



Mozdonyvezetők Lapja



A Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa

XIII. évfolyam 8. szám

Alapítás éve: 1892

2003. augusztus

13 szál gyertya a tortán

Egy család életében mindig meghitt ünnepség a születésnap. Nem lehet ez másképpen egy szervezet életében sem, hiszen a mozdonyvezetők is egy nagy családot képeznek a vasúton, s a társadalmon belül egyaránt.

Tizenhárom szál gyertya van a képzeletbeli születésnapon.

1990. augusztus 28-án az egyesülési jogról szóló 1989. évi II. Tv. alapján nyilvántartási kérelemmel fordult a Mozdonyvezetők Szakszervezete a Fővárosi Bírósághoz. A bírósághoz eljuttatott jegyzőkönyv szerint 1990. augusztus 23-án 77 fő megalakította a Mozdonyvezetők Szakszervezetét, elfogadta annak alapítólevelét, alapszabályát, s megválasztotta vezető tisztségviselőit. Néhány hét alatt a vontatási utazók közel 100%-a belépett a Mozdonyvezetők Szakszervezetébe.

A szervezet célja mai is ugyanaz, mint a megalakulásakor volt, vagyis a vontatási utazók hatékony érdekvédelmének ellátása. A munkahelyek biztonsága, a kollektív szerződés által körbezárt foglalkoztatási szabályok, a munka értékét kifejező bérezés, a munkakörülmények javítása mind-mind cél volt, s a jövőben is az marad, annak ellenére, hogy jelentős javulás történt az elmúlt 13 év alatt. Büszkék lehetünk az eredményeinkre, és elégedetlennek kell lennünk amiatt, amit még nem tudtunk elérni.

A rohamosan változó környezet, a vasút megoldatlan gondjai, az európai uniós csatlakozás az elkövetkezendő sokszor tizenhárom évre is munkát fog adni a mozdonyvezetők újabb és újabb generációjának.

A születésnapon gyertyák elfújása előtt az ünneplőknek kívánnia kell valamit. Bölcslet, megfontoltat kívánni csak úgy lehet, ha számot vetünk a múlttal. Tizenhárom évben volt minden. Egyeztetés, vita, siker, kudarc (ebből szerencsére nem volt sok, de volt) derű, csalódás, „féktechnikai gyakorlatok” stb. Az elmúlt tizenhárom év tükrében az ünneplő nevében én csak azt kívánom a gyertya elfújása előtt, hogy a mozdonyvezetők saját érdekükben maradjanak meg továbbra is egységben, egységüket fejezzék ki a Mozdonyvezetők Szakszervezetéhez tartozásukkal. Egységet csak sok vitával, egymás nézetei iránti türelemmel, szolidaritással lehet teremteni. Ha mindez meglesz, akkor legalább olyan hatékony évek elé nézünk, mint az elmúlt tizenhárom volt. Ha netán az eddigieknél hatékonyabb lesz, hát legyen!

És most fújjuk el együtt a gyertyát.

Boldog Születésnapot Mozdonyvezetők Szakszervezete!

Kiss László
elnök

Miről lehet olvasni...

Variációk egy témára VASÚTREFORM	2
Nem a hírvivőt kell lefejezni	3
Reform a MÁV-nál	7
Szilánkok	15
Tudjuk hány óra van!	16

Európai érdekvédelmet teremtettünk!



Variációk egy témára

VASÚTREFORM

1. Kísérletet végzünk, mondja a MÁV Rt. elnöke.

„... tulajdonossá akarjuk tenni az önkormányzatokat, hogy mint tulajdonos, hogyan gazdálkodik ugyanazokkal az eszközökkel, ugyanazzal a pénzmennyiséggel, amivel a MÁV, odaadjuk a pályahálózatot, a járműveket, a személyzetet, a munkabér költségét mi fizetjük az önkormányzatoknak.”

Pálya, jármű, személyzet – szerintük – darabdarab. Szerintünk nem.

Eszembe jutott, mikor a váci börtönben voltunk látogatóban(!) A büntetés-végrehajtási intézet egyik vezetője a folyosón sétálva sorban mutatta: ez a cella 4 fővel, 2 fővel, 3 fővel, a következő helyiségnél 1 fő nevelőtiszt. Fő-fő, kis különbséggel.

Reform: a haladás érdekében végrehajtott változtatás, javítás, újítás, illetve megújulás, megújulás.

2. Sajátos fejlődésen ment keresztül az elnevezés. Kezdetben volt a vasútreform, később az EU-konform átalakítás, manapság pedig: a MÁV Rt. gazdálkodási reformja. Na most melyik? Nézzük a kormányzati elképzeléseket.

3. Magyarország középtávú gazdaságpolitikai programja az uniós csatlakozás megalapozásához 2003. július 25.

Ebből a tervezetből bemutatjuk – kommentár nélkül – a közúthálózatról és a vasúti közlekedésről szóló részt.

Közúthálózat

133. Az országos közúthálózat fejlesztésének, fenntartásának és üzemeltetésének hosszú és középtávú feladatairól, valamint finanszírozásáról 2003 tavaszán a Kormány határozatot hozott. A kiemelten kezelt fejlesztések célja 2006-ig a pán-európai hálózat részeként országhatártól országhatárig tartó, valamint az országot észak-déli és kelet-nyugati irányban

átszelő, a főváros-központúságot oldó gyorsforgalmi úthálózat kiépítése olyan sűrűséggel, hogy a hálózat biztosítsa az adott térségnek a vele kapcsolatban álló más térségek felőli kedvező elérhetőséget. E program szerint 2003-2006 között 420 km új gyorsforgalmi út készül el, továbbá 425 km gyorsforgalmi út építése, valamint további 803 km gyorsforgalmi útvonal építésének előkészítése kezdődik meg. Befejeződik a fővárost elkerülő gyorsforgalmi körgyűrű és két új Duna-híd építése (a főváros északi oldalán, valamint Dunaújvárosnál). Az Országos Területfejlesztési Tervvel összhangban a Tisza folyón további átkelést biztosító hidak épülnek.

134. Az Európai Unió előírásainak megfelelően a 115 kN tengelynyomással terhelhető utak hossza a tervek szerint – a gyorsforgalmi utakon felül – a törzs utak és a regionális utak megerősítésével 2008-ig 7000 km-re nő. A jelenleg szilárd burkolattal kétharmad részben ellátott belterületi önkormányzati közutak középtávon a vidéki nagyvárosokban és Budapesten, 2015-ig pedig a többi településen is 100 százalékban kiépítésre kerülnek.

135. Az egységes szolgáltatási színvonal és fenntartási technológia érdekében az EU tagországok gyakorlatának megfelelően a közútkezelési tevékenység fokozatosan elválik a közút tulajdonosától és ellenőritől.

Vasúti közlekedés

136. A magyar vasúti közlekedés EU-konform rendszerének kialakításáról és a Magyar Államvasutak Rt. gazdálkodási reformjáról 2003 második felében zajlanak majd az egyeztetések az állam és a vasúti szektor képviselői között. A reform részben a már véghezvitt fejlesztéseken alapul, részben pedig állami segítséget kér az Európai Unió követelményeknek való megfeleléshez és a hatékonyabb, magasabb színvonalú szolgáltatásnyújtáshoz. A reform-

programban kerül kidolgozásra a vasúti szektor állami támogatásának új, EU-konform rendszere, amely csak a közszolgáltatási tevékenységek (személyszállítás, pályavasút) elkülönült támogatását teszi lehetővé.

137. Elkészült a gazdasági és közlekedési miniszter, valamint a pénzügyminiszter együttes rendelete a vasúti tevékenységek vasúti társaságon belüli számviteli elkülönítéséről. E rendelet kiadásával megvalósult a vasúti társaságokon belül a személyszállítási, az áruszállítási, a pályavasúti, valamint a vontatási és járműkarbantartói szolgáltatói üzletágak elkülönülése, és emellett létrejött a vasúti társaság központi irányító és háttér szolgáltató szervezete. A számviteli elkülönítés révén megismerhető lesz az egyes területek eredményessége, és ellenőrizhetővé válik az állami támogatások jogszerű felhasználása.

