

## Minimálbér-emelés

### A VSZ figyelmeztet:

# Ketyeg a bérbomba!



### ÉVINDÍTÓ INTERJÚ A VSZ ELNÖKÉVEL

„...Miközben többször hosszasan megálltunk volna, hogy meggyászoljuk kedves kollégáinkat, akiket a Covid ragadott magával, a munkavállalóként rendületlenül ki kellett állnunk. Meg is tettük. Nézze meg mindenki a fizetési listáját és tegyük végre tisztába: infláció volt és – sokak állításával ellentétben – nem bércsökkenés. Sőt!”

Interjú Meleg Jánossal, a Vasutasok Szakszervezete elnökével. (4. oldal)

### EZERNÉL IS TÖBBEN

Csaknem fél éve vezették be a bértömeg-gazdálkodást a MÁV Zrt.-nél, ezalatt 114 pozíciót zártak le, amiből ezernél is több – 1080 – munkavállaló kapott átlagosan több mint 33 ezer forintos alapbér-emelést – hangzott el a vállalat Központi Üzemi Tanácsának decemberi ülésén. (6. oldal)

### DOLGOZÓKAT KÖLCSÖNBE?

A vasúton alacsony a munkaerő-kölcsönzés keretében foglalkoztatott dolgozók aránya, a társaságok jellemzően a hagyományos foglalkoztatási megoldásokat alkalmazzák. Ennek ellenére vannak, akik kölcsönzőtként dolgoznak itt, ezért érdemes erről a szokatlan jogviszonyról is beszélnünk – különös tekintettel a jogviszony megszüntetésére. (8. oldal)

### 7 SZÁZALÉK PLUSZ AZ RCH-NÁL

A Rail Cargo Hungaria menedzsmentje, valamint a reprezentatív szakszervezetek online tárgyalássorozat eredményeként írták alá december 14-én a bérintézkedésekről szóló megállapodást. A 7 százalékos alapbér-emelés mellett számos juttatás összege nőtt. (10. oldal)



# BÉREMELÉSBŐL BÉRFESZÜLTTSÉG

**Mit vár a magyar munkavállaló? A minimálbérrel megegyező mértékű általános béremelést! Ez lett mostanság az általános munkavállalói igény. Jogos? Részben mindenképpen az, hiszen így elkerülhető lenne az alsóbb fizetési osztályok egybecsúszása. Így viszont nem csökkenne a legalacsonyabb és legmagasabb keresetek közötti távolság. Akkor mi a megoldás?**

többlettörzsek nélkül nem lehet kezelni. Hasonló feszültségek – nem nehéz elképzelni – másutt is jelentkeznek.

## *Jogos munkavállalói igény?*

Ismerünk olyan jövedelem összehasonlítást, amely szerint Ausztriában és Németországban a felsővezetők átlagosan kétszer annyit keresnek, mint magyar társaik, míg a fizikai dolgozók bérét összehasonlítva Ausztriában három és félszeres, Németországban négy és félszeres a különbség. Sajnos nem a hazai munkavállalók javára. Ez azt mutatja, hogy az alulról történő felzárkóztatás kifejezetten indokolt.

Mindezek ismeretében ismét kérdezem: jogos a munkavállaló béremelési igénye? Amennyiben a munkavállalók derékháza csak azt tapasztalja, hogy a felsőbb és az alsóbb bércategóriák közötti távolság nem csökken érdemben, miközben alulról igen nagy a felzárkóztatói nyomás, a válasz: igen. Ezért jogos lehet az a kérdés is, hogy tényleg a minimálbérek rendszerével, illetve ezek emelésével kell-e ezt kezelni? Hiszen egyszer végre lehetne a minimálbérnél akár magasabb is az átlagos bérfelzárkóztatás. Mi történne, ha nem a minimálbérek nyomnának alulról a fizetéseket, hanem fordítva: a meginduló szakmunkásbérek húznák maguk után a legalacsonyabb kereseteket?

Az egyik megoldás lehet az országos bérmegállapodásból évek óta hiányzó bérajánlás „intézménye”, amely orientálhatná a vállalati – akár differenciált – béralkukat. A másik lehetőség pedig a több évre történő, ezáltal kiegyensúlyozott előretekintés, hogy elkerüljük a 2022-ben előttünk állókhöz hasonló problémákat.

*(Zlati Róbert írása a Népszavának)*



és a munkáltatók meddővé vált – a Magyar Szakszervezeti Szövetség által legalább öt százalékosnak elvárt – országos béregyeztetését. 2021 elején – a négy helyett az öt százalékért – nagyjából 1500 forintot kellett volna még hozzátenni, hogy megszülessen a teljes körű megállapodás. Akkor ez nem ment. Most viszont, lényegében ugyanolyan pandémias válság közepette hirtelen sikerült előrántani a kormányzati kalapból plusz 40 ezer forintos emelést. Ez persze találkozott a nagyérdemű közönség tetszésével és a szakszervezetek szándékával is, hiszen az irány jó.

Csakhogy jó-e a bérdinamika ugrászerű ingadozása, a közgazdaságtani alapvetések választási ciklusokhoz igazított kikukázása, s az, hogy nincs alapos egyeztetéseken nyugvó középtávú előretekintés? Ugyanis a minimálbércsapok váratlan megnyitásával nehezen áthidalható feszültségek is keletkeznek. Például a MÁV-Volán-csoportnál, ahol 2021 közepén sikerült megállapodni a 2021-2023-as évek bérfelzárkóztatásáról. Ám az akkori megállapodásban foglaltakhoz képest váratlanul magas minimálbéremelési mértéket még az ország legnagyobb és felelős – nem mellékesen állami tulajdonú – munkáltatója sem tudja feszültségek nélkül kezelni. Hiszen az alulról jelentősen feltorlódó bérek a szakmunkás munkakörök zömében súlyos bérfeszültséget generálnak. Ezzel ugyanis ismét összeomlik a bérrendszerben nagy nehezen kialakított és fenntartott hierarchia. Mindezt súlyos – szintén állami –

**...egyszer végre lehetne a minimálbérnél akár magasabb is az átlagos bérfelzárkóztatás. Mi történne, ha nem a minimálbérek nyomnának alulról a fizetéseket, hanem fordítva: a meginduló szakmunkásbérek húznák maguk után a legalacsonyabb kereseteket?**

**A**

Magyar Szakszervezeti Szövetség (MASZSZ) évekig megalapozottan hangoztatta, hogy az országos béralkukban foglaltaknál nagyobb mértékű általános béremelések lehetősége benne volt a gazdaságban, csupán szándék kellett volna a teljesítéshez. Az, hogy ezek nem valósultak meg, nyilvánvalóan nem a munkavállalókon, de még csak nem is a szakszervezeteken múlt. Mivel a MASZSZ követelése nem teljesült, többször ki is maradt ezekből az alkukból.

## *Érdekes*

Érdekes módon ugyanaz a kormány javasolta emelni most mintegy 40 ezer forinttal a minimálbéreket, amelyik 2020 végén tétlenül nézte a szakszervezetek

## MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK  
SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA  
– KIADJA ÉS TERJESZTI:  
A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE  
E-mail: vsz@t-online.hu

Felelős kiadó: MELEG JÁNOS  
a Vasutasok Szakszervezetének elnöke  
Főszerkesztő: NÉMET H. ERZSÉBET  
Felelős szerkesztő: HORVÁTH CSABA  
Tervezőszerkesztő:  
KÁROLYI MARIANNA

Szerkesztőség: 1023 Budapest, Ürömi u. 8.  
Központi telefonszámok: 326-1616, 326-1622;  
Nyomdai előkészítés-nyomás:  
Filmhíradó Mozgóképműhely 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

# A VSZ szerint ketyeg a bérbomba

A bérek kritikus feltorlódásától, a bérrendszer gyors és totális összeomlásától tart a MÁV-Volán-csoporthoz tartozó Vasutasok Szakszervezete (VSZ), valamint a Közúti Közlekedési Szakszervezet (KKSZ). A minimálbér drasztikus emelése miatt kialakult bérfeszültség feloldására az érdekvédők a kormánytól kérnek pénzügyi segítséget. A bértorlódás miatt pattanásig feszült helyzet a szolgáltatás biztonságát is veszélybe sodorhatja – olvasható a két szervezet közös közleményében.

A nemzeti vagyon kezeléséért felelős tárca nélküli miniszternek, Máger Andreának, valamint Fónagy János államtitkárnak írt levélben kér sürgős segítséget a MÁV-Volán-csoportnál működő két szakszervezet, miután a minimálbér drasztikus megemelésének következtében kritikus bérfeszültség alakult ki az ország legnagyobb állami vállalatcsoportjánál. A 200 ezer forintra korrigált minimálbér a cégcsoportnál 2021-ben megkötött 10 százalékos emelésről szóló bérmegállapodást olyan mértékben írja felül, hogy az a bérrendszer totális összeomláshoz vezethet. Ez a munkavállalók elvándorlását okozhatja, ami viszont veszélybe sodorja a szolgáltatás biztonságát – szögezi le közleményében a Vasutasok Szakszervezete. A VSZ elnöke, Meleg János úgy véli, a tulajdonosnak – vagyis a kormánynak – sür-

gösen és mélyen bele kell nyúlnia a zsebébe, hogy a korábbi megállapodástól függetlenül további pénzügyi segítséget nyújtson. A vállalatcsoportnál ugyanis csak így kerülhetik el a hosszú évek alatt kialakított és megőrzött bérrendszer összeomlását. A bérek váratlan és drámai feltorlódásának kockázatával – úgy tűnik – nem számolt a kormány, ezért most azonnali mentőövre van szükség – magyarázza az elnök a vasutasoknál kialakult helyzetet.

A VSZ azt kéri a kormánytól, hogy sürgősen kompenzálja a bérmegállapodásban foglalt 2022. évi 10 százalékos bérfelértékelést és a csaknem 20 százalékos 2022. évi minimálbér-emelés közötti különbséget, s ezzel biztosítson esélyt további bérfelértékelésre az alsóbb – de a minimálbér feletti – fizetési osztályokban. Ennek kivitelezésé-

re a VSZ azt javasolja, hogy a 4 százalékos munkáltatói járulékcsoökkentésből adódó megtakarítást a munkáltató fordítsa bérfelértékelésre.

A már egy ideje a MÁV-csoportba integrált Volánbusz munkavállalóiért nagy verseny folyik a főváros és több megyei jogú város között is, amelyekben – a hírek szerint – még a 10 százalékos is jelentősen meghaladó bérfelértékelés várható. Ez kecsegtető ajánlat lehet az esetleg elmaradt bérezésű Volánbusz járművezetői számára. A buszsofőröknek a több pénz reményében való elvándorlása egyértelműen veszélyeztetné a Volánbusz működésének a biztonságát – hívja fel a figyelmet bértorlódás miatt a buszos ágazatban kialakult kritikus helyzetre a közleményt szintén jegyző KKSZ.

