



RCH: a helyzet mégsem rózsás

A tulajdonos terveiben 2020-ig nagy növekedés szerepel a teljes RCG csoportnál, kérdés azonban, hogy ebből mi valósul meg. Magyarországon mindenestre nyugvópontra kerül a létszámkérdés, a fő probléma már nem a sok hiányzó dolgozó, hanem az utánpótlás biztosítása.

(12. oldal)

MAGYAR VASUTAS

ALAPÍTVÁ: 1904-BEN

2016. MÁRCIUS, LX/3.

MEGJELENIK 16 EZER PÉLDÁNYBAN

A BÉRFEJLESZTÉS RŐL ÚJRA

A bérfejlesztési eredmény idén is, mint szinte minden évben megosztotta a dolgozókat: van, aki örömmel fogad minden pluszt, mások viszont húzzák a szájukat azt hangoztatván, hogy a tavalyi jobb volt. Elégedetlenkedők mindig vannak, és lesznek is. Miközben tudjuk, a bérfejlesztés az elmúlt több év során sem érte el azt a mértéket, amely az idén február 23-án kötött egyezségben szerepel. És remélhetőleg arra is sokan emlékeznek, hogy a munkáltató első ajánlata fél százalékos differenciált, egyes – soha nem tisztázott – munkakörökre vonatkozó bérfejlesztés és fél százalékos nyugdíjpénztári támogatás-emelés volt. Innen indultak a tárgyalások. A szakszervezetnek, s nem a jólelkű munkáltatónak köszönhetően valósult meg az „emberemlékezet” óta legnagyobb egyösszegű kifizetés tavaly év végén. És a béremelés mértéke még ekkora sem lett volna, ha a szakszervezetek nem szófolják fel a kezdeti, mindössze két százalékot. (3. oldal)



Kongresszus májusban

Május 21-én tartja kongresszusát a VSZ – hangzott el a Választmány legutóbbi ülésén amelyen a szakszervezet vezetői beszámoltak a bérmegállapodásról, a szövetségi politikáról, a MÁV-csoport és az RCH aktualitásairól.

(4. oldal)

Változások a vizsgáztatásban?

Változások várhatók a KTI-s vizsgákban – derült ki egyebek mellett a KÜT ülésén.

A tanácskozáson elhangzott, hogy a béren kívüli juttatást továbbra is lehet helyi tömegközlekedésre használni.

(10. oldal)

ONYSZ: idén takarékosabban

A bevételeinél többet költött tavaly a VSZ Országos Nyugdíjas Szervezete, ezért az idén takarékos gazdálkodásra kényszerül – hangzott el az elnökség február 9-én tartott ülésén, amelyen részt vett Horváth Csaba, a VSZ szervezetpolitikai alelnöke is. A megbeszélést Simon Dezső, a VSZ ONYSZ elnöke nyitotta meg.

(4. oldal)

HÉV-et a vasútnak!

Az

évtizedes ötletelés újra ismétlődik: a Budapest környéki HÉV-vonalakat vegye át a vasút! Pályástól, vonatostól. Meg vélhetően az állomások sem maradnak árvák. És ha lesz elég pénz, akár a HÉV is lehet fonódó, mint a budai villamosok, csak éppen a zöld szerelvények vagy utódaik pályája a vasút vonalaiba fonódna. A vélemények megoszlanak, a vasutasok többnyire riogatásként tekintenek az ötletre. De mi is az a HÉV, és miért helyiérdekű?

A kezdetekben több vasútvonal épült gyakran egy időben, egymástól függetlenül ott, ahol a magánbefektetők üzletet láttak benne. Többnyire nagy távolságok összeköttetésére gondoltak, és nem a köz szolgálata, hanem a pénz volt a fő motívum. Nem csoda, hogy a helyi érdekek kielégítése távol állt a vasútépítők gondolkodásától, hiszen a kisebb vasutakból nem számíthattak komolyabb nyereségre. Mert bizony a vasútépítés drága mulatság, kis forgalmú vonalakon nehezen jön vissza a befektetett tőke, ha nem számít a közérdek. De a helyi érdekek is fontosak voltak, természetesen csakis a helyben élőknek.

Ezért meg is épült az első, helyi érdekek kiszolgálására tervezett Arad-Körösvölgy Vasút 1877-ben, és 1880-tól már törvény is szabályozta az efféle vasútépítést. Joggal kérdezheti az olvasó, hogy akkor miért is érte meg vasutat építeni? Nehéz ügy. De a lényeg az, hogy nem a vasút működésének nyereségéből származott az igazi haszon, hanem abból, hogy a régióban felgyorsult az élet. Mindenki könnyebben,

gyorsabban és gyakran olcsóbban utazhatott vasúttal, szállíthatta a termékét, nem ritkán a tőlük távol eső országos vasúthálózathoz, s onnan vissza. Tehát nem a vasút bevételei hozták a pénzt, hanem a működése miatt felpörgött helyi gazdasági élet. No hiszen, mondaná nagyapám, ha a helyi gazdasági élet nem az építőké, attól az építők állá még felkopik! De valahol mégis itt bujkál a helyiérdekűek gazdasági titka.

Ezeknek a vasutaknak a befektetői nem bankok és mágnások, hanem a későbbi haszonélvezők, elsősorban a helyi földesurak, illetve a települések voltak. Tehát az igazi hasznát a nagyságrendekkel jobbá vált személy- és áruszállítás jelentette. De még ez is kevés lett volna a helyi érdek boldogságához, kellett még valami, amitől maga az építkezés is olcsóbbá vált. Mégpedig az, hogy a nagyvasutakhoz képest sokat engedtek a műszaki követelményekből, és ha még az is megkopni látszott az egyébként egyszerűsített üzemeltetés során, inkább a sebességet csökkentették, semmint újra költöttek volna rá. Ezzel meg is érkeztünk a nemrég százhuszadik szülinapját ünneplő budapesti HÉV-hez.

A Kiegyezés utáni gazdasági fejlődéssel komoly igény mutatkozott arra, hogy a Budapest környéki települések között, de főképp a főváros irányába napi szinten és gyorsan lehessen utazni. Megnőtt a szerepe az áruk mozgásának, és egyre többen jártak dolgozni a nagyvárosba. Tehát hasonló volt a szükség, mint vidéken, hasonlóan épültek a vas-



Dolhai József

utak is. És természetesen az építés, majd az üzemeltetés műszaki színvonala sem volt más: viszonylag olcsón épültek és a működtetésben is fontos szerepet játszott az egyszerűsítés.

Mint tudjuk, az olcsóság so-
sincs ingyen, legfeljebb el-
halasztjuk a megfizetést,
vagy rosszabb körülményeket

hozunk össze magunknak. Valami ilyesmi látszik a fővárosi HÉV vonalain is. Érdemes volna kikutatni, hogy mutatna mindez a vasút kebelében, akár a szerelvényeket nézzük, akár a pályalétesítményeket. Mindenre van persze megoldás, csupán pénz kell hozzá, csakúgy, mint a vasút gondjainak megoldásához. Elképzelhető, hogy ha már a vasútra nincs elég, akkor a HÉV-re lesz? Úgy tűnik, igen, mégpedig az Uniótól. Némi csavarral.

Az a helyzet, hogy Budapest közlekedése ilyen fejlesztési pénzt nem kaphat az EU-tól. A vasút viszont igen, tehát: uccu neki! HÉV-et a vasútba! És ha elköltik majd a HÉV-re azt a durván háromszáz milliárdot, ami a pálya felújítására és a szerelvények cseréjére kell, akár jöhetnek a pletykákban emlegetett Flirt vonatok is. Szépen hangzik, kár, hogy nem túl elegáns megoldás, mert nemrég még arról volt szó, hogy a következő hét évben akár ezermilliárdot is vasútfejlesztésre fordíthatunk. Már-mint a nagyvasútra.

Vajon nem elég nagy, esetleg túl jó, hogy megint mi húzzuk a rövidebbet?

Dolhai József



HÉV-ET A VASÚTBA! ÉS HA ELKÖLTIK MAJD A HÉV-RE AZT A DURVÁN HÁROMSZÁZ MILLIÁRDOT, AMI A PÁLYA FELÚJÍTÁSÁRA ÉS A SZERELVÉNYEK CSERÉJÉRE KELL, AKÁR JÖHETNEK A PLETYKÁKBAN EMLEGETETT FLIRT VONATOK IS.

MEGIN T M I H Ú Z Z U K A R Ö V I D E B B E T ?

Újra: a béremelésről

A TAVALYI JOBB VOLT?

Évekig, ha nem évtizedekig volt poén a televízió szilveszteri programjaival kapcsolatban, hogy „a tavalyi jobb volt.” Olyan év is volt, amikor kifejezetten ez lett az aktuális műsor címe. Ez az állítás akár az elmúlt évek egyes bérmegállapodásaira is igaz lehetett, az ideit azonban garantáltan nem ez jellemzi.

A bérfejlesztés tavaly, illetve az elmúlt több év során sem érte el azt a mértéket, amely az idén február 23-án kötött egyezségben szerepel. Az állításom az egyelőre kézzel nem fogható, és éppen ezért nehezen kezelhető év végi egyszeri kifizetés megvalósulásán áll, vagy bukik.