138. Elfogadás előtt áll a vasúti pályahasználati díjról szóló GKM-PM együttes rendelet, valamint az országos közforgalmú vasúti pálya kapacitásának elosztásáról szóló GKM rendelet. A gazdasági és közlekedési miniszter 2004. január 1-től önálló költségvetési szervet hoz létre, amely a vasúti pálya kapacitásának megkülönböztetés nélküli elosztásáért és a pályahasználati díj megállapításáért lesz felelős (Vasúti Pályakapacitás-elosztó Iroda).

139. 2003 végéig elkészül az új vasúti törvény tervezete, amelynek célja – többek között – az állam és a MÁV Rt. közötti közszolgáltatási szerződés piaci alapokra történő helyezése. A törvény előkészítése során megvizsgálják annak lehetőségét is, hogy hogyan lehet feloldani a mellékvonalak kizárólagos állami tulajdonlását.

Dr. Borsik J.

Nem a hírvivőt kell lefejezni

(A MOSZ álláspontjának kifejtése az üzemi tanácsokról és az üzemi tanácsi választásokról)

A helyzetértékelés

Július 16-án a Mozdonyvezetők Szakszervezete állásfoglalást tett közzé a MÁV Rt. átszervezésének a helyi üzemi tanácsok és a központi üzemi tanács mandátumára gyakorolt hatásáról. Lényegében az állásfoglalással azonos tartalmú levelet küldtünk a MÁV Rt. vezetőinek (Kugler úr, Csiba úr) és a központi üzemi tanács elnökének. (Itt jegyezzük meg, hogy bár folyamatosan az üzemi tanácsokról beszélünk, a megállapításaink természetesen a munkavédelmi képviselőkre és a munkavédelmi bizottságokra is vonatkoznak, hiszen a munkavédelmi törvény szerint a munkavédelmi képviselők választására, mandátumára az ÜT választás szabályai irányadók.)

Az állásfoglalás kiadásával kicsit sikerült felkavarni azt az állóvizet, amit a központi üzemi tanács, a munkáltató és a többi szakszervezet hagyott kialakulni (vagy szándékosan alakí-

tott ki) a július 1-jével hatályba lépett új szervezeti felépítés miatt a korábban működő üzemi tanácsok mandátumának megszűnése, és a szükségessé váló választások kérdésében. A középkorban volt szokás, ha rossz hírt kapott valaki, lefejeztette a hírvivőt. Nem vagyunk a középkorban. A kiadott állásfoglalás lehet, hogy sokaknak (KÜT, munkáltató, stb.) rossz hír, valójában azonban egy egyszerű jogértelmezés, és bárki maga is a benne foglalt következtetésekre juthatott, ha elolvasta a Munka Törvénykönyve vonatkozó előírásait.

Az állásfoglalás kiadásával azt szeretnénk volna elkerülni, hogy a július 1-jéig működött üzemi tanácsok törvénytelenül működjenek tovább, és olyan döntésekben vegyenek részt, amelyek érvényessége vitatható, megtámadható.

További célunk az volt vele, hogy a lehető leggyorsabban, – még a törvényi határidőn be-



lül – a gépészet új szervezeti rendjében létrejött üzemeltetési telephelyeken megteremtjük a rendezett munkaügyi kapcsolatok felteteleit. Ez azért fontos, hogy ne novemberben, decemberben, vagy a jövő év elején kelljen ÜT választásokkal foglalkozni, amikor már intenzív – és várhatóan nagyon kemény – érdekvédelmi tárgyalások lesznek. Arról nem beszélve, hogy minél később lesznek a választások, annál hosszabb ideig áll fenn a jogi bizonytalanság, az „interregnum”.

Nem kétséges, hogy némi zavart, és sok munkát jelent a kialakult helyzet kezelése, de a jogi helyzet egyértelmű, és ebből a szempontból érdektelen, hogy mondjuk a KÜT elnöke megsértődött-e, vagy sem. Természetesen nem tudunk (és nem is akarunk) senkit semmilyen magatartásra kötelezni, csak ajánlani tudjuk, hogy mit tegyenek, vagy mit ne tegyenek a kollégáink a munkahelyeken, ezért ajánlottunk bizonyos magatartásformákat a MOSZ listáján mandátumot szerzett üzemi tanácsi tagjainknak, és tisztségviselőinknek.

Az üzemi tanács tagoknak azt ajánlottuk, hogy július 1-je után üzemi tanácsként ne hozzanak döntéseket, mert az törvénytelen lenne. Javasoltunk technikákat az átmeneti helyzet kezelésére azokban a kérdésekben, amelyekben a korábbi ÜT-nek együttdöntési, vagy véleményezési joga volt. Javasoltuk a tisztségviselőinknek a választások előkészítésének megkezdését, a választási bizottságok megalakulásának kezdeményezését, elláttuk őket a szükséges formanyomtatványokkal. Beszereztük és közreadtuk a munkáltatótól a munkáltatói jog-

körrel felruházott üzemeltetési telephelyek listáját, valamint a telephelyek létszámadatait, kiadtunk egy választási foratókönyvet, és javaslatot tettünk a választások időpontjára.

Nem a győzelem, a részvétel(ed) a fontos!

(Mert a győzelem
nem lehet kétséges.)

**Vegyél részt Te is az üzemi tanács
és munkavédelmi képviselő
választásokon, és szavazz
a Mozdonyvezetők Szakszervezete
jelöltjeire!**

Bizonyítsuk együtt az erőnket!

A választás időpontja

2003. 10. 01 – 10. 02 – 10. 03.

A mostani ÜT és munkavédelmi képviselő választás tétje minden dolgozó számára az, hogy a törvényes határidőn belül, rendezett munkaügyi kapcsolatok alakuljanak ki a gépészeti telephelyeken, a Mozdonyvezetők Szakszervezete számára pedig az, hogy bebizonyítsa, az új szervezeti keretek között is képes 10% feletti támogatottságot szerezni. Azért kell minden eddiginél magasabb részvételi arányt elérnünk a mozdonyvezetők körében, mert a 9%-os MÁV-on belüli létszámarányunkkal csak a vasúti átlagot meghaladó részvételünkkel tudunk akár 12-14%-os szavazati arányra szert tenni.

A stratégia

Ami a MOSZ ÜT-választási stratégiáját illeti, az a korábbiakhoz képest megváltozott, mert a helyzet is megváltozott. A stratégiánk első helyén továbbra is az áll, hogy a törvényes keretek között, törvényes határidőn belül jöjjenek létre az új üzemi tanácsok. Ezt szem előtt tartva tettünk meg minden eddigi lépést, ezt erősítette meg az ügyvivő bizottság július 30-i határozata, és a továbbiakban is ezen dolgozunk, mert fontos érdek fűződik a rendezett helyi munkaügyi kapcsolatok mielőbbi létrejöttéhez az átszervezések után. Ennek most az ad különös jelentőséget, hogy úgy tűnik, sem a központi üzemi tanács, sem a munkáltató, sem a többi szakszervezet nem törli magát a mielőbbi tiszta helyzet megteremtésén.

A stratégia második helyén a Mozdonyvezetők Szakszervezete szervezeti érdekei állnak. A helyi üzemi tanácsok telephelyenként jönnek létre (azaz külön a karbantartóknál, üzemeltetőknél, és a kocsivizsgálóknál), ezért a potenciális szavazóbázisunk a korábbinál kb. a 45%-ra csökkent. A mozdonyvezetők létszámaránya a MÁV-on belül 9–9,5%, és – bár a MOSZ reprezentativitása jogilag a választás eredményétől függetlenül biztosított – a 10%-ot meghaladó eredmény elérése csak úgy lehetséges, ha a mozdonyvezetők a MÁV átlagot meghaladó számban szavaznak. Ebből követ-

kezően minden korábbinál fontosabb, hogy a mozdonyvezetők, MOSZ tagok, illetve szimpatizánsok nagy részvételi aktivitást tanúsítsanak a választásokon.