A két szakszervezet szerint a MÁV-Volán-csoportban ketyeg a bérbomba, amelyet csak a kormány képes hatástanítani.

## Lapzárta érkezett

### A szakszervezeti levél célba ért

Úgy tűnik, a kormány befogadta a VSZ javaslatát. Lapzárta érkezett ugyanis a hír, a MÁV-Volán-csoport engedélyt kapott rá, hogy megkezdje a bértorlódás feloldásáról szóló érdemi egyeztetést. A megoldás pénzügyi forrásaként, vagyis az érintett munkavállalók bérkompenzálására a cégcsoport – szintén a szakszervezet javaslata szerint – a járulékok csökkentéséből származó megtakarítást használhatja.

## Hírek a MÁV VAGON Kft.-ről

# Nagy lendülettel indult meg az élet

**A** mint az a korábbi híradásokból, hírlevelekből ismert, 2021. október 1-jén a tevékenység ki-helyezésében érintett területeken működő alapszervezetek megalakították a MÁV VAGON Kft. Vasutasok Szakszervezete ügyvivő testületét. Tagjai a kiszervezett és régi területek titkárai, akik Kövesdi Tamás GIB-titkárt választották meg ügyvivővé.

Az ügyvivő testület részt vett és vesz az új vállalat kollektív szerződésének kidolgozásában, a munka a megalkulás óta folyamatos. Az átállási problémákat összefoglaló levélben tájékoztattuk az új ügyvezető igazgatót, megfogalmaztuk a jövő évi tárgyalási csomagot és elkezdtük szervezni Székesfehérvár-Szolnok-Irányítás területeken az üzemi tanácsi és munkavédelmi bizottsági választásokat. A VSZ létszámának megfelelő számú jelölt indult a választásokon, a sikerhez kérjük a tagok és minden munkavállaló támogatását.



December 7-8-9-én Szolnok, Fényeslitke, Székesfehérvár területeken szakmai és érdekvédelmi tájékoztatót tartottunk a tisztségviselőknél, a közvetlen beszélgetések alkalmával minden fontos, közérdekű témát érintettünk. Mindhárom helyszínen egyeztetünk a munkáltatóval is a helyi problémákról.

Tagjainknak, tisztségviselőinknek köszönöm a kitartást, a hozzáállást, a bizalmat!

**Kövesdi Tamás**  
GIB-Titkár





# Meleg János: Tegyük végre

**„Szakszervezetünk tavaly a világjárvány közepette néha erőn felül teljesített. Mentünk előre rendíthetetlenül, miközben többször hosszasan megálltunk volna, hogy meggyászoljuk kedves kollégáinkat, akiket éppen a Covid ragadott magával. Az élet megy tovább, a munkavállalókért rendületlenül ki kellett állnunk. Meg is tetjük. Nézze meg mindenki a fizetési listáját és tegyük végre tisztába: infláció volt és – sokak állításával ellentétben – nem bércsökkenés. Sőt!”** Évindító interjú Meleg Jánossal, a Vasutasok Szakszervezete elnökével.

*Nem túl vidám üzenettel búcsúztatta az óévet a közösségi oldalán, amelyet sok VSZ tag is olvas, követ.*

Sajnos így van. Még soha nem volt ennyire nehéz bizakodó hangulatú újévi köszöntőt írnom. Nem is nagyon sikerült. A járvány számtalan tragikus hatása miatt ugyanis végtelenül szomorúak vagyunk. Több kedves ismerőst, kollégát vagy éppen családtagot ragadott el a vírus. Meggyászoltuk őket. Nem volt okunk tehát örülni, de ilyen körülmények között is menni kellett tovább az úton, hiszen rengeteg dolgunk volt. Bízom benne, hogy ez az év jóval kevesebb rosszat, s annál több boldogságot tartogat számunkra.

*A sok rossz ellenére voltak jó pillanatok is.*

Tény, hogy voltak kicsit derűsebb vagy inkább ünnepi időszakaink is. Ilyen volt például a VSZ fennállásának 125. évfordulója, amelyet minden nehezítő körülmény ellenére sikeresen megünnepeleltünk. Újra életre keltek közösségi rendezvényeink, megtartottuk az éves kongresszusunkat is, és pozitív eredménnyel zártuk a pénzügyi gazdálkodásunkat. Év közben bővítettük a szolgáltatásainkat, év végén pedig – évek óta tartó akcióként – ajándécsomaggal támogattuk a nagycsaládosokat. Vagyis a nehéz körülmények és szűkös lehetőségek ellenére is dolgoztunk lelkesen, kitartóan, s a tőlünk megszokott módon: lelkiismeretesen.

*Egy szakszervezet munkáját sokszor a bérek, béremelések alapján ítélik meg a tagok. Ezek szerint milyen lehet most a VSZ „minősítése”?*

Remélem, hogy jó. Ennek ellenére ennél a témánál álljunk meg egy pillanatra és tisztázzunk valamit: sokak állításával ellentétben nem csökkentek a bérek! Annak ugyanis, hogy adott „egységnyi” pénzért tavaly már kevesebb élelmiszert tudtunk megvenni, nem bércsökkenés, hanem az infláció, az áremelkedés az oka. Erről a szakszervezet nem tehet. A VSZ működési területén sikerült jó bérmegállapodásokat kötni 2021-re, de van, ahol már 2022-re is. Azonban a VSZ munkájának egyik fontos eredménye, hogy a MÁV-Volán-csoportban három évre szóló bérmegállapodást kötöttünk. Igaz, tavaly nem történt alapbéremelés, de például a MÁV Zrt.-nél bevezetett bértömeggazdálkodás miatt több munkavállaló is kapott bérfelértést. Ez sokaknak jelentett több tízezer forint pluszt, átlagosan 33 700 forintot. A hároméves bérmegállapodásnak köszönhető az is, hogy a bérmegta-

karítások teljes összegét év végén ki kell fizetni a munkavállalók számára, amit a vállalatok különböző módon oldottak meg. Igen, ezek okoztak feszültségeket is, amelyeket még kezelnünk kell. Sokaknak valóban nem emelkedett az alapbére, azonban egyéb jogcímen kaphattak különféle pénzjuttatásokat, s ez az alacsonyabb jövedelműeknek sokat jelentett. Azt kérem tehát mindenkitől, hogy számoljon, mielőtt azt állítaná, hogy csökkentek a bérek, mert kevesebbre futja belőle.

*Segítségül idézzük fel, mikor, milyen és össze mennyi egyéb juttatást kaptak a vasutasok!*

Egyszeri 65 ezer forintos kifizetéssel indult az év januárban, áprilisban 100, júniusban 200, év végén pedig 300 ezer forint érkezett a Szép kártyára. Utóbbi összegről mindenki eldönthette, bérként vagy teljes értékben a kártyára kéri. Mindent összeadva ez összesen nettó 600 ezer forint is lehetett, ha a munkavállaló jól élt a választási lehetőségével. Ezzel is számolniuk kell azoknak, akik bércsökkenést emlegetnek.

*A minimálbér- és a garantált bérminimum-emelés miatt sokaknak jól kezdődik ez az év. A szakszervezetnek viszont fájhat a feje a bértorlódás miatt.*

A bértorlódás komoly probléma, a kiemelkedően magas minimálbéremelés kritikus helyzetet is teremthet. Jó ideje tárgyalunk a cégvezetéssel a megoldásról. A kialakult bérfeszültség feloldására legutóbb – egyedülként a vasutas szakszervezetek között – a tulajdonostól, a nemzeti vagyon kezeléséért felelős tárca nélküli minisztertől, Máger Andreától kértünk pénzügyi támogatást. Egyelőre várjuk a választ, de az biztos, hogy addig nem nyugszunk, amíg nem találunk megoldást erre a súlyos problémára.

*Mit gondol, mi lesz az év kihívása a szakszervezetek számára?*

Ha nem is az év, de a jövő legnagyobb kihívása a vasútnál egyértelműen a digitalizáció, automatizáció. Ezek hozzák majd a legnagyobb feladatot a szakszervezeteknek. Legalábbis a VSZ-nek egészen biztosan. Az egyébként szükséges vasútfejlesztés miatt ugyanis sokan elveszíthetik a munkájukat, s egyértelműen a mi dolgunk lesz a lehető legtöbb tagunkat megmenteni az utcára kerüléstől. Nem lesz egyszerű feladat, mert a veszélybe került kollégáktól is nagy együttműködést igényel majd a megoldás. Előfordulhat ugyanis, hogy átképzéssel szolgálati hely, sőt esetleg lak-

# tisztába a bérügyeket!



**A VSZ működési területén sikerült jó bérmegállapodásokat kötni 2021-re, de van, ahol már 2022-re is. Azonban a VSZ munkájának egyik fontos eredménye, hogy a MÁV-Volán-csoportban három évre szóló bérmegállapodást kötöttünk.**

helyváltással is járhat a mentőakció. Ez utóbbi a legnagyobb kockázat, mert Magyarországon erős a röghöz kötöttség, nincs hagyománya a munkahely miatti költözködéseknek. Az biztos, hogy új, szokatlan, sokak számára nagy változással járó, még ismeretlen helyzet lesz. A modernizáció azonban elkerülhetetlen a vasútnál – is –, a változás viszont az informatikusoknak, mérnököknek teremt majd kiváló munkateret. Erre már most fel kell készülnünk.

**2022 a választások éve. Melyik politikai oldalra áll a VSZ?**

Ahogy eddig: egyikre sem. A szakszervezet nem száll be a pártpolitikába, mindenki döntse el maga, milyen színű kormányt, kormányzást akar. Nekünk az a fontos, hogy a döntéshozókkal – bármilyen politikai színezetű is – érdemi párbeszédet folytathassunk végre. Szerencsére a vasútnál elfogadják a szakszervezetet partnerként, szerintem jórészt azért, mert idővel minden vezető tapasztalja, hogy a szakszervezetekkel egyeztetett, a javaslatokat befogadó közös akciókat – jelentsen ez bármilyen változást – jobban elfogadják a munkavállalók, mint azokat, amiket az érdekvédők kihagyásával próbál bevezetni a vezetőség. Jó lenne, ha ez a tendencia kormány szinten is megjelenne. Nekünk a mindenkori hatalommal folytatott párbeszéd, a munkaügyi kapcsolatok aktivizálása a legfontosabb. Na meg persze az, hogy a majdani kormánynak mik lesznek a tervei a vasúttal. Nagy és döntő kérdés számunkra, hogy a következő apparátus folytatja-e a megkezdett vasúti fejlesztéseket. Nagy hiba lenne ezen a pályán behúzni a féket, mert a környezetbarát vasút és ezzel együtt a közösségi közlekedés jövője a tét.

