



Mozdonyvezetők Lapja



A Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa

XIII. évfolyam 9. szám

Alapítás éve: 1892

2003. szeptember

Egyedül is elég erősek vagyunk (Gondolatok az üzemi tanácsi választások elé)

Mondandómat egy személyes élménnyel kezdem. Bába Vince, az északi gépészeti főnökség ÜT-elnöke jószolgálati megfontolásból augusztus 28-ra összehívta a volt üzemi tanácsot, valamint a képvisellettal rendelkező szakszervezeteket, és felkérte őket a választási bizottságok megalakítására, miközben elmondta, hogy neki ebben nincs törvényi szerepe, és tiszteletben tartja azok jogát, akiknek a törvény szerepet szánt a választások előkészítésében.

Példaadó volt a jó helyzetfelismerése, szerénysége, toleranciája, az üzemi tanácsok ügye iránti elkötelezettsége, és szöges ellentétben állt a MÁV Rt. Központi Üzemi Tanácsának eddigi magatartásával. Az jutott eszembe, hogy milyen kiváló KÜT-elnök lehetne. Mennyivel jobb, mint a mostani.

A mostanival az a legnagyobb baj, hogy éncentrikus a világnézete, ezért képtelen a tárgyilagos, az ügy iránti elkötelezettségtől vezérelt, törvényes magatartásra. Szervezetelméleti munkák szólnak arról, hogy ha egy testület bármilyen célból megalakul, a megalakulása pillanatától megjelennek az elkülönült saját érdekei. A KÜT plasztikus bizonyítéka ennek.

Tevékenysége arra szorítkozott, hogy megpróbálja kisakkozni, hogyan lehetne érvényben tartani a mandátumát a legtovább, lehetőleg az új KÜT megvá-

lasztásáig, sőt, az lenne legjobb, hogy ha a régi KÜT néhány új tag delegálásával tovább működhetne.

Nem készült fel arra, hogy nem lehet az egész hálózaton egyidejű választásokat tartani, mert a MÁV Rt. szervezetének átalakítása egy folyamat, aminek különböző időpontokban teljesülő szakaszai vannak. Nem készült fel arra, hogy lesznek köztes állapotok (a régi már megszűnt, az új meg még nincs). Nem készült fel arra sem, hogy az új KÜT esetleg hosszabb ideig nem tud megalakulni, és akár néhány hónap múlva több helyen ismét választani kell.

A törvényesség nem relativizálható

Mára már senki nem vitatja, hogy a KÜT jogilag megszűnt (sem a VSZ elnöke, sem a MÁV Rt, sem a KÜT elnöke), csak nem akarják – nem tudják – kimondani a tényt.

Azt kérdezte tőlem a KÜT elnöke (meg a VSZ elnöke is, meg a VSZ alelnöke is), hogy miért jó nekünk, ha a központi üzemi tanács beismeri a megszűnését. A válaszunk az, azért mert ez a törvényes, és a törvényesség nem relativizálható. Egyszerűen a törvényesség érdekében nem. Mindegy, hogy mi a praktikus bizonyos nézőpontból, fontosabb, hogy mi a törvényes. Ezen az alapon azt is meg lehetett volna kérdezni, hogy mi a jó abban, ha kimondjuk a munkahe-

Miről lehet olvasni...

Európai Mozdonyvezetők Napja	3
Késik az új kordvedzményes nyugdíjrendszer	5
Lehetett volna jobb megoldás	7
Az autonómok kemény tárgyalásokra számítanak	9
Szilánkok	11

Európai érdekvédelmet teremtettünk!



lyi üzemi tanácsok megszűnését, mégsem kérdezte meg senki (leszámítva néhány helyi VDSZSZ tisztségviselőt). Megszűntek, mert a törvény kimondta a megszűnésüket. Ha egy pillanatra félretesszük a törvényt, miféle erkölcsi érzék az, amelyikben megfér egymás mellett a munkahelyi üzemi tanácsok tömeges megszűnése, az arányos képviselő felbomlása és az, hogy a központi üzemi tanács úgy tegyen, mint ha misem történt volna.

Ez az erkölcsi ficam jellemzi a KÜT mellett VSZ és a VDSZSZ magatartását is. (A munkáltatót azért nem sorolom ide, mert egyrészt a törvény szelleme ebben a vitában semleges magatartásra kötelezi, ezért a mozgásteret korlátozott, másrészt – igaz, a MOSZ kérésére – végre megtette, amit meg kellett tennie: felszólította a KÜT-öt a tagjai mandátumának elszámoltatására.) Azt mondja a VSZ, a VDSZSZ, és a KÜT: minek szüntetnénk be a KÜT működését, ha a munkáltató elismeri. Minek kell történni egy ember, vagy szervezet józan ítélőképességével, hogy ne vegye észre, ezzel függő helyzetbe hozta magát, és a működés legitímálása addig szól, amíg a munkáltatónak ez érdekében áll. Bármikor a szemükbe mondhatja egy konfliktushelyzetben: ne ugráljatok, hiszen törvénytelenül működtek, nem számít, hogy mit mondotok.

Van néhány rossz hír az ellenfeleink számára

A felsorolt urak és szervezetek arra játszanak, a MOSZ egyedül nem tud végigmenni az általa választott úton.

Remélik, hogy szembekerülünk a MOSZ által delegált KÜT-tagokkal, hogy nem merünk bírósághoz fordulni, hogy az új KÜT létrehozásakor kénytelenek vagyunk velük alkut kötni, ha helyet akarunk kapni benne.

Nos, van számukra néhány rossz hírünk.

A tagjaink között döntő többségben vannak azok, akik helyeslik az Mozdonyvezetők Szakszervezetének üzemi tanácsi politikáját, ezért nem okoz belső feszültséget, hogy ez a politika nem egyezik meg a három KÜT-tagunk személyes érdekével. Ők hárman is értik, hogy ez nem ellenük irányul, a MOSZ meg nem várja el tőlük, hogy örüljenek ennek a politikának.

A második rossz hírünk az, hogy valóban kérni fogjuk a bíróságtól a KÜT működése jogellenességének megállapítását (mire e sorok megjelennek, már megtörtént), mert az eddigi politikáknak ez a logikus folytatása. Ezt a lépésünket csak megelőzni lehet (azzal, hogy a KÜT nyilvánosan elismeri a megszűnését, és beszünteti a működését), megakadályozni nem.

Nem szorulunk a VSZ és a VDSZSZ segítségére

Talán a legrosszabb hírünk az ellenünk spekulálók számára az, hogy nem szorulunk sem a VSZ, sem a

VDSZSZ kegyelemkenyerére. Általában sem, és az új központi üzemi tanácsba történő delegáláskor sem. (Ez utóbbinak már kidolgoztuk a részleteit, de még idő előtti lenne beszélni róla.) Objektíve adott, hogy az üzemeltetési telephelyek dolgozói közül 1 főnél több tagja nem lehet az új KÜT-nek, ennél kevesebb viszont akkor sem lehet, ha a VSZ, vagy a VDSZSZ megfeszül, mert a törvény előírja az arányos képviselőt. (De nem is akarhatunk többet. Ismerjük el, eddig túl voltunk reprezentálva a 3 fővel.)

Ellenfeleink úgy gondolják, frusztráltak vagyunk, mert úgymond „beszorultunk” a gépészeti üzletág üzemeltetési telephelyeire, és ezzel lecsökkent a mozgásterünk. Azik így gondolják, azok nem számoltak, és nem gondolkodtak el a gépészet átszervezésével létrejött helyzeten.

A munkahelyeken megalakuló ÜT-kben mindegyik biztos többséget tudnak szerezni a MOSZ jelöltjei (Ezt csak mi ronthatjuk el, de vigyázat, elronthatjuk!), azaz nemhogy gyengül, erősödni fog a befolyásunk.

