



Ahhoz, hogy hosszútávon megfelelő képességű és elhivatott kollégák magas szinten lássák el a személyzetirányítói feladatokat, a munkáltatónak vonzóvá kell tennie a munkakört. Ehhez a béren kívül hozzátartozik az is, hogy a munkakör „élhető legyen”, a feladatok világosak, egyértelműek és elvégezhetőek legyenek, valamint, hogy a munkakör és az azt betöltő munkavállaló a megfelelő helyet foglalja el a vállalaton belüli hierarchiában. A személyzetirányító kollégáink tapasztalata szerint a munkakör létrehozása óta a kezdeti munkáltatói ígérek ellenére úgy valósult meg több új feladat integrálása a munkakörbe, hogy a munkavállalók elismerésének növelésére nem történtek meg a megfelelő lépések.

A fentiek miatt a Vasutasok Szakszervezete kezdeményezte a személyzetirányítói munkakör esetén a munkakör újra értékelését és ezzel együtt a bérbesorolás felülvizsgálatát.

A munkáltató több hónapos előkészítés után átadta az érdekképviseltek részére „a személyszállító vonatok vezető jegyvizsgáló nélküli, vagy csak jegyvizsgálóval történő közlekedtetésének lebonyolítására” vonatkozó Végrehajtási Utasítás tervezetét.

A tervezet átadását megelőző tájékoztatón a munkáltató azoknak az eseteknek a megoldási szándékára hivatkozott, amikor azért kell lemondani vonatot, mert a vezető jegyvizsgáló nem jelentkezett szolgálatra.

A munkáltató által felvetett problémát valóban kezelni kell, de nem ilyen tartalmú és formájú utasítással. Szakszervezetünk az ilyen esetek kezelésére többször tett már javaslatokat, amiket a munkáltató nem fogadott el. Megoldásként sokszor elmondtuk, a személyzeti fordulók készítését vissza kell adni az igazgatóságok hatáskörébe, az első vonattól tartalék személyzetet kell biztosítani, valamint, hogy a vonatkísérők jelentkezési ideje ne essen 0 – 5 óra közé. Javaslataink bevezetésével szinte nullára lehetne csökkenteni a személyzethiány miatti vonat lemondást. Kérdés, hogy a munkáltató miért nem tesz még kísérletet sem a javaslatok bevezetésére.

Lehet, hogy más itt a cél? Részletek a [honlapunkon](#).

A tarifaközösség révén olcsóbbá kell válnia a közösségi közlekedésnek, mert ha ugyanannyiba kerül vagy drágább, akkor nem lesz vonzóbb – mondta Homolya Róbert az InfoRádió Aréna című műsorában. A MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója beszélt a pályafelújítások elkerülhetetlenségéről, a fejpályaudvarok átalakításáról és a pandémia által okozott veszteségekről is. A cikk teljes egészében [ITT](#) olvasható.

Durván visszaesett az utasforgalom az állami közlekedési cégeknél, ám a takarékoskodás és a kapacitások visszafogás szóba sem jöhetett- írja a napi.hu. Drasztikus, körülbelül 70 százalékos mértékű lehetett tavaly a MÁV-csoport bevételecsökkenése, a 2019-es, közel 159 milliárd forintnyi forgalomhoz képest. A járványidőszak során jelentősen megcsappant az utasforgalom, miközben a cég nem csökkentette a járatsűrűséget, a vonatok lényegében ugyanolyan kapacitással járnak, mint

a vírus megjelenése előtt. (Természetesen a szerelvények közlekedtetése ugyanannyiba kerül akkor is ha tele vannak utassal és akkor is, ha üresek.)

A szakszervezetek 2021-re csoportszinten, mintegy 8-9 százalékos keresetnövekedésre tettek javaslatot, azok után, hogy a társaságnál tavaly átlagosan 10 százalékkal nőttek a keresetek. Ez jó eséllyel sikerülhet is hamarosan - számolt be lapunknak Meleg János, a Vasutasok Szakszervezetének (VSZ) elnöke. Felmerült az is, hogy a bérmegállapodás esetleg több évre szóló legyen. További részletek [ITT](#).

Vasutasok Szakszervezete