**A taglétszám és a fiatalítás nem maradhat ki az összegzésből és a tervekből. Mi a helyzet a VSZ-nél ezeken a területeken?**

Köztudott, hogy a VSZ tagjainak elég magas az átlagéletkora, ezért az esetleges és zömében átmeneti taglétszámcsökkenés a nyugdíjazások vagy az elvándorlások következménye. A belépő újak így egyelőre éppen csak kompenzálják a létszámból eltűnteket. A fiatalítás a VSZ alapfeladata, évek óta komoly programmal igyekszünk bevonni a szakszervezeti munkába a vasutas ifjúságot. Sok fiatal kollégának nincs valós – vagy éppen semmilyen – képe az érdekvédelmi munkáról, ezért az első lépés az alapok megismertetése. Hosszú, nagy kitartást igénylő munka, de viszonylag jól haladunk. Hirtelen nem is tudnék olyan szakszervezetet említeni, ahol ekkora hangsúlyt kap a fiatalítás, mint nálunk, a VSZ-nél.

**Nézzünk ki egy pillanatra a határon túlra is, főként azért, hogy szóba hozzassuk a Vasutasok Szakszervezete kiterjedt nemzetközi kapcsolatait, ismertségét, sőt elismertségét.**

Ezen a téren igazán jól állunk. A magyar közlekedési szakszervezetek törekvései, sikerei is hozzájárultak ahhoz, hogy az ötmillió közlekedési dolgozót tömörítő ETF (Szállítási Dolgozók Európai Szövetsége) májusban Budapesten tartja kongresszusát. A lebonyolításban a VSZ-nek is nagy szerepe van. Már javában dolgozunk a részleteken, mint ahogy minden egyéb feladatunkon is. Az biztos, hogy 2022-ben is együtt, a jelenlegi ügyvezetéssel megyünk tovább azon az úton, amin 2015-ben – megválasztásunkkor – elindultunk. Ebben nem lesz változás.

*Német H. Erzsébet*



# Ezernél is többen jártak jól a bértömeg-gazdálkodással



**Csaknem fél éve vezették be a bértömeg-gazdálkodást a MÁV Zrt.-nél, ezalatt 114 pozíciót zártak le, amiből 1080 munkavállaló kapott átlagosan több mint 33 ezer forintos alapbéremelést – hangzott el a vállalat Központi Üzemi Tanácsának decemberi ülésén.**

**Az**

elmúlt év utolsó KÜT-ülésének első napirendi pontjában Kovács Tamás, a MÁV Zrt. humán erőforrás-gazdálkodási igazgatója ismertette a 2021. július 1-től bevezetett bértömeg-gazdálkodás eredményeit. Elmondta, hogy december 12-ig összesen 114 pozíciót zártak le, ennek eredményeként 1080 munkavállaló kapott átlag 33700 forint alapbéremelést. Hangsúlyozta, hogy a béremeléssel a többletmunkát, magasabb felkészültséget, hatékonyabb munkavégzést ismerték el. Budapesten 61 pozíciót zártak le, ennek eredményeként 536-an részesültek alapbéremelésben. Ugyanezek a számok Debrecenben 2 pozíció, 11 ember, Miskolcon és Szegeden 3-3 pozíció, 19-19 munkavállaló, Pécsen 12 pozíció, 296 fő, Szombathelyen 8 pozíció, 101 ember, míg a vezérigazgatóságon 25 pozíció lezárásából 98-an részesültek alapbéremelésben.

A KÜT tagjai felvetették, hogy központi létszámházt kellene létrehozni a gyakoronok részére, főleg a forgalmi területen. A felvett gyakoronok most „fogja” a terület létszámát, viszont a covid miatt hosszúra nyúló képzés miatt többen menet közben elmennek. Az igazgató egyetértett a felvetéssel, de hangsúlyozta, hogy a bért is meg kell teremteni. A mostani eljárásunk szerint a gyakoronok mögött kell legyen egy üres pozíció. Mivel a területek között nagy különbség van a létszám feltöltöttségében, meg kell találni a jó megoldást: van, ahol van üres pozíció, aminek a terhére foglalkoztatják a gyakoronokat, de ahol nincs üres pozíció, ott ez problémát okozhat. A csoportszintű együttműködési megállapodás aláírásával kapcsolatban elmondta, hogy egyrészt még egyeztetés folyik a munkáltatói oldalon, másrészt azt a MÁV Zrt. esetében megelőzi a vállalati megállapodások aláírása. A minimálbér- és garantált bérminimum-emelés okozta bértorlódás kezelésére tett érdekképviseleti javaslat a 10 százalékos alapbéremelés kiegészítése 40 ezer forintig. Ez a megoldás 400 ezer forintos alapbérig kezelné a bértorlódást, de a forrásszükséglete jelentős. Az ezzel kapcsolatos egyeztetések januárban folytatódnak majd.

Második napirendként tárgyalta a testület Budapest Területi Igazgatóság lakásbizottsága által továbbított pályázatokat.

Visszalépés miatt a második helyen is pontegyezőség alakult ki a pályázók között. A KÜT megvizsgálta a pályázatokat és javaslatot tett a területi igazgatónak a drogi lakás kiutalására.

Harmadikként a MÁV Zrt. felügyelőbizottságában a munkavállalókat képviselő Halasi Zoltán és Meleg János adtak tájé-

koztatást az elmúlt időszak munkájáról. Hangsúlyozták, hogy az elmúlt évben és idén is többségében online tárgyalták meg a vállalatok pénzügyi helyzetét, a kintlévőségeket. Terítékre került a MÁV Zrt. és a MAV Start Zrt. bérfejlesztése. Ehhez kapcsolva említették meg a Start elkülönített keretét, melyet a pihenőidővel kapcsolatos bírósági ítélet esetére tartalékolnak.

Különbéleken belül egy temetési segély kérelméről döntött a testület.

**Bodnár József**  
KÜT elnök,  
sajtóreferens

## Szombathelyen sikerrel zárták az évet

**November 30-án tartottuk az évzáró titkári értekezletünket Szombathelyen a járványügyi szabályok betartásával. Sajnos betegségek miatt nyolc meghívott nem tudott részt venni az ülésen.**

Németh Tamás TK vezető a tagszervezés témájával kezdte beszámolóját. Az év folyamán a járványhelyzet ellenére minden alapszervezethez, azon belül minden szakmához eljutott Gyórtól Keszthelyig. Az első félévi 61 után júniustól 85 tagot léptettünk be, egész évben november végéig 146 kollégát. A terület taglétszám-csökkenése megállt. A szakszervezetből való kilépés elhanyagolható volt, a nyugdíjba vonulás és a munkaviszony megszűnése mellett sajnos a halálesetek nagy száma egyenlített ki a belépők száma.

Megkérte a tisztségviselőket, hogy még nagyobb hangsúlyt fektessenek a szervezésre, tagmegtartásra. Sikeresebb volt a tagszervezés ott, ahol a tisztségviselők is részt vettek ebben.

Németh Tamás beszámolt az elmúlt időszakban végzett tevékenységéről, köztük az üzemi tanácsi és munkavédelmi képviselő választásokról a TIZF-nél és a Forgalmi Irányítási Szervezetről. Kiemelte az érdekvédelmi munkát, valamint a tagok érdekében szervezett akciókat. Az alma, burgonya, hagyma akció soha nem látott sikert hozott, 15 tonna árut vettek meg kedvezményesen tagjaink.

Felhívta a figyelmet, hogy szakszervezetünk pártsemleges, az elkövetkező választási kampányban egyik felet sem támogatja. Kérte, hogy tisztségviselőink is így tegyenek, főleg a közösségi médiában.

Meleg János elnök, Zlati Róbert és Horváth Csaba alelnökök adtak tájékoztatót az elkövetkező időszak bér- és KSZ-tárgyalásairól, a menetkedvezményről és más seregnyi problémáiról. Az ülés zárásaként átadták a szakszervezeti kitüntetések.

### VSZ Elismerő Oklevél kitüntetésben részesültek:

- Sm Gépészet: **Vácziné Katona Mária** és **Takács György**
- Celldömölk Gépészet: **Tánczos Andrásné**
- Veszprém Vasútépítők: **Mezei Sándor**
- Várpalota állomás: **Szabóné Mester Margaréta** és **Gárdonyi Lajos**
- Sopron állomás: **Ács Katalin**
- TEB Sm: **Horváth-Takács Krisztina**, **Lizsák Tibor** és **Pados Zoltán**

Elnöki külön elismerésben részesült **Németh Sándor**. Az „Év Titkára Oklevelet” **Borbély János** vehette át. Minden kitüntetettnek gratulálunk!!

Tizenkilenc nagycsaládos kolléga kapott év végi ajándécsomagot a Vasutasok Szakszervezetétől Szombathely TK területén.

# Nehéz, veszteséges évet zárt az RCH

**A járványhelyzet miatt személyes részvétel nélkül, online tartotta utolsó ülését a Rail Cargo Hungaria Központi Üzemi Tanácsa december 20-án.**

## Az

RCH KÜT 2021. évi utolsó ülésének első napirendi pontjában Körös Norbert vezérigazgató a 2021-ben történekről adott átfogó tájékoztatás.

Felelevenítette a problémákat, nehézségeket egyaránt.

Sajnos a körülmények nem voltak ideálisak a vasúti áru fuvarozás szempontjából, erre pedig a Covid-19 még rá is tett egy lapáttal. A forgalom egész évben hektikussá vált, az eddig összesített teljesítményadatok veszteséges évet jeleznek. Pozitívumként az egyes kocsis fuvarozás állami támogatási rendszerének bevezetését lehet említeni. A jövő év nagy kihívását a villamos energia árának drasztikus emelkedése fogja jelenteni. A vágányzárak, pályazavartatások 2022-ben is komoly nehézséget okoznak a vasúti vállalatokat. Mindemellett a vezérigazgató megköszönte minden munka-

vállalónak az éves munkát, melynek eredményeként minden dolgozó karácsony előtt jutalomban részesült.

A következő napirendi pontban Dr. Vincze Teodóra HR igazgató a szakszervezetekkel megkötött bérmegállapodásról beszélt.

Elmondta, a megállapodás több vállalást is tartalmaz, melyből kiemelkedik a középtávú foglalkoztatási megállapodás, amit 2022. február 28-ig kell megkötni, meghosszabbítani a tárgyaló feleknek. Gyöngyösi-Homik Katalin HR ösztönzés és fejlesztés vezető a SZÉP kártyával kapcsolatos változásokról, valamint a VBKJ-val kapcsolatosan felmerülő kérdésekről beszélt.