El kell menni szavazni

A MOSZ reprezentativitása nem függ az ÜT-választás eredményétől, mert szakmai szervezetként a törvény erejénél fogva reprezentatív. A tíz százalék fölötti választási eredmény elérését magunknak tűztük célul, mert az ÜT-választást a mozgósító erőnk mércéjének tekintjük. Az eddigi jó választási eredmények elsődleges oka az volt, hogy a kollégáink nagyobb választási aktivitást tanúsítottak a MÁV átlagánál. Most is ezt kell tenni. El kell menni szavazni. Minél többünknek. Csak ezen, csak rajtunk múlik, hogy a 9–9,5 %-os vasúti létszámarányunkkal 10% fölött teljesítünk-e.

Ellenfeleink állításával szemben a MOSZ politikájának nem része a konfrontáció keresése. Az együttműködésnek azonban vannak feltételei. Minimális feltétele a bizalom, a másik önállóságának tiszteletben tartása, és a másik érdekeinek megértése. Nem feltétlen kell elfogadni, de akarni érteni, és tekintettel lenni rá, azt igen! Ha az ember szemébe hazudnak, vagy direkt betartanak neki, elveszik a bizalom, és nehezen áll helyre. Márpedig mindkettőre volt néhány példa az elmúlt időszakban. Nincs bizalmunk sem a VSZ, sem a VDSZSZ vezetőivel, szemben. Itt tartunk most. Az együttműködési készségünk nem tévesztendő össze a hülyeséggel.

A munkahelyeken a többiekkel történő együttműködés kérdésében a tagcsoportjaink önállóan döntenek a saját érdekeik és a saját tapasztalataik alapján. Ha eddig jó volt az együttműködés, és volt bizalom, akkor nem fog megromlani a viszony pusztán azért, mert a VSZ, vagy VDSZSZ néhány főhalljakendje elvetette a sulykot a közelmúltban.

Németh László

Európai Mozdonyvezetők Napja

A nyár vége, illetve az ősz eleje mindig jeles ünnepeket hordoz magában a Mozdonyvezetők Szakszervezetének életében.

Augusztus 23-án ünnepeltük szakszervezetünk 13. születésnapját, és szeptember 15-én tizenöt más európai szakszervezettel együtt ünnepeljük az Európai Mozdonyvezetők Napját. Egy ALE határozat értelmében szeptember 15-én az európai mozdonyvezetők megemlékeznek önmagukról, szakmájukról, s egy picit ünnepelnek.

Az elmúlt években szakszervezetünk is több jeles eseménnyel próbálta a nevezetes napot emlékeztetessé tenni. Ugyan központi rendezvény az idén nem került megrendezésre, de örömteli, hogy az eddigi hagyományoknak megfelelően több tagcsoport különböző rendezvényekkel, bálokkal, mozdonybemutatókkal tiszteleg az Európai Mozdonyvezetők Napja előtt.

Ahhoz, hogy e neves nap a jövőben is ünnepnapként maradjon meg a Mozdonyvezetők Szakszervezetének tagjai között, elengedhetetlen, hogy ezeket a hagyományokat ápoljuk. Az Európai Mozdonyvezetők Napja alkalmából tartott minden rendezvény résztvevőjének, szervezőjének ezúton fejezzük ki jókívánságainkat.

Kiss László

Igaz, vagy nem igaz

A napokban arra lettem figyelmes, hogy az egyik kereskedelmi rádióban a MÁV Rt. vezérigazgatója cáfolta a vezetés lemondásáról szóló újsághírt.

Nem állnak jól a dolgok a vasútnál. Reform nincs, pénz sincs. A kormánynak esze ágában sincs teljesíteni a vasút vezetése és a minisztérium pénzigényét. Júniusban kellett volna tárgyalni az előterjesztésről, de a gazdasági kabinet többször visszalökte az anyagot, gondolom a „még mindig sokat kértek” kijelentéssel.

A vasút vezetése szeptember közepén döntésre akarja vinni a dolgot. Ha a kormány nem mutat nagyobb megértést – mint ahogyan ezt eddig tette – morális válságba juthatnak a MÁV Rt. vezetői. Ebből – a teljesség igénye nélkül – két úton lehet kijutni.

Elsőként, az illetékes vezetők még ilyen feltételekkel is vállalják a cég irányítását, másodikként, ugyanezt nem vállalják. Együtt, vagy külön-külön döntenek, ezt nem tudhatjuk. Nem is fontos. Majd meglátjuk.

Dr. Borsik J.

Helyesbítés

A Celdömölki Zászlóavatásról szóló, Mozdonyvezetők Lapjában megjelent cikkből a támogatók közül sajnálatosan kimaradt a Gysev Rt-nél működő MOSZ tagcsoport.

Ezúton kérünk elnézést a sajnálatos hibáért.

Lóránt Imre vez. ügyv.

Állásfoglalás

Az Autonóm Szakszervezetek Szövetségének Tagszervezeti Tanácsa értékelte az elmúlt egy év érdekvédelmi, érdekegyeztetési munkáját.

A szövetség visszaautasítja mind a kormány, mind a munkáltatók azon álláspontját, mely szerint a magyar gazdaság versenyképessége azért esett vissza, mert 2002-2003 folyamán magas volt a bérkiáramlás. Az átlagszámok elfedik a belső aránytalanságokat, így csak téves és túlzottan általánosító következtetésekre adnak lehetőséget. A bérkiáramlás belső szerkezetét vizsgálva megállapítható, hogy döntően a közalkalmazottak 50 %-os átlagos béremelése, a menedzseri fizetések jelentős növekedése és a minimálbér változása befolyásolta a végeredményt. Súlyosítja a helyzetet a kormányzat és a Magyar Nemzeti Bank vitája, hiszen a közösen elhatározott intézkedések után az MNB elnöke rendre olyan ki-

jelentéseket tesz, melyek elbizonytalanítják a vállalkozásokat, magasabb inflációs várakozást eredményeznek és rontják Magyarország nemzetközi megítélését.

A júniusban ismertté vált kormányzati elképzelések súlyosan ronthatják a magyar munkavállalók helyzetét, áterhelve rájuk a költségvetési egyensúlyhiány viselését, és a kormányzati prioritások finanszírozását. Tovább ront a helyzeten az, hogy a középtávú gazdaságpolitikai koncepció kizárólag költségvetési szempontokat vesz figyelembe, másfelől pedig megbízhatatlan inflációs előrejelzéseket tartalmaz.

A szövetség számára elfogadhatatlan a kormány, illetve a kormányfő azon nyilatkozata, mely szerint a 2004. évre vonatkozó törekvésekben csak a reálkeresetek szintentartását tudja elképzelni. Ez sérti az alapvető munkavállalói érdekeket, ezen az alapon nem születhet



megállapodás az Országos Érdekegyeztető Tanácsban. A reálfolyamatok mást jeleznek. Azt jelzik, hogy magasabb lesz az infláció a tervezettnél, jelentősen nőnek a szolgáltatások árai, továbbá a háztartási energia, a közlekedési költségek változása is hátrányosan befolyásolja a munkajövedelmeket. Az 1%-os betegápolási járulék munkavállalókkal történő megfizettetése szakmaiatlanná is teszi az úgynevezett szintentartó javaslatot.

A szövetség álláspontja szerint a jövő évben emelni kell a minimálbér bruttó értékét, legalább 10%-os mértékben, a reálbérek pedig a GDP növekményével arányosan 3,5%-kal kell, hogy növekedjenek. A 2004-ben érvényes személyi jövedelemadó csökkentése törvényben meghatározott, ezért erről országos szinten nincs mit tárgyalni. Azt azonban a konföderáció visszautasítja, hogy az így kieső költségvetési bevételt más munkavállalói terhekkel (adókkal és járulékokkal) áthárítsa a kormány, sőt esetleg magasabb bevételre tegyen szert a költségvetés.