A korábbi választásokon mindig fontos kérdés volt, hogy kössünk, vagy ne kössünk választási koalíciót a helyben működő szakszervezetek valamelyikével. Az új helyzetben erre a kérdésre a válasz egyértelmű nem! Koalícióra nincs szükség, mert az üzemeltetési telephelyeken a mozdonyvezetők aránya 75–90%-a az összes létszámnak. De nem is tanácsos, mert annak megvan az a veszélye, hogy a központi üzemi tanácsba delegáláskor a gépészeti üzletág delegáló gyűlésén a többi szakszervezet éppen a koalíciós jelöltet fogja bejuttatni a KÜT-be. Legalább egy biztos KÜT mandátumot csak akkor tudunk szerezni, ha minden üzemeltetési telephelyen csak MOSZ listán indulók szereznek mandátumot. (Ez nem azt jelenti, hogy csak MOSZ tagokból kell állni a helyi üzemi tanácsnak, hiszen a MOSZ listán szakszervezeten kívüli dolgozó is mandátumhoz juthat, ha a kollégáink jelölik és megválasztják.)

Nagyon fontos tudni, hogy azokon a karbantartási, vagy kocsivizsgálati telephelyeken is állítható MOSZ-lista, vagy MOSZ jelölt, ahol legalább egy tagunk van, és ez több helyen könnyen előfordulhat. Ezekon a listákon természetesen csak a karbantartási, vagy kocsivizsgálati telephellyel munkaviszonyban álló tagjaink lehetnek jelöltek.

A MOSZ viszonya a központi üzemi tanácshoz

Más a viszonyunk a központi üzemi tanácshoz, mint a helyi tanácsokhoz.

Értékelésünk szerint a KÜT eddigi működése inkább ártott, mint használt a munkaügyi kapcsolatok átlátható működésének. A KÜT, vagy annak elnöke gyakran szereptévesztésben van, érdekvédelmi szerepkörben tetszeleg, miközben a törvényi keretek csak a dolgozói részvétel lehetőségét biztosítják. Ezt az attitűdjét a munkáltató azonban eszközként használja, nem ritkán éppen az érdekvédelmi

szervezetekkel szemben. A MOSZ kisebbségi pozícióból nem képes érdemben befolyásolni a központi üzemi tanács munkáját, ezért a felelősségben sem osztozik. Nincs más lehetősége, mint a működéssel kapcsolatos kritikák megfogalmazása.

A központi üzemi tanács, és annak elnöke a MÁV Rt. átszervezése kapcsán kialakult helyzetben a saját személyes érdekeit szem előtt tartva járt el, és ebben odáig ment, hogy a törvényi előírásokra sem volt tekintettel. Elmulasztotta időben értékelni a MÁV átszervezésének hatását az üzemi tanácsok működésére, elmulasztotta a KÜT tagjai mandátuma érvényességének folyamatos ellenőrzését, és elmulasztotta tájékoztatni a helyi üzemi tanácsokat a várható teendőkről. Láthatóan továbbélésre játszik, és szeretné a pozícióját minél hosszabb ideig megtartani, ennek a törekvésnek azonban nem kedvez a jogszabályi környezet.

Minden olyan KÜT-tag mandátuma megszűnt július elsejével, akinek a delegáló üzemi tanácsa a telephely szétválása miatt megszűnt, vagy a munkaviszonya már nem azzal a telephellyel áll fenn, mint a helyi ÜT taggá választásakor volt. Ha ez a KÜT-tagok több, mint harmadát érinti (öt fő), a KÜT a törvény erejénél fogva megszűnik. (Jogértelmezésünk szerint a KÜT esetében a póttagság intézménye nem jöhetett létre, és nem is működhet, azaz póttag behívásával a KÜT létszáma nem egészíthető ki!)

Az Mt. azt is rögzíti továbbá, hogy a munkáltató egyes telephelyein (részlegénél) megválasztott üzemi tanácsok a munkavállalók létszámával arányos számban delegálnak tagokat a KÜT-be. Márpedig a helyi üzemi tanácsok megszűnésében érintett, valamint a most létrejött új üzletágak (vagy azzal azonos helyzetű belső szolgáltató szervezetek) – áru fuvarozás, személyszállítás, ingatlan, gépészet, távközlés és biztosítóberendezési szolgálat stb. – még nem delegálhattak tagokat, azaz sérül az arányos képviselő elve. Ezekből egyértelműen következik, hogy a KÜT július 1-jétől jogilag nem létezik, és a további „önműködtetése” törvénytelen.



Amennyiben a munkáltató ehhez a túlélési törekvéshez asszisztál – eddig ezt tette – a felelősséget viselnie kell. Ebben a helyzetben az lenne a minimum, hogy értékeli a helyzetet, aggódik, és megpróbál megbizonyosodni a KÜT legitimitásáról.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete felszólította a KÜT elnökét a jogellenes működés megszüntetésére, és tájékoztatta a munkáltatót a jogi álláspontjáról. Amennyiben ezek nem vezetnek eredményre, megfontolja, hogy a bíróságtól kérje a működés jogellenességének megállapítását.

A MOSZ viszonya az üzemi tanácsi intézményhez

Az üzemi tanács intézménye nyugati példák alapján került a magyar munkaügyi gyakorlatba 1992-ben, hazai tapasztalat és gyakorlat nem volt a működtetésére.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete – törvénytisztelőként – elfogadta és elfogadja az üzemi tanácsok létét és működését és megpróbálja a működtetésük során a lehető legtöbbet kihozni belőlük. Fontosnak tartjuk a részvételi jogok gyakorlását, de álláspontunk szerint ezt a szakszervezetek közvetlenül is gyakorolhatnák (ahogy erre is van példa az európai gyakorlatban), azaz el tudunk fogadni ilyen megoldást, ha szándék lenne a törvényi szabályozás megváltoztatására.

Álláspontunk szerint rossz a központi üzemi tanácsok létrehozására vonatkozó mostani jogi szabályozás. A helyi üzemi tanácsokkal egyidejű létrehozásuk egyáltalán nem, a helyi üzemi tanácsokból delegálással történő létrehozás pedig csak nagy nehézséggel, közvetett úton teljesíthető. Kezdeményezni fogjuk a Mt. olyan módosítását, hogy a helyi ÜT választásokkal egyidejűleg, szakszervezeti listákra leadott szavazatok arányában kelljen a központi üzemi tanácsba delegálást megoldani. Ezzel az egyidejűség és a közvetlen delegálás is megoldható lenne. (Csak emlékeztetőül: a központi munkavédelmi bizottság azért nem tudott létrejönni immár két éve, mert a delegálás jogszerűségét a munkáltató vitatja.)

Külön a munkavédelmi képviselőről és munkavédelmi bizottságokról

Amit eddig leírtunk, az mind vonatkozik a munkavédelmi képviselők és munkavédelmi bizottságokra is, hiszen a választásuk és működésük szabályai azonosak az üzemi tanácsokéval.

Azért kell külön szólni róluk, mert más a feladatuk, és szakszervezet-politikai szerepük is más. Különböző okok miatt érdemtelenül keveset foglalkozunk a munkavédelmi képviselőkkel, aminek az előző választásokon meg is lett az „eredménye”. Választási eredményünk meg sem közelítette az ÜT eredményeket, elsősorban jelöltek hiányában. A munkavédelmi képviselőknek nagyon fontos szerepe lehet a mozdonyvezetők munkafeltételeinek biztonságosabbá és jobbá tételében. Fontosnak tartjuk a munkavédelmi bizottságok és a központi munkavédelmi bizottság megalakulását és működését, valamint a bizottságok munkájának szakértői támogatását.

