



Mozdonyvezetők Lapja



A Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa

XIV. évfolyam 9. szám

Alapítás éve: 1892

2004. szeptember

Kormányátalakítás

2004. szeptember 30-án Gyurcsány Ferenc bemutatta a kabinet tagjait. Van, aki maradt, volt, aki ment. A Mozdonyvezetők Szakszervezete és az Autonóm Szakszervezetek Szövetsége nem szokta kommentálni sem a kinevezéseket, sem a felmentéseket. Nem írtunk sem gratuláló, sem sajnálkozó levelet, hiszen pártpolitikától függetlenül, olyan társadalmi szereplőként gyakoroljuk az érdekvédelmi munkát, ami nem tűri a hatalommal való összefonódást.

Változik a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium vezetése. Csillag István lemondott. Mondhatnánk, hogy ez is eredmény. De nem mondhatjuk, mert a magyarországi közlekedés – benne a vasút – sorsa továbbra is bizonytalan, helyzete válságos. Nincs megállapodás a MÁV Rt. és a Pénzügyminisztérium között, a BKV Rt. súlyosan eladósodott, gyötrelmes a légi közlekedés átalakítása és privatizáció előtt állnak a volántársaságok. Hiányzik a kormányzati és parlamenti felelősség, a felelős döntések sorozata, így aztán a közlekedési alágazatok helyzete – stílszerűen – bebetonozott, talán éppen az autópályákkal.

A Foglalkoztatáspolitikai és Munkaügyi Minisztérium éléről távozott Burány Sándor és előrelépett Csizmár Gábor politikai államtitkár. Utóbbi a mi-

niszterelnök azzal indokolta, hogy jó a kapcsolata a szakszervezetekkel és nehéz másfél év következik.

Még nem tudni, hogy az új összetételű kormány hoz-e változást a munkavállalók, a lakosság életében. De ez eldől néhány hónap alatt, az országos bértárgyalások, az adójogszabályok és a költségvetés okán. Az értékelés ideje gyorsan elérkezik, alig másfél év múlva.

Dr. Borsik János

A rezortos nem vezethet mozdonyt

A lap előző számában közzé tettük Kiss László elnök levelét, melyet Mándoki Zoltán vezérigazgatóhoz címzett. Az esemény ismert: K. Tibor rezortos 2004. július 20-án mozdonyt vezetett Kelebia és Szabadka között, veszélyeztetve a vasútüzem biztonságát.

Most folytatjuk a levelezés közreadását, mert abból világosan kitűnik a MÁV Rt. vezetőjének és az illetékes minisztériumnak tulajdonítható álláspont.

Természetesen a MOSZ válaszait is közreadjuk.

Dr. Borsik J.

Miről lehet olvasni...

Gépészeti hírek	4
Határozott határozat. Vagy mégsem?	7
Levelezésünkből	9
Ötvenezer kiszolgáltatott ember	10
Gyilkos robot az éjszakában	13

Európai érdekvédelmet teremtettünk!



**Kiss László úr
elnök**

**Mozdonyvezetők Szakszervezete
Budapest
Bácskai u. 11.
1145**

Tisztelt Kiss Úr!

2004. augusztus 12-én írt levelében hozzám fordult a 2004. július 20-án Kelebia – Szabadka között reszortos által vezetett villamosmozdony ügyében.

Az ügyet a Gépészeti Üzletág munkatársaival újra vizsgáltattam. A helyszínen végzett vizsgálat során megállapították, hogy a mozdony a MÁV Rt és a ZSTP közös munkacsoportjának megállapodása alapján a szerb mozdonyvezetők típusismereti oktatására ment Szabadkára. A típusismereti oktatást Kerényi Tibor reszortos tartotta, így neki mindenképp ki kellett utaznia Szabadkára, ezért a Szeged Területi Gépészeti Központ vezetője – a Gépészeti Üzletág által a párhuzamos munkavégzés elkerülése érdekében kiadott rendelkezés értelmében – helyesen döntött úgy, hogy a mozdonyt Kerényi Tibor vezesse. Kerényi Tibor rendelkezik a beoszthatóság valamennyi feltételével. Az idő rövidsége miatt a mozdonyvezetők átvezénylése komoly nehézséget jelentett volna, de nem a 900 Ft-os átvezénylési díj miatt, hanem azért, mert Szeged Mozdonyüzemeltetési Telephely Kiskunhalas Külső Szolgálati Helyén, ahonnan ehhez a feladathoz mozdonyvezetőt biztosíthattak volna, a jelzett napon a 94 főből 9 fő betegállományban, 13 fő szabadságon volt, 1 fő pedig szakszervezeti kikérővel rendelkezett, így a napi feladatok elvégzéséhez is más telephelyhez kellett átcsoportosítani.

