

# MAGYAR VASUTAS

ALAPÍTVÁ: 1904-BEN

2025. február, LXIX



MEGJELENIK 10 EZER PÉLDÁNYBAN

## A GYSEV-HEZ KERÜL 733 KM VASÚTVONAL

7. OLDAL



[www.vsz.hu](http://www.vsz.hu)

*Mert nem vagy egyedül*

## 4-6. oldal

Vendégünk volt Hegyi Zsolt,  
a MÁV Zrt. vezérigazgatója



## 7. oldal

Már biztosan a GYSEV-hez  
kerül néhány vasútvonal

## 8. oldal

Lakáspályázat, segélykeret,  
új HR főigazgató

## 9. oldal

Veszteséges év után az RCH

## 10-11. oldal

Félelem és reszketés  
Ercsiben

## 12. oldal

Költözünk és költözünk

## 13. oldal

Jutalmat kért a VSZ  
a tűzoltó vasutasoknak

## 14. oldal

Késéssel a Gondosóráról

## 15. oldal

- Keresztretjévény
- Évadzárót tartottak  
a nyugdíjasok Pécsen

Friss hírekért, információkért  
látogasd a Vasutasok  
Szakszervezete honlapját

[www.vsz.hu](http://www.vsz.hu)

## 12. oldal



# Szükségünk van egymásra

Sokan lenézik, sőt egyenesen megvetik vagy jobb esetben egyszerűen feleslegesnek tartják a szakszervezetet. Megjegyzem, egy tökéletesen működő világban még egyet is értenék az utóbbi véleménnyel.

10-11. oldal



Ugyanakkor e meglátások alapján is egyértelmű, hogy az emberek általában keveset tudnak a szakszervezetekről, azok egyetemleges történelméről. Ahhoz, hogy felismerjük e mozgalmak jelentőségét, tisztában kell lennünk azzal, hogy miért is alakultak ki. Azt tudjuk, hogy a kezdeti cél az emberhez méltó, tisztességes bánásmódot és korrekt javadalmazást harcoljanak ki a munkavállalók a munkáltatóknál. Úgy gondolom erre is igaz az a Thomas Alva Edisonnak tulajdonított mondás, miszerint „egy elképzelés értéke a megvalósításban rejlik”. Ennek egyik értelmezése az is lehet, hogy hiába jó egy cél, elképzelés vagy idea, ha annak megvalósítása hibáktól hemzseg. Vagyis, egy tökéletesen működő piaci környezetben, ahol nincsenek monopol helyzetek, valószínűleg nem lenne szükség szakszervezetekre.

Sajnos, Magyarországon nem ez a helyzet. Ezért is fontos a munkavállalói érdekképviselet az állami szektorban is. Közismert vélekedés, hogy „amíg nem érzem a saját bőrömön, hogy baj van, addig nincs is”. Pedig gondoljunk csak bele a saját helyzetünkbe: egy-egy cégcsoport átalakításakor mennyire jól jön a szakszervezet tájékozottsága, tájékoztatása, jó tanácsa és az érdekeinkért való kiállása. Ilyenkor bizony még a szakszervezetet tagadók vagy annak hasznosságában kételkedők is tőlünk, szakszervezettől kérnek segítséget.

A valós erővel, megfelelő létszámmal, támogatottsággal rendelkező szakszervezetekre érdemes figyelni. A munkavállalóknak pedig – saját jól felfogott érdekei miatt – érdemes a közösség részévé válni, még akkor is, ha békésebb időszakban nem érzik ezt szükségesnek.

Tehát amíg nem jön el a „tökéletes világ”, ami szabályozni tudja magát az állami szektorban is, addig igenis szükség lesz modern, konstruktív, a munkavállalók érdekeit szem előtt tartó szakszervezetekre. A szakszervezetek viszont csak a tagok támogatásával lehetnek erősek. Szükségünk van egymásra.



**Meleg János**  
a Vasutasok Szakszervezetének elnöke

## MAGYAR VASUTAS

**A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE LAPJA**

**KIADJA ÉS TERJESZTI: A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE**

**E-mail: info@vsz.hu**

**Felelős kiadó: MELEG JÁNOS, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke**

**Főszerkesztő: NÉMET H. ERZSÉBET • Felelős szerkesztő: HORVÁTH CSABA**

**Szerkesztőség: 1023 Budapest, Ürömi u. 8.**

**Központi telefonszámok: 326-1616, 326-1622**

**ISSN: 0460-6000 • Egyéni előfizetési díj: 960 Ft/év + postaköltség**



Meghívásunkra szék-házunkban járt január 29-én Hegyi Zsolt, a MÁV Zrt. vezérigazgatója, hogy – kérésünkre – személyesen, kötetlen formában adjon tájékoztatást arról, milyen változásokon vagyunk túl, hol tartunk most, és milyen feladatok várnak ránk a közeljövőben.

# Vendégünk volt HEGYI ZSOLT, a MÁV Zrt. vezérigazgatója

**K**ijelenthetjük, hogy január elsejével túljutottunk az átalakítások első, legnagyobb fázisán – kezdte tájékoztatóját a vezérigazgató. Óriási versenyfutás volt ez az időszak, de mindenki partnerként állt a megoldáshoz, így jöhettek létre a mostani cégeink. Igaz, az utolsó simítások még hiányoznak, de az első fázis sikeresen lezárult. Ez azt jelenti – magyarázta –, hogy január elsejétől, a MÁV Zrt. pályavasúti tevékenységének leválasztásával létrejött egy önálló, viszonylag letisztult profilú része a vállalatnak, MÁV Pályaműködtetési Zrt. néven. Ide került még egy rendkívül jelentős, összetételében sokszínű ingatlan-

állomány is, amellyel a jövőben lesz még „némi” tennivalónk.

A jelenleg 330 munkavállalóval működő MÁV Zrt.-nél maradtak többek között a legfontosabb támogatói irányítás feladatok, stratégiai irányítói tevékenységek. Ez utóbbi a minisztérium és a saját magunk által meghatározott programok kidolgozása és végrehajtását jelenti. Ide került

„... január elsejétől, a MÁV Zrt. pályavasúti tevékenységének leválasztásával létrejött egy önálló, viszonylag letisztult profilú része a vállalatnak, MÁV Pályaműködtetési Zrt. néven ...

továbbá az ingatlangazdálkodás és egyetlen operatív tevékenységként az Országos Havária Központ – sorolta a vezérigazgató.

Felidézte, hogy mindenki leginkább a MÁV-Személyszállítási Zrt. megalakulásától félt, hiszen a MÁV-Start, a Volán és a HÉV egy cégbe történő integrációjával Magyarország legnagyobb foglalkoztató jogi személye jött létre. Ez azonban még nem azt jelenteni, hogy egyúttal a területek átjárhatósága is megvalósult. Az üzleti, utasügyintézési tevékenységek már egy kézbe kerültek, de az üzemeltetési, műszaki és karbantartási feladatok továbbra is a korábbi helyükön maradtak – mondta.

„... a személyszállításban van egy komoly akadály: mivel többletszerelvények nem állnak rendelkezésre 2027-ig, jelenleg két Vectron vontatójárművet sikerült kérni a GYSEV Cargótól, amelyek január elsejétől a Békés IC-ben közlekednek ...