Ezen túlmenően az elmúlt év során kötött helyi- és középszintű bérmegállapodások a legkisebb mértékben sem sérülhetnek.

Az Autonóm Szakszervezetek Szövetsége követeli, hogy a kormány tartalmilag is emelje megfelelő szintre az Országos Érdekegyeztető Tanácsban végzett munkáját, továbbá felhívja Medgyessy Péter miniszterelnököt, hogy tekintettel a kialakult helyzetre, tisztelje meg a fórum munkáját megjelenésével, mely lehetőséget teremt számára a magyar társadalom, a gazdaság, a munkavállalók és a vállalkozók helyzetének kormányzati értékelésére. Az országos érdekegyeztetésben érdemi egyeztetéseket és tárgyalásokat kell folytatni a tájékoztatási dömping helyett. Az Országos Érdekegyeztető Tanács sikeres működése fontos társadalmi érdek, mely messze túlmutat a szűk kormányzati és a közvetlen költségvetési törekvéseken.

A szövetség súlyos hibának tartja azt a koalíciós megállapodást, mely megszüntette a közlekedési tárcát, hiszen e döntésnek a hátrányai egyre inkább kiütözköznek még a nagyobbik kormánypárt vélekedéseiben is.

Továbbra sem tartjuk elfogadhatónak a kordedvezmény jogintézményének kormányzatok általi negligálását, súlyos felelősség terheli ezért az állam irányítóit, mert százezres munkavállalói csoportot tartanak bizonytalanságban, immár 1997 óta.

Az Autonóm Szakszervezetek Szövetsége eddig is, és a jövőben is korrekt, kiszámítható partnerként kíván részt venni az országos érdekegyeztetésben, ez azonban nem jelentheti azt, hogy elnéző legyen bármilyen kérdésben a hatalom gyakorlóival szemben.

Budapest, 2003. szeptember 3.

*Autonóm Szakszervezetek Szövetsége
Tagszervezeti Tanács*

Üzletági függelék

Hosszú, helyenként monoton tárgyalási sorozatot követően május végén írtuk alá a Gépészeti Üzletág Üzletági Függelékét, amely – a megváltozott kollektív szerződés egyes rendelkezéseinek összehangolását követően – július 1-i hatállyal életbe lépett.

A tárgyalások alatt, a megbeszélések következtében minimális változás történt a vonatkozó utazó személyzet normaidejét rögzítő pontban, de a felek kötelezettséget vállaltak arra, hogy amennyiben életbe lép az új E.1. sz. utasítás, illetve az E.2. sz. utasítás módosítása is megtörténik, a normaidőket közösen felülvizsgálják. Az E.1. sz. utasítás életbe léptetését követően a gépészeti üzletág kezdeményezte, hogy július 16-án a GÉT rendes ülésén az üzletági függelék 7. pontjában szabályozott vonatkozó utazói normaidőket vizsgáljuk felül. Köztudott, hogy az E.1. sz. utasítás életbe léptetésével a mozdonyos személyzet kötelezettségei nagymértékben csökkentek, illetve átalakultak. A munkáltató erre hivatkozva kezdeményezte a normaidők csökkentését.

Álláspontunk szerint az E.2-es utasítás módosítása nem a MÁV Értesítőben közzétételtől lép hatályba, hanem a módosítások mozdonyos személyzet részére történt oktatása után (addig ugyanis nem alkalmazható). Mivel ez nem történt meg, egyelőre az üzletági függelék módosítása sem indokolt. Arról nem beszélve, hogy zajlik egy teljesen új E.2-es utasítás kiadásának előkészítése, amit célszerű lenne megvárni.

Azzal azonban tisztában kell lennünk, hogy az új E.1-es valóban indokot teremt a normaidők csökkentésére. Az E.2. sz. utasítás radikális átalakítása – eddigi információink szerint – szintén csökkenteni fogja a mozdonyvezetők felelősségi körébe tartozó vizsgálati előírásokat.

A Gépészeti Üzletág normaidő javaslatait átadtuk a területi ügyvivőknek, s javaslatokat kértünk tisztségviselőinktől, tagjainktól a tervezettel kapcsolatban. Ha valahol kevésnek látszik az idő a teendők elvégzésére, ott normázást fogunk kérni, illetve az előkészítési és utókezelési normákat meg kell növelni a ki/bejárás időkel.

Előreláthatóan a tárgyalásokra szeptember-októberben kerül sor, és ezeket követően módosul majd az üzletági függelék.

A pakliban benne van, hogy nem tudunk megállapodni az új normaidőkben, mert a munkáltató túlságosan meg akarja nyírni a mostaniakat. A KSZ megállapodási kötelezettséget ír elő, de nincs szankciója a megállapodás hiányának, és a kollégáinknak hátrányos, ha a normaidők nem szabályozottak. Ez behatárolja a mozgásterünket.

Kiss László

Az oroszok selejtes vonatokkal törlesztik az adósságot

Az orosz államadósság törlesztéseként hozott sínbuszok fényezése gyenge, a klímaberendezéssel gondok vannak. Műszaki problémák miatt is sokat állnak a motorvonatok. A MÁV szerint a javítási költségeket az oroszok állják. A gyengélkedő vonatcskákat az esztergomi, hegyes-völgyes vonalról Szentesre fogják vezényelni, mert ott kisebb az igénybevétel.

„Drága kerítésnek” nevezik a vasutasok a Nyugati-pályaudvar szélén ácsorgó ezüst-piros motorvonatokat. Az ott dolgozók elmesélték, a kilenc forgalomban lévő „törlesztőrészletből” négy-öt mindig bent áll a kocsiszínbén, más, javításra szoruló jármű elől foglalva a helyet. Az oroszoknál nem próbálják ki a vonatokat, itt derülnek ki a hiányosságok. Ezután elvétársi lassúságú faxolgatás után orvosolják a hibát. Vagy nem. Ezért is sűrűforog a sínbuszok körül számos magyar és német szakember. A nyugat-európai klímaberendezés sem nagyon tud megbarátkozni az alatta pöfögő keleti járművel. A fényezésnek csak a falfirkás gyerekek örülnek, a vonat ezüstsínű oldala vonzza az utcai művészpálántákat. A festékszórós kölykök lesben állnak a veszteglő vonatoknál, és ha lehet, telefújják őket. A graffitik sokszor jobb festékből vannak, mint a vonatok fényezése, így a tisztítás után néha a csupasz fém marad.

– Összesen negyven orosz motorvonat érkezik, egyelőre kilenc közlekedik Esztergomig – mondta



el Vizsy Ferenc, a MÁV Rt. személyszállítási üzletágának főigazgatója. – Valóban, az igénybevétel miatt előfordulnak meghibásodások, két-három jármű állni szokott. Nem tudni, hogy konstrukciós hibák okozzák-e a problémákat, de azt igen, hogy a szerződés szerint az oroszok fizetik ki a felmerülő költségeket. Egyébként nemsokára a teljesítményüknek megfelelőbb szentesi vonalra fogjuk irányítani az orosz sínbuszokat. Az esztergomi vonalon pedig erősebb, nyugati gyártású járműveket állítunk forgalomba, hitelből – árulta el a MÁV személyszállítási főigazgatója.

2003. 09. 02.

Borsik Richárd

Késik az új karkedvezményes nyugdíjrendszer

A szakszervezetek követelik az új karkedvezményes nyugdíjrendszer kidolgozását.

Hat éve késik a karkedvezmény jogintézményének felülvizsgálata, pedig 2001. január 1-jén már életbe kellett volna lépnie az új karkedvezményes nyugdíjrendszernek. A koncepció máig nem készült el, a régi konstrukció érvényességét – immár sokadszor – ezúttal 2004. december 31 -ig hosszabbították meg. A döntés százezer, jelenleg még aktív munkavállalót érint.

