



Vasutasok Szakszervezete Területi Képviselő Záhony

# ZÁHONYI VASUTAS

VII. évfolyam, 30. szám

2018. január 15.

## Tíz év múlva újra itt

Gyakran halljuk, a cargonál ezt történt, a cargonál összeültek, vagy éppen szétcsapnak. Megint dübörög arra felé a VSZ, netán azt, hogy ott vastagabb kolbászból fonják tűzfalakat. Ami sokszor igaz, máskor kitalálmány, netán irigységből hangzik el. De arra már kevesen gondolnak, egykor a cargo a MÁV Cargót jelentette, és mostanában épp tíz éve, hogy a Rail Cargo Hungáriát, csak így, magyarul. Nem sokan képzelték el akkoriban, milyen lesz tíz év múlva ez, vagy az a cargo. Már nagyjából tudjuk, és mostanában biztosan többen kíváncsiak, milyen lesz tíz év múlva az RCH. De talán mindannyian reméljük, tíz év múlva is lesz.



A kétezres évek elején már körvonalazódott a döntés, hogy a több, mint száz éve egységes – mások szerint monolit – magyar vasutat szét kell szedni. E folyamat egyik első állomásaként 2005. szeptemberében végleg eldőlt, hogy kiszervezik a MÁV Cargót. Akkoriban a vasút áruszállítási üzletágának privatizációjáról még nem volt szó, de a magántőke bevonásának lehetőségét már felvetették. Az árufuvarozás különválasztásának több oka is volt, de kétségtelen, az egységes cégben nehezebb volt pontosan meghatározni, melyik szakszolgálat mennyibe kerül, illetve mennyit hoz. Tehát homályos lehetett, miből gazdálkodik a teherszállítás, és mennyibe kerül a személyszállítás. Az viszont tény, hogy létezett egyfajta keresztfinanszírozás, magyarán az árufuvarozás legalábbis részben „eltartotta” – az állam helyett – a közszolgáltató személyszállítást.

Az új céget a MÁV Zrt. 99 százalékban, a MÁV Vagyonkezelő Zrt. egy százalékban birtokolták, és 2006-ban, MÁV Cargo Árufuvarozási Zrt. néven indult munkavállalói jogutódlással önálló útjára. Nagyjából harmincmilliárd forint vagyonnal (tőke és apport), tizenhárom-tizennégyezer teherkocsival, és több, mint háromezer alkalmazottal készülhetett a mégiscsak beinduló privatizációra. Kozák Tamás lett az első vezérigazgatója, Dióssy Gábor igazgatósági elnöke, Dr. Kovács Imre pedig vezérigazgató-helyettesként folytatta pályafutását.



A tulajdonosok a következő év tavaszán hirdették meg a kétfordulós pályázatot a Cargo száz százalékos részvénytársaságára. Tizenhat lehetséges vásárló érdeklődött, és tizenketten pályáztak is az első fordulóban. A második fordulóig heten jutottak el, akik már üzemeltetéseket is tarthattak, átvilágíthatták a Cargót, és találkoztak a cégvezetéssel. Kötelezően érvényes ajánlatot 2007. október 19-én kellett tenniük, amire végül négyen szánták el magukat. A november

végi eredményhirdetésen első helyezett 96,67 ponttal a Rail Cargo Austria AG, és a GYSEV Zrt. konzorciuma lett, a vételi ajánlatuk 102,5 milliárd forint volt. De a második helyen végzett Spedtrans és a Slavia Capital konzorciuma sem volt sokkal rosszabb 80,07 ponttal, 86 milliárdos vételi ajánlattal.

4625 Záhony Európa tér 5.

vasúti tel: 03/33-49, mobil: 30-3866083, 20-286-1440, Fax: 03-70-63, 03-33-48

E-mail: [juhasztne@zahonynet.hu](mailto:juhasztne@zahonynet.hu), [zhtk@vsz.hu](mailto:zhtk@vsz.hu)





## Vasutasok Szakszervezete Területi Képviselő Záhony

A GYSEV-nek a részleges állami tulajdonlás miatt ki kellett lépnie a konzorciumból, így 2008. január másodikán a Rail Cargo Austria-val kötöttek szerződést, akik nem csak a vételár december másodikáig történő kifizetésére vállaltak kötelezettséget: Három év alatt negyvenhárom és fél milliárdos fejlesztést kellett megvalósítaniuk, és három évig vállalták, nem csökkentik az alkalmazottak számát. A privatizálás után a cég vezérigazgatója az árufuvarozásban tapasztalt, németül is jól beszélő addigi vezérigazgató-helyettes, Dr. Kovács Imre lett, és 2010. elejétől a MÁV Cargo Rail Cargo Hungaria néven működött tovább. Az adásvétel révén a régi-új cég a Rail Cargo Group tagja, Európa egyik legnagyobb vasúti árufuvarozó társaságának részeként kezdte – folytatta – működését.

Privatizáció ritkán zajlik ellenvélemények, bírálatok nélkül, ezt a vasúti áruszállítás eladás sem úszta meg. Voltak, akik csak fanyalogtak, talán még ma is vannak, mások igyekeztek így-úgy akadályozni a folyamatot, és voltak, aki meggyőződésből támogatták. Mindezt megítélni már nagyon nehéz, ami biztos, hogy mindenki állva maradt, a cég pedig a mai napig prosperál.