## Mi legyen Záhony-Port Zrt.-vel?

Hegy Zsolt fontosnak tartotta megemlíteni a Záhony-Port Zrt.-t, amelyet a mostani átalakítások nem érintettek, viszont a vállalat jövőjét illetően van egy piacosítási dilemma, figyelembe véve az ukrán háború hatásait. Erről jelenleg zajlik egy felülvizsgálat, de konkrét döntés még nem született.

A tulajdonosi döntés értelmében idén március 31-ig be kell zárni az FKG és a KFV Kft.-t. Ezek a cégek létszám tekintetében már „üresek”, a munkavállalók átkerültek a MÁV-Pályaműködtetési Zrt.-be. Az FKG esetében a végelszámoláshoz még vannak a korábban megkötött szerződésekből adódó kötelezettségek, amelyeket rendezni kell.

Itt tartunk most – jelentette ki a vezérigazgató. Előttünk áll még azoknak a korábbi döntéseknek a végrehajtása, amelyek egyik eklátáns példája a Magyar Vagon. Az első fázison itt is túl vagyunk, ami azt jelenti, hogy a korábbi MÁV Vagon 75 százalékát megvette a Magyar Vagon.

## A II. ütem

A második ütem már arról szólna, hogy a kisműhelyi karbantartás kiszervezésével létrejönne az a végállapot, mely szerint a MÁV-Személyszállítási Zrt. kezelésében – a TramTrain kivételével – nem marad a járműkarbantartáshoz szükséges műszaki kapacitás. Ez azonban rendkívül összetett és bonyolult feladat, sok nyitott kérdés van még, például a kapacitás és költséghatékony területén.

A HÉV integrációjáról a vezérigazgató elmondta, hogy ezt a változtatást óriási vita előzte meg, hiszen sajátos működési és infrastrukturális felépítéssel rendelkeznek. A továbbiakban az az elvárás, hogy június 30-ig szét kell szedni a személyszállítási és pályaműködtetési részt, hogy egy profiltiszta állapot jöjjön létre – magyarázta.

## GYSEV mint óriási erőforrás?

Az előttünk álló másik nagy feladat a GYSEV-hez kapcsolódik. A GYSEV-re mint potenciális erőforrásra tekint a magyar állam, mind a hazai személyszállításban, mind a pályaműködtetésben. A tulajdonosi elvárás tehát az, hogy a cég első körben többletfeladatot vállaljon a pályaműködtetésben, emiatt ez év végéig a Balaton-part kivételével átveszi a szombathelyi területhez tartozó vonalakat. A végrehajtás módjáról részletes tárgyalások kezdődtek, mivel ez rendkívül összetett kérdés. A személyszállításban van egy komoly akadály: mivel többletszerelvények nem állnak rendelkezésre 2027-ig, jelenleg két Vectron vontatójárművet sikerült kérni a GYSEV Cargótól, amelyek január elsejétől a Békés IC-ben közlekednek.

## Az a bizonyos miniszteri tíz pont

A miniszteri tíz pont gyakorlati végrehajtásával kapcsolatban is rengeteg részletet kell tisztázni, felülvizsgálni, legyen szó az utasmosdók felújítá-

„... a munkavállalókkal kapcsolatos kérdésünkre Hegyi Zsolt elmondta, hogy elsőbbséget élvez olyan szolgálati helyiségek kialakítása, ahol a nyári hőség idején a szabadban dolgozók hűsölni, télen melegedni tudnak. Erre 200 millió forint áll rendelkezésre ...

sáról, az IC kocsik fedélzeti takarításáról, vagy a 20 perc feletti vonatkesések számának csökkentéséről – magyarázta vendégünk.

A munkavállalókkal kapcsolatos kérdésünkre Hegyi Zsolt elmondta, hogy elsőbbséget élvez olyan szolgálati helyiségek kialakítása, ahol a nyári hőség idején a szabadban dolgozók hűsölni, télen melegedni tudnak. Erre 200 millió forint áll rendelkezésre. A helyszínek kiválasztásához a cégvezetés várja a mi javaslatainkat is. Abban is lehet előrelépés, hogy ne csak az utasmosdók, hanem a munkavállalók illemhelyeinek színvonala is elérje végre a 21. században elvárható – hangsúlyozta.

A megbeszélésen szó esett még a MÁV eszközállományában lévő ingatlanok állagmegóvásáról, jövőbeni, akár szolgálati bérlakásként történő hasznosításáról, a pályakarbantartásokra, járműbeszerzésekre szánt források várható beérkezésének idejéről, a vasúti és buszos menetrend összehangolásáról, a közlekedés biztonság javításához szükséges eszközök, anyagok biztosításáról is.

## Kérdések és válaszok

A megbeszélésen hangsúlyosan elhangzott, mennyire aggódnak a MÁV-os kollégák, mi lesz velük azután, hogy a GYSEV ténylegesen átveszi a vonalainkat, hiszen ez a vállalat más szerkezetben működik, egyes munkakörök pedig nem illeszkednek ehhez a struktúrához. Lesz-e majd munkahelyük? – erről elsőként Németh Tamás, a Szombathelyi TK vezetője kérdezte a vezérigazgatót.

– Ez lesz a két legfontosabb kérdések egyike, amit tisztázni kell a tárgyalásokon, azaz a munkaerő migrációval kapcsolatos problémák megoldása – kezdte válaszát Hegyi Zsolt. A másik tisztázandó kérdéskör pedig a vagyonhoz kötődik. A közeljövőben készül el az a szakértői anyag, amely feltárja a pontos képet. Egy biztos: az nem fordulhat elő, hogy bárki „két szék közül a földre essen”, mindenkinek meg kell találni a helyét az új struktúrában.

## „Mikor érkeznek a fejlesztésre beígért pénzek?”

– A szándék egyértelműen látszik arra, hogy valamit tegyen a kormány a pálya és a járművek romló állapotának javítására, de vajon mikor érkeznek meg az ehhez ígért pénzügyi források? – kérdezte Pék Károly, Budapesti TK vezető. A másik fontos kérdés – tette hozzá –, hogy mi lesz az ingatlanokkal, főként a műemlékekkel, amelyek állapota már évtizedek óta romlik, és nemhogy felújítani, de az állaguk megóvása sem sikerül. Mikor lesz forrás ennek a kezelésére is?

– Azt tudni kell, hogy ezek a 25 éve megvalósult nagy projektek mind EU-s finanszírozásból történtek – válaszolta a vezérigazgató. – Sajnos ilyen forrásból lehívható pénzek jelenleg nem állnak a rendelkezésre. A hitel lehetséges megoldás, de azért ez sem olyan egyszerű, mint ahogy elsőre gondolnánk.

A járműbeszerzésre, például a buszok vásárlására egyszerűbben lehet belső hitelt felvenni, pályafelújításra viszont nem lehet megfizethető kereskedelmi hitelt kapni. Ezért fordultunk az Európai Beruházási Bankhoz, mert ott van erre lehetőség. Ez az a bizonyos 2 milliárd euró, amelynek egyik fele hitel, a másik fele pedig önrész. A hitelszerződés megkötéséhez szükséges hat tárgyalási fordulóból kettőn vagyunk túl. Jó eséllyel a nyárra lehet végleges szerződés belőle. Mi addig is előre dolgozunk, és megkezdjük a feltételes közbeszerzések megkötését, mert olyan rövid projekthatáridők lesznek, melyek szerint 2029 végéig minden munkát be is kell majd fejeznünk.