A munkavédelmi képviselők és bizottságok szakszervezet-politikai szerepét abban látjuk, hogy a munkahelyeken szakszervezeti hovatartozástól függetlenül, az egész helyi közösségért tudnak fellépni, és ezzel növelhetik a szakszervezet elismertségét, valamint a munkájukkal közvetlenül is segítik a szakszervezet szakmapolitikai céljainak megvalósulását.

Budapest, 2003. július 18.

*Németh László
üggyezető alelnök*



Reform a MÁV-nál

Kossuth Rádió 2003. július 11., péntek 11:18

Csak a megújulás jelenthet kiutat a vasút nehéz helyzetéből – mondja a MÁV igazgatóságának elnöke. Udvary László szerint valós reform előtt áll a vasúttársaság, a mércét az uniós szint jelenti. A Mozdonyvezetők Szakszervezetének alelnöke nem igazán optimista. Borsik János úgy látja, hogy a vasút meglehetősen nehéz helyzetéből kevés a kivezető út, embereket kell majd elbocsátani, mellékvonalak szűnnek meg, és egyáltalán a vasút nem azt a helyet foglalja el az ország közlekedésében, gazdasági életében, egyáltalán az infrastruktúrában, ahol lennie kellene.

A megújulás első lépcsőjeként 9 milliárdal csökkentik a MÁV idei veszteségét, takarékoskodnak, ahol lehet, de fejleszteni muszáj. A szolgáltató vasút nem csak szállítja az árut, meg is szervezi az elhelyezését, továbbszállítását. A megújulás eredményeként az elővárosi közlekedésben 2005 végére 15-40 percenként járnak majd a vonatok. Ősszel kiírják 30 motorvonatra a tendert, ezek árát tőkepiaci forrásokból igyekeznek fedezni. A MÁV nem szünteti meg a szárnyvonalakat, ezek egy részét – kísérletképpen – önkormányzati tulajdonba adják, így más forrásokból is lehet fedezethez jutni az üzemeltetéshez.

– Milyen most a magyar vasút és a vasutasok helyzete?

– A magyar vasút egy műszaki, pénzügyi teljesítési válságjelekkel küszködő vállalat immár évtizedek óta, és végre belekezdhattünk egy valós reformba, olyanba, ami Európában már a 90-es évtized elején elindult, és ez a 24. óra utolsó percében van, nem csak az európai uniós csatlakozásból adódó feladatok miatt, hanem magának a vasútnak a helyzete miatt – mondta el Udvary László, a MÁV igazgatóságának elnöke. Az Európai Unió már a 90-es évtized elején a pálya és főleg a jármű rekonstrukciót elkezdte, és a reformoknak a tulajdonsága

az volt, hogy a kormányok és a nemzeti vasúttársaságok együtt kezdték el, nem külön-külön, mint ahogy a rendszerváltás óta szinte minden kormány kitűzte a reformot, aztán kampány előtti időszakban visszalépett költségvetési korlátok miatt. Valójában egyetlen kormány sem tudta végigvinni a reformkoncepcióját, bukdácsolt a MÁV a maga elgondolásaival, és talán most ad az reményt, hogy a jelenlegi kormány felismerve az uniós követelményeket, nagyon magas követelményt állított a vasút reformja elé. Ezen egy éve dolgozunk, és egy augusztus elejei kormánytárgyalás előtti szakaszban vagyunk.

– Épp akkor, amikor takarékoskodni kell a költségvetésben.

– Ez egybevág, megkezdtük a takarékoskosságot. A tavalyi 37 milliárdos veszteséggel szemben az idén, éppen az irányítási és a költséggazdálkodási rendszer korszerűsítésének kezdeti eredményei révén kilenc milliárddal kevesebb lesz már a veszteségünk, de azért ez még mindig iktározatos nagy veszteség.

– Mit jelent a reform? Egész furcsa dolgokat lehetett erről olvasni.

– Először is, a fuvarozatóknak komplex szolgáltatási rendszert, tehát nem csak elszállítjuk, hanem megszervezzük, elrendezzük a feladó helytől a világ bármely pontján az áruszállítást, és ehhez szövetségi rendszereket építünk ki vasutakkal és szállítmányozó cégekkel. A második, és ami a legfontosabb, ami a társadalmat érinti, az elővárosi közlekedésben lesz a leglátványosabb a reform. 2005 végére megjelennek Budapest elővárosi vonalain a motorvonatok, nagyobb sűrűséggel a jelenleginél, 15-40 perces időközönként közlekednek, és behozzák az embereket a város közepébe. Ugyanezt tesszük a nagyvárosoknál is, már amelyek agglomerációval rendelkeznek. Már ez év őszén tendert írunk ki 30 motorvonat be-



szerzésére, és ami újdonság, hogy ezt az állami feladatot a MÁV reformja magára húzza úgy, hogy elsősorban tőkepiaci forrásokból és nem az állami költségvetésből tervezi megvalósítani a 29 milliárd veszteség mellett. A nagy mozdony járműgyártókkal mindegyikkel külön tárgyaltunk, hajlandók-e hitelfinanszírozással a vasútnak hosszú lejáratú hitellel szállítani úgy, hogy az még Magyarországon foglalkoztatás növekedésével is járjon.

- De akkor eladósodik a MÁV.

- Igen, eladósodunk, ez kétségtelen. Veszteség mellett, 32 éves mozdonyokkal, ugyanilyen korú járművekkel, többnyire elavult pályavasúttal dolgozunk. Ezt tudomásul kell venni, hogy a költségvetés képessége ma Magyarországon mekkora. Nincs más út, ha meg akarjuk újítani a vasutat. Ez lehetőséget ad arra, hogy kijöjjünk a gödörből 10-15 éves távlatban.

- Mi lesz a kisebb forgalmú vonalakkal, az úgynevezett szárnyvonalakkal?

- A jelenlegi megtartása a célunk. Kísérletet végzünk, tulajdonossá akarjuk tenni az önkormányzatokat, hogy mint tulajdonos, hogyan gazdálkodik ugyanazokkal az eszközökkel, ugyanazzal a pénzmennyiséggel, amivel a MÁV, odaadjuk a pályahálózatot, a járműveket, a személyzetet, munkabéreköltségét mi kifizetjük az önkormányzatoknak, odaadjuk azt a pénzt, amit az állam költségtérítésként fizet a közszolgáltatásért, mindössze kettő, mintegy 300-300 kilométeres vonalcsoporthoz tervezzük kiszakítani és megajánlani az önkormányzatoknak. Nagyon érdekes, a vésztői polgármester úr, amikor meghallotta, hogy mi is ez a kísérlet, attól a pillanattól kezdve kedve volt ezt a kísérletet megismerni. Természetesen a kormány jóváhagyásáig mi ezt nem hajthatjuk végre, utána elkezdődik a szervezés.

- De ha a MÁV-nak ez nem üzlet, veszteségre nincs pénze az önkormányzatnak sem.

- Lehetsége lesz vállalkozói tőkét szerezni, az Európai Unió kohéziós alapjából régiófejlesztési pénzt szerezni és nem egy olyan hatalmas központi apparátussal működtetni, mint

amennyit most ráosztunk.

- Ezek szerint akkor kevesebb vasutas kell?

- 250 milliárd a Magyar Államvasutak évi költsége. Ebből mintegy 120 milliárd a személyi költség. Számolunk azzal, hogy álláshelyeket nem elbocsátások formájában szüntetünk meg. Mintegy 1800 ember nyugdíjba kerül, számos olyan tevékenységet végzünk, ahol kevés munka, nagy szolgálati jelentét a jellemző. Ezeket vállalkozásba adjuk. A vállalkozásba adás mindig az emberek átadásával történt és vitték magukkal a MÁV kollektív szerződéséből származó jogait, juttatásait. Ez jelenleg is így van. Aki végül is beruházás-fejlesztés következtében válik munkanélkülivé, tehát elbocsátjuk, biztosítjuk számukra nem csak a szokványosnál nagyobb végkielégítést, hanem lehetővé tesszük számára az átképzést, munkahelyet keresünk neki. Nem lehet elhallgatni, hogy ez szűkítés, hiszen az elmúlt másfél évtizedben elveszítettük az áruszállítási piac kétharmadát, a személyszállítás mindössze 40 százaléka annak, ami volt a 80-as évtized végén volt. A szállítási igény csökkent, ehhez hozzá kell rendelni a kapacitásunkat is.

