



A MÁV-hoz került a Volánbusz irányítása

*A cél: korszerűbb
szolgáltatás,
egységes
jegyrendszer*

A VSZ ELLENZI A JÁRAT- RITKÍTÁSOKAT

Vasútvonalak bezárása helyett a korszerűsítés mellett érveltek a megjelentek a július 2-án rendezett lakossági fórumon Szentesen.

A minisztériumi illetékesek a meghívás ellenére sem jelentek meg.

(4. oldal)

AZ RCH JÓL VIZSGÁZOTT

Bár a járványügyi helyzet miatt nehéz időszakkal kellett megküzdenie a Rail Cargo Hungariának, a csapat sikeresen vette az akadályokat. Ezzel a gondlattal nyitotta meg a Központi Üzemi Tanács legutóbbi ülését a KÜT elnöke.

(8. oldal)

A CÉL- KERESZTBEN ZÁHONY

A kormány stratégiai jelentőségű feladatként kezeli Záhony térségének ipari és logisztikai fejlesztését, ezért csaknem 4 milliárd forintot biztosít erre a célra – mondta az Innovációs és Technológiai Minisztérium államtitkára sajtótájékoztatón.

(10. oldal)

INTERJÚ SZANISZLÓ ÁGNESSEL

A koronavírus okozta válság mindannyiunk életét alapvetően megváltoztatta, így természetesen egy HR vezetőjét is. Szaniszló Ágnessel, a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. (MÁV-SZK Zrt.) humán üzletág vezetőjével beszélgettünk.

(16. oldal)

Új utakon



Meleg János

Rendkívül felgyorsultak az események a politikai, a társadalmi és a gazdasági élet területén is. A változások arra kényszerítik a szakszervezeti mozgalmat, hogy új utakra lépjen. Vagyis hagyjon fel a klasszikus érdekvédelem és -képviselet eddigi felfogásával és gyakorlatával, s keressen új, korszerű módszereket.

Hzzel máris késésben vagyunk. Igaz, nemcsak mi, hanem az összes demokratikus szakszervezeti mozgalom is úgy a fejlődő, mint a fejlett országokban. Könnyen megeshet, hogy mindaz a tapasztalat és érték, amit hosszú évek alatt felhalmoztunk, mindössze tevékenységünk ragyogó életművévé válik. Hacsak nem tudunk új tartalmat adni ezeknek az értékeknek, ennek az örökségnek. Az alapokat megőrizve kell a szakszervezeti mozgalmat megújítani, a szédítően gyors változásokhoz igazítani.

Egyes szakszervezeti vezetőket is rá kell ébresztenünk, hogy a dolgozó ember a társadalom szerves része, ezért magában a társadalomban kell kifejtetni a szakszervezeti tevékenységet is. Meg kell értetni velük, hogy a fegyvereinket – mint például a sztrájkot – új módon kell alkalmazni, mert a jelenlegi helyzetben erre új lehetőségek is nyílnak.

Kemény próbatétel előtt állunk. Nincs más út, mint az összefogás. Csak együtt tudjuk – talán – féken tartani a vad, munkáltatói kizsákmányoló indulatokat.

Csak összefogással

Bátorságra és bizalomra is szükség van, mert határozottan és eredményesen kell képviselnünk a munkavállalók akaratát, sokszor csak félve megfogalmazott óhaját. Rá kell ébreszteni végre az embereket, hogy nem elég a sérelmeket félénken el-suttogni, s csendben nyalogatni a sebeket, hanem mindenkinek bátran ki kell állnia magáért és másokért is. Fel kell nyitni a szemeket: ha eredményt akarnak, akkor a szakszervezetekkel együtt kell harcolniuk, s az összetartozást, az érdekképviselet erősítését fel kell vállalni. Harcosokra van szükség ebben a vad világban. Nincs hová hátrálniuk azoknak, akik a munka világában kiszolgáltatottá

váltak vagy válnak. Az egyetlen út az előre menekülés. Otthon, a karosszékben ülve nem lehet változást elérni. A bennünket körülvevő világ maga a rideg és egyre keményebb valóság.

Az üzenetet azonban nemcsak a mozgalmon kívülieknek – potyautasoknak – kell címeznünk, hanem a szakszervezeti vezetőknek is. Ki kell ugyanis dolgoznunk egy olyan új modellt, amelyben az erős és kevésbé erős szakszervezetek összefognak, s egymást erősítve cselekednek. Ez a vasutas munkavállalók érdeke.

Szolidaritás?

Szakítani kell azzal a gyakorlattal is, amelyben a szolidaritás kimerül csupán egy ideológiai eszmefuttatásban, s hangzatos, ám tartalmilag üres mondatokban. A szolidaritásnak valódi komoly, összefogott cselekvésnek kell lennie, hogy a kitűzött célt el is lehessen érni vele.

Kavarognak a gondolatok a fejekben. Rendszer-váltás. Szegénység. Ezt akartuk volna? Bizonyára nem. Az 60-70-80-as generáció hozta létre ezt az országot, amely ma már nagyrészt magántulajdon. Egyeseknek sok van. Sokkal többeknek meg sokkal kevesebb. Ezt nem akartuk. Nem akarhatta senki sem. Közös a felelősségünk. A szociális piacgazdaság – lánykori nevén a kapitalizmus – erős és könyörtelen. Hát még a magyar! Mert ebben bent van a „nemzeti sajátosság”: a széthúzás, amelynek eredménye a kisnyugdíj, a szegénység, a keserűség.

Sokan tudják rólam, hogy kedvelem az irodalmat és a zenét is. Gyerekkorom óta kísér a mese világa. A mesék rengeteg igazságot hordoznak, rávilágítanak az élet valóságára is. A gyerekeknek szóló elbeszélésekben nemcsak sikeres, feddhetetlen, győzelemre termett mesehősök járnak-kelnek, hanem olyanok is, akiknek nem sikerül elérniük a kitűzött céljaikat, s elbuknak a vállalt feladatok teljesítése közben. Nem állják ki az irgalmasság és szeretet próbáját, megszegnek szót, törvényt, erkölcsi parancsot vagy egyszerűen csak rosszul választják meg a küzdelemhez szükséges eszközeiket és stratégiáikat. Még a mese sem azt ígéri nekünk, hogy mindig győzni fogunk, és hogy minden jó tettünkért jót kapunk.

A mi világunkra lefordítva: a mesékben többnyire az a tanulság, hogy ha kitartóan próbáljuk végigjárni saját utunkat, amelytől sem a kudarcok, sem a kísértések nem tudnak eltántorítani, az út végén közelebb kerülhetünk a szakszervezeti küldetésünk valódi céljához.

Összehangolt menetrend, egységes jegyrendszer



Jelentős mérföldkőhöz érkezett a közösségi közlekedés szervezése, egyszerűbb, átláthatóbb, fenntarthatóbb lesz a díjszabás is, a legjobb közösségi közlekedési kínálatot nyújtva az utasoknak – mondta Homolya Róbert, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója a MÁV és a Volánbusz közös irányításáról az MTI-nek adott telefoninterjúban.

Mint ismert, július 15-én az állami tulajdonú Volánbusz Zrt. feletti tulajdonosi jogokat a nemzeti vagyon kezeléséért felelős tárca nélküli miniszter átadta a MÁV Zrt.-nek. Vagyis – ahogy Homolya Róbert elmondta – a két vállalatcsoport közös irányítás alá került, amely az elnök-vezérigazgató szerint hatalmas lehetőség és felelősség. Az egységes stratégiai irányítás ugyanis több mint 55 ezer munkavállalót érint, és magában foglalja a teljes közösségi vasúti és közúti személyszállítást. Hozzátette, ez a vállalati együttműködés első lépése, a cél a MÁV és a Volánbusz további integrációja, miközben a kormányzati politikában a közösségi közlekedés gerince a vasút lett. A vasúton évente mintegy 140 millióan utaznak, a Volánbusz járataival pedig több mint 400 millióan.

A MÁV elnöke bizakodó

Homolya a legfőbb teendőnek az azonnali hatékonyságnövelést nevezte meg. A legfontosabb, hogy az utasok érezzék ennek a hatását – mondta, példaként említve az egységes menetrend kialakítását. Hozzátette, a vasúti és a buszos menetrend egységesítésének kidolgozása megkezdődik ugyan, ám ez hosszabb folyamat lesz.

Az összehangolt menetrend mellett Homolya Róbert az egységes jegy- és bérletértékesítési rendszer kialakítását tartja sürgős és fontos feladatnak. Úgy véli, ebben már 2020-ban lesznek eredmények. A végső cél a teljes tarifaközösség kialakítása, erre az év végétől folyamatosan javaslatokat fognak kidolgozni. Úgy véli, 2021-re elkészülhet egy átfogó javaslatcsomag, amelyet – amennyiben a kormány elfogadja – be is lehet vezetni.

Ki kell építeni az egységes forgalomirányítási és utastájékoztatói rendszert is – szögezte le.

Ezek mind olyan új feladatot jelentenek, amelyekkel az utazás színvonalát és az állam által finanszírozott közösségi közlekedési kínálat színvonalát emelni lehet. Hangsúlyozta, az állami vasúti és a közúti cég nem egymás versenytársai, a két szolgáltatásnak ki kell egészítenie egymást.

Kérdésre közölte: a nyugati országokban sok helyen már megvalósult ez az integráció, mivel a vasúti társaságoknak saját buszos cégük van, Ausztriában például már 12 éve.

Egyszerűbb, kényelmesebb

Az utasoknak sokkal egyszerűbb egy rendszerben keresni a menetrendet, és megvásárolni a menetjegyet, bérletet – érvelt. Magyarországon nem ritka, hogy az embereknek HÉV-vel, busszal és vonattal is utazniuk kell, ha például Budapestre mennek. Ilyen esetekben háromféle jegyet-bérletet kell megvenni. „Ez nem kedvez a közösségi közlekedésnek” – mondta.

A teljes menetrendi integrációhoz, illetve a párhuzamosságok megszüntetéséhez elemezni kell az utas-áramlást és kijelölni az átszállási pontokat.

Ez viszonylag hosszú időt vesz igénybe – összegezte Homolya Róbert. Hozzátette: az elmúlt évek fejlesztéseit folytatni kell, különös tekintettel a szűk keresztmetszetek megszüntetésére, s a buszparkok felújítására. Ez mindenképpen feltétele a menetrend tökéletes összehangolásának.

LAKOSSÁGI
FÓRUM

A Vasutasok ellenzi a

Tucatnyi családott helyi lakos, néhány lelkes és hozzáértő nyugdíjas vasutas, bátor, az ügyért kiállni képes és hajlandó városvezetés, a tiltakozó megmozdulásokat segítő kész Vasutasok Szakszervezete. Nagyjából így foglalhatnánk össze annak a sajtó számára is nyilvános lakossági fórummal egybekötött érdekegyeztető tárgyalásnak a közönségét, amelyet a júniusban bevezetett vasúti járatritkítások tiltakozásául szervezett Szentes polgármestere, Szabó Zoltán Ferenc.

A megjelentek között egységes vélemény alakult ki: hibás döntés, hogy a városból négy irányba induló vonalak közül három lényegében megszüntették a személyszállítást. A megjelentek számos érvet felsorakoztattak a vasúti közlekedés mellett, ám sajnos mindezt éppen azoknak nem tudták elmondani, akik tehetnének is az ügyért valamit, hiszen az előkészítő folyamatban is aktívan részt vettek.

A szervezők, élükön a polgármesterrel meghívták, de nem jött el: Palkovics László innovációs és technológiai miniszter, Mosóczi László közlekedéspolitikáért felelős államtitkár, Fónagy János nemzeti vagyonnal kapcsolatos parlamenti ügyekért felelős államtitkár, Bálint Attila, a Közlekedéstudományi Intézet Személyszállítási Közzszolgáltatási Igazgatóságának vezetője és Homolya Róbert, a MÁV elnök-vezérigazgatója. Ő egyébként levélben személyes találkozóra invitálta a polgármestert. Erről a polgármester a vezérigazgató levelét felolvastva tájékoztatta a fórum résztvevőit.

Bezárás helyett

Szabó Zoltán Ferenc felsorolta a városnak a vonalak megtartása mellett összegyűjtött érveit, ame-

Vasútvonalak bezárása helyett a korszerűsítés mellett érveltek a megjelentek – a városvezetés, helyi lakosok, néhány egykori vasutas, a Közlekedő Tömeg és a Vasutasok Szakszervezete – a július 2-án rendezett lakossági fórumon Szentesen. A rendezvényen a bezárásokért felelős minisztériumi illetékesek a meghívás ellenére nem jelentek meg. Pedig kérdések és a megtartás mellett szóló érvek is voltak bőven, az egyiket éppen Meleg Jánostól, a Vasutasok Szakszervezetének elnökétől hallhatták a megjelentek.

lyek közül kiemelte a kényelmi és biztonsági szempontokat:

- a vasúti kocsi utastere az autóbuszokénál tágasabb, kényelmesebb, így az utazási időt hasznosabban, akár munkavégzéssel lehet eltölteni;
- a vasúti járműveken lehet kerekpárt szállítani, és mellékhelyiség is rendelkezésre áll;
- a személyi sérüléssel járó vasúti balesetek száma töredéke a közúton bekövetkező hasonló eseményekének.

Az önkormányzat azonban nemcsak tiltakozik az érintett vasútvonalak bezárása ellen, hanem szakmailag megalapozott javaslata is van arra, hogyan kellene fejleszteni, s megtartani azokat. Ezek többsége megegyezik a Vasutasok Szakszervezete javaslataival is, amelyeket Meleg János elnök ismertetett a jelenlévőkkel. A beszámolójából az is kiderült, hogy a VSZ mennyire nem ért egyet a vonalak megszüntetésével. Az természetes, hogy a vasutasok ragaszkodnak ehhez az ága-

zathoz, ám a megtartás mellett nemcsak érzelmi, hanem az utasok érdekeit szolgáló, sőt a vállalatot érintő gazdasági érvek is vannak – mondta az elnök.

A szakszervezet szerint azonban teljesen értelmetlenné, hogy egyedül hiába érvelnek a megtartás és fejlesztés mellett egészen addig, amíg valahogy nem dől ez a politikai csata, amely most éppen a vasúti vonalak megszüntetése körül – vagy éppen amiatt – folyik.

Mélybutítás

Meleg szerint mélybutítás azzal érvelnie a kormánynak, hogy a járvány miatt ritkítják a járatokat. Legfeljebb annyiban igaz az állítás, hogy a vírus miatt az elmúlt hónapokban folyamatosan biztatták az embereket, maradjanak otthon, ne menjenek sehova, s ez így is lett. Kiürültek a szerelvények is, ahogy szinte az egész országban kiürültek az utcák, terek. S a kormány éppen

Szakszervezete járatritkításokat



A buszok ugyanazt a távolságot 40 perccel hosszabb idő alatt teszik meg, mint a vonatok.

ezt az időszakot ragadta meg a megszüntetésekre, mondván, teljesen felesleges a vonatokat a buszokkal párhuzamosan, üresen közlekedtetni. Az persze a döntéshozók közül már senkit nem érdekel – legalábbis úgy tűnik –, hogy a buszok ugyanazt a távolságot 40 perccel

hosszabb idő alatt teszik meg, mint a vonatok – érvelt Meleg János.