A MÁV-nak mindössze 22 milliárd forintnyi saját forrása van beruházásokra, miközben csak a Pécsi Igazgatóság tetőszigetelése 500 millió forintba kerül – foglalta össze a helyzetet a vezérigazgató. – Óriási ingatlanállományunk van, amely hatalmas pénzeket emészt fel, és sajnos egy jó részük teljesen felesleges, régen funkcióját veszítette. Ráadásul olyan leromlott állapotban van, hogy már csak lebontani érdemes, de még



„... a fő probléma az, hogy előtte fel kell mérni az összes olyan helyszínt, ahol csatlakozást szeretnénk, mert a gyakorlat azt mutatja, hogy vannak olyan helyek, ahol a buszok nehezen vagy egyáltalán nem tudják megközelíteni az adott csatlakozási pontot ...”

a bontásuk is óriási költség – tette hozzá. Ezért nagy stratégiai kérdés, mihez kezdünk a jövőben az ingatlanjainkkal.

– Debrecenben van olyan épület, amely vendégszobák üzemeltetésére például teljesen alkalmas lenne, és bármelyik ilyen szolgáltatást nyújtani akaró vállalkozás ki tudná használni – vetette közbe Meleg János, a VSZ elnöke hozzátéve, hogy a szakszervezetnek vannak javaslatai a hasznosításra.

– Ezt természetesen szívesen fogadjuk – felelte Hegyi Zsolt, majd hozzátette: „van egy olyan elképzelésünk, hogy ezt a jelentős ingatlanállományt felhasználjuk a jövőben arra, hogy az országszerte tapasztalható, a vasutas társadalomban is érzékelhető lakhatási válságot csökkentjük. Azt gondolom, hogy a MÁV-csoport mint munkáltató élen járhatna abban,

„... óriási ingatlanállományunk van, amely hatalmas pénzeket emészt fel, és sajnos egy jó részük teljesen felesleges, régen funkcióját veszítette. Ráadásul olyan leromlott állapotban van, hogy már csak lebontani érdemes, de még a bontásuk is óriási költség ...”

hogy olcsó, megfizethető bérlakások kialakításával vonzóbbá váljon a például a fiatal munkavállalók körében.”

## „Mai napig nem érkeztek meg a zárszerkezet rögzítő csavarok”

Az elmúlt évben történt balesetek miatt – például a Budapest Keletiben történt kisiklás – a hatóság is több feltáró vizsgálatot folytatott. Decemberben megjelent egy végzés, amely 7 pontból álló kötelezést ír elő a pályaműködtetés számára, egyebek között a biztosítóberendezésekhez szükséges alkatrészek beszerzésére. A helyzet az, hogy azóta az igényelt több száz darabból a mai napig nem érkeztek meg a zárszerkezet rögzítő csavarok – szembesítette a vezérigazgatót Soós József, a VSZ PML Szakmai Képviselő vezetője a megdöbbentő valósággal.

– A hatósággal pontosítanunk kell, hogy milyen konkrét elvárásaik vannak, s fel kell készülnünk a végrehajtásra – reagált a hétpontos hatósági előírásra Hegyi Zsolt. – Ez nagyon nehéz feladat lesz, hiszen egy konkrét helyszínre tett megállapításokat kellene országos szintre kiterjeszteni.

A csavarok ügyében pedig kérném, hogy ezt a problémát írásban is jelezzék felém – tette hozzá.

## „Mikor lesz végre összehangolva a buszok és a vonatok menetrendje?”

A két nagy társaság összeolvadásával elérhető lesz-e végre az az optimális helyzet, hogy a vonatok és a buszok csatlakozzanak egymáshoz, ne forduljon elő az, hogy érkezik a vonat, de a busz már elment, vagy éppen fordítva, mire a busz megérkezik, már elment a vonat? A másik kérdés, van-e arra esély, hogy a VPE visszakerüljön a MÁV-hoz? – erről már Szabó Gyula, a Forgalmi Szakmai Képviselő vezetője kérdezte az MÁV vezetőjét.

A következő menetrendváltástól ebben előre tudunk lépni – ígérte a vezérigazgató. Megvannak azok a közlekedésmérnökök, akik ezt végre tudnák hajtani. A fő probléma az, hogy előtte fel kell mérni az összes olyan helyszínt, ahol csatlakozást szeretnénk, mert a gyakorlat azt mutatja, hogy vannak olyan helyek, ahol a buszok nehezen vagy egyáltalán nem tudják megközelíteni az adott csatlakozási pontot. Ezt a terepmunkát el kell végezni. Mi is szeretnénk volna, ha a VPE Kft. a Pályaműködtetési Zrt.-be kerül, de ezt a minisztérium nem engedte.

## „Mi lesz a sorsa HÉV biztonsági szolgálatának?”

– A HÉV tervezett működési területeinek szétválasztása után mi lesz a sorsa a biztonsági szolgálatánál dolgozó munkatársaknak? Ha ugyanis a MÁV-hoz kerülnek, az jelentős bérfeszültséget fog okozni, a személyszállításban pedig a munkakörük – fogalmazzunk úgy – testidegen – tette fel az utolsó kérdést Kuti Horváth József, a Személyszállítási Szakmai Képviselő vezetője.

Ez a felvetés még eddig nem került szóba – ismerte el Hegyi Zsolt –, ezért köszönjük az észrevételt, meg fogjuk vizsgálni. Pontosabbat még erről nem lehet egyelőre mondani.

# A VSZ PONTOS TÁJÉKOZTATÁST SÜRGET

## Már biztosan a GYSEV-hez kerül néhány vasútvonal



**Gyors és pontos tájékoztatást kér a MÁV Pályaműködtetési Zrt. fenntartása alatt lévő egyes vasúti vonalak GYSEV Zrt.-nek történő átadásáról a Vasutasok Szakszervezete, miután tudomására jutott, hogy a tulajdonos végleg döntött a változtatásról. Az információátadás felgyorsításához a VSZ levélben kérte Hegyi Zsolt vezérigazgató segítségét.**

**A** MÁV-csoport tulajdonosa már döntött az érintett vasútvonalak GYSEV Zrt.-nek való átadásáról, a munkavállalók azonban nem ismerik az átadás pontos folyamatát, de még a közvetlenül őket érintő részleteket sem – írta a vezérigazgatónak címzett levelében a VSZ. Annak érdekében, hogy az átadás-átvétel zökkenőmentes legyen, rövid időn belül pontos és részletes információt kell kapnia a szakszervezetnek, hogy időben és kellően felkészítse a változásra a munkavállalókat – érvel írásában a szervezet. A zökkenőmentes szakmai átadás-átvétel mellett azonban kiemelten fontos az érintett munkavállalók érdekeinek, jövedelmi helyzetének megvédése, a kollektív jogok

„... hogy az átadás-átvétel zökkenőmentes legyen, rövid időn belül pontos és részletes információt kell kapnia a szakszervezetnek, hogy időben és kellően felkészítse a változásra a munkavállalókat ...”

megtartása. Ehhez, na meg persze a további személyes egyeztetés gördülékenységéhez a VSZ-nek szüksége van a feladathoz kapcsolódó, rendelkezésre álló munkáltatói háttéranyagokra és számításokra, ezért azok mielőbbi átadását sürgeti. Levelében a VSZ leszögezi: közös érdek, hogy a munkavállalók a lehető legrövidebb időt töltsék bizonytalanságban.