Utolsó napirendi pontban Zlati Róbert, az RCH felügyelőbizottságának munkavállalói képviselője a testület december 14-i ülésének témáit ismertette, majd Bekk István KÜT-tag, a műszaki szakszervezet vezetője számolt be a korábbi egyeztetés eredményeiről. Végezetül Zubály Bertalan KÜT-elnök az RCA üzemi tanácsa elnökével, Norbert Rothbardal folytatott tárgyalásról tájékoztatta a tanács tagjait. Zárszóként egy jobb és eredményesebb következő évben reménykedve zárta le ezt az évet a KÜT elnöke.

*Zubály Bertalan*



## Évzáró titkári értekezlet a budapestiekénél

**A pandémia miatt szigorú szabályokat betartva, de jó hangulatban érkeztek a résztvevők 2021. december 13-án a Vasutasok Szakszervezete Budapest TK. év végi értekezletére. Régen sikerült olyan találkozót tartanunk, ahol a résztvevők nagy létszámmal személyesen megjelentek és nagyon aktívak voltak.**

A napirend ismertetése után Bartus Imre képviselővezető beszámolt a mögöttünk hagyott év történéseiről. Sajnos 2021-ben három nagy rendezvényünk közül csak kettőt tudtunk megtartani. Reményét fejezte ki, hogy jövőre a kolbásztöltő versenyünkkel együtt teljes lesz a repertoár.

Ez után a jövő évi költségvetés tervezetéről tartott tájékoztatót, amit a jelenlévő titkárok egyhangúlag elfogadtak.

A harmadik napirendi pontban a VSZ vezetői tartottak tájékoztatót. Meleg János elnök tájékoztatta a jelenlévőket a MÁV-csoport év végi intézkedéseiről. Sajnos ezeket nem minden cégnél sikerült a munkavállalók melegeggedésére megalkotni, a MÁV-

START-nál például nagy az elégedetlenség. Szomorúan vették tudomásul, hogy a vállalatvezetés ilyen kevésre értékelte egész évben tartó, erón felüli helytállásukat.

Zlati Róbert érdekvédelmi alelnök átfogó értékelést adott az egész évben végzett érdekvédelmi munkáról, az év végi cargós tárgyalások alakulásáról.

Horváth Csaba szervezetpolitikai alelnök beszélt a VSZ-tagság alakulásáról, rendezvények és oktatások megtartásáról.

Az utolsó napirendi pontban Meleg János és Bartus Imre átadta az „Az Év Alapszervezeti Titkára” elismeréseket.

A díjat kiemelkedő aktív munkájáért Mokos Zoltán, Komárom állomás alapszervezet titkára és Kolonics Kálmán, Székesfehérvár Állomásfőnökség titkára kapta.

Bizunk benne, hogy a következő évünk sokkal boldogabb, nyugodtabb és bőkezűbb lesz.

Zárszóként a képviselő vezetője megköszönte az éves munkáját minden egyes kollégának és kollégának és kellemes ünnepeket kívánt az értekezlet résztvevőinek.

*KHJ*

## Drága mulatság lett a tengeri szállítás

Egy tonna áru Kínából Európába való utaztatásának a költsége bizonyos esetekben 250 dollárról 1 400-ra nőtt. Átlagban 82 százalékkal nőttek az utóbbi 12 hónapban a tengeren történő szállítás költségei, de ha a megrendelő gyorsan szeretné megkapni az árut, akkor sokkal nagyobb drágulással kell számolnia. A rendkívüli áremelkedés a világjárványra, illetve annak az ellátási láncokat akadályozó hatásaira vezethető vissza. 2021 elején egy szabvány méretű, körülbelül 12 méter hosszú konténer Kínából Európába való szállítása körülbelül 5 ezer dollárba került, mostanra azonban 22 ezer dollárra nőtt, egyes kikötőkben pedig 28

ezer is lehet. Így, konténerenként 20 tonna rakománnyal számolva, egy tonna szállítási költsége 250 dollárról 1 400 dollárra emelkedett.

A hajóval történő szállítás egyik alternatívája a vasúti szállítás lehet. Jól mutatja ezt, hogy az év első 10 hónapjában 12 500, konténerekkel megrakott szerelvény indult útnak Kínából Európa felé, ami 30 százalékos növekedést jelent 2020-hoz képest. A hajózás drágulása miatt sok cég kénytelen közúton szállítani, már csak ezért is tárgyalásokat kellene kezdenie egy Ázsiával közvetlen összeköttetést biztosító új vasútvonal létrehozásáról.



**Tudom, hogy a vasúton a munkaerő-kölcsönzés keretében foglalkoztatott dolgozók aránya alacsony, és hogy a vasúti társaságok jellemzően a hagyományos foglalkoztatási megoldásokat alkalmazzák. Ennek ellenére vannak, akik kölcsönzött munkavállalóként dolgoznak, ezért mindenképpen érdemes erről a szokatlan jogviszonyról is beszélnünk – különös tekintettel a jogviszony megszüntetésére.**

# Dolgozókat

**H**úszéves múlta tekint vissza a munkaerő-kölcsönzés Magyarországon.

A nagykorú jogintézmény számos rokonságot mutat az ugyanilyen életkorú emberekkel: elméletben önálló, felnőtt, a gyakorlatban viszont még igen sok tapasztalnia van. De mit is érdemes tudni erről a jogviszonyról? A Munka törvénykönyve a fogalmat igen egyszerűen határozza meg. A jogszabályi definíció szerint a munkaerő-kölcsönzés nem más, mint az a tevékenység, amelynek keretében a kölcsönbeadó a vele kölcsönzés céljából munkaviszonyban álló munkavállalót ellenérték fejében munkavégzésre a kölcsönvevőnek ideiglenesen átengedi. Másként fogalmazva, a dolgozó leszerződik egy munkáltatóval, kifejezetten arra a célra, hogy aztán egy másik munkáltatónak, a kölcsönvevőnek átengedje őt, pénzért.

Pénzért adni dolgozó embereket?

## *Nem rabszolgaság ez egészen véletlenül?*

A fenti kérdést joggal feltehetné az olvasó. Végső soron, van némi igazság az aggályban. Felnőtt embereket azért alkalmazni, hogy aztán „bérleti díj” fejében más munkaadóknál dolgozzanak. Határozottan rabszolgaság színezete van a dolognak. Szerencsére a helyzet nem ennyire drámai, de az tény, hogy a munkaerő-kölcsönzés keretében foglalkoztatott dolgozók lényegesen kiszolgáltatottabb helyzetben vannak, mint azok, akik hagyományos munkaviszonyban állnak. Nézzük is meg, hogy miért!

## *Ernő munkaszerződése*

Ernőnek sajnos nem sikerült a felvételi, ezért úgy dönt, hogy a jövő évi felvételi vizsgáig tíz hónap határozott időre elhelyezkedik egy munkaerő-kölcsönző vállalkozásnál, adatrögzítői munkakörben.

A munkaszerződésében minden olyan tartalmi elem szerepel, ami a munkaszerződésekben kötelező. A

munkakörén és a bérén felül viszont kifejezetten szerepel a megállapodásban, hogy a munkaszerződés munkaerő-kölcsönzésre jött létre. A srác felvont szemöldökkel néz a HR-szakemberre: „Ez mit jelent tulajdonképpen?”

A személyzetis rövid, de velős választ ad: „Végső soron ez az egy mondat az, ami a legfontosabb az ön jogviszonya szempontjából: Ön velünk, a WorkTurbo Kft.-vel szerződik, tehát az ön munkáltatója a WorkTurbo Kft. lesz. Viszont, nekünk van egy megállapodásunk az Adathalász Zrt.-vel, hogy a részükre az adatrögzítő kollégákat biztosítunk, így ön, bár nekünk dolgozik, a munkáját nem itt fogja végezni, sőt a felettese is az Adathalász Kft. alkalmazottja lesz.”

Ernő nem igazán érti a dolgot: „Akkor már nem lenne inkább értelme náluk elhelyezkedni közvetlenül? Mert, gondolom, ugyanolyan helyzetben leszek ott, mint a saját dolgozóik, nem?”

A személyzetis szomorúan elmosolyodik a kérdés hallatán.

## *Kis különbségek?*

A Ponyvaregény című filmben Vincent Európát és Amerikát alapvetően egyformának látja, viszont azt ő is elismeri, hogy a két kontinens között apró különbségek vannak, viszont gengszter szerint az eltérések kimerülnek abban, hogy Amszterdamban a moziban is kapható sör, amit üveg pohárban szolgálnak fel, Párizsban pedig még a hamburgerhez is kérhetünk egy korsóval a McDonaldsban.

A hagyományos és a kölcsönzött munkaviszonyról is elmondhatjuk azt, amit John Travolta fejtegetett a filmben: a két jogviszony döntően egyforma, de Vincent soralapú megközelítésével ellentétesen a különbségek itt csak látszólagosan aprók. Mert bizony a kölcsönzött munkaviszony valójában nagyon is eltér az átlagostól.

## *Azonos munkakör, eltérő bérezés?*

Ernő naivan azt feltételezte, hogy az adatrögzítői munkakör ellátása

során azonos helyzetben lesz kölcsönzött dolgozóként a cég saját alkalmazottaival. Ám ez koránt sincs így.

Az könnyen elfogadható, hogy kölcsönzött dolgozóként leszerződők egy vállalkozással, amelyik egy másik vállalkozáshoz küld el dolgozni. Az is belátható, hogy a munkáltatói jogkört valójában nem a saját munkaadóm, hanem az a felettes fogja gyakorolni, akinél a feladatokat ténylegesen ellátom. Ám azt, hogy egy kölcsönvett dolgozó és a saját alkalmazott bére merőben eltérhet, már lényegesen nehezebb megemészteni.

## *Munkafeltételek és bérezés*

A törvény úgy fogalmaz, hogy a „kölcsönzés tartama alatt a munkavállaló számára biztosítani kell a kölcsönvevővel munkaviszonyban állókra irányadó alapvető munka- és foglalkoztatási feltételeket”. Egyértelmű és korrekt a rendelkezés. A kölcsönzöttek és a saját dolgozók egyenlők – gondolhatja az olvasó –, tehát minden a legnagyobb rendben van, nincs itt semmi látnivaló. De ha szemügyre vesszük az Mt. további rendelkezéseit, már gyanút foghatunk, amikor azt olvassuk, hogy törvény az alapvető munka- és foglalkoztatási feltételeknek csak a várandós, szoptató nők és a fiatal munkavállalók védelmére vonatkozó rendelkezéseket tekinti. A jogszabály a munkabérré, juttatásokra és az egyenlő bánásmódra viszont már cizelláltabb szabályokat alkalmaz.