– Egyre kevésbé fogadható el, hogy a kormányok tologatják a jogszabályok időbeni hatályát – mondta lapunknak Borsik János, a főként közüzemi dolgozókat tömörítő Autonóm Szakszervezetek Szövetségének elnöke. Az érdekvédő szerint akkor is késésben lenne az új karkedvezményes nyugdíjrendszer 2005-ös bevezetése, ha már most nyáron elkezdődtek volna a tárgyalások a koncepcióról. Nem kerülhető meg ugyanis azoknak a rendelkezéseknek a felülvizsgálata, amelyek a társadalom-



biztosítással, a munka törvénykönyvével és a kollektív szerződésekkel kapcsolatosak.

A jelenlegi szabályok szerint a fokozott munkahelyi igénybevétel a férfiaknál tíz év munkaviszony után két évvel csökkenti a nyugdíjkorhatárt, nőknél ehhez nyolc év elegendő, majd minden ötödik, illetve negyedik év további egy esztendő kedvezménnyel jár. Korkedvezményre jogosít például a bányászat, a melegüzemi munka, a tömegközlekedésben a járművezetés. Információink szerint további negyven szakma szeretne a kiválasztottak közé kerülni.

Szóba hoztuk, hogy az előző kormány idején a szociális tárca akkori államtitkára, Szemkeő Judit két éve azt nyilatkozta lapunknak: megkezdődött a nyugdíjrendszer átgondolása, az azonban nem érinti a korkedvezményt, s az ügyben azóta sem történt előrelépés. Borsik erre reagálva azt mondta: ha a kormány indirekt módon megszüntetné a jogintézményt, az autonóm szövetség, mint a legtöbb közlekedési dolgozó képviselője, a leghatározottabban tiltakozna. Az érdekvédő inkább attól tart, hogy a költségvetés ki akar bújni a korkedvez-

ménnyel járó teherviselés alól. Míg ugyanis a korcsoportos nyugdíjakat a munkáltatók finanszírozzák, a korkedvezmény esetében ez a teher a költségvetésre hárul. Eldöntésre vár, hogy a közös kassza terhe maradjon-e a korkedvezményes nyugdíj, vagy az egyes munkáltatók aszerint fizessenek járulékot, hogy milyen ártalomnak vannak kitéve az ott dolgozók. A pénz azonban – mondta Borsik – nem lehet szempont, mert az érintett százezer munkavállaló abban a tudatban kötött szerződést, hogy nyugdíjazásánál figyelembe veszik: évtizedekig egészségét károsító munkakörülmények között dolgozott.

A szociális tárca illetékesétől szeretnénk volna megtudni a szakminisztérium álláspontját. A sajtóosztályon keresztül azonban azt a választ kaptuk, még nem kívánnak nyilatkozni, folynak az egyeztetések a koncepcióról. A korkedvezményes nyugdíjra jogosító munkakörök jegyzéke egyébként az ország egyik rendíthetetlennek tűnő intézménye: a lista harminc éve változatlan.

-Népszabadság Online-

Zöld szám

Ha emlékeim nem csalnak, közel két éve már, hogy a Vasúti Érdekegyeztető Tanács ülésén, majd azt követően a gépészeti érdekegyeztető fórumon is javaslattal éltünk az illetékesek felé, hogy az Üzemirányító Központokba a MÁV Rt. telepítsen ingyenesen hívható telefonszámokat. A végrehajtott szolgáltatásban tapasztalható kommunikációs elmaradottság felszámolására irányult kérésünk. A mozdonyvezetők és a földi személyzet közötti gyors információcseréjét elősegítését kívántuk ezzel megvalósítani. Ennek fontossága rendkívüli események bekövetkezésekor bír kiemelkedő jelentőséggel. Javaslatainkat mindkét fórumon a tárgyalópartnereink kedvezően fogadták, de – valószínűleg a munkáltató és a szakszervezetek közötti akkori kapcsolatok miatt – néhány héten belül komolytalan indokkal elutasították. A MÁV Rt. vezetésében bekövetkezett változások után ismét napirendre került az ügy, melynek kimeneteléről ezúton tájékoztatom a kollégákat.

Tekintettel arra, hogy az érvényben lévő utasítások a CSM-es közlekedésnél a kommunikáció

megteremtéséhez nem szabnak túlon túl szigorú szabályokat, így bekövetkezhet az, hogy egy gázolás, baleset esetén a segítséget kérő, csak hosszú percek után tudja felvenni a kapcsolatot a rendelkezésre jogosult vonali irányítóval.

Az augusztus 14-én a gépészeti üzletággal kötött megállapodás értelmében ezeket a hiányosságokat október 1-től részben sikerül feloldani.

A megállapodás rögzíti, hogy a MÁV Rt. a területileg illetékes üzemirányító központokba olyan zöld számokat telepít, melyeket a mozdonyvezetők rendkívüli események bekövetkezésekor – amennyiben rendelkeznek saját mobil telefonnal – ingyenesen felhívhatnak.

Annak érdekében, hogy ne történjenek visszaélések, illetve indokolatlan telefonálások, a megállapodás rögzíti, hogy az irányító központban csak a hívószám azonosítással kezdeményezett hívások kerüljenek fogadásra.

Az eredményes működtetés érdekében igen fontosnak tartom, hogy indokolatlan telefonhí-

vásokkal ne terheljük a vonali irányítót, mert esetlegesen ennek olyan következménye lehet, hogy egy indokolt telefonhívás nem kerül fogadásra.

Az illetékes területi irányító központokhoz kapcsolódó telefonszámokról a gépészet szakmai vonalon, a Mozdonyvezetők Szakszervezete pedig a Hírlevélen, illetve a Mozdonyvezetők Lapján keresztül ad tájékoztatást.

Azért, hogy a megállapodásban rögzítettek kellőképpen szolgálják a mozdonyvezetők érdekeit tartsuk be az előzőekben leírtakat. Reményeink szerint az új kommunikációs lehetőség nagyban hozzájárul a rendkívüli események kezeléséhez, sőt esetleg azok megelőzéséhez is.

Kiss L.

Lehetett volna jobb megoldás

Szeptember 1-jén – több napos adatgyűjtés és számítás után – a MOSZ is aláírta és ezzel létrejött a megállapodás a gyerekenként 10 ezer forint összegű, adómentes egyszeri iskolakezdési támogatásról. (A megállapodás szövegét mellékeljük.)

A mintegy ezer fő adatain (első félévi átlagkereset, iskoláskorú gyerekek száma) alapuló számításaink arra irányultak, hogy megállapítsuk, a mozdonyvezetőket hogyan érinti az intézkedés, és azt mutatták, hogy az iskolás gyereket nevelő kollégáink döntő többsége meg fogja kapni a beiskolázási támogatást.

A MOSZ javaslata az volt, hogy jövedelemhatártól függetlenül minden iskoláskorú gyerek után fizessen támogatást a MÁV – ez 8000 Ft-ot jelentett volna gyerekenként – de a munkáltató ragaszkodott a rászorultság elvének érvényesítéséhez, a VDSZSZ pedig a munkáltató álláspontját támogatta, ezért az első félévben havi bruttó 180 ezer forint felett kereső egy- és kétgyerekesek nem kapják meg. Mivel az e célra fordítható pénz adott volt, és nem volt idő bonyolultabb megoldások alkalmazására (az adótörvény csak szeptember 30-i kifizetésig biztosítja az adómentességet, ezért gyorsan kellett cselekedni), az adatok alapján a megállapodás aláírása mellett döntöttünk. Ha nem írjuk alá, a munkáltató egyoldalú döntéssel a 80 ezer forint havi átlagkereset alatt biztosította volna a kifizetést, azaz a mozdonyvezetők közül senki nem kap.