„Nem erről volt szó”

Az elnök hangsúlyozta, a térség vasúti közlekedésére készült korábbi tervek nem megszüntetésről,

hanem fejlesztésről szóltak. Ezzel a VSZ maradéktalanul egyetért, s vannak is reális elképzelései a megvalósításra. Bezárásokról azonban annak idején szó sem volt. Meleg János azt is kijelentette, hogy a fórum résztvevőiehez hasonlóan a szakszervezetnél is úgy gondolják, hogy ez az intézkedés a kormány állításai ellenére sem átmeneti, nagy valószínűséggel így fog maradni. A VSZ tiltakozik a bezárások ellen, s ezt nyilvánosságra is hozta – mondta az elnök. A szakszervezetnél azonban belátták, hogy segítség nélkül nem fogják tudni megakadályozni a folyamatot, ezért az elnök minden érintett település vezetőjének levélben jelezte: a VSZ kész támogatni minden olyan megmozdulást, amellyel

Tucatnyi csalódott helyi lakos, néhány lelkes és hozzáértő nyugdíjas vasutas, bátor, az ügyért kiállni képes és hajlandó városvezetés, a tiltakozó megmozdulásokat segíteni kész
Vasutasok Szakszervezete

A Vasutasok Szakszervezete

Folytatás az 5. oldalról ellenzi a járatritkításokat

a helyiek megpróbálják a döntéshozókat eltéríteni a megszüntetési tervtől. Meleg azonban megjegyezte: sajnos kevés olyan bátor település van, mint Szentés, amely nyíltan mer tiltakozni a bezárások ellen.

Hol vannak a többiek?

– Az nagyon jó, hogy jó néhányan eljöttek a fórumra, de ha szétnézünk a teremben, egyetlen aktív vasutast sem látunk – mondta a VSZ ONYSZ részéről Rác Sándor, Szentés korábbi állomásfőnöke, aki 40 évig szolgált a MÁV-nál. Sokan nem is tudták, hogy lesz ez a fórum, de még többen vannak, akik nem mertek idejönni – mondta keserűen.

Beszédében ő is a vasúti vonalak megtartása mellett érvelt, nemcsak önmagában az ágazat megtartása, hanem a lakosok érdekében is. Évek óta kószolgatnak bennünket, de ahogy eddig nem adtuk meg magunkat, a jövőben sem fogjuk – mondta hozzátéve.

Keserűen megjegyezte, hogy Szentésen megszűnt az egykor ország-szerte híresen színvonalas utánpótlásképzés, mint ahogy több területen is érezhetően magára hagyta a kormány a települést, ezzel együtt a régió vasúthálózatát is hagyta lepusztulni.

Hangsúlyozta: a megtartásért minden érintett városnak össze kellene fognia.

Javaslatok

A fórumon kialakult vélemény szerint:

- a leromlott állapotú pályaszakaszokat fel kell újítani, ez bontott anyagból, a fővonalai projektek költségének töredékéből is megoldható,
- az elavult motorkocsik helyett korszerűbb, alacsonypadlós, klimatizált, ám használt – vagyis olcsóbb – járműveket kell beszerezni,
- a vasútvonalakon kínálati menetrendet kell biztosítani: egész nap legalább kétóránként, csúcsidőben pedig pontosan, kiszámíthatóan óránként szükséges közlekedtetni a vonatokat,
- a térség lakosságának mobilitását jelentősen javítaná az inter-regionális Kecskemét–Kiskun-

félegyháza–Szentés–Orosháza–Békéscsaba–Gyula járat elindítása.

Vonják vissza!

Az egyeztetés résztvevői felháborítónak tartják, hogy az döntéshozók még a pusztá jelenlétükkel sem tisztelik meg azokat a vidéki magyar embereket, akiket 34 vasútvonal elsoványításával az eddiginél is nehezebb helyzetbe hoztak, mindent álságos, sunyi módon a járványra hivatkozva.

A megjelentek egyetértettek a Közlekedő Tömeg Egyesület véleményével, miszerint az egyetlen elfogadható megoldás a június 6. előtt érvényes menetrend visszaállítás.

Az egyesület felkéri Palkovics Lászlót, Mosóczi Lászlót és Bálint Attilát, hogy intézkedjenek az ideiglenesnek nevezett menetrend azonnali visszavonásáról, és a jövőben a demokrácia alapelveinek megfelelően csak széleskörű társadalmi és szakmai egyeztetés után hozzanak tömegeket érintő intézkedéseket.

(forrás: VSZ-Szentés TV)

LAPZÁRTAKOR ÉRKEZETT

Augusztustól tíz regionális vasútvonalon

Az ITM és a MÁV az ígéretéhez híven felülvizsgálja a regionális vonalakon – a járványhelyzet okozta utasszám jelentős csökkenése miatt – június 6-tól bevezetett menetrendeket. Tíz vasútvonalon már augusztus 1-jétől a korábbi, megszokott alapmenetrendet állítja vissza a vasúttársaság, de hosszú távon fejlesztéseket és akár két órás ütemes menetrendek bevezetését is tervezi számos regionális vonalán. A további regionális viszonylatokon még vizsgálják az utasforgalmat és a közlekedési rendet.

A járványhelyzettel kapcsolatos veszélyhelyzeti intézkedések következtében a MÁV-START belföldi utasfor-

galma március és május között körülbelül 70 százalékkal maradt el a tavalyi év azonos időszakának teljesítményétől. A regionális járatok többségén még a tíz főt sem érte el az utasok száma átlagosan, ezért június 6-tól csökkentett vasúti menetrendet vezettek be a regionális vonalakon és pótlóbuszokat állítottak forgalomba. Azóta a vasúttársaság folyamatosan figyelemmel kísérte a megmaradt vonatok és a pótlóbuszok utasforgalmát, és ígéretének megfelelően a megrendelővel közösen felülvizsgálta a menetrendet.

A MÁV az Innovációs és Technológiai Minisztériummal történt egyeztetést követően a Zalaegerszeg–Bajánsegye–Őrnehézős (25-ös számú), Nagyatád–Somogyvár (38-as), Gyékényes–Barcs–Szentlőrinc (60-as), Vác–Nagyoro-

Kilépni az árnyékból

Néhány évnyi csend után megdöbbentő volt a hír: a nyár – már ha nevezhető annak ez az össze-vissza kiszámíthatatlan időjárás – ismét a magyar vasút megcsonkítását hozza. Igaz, volt némi előzmény egy „eltévedt” levél kapcsán, ám ez nem a mi dolgunk. Egyelőre járatritkításnak nevezik a csonkítást. Letaglózó volt június elején a semmilyen rendszert nem mutató, minden előkészület nélküli intézkedés, főleg úgy, hogy hiába kérdezett a vasutas, nem kapott magyarázatot. Mint ahogy azóta is hiába kérdez a sok-sok utas és természetesen a Vasutasok Szakszervezete is, logikus magyarázat a mai napig nem született. A VSZ időközben tovább is ment: megkérdezte az érintett települések polgármestereit is.

Tehát zajlik az élet mellékvonal-ügyben. Ki-ki elmondta véleményét, voltak tiltakozások, és részlegesen már látszik, hogy bizonyos megnyilatkozások azért eljutottak a döntéshozókig is. Nagy kár, hogy a vélemények csak utólag hangozhattak el, hiszen a döntés és annak bejelentése váratlan volt. Valószínű, hogy nemigen kérdeztek meg hozzáértő embereket, netán vasúti, közlekedési szakértőket, az érintettekről nem is beszélve. Annál is inkább így lehet, mert sok vonalon párhuzamosan futó üres szerelvények

és jó pénzért üzemelő autóbuszok kerülgetik egymást. De az is előfordult, hogy kirándulóhelyek környékén sikerült kuszaságot okozni, épp a turistaszezon kezdetén.

Szóval a nagy spórolásban jelentős plusz pénzt kell költeni, miközben sok embernek okoz napi gondot, sőt gyakran kárt is a helyzet. És még hátrébb sorolódnak a társadalmi ranglét-rán azok, akik eddig is hátul járták göröngyös útjukat. Egyre csak nő az árnyék fölöttük, és egyre kevésbé látni ki a gondok felhői alól. Ez folyamatosan ront az amúgy sem fényes jövőn.

Egy közlekedési rendszerben természetesen mindig lehet találni problémákat, hiányosságokat, amelyeket időnként át kell nézni és valamiképpen megoldani. De ahhoz, hogy jó megoldás szülessen, jó helyzetfelismerés is kell. Az okokat fel kellene tárni és azok alapján keresni a jobbítás módját. Mindez csak hozzáértő szakemberekkel történhet, akik képesek megkeresni, hol vannak működési hiányosságok. És természetesen azt is meg tudják mondani, hogyan lehet úgy belekezdeni a jobbításba, hogy minél kevesebb embernek fájjon, de minél hatékonyabb legyen a megoldás.



Dolhai József

A járatritkítás iskolapéldája annak, milyen károkat okozhat, ha íróasztal mögött, fontos ismeretek nélkül születnek döntések.

Akár a vasútról, akár más, társadalmi szintű ügyről engednek szabad folyást szűk látókörű gondolatoknak.

Nem véletlen, hogy számtalan bíráló, tiltakozás követte a döntést, ami régióként eltérő módon, de széleskörű összefogásokat is eredményezett. Ahol „találkoztak” az utasok, polgármesterek, vasutasok és a szakszervezeteik, ott sikerült eredményeket is elérni: összesen tíz vasútvonal ügyében járt eddig sikerrel a közös fellépés.

Összefogás kell azért, hogy a mellékvonalak ne árnyékként vetüljenek az ott élőkre, hanem lehetőséget adjanak egy kényelmesebb élethez. Összefogás egymással azért, hogy kiléphessenek az árnyékból, hogy mindenki lehetőséget kapjon a jobb élethez.

Mindehhez olyan párbeszéd kell, amiben minden érdekelt részt vesz, az érintetteken és az érdekvédőkön túl a döntéshozók is. Azért, mert közös ügyekben csak együtt születethet méltányolható döntés, eredményesen működő jobb, esetleg új közlekedési rendszer.

visszaáll a korábbi menetrend

szi-Balassagyarmat (75-ös), Balassagyarmat-Ipolytarnóc (78-as), Kál-Kápolna-Kisújszállás (102-es), Karcag-Tiszafüred (103-as), Debrecen-Tiszalök (109-es), Mezőtúr-Szarvas-Mezőhegyes (125-ös), Kecskemét-Lakitelek-Szolnok (145-ös számú) vonalakon állítja vissza az alapmenetrendet augusztus 1-jétől.

A Gyékényes-Barcs-Szentlőrinc vonalon az alapmenetrendre történő visszaállással együtt megszűnik a zalaszentiváni átszállás a (Sopron-) Szombathely-Zalaszentiván-Nagykanizsa-Pécs között közlekedő járatok esetében.

Több regionális vonalon az utazási igényekhez igazodva módosítják a pótlóbuszok közlekedési rendjét augusztus 1-jétől, illetve a Villány-Mohács vonal melletti Nagynyárád esetében pedig július 18-tól.

A részletes menetrendeket a vasúttársaság a honlapján (www.mavcsoport.hu) és az állomási hirdetőményeken teszi közzé.

Forrás: mavcsoport.hu

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

– KIADJA ÉS TERJESZTI:

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE

E-mail: vsz@t-online.hu

Felőlős kiadó: MELEG JÁNOS

a Vasutasok Szakszervezetének elnöke
Főszerkesztő: NÉMETH H. ERZSÉBET
Felőlős szerkesztő: HORVÁTH CSABA

Tervezőszerkesztő:
KÁROLYI MARIANNA

Szerkesztőség: 1023 Budapest, Ürömi u. 8;
Központi telefonszámok: 326-1616, 326-1622

Nyomdai előkészítés-nyomás:

Filmhíradó Mozkóképműhely Kft.

Tel.: 06/70-315-7815, www.impactfilm.hu

e-mail: kapcsolat@impactfilm.hu

ISSN: 0460-6000

Egyéni előfizetési díj: 960 Ft/év + postaköltség

www.vsz.hu

Járvány: Az RCH

Bár a járványügyi helyzet miatt nehéz időszakokkal kellett megküzdenie a Rail Cargo Hungariának, a csapat sikeresen vette az akadályokat. Ezzel a gondolattal nyitotta meg a június 25-ei ülést a Központi Üzemi Tanács elnöke. Amellett, hogy a folyamatok távmunkában is gördülékenyen haladtak, az RCH védekezésben is jól vizsgázott, a munkavállalók közül senki sem fertőződött meg.

Az

ülés első napirendi pontjaként Kotiers Román pénzügyi vezérigazgató helyettes összegezte az elmúlt hónapok tapasztalatait, és körvonalazta a következő időszak főbb feladatait. Hangsúlyozta, köszönet illet minden kollégát, mert a rendkívüli helyzethez valamennyien gyorsan és rugalmasan alkalmazkodtak, s az otthoni munkavégzés során is példásan helytálltak. Rámutatott ugyanakkor arra, hogy bár az élet lassan kezd visszatérni a régi kerékvágásba, a veszély nem múlt el, ezért továbbra is szükséges a fokozott körültekintés a mindennapokban.

Az RCH ehhez igazodva kissé módosított feltételek mellett, de továbbra is fenntartja az otthoni munkavégzés rendszerét a munkatársak biztonsága érdekében.

Ezt követően rövid áttekintést adott a vállalatcsoport aktuális helyzetéről, külön kitérve anyavállalatunkra, a Rail Cargo Austriára, melyet jelentősen sújtott a COVID-19-járvány hatása, a forgalmuk számottevően visszaesett, a teljesítmény 20 százalékkal maradt el a tervtől.

Jó eredmények – a körülményekhez képest

A Rail Cargo Hungaria helyzetéről térve elmondta, hogy a körülményekhez képest jó eredményeket könyvelhetünk el. Az év első két hónapja kritikusan bizonyult, azonban az elmúlt időszakban a volumen növekedési pályára álltak. Ez egyrészt a DUNA-FERR-forgalmak jelenlegi erősödésé-

re, illetve az intenzív gabonakampanyra vezethető vissza.

Hozzáfűzte: a tendenciák év elejéhez képest kedvezőbb alakulásában szerepet játszott, hogy az életbe léptetett intézkedéseknek köszönhetően a kiadásokat is sikerült – egyszeri tételekkel, átcsoportosításokkal, folyamat optimalizációval, saját kapacitáserősítéssel – csökkenteni. Mindezek mellett külső körülmények – például a villamosenergia árának alakulása, árfolyamhatás – is segítették a vártnál kedvezőbb mérleget. Emlékeztetett ugyanakkor arra is, hogy júliusban és augusztusban – a vasúti árufuvarozás szempontjából hagyományosan gyenge hónapokban – a forgalom visszaesése várható. Összességében a 2020-as eredményekkel az év elejéhez viszonyítva elégedettek lehetünk, de a stabil működéshez feltétlenül szükséges a munkafolyamataink folyamatos optimalizálása. Ezt támogatja többek között az újonnan indított, határtechnológiát korszerűsítő projektünk, az üzemeltetési hatékonyságot segítő intézkedéseink, portfóliónk felülvizsgálata, valamint digitalizációs fejlesztéseink. Utóbbi kapcsán elmondta: az idén bevetett új MOTIS hamarosan további funkciókkal bővül, a RailCube néhány héten belül ténylegesen elindul, és az egyik legnagyobb projekt, az RC.TIS kiváltását lehetővé tevő RC.GO fejlesztése is elkezdődött.

Létszámcsökkenés „természetes” módon

Dr. Vincze Teodóra humánerőforrás igazgató beszámolt arról, hogy a szakszervezetekkel aláírt középtávú



megállapodásnak megfelelően haladnak a folyamatok. Megerősítette, hogy létszám tekintetében továbbra is a korábban kijelölt szempontok a mérvadók, a nyugdíjba vonuló állományt csak nagyjából 50 százalékos mértékben pótolja a vállalat, a létszámcsökkenés így kizárólag a természetes fogyás útján valósul meg.

Kitért arra is, hogy az életbe léptetett szigorú költségvetési intézkedések miatt törölték az év eleji mozdonyvezető gyakornoki képzést, ősszel azonban – a jelenlegi két tanfolyam mellett – terveznek egy újabb turnust is indítani. Végezetül felhívta a figyelmet, hogy július 1-je után lép életbe a pandémiás utasítás módosítása, amely szerint a vállalat 30-ról 50 százalékra emeli a maximális létszámszintet a székházban.