A Munka törvénykönyve szerint a kölcsönzött dolgozó bérének és juttatásainak egyenlőnek kell lennie a saját munkavállalókéval. De csak a kölcsönvevőnél történő foglalkoztatás 184. napjától! Azaz Ernő akkor kaphatja meg az Adathalász Zrt. saját alkalmazottainak bérét, ha legalább fél évet eltölt a munkahelyen. Ám az azonos bérezésnek az időtényezőn túl van még egy feltétele: az, hogy a dolgozó a kölcsönbeadóval határozatlan idejű munkaviszonyban álljon, és akkor is kapjon díjazást, ha épp nincs kölcsönadva, például mert két kikölcsönzés között nem tudja kiközvetíteni őt a munkáltatója, és munkavégzés hiányában



# kölcsönbe?

## JOGI esetek

állásidőre – azaz alapbé-  
rére – jogosult. (A teljes-  
ség kedvéért jegyzem meg,  
hogy tartós munkanélküliek  
és a közhasznú szervezetnél dol-  
gozók állásidő-fizetés nélkül is joga-  
sultak az azonos bérezésre a száz-  
nyolcvanegyedik naptól.)

Ernő a munkaszerződését 10 hó-  
nap határozott időtartamra kötötte,  
így az ismertetett előírások alapján ő  
semmiképpen nem igényelhetne az  
Adathalász Zrt. dolgozóival azonos  
bérezést, még akkor sem, ha a cégnél  
fél éven túl állna alkalmazásban.

Nesze neked, egyenlő bérezés.

### A munkaviszony vége

A jogszerű bérkülönbséghez ké-  
pest még nagyobb furcsaságot a  
munkaviszony megszüntetésére vo-  
natkozó előírásokban találhatunk. A  
jogszabály szerint a munkáltató mű-  
ködésével összefüggő felmondási ok-  
nak minősül a kikölcsönzés megszű-  
nése. Ha felidézzük a felmondásra  
vonatkozó szabályokat, eszünkbe  
juthat, hogy a munkáltató a felmon-  
dását – régi nevén rendes felmondást  
– a dolgozó képességére vagy maga-  
tartására, valamint a munkáltató  
működésére alapított okkal indokol-  
hatja. A munkáltató működésével  
kapcsolatos jogszerű ok lehet példá-  
ul az átszervezés és bizonyos munka-  
körök megszüntetése is.

A kölcsönzött dolgozók esetében  
az Mt. a kölcsönzés megszűnését is a  
munkáltató működésével kapcsolato-  
s oknak tekinti. Hogy ez miért

problémás, arra nézzünk is egy  
konkrét jogesetet!

### A sztrájkoló kölcsöndolgo- zó felmondása

A megtörtént esetben a  
munkavállalót kölcsönzés ke-  
retében foglalkoztatták. A vál-  
lalkozásnál a bértárgyalások el-  
akadtak, a helyi szakszervezet sztrájk-  
kot hirdetett, amiben a kölcsönzött  
dolgozó is részt vett. Az őt foglalkoz-  
tató vállalkozás úgy döntött, hogy  
neki nincs szüksége egy olyan köl-  
csönzött dolgozóra, aki sztrájkol,  
ezért őt visszaadta a kölcsönadó cég-  
nek. A kölcsönadó munkáltató pedig  
– mivel a kölcsönzés megszűnt –  
munkáltató működésével kapcsola-  
tos okokra hivatkozással megszűn-  
tette a dolgozó jogviszonyát.

Magyarországon egyetlen munka-  
vállalónak sem lehet felmondani  
azért, mert jogszerű sztrájkban vesz  
részt. Am ez esetben a vázolt munka-  
viszony nem azért szűnt meg, mert a  
dolgozó sztrájkolt, hanem azért,  
mert megszűnt a kikölcsönzése. Azt  
viszont, hogy a kölcsönzés miatt

szűnik meg, a törvény alapján nem  
köteles indokolni a kölcsönvevő.  
Nem kell megmondania, hogy azért  
adta vissza a munkavállalót, mert  
sztrájkolt, vagy éppenséggel, mert  
rosszul dolgozott, vagy mert egysze-  
rűen nem szimpatikus. Egyszerűen  
visszaadja a dolgozót, és kész.

Önmagában attól nem szűnik meg  
a munkaszerződés, mert visszaadják  
a munkavállalót. Viszont a munkál-  
tató arra hivatkozással, hogy meg-  
szűnt a kölcsönzés, a törvény alapján  
jogszerűen mondhat fel a dolgozó-  
nak. A hatályos előírások alapján a  
bíróság egyszerűen nem vizsgálhat-  
ja, hogy a kölcsönvevőnél milyen  
okok vezettek a kölcsönzés meg-  
szüntetésére. Így ha a tényleges fog-  
lalkoztatás megszűnik, és a dolgozó  
visszakerül a tényleges munkáltató-  
jához, akkor csak a munkaadó jóin-  
dulatán múlik, hogy a munkavállaló  
szerződése hatályban marad-e a  
következő kölcsönbeadásig. Mi ez,  
ha nem a teljes kiszolgáltatottság?

### Zárásként

A cikk megírása előtt a Google ke-  
resőjébe begépeltem a „munkaerő-  
kölcsönzés előnyei” szóösszetételt.  
Jellemző, hogy az internetes talála-  
tok szerint a munkavállalóra vona-  
tozó előnyök kimerültek abban,  
hogy a dolgozó a kölcsönadótól  
segítséget kérhet a munkaügyeinek  
intézésében, míg a munkáltatói elő-  
nyök tizenhárom ponton keresztül  
hömpölyögtek a képernyőn, a költ-  
séghatékonyságtól kezdve, a rugal-  
mas foglalkozáson át a jogviszony  
könnyű megszüntetéséig.

Tényleg azonosak a kölcsönzött és  
a saját dolgozók jogai?

*Balczer Balázs*

**A munkaerő-kölcsönzés  
nem más, mint az a tevé-  
kenység, amelynek kere-  
tében a kölcsönbeadó a  
vele kölcsönzés céljából  
munkaviszonyban álló  
munkavállalót ellenérték  
fejében munkavégzésre a  
kölcsönvevőnek ideiglene-  
sen átengedi.**



# 7 százalékos béremelés az RCH-nál

**A Rail Cargo Hungaria menedzsmentje, valamint a reprezentatív szakszervezetek online tárgyalássorozat eredményeként írták alá december 14-én a bérintézkedésekről szóló megállapodást. A 7 százalékos alapbéremelés mellett számos juttatás összege nőtt.**

# A

bérfejlesztés egy sok éves hagyományt visszahozva 2021. december 1-jei hatállyal lépett életbe. A munkavállalók számára további jó hír, hogy minden korábbinál magasabb összegű karácsonyi bónuszban sikerült megállapodni.

Mind ezek mellett a vállalat új juttatási elemként magánegészségügyi szolgáltatás biztosításával is hozzá akar járulni a kollégák egészségének megőrzéséhez.

A társaság nehéz gazdasági helyzete ellenére az összes bérintézkedésre fordított összeg 10,8 százalékkal nőtt az előző évhez képest.

Ez az összeg már tartalmazza a 2022-re vonatkozó járulékcsoökkentést, az ebből felszabaduló valamennyi forrást a bérintézkedésre fordították.

A 6-17 MMK-ba sorolt munkavállalók esetében 7 százalékos alanyi jogú alapbérfejlesztés valósul meg 2021. december 1-i hatállyal, a 2022. január 1-jétől hatályos minimálbért és garantált bérminimumot már december 1-jétől alkalmazza a munkáltató. Az egyes munkakörökre korábban bevezetett speciális bértáblákat is indexálták az alanyi jogú bérfejlesztés mértékével.

A bérmegállapodásban a felek megállapodtak az év végi bónuszról, ami bruttó 100 ezer forint egyszeri juttatást jelentett minden 6-17 MMK-ba sorolt munkavállaló számára.

Mivel a jogszabályi rendelkezések minimálisan változtak, a kialakított VBKJ rendszer változatlan elemekkel és keretösszeggel – ami egy évre fejenként 450 ezer forint – 2022-ben működik tovább.

A megállapodás rögzíti az önkéntes nyugdíjpénztári, illetve egészségpénztári tagdíjkiegészítés mértékét, a jogosultságok és az igénybevétele feltételeit.

A nyugdíjpénztári tagdíjkiegészítés mértéke továbbra is a jogosultsággal rendelkező munkavállalók havi bruttó alapbérének 3,5 százaléka, az egészségpénztári tagdíjkiegészítés mértéke 1 százalék. A munkáltató természetesen a pénztári tagsággal rendelkező kollégák számára

biztosítja ezen juttatást egy nyugdíjpénztári és egy egészségpénztári tagság után.

A munkáltató kötelezettséget vállalt továbbá arra, hogy a jelenleg érvényben lévő középtávú foglalkoztatáspolitikai megállapodás hatályának meghosszabbítása érdekében mindent megtesz azért, hogy az érdekképviselőkkel a megállapodás létrejöttén legkésőbb 2022. február 28-ig, továbbá arra is, hogy a 2022. évi 1-6 havi üzleti eredmények értékelésének függvényében tárgyalásokat folytatnak a bérmegállapodásban foglalt mértékek esetleges emeléséről.

A felek kötelezettséget vállaltak arra, hogy a 2022. évben várható, hosszútávú vágányzárak (pl. 120-as, 150-es vonalakat érintően) idejére megállapodást kötnék átmeneti foglalkoztatási alternatívák bevezetéséről.

Az éleslátást biztosító szemüveg térítés összegét sikerült megduplázni, azaz 20 ezer helyett 40 ezer forint 2022. január 1-jétől, a gépjárművel történő munkába járással kapcsolatos költségtérítés összege – függetlenül a pandémiás helyzettől – 15 Ft/km lesz.

A Törzsgárda juttatás mértéke 5000 forinttal emelkedik.

Az egészség megőrzése és az egészségtudatos életmód folytatása a munkáltatónak és a munkavállalónak közös érdeke, ezért a hazai munkaerőpiacon is újszerűnek számító juttatás bevezetéséről is szól a megállapodás. Ennek eredményeként 2022-ben magánegészségügyi szolgáltatás igénybevitelére nyílik lehetőség a kollégák számára a tipikus betegségek kiszűrésére és kezelésére. Az új rendszer igénybevitelének módjáról és részleteiről 2022. januárjában készül el a tájékoztató.

## Aláírni vagy nem?

Talán természetes, talán nem, de mindig vannak olyanok, akik elégedetlenek az adott bérmegállapodással. Az is természetes, hogy a kimagasló minimálbér-emelésekhez hasonló bérfejlesztést vártak egyes kollégák. A tárgyalások során természetesen nem csak az országos bérmegállapodást kellett, illetve lehetett figyelembe venni, hanem egyéb gazdasági körülményeket, ezen belül is elsősorban a vállalat gazdasági lehetőségeit. Mindenki tudhatja, hogy a Rail Cargo Hungaria sajnos veszteséges, pozitív eredményt évek óta nem ért el.