# Lakáspályázat, segélykeret, új HR főigazgató

Meghatározták az idei első féléves segélyezési keretek összegét a MÁV Pályaműködtetési Zrt. Központi Üzemi Tanácsának január 21-i ülésén.

**E**lső napirendként Jakab Andrea vagyongazdálkodási szakelőadó tájékoztatást adott a MÁV Zrt. 2024. IV. negyedévi lakáspályázatáról. A pályázatot 2024. november 28. napjával írták ki összesen 11 (Budapest 3, Miskolcon és Pécsen 1-1, Szegeden 4 és Szombathelyen 2) lakásra. A debreceni terület ezúttal lakást meghirdetni nem tudott, mivel nem rendelkezett pályázatra kiírható üres és megfelelő műszaki állapotban lévő lakással. A lakáspályázat benyújtásának határideje 2025. január 10. volt, a addig összesen 45 (Budapest 32, Miskolc 7, Pécs 1, Szeged 3 és Szombathely 2) pályázat érkezett. Ebből 8 pályázó összesen 12 pályázata lett érvénytelen (az érvénytelenség okai: hiányos vagy nem a kiírásban foglaltaknak megfelelő kitöltés, illetőleg egy pályázó még nem mentesült a Kollektív Szerződésben meghatározott jogerős hátrányos jogkövetkezmény alól). Az érvényesen benyújtott lakáspályázatok száma 33, amelyből 16 pályázatot a MÁV Pályaműködtetési Zrt., 9-et a MÁV SZK Zrt., 8-at pedig a MÁV Személyszállítási Zrt. munkavállalói nyújtották be. Pontegyezőségi két – a budapesti terület által pályáztatott – lakásnál alakult ki, ezek esetében a KÜT javaslatot tett a területi igazgatónak a nyertes pályázó személyére. A pályázatot összegezve megállapítható, hogy a meghirdetett 11 lakásból 3-ra egyáltalán nem volt érdeklődés. Az eredményesen pályáztatott 8 lakás esetében a pontszámok alapján kialakult helyezéssel 6, míg pontegyezőség miatt a KÜT javaslatának figyelembevételével további 2 lakás kerülhet majd bérbeadásra olyan munkavállalóknak, akik – egy pécsi

... az eredményesen pályáztatott 8 lakás esetében a pontszámok alapján kialakult helyezéssel 6, míg pontegyezőség miatt a KÜT javaslatának figyelembevételével további 2 lakás kerülhet majd bérbeadásra olyan munkavállalóknak, akik – egy pécsi munkavállaló kivételével – valamennyien jelentős hiányszakmában a MÁV-csoport munkavállalói ...

munkavállaló kivételével – valamennyien jelentős hiányszakmában a MÁV-csoport munkavállalói.

A második napirendi pont Csató Milán, a MÁV Pályaműködtetési Zrt. HR főigazgatójának rövid bemutatkozása volt. Elmondta, hogy közel 20 éve a MÁV Zrt.-nél humánpartnerként kezdte, majd kompenzációs szakértőként folytatta munkáját a MÁV-nál. Ezután 10 évig dolgozott az RCH-nál, ahol a kompenzációval, később ösztönzéssel és fejlesztéssel foglalkozott. 2019-től a MÁV START Zrt.-nél HR kompenzáció és kontrollig vezetőként egészen 2024 végéig végezte munkáját. 2025. január 1-jétől a MÁV Pályaműködtetési Zrt.-nél folytatja pályafutását. Hangsúlyozta, hogy az eredményes együttműködésben érdekelt. A KÜT tagjai elmondták, hogy melyik területet és melyik szakmát képviselik.

Harmadik napirendi pontként a MÁV Pályaműködtetési Zrt. 2025. I. félévi segély- és munkabérelőlegkeretének felosztására tett javaslatot Császárné Nikolausz Krisztina humánpolitikai szakértő. Az írásos előterjesztéshez szóbeli kiegészítésként részletesen ismertette, hogy a a rendkívüli élethelyzetek kezelésére elkülönített keretből 32 fő, a nagycsaládosok év végi támogatására biztosított keretösszegeből 123 mun-

kavállaló 538 gyermeke részesült. A szervezeti egységek kezelésében lévő szociális segélyből 260 fő kérelmében döntött együtt a munkáltatóval az üzemi tanács. Az összes kifizetés 54,2 százalékát temetési segély kifizetésére fordítottuk. A 2025. I. félévi keretösszegeből a korábbi évek gyakorlatának megfelelően a különböző segélyezési jogcímekre tett javaslatot a munkáltató, figyelembe véve a már végrehajtott és még várható szervezeti átalakítást. Így a rendkívüli élethelyzethez kapcsolódó juttatásokra munkavállalónként 3300 forintos keretösszeget biztosít. A MÁV FKG Kft. esetében ugyanez az összeg 3500. Ennek értelmében az első félévre a MÁV Pályaműködtetési Zrt. 16 203 fős létszámára 26,7 millió, míg a MÁV FKG Kft. 1172 fő létszámára kétféle forintos keretösszeg lett meghatározva. A MÁV Pályaműködtetési Zrt. KÜT egyhangúlag elfogadta a munkáltatói javaslatot és kérte a munkáltatót, hogy a szervezeti egységek felé tegye meg a leosztásokat MMK- és létszámarányosan.

Egyebekben 16 temetési segély és 86 munkabérelőleg kiutalásáról döntött a testület. A KÜT elnöke tájékoztatta a testületet az ÜT választás koordinációs bizottsága január 8-i üléséről, az érvénytelen választás értékeléséről és a második forduló időpontjáról, melyet március 10-19-e között tartanak online, illetve március 25-28 között személyes részvétellel.

**Következő KÜT ülés időpontja: 2025. február 19.**



**Bodnár József**  
KÜT elnök



# Veszteséges év után az RCH

**A tavalyi 19,3 millió tonna áru elszállítása után az idén 20-22 millió tonnás forgalmat tervez a Rail Cargo Hungaria, hangzott el cég Központi Üzemi Tanácsának január végi ülésén.**

**A**z ülés kezdetén Raisz Csaba pénzügyi igazgató elmondta, veszteséggel zártuk a tavalyi évet. Elsősorban külső hatások miatt, fontos tényezőként a villamosenergia-árak és az euró árfolyam alakulását emelte ki. A kedvezőtlen reálkörnyezet (gyengélkedő ipari termelés, stagnáló európai gazdaság) még egyszeri hatásként megfejtette az árvízhelyzetet, ami jelentősen és hónapokon keresztül befolyásolta a nyugatra irányuló forgalmainkat. Az elszállított tonna alakulása 2023-hoz képest kismértékű csökkenést mutatott, azonban piaci részesedésünk stabilizálódott. Az árvízhelyzet miatt kiesett forgalmainkat kompenzálta, hogy a Mátrai Erőmű fuvarfeladataiban alvállalkozóként vehetünk részt. Ez az üzlet tovább gördül 2025-re is. A vasúti egyes kocsi-támogatással kapcsolatban kedvezőtlenül befolyásolta az eredményünket az, hogy november közepén kifutottunk a keretből, így decemberben nem tudtuk realizálni az egyes kocsi-forgalomhoz kapcsolódó tervezett támogatási összeget. Megemlítendő, hogy a támogatás ennél a fuvarozási formánál sajnos egyre kevésbé fedezi a valós költségeinket.

A saját tőke apadásának elkerülése érdekében definiáltunk további intézkedéseket, és ezeket egy átfogó hatékonyságjavító programban, az Origo projektben fogtuk össze.

