre	46	Az Alapító okirat és a belső utasítások szerint történik.
4.11	Az elővigyázatosság elvének érvényesítése a szervezeten belül	46	Az alaptevékenységen belüli elővigyázatosság.
4.12	A külső szervezetek által kialakított gazdasági, környezeti és társadalmi normákat tartalmazó charták, alapelvek vagy egyéb kezdeményezések, amelyeknek a szervezet tagja vagy támogatója.	honlap	
4.13	Tagság egyesületekben és/vagy nemzeti/nemzetközi érdekvédelmi szervezetekben	honlap	
4.14	Azon érintettek listája, amelyekkel a szervezet párbeszédet folytat	46	Nincs változás az előző jelentéshez képest.
4.15	Az alapelvek bemutatása, amelyek alapján a szervezet kiválasztja azokat az érintetteket, akikkel párbeszédet folytat	46	Nincs változás az előző jelentéshez képest.
4.16	Az érintettek bevonására alkalmazott módszerek bemutatása, azzal együtt, hogy mely érintett csoporttal milyen gyakran folytat párbeszédet a szervezet	28, 32-33, 37, 39-40, 46	A nem bemutatott érintettek esetében nincs változás az előző jelentéshez képest.
4.17	Kulcsfontosságú témák és kérdések, amelyek az érintett felekkel folytatott párbeszéd során merültek fel, valamint, hogy ezekre hogyan reagált a szervezet, beleértve, hogy a jelentésben hogyan jelennek meg a témák	honlap	



Sorszám	Indikátor leírása	Oldalszám	Megjegyzés
Gazdasági teljesítmény indikátorok			
Gazdasági teljesítmény			
EC1	A keletkezett és felosztott közvetlen gazdasági érték	honlap	
EC4	Az államtól kapott jelentős pénzügyi támogatás	honlap	
Piaci jelenlét			
EC7	A helyiek alkalmazására vonatkozó eljárások és a helyiek aránya a felső vezetésben, a szervezet jelentősebb telephelyein	47	Az esélyegyenlőség elveit munkatársaink kiválasztása során is maximálisan betartjuk. A helyiek – magyar állampolgárságúak – aránya a felső vezetésben 100%.
Környezeti teljesítmény indikátorok			
Anyagok			
EN1	A felhasznált anyagok mennyisége súlyban vagy térfogatban	honlap	
Energia			
EN3-4	Közvetlen és közvetett energia-felhasználás	20	
EN5	Az energiatakarékosági és energiahatékonysági intézkedés révén megtakarított energia mennyisége	20	
Víz			
EN8	Összes vízkivétel források szerinti bontásban	22-23, honlap	
Biodiverzitás			
EN11	A védett területeken, vagy azok szomszédságában birtokolt, bérelt vagy kezelt földterület	25	
EN12	A tevékenységgel, termékekkel és szolgáltatásokkal összefüggő, biodiverzitásra gyakorolt jelentősebb hatások leírása	25	Előző jelentés is.
Légnemű és cseppfolyós kibocsátások és hulladékok			
EN16	A közvetlen és közvetett módon kibocsátott üvegház-hatású gázok súlya	21, honlap	
EN20	NO _x , SO _x , és más jelentős légszennyező anyagok kibocsátása típus és súly szerinti bontásban	21	
EN21	Az összes vízkibocsátás minőség és befogadók szerinti bontásban	22-23	