Hogyan ne vesszen kárba a SZÉP kártya?

Benyus Julianna HR osztályvezető és fejlesztés vezető elsőként a bérkompenzációval kapcsolatban elmondta: július 1-től a szociális hozzájárulási adó csökkenéséből adódó bérfejlesztés során társaságunk a bérmegállapo-

jól vizsgáztott

Az év első két hónapja kritikusnak bizonyult, azonban az elmúlt időszakban a volumenek növekedési pályára álltak.



dásban foglaltak szerint jár el. A választható béren kívüli juttatásokat érintő változásokról elmondta: a SZÉP kártya utáni szociális hozzájárulási adót a kormány két ütemben, év végéig eltörölte, az eddigi felszabadult összeget az RCH a kollégák folyószámlájára már átutalta, és az őszi hónapokban esedékes kifizetések alkalmával is ezt a gyakorlatot alkalmazza majd. Mindezek mellett a HR szervezet tárgyalásokat folytat a béren kívüli juttatásokról a szolgáltatóval annak érdekében, hogy a pandémiás helyzet következtében felhasználatlan összegeket – például kulturális rendezvények látogatása, sportolási lehetőségek esetében – ne bérként, azaz külön járulékokkal terhelve, hanem más, a munkavállalók számára előnyösebb módon kapják meg.

Jól vizsgáztak az új mozdonyvezetők

A képzésekkel kapcsolatban elmondta, hogy a végzős mozdonyvezető gyakornokok közül mindenki sikeres vizsgát tett, a 2019 őszén indított tanfolyam résztvevői pedig június közepétől – az egészségügyi előírásokra fokozot-

tan ügyelve – ismét hagyományos oktatás keretei közt tanulhatnak. Június 22-én folytatódott a kocsivizsgáló tanfolyam is, melyen 5 kolléga vesz részt, ők két hét konzultációt követően már vizsgázhatnak. Július 14-én újabb kocsivizsgáló oktatás indul három RCH-s hallgató részvételével. Hozzáfűzte, hogy újból elkezdődtek a vidéki időszakos vizsgák Miskolcon, Győrben és Szolnokon.

Az elmaradt időszakos oktatásokat a kormány határozata értelmében december végéig kell bepótolni, a megvalósítás tervezése már folyamatban van fejezte be az előadó.

A határon a helyzet tarthatatlan

Végül Horváth Ottó üzemeltetési igazgató tájékoztatta a résztvevőket a területét érintő aktualitásokról. Kiemelte, hogy a pandémiás időszakban a korlátozások a határátmenetekenél jelentős mértékben akadályozták az áru fuvarozást, a határforgalmi teljesítmények – többek között Hidasnémetinél, valamint Szombathely és Győr irányából is – kiugró mértékben csökkentek. A kialakult helyzet hosszútávon

nem tartható, stabil megoldást sürget, ezért felsővezetői döntés született a határforgalmi technológiák, folyamatok átalakításáról.

Stratégiai érdekünk és célunk egy olyan mechanizmus kidolgozása, mely biztosítja a gördülékeny vonattávabbítást abban az esetben is, ha kollégáink a korlátozások miatt nem tudnak szolgálatba állni a szomszédos ország üzemváltó állomásain. Mindennek előkészítése már folyamatban van, a tárgyalások elkezdődtek a partner vasút vállalatokkal. Ezt követően az aktuális üzemeltetési teljesítményekkel kapcsolatban elmondta, hogy a nyári hónapok gyengének mutatkoznak, szeptembertől azonban új forgalmakra, volumen-növekedésre számíthatunk.

Záró napirendi pontként Zlati Róbert a Felügyelőbizottság júniusi üléséről adott tájékoztatást, majd Zubály Bertalan elnök az előző KÜT ülés óta történt fejleményekről nyújtott áttekintést. Végezetül a rendkívüli élethelyzetbe került munkatársak segélyezésével kapcsolatos döntéseket hozott meg a tanács.



Zubály Bertalan

A kormány stratégiai jelentőségű feladatként kezeli Záhony térségének ipari és logisztikai fejlesztését, ezért csaknem 4 milliárd forintot biztosít erre a célra – mondta az Innovációs és Technológiai Minisztérium gazdaságstratégiáért és szabályozásért felelős államtitkára sajtótájékoztatón.

Z

áhony stratégiai jelentőségét az adja, hogy a település belépési pontként szolgál Magyarországra, és ezáltal az Európai Unióba is – közölte György László. Az államtitkár hozzátette: itt kell átállni a vasúti közlekedésben széles nyomtávra, ami egyet jelent az ide érkező áruk átrakásával. Szerinte, ha az ide tervezett fejlesztés kiegészül a Budapest-Belgrád gyorsvasúttal, és Budapestről Belgrádon keresztül egészen Pireuszig megoldható lesz a gyors áruszállítás, akkor 7 nappal rövidülhet a Kelet-Ázsia és Európa közti áruszállítás.

Homolya Róbert, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója elmondta, a mostani fejlesztés arra szolgál, hogy a Kínából Oroszországon keresztül érkező áru Záhonynál lépjen be Magyarországra és innen haladjon tovább Nyugat-Európa felé. Ez a csaknem 4 milliárd forintos forrás a Záhonyba tervezett fejlesztés előkészítését segíti, a cél a térség legversenyképesebb logisztikai szolgáltatásának megvalósítása – tette hozzá.

Horváth László, az L.A.C. Holding Zrt. elnök-vezérigazgatója az MTI-nek elmondta, hogy Záhony térségének ipari és logisztikai fejlesztéséért konzorciumi formában dolgozik együtt a MÁV-REC Kft. és a Záhony-Port Zrt.

Előkészítés alatt

A Záhonyba tervezett beruházás most van az előkészítés szakaszában, a kormány által biztosított csaknem 4 milliárd forintos forrás egyebek mellett a szükséges infrastruktúra és technológia megtervezését, valamint a térségben épülő ipari park infrastruktúrájának a kialakítását fedezi. A tervek szerint Záhonyban olyan konténerterminált építenek, amely fogadni tudja a keletről, elsősorban Kínából érkező óriási mennyiségű árut. A remélt mennyiségi növekedést mutatja, hogy most a Záhonyba érkező konténerek száma éves szinten nem éri el az ezret, a fejlesztés célja, hogy 10 év múlva naponta érkezzen ezer konténer Záhonyba. A teljes beruházás értéke Horváth László szerint 100 milliárd forint, amelyben a logisztikai mellett az ipari fejlesztések is helyet kapnak, a térségben épülő ipari park iránt már 30 cég érdeklődött.

A fizikai határ

Záhony stratégiai jelentősége Kína szempontjából sem elhanyagolható – közölte az



Origo, a L.A.C. Holding Zrt. közleményére hivatkozva.

Jelenleg a kínai fél politikai szinten is támogatja, hogy az Európába irányuló szárazföldi útvonalakat diverzifikálják (megosszák a gazdasági kockázatot). Így a jelentős forgalmat lebonyolító, túlsúlyos belorusz-lengyel reláció mellett más szállítási útvonal megerősítésére is nagy hangsúlyt fektetnek. Ebből adódott a lehetőség, hogy Magyarország csatlakozzon és kivegye a részét a kínai konténerforgalom logisztikájából. Záhony egyfajta fizikai határt is jelent, mivel a széles nyomtávú vasútvonalak itt váltanak át normál nyomtávúra.

Az új selyemút

Az új selyemúton keresztül érkező konténerforgalom Záhony térségének, és így hazánkban is új lehetőséget biztosíthat, hogy szerepet vállaljon a globális áruforgalom lebonyolításában – írta az Origo.

Az eltérő nyomtávú vasúti rendszerek találkozásánál kiépített záhonyi átrakó körzet egyébként Magyarország legnagyobb árumennyiséget átbocsátó vasúti komplexuma, amely évente mintegy 4-5 millió árutonna kapacitással üzemel. A 2007 óta a Záhony-Port Zrt. által üzemeltetett 84 négyzetkilométer kiterjedésű komplexum Európa egyik legnagyobb terminálja.

A záhonyi térség fejlesztésére irányuló logisztikai és ipari beruházásokkal összefüggésben az előkészítő fázishoz szüksé-

ges nettó 3 997 950 000 forint forrás biztosításáról a központi költségvetés az alábbi ütemezés szerint gondoskodik:

2020. évben 2 498 975 000 forint,
2021. évben 1 498 975 000 forint.

A projekt részeként Záhony vonzáskörzetében infrastrukturális, technológiai és ipari fejlesztési beruházások valósulnak meg magyar és kínai szereplők részvételével.

Mi a cél?

A projekt célja, hogy a jelenlegi évi 750 darabos konténerforgalom 150 ezerre növekedjen a meglévő más jellegű átrakó kapacitások bővítése mellett, és hogy külföldi gyáróriások telepedjenek meg a régióban.

A beruházások két fő területre koncentrálnak:

- a határ menti záhonyi vasúti átrakó körzet fejlesztésére,
- a Kelet-Magyarországon megvalósuló ipari-technológia fejlesztést célozzák olyan korszerű ipari parkot létrehozva, amely kedvező konstrukciót kínál betelepülő kínai cégek gyártó tevékenysége számára.

Sarokpontok

- a vágányhálózat korszerűsítése, bővítése,
- a digitalizálás és az egységes informatikai rendszer kialakítása,
- korszerű távvezérlési lehetőséggel is felszerelt tolatómozdonyok üzembeállítása

ZÁHONY

Ha az ide tervezett fejlesztés kiegészül a Budapest-Belgrád gyorsvasúttal, és Budapestről Belgrádon keresztül egészen Pireuszig megoldható lesz a gyors áruszállítás, akkor 7 nappal rövidülhet a Kelet-Ázsia és Európa közti áruszállítás.



Fotó: Szalados István

sa, amelyek csarnokon belül akár elektromos (hibrid) üzemmódra is képesek,

- magas szinten automatizált rakodó- és rakodást segítő berendezések üzembeállítása,

- konténerátrakási igényeket több szinten kezelni képes célzott infrastruktúra kialakítása,

- a korszerű tudás átadására képes, modern oktatási központ felállítása,

- önvezető vasúti tesztpálya kiépítése.

Az ipari park lehetőséget biztosít kínai nagyvállalatok számára termelő tevékenységük betelepítésére, ezáltal az unió határain belülre kerülésre. Kína elképzelése, hogy kínai-magyar vegyesvállalatokat

hoz létre a beruházások megvalósítására. Kína biztosítja a beruházáshoz szükséges működő tőkét, Magyarország pedig a helyszínt és az infrastruktúrát. Záhony térsége alkalmas lenne a Kínából, alkatrészenként érkező áruk összeszereléséhez, többek között egy kínai-magyar mozdonygyár létrehozásához.

MTI/Origo

Boldog születésnapot Záhonyi Vasutas!

Sajnos egyre gyakrabban találkozunk felületes, szenzációhajhász, esetenként másokat politikai vagy egyéb megfontolásból lejárató hírekkel, miközben egyre kevesebb az olyan médiafelület, ahol pontos, politikától független és hiteles tájékoztatást kaphatnak azok, akiknek erre van igényük.

A Vasutasok Szakszervezetének természetes a lehető legpontosabb és legszélesebb körű tájékoztatás a célja. Még ha nem is tudunk mindig, mindenkinek tesszük közzé a hírt közölni, eltökélt szándékunk kor-

rekt és hiteles információkat adni tagjainknak akár nyomtatásban vagy a világhálón, esetleg a faliújságon és persze az elektronikus hírlevelekben is. Tájékoztatunk e-mailen, borítékban, szóban és fon-

tos hírek internetes megosztásával is. Minden ma létező információs lehetőséget kihasználunk.

Ebben a sűrű szövevényű és színes kommunikációs hálóban üde színfolt legkeletibb képviselőnk hetente megjelenő kiadványa, a Záhonyi Vasutas. A helyi ügyekről beszámolni hivatott, de esetenként az országos hírekre is kitékintő kiadvány nemrég ünnepelte születésnapját. Mondhatnánk, hogy a Magyar Vasutas 116 éves múltjához képest a 2011. május 30-án alakult lap szinte csak egy villanás, de akkor nem lennének igazságosak. Tudjuk, végtelesen összetett feladat és gyakran nagyon nehéz hétről hétre érdemi és hiteles információval megtölteni még egy négyoldalas újságot is, ezért a Záhonyi Vasutas megszületése óta eltelt kilenc év igen is tiszteletre méltó időszak.

Bízunk benne, hogy a Záhonyi Vasutas a jövőben is a korrekt és pontos tájékoztatás helyi etalonja lesz.

Köszönet és megbecsülés a szerkesztőgárdának. Boldog születésnapot Záhonyi Vasutas!

Befejező részéhez érkezett a Masszív Környezetvédelmis Odüsszeiája. No, nem mintha nem tartogatna a jogeset még legalább ugyanennyi érdekességet. Am új témák, új problémák vannak a láthatáron, ezért ki kell mondanom: a félévnyi cikksorozat befejező részéhez értünk. A szövevényes történetben felvonult az ókor görög drámák és a hazai per jog valamennyi sajátossága. Volt itt panaszdal, seregszemle, fohászkodás, kardal, csakúgy, mint több ezer évvel ezelőtt. Most már nincs is más hátra, mint hogy a Tibor történetének végére pontot tegyünk, és megismerjük az ítéletet.

**Kullancsok,
sisakok,
védőkesztyűk**

Ógörög dráma a bíróságon

munkáltató nem biztosította tagtársunknak az egyéni védőeszközöket, azok átadását nem igazolta, mellyel megszegte a munkáltatói kötelezettségét. Ráadásul a kullancs által terjesztett agyhártyagyulladás elleni védőoltás felajánlásával is adós maradt, holott mind a jogszabályok, mind a tények azt igazolták, hogy a fertőzésveszély valós és komoly volt. Zárszóként előadtam, hogy a tanulmányi szerződés érvénytelen kitélt tartalmazott, hiszen a megállapodás a munkavállaló visszatérítési kötelezettségét írta elő abban az esetben is, amikor a dolgozó nem (rendes) felmondással, hanem azonnali hatályú felmondással – tehát, a munkaadót „kirúgva” – szüntette meg a munkaviszonyát.

Az alperesi képviselő, a Vídiakemenységű Okos Róka mondanivalója velős volt és egyértelmű: Tibornak semmilyen végkielégítésre és felmondási időre járó távolléti díjra nincs joga és egy fillér sem illeti meg a tanulmányi szerződésével összefüggésben.

Az ügyvéd álláspontja szerint Tibor megkapta a védőeszközöket, a kullancs elleni oltást csak azért nem, mert a munkáltatónak nem is kellett azt biztosítani, mivel nem állt fent kullancsveszély. Ami pedig a tanulmányi szerződést illeti, Tibornak meg lett volna a lehetősége, hogy a visszakövetelés ellen a jogi előírások alapján fellépjen, de ezt elmulasztotta, így az a hajó elment, vessen keresztet a levont összegre.

Egy aprócska kiegészítés

Az exodikon, azaz az ítélet ismertetése előtt engedjen meg a Kedves Olvasó egy parányi kiegészítést az ügghöz. Az alperesi képviselő azt állította, hogy Tibor minden egyes védőeszközt megkapott, így tagunk azonnali hatályú felmondása nem nyugodott valós alapokon, azaz jogellenes volt. Kérdés azonban, hogy vajon tényleg igazolta-e a munkáltató a kérdéses eszközök – például a gumikesztyű, a légzésvédő álarc, a munkavédelmi sisak – átadását? Az

alperes természetesen váltig állította, hogy igen.

