



Mozdonyvezetők Lapja



A Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa

XIV. évfolyam 4. szám

Alapítás éve: 1892

2004. április

Mindenki egyért

(Döntés a foglalkoztatási garanciák megerősítéséről)

Nem biztos, hogy minden kollégánknak tudomása van a MÁV Rt. Gépészeti Üzletágával 2004. január 27-én kötött foglalkoztatási megállapodásról. (Lásd a keretezett részt!) Ez a cikk azért született, hogy a 2004-es béremelési és KSZ módosítási viták árnyékában született foglalkoztatási megállapodás egészét, az egész és a részletek összefüggéseit bemutassa, a részletek jelentőségét kiemelve.

Először az egészről és a megállapodás létrejöttének körülményeiről.

A megállapodás a 2004. évi – a MÁV Rt egészét érintő – foglalkoztatási kérdésekről folyó terméketlen és értelmetlen VÉT vitával párhuzamosan zajló, a gépészeti üzletággal folytatott kétoldalú tárgyalásokon született.

Azért született, mert az aláíró felek kölcsönösen fontosnak tartották a kérdés rendezését, és meg akartak állapodni. Ezek evidenciák egy tárgyaláson, mégis hangsúlyozni kell, mert manapság a VÉT jórészt nem erről szól. Az hagyján, hogy láthatóan nincs megállapodási szándék egyes szakszervezetek részéről, de az már mindennek a teteje, hogy azokat is igyekeznek megakadályozni, akik ezt a többiek jogainak csorbítása nélkül megtehetnék. Meg is tettük, és a jövőben sem hagyjuk magunkat a saját törekvéseinkben korlátozni.

A megállapodás létrejöttének jelentőségét nem csak az egyedisége adja – csak a mozdonyvezetőkre van ilyen – nem is csak

A MÁV Rt. Gépészeti Üzletága és a Mozdonyvezetők Szakszervezete kiemelt fontosságú célkitűzésnek tekintti a mozdonyvezetők foglalkoztatásbiztonságának hosszabb távú, tartós megőrzését, valamint a munkavállalók foglalkoztatás-biztonsággal kapcsolatos elvárásainak és a versenyhelyzetbe kerülő Üzletág hatékony foglalkoztatásra vonatkozó igényeinek harmonizált kielégítését.

Ezen közös szándékok megvalósítása érdekében felek foglalkoztatási MEGÁLLAPODÁS-t

kötnek, melyben az alábbi alapelveket rögzítik:

1. Folyamatosan biztosítani kell a Gépészeti Üzletág mozdonyvezetői munkaidő-szükségletének gazdaságos, a Munka Törvénykönyvében és a MÁV Rt. Kollektív Szerződésében meghatározott munkáltatási szabályok betartása melletti kielégítését.

2. A Mozdonyvezetők Szakszervezete elfogadja, hogy a versenyhelyzetbe kerülő Gépészeti Üzletág folyamatos intézkedéseket tesz a mozdonyvezetők munkaidő-kihasználatának hatékonyságának javítására.

3. A mozdonyvezető gyakornok képzési tervek összeállítására előtt évente közösen értékelni kell a foglalkoztatást befolyásoló körülményeket, így különösen a

Miről lehet olvasni...

Európai akciónap	3
Vasút 2006-ig?!	6
Nemzetközi konferencia	8
Levelezésünkből	13
A 301 sorozatú gőzmozdony	14

Európai érdekvédelmet teremtettünk!



az, hogy a MÁV-nál kb. 1800 fős direkt elbocsátás lesz 2004-ben, ami nem érinti a mozdonyvezetőket, hanem az hogy erre alapozva – további szakszervezeti döntésekkel – a foglalkoztatás biztonsági garanciarendszer megerősíthető.

Miről is van szó? Ha egyet tudunk érteni a MÁV Rt-vel abban, hogy közös és kiemelt cél a mozdonyvezetők foglalkoztatási biztonságának megőrzése, hogy a fenyegetettségek és egyenlőtlen-ségek miatt tartalékot kell képezni a foglalkoztatási rendszerben, hogy a feladatok kiegyenlíthetők, hogy a kiképzés ütemének gondos és előrelátó tervezésével a kívánt foglalkoztatási szint beállítható – márpedig egyet tudunk érteni, hiszen erről szól a megállapodás – akkor mozdonyvezetők elbocsátására csak vagy gondatlan tervezés, vagy direkt erre irányuló, más megfontolásoktól vezérelt hátsó szándék miatt történhet meg. Bármelyik lenne is az ok adott esetben, az a legkeményebb szakszervezeti felépést is megalapozhatná.

Volt már ilyen helyzet a MOSZ történetében 1992 körül. Akkor a küldöttközgyűlés úgy döntött, hogy ha egyetlen mozdonyvezetőt is el akarja bocsátani a MÁV létszámleépítés címén, akkor a szakma akár egy emberért is sztrájkba lép.

A mostani megállapodás ismét lehetőséget teremtett arra, hogy erősítsük a MOSZ belső szolidaritását, és az 1992-eshez hasonló döntést hozzunk. Ez a döntés a 2004. 03. 25-i küldöttközgyűlésen megszületett.

A küldöttgyűlés kimondta, hogy ha a MÁV Rt. létszámleépítés címén mozdonyvezetőt akar elbocsátani, akkor a szakma összefog, és akár egy emberért is kész sztrájkolni.

A foglalkoztatási védelemre, a szakma összefogására és kiállására természetesen csak a szakszervezet tagjai tarthatnak igényt. Azért természetesen, mert „...az akár egy emberért is megállunk..” döntés a szolidaritás legerősebb megnyilvánulása, és az a kolléga aki a szolidaritásnak azt a szintjét sem tudja vállalni, hogy tagja legyen a szakszervezetnek, nem tarthat igényt ilyen védelemre a többiektől.

És most lássuk a gépészeti üzletággal kötött megállapodás részleteit. A megállapodás többek között kimondja, hogy tartalék munkaidő alapot kell képezni a foglalkoztatási egyenlőtlen-ségek kezelésére. Ennek egyik közösen elfogadott eszköze a nyugdíj-jogosult mozdonyvezetők továbbfoglalkoztatásának engedélyezése. A megállapodás – nagyon pontosan – tovább foglalkoztatásról beszél, nem véletlenül. Nem arról van szó tehát, hogy új szerződéssel, esetleg munkaviszonyon kívüli jogviszonyban történne a foglalkoztatás, hanem az eredeti munkaszerződés szerint – esetleg a munkaszerződés módosításával (pl. részmunkaidő) – folytatva, a kollektív szerződés és más kollektív megállapodások védelme alatt. Ennek a különbségnek a munkavállaló és a mozdonyvezetői szakma szempontjából egyaránt nagy jelentősége van. Az egyén szempontjából az, hogy nincs kiszolgáltatva egy új szerződés megkötésekor szokásos helyzetnek, ahol a munkáltató igyekszik minél rosszabb kondíciókat diktálni, a szak-

várható létszámfogyást, az üzletág piaci helyzetének változását, a megvalósítani tervezett hatékonyságjavító intézkedéseket, a gyenge forgalmú mellékvonalak üzemére tervezett kormányzati, tulajdonosi, vagy vállalati intézkedéseket, az uniós tagság munkaerő-piaci hatását.

4. A mozdonyvezetők foglalkoztatását befolyásoló körülményeket a kiképzési és létszámban tartási többletköltségek megtérülési idejére kell vizsgálni, és a képzési tervet lehetőség szerint ilyen időtávra, de legalább a MÁV Rt. középtávú üzleti tervének időtartamára tervezni

5. A foglalkoztatási ingadozások kezelésére alternatív munkaidő-alapot kell biztosítani. Ennek mindkét fél által tervezett módja a nyugdíj-jogosult mozdonyvezetők továbbfoglalkoztatásának engedélyezése, a túlórák elfogadott szintje és a magyarul tudó uniós mozdonyvezetők alkalmazása.

6. A túlórák mennyiségének optimális szintjét közösen meg kell határozni. A mozdonyvezetői utánpótlást az így kialakított túlóraszint figyelembevételével kell tervezni.

7. A foglalkoztatási irányelvek kidolgozásához tartozó kalkulációkat, alternatív munkaidőalap biztosítási terveket régiós bontásban kell készíteni – a Területi Gépészeti Központok szerinti elhatárolódást tekintve régióknak.

A MÁV Rt. Gépészeti Üzletága kötelezettséget vállal arra, hogy 2004. március 31-ig a fentieknek megfelelő konkrét foglalkoztatási tervet készít, azt a Mozdonyvezetők Szakszervezetével egyeztetni, mely terv kimunkálása során a munkaidő-szükségletet a vontatási óraigény és a munkaidő-hatékonyság együtteseként, a munkaidő-kapacitást az aktuális létszámból kiindulva a prognosztizálható létszámmozgások, az alternatív időalap lehetőségek és a mozdonyvezető képzés tervének eredőjeként határozza meg.

A foglalkoztatási tervet évente a megelőző év december 20-ig felülvizsgálja és a Mozdonyvezetők Szakszervezetével egyeztetni.

Budapest, 2004. január 27.

