



Vasutasok Szakszervezete Területi Képviselő Záhony

ZÁHONYI VASUTAS

II. évfolyam, 46. szám

2013. április 09.

Ideális létszámcsökkentés?



Helyi Érdekegyeztető Ülést hívott össze az RCH záhonyi Területi Üzemeltetési Központjának vezetője 2013. április 03-ára, hogy tájékoztatást adjon a 2012-es évről, és az idei I-II havi teljesítményekről. A munkáltatói tájékoztatás a Cargo-Híd 2013, és a Cargo-40 Plusz 2013 programok ismertetésével folytatódott, illetve a hatékonyság javítását célzó intézkedésekkel összefüggésben létrehozott lehetőségekről esett szó. A teljesítmények alakulásáról talán elég annyi, hogy csökkenés tapasztalható mind a belépő, mind a kilépő forgalom területén. A Központ létszáma jelenleg 286 fő, ebből 127 fő Záhony, 148 fő Eperjeske Kirendeltség, 11 fő pedig a TÜK létszámában teljesít szolgálatot. Ahhoz hogy ez a létszám minél kisebb fájdalommal csökkenhessen, hálózati szinten is, tovább viszi a cég az említett programokat.

Egy kicsit vizsgáljuk meg ezeket közelebbről is. Kezdjük a hatékonyság javítását célzó intézkedéssel, azzal, hogy ez a lehetőség mit is takar valójában. Fontos, hogy ezzel bárki élhet, ez esetben a munkaviszony közös megegyezéssel megszűnik, a munkáltató kifizeti a végkielégítést és a felmondási időre járó bért is. További ösztönzőként plusz juttatást kaphat az, aki a megadott határidők figyelembevételével szeretne élni a lehetőséggel. Aki április 15-ig szünteti meg így a munkaviszonyát, további másfél millió, aki május 31-ig, az 1,25 millió, aki június harmincadikáig, az egy millió forintban részesülhet.

A Cargo-Híd 2013 program is elérhető bármely cargos munkavállaló számára. E programmal azonban a munkaviszony nem azonnal, hanem szabad választás alapján hat, tizenkettő, vagy tizennyolc hónap elteltével szűnik meg, viszont ez alatt az idő alatt munkát nem kell végezni. Itt is van végkielégítés, sőt, a felmondási bérén és az erre járó szabadságon túl további juttatást is kap a dolgozó. Hat hónapnál 700 ezer, tizenkét hónapnál 500 ezer, míg tizennyolc hónap esetében kétszázezer forint, amit havi egyenlő részletben fizetnek ki. Ez esetben még VBKJ is jár, három, kettő vagy egy hónapra.

A Cargo-40 Plusz 2013 program viszont csak azon nők számára elérhető, akik 2016. december 31-ig megszerzik a nyugdíjba vonuláshoz szükségeset negyven éves munkaviszonyt. Ez esetben a végkielégítés, a felmondási bér és az erre járó szabadságok összegét osztják el annyi hónapra, amennyi a negyven év megszerzéséig hátra van. Itt kedvező feltétel, hogy az egy hónapra jutó kereset nem lehet kevesebb, mint az eredeti 65%-a. Ha ezt nem éri el, a munkáltató kiegészíti minimum tíz százalékkal, ha a 65%-ot meghaladja, de nem éri el a 85%-ot, akkor kerekén tíz százalékkal, de maximum az átlagkereset 85 %-ra. Mindhárom esetben a TÜK vezetőjének az engedélye kell a programokban való részvételhez, pontos számításokat a humánpartner végez minden érdeklődőnek személyre szabottan.



Elgondolkodtató, hogy a kedvező lehetőségekkel térségünkben mennyien kívánnak majd élni, mert valljuk be, hogy a kollégáknak kevés lehetőségük van más munkahelyet találni. Ezért nagy kérdés, hogy a látszatra nem létező létszámcsökkentés a programok meghirdetésével meg fog-e valósulni, vagy tényleges létszámcsökkentés, no meg aprópénz lesz az ideálisnak tűnő munkáltatói ajánlat vége.

Juhász Tiborné





Vasutasok Szakszervezete Területi Képviselő Záhony

Vasárnapi húsleves



Középiskolás éveimben a még régebben fekete vonatként emlegetett szerelvény peronján állva, havonta utaztam haza Budapestről. És mert akkoriban még szombaton is tömték fejünkbe az okosságokat, már az is hajszálon múlt, hogy a Nyíregyre induló vonatot elértük. Tizenhat-tíz-től átéltem a heringek sorsát, de már a Nyugatiban édesanyám húslevesének illatáról képzelődtem, pedig mennyi illatot kellett még elviselnem, amíg valósággá lett az álom!