Az elmúlt tíz évben racionalizáltak, a tizenkét Területi Árufuvarozási Központ (TÁK) helyett három Területi Üzemeltetési Központ (TÜK) látja el a feladatokat. A 2013-as megszüntetéséig bonyolították a magyarországi RoLa forgalmat, új informatikai rendszereket állítottak üzembe, saját mozdonyparkot – trakciót – hoztak létre, és lett saját kocsivizsgáló személyzetük is. Piaci részesedésük hatvan százalék körül mozog, melynek nagy részét Záhony-Hidasnémeti, Sopron-Kelebia és a Hegyeshalom-Kürtös tranzitútvonalakon bonyolítják, miközben igyekeznek felvenni a versenyt az egyre aktívabb magánvasutakkal.

A cég létszáma ezerkilencszáz alá csökkent – amiben a létszámleépítések ellenére is pozitívum, hogy a távozók jelentős része valamilyen segítő program részeként hagyta el a társaságot. Mindezt az érdekvédelmi szervezetekkel, köztük a Vasutasok Szakszervezetével és az Üzemi Tanáccsal való konstruktív együttműködésben.

Fontos, hogy még mindig, és kizárólagosan csak az RCH bonyolítja a racionalizálás ellenére sem nyereséges egyes kocsiforgalmat, és a jövőben is folytatni akarja. Ami valójában egyfajta közszolgáltatás, minden állami támogatás nélkül – sok munkát, munkahelyet biztosítva ezzel a nemzeti vasútnak is. A hetven-nyolcvan milliárdos árbevétel jelentős része a MÁV Csoporthoz vándorol elegyrendezés, pályahasználati díj, kocsijavítás, humán- és informatikai szolgáltatások ellenértékéeként, ingatlanok bérleti díjaként. De számottevő költség a saját mozdonypark ellenére fizetendő mozdonybérleti díjak összege is.

Nem tudjuk, mi lesz tíz év múlva, de az RCH hatékonyan működik, negyven állomáson van személyzetük, és hatszáz állomást szolgálnak ki. Ez sokat jelent a megmaradt dolgozóin kívül a magyar vasútállalatoknak és a magyar államnak egyaránt. A tulajdonos szempontjából sem rossz a helyzet, bár jó pénzt fizettek tíz éve, ám sikerült piacot vásárolniuk, olyat, mely alig kerülhető meg – jó példája, hogyan lehet hazánk földrajzi fekvését kihasználni. Sokat fektettek be, de a cég „felnőtt” az anyavállalathoz. Sőt, ha arra gondolunk, milyen akadályokkal kell manapság is megküzdeniük, talán még inkább topon van. Nem lett ugyan arany tojást tojó tyúk, de biztos pont mindazoknak, akikkel kapcsolatban áll, előbb-utóbb koronaékszer lehet belőle. Nem csak a tulajdonosnak: Ha mindenki úgy akarja, akár Magyarország is büszke lehetne rá, hiszen mégis csak magyar.

Dolhai József



4625 Záhony Európa tér 5.  
vasúti tel: 03/33-49, mobil: 30-3866083, 20-286-1440, Fax: 03-70-63, 03-33-48  
E-mail: [juhasztne@zahonypnet.hu](mailto:juhasztne@zahonypnet.hu), [zhtk@vsz.hu](mailto:zhtk@vsz.hu)



## Helyi hírek röviden

---

### B+N

Az elmúlt héten került sor a Vasutasok Szakszervezete és a B+N Zrt. közötti egyeztetésre, amelyről a VSZ Hírnökben is olvashattunk. Az egyeztetés egyik megállapodása alapján Kaczkó Tamás, a takarítási üzletág igazgatója várhatóan január 29-én (hétfőn), személyesen látogat el hozzánk Zlati Róbert alelnökkel. Reményeink szerint Kaczkó úr fórum keretében tagtársainkkal is találkozik majd.

---

### HUMORSAROK

#### LEHETŐSÉG

A rendőr megállítja a sötétben bicikliző Micikét, mert nincs kivilágítva a kerékpárja.

– Kisasszony, meg kell büntetnem a közlekedési szabályok megsértése miatt – mondja a rendőr, és lábujjhegyen ingadozva megrántja a nadrágszóját.

– Jaj, drága biztos úr, nem lehetne valahogy másként elintézni a dolgot? Nekem nincs pénzem – mondja kacéran a lány.

– De, lehet róla szó – csillan fel a rendőr szeme, és már gombolja is a nadrágját.

Mire Micike méltatlankodva: Már megint ez a csúnya szonda...



#### VÁLASZTÁS

Kovács a Rákóczi téren már éppen megegyezik egy örömlánnyal, amikor megjelenik a felesége, leken a férjének két pofont, aztán beülnek a közelben várakozó taxiba, hogy haza menjenek. Útközben az asszony folyamatosan ordít az férjével, elmondja őt mindenféle gazembernek, stricinek. Egy idő után a sofőr hátraszól:

– Uram, ha rám hallgat, ezt a nőt kirakjuk, és visszamegyünk egy másikért...

Balogh Attila