A fa- és ócskavas-fuvarozás egyaránt kiemelt fontosságú az RCH szempontjából mind nemzetgazdasági okok, mind pedig az egyes kocsi fuvarozás fenntarthatósága miatt.

**... a fa- és ócskavas-fuvarozás egyaránt kiemelt fontosságú az RCH szempontjából mind nemzetgazdasági okok, mind pedig az egyes kocsi fuvarozás fenntarthatósága miatt ...**

**... vezetői döntés alapján több költségcsökkentési intézkedés is lesz, így például ebben az évben nem lesz központi családi nap, esetleg szervezetenként csapatépítésre sor kerülhet központi támogatással ...**

E fuvarok vasúton tartására külön intézkedéseket, együttműködések kell kialakítani. Az előttünk álló év sem ígérkezik könnyebbnek, hiszen nem látjuk a vasúti árufuvarozás kiterjesztési pontjait. Nagy kérdés még a Dunaferr újraindítása is. A tervben 20-22 millió tonna elszállítása szerepel, fejezte be a vezető.

A második napirendi pontban Nyíri András üzemeltetési igazgató a múlt évben bevezetett IT alkalmazásokról, hatékonysági intézkedésekről és a nemzetközi forgalomban közlekedő interoperábilis mozdonyvezetők bevetéséről beszélt. Az ez évi feladatokról elmondta, folytatódik a CT, valamint a SC projekt. Lesznek a mozdonyflottát kedvezően érintő változások. Idén is jelentős lesz a vágányzár Magyarországon és külföldön egyaránt, ami nehezíti a vonataink közlekedését. Elkészült az erre az évre érvényes oktatási terv, a hatósági oktatás a mozdonyvezetőknek és kocsivizsgálóknak 2 nap, míg az ebben a körben tartozó egyéb munkakörökben 1 nap lesz.

Harmadik napirendi pontban Vincze Teodóra HR igazgató ismertette, hogy a múlt évet 1808 fővel zártuk, a terv pedig 1830 fő volt. Mint mondta, egész évben létszám alatt voltunk. A folytatásban elhangzott, hogy a bérmegállapodásban foglalt differenciált részt is sikerült felosztani a munkáltatói jogkör gyakorlóknak. Erre az évre a home office-ban havonta nyolc napot lehet eltölteni vezetői ellenőrzés mellett. Februárban

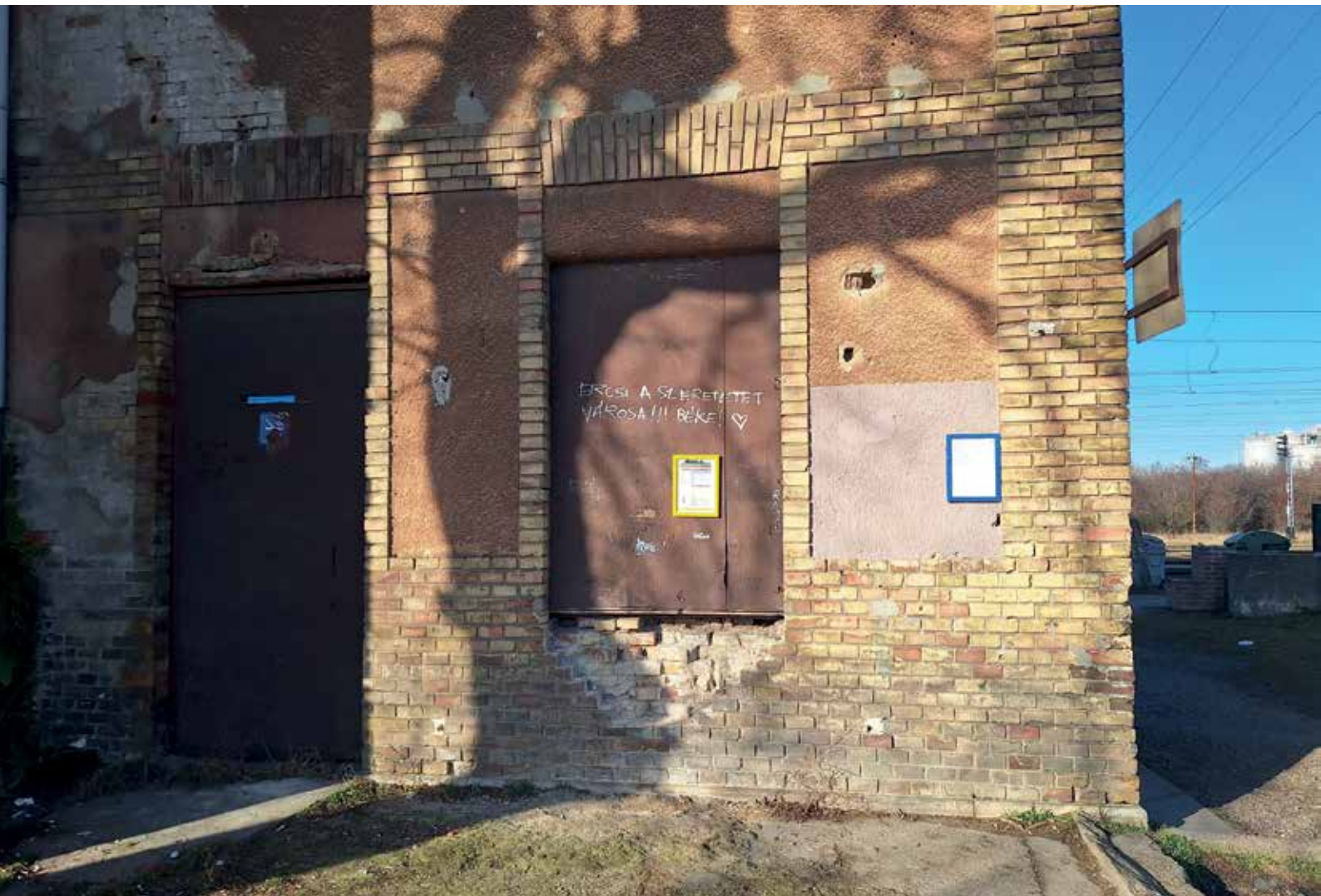
munkavállalói fórumokat rendeznek, 5-én Debrecenben, 17-én Székesfehérváron, 26-án pedig Budapest a helyszín. Vezetői döntés alapján több költségcsökkentési intézkedés is lesz, így például ebben az évben nem lesz központi családi nap, esetleg szervezetenként csapatépítésre sor kerülhet központi támogatással. A folytatásban Baladik Margit HP szervezetvezető ismertette a múlt évi szabadságkiadást, mely 95 százalékban teljesült, és elmondta, 103 ezer óra volt túlóra felhasználás. A folytatásban az ez évben felhasználandó 18 millió forint szociális segély összegére tett javaslatot, melyet a KÜT egyhangúan el is fogadott. Zárásként elmondta, hogy a szociális segélyezéssel kapcsolatos módosított eljárás rend február elsejétől lép életbe.

Negyedik napirendi pontban Verne András service delivery igazgató értékelte a 2024. évet. Elmondta, hogy 19 millió 357 ezer tonnát szállítottunk, ami az előző évinél 140 ezer tonnával kevesebb. Jó hír volt év végén, hogy a MERT forgalmat ebben az évben is az RCH bonyolítja le. Az ideai kívánságlistáján szerepel a Dunaferr újraindítása, az akkumulátorgyárak termelése, a gabonaimport forgalom visszaállítása, valamint a kínai konténerforgalom megjelenése. Ha ezek teljesülnek, akkor lehet egy jó évünk, fejezte be az előadást.