Amikor azt firtattuk, hogy mivel tudja a munkáltató bizonyítani, hogy megtörtént az eszközök átadása, az ügyvéd rögvést kivágta magát. Elsőként bemutatott egy régi fényképet, melyen Tibor volt látható, kackiás műanyag sityakkal a fején. A jogi képviselő szerint a fényképen látható rohambili munkavédelmi sisak volt. Lehet, hogy tényleg az volt. De a fényképről nem derült ki, hogy a sárga sisak megfelelt-e az MSZ EN szabványnak, ahogyan az sem, hogy a sisak ténylegesen egyéni védőeszköz volt-e. A fényképről azt sem lehetett megállapítani, hogy a sisak közösségi darab volt-e, vagy Tibor kizárólagos használatában állt. (Itt hívom fel a figyelmet arra, hogy az „egyéni védőeszköz” fogalmának lényeges eleme az, hogy a használat „egyéni” kell, hogy legyen.)

Kétségeim ismertetését követően az alperes más módszerhez fordult az állítása bizonyítására: bemutatott egy beszerzési listát, melyből kiderült, hogy a munkáltató milyen eszközök vásárlására adott megbízást a logisztikusainak.

A papírból kiderült például, hogy vásárolni kellett tizenöt darab sisakot, két karton kesztyűt és egy darab ötvenkettes saválló védőruhát.

A munkáltató azzal érvelt, hogy a szervezetben csak Tibornak volt ötvenkettes mérete, ő volt egyedül ilyen szép nagyra nőtt legény, így egyértelmű, hogy azt a ruhát eleve neki szánták.

Nem túlzok, ha azt állítom, meg voltam rökönyödvé.

Előttünk volt egy beszerzési előírás, azaz egy sima bevásárlólista, amiről a munkáltató azt állította, hogy bizonyítja, Tibornak volt védőfelszerelése.

Ezt az álláspontot nem tudtam osztani. Ha összeírom, hogy kell a boltból tojás és kenyér, akkor az igazolja, hogy a kamrában ott van a bundáskenyérnek való? És ha ott is vannak az alapanyagok, arra mi a bizonyíték, hogy meg is ettem a bundáskenyeret?

A modern perrendtartás és az antik drámák szerkezete közötti rokonság nemcsak a keresetlevél, a bírói testület és a perbeszéd között fedezhető fel, hanem a történet, a jogvita lezárásánál is. A görögök mértani pontossággal, tudós aprólékosággal követelték meg a tollnokaiktól, hogy a színművek régről örökölt felépítését az újabb és újabb drámákban is alkalmazzák. Így egy antik mű nézője exodosszal találkozott a darab vége felé közeledve. Az exodosz az utolsó kardalt követő párbeszéd volt, melyet az exodikon, azaz elvonulás közben énekelt kardal követett, mellyel az egész mű lezárult.

Az exodosznak, a rövid, záró párbeszédnek az eljárásjogban az úgynevezett „összefoglaló irat” felel meg, míg az exodikonnak, azaz a záró kardalnak az ítélet.

Az összefoglaló iratok veleje

Miként hangzott az exodosz Tibor ügyében? Mit tartottak fontosnak elmondani a felek? Miként foglalták össze mondanivalójukat a jogi képviselők?

Tibor jogi képviselőjeként azt hangsúlyoztam a bíróságnak, hogy kollégánk nemcsak végkielégítésre és a felmondási időre járó távolléti díjra jogosult, hanem a tőle jogellenesen levont tanulmányi támogatás visszakövetelésére is. Kifejtettem, hogy a

Befejező rész: *Exodikon*



Tiborra tisztelettel tekintek azért, mert az igazságáért kész volt perre menni. Makacs fellépése végül nemcsak számára hozott elégtételt, de a munkáltató szemét is felnyitotta a munkavédelmi előírások fontosságára.

Itt volt a kutya elásva. Attól még, hogy a munkáltatónak szándékában állt beszerezni az eszközöket, nem tudott arra nézve bizonyítékot szolgáltatni, hogy ténylegesen be is szerezte, és a szabályzat szerint ki is osztotta a védőfelszerelést.

Ráadásul a ruhaméretre vonatkozó érv is különös volt, hiszen egy méret számos személyre passzolhat. Ha nem így lenne, akkor mindenki egyedileg készült ruhában járna. Ne mondja nekem senki, hogy a munkáltató több ezer fős szervezetében egyedül csak Tibor hordott ötvenkettes ruhát!

Exodikon

Elérkeztük tehát az ítélethez. A bíróság záró kardala a következőképpen szólt: Tibor azonnali hatályú felmondása jogszerű volt, így őt nemcsak a végkielégítés, hanem a felmondási időre járó távolléti díj is megillette.

A bíróság úgy találta, hogy a munkáltatónak két kötelezettsége volt: egyrészről a védőfelszerelés, másrészről a kullancs elleni védőoltás biztosítása.

A védőfelszerelésre vonatkozóan a munkavédelmi szabályzat egyértelmű előírásokat tartalmazott, tehát

nem volt kétséges, hogy a dolgozónak milyen eszközöket kellett megkapnia. A bíróság úgy vélte, hogy a fényképfelvételek és a beszerzési előírások nem bizonyítják, hogy Tibor ténylegesen megkapta a felszereléseket, hiszen azokat szabályszerű jegyzőkönyvben, szerszámkönyvi rögzítéssel kellett volna átvennie.

A védőoltás kapcsán a döntéshozók úgy vélekedtek, hogy a kockázatértékelés hiánya ellenére is fennállt a kullancs által terjesztett fertőzés veszélye, melyet három független egészségügyi szervezet is megerősített. Azt pedig a munkáltató egy percig sem tagadta, hogy nem biztosította a védőoltást a tagunk számára.

Az azonnali hatályú felmondással kapcsolatosan tehát sikert könyvelhettünk el. De mi a helyzet a tanulmányi szerződéssel? A Munkaügyi Bíróság úgy látta, hogy bár valóban alap nélkül követelte vissza a munkáltató a kifizetett támogatást, a fizetési felszólítást Tibor nem támadta meg a törvényi 30 napos határidő alatt, így – eljárásjogi okok miatt – utólag már nem követelhető vissza a levont összeg.

Elégedettek vagyunk az ítélettel? Igen. A döntés korrekt volt és jogilag megalapozott. Tibor megkapta a tisz-

tes végkielégítését és a felmondási időre járó díjazását is. A tanulmányi szerződéssel kapcsolatos követelésünk elutasítását illetően sem lehetünk elégedetlenek.

Egyrészről, ezen a jogcímen szerencsére csak egy kis összeget követeltünk, másrészről, azt nem lehet vitatni, hogy annak idején nem indult per a támogatási összeg levonása ellen, így a bíróságnak nem volt jogi lehetősége arra, hogy az összeget a dolgozó javára megítélje.

Néhány zárógondolat

Tibor ügye csaknem négy évig szolgált izgalmas feladatként és kihívásként a számomra. Nagyon boldog voltam, hogy az igazát sikerült perben megvédenünk. Tiborra tisztelettel tekintek azért, mert az igazságáért kész volt perre menni. Makacs fellépése végül nemcsak számára hozott elégtételt, de a munkáltató szemét is felnyitotta a munkavédelmi előírások fontosságára.

Az eset tanulságai alapján arra biztatok minden kedves kollégát, hogy ha jogsértést tapasztal, álljon ki az igazáért, és keresse meg az érdeképviseletet! Megéri.

Balczér Balázs

A jogi rovatban (lapunk 12. oldalán) ismertetett eset főszereplője, Nagy Tibor tagtársunk felajánlásának köszönhetően szakszervezetünk rajz- és festménypályázatot hirdet tagtársaink 6-14 év közötti gyerekei részére.

PÁLYÁZATI FELHÍVÁS!

Célunk, hogy hozzájáruljunk a felnövekvő nemzedék tudatosságához a munkavédelem és az érdekvédelem terén. Fontosnak tartjuk, hogy egy következő vasutas generáció értéként tekintsen a munkavédelemre, és álljon ki az igazáért.

A pályázat feltételei:

- Pályaműként munkavédelmi tárgyú alkotásokat várunk, amely lehet rajz, festmény, grafika, vagy akár kollázs is. Fontos, hogy a pályaműveket az alkotó lássa el egy rövid, legfeljebb ezer karakteres (háromnegyed oldalas) írásművel.
 - Az alkotásnak fel kell hívnia a figyelmet a munkavédelem fontosságára, az egyéni védőeszközök szerepére. Pályázhat továbbá olyan mű is, amely egy munkavédelmi szempontból aggályos helyzetet mutat be.
 - Kísérő írásműként kérjük, hogy az alkotó rövid magyarázatot fűzzön a művéhez, de elfogadható egy tömör figyelemfelhívás a munkavédelem és az érdekvédelem fontosságára.
- Az alkotások hangulatát illetően nincs tartalmi kötöttség, így nagy örömmel várjuk a komoly hangvétellű és a bohókás műveket is!
- A pályaművek elbírálása a mondanivaló és a művészi érték alapján történik.



A pályázat benyújtási határideje:

- 2020. augusztus 31. 18:00 óra

A pályázat benyújtása:

E-mailen: A pályázat@vsz.hu címre, jeligével, telefonszámmal és az életkor megjelölésével. Kérjük, hogy a jelentkezés során ne adjanak meg.

Díj:

- Az első hely: 50 000 forint
- Második hely: 30 000 forint
- Harmadik hely: 20 000 forint

Minden egyes pályamű értékes a számunkra. Így a honlapunkon és a Magyar Vasutasban azokat az alkotásokat is megjelentetjük, amelyeket nem tudunk díjazni.

Tegyük rendbe a jegyvizsgálói besorolást!

A jegyvizsgálói munkakörök besorolásának felülvizsgálatát kezdeményezte a Vasutasok Szakszervezete

Amióta a MÁV-csoport vállalatainál a munkakörök értékelésére bevezették a Hay-módszert, néha halkán, máskor hangosabban hallatják hangjukat a módszer ellenzői. Leggyakrabban azzal érvelnek, hogy a Hay-módszer a vasúti munkafolyamatokra nem alkalmazható, mert nem „látja” át a munkakörök valódi szerepét, így téves besorolást idézhet elő.

Ezt látszik alátámasztani a jegyvizsgálói munkakörök MMK-besorolása is.

Megítélésünk szerint a szakvizsgák mellett nagyobb mértékben kell figyelembe venni a munkafolyamatok nehézségét, a

végzett tevékenység hatását a társaság működésére, s így kialakítani a munkakör valódi értékét.

Ahhoz, hogy hosszútávon megfelelő képességű és elhivatott kollégák magas szinten lássák el a jegyvizsgálói feladatokat, a munkáltatónak vonzóvá kell tennie a munkakört. Ezért a Vasutasok Szakszervezete kezdeményezte a jegyvizsgálói munkakörök besorolásának felülvizsgálatát. A magasabb bérek elérése érdekében cél a hosszú távon meghatározó besorolások rendbetétele. Ez MMK változással, illetve a jelenlegi besorolás mellett is megvalósítható. Várjuk a munkáltató válaszát!

Ötmilliárdos veszteséget okozott a járvány a MÁV-nak

A bevételkiesés és a vészhelyzet miatti többletköltségek együttes hatása év végére eléri az ötmilliárd forintot, ez a MÁV-ot terheli – hangzott el MÁV Zrt. Központi Üzemi Tanácsának június közepén tartott ülésén.

Az

elmúlt időszak aktuális kérdéseiről dr. Tar Zsannett munkajog vezető adott részletes tájékoztatást. Elmondta, a kijárási korlátozások megszüntetését követően

az óvodákba, illetve az iskolákba fokozott elővigyázatosság betartásával térhettek vissza a gyerekek. Mint mondta, a 12 éven aluli gyerek(ek) szülei otthonról (home office) láthatták el a munkájukat az arra alkalmas munkakörökben, míg azok, akiknél ez nem volt lehetséges, méltányosságból (ha már felhagyta szabadságkeretét) a távolléti díj 60 százalékával maradhattak otthon. A home office-ból június 24-éig ütemezetten vissza kellett térni a munkahelyekre – ahol folyamatos fertőtlenítő takarítást végeznek –, és a járványügyi szabályokat be kell tartani.

A továbbiakban otthoni munkavégzésre maximum heti két nap vehető igénybe, amelyet egyénileg, megfelelő indokkal kérheti a munkavállaló, az érvényben lévő EVIG rendelkezés alapján. Ennek elbírálása az adott szervezeti egység munkáltató jogkörgyakorlójának mérlegelési és döntési körébe tartozik.

Az otthoni munkavégzés egyoldalúan is elrendelhető, ám 5 napon túli időtartamban átvezénylés illeti meg a munkavállalót. A 60 éven felüliek részére az egész évi szabadságkeret is kiadható – jelentette ki. Kérdésre válaszolva a munkajog vezető elmondta, hogy szeptembertől újra elindul a MÁV egészségmegőrző programja, valamint tájékoztatott arról is, hogy a júniusi bérrel kifizetik az elismert vasúti szolgálati időért járó egyszeri juttatás idén megduplázott összegét.

Egy rövid bemutatkozó

Rövid bemutatkozással kezdte tájékoztatóját Nyiszter Tamás beruházási vezérigazgató-helyettes.

Elmondta, már 1995-től nagyvasúti beruházásokkal foglalkozott, kivitelezői oldalon. Az elmúlt években projektvezetőként tevékenykedett, részvételével valósult meg Székesfehérvár állomás átépítése. Hangsúlyozta: kivitelezői tapasztalatait szeretné kamatoztatni a MÁV Zrt. beruházási területének hatékonyabb működése érdekében. Kiemelte, hogy az országban folyó vasúti beruházások során a tervjövahagyási folyamatok nagyon lassúak, melyek a kivitelezést sok esetben hátráltatták, ezért célként fogalmazta meg ennek felgyorsítását, továbbá a jövahagyási folyamat digitalizációját.

A jelenlegi legnagyobb kihívás a Budapest-Belgrád vasútvonal beruházása, mely az ingatlan kisajátítás folyamatával kezdődik – állapította meg. A vonal teljes hossza 350 kilométer, ebből 159,4 kilométer a magyarországi szakasz.

A balatoni projektek is elindulnak, többek között említette az északi parti villamosítást, valamint több balatoni vasútállomás és megállóhely felújítását, korszerűsítését.

Hangsúlyozta, az állomás-felújításokat az utastájékoztatással, forgalmi rendszerek és a TEB hálózatok felújításával, P+R parkolók létesítésével komplexen kell megvalósítani.

Említette az állomások energiatakarékossá tételét is: ledes fényforrások beépítésével, lehetőség szerint fűtőkorszerűsítések elvégzésével. Összességében mintegy 12 600 épület karbantartásáról kell gondoskodni – összegezte. A Keleti pályaudvaron előkészítés alatt van egy új utascentrum kialakítása, valamint folyamatban van a Nyugati pályaudvar tetőszerkezetének cseréje. Több vasútvonal korszerűsítése zajlik, ilyen a 80a. és 100a. vonal is.

A várható jövőbeni fejlesztések között említette a balatonfenyvesi és nyíregyházi kisvasutakat. Véget ért a lakásgazdálkodásról, amely forráshiányos terület, viszont fontos foglalkoztatáspolitikai kérdés is.

A KÜT tagjai felhívták a figyelmet arra, hogy a NIF-es beruházásoknál szükséges az üzemeltetői igények folyamatos egyeztetése, valamint a beruházások határidejének tartása. Fontos, hogy lehetőség szerint hosszú távon konzervenszen ugyanazon igények jelenjenek meg – válaszolta a vezérigazgató-helyettes.

Javaslatként hangzott el a lakásgazdálkodás költségeinek kiterjesztése a leányvállalatokra, a mellékvonalak fej-

lesztésének és szinten tartásának kérdése, a pályás és TEB-es épületek felújításának lehetősége a vonalkorszerűsítésekkel egy időben, illetve a projektek előkészítésében az egyeztetett üzemeltetői igények és fejlesztési célok fokozottabb figyelembevétele.