- Az Európai Unióban Magyarország tranzit-ország lesz, a feladatai nőnek.

- Európának van tíz kijelölt hálózata, ebből négy keresztül megy rajtunk, ez az a négy, amelyre évente az unió több mint 20 milliárdot fordít. Ezt kevesen tudják. Saját forrásból is közel ennyit teszünk hozzá, tehát mi a magyar vasúthálózatra évente közel 40 milliárdot költünk. Összességében ez borzasztó nagy, a szükséglethez képest alig vehető észre. Tehát, a jövő vasútjában nekünk lesz az egész magyar vasúthálózatból 30-36 százalék európai színvonalú hálózatunk és lesznek azok a mellékvonalak, amelyeket nem szüntetünk meg, karbantartunk, működtetünk, ahol majd ketyegnek a kis BZ-motorvonatok úgy, mint eddig.

Bizonytalannak látja a vasút reformját a szakszervezet

A szakszervezeti vezető szerint mindenképpen szükség van kormányzati támogatásra és

arra, hogy a MÁV felkészüljön az uniós csatlakozás utáni helyzetre, és ne legyen alárendelt a külföldi vasutakkal szemben.

– Milyenek látja egy harcos szakszervezeti vezető – hiszen a Mozdonyvezetők Szakszervezete volt mindig talán a legharcosabb – most a vasutasok életét, helyzetét?

– Ez a legszervezettebb hazai szakszervezet, 13 éve tudjuk biztosítani a mozdonyvezetők foglalkoztatási biztonságát, ami szerintem első feladata minden szakszervezetnek – vélekedett Borsik János. A vasutas szolidaritás szép megnyilvánulása a vasutasnap, ilyenkor összejönnek az emberek, tisztavatás van, ünnepi beszédeket hallgatnak, és azt gondolom, hogy kijár nekik az elismerés mind a MÁV Rt. vezetőinek részéről, mind a kormány részéről, hiszen az egyik legnagyobb közüzem munkavállalóiról van szó, akik nélkül nem működik az ország. Furcsa vasutasnapra készülünk. A furcsaságára talán egy szó jellemző, a bizonytalanság. Sok olyan jel van, hogy a MÁV reformja késik, csúszik, nem úgy alakul, mint ahogy



az eredeti szándékok mutatták. Hiányzik a kormányzati döntés mind az átalakításra, mind a források biztosítására. Ezért azt gondolom, hogy van egy kis kesernyés íz a mostani vasutasnapban, hiszen a bizonytalanság mindig rosszabb egy munkavállalónak, bármilyen furcsa, mint a biztos rossz. Úgy gondolom, hogy ebben nyilvánvalóan megvan a kormányzati felelősség, hiszen nem kap a Magyar Államvasutak – de úgy is mondhatom, hogy a nemzeti vasút – olyan prioritást, mint amire ennek a gazdaságnak szüksége lenne. A MÁV Rt. vezetése egy kicsit mintha kormányzati feladatokat kezdene átvállalni, ahelyett, hogy a kormány döntene a vasutak sorsáról.

– Én úgy tudom, hogy lesz döntés.

– Igen, én is úgy tudom, de két részben történik meg a kormányzati álláspont kialakítása. Egyrészt kapnak egy – információim szerint – 13–14 oldalas rövidített anyagot a vasútreform lényegéről és a finanszírozás feltételeiről, másrészt pedig a 2004-re vonatkozó állami költségvetési törvénytervezet előkészítése során fogják a költségvetésbe illeszteni azokat az igényeket, hogy milyen mértékben, én azt nem tudom megmondani, amit ennek a reformnak a támogatására kell, hogy a központi költségvetés biztosítson. Ez a döntés inkább szeptemberre várható.

– Tudni-e, hogy mi ez a vasúti reform, hiszen ijesztő dolgok jelentek meg újságokban? Nem hiszem, hogy ezek megbízhatóak.

– A vasútnak, mint munkaszervezetnek az átalakítása zajlik. Az irányítást, a munkáltatás módját próbálják gazdaságosabban megoldani, de a vasút nemzetgazdasági funkciójáról talán kevés szó esik, és ez azért problematikus, mert évek óta egyik kormánynak sem volt normális és társadalmilag támogatott közlekedéspolitikai koncepciója. Szerintem egy olyan átalakításról van szó, ami költségcentrikus, egy kicsit megpróbál elébe menni az uniós csatlakozásnak, és azt gondolom, hogy például a mellékvonalak sorsa ügyében nincs társadalmi konszenzus, és azt látom, hogy ezeknek a mellékvonalaknak a sorsa igen-igen kétséges.



– Úgy hallottam, hogy nem szüntetik meg mellékvonalat, ha nem vállalja át mondjuk az önkormányzat.

– Retorikailag talált a MÁV Rt. vezetése egy jó mondatot, hiszen úgy hangzik minden nyilatkozatuk, hogy a MÁV Rt. vezetése egyetlen centiméter mellékvonalat sem kíván megszüntetni. Ettől még lesznek mellékvonalak, amelyek megszűnnek, pontosan azért, mert olyan fajta gazdálkodási feltételekkel vannak megáldva, vagy megverve mondjuk az önkormányzatok a régiókban, hogy imitt-amott nehézséget okoz, sőt elég sok helyen a pedagógus bérek kifizetése, ugye a béremelés után, nem hiszem, hogy erre olyan elkülönített forrást tudnának kapni az állami költségvetésből, ami kapcsán valamiféle üzemeltetést át tudnának vállalni. Ha ez így van, akkor a csapda kész, mert mondhatja majd a MÁV vezetése, hogy mi felajánlottuk a mellékvonalak egy részének üzemeltetését, sajnos, ők nem tudták ezt vállalni, így nem tudunk mit tenni. Nem szüntet-

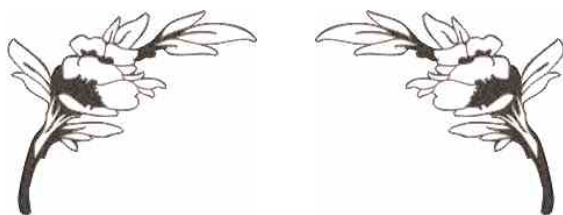
nek meg egyetlen centiméter mellékvonalat sem, ettől még megszűnhet. Egyetlen példát hadd mondjak: a BZ-motoroknál a tengelyrepedések kapcsán kialakult helyzetben a MÁV néhány vonalon a mai napig nem állította helyre a vasúti közlekedést, hanem autóbusszokkal szállítanak. Ilyen vonalszakasz az Esztergom–Komáromi, a Duna parton végig, és december 31-ig nem is veszik fel ott a személyforgalmat, valószínűleg hagyják ezt a vonalat ebek harmincadjára. Ha az Európai Unió Közlekedési Bizottságában a vasút reneszánszáról kezdenek beszélni, ezt Lotz Károly, valamikori közlekedési miniszter úrtól tudtuk meg egy konferencián, és a magyar kormányok – itt több kormány volt érintve –, hazánk nem használta ki azokat a lehetőségeket, ami az uniós törekvéseknek felelt volna meg. Ma már csak arról lehet hallani, hogy mi lesz a négyes metróval, mi lesz az autópályákkal, az elkerülő útvonalakkal, de hogy a vasúttal mi lesz, hiszen Magyarország tranzit ország, ezt nem lenne szabad figyelmen kívül hagyni, erről hallani a legkevesebbet kormányzati szinten. Talán emiatt is javasoltam az Autonóm Szakszervezetek Szövetsége nevében is, hogy önálló közlekedési minisztériumra lenne szükség Magyarországon, hiszen az egyik látens vesztese az európai uniós csatlakozásnak – ne legyen így, de nekem az az érzésem – a közlekedés lesz. Fel kellene készíteni a MÁV Rt-t és más hazai vasutakat is az európai uniós csatlakozás nem kívánatos következményeire. Ha nincs olyan fajta költségvetési támogatás a vasutak mögött, akkor bizony szinte szabad prédává válhat a magyar nemzeti vasút és jóval erősebb vasútársaságok fognak bejönni. Hogy egy példát mondjak, az osztrák államvasutaknál a szükségesnél jó néhány tucattal több mozdonyt vásároltak, nyilván nem azért, hogy gyakrabban közlekedjenek ott a vonatok, mert ott jó a vonatközlekedés, hanem feltehetőleg a szomszédos országokban próbálnak majd piacot szerezni, és azt gondolom, hogy ilyen dolgokról nagyon kevés szó esik manapság.