MÁV Rt. Gépészeti Üzletág

Mozdonyvezetők Szakszervezete

*Küsz András és Németh László által
01. 26-án véglegesített szövegváltozat*

ma szempontjából meg az, hogy az esetleg rosszabb egyéni szerződések nem rombolják a szakma egészének pozícióit. A meglévő munkaszerződés egy módosítással sokkal könnyebben alakítható a kívánt tartalomra, mint egy új megkötése – ezt a felek akaratán kívül szinte semmi nem akadályozza. Meg lehet pl. állapotodni rész-munkaidőben, a munkaviszony fenntartása mellett hosszabb idejű illetmény nélküli szabadságban, majd az azt követő folyamatos munkavégzésben, stb. stb.

A meglévő munkaszerződés folytatásának, a továbbfoglalkoztatásnak a jogszabályi környezet is kedvez.

A nyugdíj megállapítása és folyósítása nem jár automatikusan a munkaviszony megszűnésével. A kollégák egyénileg kérhetik a nyugdíjjogosultság megállapítását és a nyugdíj folyósítását, de a munkaviszony megszűnéséről, vagy a folytatásáról külön eljárásban kell döntenie. A munkáltató jogosult ugyan a nyugdíjazásra tekintettel a munkaviszony felmondással történő megszüntetésére, de ha a dolgozótól ajánlatot kap a munkaviszony fenntartására, és ezt elutasítja, akkor a MÁV-val kötött megállapodásunk alapján már nem jogosult más feltételekkel szerződést „ajánlani”.

A gépészeti üzletág vezetőivel most folyik az egyeztetés a nyugdíjjogosult kollégák foglalkoztatásának részletes feltételeiről, aminek eredményeként ezekről meg kívánunk állapotodni. Álláspon-
tunk szerint ezek nem térhetnek el az aktívakra

vonatkozó szabályoktól. A tárgyalásokkal párhuzamosan a munkáltató felméri, hogy a jogosultak közül kiknek áll szándékában maradni.

Nagyon fontos ebben a kérdésben az ügyben érintett mozdonyvezető kollégák és a MOSZ tisztségviselők közötti, valamint a MOSZ és a munkáltató közötti telephelyi együttműködés, ezért azt javasoljuk, hogy a kérdésről kezdeményezzenek tárgyalást a telephely vezetőikkel. Azt javasoljuk a tisztségviselőknek, hogy kísérik figyelemmel a folyamatot, adjanak tájékoztatást a lehetőségről az érdeklődőknek, de ne befolyásolják a kollégák döntését. A nyugdíjjogosult kollégák foglalkoztatását most a MOSZ foglalkoztatás biztonsági törekvésein túlmenően az is indokolja, hogy a gépészeti üzletágnál 5%-kal nőtt a 2004-es menetrendben megrendelt utazási teljesítmény igény, ami – a gépészet számításai szerint – a rendelkezésre álló munkaidő alappal (kötelező munkaidő és túlóra együtt) nem teljesíthető.

Véleményünk szerint a számítások hibásak, és további egyeztetés szükséges a létszámtervekről, és ezen alapuló létszámfelvételi és képzési tervről. A tárgyalások heti gyakorisággal folytatódnak. Az a célunk, hogy a MÁV Rt. olyan létszámtervezési módszert dolgozzon ki, és alkalmazzon, amellyel elkerülhetővé válik a mozdonyvezetői túlképzés, és hosszú távon megőrizhető a mozdonyvezetők foglalkoztatási biztonsága.

*Németh László
ügyvezető alelnök*

Európai akciónap

Magyar Országos Konföderációk a parlamenti felsőházban

Tisztelt Hölgyeim és Uraim, kedves Kollégák!

Rendhagyó ez a mai nap, az ország házában, az újkori demokrácia idején még soha nem volt szakszervezeti fórum. Az is érdekes, hogy itt, a felsőházi teremben találkozunk. A magyar parlamentarizmus kétkamarás tradíciója történelmi tény, az egykamarás törvényhozás akár átmeneti is lehet.

Emlékszem egy miniszterelnök-jelöltre, aki 2001 nyarán úgy nyilatkozott, hogy vissza kellene állítani a kétkamarás parlamentet, benne azzal a felsőházzal, ahol más társadalmi szervezetek mellett a szakszervezetek is helyet kapnának.

Az akkori nyilatkozó ma már miniszterelnök, ma már nem beszél a második kamaráról. De a hely adott. Most is, a jövőben is.

Magyarország május 1-től tagja az Európai Uniónak. Napjaink „meg vannak számlálva”. Az ország többsége tudja, hogy a csatlakozásnak nincs alternatívája még akkor sem, ha az egyik korábbi miniszterelnök egyszer úgy fogalmazott; az Európai Unió kívül is van élet. Az akkori nyilatkozó ma már nem miniszterelnök, ma már nem mond ilyeneket. A csatlakozás pedig kimondatott.

Mi ma azért jöttünk össze, hogy a csatlakozás



előestéjén számot vessünk a változásokról, gondjainkról, törekvéseinkről.

Még emlékezetes, ki mindenki „tippelt” a csatlakozás időpontjára. A kérdés eldőlt: 2004. május 1.

De most is van egy új tippelési lehetőség: az euró bevezetésének időpontja. Most is nagy kedvvel látnak hozzá a politikusok, mikor legyen, ne legyen.

A példa nem öncélú. A csatlakozás előbb-utóbb eléri az egyes embert. Már nem valami távolba vezető, bizonytalan körvonalú vízióról van szó, hanem munkahelyekről, közlekedési és mezőgazdasági problémákról. Még hosszan lehetne sorolni.

Az egyik szélsőséges álláspont szerint minden csupa fény, derű, a másik szerint borús, keserves, feszültségek várhatók. Az igazság – ha van ilyen – a kettő között lapulhat. Illúziók és félelmek, várakozás és aggodalom. Hogyan alakul a munkavállalók, a lakosság, a társadalom sorsa?

Az Európai Unió 15 jelenlegi tagországa, azok lakossága nem egyformán, mondhatnám nem azonos lelkesedéssel fogadja a 10 új tagállamot. Vannak, akik féltik önmagukat, vannak, akik a gazdaság, a piac bővülésével egy olyan új Európát látnak kibontakozni, amely versenyképes lesz a már létező világgazdasági erővel.

NYILATKOZAT

„A mi Európánk - Európa mi vagyunk”

Magyarország 2004. május 1-től az Európai Unió tagja. Az ország népszavazással tett hitet a csatlakozás mellett. Az egységes Európára mondtunk igent. A magyar szakszervezetek kiállnak a szociális Európa mellett, ezért részt kívánnak venni a kibővülő közösség feladatainak megvalósításában, az életminőség javításáért.

A magyar munkavállalók, a lakosság vegyes érzésekkel teli várakozással tekint a csatlakozásra. Mindenkit az foglalkoztat, hogy őt miként érinti az EU-s lét, változik-e élete, sorsa. Ez a várakozás terjed, terebélyesedik sok-sok reményteljes és aggodalmas érzülettel.

Mi az, amitől tartani lehet? Az Európai Szakszervezeti Szövetség megállapította, hogy a kormányok veszélyeztetik a szociális Európát, mert a jóléti rendszerek felülvizsgálatának célja azok meggyöngyítése. Leértékelik a közszolgálati, közérdekű szolgáltatásokat a magánosítással. Térdre esnek a kíméletlenül terjeszkedő globalizáció előtt, aláássák a társadalmi párbeszédet.

Ezek helyett erősíteni kell a dolgozók jogvédelmét, a társadalmi párbeszédet, a kollektív alkukat, a tisztességes jóléti állapotot.

A magyarországi szakszervezeti konföderációk az egységesülő Európától azt várják, hogy

- erősödjön a szolidaritás és az igazságosság,
- javuljon az esélyegyenlőség és a tolerancia,

– az új európai alkotmány garantálja a szociális biztonságot.

Az országos szakszervezeti konföderációk felhívják az Európai Szakszervezeti Szövetséget, hogy járjon el az Európai Bizottságnál a magyar munkaerő szabad mozgásának biztosításáért, a korlátozás teljes megszüntetéséért.

A magyar kormány köteles tovább erősíteni a nemzeti érdekegyeztetést, a korrekt társadalmi párbeszédet. Köteles mindent megtenni az emberek boldogulásáért, különös tekintettel a foglalkoztatásra, a munkavállalói jogokra, a munkaerő szabad áramlására, a bérek és a nyugdíjak felzárkóztatására, a magas szintű közszolgálat és közérdekű szolgáltatás biztosítására.

A hat országos szakszervezeti konföderáció együttesen lép fel a felsorolt célok megvalósításáért, a munkavállalók, a nyugdíjasok, a lakosság életének jobbításáért.

Budapest, 2004. április 2.

*Autonóm Szakszervezetek Szövetsége
Értelmiségi Szakszervezeti Tömörülés*

Liga Szakszervezetek

Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége

Munkástanácsok Országos Szövetsége

Szakszervezetek Együttműködési Fóruma

Az önféltés egyik kicsapódása a munkaerő szabad áramlásának korlátozása. Néhány éve zajlik a csiki-csuki.