A rászorultság elvének alkalmazása önmagában nem kifogásolható, hiszen nem berről, hanem végső soron segélyről van szó. (A jogosultság jövedelemhatárát így is sikerült az eredetileg

javasolt 80 ezerről 180 ezerre emelni.) A rossz az elfogadott megállapodásban az, hogy – éppen a rászorultság elve alapján – nem lett volna szabad kizárni a megállapított jövedelemhatárt éppen hogy átlépő kétgyerekes családokat, mert igazságtalan. Azaz sikerült egy önmagában jó intézkedést elrontani azzal, hogy nem elég körültekintő végrehajtási szabályokat állapítottak meg. Ennek oka egyrészt az, hogy a munkáltató túl későn (augusztus végén) készítette el a javaslatát, ezért kapkodni kellett, másrészt a VDSZSZ nem értette meg (vagy nem akarta megérteni), mi a baj.

A megállapodás végrehajtásakor fontos tudni, hogy a MÁV csak azokról a gyerekekről tud, akik után a családi pótlékot folyósítja. Azoknak a kollégáinknak, akik nem a MÁV-tól kapják a családi pótlékot, de a megállapodás szerint jogosultak a támogatásra, azt javasoljuk, sürgősen keressék meg a jogosultságukat igazoló papírokkal (a gyerekek születési anyakönyvi kivonata) a helyi munkaügyet. A kettőnél több gyermeket nevelők közül azok, akik a családi pótlékot a MÁV-tól már csak egy, vagy két gyerek után kapják, és első félévi átlagkeresetük meghaladja a 180.000 Ft-ot, szintjén jelentkezzenek a munkaügyön (anyakönyvi kivonattal, iskolalátogatási papírral), mert a harmadik gyerekről a MÁV-nak nincs információja. (A kettőnél több gyermeket nevelők ugyanis akkor is jogosultak a támogatásra, ha csak egy, vagy két gyerek iskolás korú.)

*Németh László
ügyvezető alelnök*



MEGÁLLAPODÁS az iskolakezdési támogatás biztosításáról 2003. évben

Az aláíró felek megállapodnak abban, hogy az 1995. évi CXVII. tv. alapján a munkáltató 2003. évben adómentes iskolakezdési támogatást nyújt (a közoktatási törvényben meghatározott 6-16 éves gyermekeket nevelő) jövedelmi helyzeténél fogva leginkább rászorulnak tekinthető munkavállalóinak.

A MÁV Rt. és a reprezentatív szakszervezetek a fenti célok megvalósításához a szükséges forrást az alábbiak szerint biztosítják:

- a 3/2003 (MÁV Ért. 1.) Hp.F. utasításban, a harmadik pénztártagság támogatására 2003. évre elkülönített **100 M Ft** átcsoportosításával,
- a 2003. január 28-i megállapodásban rögzített **35 M Ft** célzott segélykeret átcsoportosításával,
- a munkáltató által a megállapodásokon felül biztosított további **60 M Ft** rendelkezésre bocsátásával, **összesen 195 M Ft összegben.**

A juttatásban részesülő munkavállalók körét a szülők (2003.I-VI. havi) bruttó keresetének havi átlaga figyelembe vételével állapítják meg. A jogosultságot maximum **180.000 Ft/hó** bruttó kereseti átlag feltételéhez kötik.

Gyermekeként 10.000 Ft értékű iskolakezdési utalványra jogosult az a munkavállaló, akinek keresete megfelel az előző feltételeknek és számára a családi pótlékot a MÁV Rt. folyósítja. Külön kérelem alapján jogosult az utalványra az a munkavállaló is, aki 180.000 Ft/hó bruttó kereseti átlagot nem haladja meg, ugyanakkor gyermeke után a családi pótlékot más szervezet folyósítja.

Fenti szabályoktól eltérően a három, vagy annál több gyermeket nevelő vasutas munkavállalók jövedelmüktől függetlenül jogosultak gyermekeként az iskolakezdési támogatásra.

A munkáltató kötelezettséget vállal arra, hogy az általános segélykeret odaítélése során az együtdöntési joga gyakorlásakor a 38/2003 (MÁV Ért. 12.) ISZF sz. utasításban foglaltakat érvényesíti.

A felhasználás módjáról külön végrehajtási utasítás rendelkezik.

Budapest, 2003. augusztus 29.

Mozdonyvezetők Szakszervezete
Pályavasúti Dolgozók Szakszervezete
Vasutasok Szakszervezete
Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete MÁV Rt.

MÁV Rt.



Az Autonómok kemény tárgyalásokra számítanak

Borsik János szerint bűnbakot csináltak az emelkedő bérekből.

Könnyű a bértárgyalást bűnbakká tenni.

• Úgy tűnik, már most élénk vita kezd kialakulni a jövő évi minimálbérrel és bérajánlással kapcsolatban. Az ASZSZ milyen elképzelésekkel-elvárásokkal fog a tárgyalóasztalhoz ülni?

– Addig, amíg nem ismerjük a költségvetés irányvonalait, sarokpontjait, korai lenne minimálbérré vonatkozó nyilatkozatokat tenni. Ennek ősszel van az ideje. Azt azonban el lehet mondani, hogy két motíváló erő van hatással a minimálbérhez kapcsolódó álláspontunkra: egyrészt élethetetlenül alacsony a jelenlegi minimálbér, másrészt nem szabad egy újabb bértorlódást okozni, amely szakmákon belül bérfeszültségekhez vezet.

Ma 130 ezer forint körül van az átlagjövedelem. Az EU-ban elfogadott az a szemlélet, mely szerint a minimálbérek az átlagjövedelem kb. 60%-át kell elérnie. Ez Magyarországon egyelőre bizonyosan nem fog teljesülni. Ezt a magyar bérszínvonal jelenleg sajnos egyszerűen nem engedheti meg, hiszen az átlagfizetések értéke is alacsony, és így elfogadhatatlan bérfeszültségek alakulnának ki.

A gazdasági szereplők, a kormány körülbelül 3,5%-os GDP-növekedést prognosztizál 2004-re. Amennyiben ehhez hozzászámítjuk a jövő évi infláció mértékét, úgy vélem 8-10% közötti minimálbér-emelésről lehet egyezkedni az őszi bértárgyaláson. A minimálbér-emelést azonban a már jelzett okok miatt szorosan együtt kell kezelni és tárgyalni a bérajánlással.

Az elmúlt évben sikerült konfliktusmentesen jó megállapodást kötnünk. 2004-re azonban elég borúlátók a gazdasági előrejelzések, és a kormány úgy tűnik, a bértárgyalást nevezte meg első számú közellenségként. Ezért sokkal keményebb tárgyalásokra számítunk, mint amilyenek tavaly voltak.

• Hogyan látja az érdekegyeztetés jelenlegi helyzetét?

– Mintha megakadtak volna a dolgok az érdekegyeztetésben. Az Országos Érdekegyeztető Tanács legutóbbi, június 27-i ülésén nagyon gyenge színvonalúak voltak a kormány előterjesztései; a 7 napirendből 3 napirendet nem fogadtak el a szakszervezetek.

A jogalkotásról szóló törvény előír egy eljárási rendet, mely szerint – amennyiben a törvénytervezet munkavállalók élet- és munkakörülményeit érinti – a törvény-előkészítésbe be kell vonni az érdekképviselői szervezeteket. A kormány által beterjesztett javaslatban már nem szerepelnek a szakszervezetek, hanem – nem kevés demagógiával – a „nyitott jogalkotás” elvén az internetre kívánják majd feltenni a törvénytervezeteket, melyekhez – úgy mond – bárki hozzászólhat. Ez – véleményem szerint – körülbelül olyan jog, mint amikor a kapitalizmusról azt mondták: ott joga van az embereknek a híd alatt aludni. Természetesen nem azal van a bajunk, hogy kiteszik a tervezeteket a világhálóra: tegyék ki, azzal csak bővül a demokrácia. De hogy erre hivatkozva csökkenték a szakszervezeti jogokat, abba nem megyünk bele.

