



1945. god
osnovan RŽV Čakovec

248
osoba zaposleno u RŽV-u

RADIONICA ŽELJEZNIČKIH VOZILA ČAKOVEC



Inovacijama do konkurentnosti



Samohodni vagon za prijevoz rasutog tereta Self Prop Rail je najnapredniji vagon iz Hrvatske za željezničke operatore koji smanjuje potrošnju energije, emisiju štetnih plinova u okoliš te štedi resurse. Inače, osnovna djelatnost tvrtke je popravak različitih vrsta željezničkih vozila

Boris Odorčić
odorcic@privredni.hr

Na nedavno održanom međunarodnom sajmu vagona, infrastrukture i logistike Eurasia Rail u Istanbulu, RŽV - Radionica željezničkih vozila Čakovec s partnerima predstavila je samohodni vagon za prijevoz rasutog tereta Self Prop Rail. Riječ je o najnaprednijem vagonu iz Hrvatske za željezničke operato-

RŽV Čakovec jedina je tvrtka u ovom dijelu Europe specijalizirana za održavanje plinskih vagon-cisterni

re koji smanjuje potrošnju energije, emisiju štetnih plinova u okoliš te štedi resurse. Osim njegove upotrebe u izgradnji i obnovi željezničke infrastrukture, samohodni vagon može se primijeniti za poslovanje u sektoru logistike gdje prijevoz osigurava veću fleksibilnost za učinkovitije poslovanje

koje se odnosi na manevriranje teretom.

Dugogodišnja suradnja s nizom tvrtki

Dražen Vidović, direktor RŽV-a, ističe kako je ova čakovečka tvrtka osnovana 1945. godine. Tvrtki je u 2013. godini pripojeno poduzeće Remont željezničkih vozila Bjelovar, koja je postala izdvojeni pogon RŽV-a. Važno je naglasiti i to da je RŽV u 100-postotnom vlasništvu HŽ Carga. Osim s HŽ Cargom kao vlasnikom i najvećim korisnikom usluga, RŽV ima razvijenu uspješnu dugogodišnju poslovnu suradnju s Inom, HŽ Putničkim prijevozom, HŽ Infrastrukturuom, tvrtkom Končar Električna vozila te s još desetak manjih hrvatskih poduzeća. Kako bi proširili svoje poslovanje i izvan granica Hrvatske, tvrtka razvija poslovnu suradnju s tvrtkama Ferriere Cattaneo SA iz Švicarske, Knorr Bremse iz Austrije i ATAC S.p.A. iz Italije.

RŽV, kaže nam Vidović, nalazi se na vrlo po-

voljnoj lokaciji u blizini željezničke stanice Čakovec, s kojom je tvornica povezana tračnicama. "Jedna od velikih prednosti jest i dobra željeznička i cestovna povezanost regije sa susjednim zemljama. Čakovec je od granice sa Slovenijom udaljen 10 kilometara, s Mađarskom 20 kilometara, a od Graza 140 kilometara", dodaje on. U RŽV-u je zaposleno 248 osoba - od diplomiranih inženjera strojarstva, preko strojarstkih tehničara, bravara, strojobravara, mehaničara, do električara, stolara, tesara, ličioča, lakirera...

Osnovna djelatnost tvrtke je popravak različitih vrsta željezničkih vozila. Zanimljivo je kako je RŽV jedini u ovom dijelu Europe specijaliziran za održavanje plinskih vagon-cisterni. "Usluge popravka i održavanja odnose se u većem dijelu na narudžbe HŽ Carga na koje se troši 40 posto kapaciteta poduzeća. Godišnji kapacitet popravka je 1000 vagona", napominje ovaj diplomirani inženjer strojarstva. Pomoćne djelatnosti pak su izrada po-

stolja vagona, rezervnih dijelova za vagone, obrada i rezanje metala na specijalnim alatnim strojevima te izvođenje stolarskih i ličilačkih radova.

Ulaskom Hrvatske u Europsku uniju tržište se otvorilo, a poslovanje s drugim zemljama je jednostavnije i brže. "Procesi u Europi na tržištu željezničkih usluga idu u smjeru vlasničke i tehnološke integracije organizatora prijevoza, sustava robno-transportnih i logističko-distributivnih centara s lukama i samih prijevoznika", napominje on.

Liberalizacija tržišta

U tako liberaliziranom tržištu javlja se prilika za povećanje proizvodnje specijalnih teretnih vagona za prijevoz teretnih vozila, tzv. Ro-La vagona te samohodnih vagona kroz suradnju sa stranim tvrtkama. "Opća ekonomska situacija u regiji može utjecati na povećanje ili smanjenje narudžbi od kupaca, na promjenu strukture proizvoda i usluga te na smanjenje ulaganja u infrastrukturu. Ako će tvrtke s koji-

ma poduzeće posluje imati manje novih projekata, tvrtka će imati više popravaka i održavanja vozila. A ako će partneri i kupci imati nova ulaganja, postoji mogućnost povećanja proizvodnje", objašnjava Vidović.

Kako se uskoro planira modernizacija postojećih željezničkih kapaciteta te izgradnja novih, posebice uz europski trend preusmjerenja cestovnog transportnog prometa na željeznički te povezivanje s europskim željezničkim koridorima, bitnu stavku čine i uređaji te vozila za održavanje, modernizaciju, sanaciju i izgradnju željezničkih pruga.

Hrvatska će nakon izgradnje autocesta morati ući u izgradnju i rekonstrukciju željezničke infrastrukture. "Otvoravanje radova na obnovi i izgradnji željezničke infrastrukture nameće i nove zahtjeve tvrtkama koje će izvoditi te radove. Moderna i kvalitetna mehanizacija te će radove učiniti bržima, kvalitetnima i jeftinijima", zaključuje Vidović. ■