A kilépettek fele maga mondott fel

Bakos Krisztina kontrolling igazgató online prezentáció segítségével ismertette a MÁV Zrt. 2019. évi teljesítményének mutatóit, szólt az elszámolt költségterítésről és az észszerű nyereségről. A költségterítés alakulását az üzemeltetési és a felújítási kiadások felhasználása befolyásolta. A legnagyobb bevételt a költségterítésen felül a pályavasúti szolgáltatások bevételei jelentették. A MÁV Zrt. elmúlt évi bevételei és így a ráfordítások is elmaradtak a tervezettől.

A pályakarbantartási tevékenység tervszinten alakult, elmaradás az emelt szintű karbantartásban volt, melynek oka a szerződés kötés elhúzódása. A központi járműpark bérleti díja a terv szerint valósult meg.

A személyi jellegű ráfordításokat csak kismértékben maradtak el a tervezett mértéktől. Részletesen bemutatta a személyi jellegű ráfordításokat, melyből kiemelte az évközi bérfejlesztéseket. A felvételek és kilépések tendenciáinak kimutatásából kiderült, hogy a kilépések oka 50 százalékban munkavállalói felmondás volt.

A vonatkések minőségi mutatóinak táblázatából kiderült, hogy a budapesti előváros bázis alatt, míg a vidéki forgalom bázis felett volt.

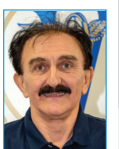
Megemlítette az állandó és ideiglenes lassújelek alakulását, mely decemberben meghaladta a januári értéket.

Az idei üzleti tervvel kapcsolatban kifejtette, hogy a járvány kedvezőtlen hatással volt, a várható bevételkiesés és a többletköltség év végére nagyságrendileg 5 milliárd forintot tesz ki. A közti tisztasági költségek jelentős növekedése várható az év végére.

A különféle belső egy temetési, valamint három rendkívüli szociális segélykérelmet bírált el a testület.

A következő KÜT ülés várható időpontja: 2020. augusztus 27.

(Forrás: Bodnár József KÜT elnök beszámolója)



Szaniszló Ágnes: Hiányoltam a

A koronavírus okozta válság mindannyiunk életét alapvetően megváltoztatta, így természetesen egy HR vezetőjét is. Szaniszló Ágnessel, a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. (MÁV-SZK Zrt.) humán üzletág vezetőjével beszélünk a cégről, a home office-ről, bérfejlesztésről és sok minden másról.

– 2014 óta a MÁV-SZK Zrt. humán üzletág vezetője, egyébként 2004-től dolgozik a MÁV-vállalat-csoportnál. Ennek ellenére kérem, néhány mondatban mutakozzon be.

– A Miskolci Egyetemen végeztem 1999-ben, közgazdász és HR szakon.

Frissdiplomásként egy kis vállalkozásnál kezdtem el dolgozni, majd onnan egy biztosító társasághoz kerültem, és viszonylag gyorsan rátaláltam a vasútra. Itt végig HR területen dolgoztam – annak különböző szegmenseiben kaptam feladatokat –, először szakértőként, majd közpvezetőként, 2014 óta felsővezetőként. Magánemberként szeretek utazni, nemzetközi útjaim során kiemelt szerepe van a vasúttal való közlekedésnek.

– A társaság 2013-ban alakult meg a MÁV Informatika Zrt. jogutódjaként. Hét év távlatából volt létjogosultsága létrehozni a vállalatot? Mekkora most a létszám?

– Természetesen. Ezt támasztja alá az is, hogy a Szolgáltató Központ folyamatosan újabb és újabb megrendeléseket és kihívásokat kap.

Gondolok itt például az átfogó környezetvédelmi kármentesítésekre vagy a jelenlegi pandémiás helyzetben kiemelten fontos eszközellátási és informatikai feladatokra.

A jelenlegi létszám mintegy 2 150 munkavállaló, velük látjuk el a MÁV-csoport szolgáltatási szerződéssel rendelkező társasá-

gaiban a gazdasági, a humán, a beszerzési, a környezetvédelmi és szállítási, a raktár- és készletgazdálkodási, az információs és technológiai, valamint a menedzsment támogató és ügyviteli feladatokat.

– A koronavírus-válság idején otthonról látta el munkáját vagy néha muszáj volt bemenni a Könyves Kálmán körút-ra?

– Március 16-tól a MÁV-csoportnál (sok más vállalathoz hasonlóan) elrendelték az általános otthoni munkavégzést, így én is otthonról dolgoztam. Voltak olyan feladatok, amelyek miatt be kellett mennem a székházba, de a munkám nagy részét otthonról is el tudtam végezni.

Júniustól fokozatosan visszaálltunk a megszokott működésre, aminek része maradt az otthoni munkavégzés is. Összességében azt gondolom, hogy a koronavírusral összefüggő intézkedések nem problémákat, hanem megoldandó feladatokat hoztak a működésünkbe, amelyek később még az előnyünkre is válhatnak.

Sok olyan lépést kellett megtennünk – akár az előzőekben felsorolt intézkedésekben –, amely a hosszú távú céljainkkal egyeznek, így ezek megtartását tervezzük.

Ilyen például a digitális ügyintézés vagy a távoktatás különböző lehetőségeinek napi gyakorlatba való átültetése. A vállalat által hozott intézkedésekkel a



pandémiás időszakban az volt a célunk, hogy minimálisra szorítsuk a házban belüli személyes és fizikai kapcsolattartást.

– Mit volt nehéz megszokni, illetve mi volt az, ami nem okozott problémát ezekben a nem mindennapi időkben?

– A legkönnyebb az volt, hogy kiesett az utazási idő és ezt más formában, a kollégákkal való kapcsolattartásra tudtam fordítani. HR vezetőként hiányoltam viszont a velük való személyes találkozásokat. Eleinte mindennap kétszer tartottunk megbeszélést, a munkanap indítására és lezárására, aztán később átálltunk a napi egy megbeszélésre.

Az információk átadása sokkal kiemeltebb hangsúlyt kapott ebben a helyzetben, hiszen a személyes kommunikáció, a leggyorsabb mód, kiesett az eszközeink közül. Az IT szervezetünknek hála, technikailag teljesen zökkenőmentes volt az átállás. Csoportszinten 425 notebookot vásároltak, hozzátéve legesen

350 meglévő notebookot helyeztek üzembe és nagyjából 3900 asztali gépet költöztettek át.

Így a 38 500 munkavállalóból összesen 8200-nak biztosított az otthoni munkavégzésre.

– Mennyire változott meg a cég HR szervezete ebben az időben? Milyen azonnali intézkedésekre volt szükség?

– A humán üzletág átvált távoli, infokommunikációs eszközökkel történő munkavégzésre.

Minden humán szervezet kialakította veszélyhelyzeti működését, ennek egyik pillére az információáramlást, feladatelosztást és a munkatársak együttműködését biztosító rendszeres Skype-megbeszélés volt. A humán dokumentumokat papír alap helyett majdnem kizárólag elektronikusan kapjuk, készítjük és továbbítjuk mind a munkavállalók, mind a munkáltatók számára. A belső folyamataink működésében kialakítottuk a dokumentumok digitális aláírásának rendszerét. Több

személyes egyeztetést a kollégákkal

olyan rendelkezést készítettünk és adtuk ki márciusban és áprilisban, amelylyel a megváltozott körülmények között a működésünk minél teljesebb fenntartását céloztuk meg. Így például március végétől május végéig szünetelt a Humán ügyfélszolgálatok személyes felfogadása, helyette elektronikus úton és telefonon voltak elérhetők.

Május végétől csökkentett módon, hetente egyszer nyitnak ki az ügyfélszolgálatok a személyes ügyintézésre.

A 65 év feletti munkavállalókat felmentettük a munkavégzés alól, a 60 év feletti munkavállalókra pedig különösen odafigyelünk. Ezen nem is kívánunk változtatni.

Az április közepétől belépők munkavédelmi oktatása telefonon, vagy Skype-on, fizikai munkakörökben maximum 1-2 fős kiscsoportos formában helyszínen történik. A vasúti képzések területén a vonatkozó kormányrendeletnek megfelelően márciusban a kontaktórák oktatásokat le kellett állítanunk, és megtettük azokat a lépéseket, amelyekkel távoktatásos formában tudjuk folytatni a vasúti képzéseket. Ezeket a lépéseket módosítottuk az enyhítéseknek köszönhetően.

Fokozatosan újraindultak a kontaktórák képzések és a vizsgák is a jogszabályi feltételek változását követően, természetesen a biztonsági előírások maximális betartásával. Mindezek mellett – ami változásokat hozott az életünkbe és a működésünkbe – végrehajtottuk a bérmegállapodásokat, az alanyi jogú SZÉP kártya juttatások kifizetését is korábban – április 1-jén – teljesítettük minden jogosult MÁV-csoport munkavállaló számára.

A toborzás-kiválasztás hogy működik? Találkoznak egyáltalán a jelöltekkel?

– A toborzásokat ideiglenesen felfüggesztettük március közepén, és kialakítottuk azokat a folyamatokat, amelyek szükségesek az interjúk online megtartásához.

A kiválasztási eszközöket már eddig is online platformokon használtuk, így hamar tudtunk reagálni a változásokra. Az interjúkat Skype-on keresztül bonyolítjuk le, a személyes találkozást minden résztvevő védelme érdekében kiiktattuk a módszertanból. A kiválasztásokat a vezetőkkel közösen folytattuk, és elkezdtük a hirdetések újratervvezését, így az általunk használt csatornákon már ismét elérhetőek a kereséseink. Ez azt jelenti, hogy veszélyhelyzetben is minden eszközünk rendelkezésre állt ahhoz, hogy biztonságosan folyhasson toborzás és a jelentkezők interjúztatása.

– „Békeidőben” milyen előnyei és hátrányai vannak a home office foglalkoztatásnak? Az SZK munkavállalóinak hány százaléka használja ezt a lehetőséget?

Az otthoni munkavégzés hozzájárul a munkakultúra és a vállalati kultúra fejlesztéséhez, a szervezetek modernizálásához, jelentős munkavállalói ösztönző és elégedettség növelő eszköz.

A home office emellett elősegíti a foglalkoztatás javítását, növeli a gazdasági teljesítményt, csökkenti a környezetszennyezést, az energiafogyasztást, a károsanyag-kibocsátást, s növeli a közlekedéssel járó megtakarításokat is. E foglalkoztatási forma a munkavállaló számára többek között rugalmasabb munkaidő-beosztást, nyugodt munkakörülményt és bejárési időmegtakarítást, a munkáltató számára pedig többek között kiszámítható, egyenletes munkáltatást, munkavállalói rendelkezésre állást biztosít.

A koncepció a felzárkóztatás, a méltányosság és a megtartás. Ezeknek az elveknek a jegyében folytattuk az érdekképviselőkkel a tárgyalásokat, amelyekkel az elvekben egyetértve jött létre a bérmegállapodás március 13-án.

A home office foglalkoztatási forma alkalmazása a lehetőségét megteremtő utasítás megjelenése óta folyamatosan növekvő tendenciát mutat. Ezzel a lehetőséggel a MÁV SZK munkavállalóinak egyre nagyobb része él: 2017-ben 2,3 százalék, 2018-ban 15,2 százalék, 2019-ben 20,3 százalék, 2020-ban pedig már a veszélyhelyzet elrendelése előtt is 23,8 százalék volt az így dolgozók aránya. A március 16-án bevezetett rendkívüli otthoni munkavégzés óta egészen az enyhítésekig eltelt időben kollégáim csaknem 70 százaléka végzett otthonról munkát, ám május közepe után (az enyhítéseket követően) is megmaradt az 50 százalék feletti arány.

– Március közepén aláírták az idei évre érvényes bérmegállapodást. Mi volt a társaság koncepciója 2020-ra?

– Az általános 8 százalékos bérfejlesztési lehetőség felhasználásakor a bérpiaci helyzethez mértük a saját munkaköreinkben alkalmazott béreket és arra koncentráltunk, hogy az egyes munkaköri kategóriákban mutatkozó lemaradásunkat behozzuk és felzárkózzunk, amennyire lehetséges. Egy mondatban összefoglalva: a koncepció a felzárkóztatás, a méltányosság és a megtartás. Ezeknek az elveknek a jegyében folytattuk az érdekképviselőkkel a tárgyalásokat, amelyekkel az elvekben egyetértve jött létre a megállapodás március 13-án.

– A tárgyalások során felmerült, hogy a bértábla „megújításra érett”.

Várható ezzel kapcsolatban egyeztetés a szakszervezetekkel?

– A mi megállapodásunk tartalmazza az alábbi mondatot: „Továbbá a munkáltató vállalja, hogy bértáblázat aktualizálásakor az új munkaköri minimumok meghatározásán túl a bértáblázatban foglalt, szenioritáshoz kötött bérkülönbségeket fenntartja.”

– Munkája során bizonyára sok kérdést, visszajelzést kap a munkavállalóktól, érdekképviselőktől. Ezt hogy tudja kezelni, illetve milyen munkakapcsolatot sikerült kialakítani az eltelt öt év során a társaságnál működő üzemi tanáccsal és a szakszervezetekkel?

– Az eltelt öt év során az üzemi tanáccsal és a szakszervezetekkel is kiegyensúlyozott kapcsolat alakult ki, és természetesen ennek fenntartására törekszünk a jövőben is.

A veszélyhelyzeti működési módban is meg kellett találnunk azokat a módszereket, amelyekkel a kapcsolat és a kommunikáció fenntartható.

A veszélyhelyzet fennállása alatt is tartottunk konzultációt több témáról Skype-on és telefonon, valamennyi szakszervezet közreműködésével. Azt gondolom, hogy mind a szakszervezetek, mind a munkavállalók előtt ismertek a kommunikációs csatornák, folyamatosan érkeznek kérdések, felvetések, amelyekre rendszeresen reagálunk is kollégáimmal.

Komoly veszteségekkel, de sikeresen túljutott a járványidőszakon a MÁV-Start Zrt., s ebben óriási szerepe volt a munkavállalók fegyelmezettségének és kitartásának. Ezt a helytállást a menedzsment a lehetséges összes fórumon meg fogja köszönni – hangzott el a VSZ Start ügyvivői ülésén, június 23-án. A résztvevők egyebek között megtudhatták azt is, hogy a vasutasnapot szeptember második felében rendezik meg, s újraindítják az Egészségmegőrző Programot.

A

Vasutasok Szakszervezete budapesti központi székházában ülésezett a VSZ Start ügyvivői testülete. A megbeszélésen részt vett dr. Tura Szvetlána, a MÁV-Start Zrt. humánerőforrás igazgatója is. A tanácskozás első felében a jelenlévők áttekintették az elmúlt félév eseményeit, az aktuális és a jövőbeni feladatokat.

A pandémiás időszak idején hozott munkáltatói intézkedésekről és a várható helyzetről dr. Tura Szvetlána tartott tájékoztatót. A június 20-án elindult nyári balatoni forgalomról elmondta, a járványügyi helyzet utáni újranyitás miatt is kiemelten fontos a vállalat számára. Ezért a balatoni vonalakon étkezőkocsik közlekednek, amelyet mind az utasok, mind az utasellátós munkavállalók pozitívan fogadtak.

Köszönet a munkavállalóknak

Az igazgató szerint a cég komoly veszteségekkel, de sikeresen túljutott a járványidőszakon, s ebben óriási szerepe volt a munkavállalók fegyelmezettségének és kitartásának. Külön kiemelte a jegyvizsgálók munkáját, hiszen nekik az utasokkal közvetlenül érintkezve kellett szolgálatot teljesíteniük. Megjegyezte: a helytállást a menedzsment a lehetséges összes fórumon meg fogja köszönni a munkavállalóknak.