Ennek ismeretében kell értékelni ezt a megállapodást. Amennyiben nem egyezünk meg, akkor a munkáltató egyoldalúan hajtja végre a saját végső ajánlatát, egy „apró” eltéréssel. Ebben az esetben a bérfejlesztés csak január 1-től lett volna, év végi bónusz nélkül. A tárgyalások eredményességéhez még egy adalék: a munkáltató eredetileg január 1-től történő öt százalékos mértékű alapbérfejlesztésre és 50 ezer forintos bónuszra tett ajánlatok. Ezek a különbségek indokoltá tették a megegyezést.

## Az üzleti tervről

Rail Cargo Hungaria Zrt. felügyelőbizottságának jogköréből az osztrák tulajdonos megjelenése óta kikerült az üzleti terv jóváhagyása. Ez nem jelenti azt, hogy a felügyelőbizottság nem láthatja az üzleti terveket, csak éppen nem olyan részletességgel és nem jóváhagyás, pusztán tájékoztatásul kerül az anyag a testület elé. A munkavállalói képviselők az üzleti terveket a személyi jellegű költségek növekedésének alacsony, el nem fogadható mértéke miatt jellemzően nem szokták megszavazni.

A 2021. decemberi felügyelőbizottsági ülésen egy olyan, több évre előretekintő üzleti terv került a testület elé, amelyet tulajdonképpen most akár meg is szavazhattak volna a munkavállalói képviselők. Ennek két oka volt. Az egyik az, hogy függetlenül attól, mi szerepel az üzleti tervben, a jövő évre vonatkozó bérmegállapodás ekkora már megszületett. A másik ok a tervben szereplő látványos – és valószínűleg a szokásos módon optimista vagy éppen túl optimista – előrejelzések. De ebben az optimizmusban található volt valamiféle kettősség, vagy inkább probléma. Ugyanis, amíg – főleg a vállalat eredményességét tekintve, de még az elszállítási tervezett árú tekintetében is – nagyon látványos növekedést tervez a menedzsment, mégis lehet hiányérzet. Ha csak a fuvarozni tervezett árutonnát nézzük, a 2021-es 24 millió 800 ezer tonna után 2027-re 27 millió 874 ezer tonna elfuvarozását tervezi a vállalat. Ez tíz százaléknál feletti növekedés. Csak hogy Európa 2030-ig 30 százalékkal tervezi növelni a vasúti áru fuvarozás teljesítményét. A Rail Cargo Hungaria vajon miért nem gondolja, hogy ebből a növekedésből egyenes arányban tud szakítani? Talán szkeptikusan, vagy a realitás talaján állva nem gondolja azt, hogy ez a növekedés megvalósulhat. Jogos a kérdés, hogy a Rail Cargo Hungaria nem tudta átvenni Európa optimizmusát, vagy Európa túl optimista ebben a kérdésben. A választ, ha máskor nem 2027-ben megtudjuk.



# ŐK LETTEK A LEGJOBBAK

A Vasutasok Szakszervezete Ügyvezető Testülete 2021-ben is „Az Év Alapszervezeti Titkára” címmel jutalmazta azokat az alapszervezeti titkárokat, akik területükön a legkiemelkedőbb munkát végezték.



Debrecen TK: Erdős Antal, TEB Főnökség VSZ SZB Debrecen.

Szombathely TK: Borbély János, Állomásfőnökség VSZ SZB Szombathely.

Miskolc TK: Bubonyi István, Csomó-ponti Főnökség Tiszai pu. VSZ SZB Miskolc.

Záhony TK: Nagy Attila, Vasutasok Szakszervezete Tengelyátszerelő Alapszervezet SZB.

Pécs TK: Deák Tibor, Nagykanizsa SZESZA VSZ SZB

Szeged TK: Pusztai Lajos, Állomásfőnökség VSZ SZB Orosháza

Budapest TK 1: Kolonics Kálmán, Vasutasok Szakszervezete Állomásfőnökség SZB

Budapest TK 2: Mocos Zoltán, VSZ Komárom Állomás Szakszervezeti Bizottsága.

A kollégák – a hagyományoknak megfelelően – az oklevél mellett másodmagukkal eltölthetnek egy két éjszakás, teljes ellátásos pihenést Zamárdiban a VSZ üdülőjében.



## TEB díjas: Pataki István

A VSZ TEB SZK vezető javaslatára TEB díjban részesült Pataki István, Debrecen SZB elnöke.



Pataki István a MÁV távközlésének szolgálatában 1983. óta áll, a Vasutasok Szakszervezetének a szolgálati ideje elejétől aktív tagja. Az alapszervezeti kispályás focicsapatokban, illetve a Lokomotív Tömegsport egyesületben évekig sportolt és szervezte az eseményeket. A TBF alapszervezet elnöki funkcióját 2010 óta tölti be.

Választott küldöttként tagja a TEB Szakmai Képviselőt távközlő tagozatának. 2019-től a távközlési tagozat vezetője. Szakmai javaslataival segíti az SZK-vezető munkáját. A Távközlési Alosztály, majd Főnökség végrehajtás területén működő Üzemi Tanács munkájában a 2004-től vesz részt, mindvégig elnökhelyettesként.



# KEZDETI NEHÉZSÉGEK A MÁV VAGON KFT.-NÉL

**Jelentősen bővült októbertől a MÁV VAGON Kft. tevékenységi köre és létszáma is. Az átállás nem ment simán. Az érintett munkavállalóktól több, a munkafolyamatokat, a jövedelmet és különösen a jövőt érintő kérdés, illetve problémafelvetés érkezett. A Vasutasok Szakszervezete utánajárt ezeknek.**

A MÁV VAGON körüli változásokat folyamatosan figyelték a Vasutasok Szakszervezete érintett alapszervezetei és tisztségviselői, s az eseményekről rendszeresen tájékoztatták a VSZ vezetőségét és így tagjainkat is. A kibővített működés kezdeti tapasztalataival, a felmerült problémákkal megkerestük a munkáltatót, választ kérve a felvetésekre.

Az átállásnál a legfőbb problémák a SAP-rendszer (SRM-CER) működésének hiányosságai, a hozzáférési jogosultságok, anyagmegnevezések, tételszámok beazonosítása, technológiák, szerződések megkötésének, anyag bevételezés és elkészült szerkezetek kiadásának elszámolási határidőjének csúszásai voltak.

A munkáltató elismerte, hogy az átállási időszak a tervezettnél valóban több időt vesz igénybe. A szerződések kiszámítható megkötése komoly nehézséget jelent, aminek a megoldásait folyamatosan vizsgálják. Székesfehérváron zajlik a SAP telepítése, amelyet a szolnoki telephely folyamatos „távsegítséggel” támogat.

## *Ki, miért felelős*

Arra a problémára, hogy a munkavállalók nehezen férnek hozzá a Munkavédelmi Szabályzathoz, a munkáltató azt válaszolta, hogy az MVSZ elérését a területi központok biztosítják.

A betöltetlen munkakörök többletfeladatot terhelnek más, alacsonyabb MMK-ba sorolt munkavállalókra. A munkáltató visszajelzése

alapján amennyiben egy-egy pozíció megürül, azt operatíván rendezik, ha kell, átirányítással vagy helyettesítéssel. Ez többletjövédelmet jelent az érintett munkavállalóknak. Az év végi „bérintézkedés” során a munkáltatónak lehetősége volt az alanyi jogú juttatás mellett differenciált kifizetésre is, amellyel el tudta ismerni az érintettek többleteljesítményét is.

Terítékre került az MVSZ által előírt tisztítószeres szállításának kezdeti késedelmé, valamint a szintén későn kezdődött bakancsok és kesztyűk cseréje. Ezzel kapcsolatban arról tájékoztattott bennünket a munkáltató, hogy apróbb késedelmeket leszámítva további fennakadás nem volt. A tisztítószeres kiszállításával Székesfehérváron voltak gondok.

## *Marad-e a teljesítményösztönzés*

Az átkerült munkavállalók körében sarkalatos kérdés, hogy ahol eddig működött a teljesítményösztönzési rendszer, ott a kollégák számíthatnak-e a jövőben is erre a juttatásra. Erre a kérdésre megnyugtató választ kaptunk. Eszerint: a jogutódlási megállapodásban a MÁV VAGON Kft. kötelezettséget vállalt arra, hogy hatályba lépteti a jogutódlással érintett munkavállalókra irányadó alábbi teljesítményösztönző rendszereket:

– teljesítményalapú ösztönző juttatási rendszer Villamos Gépjavítás Békéscsaba;

– többleteljesítményt elismerő ösztönző rendszer a Járműbiztosítási Igazgatóságokon;

– a körzeti járműfenntartási központokban belső tolatási tevékenységet végző munkavállalók pótléka Fényeslitke telephelyen.

A MÁV VAGON Kft. fenntartotta korábbi öntözési rendszerét Székesfehérváron és Fényeslitkén is a 6-13 munkaköri kategóriába sorolt fizikai állományban lévő munkavállalók számára. A tájékoztatásból megtudtuk, hogy a rendszer megszüntetését a jövőben sem tervezi a munkáltató.

## *Javaslataink*

Természetesen a Vasutasok Szakszervezete folyamatosan figyeli és értékeli a vállalatnál zajló folyamatokat.

Ennek a munkának a következő lépéseként megfogalmaztuk a 2022. évre vonatkozó tárgyalási csomagot. Ebben a rendkívüli munkavégzés díjazásának módosítására, a mentési és helyreállítási pótlék 10-ről 30 százalékra emelésére, a vállalati gépjárművek rendszeres vezetési pótlékának 7 Ft/km-ről 10 Ft/km-re való módosítására, a „karácsonyi pótlék” kollektív szerződésbe foglalására, egységes teljesítményösztönző rendszer és a többletképesítés elismerésének kiterjesztésére, valamint a hátrányos jogkövetkezmények kezelésének módosítására tettünk javaslatot.

Az elkészített és továbbított anyag is tükrözi a Vasutasok Szakszervezete tisztségviselőinek szakmai hozzáértését és lelkes hozzáállását, amit joggal várnak el tagjaink a MÁV VAGON Kft.-ben.

*Kövesdi Tamás*



*A munkáltató elismerte, hogy az átállási időszak a tervezettnél valóban több időt vesz igénybe.*



# MI A PROBLÉMA AZ EURÓPAI VASUTAKKAL?

## 2. rész

**Feltárta, összegezte és nyilvánosságra hozta az európai vasutak problémáit a tizenegy ország tapasztalt újságíróiból álló Investigate Europe (Vizsgáljuk meg Európát). E lapszámunkban írásuk 2. részét olvashatják. Az eredeti összeállítás alapján készült cikket Zlati Róbert szerkesztette.**

**B**ár a brüsszeli mantra az 1990-es évektől kezdve az „útról a vasútra” volt, az EU valójában a közúti és a légi közlekedést helyezte előtérbe. Még ha a vasúti ágazatban növekednek is a beruházások, az infrastruktúra és a karbantartási hiányosságai nem javulnak elég gyorsan. Egyes esetekben (pl. a görögországi Peloponnészoszon) az autópályákba történő pazarló beruházások leállították a meglévő vasúthálózatot, és megölték újjáélesztésének esélyét, mivel nincs elég közlekedési kereslet mindkettő támogatásához.