Mint arra biztosan mindenki emlékszik, a munkáltató első „ajánlata” fél százalékos differenciált, egyes – soha nem tisztázott – munkakörökre vonatkozó bérfejlesztés és fél százalékos nyugdíjpénztári támogatás-emelés volt. Azt mondta a munkáltató – eléggé megmosolyogtató módon –, hogy a tavaly decemberben kifizetett félhavi, egyszeri kifizetéssel és az előbb leírt ajánlatával rendezni véli a 2016-os bérfejlesztést. Ez persze rendben is lett volna, ha ezt a félhavi kifizetést valóban alapbéresítik – vagyis, beépítik az alapbérbe –, mert akkor tényleg bérfejlesztésről beszélhetünk volna, de erre nem voltak hajlandóak. Ezért is valósult meg az „emberemlékezet” óta legnagyobb összegű kifizetés egyoldalú munkáltatói intézkedéssel, és nem azért mert a jóllelkű munkáltató mindenképpen fizetett volna. A mértéke sem lett volna ekkora, ha a szakszervezetek ezt nem srófolják fel, hiszen a kezdő ajánlat itt mindössze két százalék volt.

Mihez képest?

És javasolom, ne feledkezzünk meg arról sem, hogy a Vasutasok Szakszervezete már a vasutasnapi kiáltványában is követelte a tavalyi egyszeri kifizetést! Akkor ehhez, azaz a nullához képest, most eredmény-e az, hogy 3 százalék alanyi jogú bérfejlesztés valósul meg?

Vannak, akik azt mondják, hogy volt jobb ajánlat is. Ők a 2,2 százalékos alanyi jogú bérfejlesztés, fél százalékos nyugdíjpénztár emelés és kétszer 25 ezer forintos kifizetésről beszélnek. A szakszervezetek ebben az ajánlatban is az egyszeri kifizetések alapbéresítését hiányolták. A következő tárgyalási fordulóban pedig ez az ajánlat már nem is létezett. Lett helyette három százalék alanyi jogú bérfejlesztési javaslat, minden más nélkül. Ez való-

ban visszalépés volt, ami ilyen formában példa nélküli a vasúti érdekegyeztetés történetében.

Ebből sikerült megőrizni a három százalék alanyi jogú alapbérfejlesztést, ami azt jelenti, hogy a 2,2 százalékhoz képest átlagosan az egyik 25 ezer forint már megvan és nem csak év végétől, hanem már egész évben pótlék alapot képez. Visszakerült a fél százalék nyugdíjpénztári támogatás-emelés és megmaradt az év végi egyszeri kifizetés lehetősége is.

Éppen ez utóbbi miatt mindenkit arra kérek – sőt, biztatok –, hogy legyen türelemmel és várja ki az év végét. Hiszen akkor is ezt kellene tenni, ha a megállapodás egy korábbi ajánlat alapján az egyszeri kifizetést fixen tartalmazta volna. És ne feledkezzünk meg arról sem, hogy még hátra vannak a kollektív szerződések és egy középtávú megállapodás tárgyalásai, amelyek szintén pozitívan befolyásolhatják a vasutas jövedelmi viszonyokat.

Nosztalgizálni már semmi értelme

A korábbi – immáron nosztalgikus – ajánlatot a munkáltató visszalépése miatt tehát nem volt lehetőség aláírni. De mi történik akkor, ha ebben sem állapodunk meg, mint például tette azt némely szakszervezet?



Meleg János
elnök

Akik nem írták alá, a tárgyaláson azt mondták, hogy a 350 ezer forintos korlát miatt teszik. A fizetési felső határ megállapodásba iktatását egyik szakszervezet sem akarta. Ha lenne ilyen próbálkozás, a munkáltató semmilyen felelősséget nem tudna áttolni a szakszervezetekre, hiszen nem az érdekvédők tiltakoztak a 350 ezer forint felettiek ellen. A kritika tehát a menedzsmentet illeti. A szakszervezetek többször megpróbálták eltörölni, de legalább feljebb tolni a határt. Nem sikerült. De nem engedhettük, hogy ebből is visszalépjen a munkáltató, vagy inkább a tulajdonos. Nem engedhettük meg, hogy az alacsonyabb keresetűek sem kapjanak bérfejlesztést.

Az biztos, hogy a mértéket (3 százalék) már nem lehetett feljebb srófolni egy ilyen erős és erőszakos kormánnyal szemben. Elértük azt, amit sztrájkjal sem tudtunk volna tovább javítani. Főleg a jelenlegi szűkös sztrájklehetőségek mellett. A kollégák között járva megértést tapasztalok, amennyiben higgadtan meg tudjuk beszélni a történeteket. Érdekes, hogy miközben keveslik a 3 százalékot, (természetesen, mert több járt volna, csak nem jutott), előkerül a potyautas kérdés is. Ez számomra azt jelenti, hogy az elért (bár kritizált) eredményt magukénak érzik a szakszervezeti tagok. Jogos a felvetés azonban, hogy az elért eredmények miért vonatkoznak azokra a szakszervezeten kívüli kollégákra is, akik még a tagságukkal sem járulnak hozzá azok megszerzéséhez.

A válasz hosszabb elemzést igényelne. Helyette azonban megköszönöm a tagság támogatását és az együttműködést ebben a nehéz helyzetben.

Nulla ajánlattal kezdte a munkáltató a 2013-as bértárgyalást is, az eredmény 2,4 százalékos emelés, 25 ezer forint egyszeri, összegű kifizetés lett, s a munkáltató a személyi alapbár 0,5 százalékaival hozzájárult az önkéntes nyugdíjpénztári befizetésekhez. Ugyanezek a tételek 2014-ben: nulla kezdő ajánlat, 2,4 százalékos emelés – 350 ezer forintos alapbérig –, 36 ezer forint egyszeri kifizetés, önkéntes nyugdíjpénztári hozzájárulás az alapbér 1 százaléka. Mindez 2015-ben: nulla kezdő ajánlat, 3 százalékos emelés 450 ezer forintos alapbérig, 4,2 százalék félhavi alapbér egy összegben és 0,5 százalékos munkáltatói hozzájárulás az önkéntes nyugdíjpénztárhoz. Voltak olyan évek, amikor a béremelés nem januártól „ketyegett”.

A Választmányról

Kongresszus májusban

Május 21-én tartja kongresszusát a VSZ – hangzott el a Választmány legutóbbi ülésén, amelyen a szakszervezet vezetői beszámoltak a bérmegállapodásról, a szövetségi politikáról, a MÁV-csoport és az RCH aktualitásairól.

Március 3-án ülésezett a VSZ választmánya. Elsőként Papp Zoltán, a VSZ Felügyelő Bizottságának elnöke számolt be az FB által lefolytatott vizsgálatokról, amelyek a költségvetésre, az ingatlangazdálkodásra, befektetéseire és az LV KUT, KMvB delegálásra irányultak. A napirend végén Papp Zoltán bejelentette, hogy a májusi kongresszusig fogja betölteni az FB elnöki pozíciót, utána lemond. Ezt írásban is megerősítette.

Elfogadható megállapodások

A Választmány tudomásul vette, hogy az elnökség 2016. május 21-re összehívja a kongresszust, amelyet a vegyész szak-

szervezetek székházában rendeznek 141 résztvevővel, amelyből 123 küldött lesz. A testület elfogadta a VSZ SZMSZ mellékleteire tett módosító javaslatokat. Kotter József és Zlati Róbert érdekvédelmi alelnökök a korábban megkötött kollektív szerződés erejű megállapodásokról, azok közül is első helyen a MÁV Zrt.-nél megkötött bérmegállapodásról számoltak be. A Választmány megállapította, hogy a helyzetet és a körülményeket figyelembe véve a megállapodások elfogadhatóak.

Újdonság: önsegélyezés

Meleg János elnök az egyebek napirendi pont alatt beszámolt a szövetségi politikában történt változásokról. Szólt a

vasutas egészségpénztárnál történt változásról, az önsegélyezési lehetőségről is. Többen is felhívták a figyelmet a MÁV Zrt.-nél működő új informatikai alkalmazás, a FOR nehézségeire, a JÉ projekt visszasságaira, valamint a Szombathelyi Járműjavítónál kialakult kedvezőtlen helyzetre.

Friedländer Endre választmányi tag a testület jövőjének megerősítésére, annak feladataira és egy ezzel kapcsolatos közös gondolkodásra hívta fel a figyelmet.

Horváth Csaba szervezetpolitikai alelnök aktuális tájékoztatójában a taglétszám alakulását, a tagkártya új előállítási módját és a hozzá kapcsolódó kedvezményeket valamint a Vodafone-nal megkötött szerződések jelenlegi állapotát ismertette.

Végezetül Kotter József alelnök a hozzá tartozó gazdasági társaságoknál folyó aktuális tárgyalásokról adott tájékoztatót, Zlati Róbert alelnök pedig a MÁV-csoportnál és az RCH-nál zajló aktualitás eseményekről számolt be.

Kiemelte, hogy az RCH-nál befejeződött a létszámleépítés, és ezzel egyidejűleg megszüntették az ösztönző programokat. Bejelentette, hogy a MASZSZ-nál megalakult a munkavédelmi bizottság, amelynek vezetője Kondor Norbert, a VSZ munkavédelmi szakértője lett.



Zubály Bertalan

Több volt a kiadás, mint a bevétel

ONYSZ: idén takarékosabban

A bevételeinél többet költött tavaly a VSZ Országos Nyugdíjas Szervezete, ezért az idén takarékos gazdálkodásra lesz szükség – derült ki az elnökség február 9-én tartott ülésén.