Mély fájdalommal és
döbbenettel tudatjuk,
hogy szeretett kollégánk

Szabó Ferenc

főmozdonyvezető

életének 47. évében elhunyt.



Dombóvári Tagcsoport

Bánkúti Gábor

Európai határátmenő forgalmak

A **Mozdonyvezetők Lapja** júniusi és júliusi számában már közzétettünk néhány fejezetet abból a tanulmányból, amelyet az **Atkins Danmark** cég készített a határok átjárhatóságának feltételeiről. A tanulmányból – augusztusi számunkban – a mozdonyvezetői engedélyekkel foglalkozó résszel ismertetjük meg az olvasót:

Mozdonyvezető engedélyeket illető nemzeti kezdeményezések összehasonlítása

Ezen szemléletekben a közös az, hogy a vasúttársaságok a mozdonyvezetők képzését illetően nagyfokú függetlenséget és rugalmasságot tartanak fent. Megosztottság van azzal a szemlélettel kapcsolatban, hogy az engedélyezési eljárásban milyen szerepet játszik az állam. Néhány országban az engedélyek kibocsátása az állami testületek feladata (Svájcban). Németországban a mozdonyvezetői engedélyeket a vasúttársaság bocsátja ki és Ausztriában az Infrastruktúra Irányító.

Az még nem világos, hogy az utóbb említett szemléletet hogyan vezethetik be a gyakorlatban a vasúttársaságok, amelyeknek nincs meg az egykori állami vasutak hosszú távú tapasztalata és képzési szakértelme. A vasúttársaságok (vagy a vezetők) felelősségét a Működési Engedélyekhez az állami jogszabályok határozzák meg, hogy a biztonságos vasúti működés garantált legyen. A mozdonyvezetők képzésére vonatkozó felelőségek kiszabása a szakértő kiképző cégektől/szervezetektől függhet. Ezt a szolgáltatás, pl. leányvállalatok végezhetik el, amelyek az egykori állami vasúttársaságból váltak ki és megvan a szükséges szakértelmük. Ahhoz, hogy a mozdonyvezetők számára is jelezni lehessen e cégek szakértelmét, szabályozni kell a képzési szervezet bizonyos fajta független tanúsítását.

Azonban mindkét szemléletben a mozdonyvezető számára kiadott engedély/jogosítvány a tanonc képzését és a tapasztalatszerzését követő sikeres vizsgán múlik.

Ezért helyén való lenne megfontolni a vizsgáztatókra vonatkozó szemléletek közti különbségeket, akik sarkalatos közvetítők a mozdonyvezetők engedélyeztetésében. Svájcban aktív

szerepet szánnak a Közlekedési Minisztériumnak a vizsgáztatók kiválasztásához, képzéséhez és felhatalmazásához. Ausztriában jogszabályok írják elő a vizsgáztatók szükséges végzettségét, és a vasúttársaság a Minisztérium által jóváhagyott vizsgáztatókat választja és képzik ki. A német szemlélet szerint a vasúttársaság felelősségi körébe tartozik a vizsgáztatók kiválasztása és kiképzése továbbá a minisztériumot, vagy a vasúti hatóságot tájékoztatnia kell a végzett vizsgáztatókról.

Azt javasolják, hogy párhuzamot kellene vonni az Európai Unió határon átmenő forgalomra vonatkozó engedélyezési eljárásokban betöltött szerepeivel.

Európai vezetői engedély

Tekintetbe véve a gyakorlati megoldásokat, amelyeket a nemzeti vasutak elfogadtak, hogy lehetővé tegyék a (sikeres) határon átmenő forgalmat a szomszédos országokkal, számos közös tényező létezik:

- A mozdonyvezető nemzeti engedélyének/jogosítványának a Tagállamok közti kölcsönös elismerése.
- A határon átmenő forgalom esetén korlátozott engedélyezés bizonyos vonalakra vonatkozóan.
- Képzés azon (nemzeti) működési szabályokból és szabályzatokból, amelyek egy bizonyos vonalra vonatkoznak.
- Megfelelő vonalismeret elsajátítása egy bizonyos vonalra.
- A beszélt nyelv használatának képessége.

Ha az európai mozdonyvezetői engedély koncepcióját minden résztvevő elfogadja, akkor ezen tényezőket is figyelembe kellene venni. Az EU irányelvi programokkal, követelmények meghatározásával és irányelvek kiadásával be-



folyásolhatja az európai mozdonyvezetői engedély elfogadását.

Az alábbiakban néhány javaslatot teszünk olyan intézkedések meghozatalára, amelyet az EU-nak meg kellene fontolnia.

Szervezeti szempontok

Fontos meggondolni, mely testület bocsássa ki a vezetői engedélyeket. A hivatalos testület, mint pl. nemzeti kormány vagy az infrastruktúra irányító, vagy a működtető vállalat legyen? Más szektorokban, mint a közúti szektorban gyakori, hogy az engedélyt hivatalos testület bocsátja ki. A helyzet a vasúti szektorban az, hogy csak a vasúttársaságok rendelkeznek azon szükséges információkkal, amelyekkel szabályozni lehet azt, hogy a mozdonyvezető megfelel-e a biztonság fenntartásához szükséges feltételeknek. Ez az alábbiakat tartalmazza:

- A fizikai rátermettség elismerése:
 - A fizikai rátermettséget egy elismert üzemszervező, vagy elismert orvosi szolgálat kell



hogy értékelje, a nemzeti törvényeknek vagy gyakorlatnak megfelelően. Ezt lehetne egy hivatalos testülettel végeztetni (vagy e testület ellenőrizheti).

- A foglalkozási rátermettség és készség elismerése, amely az alábbiakat tartalmazza:
 - A pszichológiai rátermettség (csak a vezetői kategóriára vonatkozik az ellenőrzés).
 - A vasúti technológiákból, beleértve a biztonsági és működtetési szabályzásokból szerzett ismeretet és gyakorlatot (ha az első órákat követően hivatalosan is elismerik a készségeket, akkor a folyamatos képzést ki kell terjeszteni a mozdonyvezető teljes foglalkoztatási idejére és nem egy olyan időszakra Összpontosítani, amely a vizsgát előzi meg).
 - A vasúttal kapcsolatos veszélyhelyzetekből és ezek különböző fajta kordában tartásából szerzett ismeretek és gyakorlatok.
 - Egy vagy több vasút működtetési módszerből szerzett ismeret és gyakorlat (ha az első órákat követően hivatalosan is elismerik a készségeket, akkor a folyamatos képzést ki kell terjeszteni a mozdonyvezető teljes foglalkoztatási idejére és nem egy olyan időszakra összpontosítani, amely a vizsgát előzi meg).
 - Egy vagy több gördülőállományból szerzett ismeret és gyakorlat (hasonlóan az előző megjegyzéshez).
 - A beutazott vasúti vonalaktól szerzett ismeretek és gyakorlatok (abban az esetben csak, ha a vasúttársaság meg tudja határozni azon szakaszokat, ahol majd a mozdonyvezető szolgálatot teljesít).
 - A használt idegen nyelvekkel kapcsolatos készségek (független testület is végezheti ennek ellenőrzését).
 - Az infrastruktúrával összefüggő jártasság elismerése más tagállamokban (hasonlóan a fenti megjegyzéshez).