Az elmúlt években az EU négy vasúti csomagot fogadott el, amelyek célja – a Bizottság szerint – a vasúti piac megnyitása a verseny előtt, a nemzeti vasúti rendszerek interoperabilitásának növelése és az egységes európai vasúti térség (SERA) keretének meghatározása. Ez olyan követelményeket tartalmaz, mint a „kerék és a pálya” szétválasztása (a vasúti infrastruktúra és a szolgáltatások külön irányítása). A negyedik vasúti csomag 2021-ben lépett hatályba, de végrehajtása nem volt egyenletes, mivel a tagállamok eltérő módon választották a végrehajtását.

Ezenkívül az EU jelenlegi adópolitikája is akadályozza, hogy a vasút a közúti és a légi közlekedés valódi és hiteles alternatívájává váljon. A légi közlekedési ágazatot Európa-szerte történelmileg nem vagy csak korlátozott mértékben terheli adóztatás. Számos európai államban nincs üzemanyagadó, és a repülőjegyek után fizetendő áfa alól mentességet biztosítanak. Ezzel szemben számos határon átnyúló európai vasúti szolgáltatás esetében a jegyek után még mindig áfát kell fizetni.

Eközben a közlekedésért felelős uniós biztos, Adina Vălean nem úgy tekint a szerepére, hogy a határokon átnyúló összeköttetéseket kellene előírnia. „A határokon átnyúló vasútvonalaknak több együttműködésre van szükségük a szomszédos tagállamok között, de nem kötelezhetjük őket arra, hogy olyasmit támogassanak, ami kereskedelmileg nem életképes” – mondta az IE-nek adott interjújában.

### Felelősek-e a tagállamok a jelenlegi állapotért

Részben igen. A vasúti közlekedés Európában egykor az állam feladata volt. Az állami vasutaknak nem kellett

nyereséget termelniük, de biztosítaniuk kellett az ellátást. Ez az 1990-es években megváltozott. Az EU-tagállamoknak – attól a meggyőződéstől vezérelve, hogy a verseny újjáéleszti az egyébként alulfinanszírozott vasúti rendszert – el kellett volna kezdeniük a privatizációs folyamatot, és meg kellett volna próbálniuk szétválasztani a vasúti infrastruktúrát és annak üzemeltetését. Míg a kisebb déli és északi országok teljes szétválasztást hajtottak végre, addig a nagyobbak, mint Németország és Franciaország olyan holdingvállalatokat hoztak létre, amelyek még mindig ugyanazon irányítás alatt integrálják a „keréket és a pályát”. A nyereségre való új összpontosítással azonban számos kevésbé jövedelmező útvonalat megszüntettek, beleértve a rövidebb távú útvonalakat Franciaországban vagy a határokon átnyúló éjszakai vonatokat Németországban.

Európa évtizedek óta fejleszti a közlekedési infrastruktúra hálózatát (TEN-T). E vállalkozás részeként a vasúti fejlesztések különösen költségesek – legalább 500 milliárd eurót tesznek ki. Ennek a beruházásnak csak egy töredékét fizeti az EU, a többit a tagállamok saját zsebéből kell előteremteni. És éppen a határokon átnyúló beruházások esetében a tagállamok vonakodnak, politikai és gazdasági okokból a belföldi hálózat fejlesztésére koncentrálnak. Úgy tűnik, hogy a tagállamok nem szívesen költenek pénzt olyasmire, ami nem kifejezetten nemzeti érdekük, és az EU nem sokat tesz azért, hogy meggyőzze őket az ellenkezőjéről. Adina Vălean az IE-nek azt nyilatkozta, hogy „ha valami üzletileg nem életképes, mi [az EU] nem kényszeríthetjük a létezésre”.

Néhány szakértő, akivel az IE beszélte, azt is jelezte, hogy a szétagoltóság egyik oka a katonai biztonság és a

két világháború emléke. A csapatok szállítása a leghatékonyabban vasúton történik, így a vasút olyan stratégiai infrastruktúra, amelyet az államok nemzeti szinten ellenőrizni akarnak.

### Miért nem lehet több megállás nélküli vasúti összeköttetés az európai országok között?

Még ha meg is lenne a politikai akarat a határokon átnyúló non-stop utazásra, számos üzemeltetési és műszaki kihívás merülne fel. Ezek közé tartozik a pálya menti átjárhatóság, a szabványosított villamosítási és jelzőrendszerek hiánya, az egyes tagállamokra jellemző szabályok, sőt még a nyelvi akadályok is (a mozdonyvezetőknek legalább B1 szinten kell beszélniük annak az országnak a nyelvét (nyelveit), amelyen keresztül közlekednek).

Az egységes európai vasúti térség megvalósításának egyik jelentős akadálya az Európai Vasúti Forgalmirányítási Rendszer (ERTMS) lassú megvalósítása. Ez egy olyan egységes biztonsági ellenőrző rendszer, ami a pálya- és vonatadatok alapján folyamatosan felügyeli majd az egyes vonatok sebességét. A rendszer potenciálisan jobb forgalmirányítást eredményezhet, ami nagyobb kapacitást jelent ugyanazon a vágányon. Mostanáig azonban jelentős késedelmet szenvedett. Ahogy Josef Doppelbauer, az ERA vezetője az IE-nek adott interjújában rámutat: „Ma egy Eurostar vonatnak, amely az Egyesült Királyságból Londonból Franciaországon és Belgiumon keresztül Hollandiába és Amszterdamba közlekedik, jelenleg kilenc különböző vonatbefolyásoló rendszerre van szüksége”.

Csak az elmúlt években a lengyel vasút olyan mozdonyokat vásárolt, amelyek nem közlekedhetnek a szomszédos országokban; a dánok olyan mozdonyokat vásároltak, amelyeket csak Dániában és Németországban lehet sínekre tenni, így amikor a svédek jelezték, hogy vonatot indítanának Stockholmból Németországba, a dánok azt mondták, hogy nem tudnak segíteni, így nem járt vonat. A Deutsche Bahn új ICE 4-es flottája pedig, amely Berlinből indul, csak egy áramellátó rendszerrel rendelkezik, így a vonatok csak Ausztriában, Németországban és Svájcban közlekedhetnek, máshol sehol.

(Folytatjuk)

# A nyugdíjasok választmányának évváró ülése

**A VSZ ONYSZ Választmánya 2021. december 7-én Istvántelken, a Széchenyi István Művelődési Házban tartotta 2021. évi utolsó ülését a pandémiás előírások betartásával.**



**Az**

ülésen a következő napirendi pontokat tárgyalták meg:

– A MÁV Zrt.-vel kötött megállapodások értékelése, a 2021. évi célok és lehetőségek.

– A nyugdíjas szervezetek által indított országos kezdeményezések következményei, azok hatása a nyugdíjas társadalomra.

– Tájékoztató az alapszervezeteknek kiküldött általános felmérés adatainak elemzéséről.

– A Covid-19-járvány hatásai.

– Rövid összefoglaló tájékoztatás a 2021. évi VSZ ONYSZ központi rendezvényeiről.

– A VSZ ONYSZ 2022. I. félévi munkaterve.

Molnárné Szlávik Györgyi megnyitója után a megjelentek egyperces néma felállással tisztelegtek az elmúlt

időszakban elhunyt tagtársak emlékének. Sajnos a pandémia és a betegségek sok vasutast elragadtak.

A VSZ ONYSZ elnöke a megállapodások és tervek ismertetése után az országos nyugdíjas szervezetek 2021-ben végzett munkájáról adott tájékoztatást.

A Nyugdíjas Szervezetek Egyeztető Tanácsa (NYUSZET) által a nyugdíjasok érdekében készített írásos anyagokról, javaslatokról, azok tárgyalási módozatairól, széleskörű tájékoztatóiról és kommunikációjáról számolt be. Kiemelte a NYUSZET szakértői anyagait:

– Javaslatok a nyugdíjrendszer korszerűsítésére, egyes 2023-tól bevezethető intézkedésekre.

– Mottó: Új világot építünk. Javaslat időügyi törvény megalkotására (szakmai háttéranyag az időspolitikai fő irányaihoz).

– A Nyuszet szakpolitikai ajánlata az Integrált Szociális és Egészségügyi Rendszer (ISZER) bevezetésére.

Szanyi Lászlóné, a VSZ ONYSZ ügyvezető elnöke tájékoztatást adott a központi rendezvények lebonyolításáról, felhívta a figyelmet a könyvelési, létszámjelentési határidőkre.

Az értekezlet résztvevői személyes tapasztalataik alapján mondták el javaslatukat.

Minden területen kiemelt téma volt a szakszervezet működésének személyi, tárgyi, technikai feltételei, ne-

hézségei, gondjai. A létszámcsökkenés okainak elemzésénél a résztvevők három fő tényezőt állapítottak meg: a magas életkort, a nagy halálozási arányt, illetve a VSZ tagok átvezetésének gondjait az aktívból a nyugdíjas alapszervezetekbe.

Egyöntetű vélemény volt, hogy ebben az ügyben minden területen (központ, területek, alapszervezetek) van tennivaló.

A választmány tagjai a napirendi pontokat az elhangzott kiegészítésekkel együtt egyhangúlag elfogadták.

Arról is döntöttek, hogy Ajak alapszervezet (saját kérésére) Debrecen területtől Záhony területéhez kerüljön át szervezetileg.

Zárásként a VSZ ONYSZ elnöke megköszönte mindenkinek az éves munkáját, kitartását. Kellemes karácsonyi ünnepeket, sikeres boldog új esztendőt kívánt a résztvevőknek és családjuknak. Felhívta a figyelmet a járványügyi előírások betartására, kérte, mindenki nagyon vigyázzon magára, hogy jövőre is találkozhatunk és végezhessük tovább a dolgunkat tagtársaink érdekében.

*Szakolczainé  
Szabó Erzsébet*

## János bácsi még 90 évesen is aktívan rója a köröket

### SZÜLETÉSNAPO

**A** VSZ ajaki nyugdíjas alapszervezetének tagja, Kovács János december 27-én ünnepelte 90. születésnapját. A jó egészségi állapotának köszönhetően szinte mindennap kerékpározik Ajak és Kiszvárd között, mint mondja, őt ez élteti. Meg természetesen a családja. A feleségével öt gyermeket felnevelő édesapa nehezen viselte egyetlen leányuk elvesztését, de 11 unokának és 7 dédunokának örülhet.