Az ülést, amelyen részt vett Horváth Csaba, a VSZ szervezetpolitikai alelnöke, Simon Dezső, a VSZ ONYSZ elnöke nyitotta meg. Az első napirendi pontként tárgyalta 2015. évi gazdálkodásról készült beszámolóból, valamint Győri István ügyvezető elnök és Pázmány Ferencné, a pénzügyi ellenőrző bizottság elnöke szóbeli kiegészítéséből kiderült, a szervezet működési költségeire fordított kiadások meghaladták a bevételeket.

A 2016. évi költségvetés ennek figyelembevételével, a takarékos gazdálkodás jegyében készült. Az elnökség a gazdálkodásról készült beszámolót és az ez évi költségvetést elfogadta, és jóváhagyásra a választmány soros ülésére utalta.

A 2015. évi záró taglétszámról és a tagnyilvántartásról készült beszámoló előterjesztője, Mári Gábor alelnök bevezetőjében hangsúlyozta: a taglétszámban az erőfeszítéseink ellenére sem sikerült kedvező fordulatot elérni. Ennek legfőbb oka, hogy a szer-

vezetnek nincs megnyugtató utánpótlásbázisa. – Ezen változtatni kell, az új tagok megnyerése elsősorban rajtunk múlik – tette hozzá.

Az ülésen felvetődött kérdésekre Horváth Csaba válaszolt, majd kitért a bértárgyalásokra, a tagnyilvántartásra és a szakszervezeten belüli oktatásra, amelyre az ONYSZ vezető tisztségviselőit is meghívják.

Visi Ferenc

Segítség 900 nyugdíjasnak

A VSZ ONYSZ választmánya február 23-i ülésén beszámolót hallgatott meg a Vasutas Nyugdíjasokat Támogató Alapítvány 2015. évi működéséről. Győri István ügyvezető elnök, az alapítvány kuratóriumának elnöke elmondta, hogy tavaly 907 kérelmező kapott adómentes szociális segélyt, személyenként átlagosan 15 803 forintot. A segélykérelmeket a bizottság a szociális rászorultság és a segélyezési szabályzatban foglaltak figyelembevételével évente négy alkalommal bírálja el.

STADLER: 10 ÉVE MAGYARORSZÁGON



Tíz évvel ezelőtt vetette meg a lábát Magyarországon a svájci Stadler cég, amikor a Flirtöket kiszolgáló karbantartó bázis megnyílt. 2008 májusában rakták le Szolnokon a Stadler alumínium-kocsitesteket előállító üzemének alapkövét. Dunai Zoltánnal, a Stadler Rail ügyvezető igazgatójával beszélgettünk.

– **Áttekintve a Stadler előtti karrierjét, kanyargós út vezetett a Stadler Rail ügyvezetői székéig.**

– A Moszkvai Nemzetközi Kapcsolatok Egyetemén diplomáciát tanultam. Ezt követően meglehetősen fiatalon, 1988-ban kerültem a kairói magyar nagykövetségre, ahol külgazdasági szakdiplomata voltam, és a családommal együtt 6 évet tölthettem el ott. 1994-ben költöztünk haza és úgy döntöttem, hogy nem maradok tovább ezen a pályán. Posztgraduális képzésen bank-menedzseri diplomát szereztem. Az Exim Bankban dolgoztam először majd a BNP Dresdner Banknál lettem ügyvezető igazgató. 1999-ben kaptam felkérést az Ikarustól, hogy legyek a cég pénzügyi igazgatója. Ezt követően a Ganz Transelektro Közlekedési Zrt. vezérigazgatója voltam 4 évig.

– **A Stadler magyarországi megjelenését a cég tulajdonosa, Peter Spuhler állítólag személy szerint Önre bízta.**

– 2005 elején kért fel Peter Spuhler – akivel egyébként már 2 éve kapcsolatban voltunk –, hogy segítsék a Stadlert, mint vállalatot Magyarországon is ismertté tenni. 2005. december 1-én lettem a cég munkavállalója, rajtam kívül még két kolléga volt a teljes létszám.

– **Magyarországon Pustaszabolcs és Szolnok a két fő bázis: előbbi karbantartási, utóbbi gyártási feladatokat lát el. Mekkora a foglalkoztatás a két városban? Várható további bővítés?**

– 10 évvel ezelőtt ugye még csak hárman voltunk a cégnél, most pedig mint-

egy 500 munkavállaló dolgozik nálunk. Magára a létszámmra is büszke vagyok, azonban az még fontosabb, hogy szakképzett kollégák alkotják a vállalatot. A szakképzés feltételeit mi magunk próbáljuk megteremteni a helyi szakképzési intézményekkel. Ez is mind közrejátszik abban, hogy a cégcsoporthoz a bruttó átlagbér meghaladja a 300 ezer forintot. Ezt azért hangsúlyozom, mert nálunk nem minimálbéren dolgoznak az emberek. Jelenleg növekedési lehetőséget a forgóváz üzletágban látok. Ez 4 éve létezik a szolnoki egységben, és évente 260-270 nagyjavítást végzünk itt. A javítás mellett elkezdtük a gyártást is: a MÁV részére legutóbb átadott 15 motorvonat forgóvázait már Szolnokon gyártották.

– **Könnyű megfélemlő munkaerőt találni?**

– Nehéz. És ennek több oka is van. A szakképzett munkaerő hiánycikk itthon. Mindkét vidéki telephelyünkre jellemző, hogy vannak konkurens vállalatok hasonló tevékenységgel a közelben, azok néha bizony elszívják a kollégákat. Ami egyébként teljesen normális dolog. A feladatunk ilyenkor az, hogy új kollé-

gákat képezzünk helyettük. A tapasztalatok azt mutatják, hogy az általunk képzett kollégák olyan tudást szereznek, amellyel bárhol megállják a helyüket.

– **2012 végén stratégiai megállapodást kötöttek a kormánnyal. A megállapodás rendkívül eltérő pontokat tartalmaz: foglalkoztatás-bővítés, gyártás-fejlesztés, K+F, képzési támogatás, a cég részvétele Szolnok közéletében.**

– A megállapodást több, mint három éve kötöttük, nem titkos, bárki elolvashatja az interneten. Az én személyes véleményem, hogy ezeket a megállapodásokat sem alul-, sem túlértékelni nem kell. Ez egy kommunikációs forma a kormány és a nagyvállalatok között. A felek egyébként negyedévente egy munkacsoportban értékelik azokat a fejleményeket, eseményeket, amelyek az együttműködést elősegítik. Viszont a megállapodás nem azt jelenti, hogy innentől minden beszerzést a Stadler nyer meg.

– **A magyar vasúti szektorban hagyományosan erős a szakszervezetek jelenléte. Milyen légkörű és tartalmú egyeztetéseket folytatott a Vasutasok Szakszervezete vezetőivel?**

– Pozitívan fogadtam, hogy a Vasutasok Szakszervezete képviselői megkerestek Pustaszabolcsra. Véleményem szerint több szempontból is hasznos, ha van egy erős szakszervezet egy vállalatnál. Büszke vagyok arra, hogy a vállalat betartja a munkajogot: ez ott kezdődik, hogy mindenki teljes összeggel van bejelentve, nem cselezünk a szabadságok kiadásával, a túlórákkal. Véleményem szerint a piaci verseny tisztasága miatt is fontos, hogy ne legyenek olyan vállalatok, amelyek ilyen-olyan csalások révén jutnak előre. Nekünk semmiféle féltünk nincs a szakszervezetekkel történő együttműködésben. Örültünk a megkeresésnek és akár még egy kollektív szerződéstől sem zárkoznék el a jövőben.

Komiljovics Máté

10 évvel ezelőtt még csak hárman voltunk a cégnél, most pedig mintegy 500 munkavállaló dolgozik nálunk.

Nőkkel a nőkről, a nőkért

Sokszor felvetődik a kérdés, hogy milyen a munkavállaló nők helyzete. Van-e tennivalójuk az érdekképviseletnek? Igen van, bőven. Sőt a „férfi 40” tapasztalatai alapján, úgy tűnik, hogy férfiak esélyegyenlőségével sincs minden rendben. Úgy érezzük most még jobban össze kell fogni és együtt tenni kell közös ügyünkért.

A Magyar Szakszervezeti Szövetség Női Tagozata többek között célul tűzte ki, hogy 2016. legyen a jobb információátadás és a tapasztalatcsere éve is. Ehhez a tagozat az ország minden régiójában személyes találkozást szervez. Ennek első állomása volt a február 10-én, Kazincbarcikán megrendezett konferencia „Az egyenlő bánásmód – nők esélye – 2016.” címmel. A szervező Eördöghné Pataki Irén volt, a BorsodChem KVSZ-ének elnöke. A női érdekvédelem helyzetének bemutatása nagyon elgondolkodtatott minden résztvevőt. Rádöbrentett bennünket, hogy a rengeteg elvégzett munka mellett még sok feladatunk van. A magyar, nemzetközi és EU-s szabályozások, a pozitív és negatív tapasztalatok, az eddig elért eredmények arra engednek következtetni, megérte a női érdekvédelembe fektetett sok-sok energia, de számos tennivaló vár még a nőkre.



A konferencia témái

A női foglalkoztatást nehezítő és gátló szabályok – A munkavállaló nők helyzete – A Szövetségi nőpolitika a múltban és a jövő feladatai.

Előadó: Herczegh Mária, a MASSZ Női Tagozata elnöke

Esélyegyenlőség és a nők, az egyenlő bánásmód törvény tükrében.

Előadó: Dr. Hronszy Regina, EBH-referens

Nők foglalkoztatása a gyakorlatban.