A társadalombiztosítási alapok munkavállalói ellenőrzésének megteremtését a kormány többször is megígérte. Amit viszont az OÉT ülésén mindebből láttunk, az egy „tanácsadó-testület” létrehozására irányuló javaslat volt. Nem ezt ígérték, ezért a munkavállalói oldal elutasította a javaslatot.



Hasonló volt az álláspontunk a 38 órás munkahét bevezetésével kapcsolatban, melynek kérdésében már korábban elkötelezte magát a kormány. Talán szakmailag is ez volt a legelentéesebb javaslata kormánynak, egyszerűen siralmas volt. A kabinet azt szeretné, ha a heti munkaidő csökkentését a szakszervezetek és a munkáltatók képviselői tárgyalnák le, neki pedig csak rá kellene bólintani. Az Autonóm Szakszervezetek Szövetsége szerint azonban törvényt kell hozni arra, hogy legkésőbb 2006-tól át kell, térni a 38 órás munkahétre. A megvalósítás így garantálttá válik, módjáról, részleteiről pedig lehet addig tárgyalni, megegyezni.

• *Mi lehet az oka ezeknek a negatív változásoknak, hogyan lehetne kikerülni őket?*

– Az OÉT egy évvel ezelőtt alakult meg, azóta nem igazán javult a gazdaság helyzete. Ha a kormányzati politika nem javul, előre látható, hogy gyakoriak lesznek a június 27-i üléshez hasonló megakadások.

Én úgy látom, hogy ideje volna a kormányfőnek ellátogatnia és beszámolót tartania az OÉT ülésén a kormány távlati gazdasági terveiről. A munkaügyi tárcában bekövetkezett változások sem javították a hazai érdekegyeztetés helyzetét, hatékonyságát. A hozzáállással komoly problémák vannak. Nem az a szociális párbeszéd, hogy a kormány tájékoztat, és a süketek párbeszéde folyik. Az OÉT ülésein rendre hiányoznak az előterjesztések gazdái, nem jelennek meg a miniszterek, a politikai államtitkárok. A kormány részéről visszaesett a képviseleti szint, és ez összefüggésben van a munkaügyi tárcában végbement változásokkal. Burány Sándor miniszter – akinek példát kellene mutatnia – csak egyszer, akkor volt jelen a plenáris ülésen, amikor Kiss Péter bemutatta őt.

A képviseleti szintet tehát megengedhetetlenül leengedték, ez pedig csökkenti a döntésmegegyezési lehetőséget, miközben óhatatlanul növeli a feszültséget. Nem főosztályvezetői szinten kell a tárgyalásokat lefolytatni. Ez is azt mutatja, hogy a munkaügyi tárca érdekér-

vényesítő képessége csökkent, hiszen a munkaügyi miniszter feladata az OÉT kormányoldalának biztosítása.

A kormány most hajlamos arra, hogy az ország versenyképességének romlását a bérkiáramlás növekedésével magyarázza. Az azonban tévedés, hogy a versenyképesség romlása a bérkiáramlásra múlik. Ezt jól példázzák a nyugat-európai országok, ahol köztudottan messze magasabbak a bérek, mint Magyarországon. Könnyű a bérkiáramlást bűnbakká tenni, hiszen a többi tényezőről már unalmasabb vagy kényelmetlenebb beszélni. A versenyképesség szempontjából sokkal fontosabb például a jogi és gazdasági biztonság, a kormány gazdasági koncepciója, jövőképe.

A jogi biztonsághoz tartozik az is, ami a most bevezetett, a vállalkozókra, kényszervállalkozókra vonatkozó törvénnyel is történt. Egyetlen jogállamban sincs olyan, hogy meghoznak egy törvényt, aztán gyorsan kijelentik, hogy tulajdonképpen nem kívánják betartatni, nem is fognak büntetni, ha valaki nem tartja be. Ami Magyarországon történt egyszerűen megengedhetetlen.



2003/2004. évi MOSZ Kupa selejtező csoportosorsolás

A csoport

Békéscsaba
Mezőhegyes
Vésztő
Debrecen
Püspökladány

B csoport

Szeged
Kiskunhalas
Szentés
Kecskemét

C csoport

Miskolc
Keleti
Füzesabony
Dorog
Záhony

D csoport

Szombathely
Celldömölk
Tapolca
Sopron

E csoport

Pápa
Székesfehérvár I.
Hegyeshalom
P.szabolcs

F csoport

Székesfehérvár II.
Pécs
Komárom
Veszprém

Szilánkok

Üzlet

Üzleti körökben ismert egy mondás: „A világ második legjobb üzlete egy rosszul szervezett olajtársaság.” Kifejezi, hogy az olaj akkora üzlet, hogy még a rosszul szervezettséget is bőven elbírja. Sajnos, az viszont nem igaz, hogy a világ harmadik legjobb üzlete egy jól szervezett vasúttársaság. Ez meg kifejezi azt, hogy a vasút nem egy nagy üzlet.

NL

Köhög a bolha

A MÁV Rt. elnöke tájékoztatást adott arról, hogy mi varható a kormány ülésén a MÁV Rt. reformjának vitája során A kilátások valóban lehangolóak. Azt mondja a VDSZSZ egyik vezetője az elnöknek (nem pontosan idézem, csak a lényegét):

– Ha nem érti meg a kormány, hogy ebből nagy baj lesz, mondjátok meg nekik, hogy ezt mi mondtuk. (Mármint a VDSZSZ.)

Elképzeltem, ahogy a pénzügyminiszter a VDSZSZ nevének hallatán elfehéredik, kiveri a víz, és rögtön előteremti a reformhoz szükséges pénzt.

Túl jó a fantáziám.

NL

Üzleti szellem

A MÁV Rt. Igazgatósága szakmapolitikai munkacsoportjának egyik prominense az alábbi példával érzékeltette az ingatlan-gazdálkodási üzletág létrehozásának okát:

Ha mondjuk a forgalmi igazgatóságnak Monoron szüksége van 18 m² forgalmi irodára, ezt megrendeli az ingatlan-gazdálkodási üzletágtól, akinek kifizeti a helyiség bérleti díját, és nincs tovább gondja az épület karbantartására, felújítására, stb. Kern András Heti 7-es-beli fogását plagizálva, lehallgattunk egy telefonbeszélgetést...

– Halló, Ingatlan-gazdálkodási Üzletág? Na végre, hol a fenébe székelnek maguk? Az SZMSZ-ben megtaláltuk magukat, de a telefonkönyvben nem. De majd egy túrót fizetünk mi a Telefonos Üzletágnak, nem szolgáltatási díjat! Még egy rendes telefonkönyvet sem tudnak adni!

– Arról lenne szó, hogy kellene nekünk Monoron egy 18 m²-es helyiség forgalmi iroda céljára.

– Ott momentán nincsen, mert a múlt héten jó áron sikerült elpasszolni az összes monori bérletet, de Karakószörcsögön akár 60 m²-t is tudnánk adni.

– Ember, ne hülyéskedjen, a ceglédi személyt nem tudjuk...

– De miért, a karakószörcsögöt olcsón adjuk, ráadásul déli fekvésű! Na jó, ha ragaszkodik Monorhoz, társbérletben egy kisállatkereskedéssel szorítunk helyet maguknak. Közbeszól egy harmadik hang: – Itt a központ, szétkapcsolok, mert tartoznak három havi telefondíjjal a Telefonos Üzletágnak.