Emlékszem, hogy a szépelemlekezeti Országos Munkaügyi Tanács ülésén mennyire nem tudta az illetékes miniszter megmagyarázni a korlátozás elfogadását.

Ma már tudjuk, hogy az integrációs tárgyalásokon gazdasági és politikai kényszerek döntöttek, érdekalkuk működtek. A korlátozásról szóló megállapodást a mostani kormánynak is módjában állt volna újra tárgyalni. Nem tette.

Az Európai Szakszervezeti Szövetség főtákkára John Monks – aki márciusban volt a vendégünk – tárgyalást folytatott Kiss Péter kancelláriaminiszterrel és az országos konföderációk elnökeivel.

Ő sem látja indokoltnak a magyar munkaerő mozgásának korlátozását. De ez kevés. Az Unió tagállamai egymás után jelentik be „védintézkedéseiket”, noha korábban mást mondtak.

Az erre adott kormányzati válasz eredményességében nem bízom. A viszonyosság, hogy majd mi sem engedjük be például a német munkaerőt, kicsit megmosolyogtató. Politikai nyilatkozatnak elmegy, gyakorlati megoldásnak gyatra.

És van még valami. A mintegy 1%-os mobilitási szándék alacsony, nem kerekedik fel az ország, és nem megy nyugatra. Mégis! A magyar munkavállalók és a lakosság egy részének vannak még emlékeik a személyek szabad mozgásának korlátozásáról. És nem szeretik a korlátozást! Tudatosan sem, ösztönösen sem. Igazuk van! Az uniós csatlakozással, anélkül is feszítik az országot olyan társadalmi problémák, melyeket akkor is meg kellene szüntetni, ha nem csatlakoznánk az Európai Unióhoz. De a csatlakozás nem gyógyír ezekre, nem jelentkezik azonnal a hosszú távon – joggal remélt – előnyök. A szegénység, a korrupció, a roma kérdés, az alacsony foglalkoztatotti szint stb. mind-mind jelzi az ország gondjait.

A munka világa a rendszerváltás utáni második átrendeződés elé néz. Reméljük kevesebb veszteséggel, mint amikor 1,5 millió munkahely szűnt meg. Miután az Európai Unió tagországaiban a csatlakozóknál is magasabb a munkanélküliek átlagos aránya mint nálunk, nem kizárt, hogy a strukturális váltás mellett, ezért is növekszik a munkanélküliség, reméljük csak átmenetileg. Ausztria példája ezt mutatja.

Igaz lehet ez a közelítés még az inflációra is.

Magyarországon kulcsszerepe van a társadalmi változásokban az érdekegyeztetésnek. 1988 óta létezik az országos, háromoldalú fórum, mely mintául is szolgált a kelet európai országok számára. És ennek a sikeres működésnek is köszönhető, hogy az emberek által „finanszírozott” rendszerváltás idején nem következett be társadalmi válság, robbanás.

Most ismét nagy szerep vár a nemzeti érdekegyeztetésre. A feltételek majdnem mindenben adottak. A majdnem azt a hiányt jelzi, ami Medgyessy Péter miniszterelnök úr és a kormány egyes tárcáinak vezetői körül keletkezett.

Az Országos Érdekegyeztető Tanács 2002-ben új-jáalakult, és akkor a miniszterelnök úr nagyobb kötelezettséget vállalt a szakszervezetekkel való együttműködésben, mint amit később megvalósított. Nyáron évforduló lesz.

Ha ez a tendencia folytatódik, akkor be fogjuk jelenteni, hogy immár két éve nem tisztelte meg miniszterelnök úr az OÉT-t.

De van jó példánk is. A parlament előtt lévő jogalkotási törvénytervezet minden tiltakozásunk ellenére kihagyta a szakszervezeteket abból a körből, melyben azok vannak, akiknek a véleményét kötelezően ki kell kérni az őket érintő jogszabályok előkészítése során.

Belopta viszont a kamarákat. A tegnapi nap folyamán a magyar szakszervezetek újkori történelmében első alkalommal találkozára került sor a hat országos konföderáció és az országgyűlés elnöke között.

Ő sem ért egyet azzal, hogy a munkavállalók élet- és munkakörülményeit, gazdasági és szociális helyzetét meghatározó jogszabályok esetén ne legyen köteles a szakminiszter kikérni az érdekképviseletek véleményét.

Meg is ígérte segítségét.

Nem lehet nem szólni egy másik nagy problémáról, a kordedvezményes nyugdíjrendszer fenyegettségéről. Volt egyszer egy pénzügyminiszter még 1997-ben, aki az Érdekegyeztető Tanácsban megállapodott a szakszervezetekkel és a munkáltatókkal, hogy konszenzus alapján, közösen felülvizsgálják ezt a jogintézményt, elvégezve azon a szükséges korrekciókat.

Azóta 7 év telt el.

Az akkori pénzügyminiszter most Magyarország miniszterelnöke, és a jogszabályok időbeli hatályá-



nak unos-untalan meghosszabbításán túl más alig-ha történt ebben a kérdésben.

Hát erről is szót kellene váltani az OÉT-ben a kormányfővel és a kormány illetékes tagjaival.

Hátra vannak még olyan témák, mint a Munkatörvénykönyv megújítása, a heti kötelező munkaidő csökkentése, a munkaügyi ellenőrzés javítása, a foglalkoztatottsági szint emelése és természetesen minden, ami a csatlakozás után ma még talán nem is ismert módon jelentkezni fog.

A magyar szakszervezeti konföderációknak az együttműködésen túl mindent meg kell tenni an-

nak érdekében, hogy a magyar munkavállalók ne legyenek vesztesei ennek a második átalakulási hullámnak, sőt érezhessék az új Európa kínálta lehetőségek jobbik oldalát. Ehhez viszont nélkülözhetetlen, hogy a mindenkori kormányok megbízható partnereik legyenek a munkavállalói érdekképviseletnek, kölcsönösen elismerve egymás társadalmi szerepét, felelősségét

Köszönöm a figyelmüket.

2004. április 2.

Dr. Borsik János

Vasút 2006-ig?!

Vasúti csőd menetrend szerint Önerőből a választásokig húzhatja a MÁV



A menetdíjakkal nem fedezett költségeket az államnak kellene megtérítenie

(kép: Népszabadság – Teknős Miklós)

Árufuvarozási üzletágának és ingatlanjainak eladásával 2006 közepéig képes elodázni a csődöt a MÁV Rt. A vasút átalakításának miniszteri biztosa szerint a társaság összeomlását csak állami beavatkozás akadályozhatja meg.

Akár Budapestet is elérheti a nagy sebességű francia szuperexpressz, a TGV Párizs és Bécs között épülő új vonala – jelentette be nemrégiben Jacques Chirac francia elnökkel folytatott tárgyalásai után Medgyessy Péter. A miniszterelnök arról beszélt: a magyarok és a franciák közösen pályáznak a beruházás megvalósításához szükséges uniós forrásokra. A MÁV Rt. eközben egy szuper-

expressz sebességével robot a pénzügyi csőd felé. Legalábbis ez derül ki Udvari László, az állami vasúttársaság miniszteri biztosának a kormányzati felhasználásra készült tanulmányából.

Korai lenne találgatni, melyik fővárosi pályaudvarra futnak majd be – természetesen új vonalnak beharangozott megépítése után – a TGV szelvényei. Mindenesetre ennél fontosabbnak látszik, hogy a kormány végre eldöntse, mikor lesz képes a költségvetés az eddiginél évi 50-60 milliárd forinttal több terhet vállalva áttérni a MÁV uniós normák szerinti finanszírozására.

A társaság uniós normák szerinti finanszírozását a vasút január első napjaiban véglegesített – ma már jobbára csak átalakítási tervként emlegetett – reformprogramjából valahogy kifelejtették. A MÁV-nak a várt költségvetési segítség helyett be kellett érnie annyival, hogy veszteségei, valamint fejlesztési szükségletei fedezésére állami garanciával az idén 59,5 milliárd forint hitelt vehet fel a személyszállításra kapott 57 milliárd forint termelési ártámogatás mellett. Ez a azt jelenti, hogy a társaság folyó kiadásainak és beruházásainak húsz százalékát kénytelen hitelből finanszírozni. Ahhoz pedig, hogy tartani tudja 37 milliárd forint veszteséggel számoló üzleti tervét, máris rendkívüli intézkedésekre lenne szükség.

A lehetséges rövid távú beavatkozások között számon tartott ingatlanhasznosítási lépések fel-

gyorsításáról, a vasút negyven vállalkozásának eladásáról, illetve a vésztoi és a balassagyarmati mellékvonalak önkormányzati társaságba adásáról a MÁV áprilisra tervezett alapítói ülésén döntenek majd. A prognózisok szerint állami beavatkozás nélkül a társaság 2005-ben újabb 50 milliárd forint, 2006-ban 55 milliárd forint hitel felvételére kényszerül. Hosszú lejáratú hitelállománya ezzel elérheti a 250 milliárd forintot, éves adósságszolgálat a 40-45 milliárd forintot. Működőképességének megtartása érdekében 2006 közepéig kénytelen lesz megválni utolsó értékes, de nélkülözhető vagyonelemeitől is. A papíron 210 milliárd forint jegyzett tőkéjű cég saját tőkéje 2006-ra hatvanmilliárd forintra csökkenne.