Panelbeszélgetés résztvevői: Bodnár József, a MÁV Zrt. KÜT elnöke, a VSZ tisztségviselője, Berta József, a Miskolci Tömegközlekedési Szakszervezet elnöke, Tóth Éva, a PKDSZ alelnöke.

Sajnos sokszor előfordul, hogy maguk az érintettek nem tudják, hova fordulhatnak, ha sérelem éri őket. Ez a konferencia arra is jó volt, hogy széleskörű ismeret kaptunk a jogorvoslati lehetőségekről is. Megismertük – panelbeszélgetés keretében – egyes munkahelyek sajátosságait, a munkahelyi körülményeket, a vállalati juttatásokat, a nők helyzetét az adott területeken. Többek között szó volt arról is, hogy előtérbe került a „családbarát” munkahelyek kialakítása. Mi vasutasok megállapítottuk, hogy

számunkra ez nem újdonság, mert a vasútnál már vagy 15 évvel ezelőtt családbarát munkahelyek voltak.

Vegyészek, miskolci közlekedésiek, vasutasok, egészségügyiek, bölcsődések, postások, távközlésesek – férfiak-nők egyaránt – azon a véleményen voltunk, hogy nagyon sokat tanultunk és hasznos információkat viszünk tovább a munkatársaknak. Szükség van az ilyen és ehhez hasonló személyes, közvetlen találkozásokra, hogy érezzük, érdemes érdekvédőnek lenni, mert figyelnek ránk és segítik a munkánkat. És kellenek a találkozók azért is, hogy közvetlen információ átadással mi is hatékonyabban tudjuk védeni a munkavállalók érdekeit. Idén, és a következő években is szükség lesz a női szervezetre, amely ismeri a nők speciális helyzetét és megfelelően képviseli őket minden szinten.

Szakolczainé Szabó Erzsébet

VSZ Miskolci Területi
Igazgatóság SzB titkár



Karbantartás

Működik a karbantartói munkacsoport Brüsszelben

Második ülését tartotta február 18-án, Brüsszelben, az Európai Közlekedési Dolgozók Szövetsége (ETF) központjában az ETF Vasúti Szekció Karbantartói Munkacsoportja.

Az ETF alig valamivel több, mint egy évvel ezelőtt alakult munkacsoportjának rendezvényén mintegy 15 ország 25 képviselője vett részt, a Vasutasok Szakszervezetét Károlyi Csaba GIB Titkár, Temesvári István és Komiljovics Máté képviselte.

Az ülésen Sabine Trier, az ETF Vasúti Szekciójának vezetője számolt be a 2015. januári alakuló ülésről. Elmondta: az elmúlt időszakban több ETF tag-szervezet is felvetette,

hogy szükség volna egy olyan munkacsoportra, amely kizárólag a karbantartókkal foglalko-

zik. A legutóbbi ETF Vasúti Szekció ülésen rövid vita után a felek megállapodtak abban, hogy összehívják egy értekezletet, amelyben felméri, hogy mekkora igény van egy ilyen szervezetre. Tizenöt vasutas szakszervezet képviselői vettek részt a tavalyi rendezvényen, ami alátámasztja a mun-

kacsoport létjogosultságát.

Ezután a résztvevők megválasztották a munkacsoport vezetését, majd a jövőbeni működést vázolt fel néhány szóban Sabine Trier.

Mint mondta, ez egy tanácsadó testület, ami ajánlásokat fogalmaz meg a Vasúti Szekció számára.

A különböző munkacsoportok – utazói, mozdonyvezetői, karbantartói – működése anyagiilag nem befolyásolhatják a vasúti szekciót. Vagyis, például a háromnyelvű tolmácsolásért – angol, német, francia –, fizetniük kell.

A szekcióvezető végül beszámolt a 4. Vasúti Csomaggal kapcsolatos legfrissebb hírekről.

Komiljovics Máté



A résztvevők megválasztották a munkacsoport vezetését, majd a jövőbeni működést vázolta fel néhány szóban Sabine Trier. Mint mondta, ez egy tanácsadó testület, ami ajánlásokat fogalmaz meg a Vasúti Szekció számára.

Bartus Imre:

Szinte folyamatosan csörög a telefonja, minden hívásra válaszol, válogatás nélkül mindenkivel egyforma türelemmel és rendületlen udvariassággal beszél. Bárk, bármilyen problémával hozzáfordulhat, és fordul is. Időnként vannak mélypontok – mondja –, de akkor érkezik egy köszönő hívás valakitől, akit személyesen nem is ismer, s minden újra a helyére kerül. Bartus Imre február óta a VSZ Budapesti Területi Képviselet választott vezetője, gyakorló kocsivizsgáló. Ez utóbbi megtartásához ragaszkodott, amikor elvállalta az „irodai” megbízást.

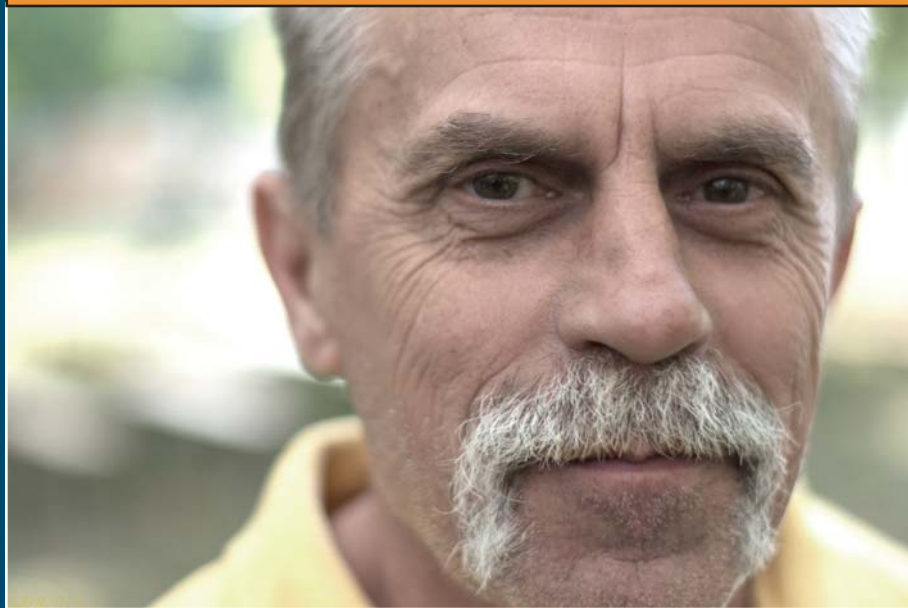
ni a problémákat – véli. Nagy tapasztalata van benne, több esetről is mesél. Imrének ugyanis szinte minden témára több régebbi, vagy éppen aktuális történet is az eszébe jut. Minden részletre emlékszik.

Nem tagadja meg a múltját

Bartus az a szakszervezeti vezető, aki nem tagadja meg a múltját, véletlenül sem akarja elfelejteni, hogy honnan jött: kocsivizsgálóként kezdett a

Munkahelyek:

1976-1984	IAMT Szerszámgépgyár (vasesztergályos) – Nagyvárad
1984-1986	TSZ – Szalacs (anyag beszerző)
1986-1990	ÁFÉSZ – Szalacs (elnök)
1991-	MÁV (kocsivizsgáló)



A másfél órára nyúlt beszélgetésünk alatt legfeljebb az első félóránban nem csörgött Bartus Imre telefonja, utána viszont, ha nem is folyamatosan, de többször is hívták. A VSZ Budapesti Területi Képviseletének frissen – februárban – választott vezetőjét sokan, sokféle ügyben, nem ritkán még magánéleti problémákkal is megkeresik, Hegyeshalomtól Balasagyarmatig, Szolnoktól Dunaújvárosig és persze Budapest egész területéről. Összesen 84 alapszervezettől mintegy 4 ezer szakszervezeti tag keresheti, szinte bármikor. Nem tudja minden kérdésre a választ, nem tudja minden problémára azonnal a megoldást, de mindennek utánajár. Van, hogy csak egy jó szóért, egy hiteles véleményért, vagy éppen tanácsért hívják, még magánéleti ügyekben is, de sokan, sokfelől érdekvédelmet, a szakszervezet képviselőt kéri Bartus Imrétől. Nagyot tévednénk azonban, ha azt gondolnánk, hogy ennyiben ki is merül a budapesti képviseleti vezető munkája, hiszen ennél lényegesen szerteágazóbb a feladat.

„Nem kell azonnal asztalt borogatni”

A szervezetenél évekkel ezelőtt – már Bartus elődjének, Horváth Csabának, a VSZ jelenlegi alelnökének idejében – kialakult ars poeticája a munkáltatókkal, azon belül is elsősorban a középszintű vezetőkkel való jó, de mindenképpen kulturált, higgadt, eredményes kapcsolat-

vissza. Mi a VSZ-nél az ésszerű megoldásokra, tárgyalásos konfliktuskezelésre törekszünk – mondta, amikor a munkahelyi vezetőkkel való kapcsolattartás kerül szóba. A területi képviselet-vezetőt ugyanis gyakran felkérlik, személyesen is képviselje, vagy a jelenlétével támogassa a VSZ tagjait a munkáltatóval folytatott tárgyalásokon, különösen a fegyelmi meghallgatásokon. Ezek nagy részét higgadt, hiteles, szakmai érveléssel normális mederbe lehet terelni, sőt meg lehet olda-

MÁV-nál, 1991-ben. Azóta is kocsivizsgáló. Fontosnak tartja megtartani a szakmai gyakorlatot, hogy senki ne süthesse rá: bort iszik és vizet prédikál, amikor a munkavállalók érdekeit védi, a munkahelyi problémák megoldásán fáradozik. A témát, hogy területi szakszervezeti vezetőként mennyire dicséretes a szakmához való hozzáállása, szerényen hárítja. Bár tényyszerűen igaz, hogy bármikor vissza tudna lépni a kocsivizsgálók napi rutinjába, ám jelenleg „mindössze” arról

Mindig lázadó fajta voltam

van szó, hogy félévente ad egy szolgáltatást, és minden oktatáson részt vesz – magyarázza.