Az egyebekben a KÜT elnöke, Zubály Bertalan tájékoztatást adott a 2025. évi üléstervről, majd az elmúlt napokban az osztrák kollégákkal folytatott megbeszélésekről elmondta, hogy az Európai Üzemi Tanáccsal folyamatos a kapcsolat, és aktuális kérdések kerültek napirendre. Ezt követően az elnök beszámolt a KMVB elnökével, Németh Sándorral folytatott tárgyalás főbb témáiról. Zárásként a tanács áttekintette a segélyezési szabályzatát, amelyet módosított és döntött arról, hogy az ideai évre bevezeti azt.

# Félelem és reszketés

A Vasutasok Szakszervezete kezdeményezésére a Központi Munkavédelmi Bizottság VSZ-es tagja két állomáson, Dunaújvárosban és Ercsiben vizsgálta a forgalmi szakterületen dolgozó tagjaink munkakörülményeit. Míg az előbbin javuló állapotok, Ercsiben döbbenetes látvány, börtönre emlékeztető épület képe fogadta az „ellenőrt”.



**D**unaújvárosban ivóvízzel kapcsolatos aggályok merültek fel. A váltóórhelyen végeztünk bejárást a munkáltató képviselőjével közösen. A felvétellel ellentétben a víz nem volt zavaros és nem volt kellemetlen szaga sem. Ezzel együtt a munkáltató biztosított róla, hogy februárban elvégeztetik a vízvizsgálatot.

Azért meg kell jegyezni, hogy korábban a vizsgált munkahelyeken sokkal rosszabb munkakörülmények fogadtak bennünket. Azóta, kezdeményezésünknek – és persze a munkáltatónak – köszönhetően jelentősen sikerült javítani tagjaink munkakörülményein, a tisztasági festéstől a tartózkodó oldalán kialakított mellékhelyiség fűtéséig. Itt jegyezhet-

nénk meg, hogy ez lenne a minimum, de tudjuk, hogy sok helyen találunk ennél rosszabbat. Keresnünk sem kell sokáig.

## ***Minek nevezzetek?***

Következő helyszín Ercsi állomás. Minek nevezzük? Biztonságos munkahelynek semmiképp. Nevezzük

# Ercsiben

„... talán erősnek hangzik, de látva az állomásépületet, még az ott készített fotók sem képesek hűen visszaadni azt az állapotot, ami ott fogadott ...”

börtönnek. Talán erősnek hangzik, de látva az állomásépületet, még az ott készített fotók sem képesek hűen visszaadni azt az állapotot, ami ott fogadott. Elgondolkodtató a sok betört ablak, még a fehér (drótos) katedrál-üveg sem nyújt védelmet a garázda elemekkel szemben. Így vannak téglával befalazott, osb-lappal fedett és „csirkehálós” ablakok és ajtók. Kicsit úgy néz ki, mint mikor nem használunk egy MÁV-os ingatlant és kívülről különböző mechanikai védelemmel látják el, hogy az illetéktelenek ne juthassanak be az épületbe. Csak-hogy ebben az épületben állandó, fővonalis forgalmi szolgálati helyet tartunk fenn. Aki ott kénytelen dolgozni, igen depressziókéltő helyen kell eltöltenie munkaidejét. Nem volt ez mindig így. Az „átkosban”, jobban tisztelték az épületet és a benne dolgozó embereket is. Napjainkra megfordult a világ.

## Garázda elemek, folyamatos vegzálás

Az állomáson tartózkodó emberek egy része folyamatosan vegzálja a szolgálattelvőket, az utasokat, de még a biztonsági szolgálat tagjait is. Kollégák mesélték, hogy amikor volt egy kis hó, annyira megőrültek egyesek, hogy a biztonsági szolgálatot ellátó kollégát dobálták meg hógolyóval. Látjuk, tapasztaljuk, hogy sokszor nincsenek egy „súlycsoportban” a garázda elemekkel. Hétköznap Ercsiben szállnak le a vonatra vezényelt készenléti rendőrök. Azonban hétfőgén nem járnak arra. Nem tudni, mi



lehetne visszatartó erő az ilyenekkel szemben. Az állomás épületén kívül van két kamera a tartózkodó vonatok felé irányítva. Igaz, már ezek sem működnek, szóval vakkamerák. Pedig nagyon fontos lenne egy megbízható kamerarendszer, amit figyelnek is, hogy szükség esetén intézkedést lehessen kérni. Az épület, még fedetlen ablakain lehet látni a kódobálásokból eredő károkat. Sőt a forgalmi bejárati ajtaján korábban szintén drótos üvegre cserélt betéteket is megdobálták, ezért arra is sűrű fémhálót szereltek. Szóval további fenyegetettségnek is ki vannak téve az ott dolgozók.

## Állandó biztonsági szolgálat kellene

Az évtizedek alatt kialakult helyzetben munkáltató, vasútbiztonság, sőt még a helyi vajda is próbált változtatni, a helyzet mégis siralmas. Van, aki megjegyezte, hogy talán épp azért, mert jelenleg nincs vajda a településen. Akkor hogyan kívánja megvédeni munkavállalóit a MÁV? Véleményünk szerint, a kamerarendszer lenne az egyik rész megoldás. Állítólag

„... az állomás épületén kívül van két kamera a tartózkodó vonatok felé irányítva. Igaz, már ezek sem működnek, szóval vakkamerák. Pedig nagyon fontos lenne egy megbízható kamerarendszer, amit figyelnek is, hogy szükség esetén intézkedést lehessen kérni ...”

arra nincs pénz. További javaslatunk az állandó biztonsági szolgálat. Állítólag erre meg ember nincs elég. Akkor mit javasoljunk? Bízunk meg őrzéssel, védelemmel azoknak a garázda elemeknek egy részét, akik tönkreteszik az ott dolgozók életét és az épületet. Így talán ők megvédenék Ercsi állomást a többiekkel szemben. Rablóból pandúr? Ki tudja. Minden esetre ezt mi, a Vasutasok Szakszervezete nem hagyjuk, nem hagyhatjuk.



Pék Károly

# Költözünk és költözünk

Üzemirányító központ, Kerepesi út 14. és 16. szám.  
A két házszám két jelentős munkahelyeket biztosító épületet jelöl. „Természetesen”, ahogy a közelmúltban számos munkahelyet, a fenti két épületben működőket is utolérte a kényszerköltözés.

**A**MÁV tevékenységi listáját ki kellene egészíteni a költözéssel. Persze szerepel a listán logisztika és fuvarozás, de azon belül a költözés olyan tevékenység, ami 2024-ben kezdődött és talán 2025-2027 között is jelentős mértékben érinti a munkavállalókat, így tagjainkat is. Korábban a Vasutasok Szakszervezete és a MÁV Központi Munkavédelmi

Bizottság (KMvB) képviselőjében részt vettünk azon a bejárásán, ami a két épületben dolgozó tagjaink leendő munkahelyeinek, munkakörülményeinek vizsgálatát volt hivatott feltárni. Még tavaly – 2024-ben – kértük a MÁV Paritásos Munkavédelmi Testület (PMT) I. félévi ülésén, hogy szíveskedjenek bevonni a további költözések tervezésébe, mert a korábbi Parkway (MÁV székház)

evakuálásakor ez nem teljesült. Így kaptunk tájékoztatót a Kopaszi gát építéséről, az irodák kialakításáról és a később ott munkát végzők tervezett munkakörülményeiről is. Mondhatjuk, ez pozitív fordulat. Persze azért résen kell lenni, mert egy ekkora szervezetnél, mint a MÁV Pályaműködtető Zrt., sok szervezeti egységet érinthetnek a különböző intézkedések és van, hogy a munkáltató a sok feladata mellett elfelejti minden érintett figyelmét felhívni, hogy milyen intézkedéseket tervez végrehajtani.