A Népszabadság értesülései szerint a MÁV helyzetét összefoglaló és a lehetséges kiutakat felvázoló szakértői anyagot jelenleg a Pénzügyminisztérium illetékesei tanulmányozzák. A vasút ügyében egyelőre nem született döntés, és a válsághelyzet megoldására szolgáló kormány-előterjesztés is várat még magára. Az ennek megalapozását szolgáló tanulmány azonban a 185 milliárd forint költségvetési megtakarítási program előkészítése idején legalább ötletet adott a pénzügyi tárcának. Erre utal, hogy Draskovics Tibor pénzügyminiszter meggyőző csomagja tartalmának bejelentését megelőzően a többi között lehetségesnek tartotta az állami vasút részleges privatizációjából származó bevételek elvonását. Azt, hogy a MÁV vagyona egyelőre nem vált a központi költségvetésben tatonóg lyukak foltozgatásának eszközévé, valószínűleg csupán a részleges privatizáció előkészítetlensége akadályozta meg. A vasúttársaságnál készült tanulmány szerint ugyanis a pénzsűkében lévő kormány még a lefagyásodott MÁV zsebeiből is milliárdokat vehet ki.

Úgy tudjuk: a pénzügyi tárca vezetőinek két ötletük is van arra, miből csinálhatna pénzt a vasút. A kisebb csomagba a MÁV üzemi technológiájához szorosan nem kapcsolódó ingatlanok tartoznak. Hasznosításukra az első tervek már évekkorábban elkészültek, ám az értékes területek eladása eddig lassan haladt. A MÁV a Westend melletti ingatlan eladásából 3,2 milliárd forintot kaszvírozott. A társaság becslései szerint azonban a még meglévő területek értékesítéséből legfeljebb tízmilliárd forint bevétel származhat. Egyes ingatlanok, így például a Déli pályaudvar épületének hasznosítása csak a vasúti forgalom Kelenföldre telepítése után lesz lehetséges. Ez pedig éppen

úgy sokba kerül, mint ahogy a társaság Andrassy úti székházának hasznosítási pályázatát is csak a vezérigazgatóság költséges kiköltöztetése után lehet majd kiírni.

Az ingatlanok eladásánál nagyobb lehetőséget látnak a pénzügyi tárcánál a MÁV áru fuvarozási üzletágának privatizációjában. A vasútnál készült becslések szerint az évente 19 milliárd forint nyereséget termelő vállalkozás üzleti értéke elérheti a 60-100 milliárd forintot is. A javaslatok szerint értékesítése 2005-ben és 2006-ban még mentesítheti a költségvetést a vasúttal kapcsolatos állami tehervállalás növelésétől. A vasúti áru fuvarozás privatizációjának előkészítése hivatalosan még nem kezdődött meg. Az illetékesek ennek ellenére két lehetséges megoldást már számításba is vettek. Az erősen elhasználódott eszközökkel dolgozó üzletág fejlesztését leginkább egy tőkeemeléssel privatizáció szolgálhatná. A költségvetés számára azonban kedvezőbb az eladásos privatizáció lenne, amely révén a MÁV áru fuvarozási vállalkozásának legkevesebb ötven százaléka kerülne új tulajdonoshoz. Lehetséges befektetőként az osztrák és a német vasúttársaságok tartják számon.

A pénzügyi tárca illetékeseinél lévő tanulmány arra is felhívja a figyelmet, hogy a MÁV gazdálkodását az ingatlanvagyon és az áru fuvarozás eladása önmagában nem teszi rendbe. Az állam beavatkozása nélkül a MÁV pénzügyi csődje 2006-ra elkerülhetetlenné válik.

A javaslatok szerint ahhoz, hogy a társaság talpon maradjon, a jelenlegi, összesen százmilliárd forint költségvetési támogatás mellett évente további – legkevesebb évi 50-60 milliárd forint – vissza nem térítendő pótlólagos támogatásra lenne szükség. Emellett a szakértők szerint a 2005-re várható költségvetési többlet teher részbeni kiváltására meg kellene fontolni, hogy a kormány még az uniós csatlakozás előtt vállalja át a vasút 60-100 milliárd forintos, állami garanciával felvett hitelének visszafizetését. A költségvetés számára nem azonnali, hanem 2013-ig elhúzódó terhet jelentő lépés nyomán felszabaduló források módját adnának a 2005-re és 2006-ra tervezett közszolgáltatási kiadások és fejlesztések finanszírozására.

Ezzel párhuzamosan megkezdődhetne a MÁV vállalati struktúrájának átalakítása is. Az elképzelések szerint magát a MÁV Rt.-t addig célszerű fenntartani, amíg levezényli az áru fuvarozás és az ingatlanvagyon eladását, valamint a megmaradó közszolgáltatási tevékenységek önállósítását. A



kincstári tulajdonban lévő pályavasúti vállalkozás működését részben pályahasználati díjbevételek és az állami költségterítés biztosítaná. A teljes egészében közszolgáltatási funkciót ellátó személyszállítási üzemeltető feladatait az állam és a MÁV közötti szerződésben határoznák meg. A menetdíjakkal nem fedezett költségeket az államnak kellene megtérítenie, és az üzemeltető fejlesztéseinek finanszírozása is a költségvetés feladata lenne.

A döntéshozók számára aligha lehet újdonság mindaz, ami a vasút helyzetét összefoglaló tanulmányból kiderül. Már csak azért sem, mert a MÁV reformjáról szóló, tavaly októberi kormány-előterjesztésben is olvasható volt: a költségvetési juttatások növelése nélkül a vasút egyre mélyülő pénzügyi és működési válságba sodródik. A jelenlegi vasúthálózat, illetve a vállalat méreteinek megtartása mellett legfeljebb a hatékonyságjavítási program – benne a három évre szóló, tizenegyezer dolgozót érintő létszámcsökkentés – teljesülhet. Emellett „kikerülhetlenné válik a vasúti rendszer radikális szűkítése”, amibe bőven beleférnek az évek óta halogatott vonalbezárások is. A vasutasok számára meglehetősen sötét jövőképet valamilyen árnyalja, hogy a TGV vonalának meghosszabbításához nem lesz szükség komolyabb beruházásokra. Néhány év múlva ugyanis a francia szuperexpressz, ha lassan is, de zavartalanul eljuthat majd a magyar fővárosba az összeomló MÁV vonatai által már csak elvétve használt Bécs–Budapest vasútvonalon.

Idegen síneken

A tervezettnél két évvel korábban, 2007. január elsején válik teljesen szabaddá a pálya az uniós vasúti teherfuvarozásban, akkortól az egyes tagállamokon belül mozgatott áruk szállításában is feltűnhetnek a konkurencia szerelvényei. A tagállamok és az Európai Parlament nemrégiben egyezett meg a síneken zajló áruszállítás teljes liberalizálásának felgyorsításáról. A nemzetközi árufuvarozás piaca is korábban, 2006 első napján nyílik meg az uniós versenytársak előtt.

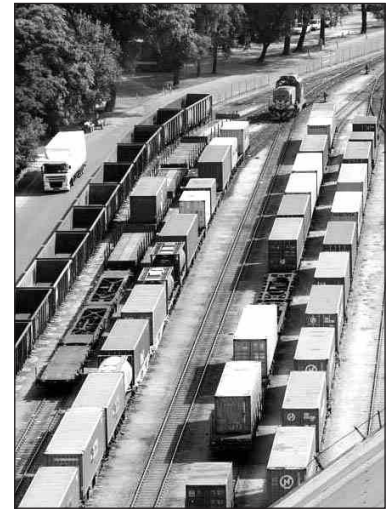
A bonyolult jogi, szervezési és biztonsági teendőket tartalmazó, immár második vasúti liberalizációs csomag lényege, hogy bármely uniós vasúti fuvarozó bármelyik uniós belüli vágányon szállíthat árut. Az utasforgalom hasonló liberalizálása az évtized végére várható.

Jelenleg csak az úgynevezett páneurópai vasúthálózat mintegy ötvenezer kilométeren volt szabadpiac az uniós belüli áruszállításban. A további libe-

ralizáció célja, hogy megpróbálja megállítani a vasút részesezésének zuhanását a fuvarozásban és személyszállításban: ma már csupán az áruk nyolc százaléka, az utasok hat százaléka mozog síneken. Ugyanakkor többben attól tartanak, hogy a szabad verseny megritkítja a szolgáltatókat, a német és a francia vasúttársaság kiszorítja a kisebb országok eddigi államvasútjait, vagy éppen bimbózó magáncégeit. A tegnapi döntést a nagy vasutak üdvözlötték a leglelkesebben.

(Brüsszeli tudósítónktól)

Forrás: Népszabadság



Ránk tolatnak az EU-ból

(kép: Népszabadság – Domaniczky Tivadar)

Nemzetközi konferencia

Március 22-24 között nemzetközi konferenciára került sor a MOSZ székházában. A meghívottak között a cseh, román, szlovák, horvát, szerb mozdonyvezető szakszervezeteinek delegációi szerepeltek.