Arról viszont sokkal szívesebben beszél, hogy 2009-ben, mielőtt megbízott képviselővezető-helyettes lett, 100 órá „kikéréssel”, tagszervezőként hónapokig járta az országot, hogy megismerjen minden szakmát. Még véletlenül sem akarja ugyanis, hogy az a vád érje: maga – pontosabban a kocsivizsgálók – felé hajlik a keze. Azóta is kínosan ügyel arra, hogy minden szakmát egyforma hittel és odaadással képviseljen.

„Érdekel az emberek sorsa”

Hogy honnan a hit és a lendület? Mindig lázadó fajta voltam – mondja –, érdekelte, mi, miért történik úgy, ahogy, s miért nem jobban. A szakszervezeti munkát nem a területi képviselőten, hanem helyben, a Déli

pályaudvari munkahelyén kezdte. Már az 1991-es munkába állásának második napján belépett a szakszervezetbe, két év múlva a bizalmi, 1995-ben szb-titkár, 1999-ben GIB (Gépészeti Intéző Bizottság) tagja, 2007-től Start szakmai képviselővezető-helyettes lett. Vagyis, a 2010-es felkérés a Budapesti Területi Képviselő megbízott vezető-helyettesi feladatára nem volt előzmény nélküli.

– Érdekel az emberek sorsa, de anyám szavai gyakran eszembe jutnak: „fiam, ha nem tudsz segíteni, ne ártsál” – feleli arra a kérdésre, hogy honnan a végtelen nyugalom és türelem, ahogyan a különféle, minden oldalról érkező problémát kezeli.

A beszélgetésből később az is kiderült, hogy nemcsak munkaidőben – ilyen nincs is egy szakszervezeti vezetőnek – foglalkoztatja az emberek élete,

hanem azon túl is. Vannak, akiknek az útját még akkor is érdeklődéssel figyeli, ha már több pénzért, más cégnél boldogulnak.

Tüntetésen, sportnapon

A Budapesti Területi Képviselőnek azonban számos egyéb szervezeti feladata is van: a tüntetések szervezése, sportnapok, kulturális események, szakmai konferenciák és minden más megmozdulás szervezése is ennél a „csapatnál” csapódik le. Néha annyi a dolog, hogy 24 óra is kevés lenne.

És Bartusnál néha betelik a pohár, vannak mélypontok, amikor belefárad az időnkénti szélmalomharcba.

És akkor megint megcsörren a telefonja, de ezúttal azért hívja valaki, hogy megköszönje a segítségét.

Ez ad újabb erőt a másnaphoz is – mondja.

A szakszervezeti munkát nem a területi képviselőten, hanem helyben, a Déli pályaudvari munkahelyén kezdte. Már az 1991-es munkába állásának második napján belépett a szakszervezetbe, két év múlva a bizalmi, 1995-ben szb-titkár, 1999-ben GIB (Gépészeti Intéző Bizottság) tagja, 2007-től Start szakmai képviselővezető-helyettes lett.

Választott tisztségek:

1995-	szb-titkár – Budapest, Déli MKF
1999-2007	GIB Tag
2007-2015	Start szakmai képviselővezető-helyettes
2010	Budapest Területi Képviselő vezető-helyettes (megbízott)
2011-	Budapesti Területi Képviselő vezető-helyettes
2016-	Budapesti Területi Képviselő vezető (választott)



A KTI-ben már készül a felülvizsgálat

KÜT: változások a vizsgákon

Változások várhatók a KTI-s vizsgákban – derült ki egyebek mellett a KÜT ülésén. A tanácskozáson elhangzott, hogy a béren kívüli juttatást továbbra is lehet helyi tömegközlekedésre használni.

A MÁV Zrt. 2016. évi szociális segélykeretének felosztásáról, valamint a munkabérelelőleg keretösszegének a meghatározásáról Wikidál István humánerőforrás-gazdálkodási igazgató tájékoztatta a februári KÜT-ülés résztvevőit. Elmondta: megváltozik az egy személyre jutó szociális segélykeret összege, valamint az adómentesen adható temetési segély felső határa is. Az igazgató elfogadta a KÜT javaslatát a keretek között átcsoportosításról amit az év második felében lehet végrehajtani. Az idei munkabérelelőleg-keretet a KÜT elfogadta, és jelezte, hogy jó lenne, ha rendkívüli esetben évente kétszer is lehetne előleget igényelni.

A tájékoztatóban elhangzott, hogy a minimálbérre és a szakmunkás bérminimumra való áttérés több mint 800 embert, az LV-től beszervezett munkavállalóknál az ajánlott sávminimumra történő áttérés pedig több mint 1000 kollégát érintett.

Véleményezte a KÜT a 2016. évi VBKJ (választható béren kívüli juttatás) utasítástervezetét is, amelyből kiderült, hogy a kafetériát továbbra is fel lehet használni a helyi tömegközlekedésre.

Idén 3 és fél ezren vizsgáznak

A külső képzések költségkeretét a kontrolling elfogadta – jelentette be Dobás László. A képzésszerve-

zés-vezető hangsúlyozta, hogy napi kapcsolatot tart a Baross Gábor Oktatási Központtal. A BGOK képzéseire elkészült a program-naptár, amelyet a területi igények alapján tovább lehet bővíteni.

Az iskolarendszerű képzéseket (egyetemi, főiskolai) továbbra is fenntartja a MÁV, az átképző programokból pedig hat, a KTI által is elfogadott képzés valósulhat meg.

Az ülésen elhangzott: idén 3500 vasutasnak kell időszakos vizsgát tennie. Lényeges változás, hogy minden munkakörben tesztalapú felmérés lesz. A tudás- és ismeret-anyag felülvizsgálatának eredménye beérkezett a KTI-hez, ahol megkezdtek a feldolgozását. Dobás László a MÁV-csoport időszakos oktatásaival kapcsolatban hangsúlyozta: a fejlesztések elkészültek, a folyik a végfelhasználók képzése.

A MÁV Zrt.-ből kiszervezett takarítók helyzetével kapcsolatban Gyöngyösi-Homik Katalin, a Munkajog szervezetének kiemelt szakértője adott tájékoztatást. A közbe-

szervezési eljárás nyertes vállalkozások jogutódlással átvétőként foglalkoztatják tovább a munkavállalókat. Az átvétő cégeknél nincs hatályban kollektív szerződés, így egy évig a jelenlegi KSZ lesz érvényes minden munkavállalóra. Kérdésekre válaszolva a szakértő elmondta még, hogy szolgálati lakásban 3 kiszervezett munkavállaló lakik, ők változatlan feltételekkel egy évig maradhatnak az otthonukban, majd felülvizsgálják a további lakhatásukat. A tanulmányi szerződéseket magukkal viszik az érintett munkavállalók. A fennálló munkabérelelőleget az új munkáltató továbbra is levonja az érintettektől. A mentkedvezményre jogosító (arcképes) igazolványt viszont mindenkinek le kell adnia, az átvétő cégek alkalmazottai ugyanis nem jogosultak a kedvezményre.

A lakásgazdálkodás vezetője, Braun Zoltán bejelentette, hogy jelenleg 150 üres MÁV-lakás van, amelyet ingatlanonként legfeljebb 2 millió forintért lehet lakhatóvá tenni. Braun leszögezte: megfelelő programmal növelni lehetne a kiutalható lakások mennyiségét.

(cikkünk Bodnár József KÜT-elnök, sajtóreferens írása alapján készült)

AZ ISKOLARENDSZERŰ KÉPZÉSEKET (EGYETEMI, FŐISKOLAI) TOVÁBBRA IS FENNTARTJA A MÁV, AZ ÁTKÉPZŐ PROGRAMOKBÓL PEDIG HAT, A KTI ÁLTAL IS ELFOGADOTT KÉPZÉS VALÓSULHAT MEG.



Nehéz év vár az RCH-ra

Felmérik, elégedettek-e a dolgozók

A szállítási teljesítmény, így a bevétel is elmaradt mind a tervtől, mind az előző év bázisától 2016. első két hónapjában a Rail Cargo Hungariánál – derült ki a KÜT februári ülésén, ahol az is elhangzott, hogy májusban felmérik a cégnél az elégedettséget.

Különböző munkáltatói intézkedések nélkül is teljesíteni tudjuk az erre az évre kitűzött 1908-as dolgozói létszámot – jelentette be Vincze Teodóra hr-igazgató az RCH KÜT februári soros ülésén. A jövőben a természetes fogyás akár a 2020-ig szóló középtávú megállapodásban rögzített 1858-as dolgozói cél-létszámot is

tudja majd biztosítani – mondta.