Mint mondta, nagyon örül annak, hogy a járvány ideje alatti veszélyhelyzetben nem kellett csökkenti a létszámot, a munkáltatói intézkedéseknek köszönhetően mindenkinek megmaradt a munkaviszonya, ráadásul a bérfejlesztést is végrehajtották. Ez a jelenlegi munkaerőpiaci viszonyok között kimagasló teljesítmény.

Járványon túl:

Tura Szvetlána elmondta, utasok miatt nyolc esetben került jegyvizsgáló hatósági házi karanténba, ám az érintett munkavállalók szerencsére nem betegedtek meg. Ők a karantén idejére a munkabérük helyett 60 százalékos táppénzt kaptak. Külön megköszönte szakszervezetünknek, hogy felhívtuk a figyelmet, az állam köteles kompenzálni a kieső bért, mert ennek alapján megkeresték a MÁK-ot. Kiderült azonban, hogy a kompenzációról szóló rendelkezés mindössze az állam ezzel kapcsolatos kötelezettségét rögzíti, ám hogy azon belül pontosan melyik szervezeté, arról szó sincs benne. A kialakult helyzetben a VSZ kezdeményezte az érintett munkavállalók részére a kiesett kereset kompenzálását. A HR igazgató ezért saját hatáskörben úgy döntött, hogy a segélyezési keret terhére 100 százalékra kiegészíti az érintett munkavállalók bérét. Azt is kérte, hogy ha van tudomásunk hasonló esetekről, akkor értesítsük a HR szervezetet.

Fokozatos visszatérés

A járvánnyal kapcsolatban az igazgató asszony azt is elmondta, hogy a MÁV-Startnál mindössze egy munkavállalói betegedett meg, s 44-en egyéb okok miatt kerültek karanténba. A home office-ről nagyon pozitív visszajelzések érkeztek, egyértelműen úgy gondolja, hogy a rendszer jól vizsgázott. A fokozatos visszatérés megkezdődött, egyebek között például azzal, hogy ahol többen dolgoznak egy irodában, ott váltják egymást úgy, hogy egyszerre csak ketten tartózkodjanak bent.

A nemzetközi forgalom visszaállításáról elmondta, hogy egyes járatok csak szeptemberben indulhatnak el. A vezénylések is ezt az állapotot tükrözik, ha mégis változás lesz, akkor átvevénylésekre kell majd számítani.

Mellékvonalak: ideiglenes állapot?

A mellékvonalakkal kapcsolatos intézkedéseket a Start ideiglenes állapotként kezeli, a jövő rendezéséhez egyértelmű döntés szükséges – szögezte le a HR igazgató. A változtatás jelenleg csak az utazószemélyzetet, összesen 74 jegyvizsgálót érint. Budapest, Miskolc, Szombathely igazgatóságok területén azonban olyan mértékű a létszámhiány, hogy az érintett munkavállalók foglalkoztatása ott teljes mértékben megoldott. A leginkább

problémás Szeged, Pécs és Debrecen területén jelenleg átcsoportosításokkal kezelik a helyzetet. Egyelőre nincs jobb megoldás – összegezte. Ugyanakkor Tura Szvetlána elmondta: sem létszámcsoökkentést, sem állásidő kiadását nem tervezik. Foglalkoztatási szempontból kritikus a helyzet Szegeden és Debrecenben is, ez 41 mozdonyvezetőt érint.

A képzési rendszerben nincs fennakadás, a meglévő vizsgák még 180 napig érvényesek, kivéve az egyciklusos módszert. A munkáltató rendben kezeli a felmerülő helyzeteket – jelentette ki az igazgató asszony.

A Nyugati pályaudvari állapotokról elmondta: megkapták a VSZ-nek a



veszteségek és sikerek

konténerpénztárak felállítására vonatkozó javaslatát, de egyelőre várnak nyár végéig, hiszen ekkorra ígérték a helyreállítási munkálatok befejezését. Amennyiben ez idő alatt nem fejeződik be a felújítás, akkor elgondolkodnak a konténerek felállításán.

Az igazgató leszögezte: fontos, hogy a biztonságos munkavégzés és a megfelelő pihenés most is megoldott.

Vasutasnap szeptemberben

Idén szeptember második felében rendezik meg a vasutasnapot és nagyobb hangsúlyt kapnak majd a helyi rendezvények. Lesz tisztatartás és központi kitüntetési ünnepség is –

sorolta –, de most a korábbiaknál kissé szűkebb keretek között.

Augusztusban újraindítják a munkáltatók az Egészségmegőrző Programot: első körben azokat a munkavállalókat keresik meg, akik a járvány kitörésekor résztvevői lettek volna az aktuális kurzusnak. Ha közülük valaki nem vállalja a részvételt, szóba jöhet a fennmaradó helyek pótlása. Arra a kérdésre, hogy vissza lehet-e állítani a szakmai napokat, az igazgató asszony elmondta: mind a HR, mind a menedzsment nagyon támogatná, de leg hamarabb csak jövőre tud útjára indulni.

A járvány miatt kiesett utánfizetési jutalékot nem fogja kompenzálni a

cég – jelentette ki a HR igazgató. Ez ugyanis egy „vis maior” helyzet volt, amely a munkáltatónak is nagyon komoly kiesést okozott – magyarázta. Ugyanakkor nem zárkózott el attól, hogy – a VSZ javaslatára – tárgyalások kezdődjenek a jutalék egy részének alapbéresítésének lehetőségéről. Ez esetben a járvány ideje alatti kiesést nem veszik alapul a számítások során.

Ezt követően elhangzott még néhány aktuális, gépész munkakörcsaládot érintő kérdés, amelyeket előzetesen már szóban egyeztetünk Kiss László műszaki igazgatóval is.

Ezek körében bővebb információ összegyűjtése is szükséges, amit a HR szervezet el fog végezni.



A járvány miatt kiesett utánfizetési jutalékot nem fogja kompenzálni a cég – jelentette ki a HR igazgató. Ez ugyanis egy „vis maior” helyzet volt, amely a munkáltatónak is nagyon komoly kiesést okozott – magyarázta. Ugyanakkor nem zárkózott el attól, hogy – a VSZ javaslatára – tárgyalások kezdődjenek a jutalék egy részének alapbéresítésének lehetőségéről.

MINIMUM 10 NAPOT
AZ APÁKNAK!

Kampány az apaszabadságért

Az újszülött gyermekkel járó apaszabadságot minimálisan 10 munkanapban kell megállapítani. Egyebek között ezt tartalmazza egy 2019-es irányelv, amelyet sokéves előkészület után, 2019. június 20-án fogadott el az Európai Parlament és az Európai Tanács. A családokat segítő intézkedés a tagállamokra nézve kötelező, Magyarországon azonban a mai napig nem vezették be. A Magyar Szakszervezeti Szövetség Nő Tagozata most kampányt indít az apákért.

A

2019/1158-as irányelv célja a munka és a magánélet közötti egyensúly megteremtése a szülők és gondozók számára. Az ajánlás számos, a családokat segítő intézkedést tartalmaz, amelynek bevezetése a tagállamok számára kötelező. Magyarország számára is az. Főleg, hogy a magyar kormány nemcsak elfogadta, hanem szakértői az előkészítésben is aktívan részt vettek. Ez az az egy évvel ezelőtt született irányelv az, ami – egyebek mellett – azt is kimondja, hogy az újszülött gyermek után járó apaszabadságot minimálisan 10 munkanapban kell megállapítani.

Mit tettek a hazai döntéshozók?

Az egyéves évfordulón időszerű a kérdés: mit tettek a hazai döntéshozók annak érdekében, hogy a családok számára kedvező szabály hazánkban is érvényesüljön?

A válasz egyszerű: semmit. Olyannyira nem, hogy még az érintett szülők, a közvélemény sem értesült arról, hogy van valami plusz, valami igazán jó, ami Európából jön.

Már magában az is felháborító, hogy ezt a kérdést egyáltalán fel kell tenni a magyar családok nevében.

A kormány úton-útfélen azt hirdeti, hogy a miénk a „legcsaládbarátabb” kormány, és társadalom. Mi történhetett?

A Magyar Szakszervezeti Szövetség Nő Tagozata elfogadhatatlannak tartja, hogy – bár az irányelv határozott javaslatot tesz rá – el sem indult a szociális partnerek közötti párbeszéd.

Annak ellenére sem történt semmi az ügyben, hogy képviselőink magas szinten folytattak egyeztetéseket a kormánnyal a hazai átültetésről.

Ez elfogadhatatlan! Nem tűrhetjük tovább, hogy ez az ügy is az agyonhallgatás homályába vesszen. Itt az idő, itt a lehetőség, hogy a társadalom két fele végre tegyen valamit magáért. A nők a férfiakért, a férfiak önmagukért és a gyerekeikért.

Mi, szakszervezetis nők kezdeményezzük, hogy tárjuk fel az összes lehetséges okot! Ne hagyjuk, hogy a politika úgy tegyen, mintha nem kel-

lene ezzel az üggyel foglalkoznia, mintha nem lenne dolga ezzel!

Az irányelvet ratifikálni köteles hazánk is, csakhogy nem mindegy mikor.

Aki kimarad, az lemarad és elveszíti a lehetőséget.

Kezdődjön érdemi párbeszéd!

A családok nagy támogatója, a „családbarát” kormány nyilatkozzon!

Mondjon valamit annak a sok anyának, apának, aki európai társaiknál alacsonyabb bérekből próbál helytállni nap mint nap! Mi az oka, hogy egy év elteltével sem kezdődött meg az irányelv hazai alkalmazása – a világ „legcsaládbarátabb” országában? Mire várunk? Felszólítjuk az illetékeseket, hogy foglalkozzanak egyértelműen állást az ügyben!

Kezdeményezzük a cselekvést, és javasoljuk, hogy csináljuk ezt most egy kicsit másként! Beszéljünk egymással, tegyük meg azt, ami tőlünk telik! Vagy egy kicsivel még többet. Ne hagyjuk, hogy ez a téma mindössze egy napra legyen hír!

A nők érdeke, hogy a gyerekük olyan környezetben nőhessen fel, ahol alapérték a kötődés, a törődés.

Az apák pedig kapjanak esélyt arra, hogy minőségi kapcsolatot teremtsenek a gyerekekkel.

Hercegh Mária
tagozatvezető



**Az apaszabadság mindenki érdeke, tegyük együtt érte!
Mondjuk el, mit akarunk.
Apszabadságot!**



Az Európai Közlekedési Dolgozók Szövetsége (ETF), az elkövetkező időkben a női munkavállalók fokozott érdekképviseletére és védelmére szólította fel a vasúti szektorban működő szakszervezeteket.

Fokozott figyelemmel

Jelenleg egy online kutatás előkészítésén dolgozunk, amelyet a MÁV-csoportnál dolgozó női kollégák körében szeretnénk elvégezni.

Az

ETF felhívásához csatlakozva a Vasutasok Szakszervezete 2020-at a nők évévé nyilvánította, amelynek értelmében az érdekvédelmi alelnök szakmai koordinálásával megkezdődött az ezzel kapcsolatos teendők összeállítása, ütemezése. A munkában természetesen a VSZ Női Tagozatának is aktív szerepet kell vállalnia. Bízunk abban, hogy a tervezett munka elvégzése során a tagozat tagjainak, a vasutas nők támogatásának köszönhetően, a munkáltatók partnerségével sikerül feltárni a vasutas női társadalom tagjait foglalkoztató problémákat, gondokat, megoldandó helyzeteket. Ennek érdekében együttműködésre szólítjuk fel az érintetteket. Szinte közhely, de igaz, hogy a COVID-19 járvány oko-

zott némi megtorpanást, de a munkában résztvevők elszántságával ebben az évben el kell tudjuk végezni a tervezett munkát.

Jelenleg egy online kutatás előkészítésén dolgozunk, amelyet a MÁV-csoportnál dolgozó női kollégák körében szeretnénk elvégezni.

A kérdések összeállítása folyamatban van, szándékaink szerint egy komplex, a nőket a munkahelyükkel, a munkavégzéssel összefüggő valamennyi kérdéscsoportot felölelő kérdőívben szólítanánk meg. Célunk az, hogy valódi képet kapjunk arról, hogy a vasúton dolgozó női munkavállalók hogy érzik magukat, hogyan látják a saját helyzetüket a munkahelyükön. Néhány témakört kiragadva: hogyan tudják összeegyeztetni a munkát a magánélettel, hogyan ítélik meg az előmeneteli, bérezési helyzetüket, a

férfi munkatársak, vezetők velük szembeni hozzáállását, illetve kíváncsiak vagyunk arra, hogy mik számukra a motivációs tényezők, mit várnának el a munkáltatótól, milyen javaslataik lennének e körben.

A munkáltatói oldallal is megtörtént a kapcsolatfelvétel, a MÁV-csoport vállalataitól többek között arra vonatkozóan szeretnénk majd adatokat kérni, hogy az egyes munkakörökben mennyiben tér el a női munkavállalók átlagalapbára az ott dolgozó férfiakétól. Terveink szerint az előkészítő folyamatok a nyár végéig lezajlanak és ősszel megkezdődhet a kutatási ütem. A jövőben mind a munkafolyamatokról, mind pedig annak eredményéről tájékoztatást fogunk adni az újság hasábjain.

Képesné Szabó Ildikó

Klímavédelem:

**A Vasutasok Szakszervezete mint a magyar vasúti ágazat leg-
régebbi és ma is legtöbb taggal rendelkező felelős munka-
vállalói érdekképviselője a XXI. század harmadik évtizedének
kihívásaira is választ kell, hogy adjon. Erre vállalkozunk az
alábbiakban vázolt programmal.**

2020-at írunk. A világ, benne Európa és Magyarország sok tekintetben a 24. órában van. Olyan új kifejezéseket és fogalmakat tanultunk meg és kezdtünk el használni, mint digitalizáció, automatizáció, 4. ipari forradalom, klímaváltozás és demográfiai válság.

Mi is az a klímaváltozás?

A klímaváltozás az éghajlat tartós és jelentős mértékű megváltozását jelenti, helyi vagy globális szinten. Ez a változás kiterjedhet az átlagos hőmérsékletre, az átlagos csapadéokra vagy a széljárásra.

Az 1990-es évek végén, 2000-es évek elején hallottunk sokszor az „El-Nino-jelenségről”, amikor először kezdtünk beszélni arról, hogy valami megváltozott a világ éghajlatában. Enyhébbek lettek a telek, forróbbak és szárazabbak a nyarak.

A Föld átlagos globális hőmérséklete gyorsan növekszik. Az elmúlt 50 évben a hőmérséklet kétszer olyan gyorsan emelkedett, mint az azt megelőző 50 évben. És előrejelzések szerint ez a tendencia folytatódik.

Ki a felelős mindezért?

Magáért az éghajlatváltozásért a CO₂-kibocsátás alapvetően felelős, így meg kell azt vizsgálni, hogy mely ágazatok a legnagyobb kibocsátók.

A legnagyobb kibocsátó szektorok a világon az áramtermelés, az ipar, a mezőgazdaság és a közlekedés.

A közlekedés, a fekete bárány

A globális közlekedés mintegy 90 százalékban függ jelenleg az olajtól. A közlekedés felelős a teljes EU-s szén-dioxid-kibocsátás majdnem 30 százalékáért. A teljes közlekedési szektoron belül a kibocsátás mintegy 10-10 százaléka kötődik a hajózás-

hoz, illetve a repüléshez, 40 százalék a szárazföldi teherfuvarozáshoz, 40 százaléka pedig a személy- és kis-tehergépjárművekhez.

Az EU elkötelezett az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentésében, egyik legfontosabb célja, hogy az 1990-es szinthez képest 2050-re a közlekedésből származó szén-dioxid-kibocsátás mértékét 60 százalékra csökkentse.