A résztvevők egyeztetéseket folytattak a tavaszi ALE elnökségi ülés egyik legfontosabb napirendjéről, az egységes mozdonyvezetői foglalkoztatás szabályairól. Az ALE munkabizottsága által elkészített anyagról hosszú vita folyt, s várhatóan ugyanilyen tartamú egyeztetésre számíthatunk majd a májusi elnökségi ülésen.

A második napirenden az a megállapodás aláírása szerepelt, amelyet a MOSZ kezdeményezésére a tagszervezetek kölcsönösen aláírtak egymással. Az együttműködés legfőbb sarokköve, hogy munkabeszüntetések alkalmával a felek a kölcsönös tájékoztatáson túl vállalják, hogy a másik országában – az érvényben lévő trakciókon túl – egyéb mozdonyvezetői tevékenységet nem végeznek el.

A munkaanyag egyes pontjait és az együttműködési megállapodást mellékeljük.

K.L.

A munkaanyag pontjai:

1. Érvényességi terület

Ezen Egyezmény azon utazó személyzetre vonatkozik, akik nappali műszakban, több mint egy órát töltenek interoperábilis, határátlépéses szolgáltatásban. Kivétel: Határátlépéses személyforgalom és regionális forgalom, mely a határ mögött kevesebb mint 15 km-re végződik, valamint 5 felszámolt hivatalos határállomás, melyek több mint 15 km-re vannak a határtól.

2. Napi pihenőidő a lakóhelyen

A napi pihenőidő legalább 12 óra, mely heti egyszeri alkalommal 9 órára csökkenthető. A lecsökkentett órákat a következő, lakóhelyen töltött pihenőidőhöz kell csatolni. A 9 óra pihenőidőt nem lehet kettő vidéki pihenőidő közé iktatni.

3. Vidéki pihenőidő

A vidéki pihenőidő időtartama legalább 8 óra.

Vidéki pihenőidő utáni pihenő a lakóhelyen kell legyen.

Lábjegyzetben megjegyezzük, hogy a szociális partnerek nemzeti vagy vállalati szinten tárgyalhatnak, a második következő pihenőidőről illetve kompenzációval elrendelheti a vidéki pihenőidőt. Az Európai Szociális partnerek 2 évvel az Egyezmény aláírása után alkalmazzák majd. (Ez volt a szükséges kompromisszum.)

4. Heti pihenőidő

A heti pihenőidő legalább 36 óra (24 óra + 12 óra). Az érintett utazó személyzetnek joga van évi 104 munkaszüneti napra. Ez garantáltan tartalmaz 12 szabad hétvégét (48 óra + 12 óra) és 12 dupla pihenőnapot (48 óra + 12 óra), a szabad szombat vagy vasárnap garanciája nélkül.

5. Utazási Idő

Az utazással töltött idő nappali műszakban 9 óra, éjszakai műszakban 8 óra. 14 napos időszakban az utazási idő maximum 80 utazási órát tehet ki.

6. Szünetek

A mozdonyvezetők szünetideje legalább 45 perc, ha munkaidejük meghaladja a 8 órát. 6 és 8 óra közötti munkaidő esetén legalább 30 perc a szünet. A szünet beiktatásának módját és elosztását úgy kell szabályozni, hogy annak kivitelezésénél a nemzeti jogot tisztázni kell.

A többi utazó személyzetnek 6 órás munkaidő esetén legalább 30 perc szünetet kell biztosítani.

Együttműködési megállapodás

Amely létrejött a Mozdonyvezetők Szakszervezete és a Magyar Mozdonyvezetők szakszervezete (MOSZ) között.

Az aláíró felek vállalják, hogy szakmai, kulturális és sport területén tovább erősítik a két szervezet közötti kapcsolatokat.

Elősegítik országaik mozdonyvezető szakszervezeti egységeik közötti partneri kapcsolatok kialakítását.

Munkabeszüntetések alkalmával kölcsönös tájékoztatási kötelezettségeket vállalnak.

Biztosítják egymást arról, hogy sztrájkok esetén egymás országaiban a sztrájk letörése érdekében nem látnak el az eredeti trakcióktól eltérő mozdonyvezetői tevékenységet.

Vállalják, hogy minden kritikus kérdésben - amely a mozdonyvezetőket érinti - kölcsönösen tájékoztatják egymást nemzetközi kapcsolattartójukon keresztül.

Budapest, 2004. március 23.

MEGÁLLAPODÁS

amely az

Európai Közlekedési Dolgozók Szövetsége (ETF)

és az

Európai Vasutak Közössége (CER)

között kötöttett.

EURÓPAI VEZETŐI ENGEDÉLY MOZDONYVEZETŐKNEK, A HATÁROK NÉLKÜLI EGYÜTTMŰKÖDÉSI SZOLGÁLAT ELLÁTÁSÁRA

Brüsszel, 2004 január 27.

Az eredeti francia nyelven készült

(1. rész)

1 CIKKELY - AZ EURÓPAI VEZETŐI ENGEDÉLY CÉLJA
Az európai vezetői engedélynek a következő céljai vannak:

- A határok nélküli munkavégzés lehetősége a járművezető személyzetnek, amelynek következtében nő a nemzetközi forgalom.



- Fenntartani, sőt növelni a biztonság szintjét, és így végül is garantálni a járművezetői személyzet munkájának magas színvonalát, amely a megfelelő európai vasúti rendszerekhez igazított alkalmassági szint biztosításából és teljesítésének ellenőrzéséből adódik.
- Hozzájárulni az irányítás hatékonyságához a vasúttársaságok által nyújtott határok nélküli szolgálat ellátásában
- A társadalmi feszültségek kockázatának csökkentése

A CER és az ETF elhatározta, hogy felállítja az európai vezetői engedélyek rendszerét.

2 CIKKELY – AZ ENGEDÉLY HATÁLYA

Az európai engedélyt a mozdonyvezetők használhatják fel olyan feladatok elvégzésére, amelyekhez legalább két biztonsági igazolás tartozik.

Az európai vezetői engedély felhasználási szabályai nem helyettesítik a járművezetés hazai szabályozását, amely minden tagország vasúti társasága által alkalmazott járművezetőkre vonatkozik, ha a járművezetők a hazájuk vasúttársaságánál gyakorolják a szakmájukat.

3 CIKKELY – AZ ENGEDÉLY KIADÁSA

Azok a vasúttársaságok, amelyek rendelkeznek vasút üzemeltetési engedéllyel és más biztonsági tanúsítványokkal (a 14/2001 EC irányelvnek megfelelően), a járművezető munkavállalóik számára kiadhatják az engedélyt, hogy a járművezető meghatározott országok számán keresztül, vezethet egy adott vonatot, egy bizonyos útvonalon.

A járművezetőt alkalmazó vasúttársaságnak szintén igazolnia kell, hogy alkalmazottjának megvannak a képességei, amelyek szükségesek azon országok hatóságai szerint, amelyeknek vasúthálózatán átutazik.

Amire csak a teljes, későbbi cikkelyekben leírt tartalom vonatkozik (fizikai/szakmai képességek igazolása, képzések kiértékelése, hatósági jogosítványok...), a vasúttársaság biztosítani fogja a szükséges követhetőséget minden járművezető számára, így az arra szakosodott hatóság képes lesz biztosítani a szükséges ellenőrzést.

A Hollandiából érkező helyi és regionális utasforgalomra ez a megállapodás 2006-ban lép hatályba, és a járművezetők belépési feltételeit kétoldalú egyezményekben rögzítik.

4 CIKKELY – AZ ENGEDÉLY BIRTOKLÁSA

A járművezetői engedély annak a vasúttársaságnak a tulajdonát képezi, amely a járművezetőt foglalkoztatja. Egy, a vasúttársaság által kiállított engedélykártyát kap a járművezető, akinek ezt a szolgálatban magánál kell tartania.

Az engedélyt kibocsátó vasúttársaság teljes körű felelősséget vállal az engedély kiadásáért.

5 CIKKELY – AZ ENGEDÉLY SZERKEZETE

Az engedély szerkezete bizonyítja a járművezetők fizikai és szakmai képességeit a mozdonyvezetéshez a tagállamok vasúti hálózatán.

Ha a járművezető egy olyan tagállamban akarja gyakorolni a szakmáját, amely nincs benne a vasúttársaság által, számára engedélyezetttek között, az alkalmassága 4 kötelező kategóriának kell megfelelnie:

Általános ismeretek

- A vasúti rendszer és a munkavégzés biztonsági szabályainak ismerete, amelyeket az egyes országok előírnak, amelyekbe beutazik, különösen, amelyeknek a vasút hálózatát használja, és abban szerzett gyakorlat, minden egyes részszolgálatra.

Mozdony ismeret

- A megfelelő vasúti pályán használt mozdonyok tulajdonságainak, és vezetésének ismerete, feltételezve, hogy a járművezető már rendelkezik ilyen mozdonyra szóló engedéllyel.