A hr-igazgató egyebek mellett közölte, hogy a Záhony térségére beadott, a munkahely-megtartására szolgáló OFA-pályázat sikeres volt, s ez több mint 60 millió forintot jelent az RCH-nak. Elmondta azt is, hogy jól halad a mozdonyvezető-gyakornokok kiválasztása, bár nem könnyű, hiszen a 10 helyre több mint harmincszoros túljelentkezés van. A dombovári Apáczai Csere János szakközépiskolával megkötött szerződés alapján pedig az intézmény ősszel kocsivizsgáló képzést indít – közölte a hr-igazgató, aki bejelentette, hogy májusban a vállalatnál felmérik a munkavállalók elégedettségét.



Zubály Bertalan
KÜT-elnök

Terv szerint?

A tervnek megfelelően alakult az év első hónapja – mondta értékelésében Simon Ferenc hr-partner szerveztetvező.

Két fontos mutatót említett: a túlóra felhasználást, amely az első hónapban a bázishoz képest 2728 órával csökkent, illetve az egészségmegőrző programot, amelyre 177-en jelentkeztek. Ez jó eredmény, figyelembe véve, hogy 180 helyet hirdettek meg.

A vontatási teljesítményeket, a mozdonyok fenntartásával kapcsolatos problémákat Horváth Ottó értékelte. Az üzemeltetési igazgató beszélt az év végén lejáró trakciós szerződés újratárgyalásának lehetőségéről, de terítékre került a teherkocsik optimális felhasználása, valamint azok karbantartása is.

Molnár Péter Balázs, a kombinált fuvarozásért felelős vezető a múlt évet értékelve ismertette: a bázishoz képest 0,7 millió, míg a tervhez képest 1,2 millió tonnával maradt el a szállítási teljesítményünk. Így – mint mondta – a bevétel is hasonló mértékben elmaradt a tervezettől. A helyzetet sok tényező rontotta. Ilyen például a migránshelyzet, az orosz-ukrán konfliktus és az olcsó kínai acél. Sajnos ez az év sem ígérkezik könnyűnek, mert a már említett problémák mellett a vasúti pálya karbantartása sem éppen kedvező az RCH számára – mondta Molnár, aki szerint a forgalom növelésére a keleti és a balkáni piacot kell megcélozni.

A minta az anyavállalat

Február 16-án ülésezett a KÜT műszaki és kereskedelmi szakbizottsága. Elsőként Czékus József vonatkezelési vezető a kocsivizsgálók tevékenységét valamint a technológiai létszámot mutatta be. Ezt követően a túlóra-felhasználást, a rövidesen induló kocsivizsgálói tanfolyam várható tematikáját, valamint az átalakított mobilkörzetekkel kapcsolatos részleteket is ismertette.

Benyus Julianna hr ösztönzés- és fejlesztésvezető az oktatásról és képzésről adott rövid tájékoztatót. Ezt követően Lövei István rendeléskezelési vezető a Service Centerek teljesítményeit mutatta be, a feldolgozott fuvarlevelek alapján. Mint elmondta, az a cél, hogy közelítsünk a Rail Cargo Austria fuvarlevél-feldolgozási teljesítményéhez. Ez 2017 közepére, de legkésőbb év végére várható – mondta, majd bemutatta a KAPA projektet, amely jövő elejétől, február 1-jétől működne teljes kapacitással. Az erre összeállt vasutak a szórt küldemények jobb, gyorsabb és gazdaságosabb fuvarozását tűzték ki célul.

Vasutas Egészség- és Önsegélyező Pénztár

Új név, új szolgáltatások

Önsegélyező pénztári szolgáltatást is nyújt március elseje óta az 1996-ban alakult Vasutas Egészségpénztár. Mivel ez a változás a szolgáltatások bővülését is jelenti, nevet is váltott a szervezet: Vasutas Egészség- és Önsegélyező Pénztár lett.

Az új szolgáltatások között szerepel például a szülési segély, a gyermekgondozási, a gyermeknevelési támogatás és a beiskolázási támogatás is. Ezen kívül nagy segítség lehet az intézményi idősgondozás elszámolásának lehetősége vagy – hozzátartozó halála esetén – a temetési segély igénylése – olvasható a szervezet tájékoztatójában.

Az önsegélyező szolgáltatások bevezetésének a célja olyan választék biztosítása, amellyel a pénztár még széle-

sebb körben könnyítheti a tagok családi kiadásait.

A megújulásnak köszönhetően előnyösebb lesz a Vasutas Egészség- és Önsegélyező Pénztár tagjának lenni, mert nemcsak a mindennapi kiadásokat lehet könnyebben fedezni, hanem a pénztári megtakarításokkal tartalékot is lehet képezni az egész család egészségügyi kiadásain felül számos egyéb szolgáltatásra is – írja tájékoztatójában a Vasutas Egészségpénztár.

Létszámleépítés nem lesz,

A tulajdonos terveiben 2020-ig nagy növekedés szerepel a teljes RCG csoportnál, kérdés, hogy ebből mi valósul meg. Magyarországon mindenesetre nyugvópontonra kerül a létszámkérdés, a fő probléma már nem a sok dolgozó, hanem az utánpótlás biztosítása.

A Rail Cargo Hungariánál a munkáltató és a szakszervezetek áttekintették a 2015-ben megkötött Középtávú Foglalkoztatási Megállapodás eddigi tapasztalatait. Az RCH a megállapodásban 2016-ra rögzített 1908 fős céllétszámot előreláthatóan már márciusban eléri. A 2017-re tervezett 1858 dolgozó létszám eléréséhez – figyelembe véve az elmúlt időszakban bekövetkezett természetes fogyást – nincs szükség további munkáltatói intézkedésekre. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy az elkövetkező évekre a munkáltató kizárólag a természetes fogyással kalkulál, és nem tervez létszámleépítést.

Ennek köszönhetően a munkavállalók még nagyobb foglalkoztatási biztonságot nyertek, így a korábban működtetett Cargo-Híd és Cargo40 programokat megszüntetik.

Ez tulajdonképpen örömhír kellene, hogy legyen, sokan mégis traumaként élték meg az RCH munkavállalói közül, ugyanis több kolléga remélte, hogy mint sokan mások, ők is valamelyik ösztönző programmal tudják befejezni RCH-s pályafutásukat. Úgy tűnik, ez a lehetőség most megszűnt.

Nem vigasztal senkit, de ennek el kellett jönnie, hiszen természetesen egyszerű beáll az egyensúly a munkaerő-szükséglet és -kínálat között. A munkáltató döntését persze most befolyásolta az is, hogy az RCH-nak elfogyott az erre elkülönített pénze.

Tízmilliárdot harcoltak ki a szakszervezetek

A közelmúlt létszámcsökkentési időszaka egyébként csaknem tízmilliárd forint plusz pénzbe került a cégnek. Sokan azt gondolhatják, hogy ez járt a munkavállalóknak. Igen, járt, mert a szakszervezetek kiharcolták, és ez mind az érintett munkavállalók zsebébe vándorolt, de szakszervezet nélkül ez ennél jóval kevesebb lett volna. Ha az Mt. szerinti végkielégítést vesszük, akkor sok esetben legfeljebb a harmada. Amennyiben az önkéntes távozás ösztönzését vesszük figyelembe, akkor alapvetően semmi sem járt volna a munkavállalónak, csak amit egy esetleges közös megegyezésben ő maga ki tudott volna alkudni. Egy ilyen egyezkedés általános eredményeiről vélhetően mindenkinek van fogalma.

Tehát létszámleépítést nem tervez az RCH, de sajnos ez nem jelenti azt, hogy a

vállalat minden problémája megoldódott és a fellendülés útjára lépett. A helyzet alapos elemzését mellőzve, legyen elég annyi, hogy a teljesítmények a nem túl jó elmúlt évhez képest is 2-3 százalékkal visszaestek. A piaci részesedés mára 60 százalékra csökkent. Ennek fő okai a kínai acél beözönlése, az M4 autópálya építésének leállítása, valamint a korábbi szlovén erdőkárok miatti fa dömping, amelyek elsősorban az RCH-nál okoztak kiesést. Ezek miatt is van jelenleg 800 kocsi felesleg – a tulajdonos még ezek eladásán is gondolkodik –, de remélhetőleg egyszer elindul a forgalom.

Biztató záhonyi helyzet

Záhony körzetben legalább örömdetesen alakulnak a dolgok, a tavalyi visszaesés után biztatóan kezdődött az év. Úgy tűnik, hogy idén a szlovák és a lengyel átmenetek kerültek olyan helyzetbe, mint tavaly Záhony. Igaz, a mostani szlovák és lengyel bázis magas, hiszen náluk az előző évben volt jelentős növekedés. Záhonyhoz még egy örömhír párosul: az RCH februárban sikeresen pályázott az OFA munkahelymegőrző támogatására, így a megkötött szerződés értelmében 2017. március 1-ig TÜK Záhony létszámát a munkáltató köteles 234-es szinten tartani.

A helyzet további javulását eredményezheti, ha a szlovén vasút és az ÖBB közti együttműködés létrejön. Ez – egyes elemzések szerint – jelentheti azt, hogy az RCH akár egymillió tonnát is vissza tud szerezni a szlovén irányú forgalomban a magánvasutaktól. A korábban szóba került ma-



a helyzet mégsem rózsás

gyar állami szerepvállalás is tovább segíthetne. Azonban erre a jelenlegi magyarosztrák politikai kapcsolatok miatt nem sok remény van.