És a vasút?

A vasút a szárazföldi áruszállítás leginkább környezetbarát módja, a többi közlekedési ágánál alacsonyabb az üvegházhatású gáz kibocsátása és hatékonyabb az üzemanyag felhasználása. Utaskilométerre nézve ötödnöi energiamennyiséget igényel, mint az autók.

A környezetvédelmi szempontok erősödése a vasúti közlekedés reneszánszát hozták el, mivel a gyorsvasutak egy bizonyos távolságon belül egyszerre fenntarthatóbb és versenyképesebb alternatívái a légi közlekedésnek.

2021 az Európai Unióban a vasút éve lesz. Az elmúlt időszak adatai alapján a személyszállítás 7,6 százaléka, míg az áru fuvarozás 17,4 százaléka történik vasúton az EU-ban.

Magyar vasút

Amennyiben ambiciózus célokat kívánunk megvalósítani a klímaváltozás, környezetvédelem terén, akkor szükség lesz egy erős magyar vasútra is.

A magyar vasúti hálózat jelenleg mintegy 8000 kilométer, melyből mintegy 3000 kilométer villamosított és 1300 kilométer kétvágányú.

Ezek az adatok is mutatják, hogy a hálózat jelentős részben lefedi az országot, azonban a kívánt infrastruktúra nem áll rendelkezésre, nem beszélve a nagyszámú lassújelről. Az elmúlt években jelentős EU-s pénzeknek köszönhetően fővonalak, pályaudvarok újultak meg, rengeteg modern, XXI. századi színvonalú gördülő állomány érkezett az országba.



Ambiciózus célok

Tisztában vagyunk azzal, hogy nagy célokat hosszú távon lehet elérni.

Tegyük 2050-re CO₂-mentessé a magyar vasutat! Ehhez az összes jelenlegi dízel üzemű mozdonyt ki kell váltani elektromos meghajtásával. Ezért támogatjuk az újabb villamosmozdony-beszerzést, a további modern motorvonat, valamint hibrid motorvonatok és mozdonyok vásárlását.

Az elektromos energiát megújuló energiával, vagyis tisztán zöld energiával kell előállítani.

vegyük komolyan!

Amennyiben ambiciózus célokat kívánunk megvalósítani a klímaváltozás, környezetvédelem terén, akkor szükség lesz egy erős magyar vasútra is.



Dolgozni kell azon, hogy innovatív intézkedésekkel a vonatok csendesebbé váljanak, és 2030 végéig 50 százalékkal csökkenteni lehessen a zajszintet.

Vonzó vasúti tarifák a klímaváltozás jegyében

Az internetes és mobil applikációs (papírmentes) jegyvásárlások során a MAV-Start Zrt. minimális (5-10 százalékos) kedvezményt nyújt a pénztárnál váltott jegyek árához képest. Az IC-k és elővárosi vonat-

jegyek áfa-tartalmát le kell vinni 5 százalékra, ez jelentős árcsökkentést eredményez, s tovább emelkedhet az utasok száma.

Folyamatos akciókkal, erős teljes marketing tevékenységgel kell a vasutat bemutatni, fontos növelni a vasút megjelenését, reklámját a média minden felületén.

Tegyük érte!

Mit tehetünk mi, szakszervezetek? Sokat. Magyarország több mint 15 éve az Európai Unió teljes jogú tagja. Annak az EU-nak,

ami ambiciózus célokat fogalmaz meg, de nagyon nehézkesen tudja azokat elérni. Tegyük érte, hogy sikerüljön! Folyamatosan tájékoztatni kell a vasutas társadalmat, hogy nekik – nekünk – felelősségünk van ezen a területen is.

A Vasutasok Szakszervezete a Magyar Vasutas hasábjain keresztül az év további részében szemléletformáló cikkekkkel hívja fel olvasói figyelmét a klímahelyzet okozta problémákra, a célokra és a megoldási lehetőségekre.

Az ERFA már helyzet

Az Európai Vasúti Fuvarozási Szövetség (ERFA) felszólította az Európai Uniót, hogy rögzítse a vasúti áru fuvarozás egyértelmű és jól meghatározott jogait és lehetőségeit abban az új európai jogalkotási keretben, amely új normát hoz létre a jelenlegi koronavírus-válságból való kilábalás után.

Az ERFA szerint a kontinens nemzetközi tehervonatainak pontossága az elmúlt hónapokban a korábbi mintegy hatvanról 80-90 (!) százalékra javult – a vasúthálózat áteresztő képessége ugyanis az utasforgalom, és ezzel a személyszállító vonatok számának csökkenése miatt megnőtt. A szövetség szerint azonban alapvető fontosságú, hogy mire az utasforgalom normalizálódik, addigra a politikai döntéshozók a jelenlegi válságból okulva tevélegesen intézkedjenek a vasúti áru fuvarozás érdekében. A cargóforgalom pontosságának és megbízhatóságának javítása nélkül ugyanis Európa nem lesz képes elérni modális váltási és szén-dioxid mentesítési céljait.

Az ERFA főtitkára, Conor Feighan szerint a Covid-19-válság egyik legfontosabb tanulsága, hogy nincsenek meg a keretek a vasúti áru fuvarozás kiegyensúlyozott működésére. „Ezeket a tanulságokat figyelembe kell venni az Európai Bizottságnak a fenntartható és intelligens mobilitásra vonatkozó, készülőben lévő stratégiájában; és ebben a stratégiában különös figyelemmel kell lenni a jogalkotásra: a vasúti áru fuvarozás ugyanis kizárólag a világos és jól körülírt jogok és előírások szellemében működhet hatékonyan” – fogalmazott Feighan. Nem mellékesen, a szóban forgó jogok meghatározásának szükségessége megerősíti az euró-

pai vasúthálózatról szóló, a versenyképes áru fuvarozást szolgáló 913/2010 rendelet közelgő felülvizsgálatára vonatkozó, február 14-i javaslatok megfelelőségét.

Az ERFA javaslatai:

- **Menetvonalak:** a nemzetközi áru fuvarozási folyosók pályahálózat-működtetőinek és szervezeteinek a tehervonatok menetvonalainak minőségjavítása érdekében együtt kell működniük. A minőségi intézkedések keretében indokolt pontosabbá tenni a vasúti áru fuvarozást és 750 méterre növelni a vonatok hosszát.
- **Az azonos elbírálás elve:** nemzetközileg összehangolt, egyúttal biztonságos áru fuvarozási útvonalakat kell meghatározni. Ezek az útvonalakon a tehervonatoknak ugyanolyan előnyöket kell élvezniük az útvonalukon, mint a személyvonatoknak.
- **Harmonizált üzemeltetési szabályok:** az áruszállító vonatoknak a napi forgalomban, üzemelés közben ugyanolyan prioritásokat kell élvezzenek, mint a személyvonatok. A pontos vonatoknak – legyen az személy vagy cargo – elősége van, azt nem lehet „félrevágni”.
- **Nemzetek feletti forgalom-menedzsment:** a pályahálózat-működtetőknél és az egyes áru fuvarozási folyosók szervezeteinek nemzetek feletti forgalomirányítást kell létrehozniuk, kü-

a járvány utáni kezelését kéri

„A vasúti árufuvarozás nem csak az európai teherforgalom gerincének bizonyult a Covid-19-válság idején, hanem bebizonyította, hogy megbízható és vonzó teherfuvarozási eszköz lehet, ha a kapacitása elegendő és jó minőségű”

lönös tekintettel a nemzetközi teherforgalom érdekeire.

- Az árufuvarozási folyosókat felügyelő szervezetek hatáskörének gyarapítása: ugyanolyan döntési és irányítási jog illesse meg őket is, mint a nemzeti pályahálózat működtetőket. Az egyes folyosók fejlesztését, használatát nem korlátozhatja nemzeti érdek.

„A vasúti árufuvarozás nem csak az európai teherforgalom gerincének bizonyult a Covid-19-válság idején, hanem bebizonyította, hogy meg-

bízható és vonzó teherfuvarozási eszköz lehet, ha a kapacitása elegendő és jó minőségű” – jelentette ki Dirk Stahl, az ERFA elnöke, a BLS Cargo vezérigazgatója. „Tudjuk, hogy a jelenlegi hálózatkapacitási helyzet örökké nem fog fennállni, de készen állunk, és természetesen hajlandók vagyunk megvitatni az új működési kereteket annak érdekében, hogy a vasúti árufuvarozási és személyszállítási szolgáltatások igényeinek a Covid-19 utáni időszakban is eleget tegyünk.”

forrás: railjournal.com

Az Európai Parlament Közlekedési és Fejlesztési Tanácsának elnöke a vasúti árufuvarozási ágazat érdekében emelt szót

Karima Delli, az Európai Parlament Közlekedési és Fejlesztési Tanácsának elnöke felhívta az Európai Unió döntéshozóinak figyelmét a vasúti árufuvarozás kiemelt jelentőségére. „Ez a szállítási mód a legtisztább módja az áruk eljuttatásának a rendeltetési helyükre, ezért elsőbbséget kell élvezzen az elkövetkező években” – fogalmazott a Zöldek képviselőcsoportjának francia tagja, majd így folytatta: „Amennyiben ez megvalósul, az segít betartani az éghajlatváltozással kapcsolatos kötelezettségvállalásainkat.”

Delli emlékeztetett arra, hogy az Unióban 2030-ra a vasúti árufuvarozás jelenlegi 18 százalékos részesedését az Európai Zöld Egyezmény szellemében harmincra kell emelni, a közúti és vasúti áruszállítás elé ugyanazokat a feltételeket kell támasztani, nem várathat magára az ágazat digitalizációja, továbbá pénzügyi, gazdasági támogatásban kell részesíteni a környezetbarát környezet érdekében a vasúti beruházásokat.

A közlekedési és fejlesztési tanács elnöke nem ment el szó nélkül amellett sem, hogy a vasúti árufuvarozás támogatása sokszor csak a szavak szintjén jelenik meg, a döntések elhúzódnak, ezért a vasút folyamatos elmaradásban van a közúti szállítmányozástól.

forrás: CER Monitor

Fergeteges buli volt

Idén nagy várakozással, fokozott izgalommal vártuk a júliust, mert a járványhelyzet miatt nem voltunk benne biztosak, hogy megtarthatjuk-e a vasutasnap rendezvényünket, amelyet 2010 óta rendszeresen meghirdetünk. A szervezést ennek megfelelően csak feltételesen kezdtük el, ám szerencsénkre végül zöld utat kaptunk a lebonyolításra. A fergetegesre sikerült bulin 220 kolléga és családtag vett részt.

A rendezvényt a megszokott helyen, Gunaras-fürdőn, a résztulajdonunkban lévő pihenőháznál tartottuk. Csaknem 220 kolléga (és családtag) vett részt, a főzőversenyen hét csapat indult, de a résztvevők összemérhették tudásukat pingpongból, és dartsból is. A nyugdíjas, gépész tagság előtt Kövesdi Tamás titkár és Franc József telephelyvezető nyitóbeszéde után átadtuk a dícsérő oklevelet az alapszervezetünkben kiemelkedő munkát végző kollégáknak. Idén Fazekas Csaba, Magyaros János, Pethő Zsolt, Gelencsér Ákos részesült az elismerésben. Gratulálunk!

Amíg a főzőcsapatok serénykedtek, forgatták a fakanalakat, zajlottak az egyéb versenyek, Pethő Cintia vezetésével a Masnik táncsoport, valamint Balaskó János fúvós együttese szórakoztatta a résztvevőket. A jó hangulatról Török József DJ is gondosko-



dott, változatos, minden korosztály igényeit kielégítő zenéi szóltak egész nap. 10-óra megkezdésére megérkezett a Nagykanizsa Gépész alapszervezet Lőrinc János vezetésével, ők tárcsán csirkemellet sütöttek hagymával a tagoknak.

A büfében finom világos, barna, meggyes söröket lehetett kapni az üdítők és más frissítők mellett.

Tagjaink már nagyon várták ezt a közös rendezvényt, hogy végre a korlátok közül kiszabadulva jól érezhessék magukat együtt.

A főzőcsapatok délre elkészültek, a háromtagú zsűri is meghozta döntését:

I. Főzőnk csapata (Magyaros J., Tamás Cs., Gelencsér Á.)

II. Megruháznak csapata (Baloghné Cs. K., Balogh V., Lázár N-né)

III. 3+1 csapat (Fábián J., Prógli Cs., Pethő Zs.)

A csapatok serleget és három üveg bort kaptak elismerésül.

A pingpongverseny eredménye:

I. Tímár Bálint

II. Rácz Csaba

III. Péter Imre

A darts verseny eredménye:

I. Till Gyula

II. Péter Imre

III. Futó Jenő

Ők érmekeket vehettek át.

A fergeteges buli, a vidám beszélgetések, a tánc és jókedv a kánikulai meleg ellenére is egészen este 7-ig tartott. A főzőcsapatoknál minden étel elfogyott, a szervezők elégedetten zárták a napot. Köszönjük a munkáltató és a szervezésben, lebonyolításban résztvevők kitartó munkáját.

Köszönjük a részvételt, a bulit, a jókedvet, a társaságot a főzőcsapatok szívélyes vendéglátását. Hajrá Dombóvár, hajrá Gépészet, Hajrá Vasutasok szakszervezete!

Kövesdi Tamás
titkár



A horgászverseny garantált siker



A szokásos jó hangulatban telt a Vasutasok Szakszervezete Pécsi Területi Képvisellete idei területi horgászversenye is. A legkedveltebb sporteseménynek ezúttal július 4-én a Nyergesi horgásztó adott otthont.

A verseny reggel 7 órakor sorsolással kezdődött, majd ezt követően mindenki elfoglalta a kihúzott helyét. A viadal kétfordulós volt, egyszer délig, majd ebéd után 13 órától 17 óráig tartott. A versenyben 22 horgász mérte össze tudását. Ennél persze sokkal többen voltunk, mert a versenyzőket a családtagok is elkísérték. A rendezvényen Tóth János nyugdíjas kollégánk Csalfi lovával körbekocsikáztatta azokat, akik kíváncsiak voltak a táj szépségére.

A közös ebédre Stieb Norbert kollégánk gondoskodott, a finom kalácsot, valamint a frissen sült pogácsát Tóth Jánosné Margitkának köszönhetjük.

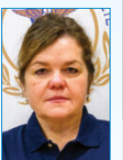
Az egésznapos program lebonyolításában az Ifjúsági Tagozat is kivette részét Kövesdi Roland vezetésével, és természetesen a pécsi terület ifjúsági tagozat tagjai, többek között Cseke Hajnalka, Roznik Lilla, Vincellér Cintia, Kelemen Roland, valamint Tóth Zsolt.

A résztvevőket az időjárás is kegyeibe fogadta, verőfényes napsütés és gyengén lengedező szél. A verseny végére a horgászok jól elfáradva várták az eredményt, ami a következőképpen alakult:

- 1. helyezett:** Turi Zsolt
- 2. helyezett:** Horváth Levente
- 3. helyezett:** Kertész Ferenc
- A legnagyobb halat fogta:** Pethő Zsolt.

A Vasutasok Szakszervezete Pécsi Területi Képvisellete nevében külön köszönet Kövesdi Tamásnak, aki az egész napos rendezvény megszervezésében, illetve lebonyolításában nyújtott segítséget.