Vonal és a környezet ismerete

- A vonalak és állomások ismerete, amelyeken a járművezető keresztül megy (vagy szeretne keresztül menni) az útja során, beleértve a vasútállomások és munkaterületeket, a vasúti jelzők helyét, a szabályozásnak és a különböző országokban megadott különböző működési módoknak megfelelően.

A vasúttársaság számára lehetővé kell tenni, hogy minden hasznos információt megkapjon a hálózatra és a pálya működési rendszerére vonatkozóan, amely magában foglal bármely változást a jelzésekben, és ezeket az információkat megfelelő formában a járművezetőknek továbbadhassa.

Nyelvi képességek

- A forgalom szabályozásában használatos nyelv megfelelő ismerete, mind szóbeli, mind írásbeli formában, hogy képes legyen beszélni a vas-

útvonalat működtető emberekkel minden helyzetben, amely fölmerülhet, pl. ha a forgalmat megzavarja valami, vagy fennakadás esetén. Ez a követelmény maga után vonja a fent említett nyelvi képességekben való jártasságot egy megkövetelt szinten.

6.5 A képzési rendszer tanúsítványa

A képzési központok és/vagy vizsgáztatók és/vagy működési szabályok oktatói abban az országban, ahol a járművezető vezetni fog, működési engedéllyel kell, hogy rendelkezzenek, amelyet az ország megfelelő hatósága vagy hatósági szerve állít ki.

7 CIKKELY – DOKUMENTUMOK

A vasúttársaságnak el kell látnia legalább ugyanazokkal az információkkal a járművezetőt, aki egy adott tagállam vasúti hálózatán vezet, mint amiket az adott tagállam saját vasúttársasága kínál a saját járművezetőinek. A járművezetőnek rendelkeznie kell az alábbi dokumentumokkal:

- A vasúttársaság által előírt utasítások, amelyek tartalmazzák a vasúti jelezéseket, biztonsági előírásokat, és a üzemeltetési rendszert.
- A vasúti pályák műszaki leírásával
- A megfelelő vonalon a vasúti jelzések időleges módosításairól szóló dokumentumokkal és információkkal
- A 4 cikkelyben leírt engedéllyel, amely a beutazott vasúthálózatra vonatkozik.

8 CIKKELY – ALKALMASSÁG

A vezetői engedély automatikusan elveszíti érvényét, ha az vasúttársaságot megfosztják a szállítási engedélytől, vagy a biztonsági tanúsítvány elveszíti az érvényességét.

A vezető kap egy bizonyítványt, megerősítendő a szolgálatellátását és a képességeit.

A képzés, az üzemorvos által kiadott fizikai képességek igazolása, a szakmai ismeretek megállapítása, az engedélyezési folyamat, és sokkal általánosabban a biztonságos irányítási rendszer, amelyet a társaság használ, továbbá a 12 cikkelyben leírt információs rendszer feltöltése együtt jár a biztonság magas szinten tartásával a határok nélküli szolgálat feltételrendszerében.

12 CIKKELY – A MEGFELELŐ IDŐN BELÜL ELÉRHETŐ INFORMÁCIÓK

A vezető által magánál tartott dokumentum vagy kártya legalább az alábbi információkat kell, hogy

tartalmazza:

- A vezető azonosítását (keresztnev, vezetéknev, azonosítási szám, születési idő és hely, állampolgárság, ha nem EU állampolgár, anyanyelv, cím)
- A vasúttársaság neve és címe, a munkavégzés helye és a kapcsolattartó iroda.
- Az engedély fő jellemzői és a képességek igazolásának érvényességi dátuma, azért, hogy a vezető bizonyítványai nyomon követhetők legyenek.

A vasúttársaságnak késedelem nélkül át kell adnia minden információt a vezető képességeiről a biztonsági hatóságnak vagy képviselőinek, beleértve a járművezető vonal ismeretéről és a mozdonyról.

Az információk a biztonsági tanúsítvány nyelvén kell, hogy elérhetők legyenek.

Minden dolgozó kérésére hozzáférést kell biztosítani a vállalatnak vagy a megfelelő szervezetnek a saját személyes információihoz, amelyeket ez az akta tartalmaz.

Első lépésben a képességeit és ismereteit igazoló bizonyítványt kell a határok nélküli szolgálatot el látó járművezetők részére átadni (példát lásd a III. mellékletben.)

Az engedélyezési rendszer végrehajtásának középső lépéseként, a megfelelő vasúttársaságok fokozatosan felépítenek egy közös információs rendszert, amely hozzáférést biztosít a minősített nemzeti és európai hatóságok számára megfelelő időn belül az engedélyek ellenőrzéséhez.

Az érintett valamennyi vasúti infrastruktúrára vonatkozó elvi működési szabályokat meg kell tárgyalni valamennyi érintett személyzet képviselőinek.

13 CIKKELY – BALESET VAGY VÁRATLAN ESEMÉNY ESETÉN A JÁRMŰVEZETŐNEK NYÚJTANDÓ SEGÍTSÉG

Orvosi és jogi segítséget kell nyújtani a munkáltatónak baleset vagy váratlan esemény esetén a munkaképtelen vezető számára.

Ezt a vezető kezdeményezheti azzal, hogy felhívja segítségért a személyzet képviselőjét, amelyet abban az országban létesítettek, ahol ő az utazás során tartózkodik.

14 CIKKELY - VIZSGÁLAT

Az vasúttársaság a felelős az engedélyekért, amelyeket a vezetői számára biztosít.



Az Európai Uniós csatlakozási tárgyalások fejezetei

9. fejezet: Közlekedéspolitika

Bevezetés

A közlekedési szektor jelentőségét mutatja, hogy az Unió GDP-jének tíz százalékát adja és, több mint tízmillió ember számára nyújt munkalehetőséget. A közösségi közlekedéspolitika kiemelt célja a fenntartható mobilitás. Ennek érdekében kell fejleszteni és egységesíteni a közlekedési rendszereket, növelni a szállítási szolgáltatások hatékonyságát, ám eközben külön figyelmet kell szentelni a környezeti károk csökkentésének és megelőzésének is.

Közösségi politika

A közös közlekedéspolitika célja, hogy az EU-tagállamok különböző szabályainak harmonizációja, az infrastruktúra-fejlesztések összehangolása és a nemzeti infrastruktúra-hálózatok (közutak, vasúti pályák) közötti átjárhatóság biztosítása révén elősegítse a belső piac hatékony működését. A közös közlekedéspolitika sajátossága, hogy szállítási módokként különböző szabályok léteznek. Az egységesítést képviseli viszont a Transzeurópai Hálózatok koncepciója, ami nem más, mint az EU-t behálózó közúti, vasúti, folyami, tengeri és légi szállítási hálózatok összekapcsolása.

Vasút

A vasúti szállításban még nem érvényesül teljesen a szolgáltatásnyújtás szabadsága. A nemzetközi személyszállítást különböző nemzetközi egyezmények szabályozzák, az áru fuvarozásban viszont már történt előrelépés a piacnyitás irányában.

Az Unión belüli lassú piacnyitás egyik oka, hogy a nemzeti vasúttársaságok szorosan összefonódnak a tulajdonos állammal. Az unió vasútpolitikájának egyik sarokköve ezért a vasúttársaságok „államtalanítása”. Ez jelenti a menedzsment függetlenségét és azt a követelményt, hogy szerződésben rendezzék az állam és a vasúttársaságok viszonyát.

Az áruszállítást illető piacnyításra Magyarország átmeneti időszakot kapott. A csatlakozással csak

részben kell megnyitnia vasúti fővonalait a többi EU-tagállam vasúttársaságai előtt, ha azok igénylik ezt nemzetközi áruszállításaikhoz. A vasúti áruszállítás liberalizációjáról szóló irányelvek alapján az uniós vasúttársaságok háromféle módon férhetnek hozzá más tagállamok hálózatához:

- a vasúttársaságok nemzetközi csoportosulásainak tranzitjogot,
- a kombinált fuvarozásban részt vevőknek pedig szabad hozzáférést kell biztosítani;
- 2003. március 15-től szabad a nemzetközi fuvarozás a Transzeurópai Vasúti Áru fuvarozási Hálózat (Trans-European Rail Freight Network, TERFN).

A 2006 végéig tartó átmenet alatt a TERFN-hálózat magyarországi szakaszaira, lényegében a vasúti fővonalainkra csak a pályacapacitás húsz százalékáig engednénk be az uniós vasúttársaságokat. A piacra lépés három módozata közül az első kettőre (nemzetközi szövetségek, kombinált fuvarozás) abban az értelemben nem vonatkozik az átmenet, hogy ezeknek az igényeknek a húsz százalék túllépése esetén is eleget teszünk. A liberalizáció harmadik módozatát igénybe vevő vasúttársaságok ebben az esetben nem kapnak hozzáférést, egyébként pedig a húsz százalékból fennmaradó részre jogosultak.

A MÁV nem lenne képes egyenlő feltételekkel felvenni a versenyt a nála jóval tőkeerősebb nyugat-európai vasúttársaságokkal. Fokozatos átmenetre van tehát szükség, ami alatt a hazai vasúttársaság szerkezeti reformja révén annak versenyképessége is javítható. Az uniós piacnyitás ráadásul éppen a legjövedelmezőbb tevékenységet, a nemzetközi tranzitfuvarozást érinti.