Ezért is vonzóbb az, hogy a vasúttársaságok számára megadják a lehetőséget (vagy a jogot), hogy azok kibocsáthassanak (vagy ne) mozdonyvezetői engedélyt (tanúsítást, amely

az engedély részét képezi) bizonyos fajta akkreditációs és auditálási rendszer szerint.

A javaslat szerint, a légi közlekedésben használt kétrészes rendszert lehetne a vasúti közlekedésben is használni, mint keretrendszert. Az engedélyeket a repülési engedélyhez az állam bocsátja ki, és a vállalatok a repülőgépek és a különböző repülőterek ismeretének vonatkozásában bocsátják ki az engedélyt.

A mozdonyvezetők nemzeti engedélyének vagy jogosítványának kölcsönös elismerése

Jelenleg a mozdonyvezetők nemzeti engedélyének vagy jogosítványának kölcsönös elismerése nagymértékben a különböző állami vasutak vagy az egykori állami vasúttársaságból kialakított vasúttársaságok hosszú távú működési tapasztalataitól függ. Az újonnan megalakult vasúttársaságok ilyen képességet nem tudnak felmutatni, ezért másik alapot is találni kell a kölcsönös elismerésre.

A fent taglalt mozdonyvezetői engedélyre vagy jogosítványra vonatkozó különböző szemlélet elemzésében három szemléletmód jelenik meg, amelyek jelentőségteljesek lehetnek a mozdonyvezetői engedély vagy jogosítvány kölcsönös elismerése esetén:

- A képzési rendszer hitelessége.
- A mozdonyvezetői ismeretek fenntartása.
- A vizsgáztatók végzettsége és jóváhagyása.

A mozdonyvezetők egyéb nemzeti végzettségeiről, mint a fizikai, egészségügyi követelményekről és pszichológiai és foglalkozási rátermettségekről szóló EU irányelvek szintén támogatnák a mozdonyvezetők végzettségének kölcsönös elismerését.

Az új vasútműködtetők megjelenésével, a nemzeti kormányok átruházzák a felelősséget és a biztonságos működésre vonatkozó kötelezettségeket a társaságokra és azok vezetőire. A jogszabályok meghatároznak bizonyos kérdéseket a mozdonyvezető képzés általános szintjére vonatkozóan, de a mozdonyvezető képzés elindítása az új vasúttársaságokra tartozik. Ezen újítások fényében, azt javasoljuk, hogy a mozdonyvezetők szakismeretét az EU-nak kellene előterjesztenie a nemzeti és nemzetközi

működtetésre vonatkozóan. Az európai szinten elfogadott szakismereti követelményeket megfogalmazhatjuk képzési célokként, és a mozdonyvezetői vizsgáztatás alapjai lehetnek. Ez befolyásolja majd az összes vasúttársaság képzési programját, a képzési program tartalmára és szervezésére, hosszára vonatkozó bizonyos szabályozások bevezetése nélkül, amelyek szükségszerűen változnak országonként. Ilyen szakismereti követelmények jelentősen elősegítenék a nemzeti mozdonyvezetői engedélyk és jogosítványok kölcsönös elismerését.

Azt javasoljuk, hogy az EU-nak a képzési szervezetek számára elő kellene terjesztenie egy tanúsítási szabványt. [Az európai Vasúti Ügynökséget létrehozó szabályzást elősegítő javaslat felkéri az Ügynökséget, hogy tegyen javaslatokat, szem előtt tartva az e helyett bevezetendő rendszert, a képzési intézmények és az ott kiállított diplomák akkreditációjára]. Ezt minden képzési intézmény számára kötelezővé kell tenni, legyen az a vasúttársaságok belső osztálya, leányvállalata vagy független szakértői képzéssel foglalkozó szervezet. A kiképző szervezetek által alkalmazott kiképzők és vizsgáztatók végzettségeit függetlenül értékelik. Rendszeres auditálást végeznek majd, amely biztosítja, hogy a tanúsított szervezet megtartja a szükséges szabványokat. Ennek a szabványnak tartalmaznia kell a képzési módszerekre, eszközökre, pl. szimulátorokra vonatkozó követelményeket.

A mozdonyvezető szakismeretének ellenőrzésében látható széles különbséget figyelembe véve, az egységes szemlélet kialakításához szükséges EU irányelv fejlesztése növelné a nemzeti mozdonyvezetői engedélyk kölcsönös elismerését. Azt javasoljuk, hogy az ellenőrzési rendszernek figyelembe kellene vennie a feladatok kockázati szintjeit; a határon átmenő forgalomhoz szükséges szakismeretek sokkal szigorúbb és gyakoribb ellenőrzést igényelnek.

Bizonyos útvonalakra vonatkozó határon átmenő forgalmi működés engedélyezése

A Pán-európai vasútvonalak Európa szerte történő meghatározása óriási fejlődésen mentek



keresztül. A vonatbiztonsági rendszerekhez, pl az ETCS-hez, vagy az ERTMS-hez adott műszaki előírások fejlődése és interoperabilissá tétele fontos jelenlegi feladatok, amelyeknek jelentős hatása lesz az ezeken a vonalakon szolgáló teljesítő mozdonyvezetők számára előírt végzettségre. Ezen követelményeket ki kell értékelni és bele kell foglalni az európai mozdonyvezetői engedélyhez szükséges végzettségek részletezésébe.

Azt javasoljuk, hogy az EU anyagilag támogassa ezt a munkát és az eredményeket az EU egy EU-irányelv, vagy hasonló formában mutassa be az európai mozdonyvezetői engedélyekre vonatkozóan.

Európai mozdonyvezetői engedélyhez szükséges mozdonyvezetői végzettség

Minden egyes ország bizonyos végzettséget ír elő a mozdonyvezetők számára, ahhoz, hogy a mozdonyvezető megszerezhesse a nemzeti vezetői engedélyt/jogosítványt. Az európai mozdonyvezetői engedélyhez szükséges különleges mozdonyvezetői képesítéseket a nemzeti példákból ki lehetne emelni.

Általános képesítések:

Nemzeti mozdonyvezetői engedély a határon átmenő forgalomban résztvevő mozdony típusának vagy ahhoz hasonló adatnak megfelelően. Kellő tapasztalat eltöltése a nemzeti infrastruktúrán nagytávolságú utakra vonatkozóan, bizonyos számú éveknek megfelelően (pl. 5 év) – ehhez a képesítéshez a határon átmenő forgalomban résztvevő mozdonyvezetők minimális korhatár megszabása szükséges.

Jó teljesítményre vonatkozó feljegyzések (pl. nem volt jelzőmeghaladás veszély esetén).

Határon átmenő útvonalra vonatkozó bizonyos előírások.

A működés területének nyelvismerete.

Bizonyos útvonalakat illető szabály és eljárási ismeretek.

Útvonal ismeret

A képesítést felsoroló listán egy további mozdonyvezetői vizsgát (határon átmenő forgalomra vonatkozó vizsgát) is fel kell tüntetni. Je-

lentős működési különbségek lehetnek a mozdonyvezető által meg tapasztalt ilyen vonalak és a nemzeti vonalak között (pl. néhány Kelet-európai országban).

Ha az ilyen vizsgát előírják, akkor a svájci törvényhozási szemléletet kell követni. A vizsgáztatókat az „európai” hatóságnak kell majd kiválasztania és képeznie. A vasúttársaságoknak megmaradna a nagyfokú függetlenségük és rugalmasságuk a mozdonyvezető képzésben, de az Európai Hatóságnak hatékony ellenőrzése lenne felettük minimális beavatkozással kiégyesítve.

A mozdonyvezetői engedélyek érvényességi ideje az ismereteket megújító vizsgáig nagymértékben változó nemzetenként. Fontos lenne a vasúttársaságoknak megegyezniük erről a kérdéssel, mielőtt egy meghatározott időszakot és az ismétlődő vizsga tárgykörét kijelölnék.