## Ott voltunk mi is

Az üzemirányító központ esetében szerencsénkre nem így történt. Január utolsó napján a területi igazgató, osztályvezetők és más vezetők mellett a KMvB és a Vasutasok Szakszervezete is lehetőséget kapott, hogy a munkakörülmények vizsgálatán részt vegyen. Kiderült, általában lépcsőházi és munkahelyi világítással kapcsolatos problémák mellett klímakarbantartási és egyéb hiányosságokat kell pótolni. Tapasztaltuk azt is, hogy különböző belső költöztetések miatt, illetve további szervezet közelmúltbéli beköltöztetése okán egyik-másik iroda kissé zsúfoltabb. Ebben a Tüzér utcába történő átköltözés lesz a megoldás, ahol nyolcezer négyzetméteres téren osztozhatnak az érintett szervezetek és központi üzemirányítás. Persze felvetődik a kérdés: miért kell költözni két MÁV épületből

„... persze azért résen kell lenni, mert egy ekkora szervezetnél, mint a MÁV Pályaműködtető Zrt., sok szervezeti egységet érinthetnek a különböző intézkedések és van, hogy a munkáltató a sok feladata mellett elfelejti minden érintett figyelmét felhívni, hogy milyen intézkedéseket tervez végrehajtani ...”



„... persze ahhoz, hogy a megfelelő képviselőt minden területen elláthassuk, rendkívül fontos, hogy a márciusban esedékes üzemi tanácsi és munkavédelmi képviselő választáson mindenki leadja szavazatát a VSZ-VDSZSZ-PVDSZ közös jelöltjeire ...”

bérelt irodaházba? Talán a Kerepesi 14. és 16. számú épületeknek más lesz a funkciója vagy talán elbontják. Reméljük utóbbi, mert az irodaházak bérleti díja nem kevés. Nem beszélve arról, hogy a köfit költöztetni milliárdokba kerül, amit ráadásul nem először tesz a munkáltató.

## **Szavazz a VSZ-VDSZSZ-PVDSZ közös jelöltjeire!**

Lényeges, hogy a vezérigazgatói irányítás és a Budapest igazgatóság ügyében nem a döntések után futunk, hanem már a tervezés időszakában felléphetünk tagjaink munkakörülményeinek érdekében. Reméljük, más területi igazgatóságnál is hasonlóképp gondolkodnak a vezetők. Persze ahhoz, hogy a megfelelő képviselőt minden területen elláthassuk, rendkívül fontos, hogy a márciusban esedékes üzemi tanácsi és munkavédelmi képviselő választáson mindenki leadja szavazatát a VSZ-VDSZSZ-PVDSZ közös jelöltjeire. Fontos azért, mert a VSZ és a KMvB fizikailag nehezen lát el minden olyan feladatot, ami tagjaink munkahelyét, tevékenységeit és főként munkakörülményeit befolyásolhatja. És legalább ennyire fontos, hogy legyenek olyan kolléganők, kollégák, akik a jelöltséget felvállalva hajlandóak társadalmi munkában képviselni az őket megválasztó munkavállalókat. Szóval szavazzunk, hogy képviselhesenek munkavédelmi szempontból olyanok, akik az adott területen tudással, tapasztalattal, akár speciális tapasztalatokkal is rendelkeznek. Ezt meg kell tennünk tagjainkért és saját magunkért is.

**Horváth Csaba,  
Pék Károly**

# Jutalmat kért a VSZ a tűzoltó vasutasoknak



**Kapjanak egyszeri jutalmat a Keleti kocsiműhely területén 2025. január 17-én keletkezett tüzesetnél aznap szolgálatot teljesített és a személykocsik mentésében aktívan részt vett munkavállalók – kezdeményezte a Vasutasok Szakszervezete a MÁV Személyszállítási Zrt. JBI-Budapest vezetésénél.**

**E**zek a munkavállalók saját testi épségüket nem féltve szembe szálltak a lángokkal, s ezzel – is – megmutatták rátermettségüket. Mentés közben folyamatosan szem előtt tartották a munkájukkal járó kötelességüket, elkötelezettségüket a vállalat mellett. – érvelt Tura Szvetlána humánerőforrás igazgatónak címzett levelében a

## Lapzárta- kor érkezett

Ünnepélyes keretek között átadták az elismeréseket a tűz oltásában részt vett vasutasoknak, többek között tagjainknak, Kovács Gábornak, Kovács Péternek és Konka Tamásnak február 11-én a Keleti pályaudvar Prémium várójában.

Vasutasok Szakszervezete. Arra törekedtek – írta Meleg János elnök –, hogy a tűz ne terjedjen át az ott javításra váró személykocsikra, ezzel is megvédve a vállalatot attól, hogy további jelentős anyagi kárt szenvedjen. Az akkor és ott szolgálatban lévők azon dolgoztak, hogy emberi életek ne kerüljenek veszélybe és ne alakuljon ki valódi katasztrófahelyzet.

Az ilyen helyzetben is lojális munkavállalók megbecsülése a munkáltató érdeke is, a fent említett intézkedés nagyban segítené – a továbbiakban is – ennek megerősítését.

# Késéssel a Gondosóráról

A vonatkésések miatt csúszással kezdődött január 28-án a VSZ ONYSZ idei első elnökségi ülése, ahol a Gondosóra működésével is megismerkedtek a tagok.

Az ülést Molnárné Szlávik Györgyi, a VSZ ONYSZ elnöke nyitotta meg, külön köszöntötte a Kormányzati Szolgáltató Központ Nonprofit Kft. munkatársait, Dr. Wappler Ádám osztályvezető-helyettest és Bánóczki-Csernák Brúnó kommunikációs menedzsert. Wappler Ádám videókkal és gyakorlati bemutatókkal, felhasználási és alkalmazási útmutatókkal ismertette a Gondosóra programot. Külön kiemelte a folyamatos használat fontosságát, bemutatta a diszpécser szolgálat működését, a helymeghatározás révén a rengeteg segítségnyújtási lehetőséget a közvetlen életmentésen túl (pl. elromlott háztartási géphez szerelő hívás, lerobbant autóhoz „sárga angyal” küldése, vízbe esett horgász kimentése, eltévedt kiránduló megmentése, tanácsadás, gyógyszer kiváltásában segítségnyújtás egyedülálló idős embernek). A segítségnyújtás számtalan lehetőségét konkrét esetek bemutatásával prezentálta, némely érintett személyes megszólaltatásával. Számokkal mutatta be, hogy a napi hívásokból milyen sok az azonnali segítség, sok esetben az azonnali életmentő beavatkozás. Az óra működésére, gyakorlati használatára, igénylés lehetőségére, módjára, az applikáció használatára is kitért. 65 év felett minden magyar állampolgár jogosult a Gondosóra igény-

... számokkal mutatta be, hogy a napi hívásokból milyen sok az azonnali segítség, sok esetben az azonnali életmentő beavatkozás ...



bevételére ingyenesen. Részletes és hasznos információk elérhetőségei: [www.gondosora.hu](http://www.gondosora.hu), 06 1 445 0080 telefonszám.