És szétkapcsolt. Kár. Így soha nem tudjuk meg, hogyan működik az üzletágak közti megrendelő-teljesítő viszony. Vagy mégis megtudjuk?

NL



Súlyozott-létszám és halmazott-óra adatok az év elejétől

1709/1993. eng.sz. beszámoló jelentés 2003. év 1. hótól 6. hóig göngyölt 125 munkanap, 181 naptári nap. Kötelező óra: 912,5

Mozdonyvezetők	Átlagos létszám	Beteg	Szabadság	Igazolt távol	Igjan távol	Dolgozó létszám	Nem utazó	Vk-ként
Hálózat	fő: 4465 fő/átl.l.: fő/átl.l.:	182632 4,5%	393117 9,6%	89159 2,2%	195 0,0%	3736	43531 1,1%	11321 0,3%
GÜ.	fő: 4360 fő/átl.l.: fő/átl.l.:	178952 4,5%	386043 9,7%	88523 2,2%	195 0,0%	3643	42801 1,1%	5785 0,1%
Bp. Ferencváros	fő: 354 fő/átl.l.: fő/átl.l.:	17222 5,3%	29390 9,1%	6496 2,0%	168 0,1%	295	8732 2,1%	2991 0,9%
Bp. Északi	fő: 219 fő/átl.l.: fő/átl.l.:	8490 4,2%	18221 9,1%	2344 1,2%	0 0,0%	187	10819 5,4%	1015 0,5%
Szolnok	fő: 286 fő/átl.l.: fő/átl.l.:	12074 4,6%	23586 9,0%	7152 2,7%	0 0,0%	239	1387 0,5%	0 0,0%
Székesfehérvár	fő: 361 fő/átl.l.: fő/átl.l.:	12483 3,8%	28441 8,6%	15324 4,6%	0 0,0%	300	1544 0,5%	881 0,3%
Győr	fő: 224 fő/átl.l.: fő/átl.l.:	7775 3,8%	20820 10,2%	2486 1,2%	7 0,0%	190	2423 1,2%	0 0,0%
Hatvan	fő: 111 fő/átl.l.: fő/átl.l.:	5241 5,2%	8322 8,2%	1825 1,8%	0 0,0%	94	0 0,0%	0 0,0%
Miskolc	fő: 459 fő/átl.l.: fő/átl.l.:	24024 5,7%	44766 10,7%	7591 1,8%	12 0,0%	375	2065 0,5%	10 0,0%
Debrecen	fő: 352 fő/átl.l.: fő/átl.l.:	11432 3,6%	26127 8,1%	3786 1,2%	0 0,0%	306	0 0,0%	0 0,0%
Nyíregyháza	fő: 221 fő/átl.l.: fő/átl.l.:	11096 5,5%	18580 9,2%	3998 2,0%	0 0,0%	184	312 0,2%	27 0,0%
Záhony	fő: 129 fő/átl.l.: fő/átl.l.:	5599 4,7%	11425 9,7%	3285 2,8%	0 0,0%	107	0 0,0%	0 0,0%



Mozdonyvezetők	Okt.+vár.	Önköts.	Személy	Téher	Egyéb	Összes szolg. ó.	Pihenő	Kötelezőn felüli túlóra	Rendkív. mk.végzés	"Minusz" óra	10 óra Kiegészít.	30 ó. túli különbs.
Hálózat	óra: 229531 óra/dolg.fő: 61 óra/össz.óra: 6,5%	77569 21 2,2%	1873856 502 52,9%	717821 192 20,3%	585744 157 16,5%	3539372 948	50939 14 1,4%	183477 49 5,2%	66278 18 1,9%	12205 3 0,3%	25759 7 0,7%	1641 0 0,0%
GÜ.	óra: 222087 óra/dolg.fő: 61 óra/össz.óra: 6,4%	76510 21 2,2%	1805144 495 52,3%	714491 196 20,7%	582758 160 16,9%	3449575 947	50663 14 1,5%	177805 49 5,2%	66084 18 1,9%	12052 3 0,3%	25749 7 0,7%	1556 0 0,0%
Bp. Ferencváros	óra: 9580 óra/dolg.fő: 32 óra/össz.óra: 3,4%	5925 20 2,1%	82391 279 29,2%	62238 211 22,0%	112577 381 39,9%	282433 956	4714 16 1,7%	13561 46 4,8%	3185 11 1,1%	893 3 0,3%	1058 4 0,4%	0 0 0,0%
Bp. Északi	óra: 13992 óra/dolg.fő: 75 óra/össz.óra: 7,8%	1571 8 0,9%	102885 550 57,2%	12117 65 6,7%	37369 200 20,8%	179768 960	945 5 0,5%	8928 48 5,0%	904 5 0,5%	0 0 0,0%	0 0 0,0%	0 0 0,0%
Szolnok	óra: 7384 óra/dolg.fő: 31 óra/össz.óra: 3,2%	11609 49 5,1%	115969 486 50,7%	46211 193 20,2%	46361 194 20,3%	228921 959	989 4 0,4%	11802 49 5,2%	1058 4 0,5%	1033 4 0,5%	1129 5 0,5%	816 3 0,4%
Székesfehérvár	óra: 13381 óra/dolg.fő: 45 óra/össz.óra: 4,6%	6127 20 2,1%	175050 584 80,0%	66105 221 22,7%	28582 95 9,8%	291670 974	5238 17 1,8%	19146 64 6,6%	457 2 0,2%	945 3 0,3%	322 1 0,1%	0 0 0,0%
Győr	óra: 1978 óra/dolg.fő: 10 óra/össz.óra: 1,1%	2012 11 1,1%	67342 355 36,9%	52063 274 28,5%	56914 300 31,1%	182731 962	0 0 0,0%	9592 51 5,2%	861 5 0,5%	62 0 0,0%	337 2 0,2%	0 0 0,0%
Hatvan	óra: 3382 óra/dolg.fő: 36 óra/össz.óra: 3,8%	1460 16 1,6%	51798 552 57,7%	21061 225 23,5%	12099 129 13,5%	89800 957	204 2 0,2%	4300 46 4,8%	477 5 0,5%	92 1 0,1%	1335 14 1,5%	17 0 0,0%
Miskolc	óra: 14318 óra/dolg.fő: 38 óra/össz.óra: 3,8%	1680 4 0,4%	213823 570 57,1%	93560 250 25,0%	48887 130 13,1%	374342 999	3373 9 0,9%	32731 87 8,7%	23336 62 6,2%	539 1 0,1%	4040 11 1,1%	171 0 0,0%
Debrecen	óra: 40852 óra/dolg.fő: 133 óra/össz.óra: 17,4%	4155 14 1,8%	132216 432 56,4%	38832 127 16,6%	18444 60 7,9%	234499 766	3171 10 1,4%	0 0 0,0%	9096 30 3,9%	1688 6 0,7%	538 2 0,2%	0 0 0,0%
Nyíregyháza	óra: 34441 óra/dolg.fő: 187 óra/össz.óra: 19,5%	2423 13 1,4%	96259 523 54,5%	21792 118 12,3%	21247 115 12,0%	176502 958	4340 24 2,5%	8962 49 5,1%	798 4 0,5%	458 2 0,3%	4243 23 2,4%	86 0 0,0%
Záhony	óra: 36552 óra/dolg.fő: 341 óra/össz.óra: 36,3%	13 0 0,0%	15123 141 15,0%	23739 222 23,6%	25247 236 25,1%	100674 939	15 0 0,0%	2657 25 2,6%	12 0 0,0%	484 5 0,5%	127 1 0,1%	0 0 0,0%



Súlyozott-létszám és halmazott-óra adatok az év elejétől

1709/1993. eng.sz. beszámoló jelentés 2003. év 1. hótól 6. hóig göngyölt 125 munkanap, 181 naptári nap. Kötelező óra: 912,5