Az RCH helyzetét Bécsben is folyamatosan értékelik, ami az Európai Üzemi Tanács február 9-i ülésén is napirendre került. Itt Christian Kern ÖBB-vezérigazgató értékelte a 2015-ös évet. Elmondta, hogy probléma csak a teherszállításnál volt, de holding szinten elérték azt az eredményt, amire számítottak. Külön figyeli a magyar teljesítményeket és tisztában van azzal, hogy komoly versenyhelyzetben dolgozik az RCH. Ehhez képest az elért eredménnyel elégedett. Kérte is, hogy tolmácsoljuk a magyar munkavállalók felé az elismerését és a köszönetét az elvégzett munkát illetően.

Kissé utópisztikus tervek

A tulajdonos jövőbeli tervei szépek, kérdés, hogy mennyire reálisak. 2020-ra csoport szintű cél a jelenlegi 120 millió helyett évi 150 millió tonna fuvarozása és az utópisztikusnak tűnő 200-250 millió euró eredmény termelése. Ehhez csak külső piacról lehet plusz forgalmat szerezni az RCC segítségével. Sajnos – a szkeptizist erősítve – az RCG csoport (ebbe tartozik az RCH is) már ez évi eredménytervében is van egy 4 millió eurós hiány.

Az EÜT ülésen a vezérigazgató és az RCA vezetői is megtudhatták a magyar delegációtól, hogy a hazai munkavállalók nem elégedettek a 2-3 százalékos bérfeljesztéssel, mert így nem lehet motiválni a munkavállalókat. Ezzel a bérrel nehéz itt



tartani bárkit is az RCH-nál, a szakemberek elvándorolnak a konkurenciához. Pedig az ÖBB célja az, hogy 2020-ra a legjobb 10 munkáltató közé kerüljön, motivált munkavállalókkal. Mielőtt bárki hiú ábrándokat kezdene kergetni, a vezérigazgató kijelentette, hogy bérfeljesztéssel nem tudják a nyereségességet növelni, de a motivációra szerinte is kell egy koncepció. Ezt a hazai menedzsmenttől várja.

Kemény kritika a tulajdonosnak

A tulajdonos képviselői felé kritikaként hangzott el az is, hogy hiba volt a korábbi értéktéremtő logisztikai, szállítványozási társaságok kivétele az RCH portfóliójából. A magyar résztvevők szerint a céget már nem szabad szétbontani, egyes – akár funkcionális – egységeket kiszervezve sem. A tevékenységeket nem a cégen kívül kell ellátni, hanem inkább munkát adni a vállalatban belül dolgozóknak. Ez a következők miatt kifejezetten indokolt. Ahogy korábban szó esett róla, a vállalat nem kíván elbocsátani senkit, miközben a

jelenleg is futó projektek – például vonatkezelési Service Center program – tovább folytatódnak, és az eredeti cél, a hatékonyság növelése sem változott. Így a projektek eredményeképpen – természetesen – a felszabaduló munkaerő számára új feladatokat kell biztosítani, például olyanokat, amelyek a szolgáltatás színvonalát emelik, vagy amelyek különböző ellenőrzési funkciók ellátásával a társaság bevételeit növelik, és a költségeit csökkentik.

Emelkedik az átlagéletkor

A létszámhelyzetet tehát még nem rendezték végérvényesen. Christian Kern a fluktuációt még nem látja kritikusnak, szerinte az normális, ha a munkavállalók oda mennek, ahol többet fizetnek. Csupán az marad a kérdés, hogy jönnek-e mások helyettük? Ez persze a munkáltatót is foglalkoztatja és keresi a megoldást. Az RCH munkavállalók átlagéletkora 2015. december 31-i adatok alapján 47 év, bizonyos munkakörök esetében pedig még ennél is magasabb.

Zlati Róbert

Kocsivizsgálók lesznek

Az RCH 2015-ben több megállapodást is kötött felsőoktatási intézményekkel a szakértői munkakörök utánpótlásának biztosítására. A vállalat idén február 23-án pedig a dombóvári Apáczai Csere János Szakközépiskolával kötött szerződést, amelynek keretében idén ősszel 25-30 kocsivizsgáló képzése kezdődik egészen újfajta keretek között. Sikeres együttműködés esetén ezen az úton továbbhaladva, tervezett módon lehet pótolni az évről évre felmerülő kocsivizsgálói igényt. Kereskedelmi területen hasonló együttműködés elindítását tervezi az RCH, ennek központja egy miskolci szakközépiskola lenne. Mozdonyvezetői képzés ez év áprilisában indul 10 fővel, másik két vasúttársasággal összefogva. A képzésre 34-szeres volt a túljelentkezés, a jelöltek kiválasztása jelenleg is zajlik.



Tanulni, tanulni...

Nyolcvannál több nyugdíjas tisztségviselő vett részt azon a képzésen, amelyet február 15-e és 17-e között tartott Debrecenben a VSZ Országos Nyugdíjas Szervezete.

A februári oktatási kurzus első napján Kiss Tibor a VSZ ONYSZ elnökségi tagja összefoglalta a területeken dolgozó alapszervezeti elnökök feladatait a vezetőség munkájának koordinálásában.

Beszélt többek között az SZMSZ-ekben foglalt feladatok fontosságáról, a taglétszám alakulásának feltételeiről, valamint a kapcsolatrendszer kiépítésének szerepéről.

A második napon Erdős Károly területi képviselő vezetésével az alapszervezeteknél a szoci-

ális kérdésekkel foglalkozó kolléganők, kollégák osztották meg a hallgatósággal az e téren szerzett tapasztalataikat. Közösén áttekintették a vasutas segélyező egyesületek lehetőségeit, valamint az önkormányzati segély feltételeit.



Az aktív dolgozók szakszervezeti életéről tartott tájékoztatót az utolsó napon Suszter Csaba, a VSZ Debrecen területi képviselője. A szervezetnek mintegy 1300 tagja van, az elmúlt időszakban 112 új belépő volt.

A 75 nyugdíjas alapszervezetnek csaknem 9 ezer tagja van – ismertette Kiss Tibor. Sajnos egyebek között megszűnt például a karkedvezményes, korengedményes nyugdíjazás – mondta. A 2000-ben elkezdett kiszervezések is a juttatások csorbulásához vezettek.

Győri István, az ONYSZ ügyvezető elnöke a szervezeti felépítésről tájékoztatta a bizalmiakat. Ismertette a bizalmiak feladatát és felelősségét az alapszervezet életében.

Beszélt a MÁV vezetésével fenntartott jó kapcsolatról, amit az is mutat, hogy a vállalat évente 20-25 millió forinttal segíti a szervezet működését.

Méltatta azt az országban szinte példátlan szervezettséget, ami a Vasutasok Szakszervezetének nyugdíjait jellemzi.

Kovács Béla

Elstartolt az oktatási roadshow

Elindította a VSZ ONYSZ pécsi szervezete azt a tisztségviselők számára szervezett oktatási programot, amelynek keretében gyakorlati ismeretet adnak át számos működési kérdésben.

Oktatási roadshow-nak is beillik az a program, amelyet a VSZ ONYSZ pécsi szervezete indított március 3-án. Az első állomáson, Dombóváron a helyi tisztségviselőkön kívül Bátaszék, Kaposvár, Somogyuszob és Gyékényes aktivistái is részt vettek. Először Molnár Géza területi képviselő adott tájékoztatást arról, hogy mi a célja ennek az oktatásnak és kiemelte a nyugdíjasok előtt álló fontosabb feladatokat. A program középpontjában a tagszervezés és a tagmegtartás áll. Ennek keretében kiemelt szerepe van az aktív dolgozók alapszervezeteivel való szoros kapcsolatnak. A jó és hatékony kommunikáció sokat segíthet a szakszervezet eredményes munkáján. Kiemelten kell foglalkozni azokkal a segélyezési és szakszervezeti szolgáltatási formákkal, amelyekről a tagságnak feltétlenül tudnia kell.

Az aktív vasutasokat érintő problémákról és az elért eredményekről is beszámolt Horváthné Czindery Zsuzsanna, a VSZ Pécsi Területének képviselője, a kommunikációs kérdésekről pedig Imre Lászlóné adott tájékoztatást. A segélyezési formákról Bencze János tartott részletes és pontos összefoglalót.

A program befejező részében a megjelent 28 tisztségviselő kötetlen beszélgetésen feltárta azokat a problémákat, amelyek akadályozzák a hatékony munkavégzést. Egybehangzóan megállapították, hogy a kommunikáció területén fontos lenne javítani a technikai felszereltségen.

Tavasszal további helyszíneken folytatódik a program, így az aktuális információk valamennyi tisztségviselőhöz eljutnak.

Molnár Géza
(VSZ ONYSZ Területi Képviselő Pécs)



100
év

Boldog Születésnapot Gergely Bácsi!