## Gazdálkodás, könyvelés, tervezés

A folytatásban Szanyi László Lehelné ügyvezető elnök tett szóbeli kiegészítést a VSZ ONYSZ 2024. évi gazdálkodásáról készült beszámolóhoz és a 2025. évi költségvetés tervezetéhez. A Vasutas ÖTA Egyesület és a MÁV Zrt. általi támogatás mértékéről és felhasználásáról is tájékoztatást adott az elnökség részére.

Pázmány Ferencné, a PEB elnöke a tételes ellenőrzésről tartott tájékoztatást. E napirendi pont keretében a területeket érintő gazdálkodási, könyvelési, tervezési feladatokkal kapcsolatos gondok, nehézségek megvitatása, tapasztalatok kicserélése közepette a megoldásra törekvés jellemezte az elnökségi tagok hozzászólásait.

... 65 év felett minden magyar állampolgár jogosult a Gondosóra igénybevételére ingyenesen ...

## Esélyek

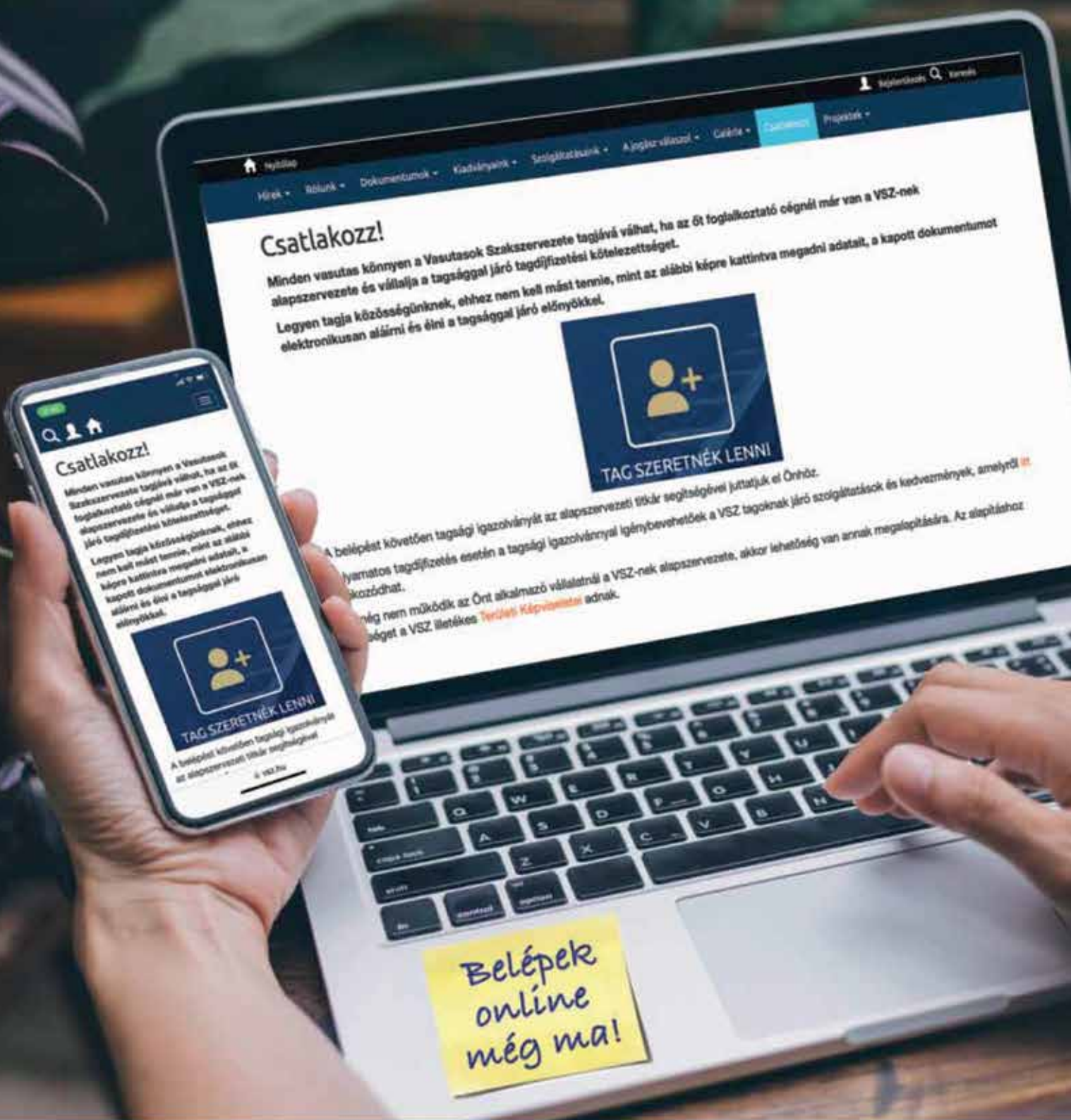
Az „Esélyek a nyugdíj értékének megtartására az elkövetkezendő években 2030-ig” napirendi ponthoz szóbeli kiegészítést tett Árvainé Bánfia Kinga, a nyugdíjbiztosítási szakértői csoport vezetője. Az írásos anyag szóbeli kiegészítésében kitért a nyugdíjak közötti jelentős különbségekre, a szegénységi küszöb alatt élő idősök számának növekedésére, a párbeszéd hiányára. Az elnökség egyöntetű véleménye szerint az elmúlt években a nyugdíjak reálértéke, az emelések mértéke köszönő viszonyban sincs a folyamatosan emelkedő árakkal, a biztonságos, nyugodt megélhetési feltételek biztosításával. Sajnos sem előrelépés, sem pozitív elmozdulás nem mutatkozik jelen pillanatban.

Isaszeg nyugdíjas alapszervezet 2024. december 31-el történő megszűnését az elnökség elfogadta.

Szokolcainé Szabó Erzsébet

Részletes és hasznos információk elérhetőségei: [www.gondosora.hu](http://www.gondosora.hu), 06 1 445 0080 telefonszám.





## Csatlakozz!

Minden vasutas könnyen a Vasutasok Szakszervezete tagjává válhat, ha az őt foglalkoztató cégnél már van a VSZ-nek alapszervezete és vállalja a tagsággal járó tagdíjfizetési kötelezettséget.  
Legyen tagja közösségünknek, ehhez nem kell mást tennie, mint az alábbi képre kattintva megadni adatait, a kapott dokumentumot elektronikusan aláírni és élni a tagsággal járó előnyökkel.



A belépést követően tagsági igazolványt az alapszervezeti titkár segítségével juttatjuk el Önhöz.  
Nyomatott tagdíjfizetés esetén a tagsági igazolvánnyal igénybevehetőek a VSZ tagoknak járó szolgáltatások és kedvezmények, amelyről itt tájékozódhat.  
Még nem működik az Önt alkalmazó vállalatnál a VSZ-nek alapszervezete, akkor lehetőség van annak megalapítására. Az alapításhoz szükséges a VSZ illetékes **Tudjéti Képviseleti** adnak.

Belépek  
online  
még ma!



[www.vsz.hu](http://www.vsz.hu)