



Vasutasok Szakszervezete Területi Képviselő Záhony

ZÁHONYI VASUTAS

XI. évfolyam, 45. szám

2022. június 27

Rosszban jó, jóban rossz, avagy örömben üröm?



Február-március fordulóján nagy volt a riadalom a záhonyi vasutasok körében: mindaddig háborúról többségünk csak hírből hallott, viszont forgalomcsökkenésről elég gyakran. De mire nagyjából megértettük, mit jelent, ha háború van a szomszédban, akkorra a határ menti vasúti áruforgalom is kialakult. No, igen, mondták a tapasztaltabbak, nincs olyan rossz, hogy valakinek jó ne legyen. És, igen, bár semmiképp nem öröm, ami mostanában történik, de komoly igazság rejlik a régi bölcsességben. Ám mindenre van népi bölcsélet, mint például az „öröm az örömben”, mert bizony a jó sem jár egyedül, legalábbis Záhony környékén.

Ukrajna tengeri kijárata bezárult a háború sodrában, és ami eddig hajón ment ki az országból, most a közút mellett vonattal megy. Pontosabban menne, ha volna mivel és hol. Mert bizony mostanában kezdjük felfogni, mint jelent például, hogy Ukrajna a világ egyik vezető gabonatermelője és exportőre: a mi fogalmainkhoz képest nagyságrendekkel többet termelnek, és persze visznek külföldre, ha tudnak. Itt jön a képbe többek között Záhony térsége, meg is nőtt a szélesen érkező áru mennyisége durván hatvan százalékkal. És ez önmagában természetesen jó.

Jó, mert munkát ad a Záhony-Portnak, szállítani valót a vasútállatoknak, és persze bevételt a pályavasútnak. Az üröm ott kezdődik, hogy az átrakási kapacitások messze állnak a határon kopogtató lehetőségektől. Tény, nem a Port bűne, ilyen nagy és gyors változásra nem lehet, csak hosszú távon felkészülni. Viszont érdemes volna netán állami pénzből besegíteni, hogy amennyire csak lehet, kihasználhassa Záhony ezeket a lehetőségeket.

Az üröm pedig kicsúcsosodik az árufuvarozó vasút-vállalatok helyzetében, hiszen az a sokat emlegetett vontatási energia ára 2021. tavaszától többszörösére nőtt, ez beépül a pályahasználati díjba, amit nyilván képtelenség kigazdálkodni. „A kis tehervasúti cégek lehúzzhatják a rolót, de a nagyoknak is komolyan el kell gondolkodniuk a magyarországi szerepvállalásukról, ha nem változik meg rövidesen a működési környezet” – vizionálta Kovács Imre, az RCH Igazgatóságának elnöke a Hungrail Magyar Vasúti Egyesület elnökségi tagjaként (MN, 2022. május 22.).



4625 Záhony Európa tér 5.
vasúti tel: 03/33-49, 03/33-48, mobil: 30-386-6083, 20-286-1440,
E-mail: zhtk@vsz.hu





Vasutasok Szakszervezete Területi Képviselő Záhony

Szerinte össze is omolhat a magyar vasúti árufuvarozás, amit alátámaszt az is, hogy pályahasználati díjban mi vagyunk a legdrágábbak a környező országokban. Ez a drágaság komoly veszélyeket hordoz magában, például, hogy a Magyarországon keresztül fuvarozó vállalatok igyekezni fognak elkerülni a magyar vasutat – ez bizony senkinek sem volna jó. A megoldás, vagy legalábbis kármentés ismét csak az állami szerepvállalás lehet a költségek minimalizálásának terén.

A magyar vasutakon üdítő kivétel a GYSEV, ahol szerencsésebben sikerült a költségek mértéke, de csak rövid vonalszakaszuk van Magyarországon.



Azt tudjuk, hogy semmi nem tart örökké, a háború sem, és a megnövekedett forgalom sem. Ám, ha mégis sikerül néhány fontosabb fejlesztést megvalósítani, az a jövő alapja is lehet, hiszen a mai forgalmakból jelentős mennyiség maradhat meg hosszútávon, a háború után is. Ahogyan Gubik László, a Záhony-Port Zrt. vezérigazgatója nyilatkozta (HMV. 2022. 11. sz.): „A megbízók biztosabb alapra építenék a logisztikájukat, amihez több, párhuzamos útvonalat kell fenntartaniuk.”

Természetesen a Vasutasok Szakszervezete sem maradt tétlen, és már a gondok kezdetén levelet írt Varga Mihály pénzügyminiszternek és a vasúti közlekedésért is felelős Palkovics László miniszternek: „a minden elképzelést túlszárnyaló vontatási energiaár 2022-ben különösen nagy kihívás elé állítja a vasútvállalatokat. A hazai szektor versenyképességét drámaian gyengíti a környező országokban tapasztalt lényegesen kedvezőbb energiaárhelyzet is”. Meleg János, a VSZ elnöke szerint „kormányzati segítség nélkül munkavállalók ezreinek a munkahelye és a megélhetése kerül veszélybe, s ez a helyzet magával sodorja a teljes hazai vasúti áruszállítást. Ezt a katasztrofális állapotot csak kormányzati segítséggel tudja elkerülni az ágazat.”

Tegyük hozzá, komoly gond még a vagonhiány, és a vasútvállalatok munkára fogható technológiai létszáma is szűkös az elvégzendő munkához.

Alighanem minden illetékes ismeri a problémát, és valószínűleg nem sétágalopp lesz a megoldás. De hogy mégis a legkisebb rossz következzen be, muszáj a tettek mezejére lépni a vasúttért, minden vasutasért. Hogy ne csak rosszban legyen jó, és minél kevesebb öröm vegyüljön az örömbé.



Dolhai József



Helyi hírek röviden

TSZVI HÉT ülés, Debrecen

Csütörtökön, június 23-án soros Helyi Érdekegyeztető ülés volt Debrecenben a TSZVI-n. Az első napirendi pontban Katona Sándor igazgató adott tájékoztatást az idei év első öt hónapjáról. A bevételek jól alakulnak a bázishoz viszonyítva, bár bázis évnél 2019-es évet veszik figyelembe, mert a pandémia miatt a 2020-as, és a 2021-es évek bevételei nem számottevőek.

A létszámhelyzet miatt sem lehetünk optimisták, egyre kevesebben választják hivatásuknak a vasutat, és ha mégis akkor sem mindenki tudja elvégezni a munkakör betöltéséhez szükséges tanfolyamot.

Kátai József titkár kollégánk hozzászólásában kitért a kaotikus vezénylésre, elmondta, hogy a kollégák egyre kimerültebbek, amit még fokoz a hőség is. Kérte az igazgatót, hogy vizsgálja meg annak lehetőségét, hogy az Ukrajnában szolgálatot teljesítők részére fizessen a munkáltató veszélyességi pótlékot.

HUMORSAROK

MŰVÉSZET

Vő az anyósnak: Mama, de jó színben van! Modellt állhatna egy kínai festőnek!

- De miért kínainak? – kérdezi az anyós.
- Mert leginkább ők szoktak sárkányt festeni...



PECH

- Miért sírsz, Pistike?
- Apa ráütött az ujjára a kalapáccsal.
- Azért neked nem kéne sírnod!
- Először én is nevettem...

Balogh Attila