2008-tól már nemcsak a fővonalakat, hanem teljes vasúti hálózatunkat meg kell nyitnunk a nemzetközi fuvarozás számára. A belföldi áruszállítás liberalizációja azonban jelenleg még az Unióban is csupán jövőbeli elképzelés.

Forrás: GKM

Levelezésünkből



MOZDONYVEZETŐK SZAKSZERVEZETE
1145 Budapest Bácskai utca 11.
Tel/fax: 220-3822, 220-4561, 221-2230, 221-4026
Vasúti: 01/16-62, 19-90, 21-87,18-40

Bp. 2004. 04. 01.

Dr. Csiba József úr
főigazgató részére
MÁV Rt. Gépészeti Üzletág Budapest

Tisztelt Csiba Úr!

Az E.I. sz. Utasítás 6. sz. Függelék módosításával kapcsolatos levelüket – a szándékolt bevezetés előtt 3 nappal – megkaptuk.

A társadalmi igények maradéktalan teljesítése érdekében kérte, hogy az új szabályozást a Mozdonyvezetők Szakszervezete támogassa.

Tisztában vagyunk azzal, hogy az utasítás módosítására nincs lehetőségünk, de annak az Önök által tervezett módosítását nem támogatjuk, hanem kifejezetten elutasítjuk.

Felháborítónak tartjuk, hogy a bevezetés előtt nem biztosították számunkra, a tervezetet véleményezését. Szakmaiatlannak, komolytalannak tűnik, hogy a Mozdonyvezetők Szakszervezete részére átküldött anyag – melyhez támogatásunkat kérte – az érkezéssel párhuzamosan a vonatási telephelyeken parancskönyvi rendelkezésként már kiadásra került.

Az utasítással kapcsolatos problémák a következők:

Honnan lehet tudni azt, hogy ki illetékes a mozdonyra fel, illetve levenni bármiféle küldeményt?

- Teljesen elfogadhatatlan, hogy bármilyen felelősséggel tartozzon a mozdonyvezető (átvétel-átadás) a hátsó vezetőálláson szállított bármiféle árú szállításával kapcsolatban.
- Gépcsere esetén kinek a kötelezettsége az elhelyezett áruk átadása, átvétele?
- A vonatjármű szolgálatképtelensége esetén hasonló kérdés merül fel.
- Az út során esetleg felmerülő műszaki problémák során, a hátsó vezetőálláson elhelyezett csomagok akadályozzák a mozdonyvezető mozgását, nehezítik a hibaelhárítást.
- Személyzetváltáskor mi a bizonylatolása az átadás-átvételnek, és ezt hogyan kell megejteni?
- Kié a felelősség az ám szállítása során keletkezett sérülés esetén?
- A hátsó vezetőálláson a forgalmi utasítás szerint önköltséges dolgozók elhelyezése a fontosabb, vagy a csomagok elszállítása.
- A hátsó vezetőállást nem poggasztérnek tervezték, így ilyen feladatok ellátására nem alkalmas!

A nemrég bekövetkezett madridi terrorcselekmény – vasútrobbanás – óta hazánk is a veszélyeztetett országok közé tartozik. Az intézkedés elősegíti hasonló események bekövetkezését a MÁV Rt-nél, melyre a médiákon keresztül – ha szükséges – felhívjuk a közvélemény figyelmét. A MÁV Rt. nemhogy gátolná ezen események bekövetkezését, hanem még segíti is a feltételek megteremtését.

A bizonytalan eredetű szállítmányok, melyeket ismeretlen személyek helyeznek fel a vonatjárművekre, nem azt bizonyítják, hogy a MÁV Rt. meg kívánja akadályozni a madridi eseményekhez hasonló terrorcselekményeket – annak ellenére, hogy ezt kommunikálja –, hanem ahhoz nagyban hozzájárul.

Kérem Tisztelt Főigazgató Urat, hogy a kiadott rendelkezést vonja vissza, vizsgálja felül az E.I. sz. Utasítás 6. sz. Függelékének tartalmi részét, s arra is megkérem, hogy a jövőben tervezett bármiféle – mozdonyvezetőket érintő – utasítások, rendelkezések kiadása előtt a Mozdonyvezetők Szakszervezetének kellő időt biztosítson arra, hogy a tervezett változtatásokkal kapcsolatos szakmai véleményét eljuttathassa Önnek.

A kiadott rendelkezés visszavonásának elmaradása esetén a Mozdonyvezetők Szakszervezete megfontolja egy engedetlenségi mozgalom elindítását.

Üdvözlettel:

Kiss László
elnök



A 301 sorozatú gőzmozdony



Bolla Géza

Mint azt már korábban megírtam e lapban a tisztelt kollégák számára, a 301-001 psz Gőzös tragédiáját a biatorbágyi viadukton történt balesetről, amely 1931 szept. 12-13-ra virradó éjjel történt. Akkor azt ígértem, hogy erről a mozdonytípusról majd bővebben írok. Ezt itt most közzéteszem.

Amikor a MÁV-nál a történelmi bizottság megalakult volt egy olyan elképzelés a bizottság részéről, hogy a

megmaradt roncs állapotban lévő 301-016 psz gőzmozdonyt üzemképes állapotba hozzák. Ezeket a mozdonyokat 1911-14 között gyártották a Magyar Királyi gépgyárban (mai GANZ MÁVAG-ban, 20 darab ikergépezetű, és 2 db kompaund-rendszerű gépezetűekből készült). Ezek a mozdonyok az akkori időben a hazai gőzmozdonyépítés csúcspontját jelentették.

Ez a típusú mozdony a Párizsi világiállításán aranyérmert nyert szépségéért és teljesítményéért. Európa egyik legnagyobb teljesítményű legjobban bevált gyorsvonati gőzmozdony típusának bizonyult.

Az 1900-as évek elején, a MÁV vonalain közlekedő gyorsvonatok átlagos terhelése 280-320 tonna, és a legnagyobb sebességük 90-100 km/h volt. Ezeket a vonatokat a két kapcsolt kerékpárú 202- illetve 203-as sorozatú mozdonyok továbbították.

Európa szerte a gyorsvonatok utazóközönsége megnövekedett, és ezért a vonatok terhelését is növelni kellett. A megnövekedett tömegű vonatokat két kapcsolt kerékpárú mozdonyokkal való továbbítása egyre több nehézséget okozott. Ezért az 1910-es évek elején hasonlóan más európai vasutakhoz a MÁV-nál is napirendre került a három kapcsolt kerékpárú gyorsvonati mozdonyok beszerzésének ügye.

Ebben az időszakban a Budapest- Bécs között közlekedő gyorsvonatok már a legnagyobb megengedett terheléssel, 11 db négytengelyű kocsiból álló szerelvényekkel közlekedtek. Ezek a vonatok nem csak a leggyorsabb, hanem a legnehezebb gyorsvonatok voltak, az egykori osztrák-magyar monarchiában, és továbbításukra átmenetileg a három kapcsolt kerékpárú

322-es sorozatú mozdonyokat is igénybevettek, de a végleges megoldás a 301-es sorozatú mozdonyok beszerzése volt.

A mozdony kazánjának jellegzetessége volt, a sík tűzszekrény és a túlhevítővel felszerelt hosszkazán. A korábbi hazai mozdonytípusokhoz képest feltűnően nagy volt a mozdony tűzszekrényének 4,84 négyzetméteres rostélyfelülete, aminél nagyobb (5,09 nm) csak a 651-es sorozatú volt. A nagy rostélyfelületet a közepes fűtőértékű hazai szenek indokolták és a magasan elhelyezett kazán, valamint a nem túl nagy átmérőjű kerekek tették lehetővé. A kazán vízzel érintett fűtőfelülete 262 nm, ebből a túlhevítő fűtőfelülete 54 nm volt. Az ikergépezetű mozdonyoknál 12 bar és a kompaund gépezetű mozdonyoknál 16 bar volt az engedélyezett kazánnyomás. A 301 sorozatú mozdonyok kazánját a MÁV mozdonyok közül elsőként szerelték fel a közvetlen terhelésű rugós biztonsági szeleppel, amely lehetővé tette viszonylag nagy mennyiségű gőz rövid idő alatti kibocsátását a kazánból.

A MÁV gépgyár hazai viszonylatban először alkalmazta a 301-es sorozatú 4 hengeres mozdonyoknál a de Glehn rendszerű hajtását, amelynél a mozdony első és második kerékpárja hajtott volt. A mozdony főkeretén belül elhelyezett hengerek az első, a főkereten kívüli hengerek a második kerékpárt hajtották. (Az első kerékpár amit a belső gőzhengerek hajtottak rövid hajtórudakkal, görbített volt).

A de Glehn rendszerű hajtás előnye a jobb tömegkiegyenlítés és nyugodtabb futás volt.

A mozdony vezérlése Heusinger-walschaert rendszerű volt. A

kompaund gépezetű mozdonyokat úgynevezett segédindító készülékkel is felszerelték, amely indításkor mind a négy hengerbe friss gőzt juttatott.