Mozdonyvezetők	Átlagos létszám	Beteg	Szabadság	Igazolt távol	Ig. lan távol	Dolgozó létszám	Nem utazó	Vk-ként
Szeged	fő: 213 fő/átl.l.: 213	11102 5,7%	19446 10,0%	5462 2,8%	0 0,0%	173	3379 1,7%	166 0,1%
Békéscsaba	fő: 157 fő/átl.l.: 157	3781 2,6%	14469 10,1%	4452 3,1%	7 0,0%	132	305 0,2%	22 0,0%
Szentés	fő: 203 fő/átl.l.: 203	4497 2,4%	18615 10,1%	2457 1,3%	0 0,0%	175	5375 2,9%	628 0,3%
Pécs	fő: 168 fő/átl.l.: 168	7236 4,7%	13703 8,9%	3964 2,6%	0 0,0%	141	0 0,0%	0 0,0%
Dombóvár	fő: 303 fő/átl.l.: 303	11523 4,2%	28464 10,3%	5058 1,8%	0 0,0%	254	7042 2,5%	42 0,0%
Nagykanizsa	fő: 178 fő/átl.l.: 178	11558 7,1%	18702 11,5%	2661 1,6%	0 0,0%	142	132 0,1%	0 0,0%
Szombathely	fő: 169 fő/átl.l.: 169	6388 4,1%	15819 10,3%	5149 3,3%	0 0,0%	139	186 0,1%	3 0,0%
Cellödömők	fő: 165 fő/átl.l.: 165	4767 3,2%	18294 12,2%	3184 2,1%	0 0,0%	136	696 0,5%	0 0,0%
Zalaegerszeg	fő: 89 fő/átl.l.: 89	2665 3,3%	8855 10,9%	1852 2,3%	0 0,0%	74	405 0,5%	0 0,0%
RV_k	fő: 105 fő/átl.l.: 105	3679 3,9%	7074 7,4%	636 0,7%	0 0,0%	92	731 0,8%	5536 5,8%
Balassagyarmat	fő: 53 fő/átl.l.: 53	1591 3,3%	1964 4,0%	146 0,3%	0 0,0%	49	0 0,0%	0 0,0%
Vésztő	fő: 51 fő/átl.l.: 51	2088 4,5%	5110 10,9%	490 1,0%	0 0,0%	43	731 1,6%	5536 11,8%



Mozdonyvezetők	Okt.+vár.	Önköts.	Személy	Téher	Egyéb	Összes szolg. ó.	Pihenő	Kötelezőn felüli túlóra	Rendkív. mk.végzés	"Minusz" óra	10 órára kiegészít.	30 ó. túli különbs.
Szeged	óra: 5978 óra/dolg.fő: 35 óra/össz.óra: 3,6%	7059 41 4,3%	63998 370 38,9%	39509 228 24,0%	44564 258 27,1%	164653 952	1467 8 0,9%	7557 44 4,6%	4538 26 2,8%	718 4 0,4%	6260 36 3,8%	63 0 0,0%
Békéscsaba	óra: 3373 óra/dolg.fő: 25 óra/össz.óra: 2,6%	1134 9 0,9%	76099 574 59,3%	24218 183 18,9%	23099 174 18,0%	128250 968	907 7 0,7%	6546 49 5,1%	1396 11 1,1%	67 1 0,1%	974 7 0,8%	0 0 0,0%
Szenites	óra: 7413 óra/dolg.fő: 42 óra/össz.óra: 4,5%	5098 29 3,1%	132554 758 79,7%	10085 58 6,1%	5201 30 3,1%	166354 952	1910 11 1,1%	7591 43 4,6%	1256 7 0,8%	1070 6 0,6%	0 0 0,0%	233 1 0,1%
Pécs	óra: 3504 óra/dolg.fő: 25 óra/össz.óra: 2,7%	5031 36 3,8%	89464 634 68,1%	16661 118 12,7%	16654 118 12,7%	131313 931	5441 39 4,1%	3520 25 2,7%	6397 45 4,9%	881 6 0,7%	93 1 0,1%	0 0 0,0%
Dombóvár	óra: 6542 óra/dolg.fő: 26 óra/össz.óra: 2,8%	5738 23 2,4%	130683 514 55,7%	62895 248 26,8%	21681 85 9,2%	234624 924	6055 24 2,6%	5189 20 2,2%	724 3 0,3%	2415 10 1,0%	105 0 0,0%	0 0 0,0%
Nagykanizsa	óra: 4279 óra/dolg.fő: 30 óra/össz.óra: 3,1%	6738 48 4,9%	61666 435 44,9%	24063 170 17,5%	40612 287 29,5%	137490 970	5146 36 3,7%	8052 57 5,9%	3592 25 2,6%	56 0 0,0%	143 1 0,1%	0 0 0,0%
Szombathely	óra: 7866 óra/dolg.fő: 57 óra/össz.óra: 5,8%	3802 27 2,8%	83000 598 61,1%	37372 269 27,5%	3622 26 2,7%	135850 979	4591 33 3,4%	9437 68 6,9%	3269 24 2,4%	307 2 0,2%	555 4 0,4%	12 0 0,0%
Celldömök	óra: 4305 óra/dolg.fő: 32 óra/össz.óra: 3,1%	4278 31 3,1%	64053 472 46,6%	48619 358 35,4%	15454 114 11,2%	137404 1012	2152 16 1,6%	13681 101 10,0%	3991 29 2,9%	195 1 0,1%	4147 31 3,0%	0 0 0,0%
Zalaegerszeg	óra: 2966 óra/dolg.fő: 40 óra/össz.óra: 4,1%	659 9 0,9%	50773 682 70,2%	13352 179 18,5%	4146 56 5,7%	72299 971	6 0 0,0%	4554 61 6,3%	737 10 1,0%	150 2 0,2%	344 5 0,5%	160 2 0,2%
RV_k	óra: 7444 óra/dolg.fő: 81 óra/össz.óra: 8,3%	1059 11 1,2%	68712 745 76,5%	3330 36 3,7%	2987 32 3,3%	89797 974	276 3 0,3%	5672 62 6,3%	195 2 0,2%	153 2 0,2%	153 2 0,2%	153 2 0,2%
Balassagyarmat	óra: 1043 óra/dolg.fő: 21 óra/össz.óra: 2,0%	53 1 0,1%	47332 961 92,2%	2837 58 5,5%	60 1 0,1%	51324 1042	92 2 0,2%	4766 97 9,3%	0 0 0,0%	0 0 0,0%	0 0 0,0%	0 0 0,0%
Vészto	óra: 6401 óra/dolg.fő: 149 óra/össz.óra: 16,6%	1007 23 2,6%	21380 498 55,6%	492 11 1,3%	2927 68 7,6%	38473 896	184 4 0,5%	906 21 2,4%	195 5 0,5%	153 4 0,4%	10 0 0,0%	85 2 0,2%



ÜZEMI TANÁCS- ÉS MUNKAVÉDELMI KÉPVISELŐ-VÁLASZTÁSOK • 2003

A részvétel(ed) a fontos, nem a győzelem!

(Mert a győzelem nem lehet kétséges!)



Vegyél részt Te is

az üzemi tanács- és munkavédelmi képviselő-választásokon
és szavazz a Mozdonyvezetők Szakszervezete jelöltjeire!

B I Z O N Y Í T S U K I S M É T A Z E R Ő N K E T !

A mostani üzemi tanács- és munkavédelmi képviselő-választás tétje az, hogy az átszervezés miatt július 1-jén megszűnt üzemi tanácsok helyett a **törvényes határidőn belül** válasszunk újakat, és ezzel rendezett munkaügyi kapcsolatok alakuljanak ki az üzemeltetési telephelyeken.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete számára a további tét 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!

Mozdonyvezetők Szakszervezete

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