Aktív időszakában dolgozott Záhonyban a forgalom területén, de volt átrakó munkás is.

Egészségének romlása miatt könnyű szolgáltatónként a záhonyi orvosi rendelő gondnoka lett, s

innen ment nyugdíjba. A Vasutasok Szakszervezetének több mint 50 éve tagja.

A víg kedélyű, humoros János bácsit születésnapja alkalmából köszöntötte a VSZ nevében Zubály Bertalan kongresszusi küldött, valamint a helyi nyugdíjas alapszervezet elnöke, Balogh László és helyettese, Orosz István. Ajak város nevében Ragány Adrienn polgármester köszöntötte az ünnepeltet, s adta át a város emléklapját, majd Orbán Viktor miniszterelnök által adományozott oklevelet. Reméljük, hogy az ünnepelt még nagyon hosszú ideig élvezheti családja körében a jól megérdemelt nyugdíjas éveket. Isten éltesse János bácsit!





# In memoriam Visi Ferenc

Életének 93. évében – alig néhány nappal 92. születésnapja után –, 2021. január 3-án, hosszú betegség után elhunyt Visi Ferenc.

Visi Ferenc 1929. december 26-án Marcaltón született. A nyolc általánost jeles eredménnyel végezte el, ezért az igazgató javasolta szüleinek a továbbtanulást, de ebbe beleszólt a világháború, másrészt a családi körülményeik sem tették lehetővé.

Az 1945-ös földosztás után, 15 évesen dolgozott földjünkön, melynek megművelésében egyre nagyobb feladat hárult rá.

A 40-es évek végén új nyomvonalon épült a közúti Rába hid. A kivitelező a Hidépítő Vállalat volt, amelynek fiatal szakembereivel – elsősorban a labdarúgás révén – jó kapcsolatot alakított ki. Ennek eredményeként többször is végzett vagonkarakat és más alkalmi munkát. Ez a kapcsolat a keresetnél sokkal többet ért számára, mert élete első pályamódosítását is jelentette. A hidépítés már befejező szakaszához közeledett, amikor a részleg vezetője megkérdezte tőle, hogy nem akar-e velük tartani és valamilyen szakmát választani. Így állt be hidépítőnek. Segéd munkásként kezdte, majd

egy tanfolyam elvégzése után a Kén utcai telephelyre helyezték. Ott sem töltött sok időt, mert 1950. október 20-án behívták katonának, a seregben rádiótávírással lett és faliújság-felelős. Ez a megbízás alapozta meg életének második – egyben utolsó – pályamódosítását.

Időnként beszámolót küldött az ezred életéről a Néphadsereg szerkesztőségének, melynek eredményeként a Néphadsereg szerkesztőségének állományába vezényelt újságíró gyakornok lett. Itt öt évet töltött el. Először a levelezési rovat, majd a sportrovat munkatársaként dolgozott.

Élmény volt számára a munka, mert a Honvéd és a magyar labdarúgás azokban az években élte fénykorát. Személyesen ismerte Puskást, Bozsikot és a többieket is.

A forradalom után a Néphadsereg című napilap megszűnt.

Hiába volt hadnagyi rangja, leszerelt, és az újságírás mellett döntött. Egy évig szabadúszóként dolgozott. Kapcsolatba került a Vasutas Sportközponttal, annak vezetői révén a Magyar Vasutas szerkesztőségével, amelynek 1958. augusztus 1-től belső munkatársa lett. A Vasutasok Szakszervezetének is ekkor

lett a tagja. 1964-ben kinevezték főszerkesztőnek. A sportújságírást sem adta fel. Időközben 1963-ban esti tagozaton leérett-ségizett. Két évvel később a MAV Tisztképző Intézet általános levelező tanfolyamán szerzett oklevelet.

Harminc évet töltött el a Magyar Vasutas szerkesztőségében. 1987-ben kikeréssel átkerült a MÁV Vezérigazgatóságra. Az utolsó három évet a MAV Vezérigazgatóság sajtószolgálatában töltötte lapszerkesztő beosztásban.

1990-ben – MÁV főfelügyelői rangban – 60 éves korában nyugdíjazták. Nyugdíjazása után ott folytatta, ahol abbahagyta. Több évtizeden át tollával szolgálta a vasutas sajtót. Írásai olvashatók voltak a Vasutas Magazinban és a Magyar Vasutasban.

Az életpályájáról rajzolt kép nem lenne teljes, ha nem ejtenénk szót feleségéről, Tálás Éváról, akivel 1955. novemberében kötött házasságot, s aki 2000-ben – 45 évi házasság után – 64 évesen hunyt el. Gyermeük sajnos nem született, szülei már elhunytak, így egyedül maradt.

Egyedül élt, de nem magányosan. Az újságírás mellett a Vasutasok Szakszervezete Or-



szágos Nyugdíjas Szervezetének elnökségi és választmányi tagja, a Tájékoztatási Bizottság vezetője volt.

A több évtized alatt a vasutasok és vasutas nyugdíjasok érdekében végzett példamutató, eredményes munkája elismeréseként 1995-ben az Arany Jelvény kitüntetését, 2004-ben a Magyar Vasutasért kitüntetését, majd 2012-ben a Vasutasok Szakszervezetéért kitüntetését vehette át.

Munkatársai, kollégái tisztelték és szerették. Az ő nevében búcsúznak tőle.

Biztosíthatjuk őt arról, hogy az útja nem lesz magányos, mert tudja: minden pillanatunkban mellette vagyunk, amiképpen ő is mi mellettünk.

Emlékét megőrizzük!

# JÁRD AZ UTAD VELÜNK!



## Explorer Klub

Vecsés Bokor u. 5 Hungary H-2220, | Tel.: +36 30 9634325 | info@evk.hu  
fb.com/explorerklub | instagram.com/explorerklub | www.explorerklub.hu

### Tisztelt VSZ tagok!

**Megjelent az Explorer Vasutas Világjáró Klub (egyesület) 2022. évi önköltséges túraterve. Túráinkra tisztelettel várunk minden tagot és érdeklődőt.**

#### **Budai hegyek eXtreme – outdoor – ingyenes!**

**Március 19.** – 1 napos – outdoor – klasszikus – átmozgató – csapatépítő – tetszeni fog – évindító – a természet és te – garantált izomláz – vár a hegy

#### **Húsvétolás: New York – Philadelphia – Washington – strapatúra**

**Április 20.** – 7 napos – strapatúra – Central Park – Nagy Alma – csak átugrunk – túl az Óperencián – DC – Rocky Balboa 219e Ft+ 344 USD-től

#### **Palóc Grand Canyon outdoor – ingyenes!**

**Május 14.** – 1 napos – outdoor – vonatos, gyaloglós – tufás márga – tufa – fatörzsbarlang – kálvária – templom – szurdok – Páris – outdoor

#### **Svájc, Gleccser expressz ECO – vonatozás**

**Június 05.** – 3 napos – vonatozás – panorámaponozás – svájci Grand Canyon – egy napos feltöltődés – Vasutmania.hu 16e Ft + 50 CHF-től

#### **Svájc, Gleccser expressz + Gornergrat – vonatozás**

**Június 06.** – 4 napos – vonatozás – panorámaponozás – 2 nap Svájc – nem kell szabi hozzá – pünkösdi Svájcban – 3089m-re vonattal 19,9e Ft + 98 CHF-től

#### **Izland strapatúra**

**Július 09.** – 5 napos – strapatúra – vízesések – Jokulsárlon – Blue Lagoon – kicsi túra – Golden Triangle – Izland classic 220e Ft +219 EUR-től

#### **Szlovénia rafting, canyoning, zipline evezés**

**Július 24.** – 3 napos – evezés – Explorer új – extreme – outdoor – vonat – telekocsival is – zipline – vadvízi evezés – adrenalin – csapatmunka – ne légy vizes – gumihajó 21e Ft-tól

#### **Prága túra**

**Augusztus 07.** – 3 napos – túra – Prága – Orloj – Károly-híd – vár – Arany utcácska 4900 Ft

#### **A nagy Explorer paintball csata bakancslista túra – ingyenes!**

**Augusztus 07.** – 1 napos – bakancslista túra – paintball – átmozgató – nagycsata – bakancslista – kor nem számít – akciójáték – lövöldözés

**Hullócsillagles a Prédikálószéken hálósákos party – ismeretterjesztő – ingyenes!**

**Augusztus 14.** – 2 napos – ismeretterjesztő – Perseidák – pizsama party – akár énekelni is – Vadálló kövek – 2 napos túra

#### **Kijev – Csernobil vonattal túra**

**Augusztus 21.** – 5 napos – túra – rendhagyó – élet a zónában – életünkben egyszer – ne feledd – soha többé – törekeny világunk – Pripjaty urbex 33e Ft + 50 Eurótól

#### **Transzszibériai Expressz ECO – extrém túra**

**Augusztus 29.** – 10 napos – extrém túra – Ne várj a következő vonatra! – repcsivel ki és haza – Transzszibériai – Moszkvától a tajgáig – elfoglaltaknak 304e Ft-tól

#### **Transzszibériai Expressz Classic világjáró túra**

**Szeptember 03.** – 15 napos – világjáró túra – Ne várj a következő vonatra! – profiknak – időmilliomosoknak – Transzszibériai – Vlagyivosztokig – fanatikusoknak 473e Ft-tól

#### **Mars Expedíció, Gánt outdoor – ingyenes!**

**Szeptember 25.** – 1 napos – outdoor – vörös – Gánt – bauxitbánya – afrikai filing – savanna – mars – bauxit

#### **Rám – szakadék – outdoor – ingyenes!**

**Október 01.** – 1 napos – outdoor – klasszikus – átmozgató – csapatépítő – más – tetszeni fog

#### **Felsőpetény bányavasút – ismeretterjesztő – ingyenes!**

**Október 16.** – 1 napos – ismeretterjesztő – akkus vasút – különleges bánya – tradíció – természetjárás – csapatépítő/családépítő – jó társaság

#### **Tatai tó vadlúdles – ismeretterjesztő – ingyenes!**

**November 13.** – 1 napos – ismeretterjesztő – örömséta – Öreg-tó – kicsiknek, nagyoknak – vadludak – vadlúdles – madárles

**Szakszervezeti tagoknak, nyugdíjasoknak és családtagoknak előzetes regisztrációval ingyenes!**

### Telefonos fogadóórák:

Szo, V: 9-15h, Cs: 15-16 h-ig:  
06 30/963-4325 mobilon

### További információk:

E-mail: info@evk.hu

http://www.explorerklub.hu

https://fb.com/explorerklub

**A túrákon VSZ tagok, tagsági igazolvánnyal  
vehetnek részt!**

**Várjuk megkeresésüket,  
üdvözlettel: Explorerklub**

**A programterv közzétételét  
a VSZ támogatta.**