Sorszám	Indikátor leírása	Oldalszám	Megjegyzés
EN22	Az összes hulladék mennyisége súlyban, típus és lerakási mód szerint	24	
EN28	A jelentősebb büntetések összege, valamint a környezetvédelmi jogszabályok és szabályozások megsértésének száma és ezek nem anyagi következményei	honlap	
EN30	A környezetvédelmi intézkedésekhez és beruházásokhoz kapcsolódó összes kiadás típus szerinti bontásban	honlap	
Munkaügyi gyakorlat és tisztességes munkakörülmény indikátorok			
Foglalkoztatás			
LA1	A munkaerő teljes létszáma a foglalkoztatás típusa, a munkaszerződés, régiók szerint	36, honlap	
LA2	A teljes munkaerő fluktuáció korcsoport, nem és régió szerinti bontásban	honlap	
Munkavállalók/vezetőség kapcsolata			
LA4	Kollektív szerződés hatálya alá tartozó alkalmazottak aránya	48	Minden munkavállaló.
Munkahelyi egészség és biztonság			
LA7	Sérülések, foglalkozásból eredő betegségek, (munkabalesetek miatt) elvesztett napok és hiányzások aránya, illetve a halállal végződő munkahelyi balesetek száma	honlap	
Képzés és oktatás			
LA11	A képességek fejlesztésére és az élethosszig tartó tanulásra irányuló programok, a munkavállalók folyamatos alkalmazásban maradásának, illetve karrierjük lezárásának (nyugdíjba vonulásának) segítése érdekében	48	Nincs változás az előző jelentéshez képest.
Sokféleség és esélyegyenlőség			
LA13	Az irányító testületek összetétele és az alkalmazottak csoportosítása nem, életkor, kisebbségi csoportokhoz való tartozás szerint	honlap	
LA14	A férfiak és nők alapfizetésének egymáshoz viszonyított aránya beosztási kategória szerint.	48	Nincs különbség.
Emberi jogok teljesítmény indikátorok			
A hátrányos megkülönböztetés kiküszöbölése			
HR4	A hátrányos megkülönböztetést alkalmazó esetek száma, illetve a kiküszöbölésüket célzó intézkedések.	48	Nem volt ilyen eset.



Sorszám	Indikátor leírása	Oldalszám	Megjegyzés
HR5	Helyzetek, amelyekben fennáll annak kockázata, hogy az egyesülésre és kollektív szerződéshez való jog sérül, illetve azok a lépések, amelyek ezen jogok sérthetlenségét biztosítják.	49	Nincsen ilyen helyzet. A sértetlenséget a jogszabályi előírások biztosítják.
HR6	A gyermekmunka kockázata, és annak kiküszöbölését célzó intézkedések	49	Társaságunk elítéli, és nem alkalmaz kényszermunkát és gyermekmunkát.
HR7	A kényszermunka és kötelező munka kockázata, és annak kiküszöbölését célzó intézkedések	49	
Társadalmi teljesítmény indikátorok			
Versenyellenes viselkedés			
SO2	A korrupció kockázatával megvizsgált üzleti egységek száma és százalékos aránya	49	2008-ban nem történt ilyen vizsgálat, mert ezt a 2007-ben végzett kockázatelemzés nem tette indokolttá.
Termékfelelősség indikátorok			
Termékek és szolgáltatások címkézése			
PR5	A vevői elégedettség elérését célzó gyakorlatok, beleértve a vevői elégedettséget mérő vizsgálatok eredményeit is.	32-33	
PR6	Azon esetek száma, amelyekben a jogszabályok be nem tartása vagy az önkéntesen vállalt normák megszegése fordult elő a marketingkommunikáció területén.	49	Nem volt ilyen eset.



Alkalmazási szint a GRI G3 útmutatója szerint

Alkalmazási szint / bemutatás kritériumai	C	C+	B	B+	A	A+
Szervezeti profil	1.1; 2.1-2.10; 3.1-3.8; 3.10-3.12; 4.1-4.4; 4.14-4.15	külső szervezet által tanúsított	teljes bemutatás	külső szervezet által tanúsított	teljes bemutatás	külső szervezet által tanúsított
Menedzsment megközelítés	nem szükséges		minden indikátor kategóriára vonatkozóan		minden indikátor kategóriára vonatkozóan	
Teljesítmény-indikátorok	legalább 10 indikátor, legalább egy indikátor a társadalmi, gazdasági és környezeti kategóriából		legalább 20 indikátor, legalább egy minden indikátor-kategóriában.		minden alapindikátor	



Véleménye fontos számunkra!

Társadalmi felelősségvállalási jelentésünkkel és tevékenységünkkel kapcsolatos gondolatait a csr@mav.hu e-mail címen várjuk!

Társaságunk székhelye:
MÁV Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság
1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54-60.

Felelős kiadó: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság
1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54-60.

A kiadvány elkészítésében közreműködött:
RTG Vállalati Felelősség Tanácsadó Kft.

Design: Smartsector Kft.

Budapest 2009
<http://www.mav.hu>