*Horváthné Czindery
Zsuzsanna*
területi képviselő



A vagonlakók

A trianoni döntésnek végső soron az egész magyarság az áldozatává vált, jelen írás címe csak az áldozatok egyik, talán legsúlyosabban érintett csoportjának sorsával foglalkozik, a szülőföldjükről elűzöttekkel. Nagyrésztük évekig nem tudta megoldani lakásproblémáját, azokban a vagonokban lakott, amelyekben érkezett. A 20-as években viszonylag komoly figyelem fordult feléjük, később, az ország gazdasági helyzetének javulása, majd az idő múlása fátylat borított nélkülözésükre. Ezért is fontos Dékány Istvánnak a *Noran Libro Kiadó* gondozásában megjelent *Trianoni Árvák* című könyve, amelynek több fejezete az ő tragédiájukat mutatja be, nagy alapossággal tárva fel okokat és összefüggéseket. Csatlakozik a könyvhöz a Csonka vágányon dokumentumfilm a menekültek vallomásaival.

Hogyan is történhetett mindez?

A vesztt háború után a győztesek által biztatott és felszerelt cseh, román és szerb csapatok megszállták az ígéretekben bízva védtelenül hagyott magyar területeket, terrort vezettek be és hűségükre kényszerítették a magyar közalkalmazottakat. Akik megtagadták, elvesztették állásukat, szolgálati lakásukat. Az első „zsúppvonatok” a Felvidékről jöttek, de hamar követték őket az erdélyi, délvidéki szomorú szerelvények. Vannak, akik önként jöttek, de sokukat kiutasították. Utóbbiak közé tartozott Jerman Pál Aradról, akit később Jávör Pálként ismert meg az ország.

Gondosan adminisztrálták ezt a jogtalanságot, a Romániából kiutasítottak pl. kétnyelvű (román és francia) repatriálási igazolványt kaptak, néhol a vagonszám feltüntetésével. Eleinte családonként két vagonot adtak (egyiket a

bútoroknak), később már csak egyet. Előfordult, hogy jó állapotban lévő új vagon a határon rosszabbra cseréltek! A balkáni jellegű korrupció hol enyhítette, hol súlyosbította kényszerű útjukat.

Először a leghamarább kéznél lévő vasutasok estek áldozatul az önkényeskedésnek. Magyar minisztertanácsi határozat rendelte el, hogy maradjanak a helyükön. Ők pedig kötelességtudóan ott várták a bevonulókat. Hivatalos jelentések szóltak a „román gárda és a felfegyverzett román csőcselék” által ellenük elkövetett gyilkosságokról, erőszakosságokról. Egyszerű pályaoőröket is megkínoztak, sebeiket besózták, szegényes holmijukat elrabolták. Előfordult, hogy ők megpróbálták a román megszállókat kísérő francia antant megbízottakhoz fordulni, néha eredményesen. Aradon például beadványukban szörnyű eseteket soroltak fel. Nem elég, hogy a román utastól jegyet kérő kalauzt megbotozták, de „áratlan vasutasokat meggyilkoltak, másokat elevenen megnyúztak, nyitott sebeiket sóval behintették, női családtagjaikon erőszakot követtek el”.

Miután a román CFR erőszakkal átvette a vonalakat, a személyzet illetményét hónapokig elsikkasztották, amikor pedig a hűségüket aláírni nem akarókat elbocsátották, ezt nem fizették meg és őket szolgálati lakásukból kitették.

Elsőként a vasutasokat üldözték el

A Csehszlovákiához került területen is megkövetelték a hűségüket, de ilyen durva kilengések nem voltak.

Ahogy a helyükön maradt magyar tisztviselők mondták: „Azelőtt a konyhán beszélünk tótul és a hivatalban magyarul, most fordítva van...” Délvidéken viszont a szerb katonák az ellenkező magyar vasutasokat bántalmazták, „az állomásokat új, szerb kezelőkkel népesítették be”.

Az első elűdözöttek a vasutasok voltak, őket sokan követték, az utódállamokba szorult magyarság legtanultabb része kényszerült otthona elhagyására.

Főleg tisztviselők, pedagógusok lévén sok ismert névvel találkozunk: Márki Sándor és kolozsvári egyetemi tanártársai, László Gyula, a későbbi professzor családja, Zilahy Lajos író nővére, Kosáry Domokos, a későbbi történész és sokan mások.

Már 1919 végén 170 ezerre nőtt a menekültek száma, Erdélyből 75, a Felvidékről 70 ezren érkeztek!

600 tehervagonban 1600-an próbálták elviselni a telet, ebből 356 kocsi-ban 225 család a főváros valamelyik pályaudvarán, csak a Nyugatiban 102 vagonban 350 ember húzódott meg. Itt valóságos „vagonváros” alakult ki, „kerületekkel” amelyeknek idővel neve is lett pl. Állatkert, Amerika, Fatér, Kórházvágány, Raktár mögött, Jóléti konyha és még jó pár. Előkelőnek szá-



mított a körúthoz közeli Postavágány, melynek utcáit a magyar történelem nagyjairól (Thököly, Bocskai és mások) nevezték el, de volt Pálffy sor és utcát kapott Horthy is. Ez mutatja az állandóságra, otthonteremtésre való vágyat, de hiába, mert a vagonokat vasúti okokból állandóan mozgatták, előfordult, hogy a reggel munkába menő (szerencsés!) vagonlakó három nap múlva talált vagonjára egy másik állomáson.

Vagonváros, mint nevezetesség

Hideg, tűzfahiány és a nyomor gyötörte a vagonok jobb élethez szokott lakóit, akik mindent megpróbáltak helyzetük javítása érdekében. Érdekvédelmi szervezetük, a Vagonlakók Testülete igényekkel ostromolta a lakáshivatalt, demonstrációkat szerveztek.

Talán külföldi segítség szerzésére is irányult, hogy magyar szervezetek a külföldi antant missziók tagjait elvitték a vagonvárosba, megmutatni nekik ezt a háború utáni magyar nevezetességet. Ennek ellenére külföldi adomány sem sok jött, legfeljebb az American Relief élelmiszer és ruhasegélyét említhetnénk.

Mivel elsősorban lakásra volt szükségük, bizonyos intézkedéseket el is értek.

Kértek és kaptak üres lakásokat, kevesek által lakott nagy lakásokba beutaltak vagonlakókat mintegy a tanácsköztársasági lakásfoglalások emlékére és jó negyedszázzal későbbi társbérletek megelőlegezéseként. Ennél jelentősebb volt a laktanyák, hadikórházak, barakktáborok kiürítése. Az Augusztá-telep megtelt menekülteket, de leállt gyárakba, hivatalokba is beköltöztettek családokat, a Parlamentbe gyerekeket fogadtak be. Voltak, akik politikai célra használták elkeseredésüket, így a rosszlelkű Ébredő Magyarok Egyesülete ígéretet tett nekik elhelyezést, de végül csak egy demagóg akció lett belőle, amelynek keretében három stráfkocsival néhányukat bútoraikkal a Lipótvárosi Kaszinó játékszermeibe költöztették. Amikor a rendőrség megkezdte eltávolításukat, a Kaszinó vezetősége lakásokat bérelt négy család számára.

Lassan csökkent a menekülők áradata, a viszonyok megszilárdulásával az otthon maradtak kénytelenek voltak elfogadni a helyzetet. Még az erdélyi magyar püspökök is hűségesküt tettek a román királynak, igaz, ők latinul.

A következő évek konszolidációja lassan megoldotta vagonlakók helyzetét. Kislakások telepszerű építése sokaknak nyújtott otthont. A józsefvárosi Juranics telep, az angyalfüldi Madarász utcai házak számukra épültek, de a már meglévő háborús barakktelepek is nagyrészt az utódállamokból menekültekkel népesültek be. A MÁV igyekezett elhelyezni egykori alkalmazottait például a Podmaniczky utcai házakban, a Gyáli úton és az Ácsudvari lakótelepen. Ezek nem átmeneti szállások, hanem ma is álló házak voltak. Nem megállapítható, milyen arányban kapták ezeket a lakásokat a vagonlakók, mert csak a szolgálati viszonyt (altiszt, segédaltiszt, stb.) tüntették fel. Ennek ellenére az utolsó vagonlakók, akik csak 1927 februárban hagyhatták el a Ferencvárosi pályaudvaron álló vagonjukat, egy vasutas család volt.

A trianoni béke egyik, paragrafusban nem rögzített igazságtalansága volt magyarok százezreinek kiűzése. Sorsukat a nehéz helyzetben lévő anyaország végül valamelyest megoldotta, de ők nem felejtették mi történt velük.

Az angyalfüldi Tripolisz szépen faragott székelő kapuja a telep lebontásáig emlékeztetett rájuk!

Dr. Róbert Péter



Hosszú évek hagyománya folytatásaként idén is megrendeztük a VSZ Debrecen Területi Képviselői Családi Napját Püspökladányban.

Az ismert előzmények miatt egyfolytában azon izgulunk, hogy vajon meg lehet-e tartani a rendezvényünket. Nos, óriási szerencsénk volt, hiszen a márciusi nőnap bált is meg tudtuk rendezni még éppen időben, most pedig már túl a járvány miatti korlátozáson, júniusban a családi napot is elkezdhetjük szervezni.

Az előzetesen meghirdetett rendezvényre több mint 180 tagunk jelentkezett családotól. A kialakult „hurrá” hangulatunk azonban a hét második felében kezdett visszaesni, mivel a nagy természetfelelős meggondolta magát és elkezdett elomlani az idő. Konkrétan: minden nap esett az eső. Így volt ez a rendezvény idejére kijelölt szombaton reggel is. A bátrabbak ennek ellenére nekivágtak az útnak.

Csodák csodájára reggel 8-kor megszűnt az eső, és aznap már nem is esett többet. Ilyen előzmények után igazán nem lehetett panaszunk a létszámról, hiszen mintegy 120 vendég gyűlt össze. Kifejezetten jól éreztük magunkat a termálvízben, a foci pályán, vagy éppen az üstök mellett.

Nagy köszönet az Almási házaspárnak, akik a babgulyást főzték, Szabó Jani alapszervezeti titkárnak, aki szinte mindeneként biztosította az eszközöket. Külön meg kell, hogy említssem a Vasútór alapszervezet óriási lelkesedését és nagy létszámát, amivel jelen voltak.

Végezetül ezúton is köszönjük a VSZ központ által nyújtott támogatást.

Mindezek meglete nélkül nem búcsúzhattunk volna úgy, hogy három hét múlva találkozunk Nagyállóban, a következő családi napon!

Susztter Csaba
területi képviselővezető



Családi- és Szabadidős Nap Püspökladányban

2020. július 18.



Tábornoki köszönet

Távozott posztjáról Dr. Kun Szabó István, aki 2017. október 1-től 2020. július 6-ig volt az MH Egészségügyi Központ parancsnoka. Az eddigi korrekt együttműködést levélben köszönte meg szakszervezetünknek.

A tábornok a Vasutasok Szakszervezete elnökéhez, Meleg Jánoshoz eljuttatott levelében megköszönte a szakmai együttműködést, egyebek között azt hangsúlyozva, hogy a negyed-

évente megtartott érdekképviselői találkozók nagy segítségére voltak a munkájában. „A gyakran kemény viták során több olyan téma is napirendre került, ami az érdekképviselők felvetése nélkül talán nem került volna előtérbe” – írta elköszönő levelében. Kun Szabó István köszönetét fejezte ki a központnál dolgozók érdekében végzett tevékenységünkért is.

A tábornok a Köztársasági Elnöki Hivatalban folytatja katonai pályafutását.

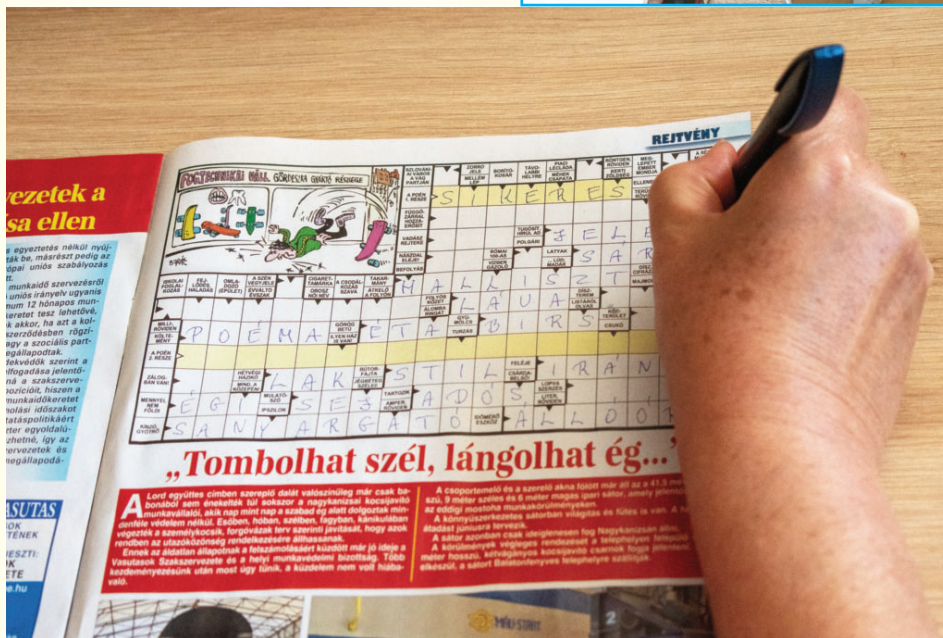
Sok sikert kívánunk hozzá!

Alapszervezeti titkárként fontos feladatom a Magyar Vasutas, a Vasutasok Szakszervezetének havonta megjelenő lapját eljuttatni a tagokhoz, gondosan ügyelve arra, hogy minden területre eljusson.

Tagtársaink már várják a következő havi Magyar Vasutast, mert a sorsolással még jobban felkeltettük érdeklődésüket az újság és mozgalmi életünk iránt is. Ezzel az új ötlettel bebizonyítottuk, hogy a felnőttek is szeretnek játszani.



**Küldd be a
megfejtést,
nyerhetsz!**





Vasutasok Szakszervezete Mert nem vagy egyedül!



A szakszervezeti tagdíjad segít tenni érted!



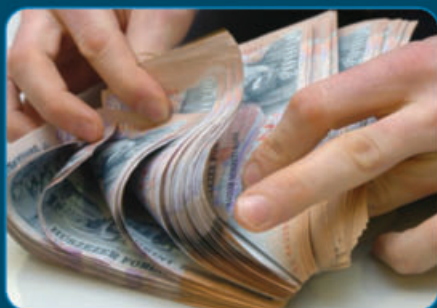
Legolcsóbb védelmed a szakszervezet!

A tagdíjadból teremtyük meg a lehetőséget, hogy ne neked kelljen ütközni, vitatkozni a főnököddel, hanem az erre felkészült szakszervezeti tisztségviselők védjenek meg.

Ha problémád van a munkahelyeden, ha rosszak a munkakörülményeid, vagy csupán valamit nem értesz, bizonytalan vagy, keresd tisztségviselőinket!

Legolcsóbb ügyvéded a szakszervezet!

A tagdíjadból biztosítjuk, hogy te is igénybe vehesd az egész országban elérhető jogsegélyszolgálatunkat.



Mert béremelés és kollektív szerződés sincs szakszervezet nélkül

A tagdíjadból fizetjük meg azokat a szakértőket, akik a te érdekedben tárgyalnak, egyeztetnek a béredről, a szerződésed feltételeiről.

Mert a legolcsóbb biztosításod a szakszervezet!

A tagdíjadból biztosítunk téged is a tagságod első percétől, hogy ha valamilyen okból kiesel a munkából, az minél kisebb anyagi hátrányt okozzon a családnak.

A tagdíjadból fizetjük ki helyetted a tagdíj sokszorosát elérő összegű kártérítést, ha a munkádban esetleg súlyosan hibázol!

A tagdíjadból adunk temetési segélyt, amikor erre szükség van, és ebből segítünk akkor is, ha egyéb szempontból kerülsz nehéz élethelyzetbe.

**Munkavállalóként egyedül kiszolgáltatott lennél.
Harcoljunk együtt! Harcoljunk a jogainkért!**

TOVÁBBI INFORMÁCIÓK: WWW.VSZ.HU