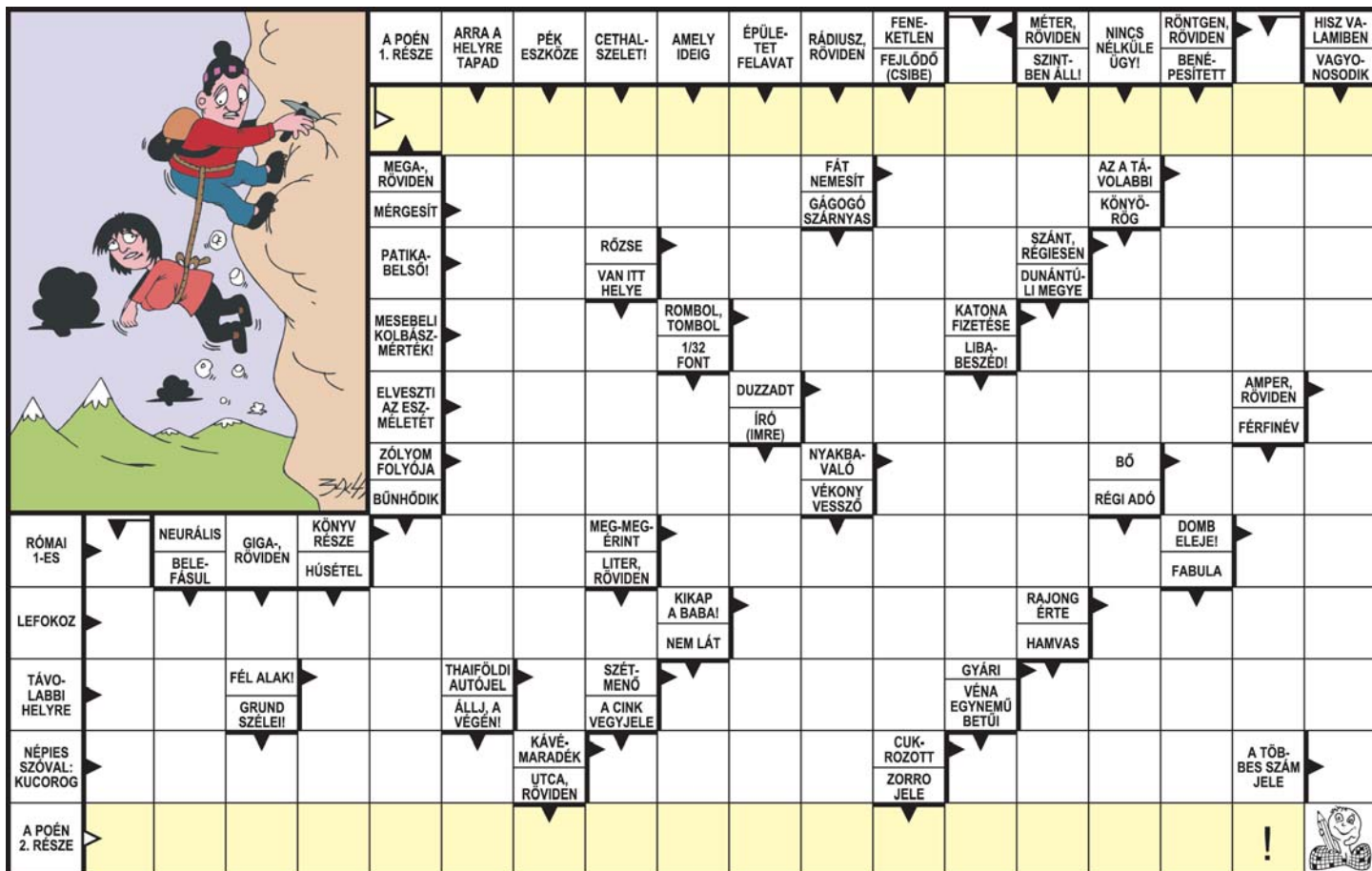
100. születésnapját ünnepelte Szegeden Rutai Gergely István, aki 39 évet töltött egyetlen munkahelyén, a MÁV-nál.

Gergely bácsi Szegeden született, 1916. március 12-én. Az elemi iskola elvégzése után inasként dolgozott, majd 1937-ben a Magyar Államvasutaknál helyezkedett el. Kezdetben kocsivizsgálóként szolgált, majd a 1954-től a MÁV Szegedi Igazgatóságán főelőadóként dolgozott, majd 1976 augusztusában főtanácsosként vonult nyugdíjba első és egyetlen munkahelyéről. Alapítója volt a Szeged-Rókuson üzemelő kocsiműhelyben a Vasutas Szakszervezet helyi csoportjának.

Jó egészséget kívánunk!

Szentes Bíró Ferenc
Szeged





1% felajánlás

A Vasutas Önkéntes Támogatási Alap Egyesület tagjai és szimpatizánsai 1997. óta rendszeresen támogatják egyesületünket SZJA 1%-os felajánlásaikkal. Ezidáig 177 millió forint bevételünk keletkezett a felajánlásokból, amelyet teljes egészében tagjaink segélyezésére fordítottunk. A személyi jövedelemadóból származó SZJA 1%-os bevételeinket továbbra is tagjaink segélyezésére kívánjuk fordítani. Kérjük, hogy segélyezési forrásaink bővítéséhez járjon hozzá adója 1%-ával!

Adószámunk: 19653613-2-42

További részletes tájékoztatás és a rendelkező nyilatkozat honlapunkon (www.vasutasota.hu) elérhető.

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 és nyomás: Filmhíradó Mozgóképműhely Kft.:

Tel.: 06/70-315-7815, www.impactmedia.hu, kapcsolat@impactmedia.hu

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

www.vsz.hu

Olcsóbban a VSZ-szel

Irány Montenegró vagy Görögország!

Idén is kedvező áron nyaralhatnak Görögországban és Montenegróban a VSZ-tagok. Görögországban Nei Pori-ban, Montenegróban pedig Sutomore településén kínál nyaralási lehetőségeket a Vasutasok Szakszervezete Szeged Területi Képviselő.

Az egyhetes turnusok június 18-án kezdődnek és az utolsó csoport augusztus 20-án indul. Görögországban 3, 4 és 6 személyes apartmanok vannak, ezekben 270 és 705 euro közötti áron lehet nyaralni (az árak az apartmanok nagyságától és a nyaralás időpontjától függ). Montenegróban a 2, 3, 4 és 5 személyes stúdiókért összesen 231 és 520 euro közötti áron lehet eltölteni egy hetet. A szállás költségét a helyszínen kell euróban kifizetni.

Montenegróba az Avala Expresssel, Görögországba pedig az Ivo Andrić Expresssel lehet utazni, FIP szabadjeggyel is (szerb, macedón, görög, illetve szerb, montenegrói). A jegyet a résztvevők egyénileg igényelhetik az ügyfélszolgálaton keresztül. Fekvőhelyes helyfoglalásban segít a szakszervezet.

Montenegróban és Görögországban szezon előtti és -utáni pihenésre is van lehetőség, de ezeket előzetesen egyeztetni kell. A Görögországba gépkocsival utazóknak 10 napos turnusokban is van üdülési lehetőség – 2016. június 5-től –, de ezt is előzetesen egyeztetni kell.

További részleteket a vsz.hu oldalon lehet olvasni. Felvilágosítás és előzetes egyeztetés a Vasutasok Szakszervezete Szeged Területi Képviselőtén Mári Gábornál (6725 Szeged Indóház tér 11. Telefon : 62/ 426-698, vasúti : 06/ 15-23, 15-24, 30/9321-287).



Kedvezményes Vodafone flotta tarifa minden VSZ tagnak és családtagjaiknak!



Vodafone
Power to you

MIÉRT ÉRDEMES EGYEDI FLOTTA-ELŐFIZETÉSRE VÁLTANOD CSALÁDODDAL?



Korlátlanul beszélhetsz

Flottán belül mindenkivel és kollégáiddal is díjmentesen beszélhetsz belföldön!



Vond be családtagjaidat akár külön előfizetőként is!

Akikkel a flotta tagjaiként szintén díjmentesen beszélhetsz.



Egyedi havidíj!

A kedvező havi-, perc és sms díjak mellett a tarifában beépített adatopció is elérhető, amely szükség esetén tovább bővíthető!



Flotta Red EU, Go+ és Go tarifák is választhatók!

A Flotta Red EU és Go tarifák is tartalmazzák a flottán belüli korlátlan belföldi beszélgetést, így továbbra is díjmentesen beszélhettek egymással.



Tartsd meg a számodat előhívóval együtt!

Legyél flotta tag, és hozd magaddal a megszokott számodat díjmentesen, előhívóval (pl. 06/30) együtt, így családod, barátaid, továbbra is ugyanazon a számon hívhatnak.

2 éves határozott idejű szerződéssel a tarifacsomagra

Vasutasok Szakszervezete (VSZ)
4-es flotta tarifacsomag
Kedvezményes díjak (bruttó)

Vasutasok Szakszervezete (VSZ)
5-ös flotta tarifacsomag
Kedvezményes díjak (bruttó)

Havi előfizetési díjak összesen (e-Pack-kel)

1 968,50 Ft

3 197,86 Ft

Lebeszélhetőség Vodafone hálózaton belül

1 587,50 Ft

-

Lebeszélhetőség normál díjas belföldi hívásokból

-

1 588,00 Ft

Havidíjban foglalt belföldi, nem osztható adatmennyiség

(A havidíjban foglalt adatforgalom felhasználását követően a kínált sávszélesség (le- és feltöltési sebesség) 9,6 Kbit/s-ra korlátozódik a számlázási ciklus végéig, a garantált sebesség 0/0Mbit/s.)

-

200 MB

Percdíjak (belföldi, normál díjas hívások)

1 másodperc alapú

1 másodperc alapú

Hívás csoporton belül, minden időszakban
(Havonta, belföldi, flotta csoporton belüli használatra)

Korlátlan

Korlátlan

Vodafone hálózatba vagy vezetékes irányba indított hívás

15,24 Ft

16,51 Ft

Más mobil hálózatba indított hívás

21,59 Ft

16,51 Ft

SMS-küldés/db (belföldi, normál díjas)

21,59 Ft

19,05 Ft

Díjmentes belföldi, normál díjas, hálózaton belüli SMS havonta

20 db

-

Díjmentes belföldi, normál díjas SMS havonta

-

20 db