Majd vonatbővítéskor a belső hengerek friss gőzt kaptak itt elvégezvén munkájukat mint fáradt gőz átömlöttek a külső hengerekbe itt is elvégezvén munkát ezután áramlott ki a szabadba. Ennél a rendszernél a gőz expanziójának megosztlása volt két hengerre. Ebből a típusból kísérleti jelleggel készült kettő darab. Ezen mozdonyok száma 301-501, 301-502-es sorozatú volt. A kompaund rendszerű mozdonyoknál a nagynyomású belső hengerek átmérője 525 mm, a főkereten kívüli



kisnyomású hengerek átmérője 780 mm.

Ezeknél a mozdonyoknál nagy volt a hatásfok, ezért széntakarékosak voltak, viszont a karbantartás szempontjából bonyolultabb szerkezetű, az engedélyezett kazánnomás 16 bar volt. Ezért a MÁV az ikergépezetű mozdonyok mellett döntött, (melynek kazánnomása 12 bar volt) mind a négy henger friss gőzzel működött. A 301-es mozdony egyik legjobban bevált szerkezeti eleme a 2-C 1 Pacific tengelyelrendezésű futóműve volt, amely alkalmassá tette gyorsvonatok továbbítására. A futómű első két kerékpárját forgóvázba ágyazták. A kanyarulatokon való könnyebb áthaladás céljából a forgócsapot nem a forgóváz közepén, hanem 100 mm-rel hátrább helyezték el. A hátsó futó kerékpár Adams-Webb beálló rendszerű volt. Ezért a mozdony nagy sebességnél rendkívül nyugodt futása e tengelyelrendezésnek volt köszönhető. Kapcsolt kerekek átmérője 1826 mm, az engedélyezett sebessége 100 km/h volt, de a műtanrendőri próbán elérték a 140 km/h sebességet is.

A mozdony nem csak szerkezetileg sikerült jól, hanem egyben a MÁV egyik legszebb gőzmozdonya is volt. A külső megjelenési formáját kedvezően befolyásolta a kazán középvonalaának magassága 3020 mm a sínkorona felett, amely az első világháború előtt egyedülálló volt a közép-európai vasutaknál. A mozdonyjellegzetessége volt még a kúp alakú füstszekrényajtó, amely a MÁV más gyorsvonati mozdonyaira, pl 203, 327, 328-as sorozatnál is jellemző volt. A mozdony 4 tengelyes két forgóváz szerkocsijában 26 köbméter vizet, és 8 tonna szenet lehetett tárolni. A 160 kn legnagyobb tengelyterhelésű mozdony tömege szerkocsi nélkül 85 tonna, szerkocsival együtt a tömege 141 tonna volt.

Az 1500 kW teljesítményű 301-es sorozatú mozdonyok teljesítőképességére jellemző hogy sík pályán 90 km/h sebességgel 440 tonnás vonatokat tudott továbbítani. Budapest-Pozsony-Marchegg vonalon 1912-ben megtartott egyik próbamenet során 212 kilométeres távolságot 700 tonna tömegű gyorsvonattal 2 óra 25 perc alatt tette meg, és a vonat sebessége a vízszintes pálya szakaszokon elérte a 120 km/h sebességet.

A 301-es sorozatú mozdonyok további beszerzését az első világháború eseményei megakadályozták. A trianoni békekötést követően a MÁV gőzmozdonyainak jelentős része, ezek között 15 db 301-es mozdony a CFR vasúthoz került. A MÁV-nál maradt 301-es mozdonyok gyorsvonatokat továbbítottak. Valamennyi 301-es mozdony BP. Keleti fűtőházhoz volt állomásítva. Ezek a mozdonyok BP-Békéscsaba, Bö-Hegyeshalom, vonalakon továbbították a gyorsvonatokat.

Az első 301-es mozdonyt 1956-ban, a többi 1964-67 között selejtezték. A megmaradt 301-016-os, amely Hatvan állomáson fűtőgép volt, gőzhengereit leszerelték teljes gépezetét, megsemmisítették, majd a Nagykanizsai Gépészeti Főnökség lelkes dolgozóinak köszönhetően kiállításra kész állapotban helyreállították. Jelenleg a Tatai úti „FÜSTI” járműparkban megtekinthető.

Ezúton is megköszönvén jómagam és néhány lelkes vasútbarát nevében, a Nagykanizsai Gépészeti Főnökségnek hogy a régi Jugoszláviából visszakapott 424-001 psz mozdonyt (amely a Közlekedési Múzeumnál van kiállítva), és a 303-002 psz (ez a járműparkban látható) mozdonyt kiállítási tárgyként helyreállították.

Üdvözlettel,

Bolla Géza nyugdíjas főmozdonyvezető

Itt van a nyár, itt van újra...

A tavalyi nyár múltával leszögezhetjük, hogy a hőség okozta hátrányos környezeti hatásokon nem sokat tudtunk változtatni. Igen „bölcsen” megállapíthatunk azt is, hogy nyár lesz jövőre is. Talán ez nem volt túl nagy felfedezés! Az annál inkább, hogy megint nem sikerült azokat a kérdéseket kezelni, amelyekkel nem is oly sokára újra szembe kell nézni a mozdony vezetőállásán dolgozóknak. Rekkenő hőségben, 50 °C fokos vezetőállásokon kell maradéktalanul, lehetőleg hiba nélkül elvégezni vonat továbbítási feladatainkat.

A mozdonyvezetők is belátják, hogy nincs realitása annak, hogy egyik napról a másikra az összes vonatatójárműre légkondicionáló kerüljön, bár napjainkban ennek költsége a jármű értékéhez tekintve elenyésző. Magára valamennyit adó személy gépjár-

műgyártó el sem tudja képzelni, hogy ne legyen kiállítva légkondival felszerelt jármű. Ennek felára – típustól függően – 80–200 ezer Ft között mozog. Mennyibe kerülhetne mindez a MÁV járművein, egyetemes beszerzés és kivitelezés mellett, Valószínűleg nem volna óriási összeg. Még mielőtt megvádolnának, hogy milliókra mondom mindezt, hozzá kell tennem, hogy a jármű értékéhez képest nem lenne tétel. Amennyit hoztak már a „konyhára” ahhoz képest meg főleg nem! Most már csak a szándék hiányzik, hogy beszerzésre kerüljenek. Bár addig is volna mit tenni, ha fontos, hogy az az egy ember, aki több száz utasért, vagy áruk millióiért felel, ne szédüljön le a mozdonyról a forróság miatt. Ehhez még pénzre sem lenne szükség. Pitiáner kérdésnek tekintik sokan azt a régen megfogalmazott kérésünket, hogy a ruházati ellátmány bővüljön rövidnadrággal.



Ez csak annak nevetséges, aki még nem „húzott le” tíz órát egy mozdony vezetőállásán 30-35 °C fokos hőmérsékletben. Mivel az idő most is szorít, de a gond nincs megoldva, már az is nagy előrelépésnek tekinthető, ha a saját nadrág használata miatt nem vonják felelőségre a kollégákat. De ezt is ki kéne már mondani, arra illetékeseknek.

Április végén – talán – összeül újra a MÁV Rt. Ruházati Bizottsága. Reális esély arra már biztos nincs, hogy egységes rövidnadrág kerüljön bevezetésre az idő rövidege miatt. Hiába jeleztük, hogy még a nyár beállta előtt kellene a problémát kezel-

MEGÁLLAPODÁS

a vontatási utazók ivóvíz ellátásáról.

A Magyar Államvasutak Rt. Gépészeti Szakigazgatósága, valamint a Mozdonyvezetők Szakszervezete a 106954/1997/18. számú – a MÁV Rt. és a szakszervezetek között létrejött – megállapodás egységes vérhajtása érdekében az alábbiak szerint állapodnak meg.

1. A vontatási utazók részére, beleértve a tényleges utazási gyakorlatot végző mozdonyvezető gyakornokokat is

– május 1-jétől szeptember 30-ig szolgálatonként 2 liter,

– október 1-jétől április 30-ig szolgálatonként 1 liter

a közbeszerzési eljárás alapján beszerzett ásványvizet kell biztosítani.

Budapest, 1999. december 8.

ni. Egy megoldás maradt csak, melyet már az előbb vázoltam, de ehhez kell némi empátia a mozdonyvezetők iránt. Reméljük lesz ilyen felelős vezető.

Addig is marad a víz, hol hűtve, hol melegén. Mi sem bizonyítja jobban, hogy jön a nyár, elkezdődtek a viták a szolgálati helyeken, hogy mikor, kinek, mennyi ásványvíz jár. Nem lesz felesleges az 1999. évben aláírt erről szóló megállapodást most ismét közreadnunk.

Remélem ezt a problémát lezárhatjuk.

A többiről döntenem kéne. Mihamarabb, mert nyár lesz jövőre is...

Kiss László

MOT

Mozdonyvezetők Országos Találkozója

Tisztelt Kollégák!

Ebben az évben, a hagyományoknak megfelelően ismét találkoznak a magyar mozdonyvezetők július első hétvégéjén.

A találkozó ideje: **2004. július 3-4.**

A találkozó helyszíne: **Szolnok**

Jelentkezni a tagcsoportoknál lehet.

**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