Szilánkok

Lehet még fokozni?

A MÁV Rt. 2000-ben kiadott telefax könyvében az alábbi megnevezés olvasható: „MÁV Rt. Árufuvarozási Szakigazgatósági Szakigazgatóság”

A vezetője meg nyilván a szakigazgatósági szakigazgató, akinek a munkáltatója a vezérgazgatósági vezérgazgató.

NL

Nemzeti katasztrófa?

A gépészeti főnökségek már átérték a maguk Mohácsát. Három részre szakadtak. (Nyilván semmi okom a párhuzamra, csak úgy eszembe jutott.)

NL

Elszólás

Csiba úr órája tegnapról ketyeg – mondja nekem a gépésztől valaki.

– Ilyen gyorsan kitélt az ideje? Vannak még kellemes meglepetések. – gondoltam magamban.

– Tegnap kapta meg a levelet, amire választ vártok, ezért tegnapról számít a határidő – teszi hozzá magyarázatok nélkül, ne hogy félreértsem.

Hát ennyit a váratlan jó hírekről.

NL

Elpazarolt tehetség

Ez a szilánk a kiskunhalasi horgászverseny mellékterméke. (Ahogy a versenyt elnéztem, lehet, hogy ez volt a legnagyobb fogás.)

A vacsoránál együtt ültem a verseny egyik bírójával, aki láthatóan combközépig (vagy még kicsit feljebb is) benne gázolt a dél-alföldi horgászéletben. Büszkén mesélte a korábbi versenyeken elért eredményeit, és még nagyobb büszkeséggel emlegette a lányát, aki iskolás korában nagy reményű tehetségnek számított a horgászatban.

Aztán később elkallódott, – mondta szomorúan. Miért, mi lett belőle? – kérdeztem.

Operaénekes.

NL

Molnár Ferenc forgatókönyve

A MÁV Rt. új szervezeti struktúrájában – vezérigazgató-helyettestől osztályvezetői szintig, valamint a területi szolgáltatási központok vezetői szintjéig és telephely vezetőiig vizsgálva – majdnem háromszorosára(!) nő a vezetői státuszok száma. Eközben a reform következményeként 11 ezer munkahely megszüntetését tervezik.

Levélben hívtuk fel a MÁV Rt. vezetőinek figyelmét az elképesztő aránytvesztésre, és kértük, szíveskedjenek bemutatni ennek a folyamatnak kereseti arányokra gyakorolt hatását. Kíváncsian várjuk a választ, és közre fogjuk adni.

A végére elfogynak a Nemecek Ernők. Igaz, ez a regényben is így volt.

NL

Kemény munka

Biztosan azért kell ilyen sok vezető a MÁV-nál, mert a döntés az egy nagyon nehéz feladat, és ilyen sokan mégis könnyebben birkóznak meg vele.

Egy pasinak azt a feladatot adják, hogy válogasson szét egy halom krumplit. A nagyját rakja az egyik, az apraját a másik sarokba. A nap végén megnézik, mire jutott, és megdöbbenve látják, hogy egész nap csak néhány marékra valót válogatott szét.

– Ember, mit csinált egész nap, hát ez nem egy nehéz munka!

– A munka nem nehéz, de a döntés!

NL

Micsoda különbség!

Időről időre felröppen egy hír, miszerint eladják a MÁV Rt. Andrássy úti székházát. A rossznyelvek szerint azért kellene eladni, mert nem fér be a kapun a vezérigazgató terepjárója. (Ez badarság, nyilván tényleg csak pletyka.)

Ezzel a pletykával egy napon olvastam Rost Andrea operaénekesnőnk interjúját. Ő Solti György magyar származású, világhírű karmester egyik gondolatát idézte, amikor arról faggatták, hogy miért nem jön haza dolgozni. „Én már szarvassá váltam, mint a fiúk a Bartók műben. Nem férne be az agancsom a kapun.”

Nem mindegy, hogy a géniusz, vagy a terepjáró nem fér be a kapun.

NL

Stílusgyakorlat

Kárpáti Zoltán, a személyszállítási üzletág egyik igazgatója terjesztette elő a VÉT-en az arcképes igazolványok kiállításának, érvényesítésének ellenében a vasutasoktól beszedendő díjak bevezetésére vonatkozó üzletági javaslatot, meglehetősen erőszakos stílusban. (Az nem derült ki, milyen igazgató, bizonyára az arcképes igazolványok igazgatója.)

– Az arcképes igazolvány egy termék, aminek költsége, ennél fogva ára van, amit meg kell fizetni! – magyarázta nagy vehemenciával, az ifjú menedzserek mindenén átázoló magabiztosságával.

Ismerjük a 4P elméletet, igazgató Úr! A termék (product), az ár (price), az ajánlás (promotion) és a hely (place). Hát ami a termék ajánlását illeti, az ezen a helyen nem sikerült valami fényesen! Ja, és a public relations-t is gyakorolni kell még, mert a humán erőforrás nem fogadta kitörő lelkesedéssel a product promotion-ját!

A stílus láttán az a benyomásom támadt, hogy a javaslatot nem Kárpáti Zoltán, hanem Kárpáti Abelino terjesztette elő. (Tudjátok, az a nyegle unokaöcs a Jókai regényben, aki szerette volna megörökölni a Kárpáti vagyont!)

Mellesleg ideje lenne egy menedzser gyorstalpalóra beiratkozni, mert a 4P elavult, már a 4C divik!

NL



Tudjuk hány óra van!

Mozdonyvezető létszám és szolgálati óra 2003. év 6. hó

Szolgálati hely	Átlagos létszám	Összes szolg. ó.	Kötelezőn felüli óra	„Mínusz” óra	Szolgálati hely	Átlagos létszám	Összes szolg. ó.	Kötelezőn felüli óra	„Mínusz” óra
Hálózat	4462	1152229 310	85937 23	2145 1	Szeged	211	53992 318	3241 19	51 0
Bp. Ferencváros	354	94422 318	5512 19	162 1	Békéscsaba	158	43943 327	3498 26	4 0
Bp. Északi	219	60708 326	5113 27	0 0	Szentés	207	55651 311	2538 14	501 3
Szolnok	287	76367 325	6137 26	97 0	Pécs	172	43976 307	1282 9	134 1
Székesfehérvár	360	97035 329	9131 31	206 1	Dombóvár	304	77807 307	2391 9	359 1
Győr	223	61723 317	3500 18	34 0	Nagykanizsa	177	46903 329	4225 30	6 0
Hatvan	111	29979 323	2221 24	0 0	Szombathely	167	44205 334	4619 35	0 0
Miskolc	457	126078 343	16072 44	0 0	Celldömök	162	44656 343	5648 43	1 0
Debrecen	351	46747 154	0 0	224 1	Zalaegerszeg	89	24818 331	2485 33	75 1
Nyíregyháza	222	58377 324	4644 26	152 1	Balassagyarmat	52	17740 371	1863 39	0 0
Záhony	129	34105 304	1685 15	7 0	Vésztő	50	12998 299	131 3	131 3

Mozdonyvezetők Lapja

A Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa

Készült a SZECSOX Nyomdában Dombóváron.
Tel./fax: 06-74/565-468, 565-467, Felelős vezető: Csonti Zoltán

Kiadja: **Mozdonyvezetők Szakszervezete.**

Szerkeszti a Szerkesztőbizottság:

Dr. Borsik János ügyvezető alelnök,

Dörnyei Szilárd ter. ügyv., **Velkei Béla** ter. ügyv.

A szerkesztőség címe: 1145 Bp. Bácskai utca 11.

Telefon/fax: 220-3822, 220-4561, 221-2230, 221-4026

Üzemi telefon: 01-16-62, 01-18-40, 01-19-90, 01-21-87

Internet: <http://www.extra.hu/mosz>

E-mail: mosz@mosz.co.hu