Mostanság az InterCity a nyerő, de Nyíregyházán át kell szállnom, így olyan kocsikban is utazhatok, amelyeken még megtalálhatnám egykori gondolataimat, ha akkoriban nem mulasztom el a műbőr ülésekre írni azokat. A húsleves persze csak vasárnap került az asztalra, és miközben kanalazgattam, felrótam vasutas apámnak az utazás áldatlan körülményeit. Ő mormogott valamit, aztán rám szólt, hogy egyek, mert kihűl a leves. Ebből tudtam, hogy ejteni kell a témát – nem tud mit mondani. Az ő munkáján nem múlt a menetrend és a vonatközlekedés, de odáig már nem látott, hogy mitől rossz, ami rossz a vasúton.



Az időt persze hidegen hagyta ez az egész, elszaladt néhány évtized a kertek alatt, miközben a sorsom engem is a vasút felé terelt. Manapság nekem is fel-fel adják a leckét a gyerekeim, és bár közvetlenül nem múlik az én munkámon sem a menetrend, vagy a fűtés, mégis bosszantó, ha szó éri a cég háza táját. Márpedig éri, mert a vonatok többnyire kellemesen szaporodtak ugyan, a heringek is ritkultak azóta, de több jót nehéz volna elmondani rólunk. Nem is mond ilyesmit egyikük sem. Ráadásul pont úgy képtelen vagyok egzakt módon és röviden elmagyarázni, hogy miért olyan a vasút, amilyen, mint annak idején nekem az apám.

Mindez közel sem azt jelenti, hogy a húsleves mellett lapítanék, mint sínszeg a kavicsosban, csupán annyit, hogy én jó – vagy inkább rossz? – vasutas módjára belterjesen gondolkodom, ők meg halandó utasként próbálják belőlem kiszedni a titkot. Ilyesféle okai lehetnek annak is, amikor az „utasbarát” menetrend készítői, vagy éppen a forgalom legfőbb irányítói összekeverik az utast a vasutassal. Mindkettő ember ugyan, és az egyik érti is a gondokat, de csak a másik tapasztalata lehet mérvadó, ha értékelni akarjuk a munkánkat. Márpedig az utas természetesen abból ítél, amit lát és tapasztal, ami így is van rendjén.



Például amikor a rendőrséget vagy a bíróságokat ítéljük meg, épp úgy igazunk lehet, mint a rendőrnek és a bírónak, midőn a hazai egészségügy mindennapjairól kényszerül tapasztalatokat gyűjteni – legfeljebb könnyebben találunk „ismerőst”. A megítélésünk valójában attól függ, melyik állami szolgáltatást használjuk gyakrabban, és milyen eredménnyel. Az sem elhanyagolható, persze, hogy van-e protekció a célba vett állami intézmény, cég vagy hivatal emberei között, hiszen „lezsírozva” mindenütt gördülékenyebben mennek a dolgok.



De a közlekedésben nem sokra lehet menni a cimborákkal, hiába az ismerős, nem lesz pontosabb vagy melegebb a vonat, amiben van jó is: Legalább a korrupciót nem kell megmagyaráznom az utódoknak.

Viszont a vasárnapi ebédek mindig nagyon kellemesek, hiszen mindenkinek jó étvágyat kívánhatok, aki fontos számomra, és közben kedvemre magyarázkodhatom. Inkább mindenki mindent elhisz és megbocsát, legalábbis úgy tesz, csak ki ne hűljön már az a húsleves.

Dolhai József



Vasutasok Szakszervezete Területi Képviselő Záhony

HUMORSAROK

PROFIZMUS

A rendőrök vizsgáznak, bemegy az első aspiráns, és egy bűnöző képét teszik elé profilból.

– Lát valami furcsát ezen a képen? – kérdezi a vizsgabiztos.

– Hááát, egy füle van.

– Nem jó, ki van rúgva!

Kimegy, ahol várja sorát a következő, és odasúgja neki:

– Nehogy azt mondd, hogy egy füle van, mert akkor kirúgnak.

Bemegy a második, jön a kérdés:

– Lát valami furcsát ezen a képen?

– Hááát, valószínűleg kontaktlencsét hord!

– Nagyon jó! De honnan tudja?

– Mivel csak egy füle van, szemüveges nem lehet...

TEVE? ELEFÁNT?

Egy sivatagi versenyen tevét kell megtalálni a csapatoknak minél rövidebb idő alatt. Az első amerikai csapat negyven fővel, tele műholdakkal, haditechnikával, multimédiával fél óra alatt hozza a tevét. A második egy arab csapat húsz fővel, akik húsz perc alatt megtalálják a tevét. A zsűri csodálkozik:

– Hogy csinálták?

– Csatárláncot alkottunk, átfésültük a sivatagot és megtaláltuk a tevét.

– Nagyon jó, gratulálunk!

A harmadik az ukrán csapat, öt főből álló kommandós brigád. Elindulnak és öt perc múlva már vissza is térnek egy összevert elefánttal. A zsűri kedélyesen mosolyog:

– Maguk nagyon gyorsak voltak, ez a legjobb idő, de van egy kis probléma, mert ez nem teve, hanem elefánt. Kis szünet után fáradt hangon megszólal az elefánt:

– Teve vagyok, teve vagyok, teve vagyok...

Balogh Attila