Hivatkoznak továbbá, hogy a reszortos nem rendelkezett menetrendkönyvvel, menetrendi segédkönyvvel és a lassan bejárando pályarészekről szóló kimutatással. A vizsgálat megállapította, hogy a felsoroltak mind a reszortos birtokában voltak.

A határátmeneti forgalomban a társvasutak utasításából is vizsgázni kell. Mivel több éve a szerb vasút látja el a határállomások közötti trakciót, így érvényes vizsgával sem a reszortos, sem a mozdonyvezetők nem rendelkeznek. Ezért biztosított a szerb vasút Lic János személyében magyarul beszélő érvényes vizsgával és vonalismerettel rendelkező pilótát.

A parancskönyvi rendelkezéseket a reszortosok adják ki, így természetesen ismerik azok tartalmát, ezért nem szerepel a nevük a parancskönyvben. A menetigazolványt illetően téves információval rendelkezik Kiss úr. Kerényi Tibor a közlekedés dokumentálását a 3120713 sz. menetigazolványon végezte, melyet Szeged Mozdonyüzemeltetési Telephely mozdonyfelvigyázójától vett át. Anyagvételezés nem, így tehát visszaélés sem történt.

Ami a formaruhát illeti azzal valóban nem rendelkezett, de a reszortosnak nem is jár formaruha. A mozdony személyzetnél sem számít a formaruha szolgálati jelvénynek, mint pl. a forgalmi szolgálattevő egyenruhája. A mozdony kulcsát a reszortos nem a ruhája alapján, hanem a szolgálati megbírólevelének és az országos közforgalmú vasúti járművezetői igazolványának bemutatásával vette át Kelebia állomás forgalmi szolgálattevőjétől, így ezzel sem teremtett rendkívüli helyzetet.

A Gépészeti Üzletág nem a meglévő túlórák mennyiségét kívánja a reszortosok utaztatásával megoldani – amint azt Kiss elnök úr hosszasan taglalja –, hanem a párhuzamos munkavégzést csökkenteni. A reszortosok csak abban az esetben vezetnek mozdonyt, ha tevékenységük egyébként is megkívánja a mozdonyon való jelenlétet. Ebben az esetben Kerényi úrnak mindenképp a mozdonyon kellett utaznia, mivel ő tartotta a típusismereti oktatást a szerb mozdonyvezetők részére, és mindössze 10 percig vezetett mozdonyt, ugyanis ennyi a menetidő Kelebia és Szabadka között. A Területi Gépészeti Központ gépkocsija ebben az időben Kiskunhalasra ment a Területi Gépészeti Központ és Szeged Mozdonyüzemeltetési Telephely munkatársaival, ezért vitték el Kelebiára, így az út egy órát vett igénybe a vasúti utazás 3 órájával szemben.

Ami a gyakorlattal nem rendelkező reszortosokra vonatkozó megjegyzést illeti, Kerényi Tibor 13 évig végzett önálló mozdonyvezetői tevékenységet, és mindhárom vontatási nemre (gőz, dízel és villamos) érvényes mozdonyvezetői vizsgával rendelkezik. Ez is bizonyítéka annak, hogy nem veszélyeztette a vasútüzem biztonságát.

Bízom benne, hogy a fentiek önt is megnyugtatták, hogy nem történt a vasútüzem biztonságát veszélyeztető cselekmény.

Budapest, 2004. augusztus 30.

Tisztelettel:

Mándoki Zoltán

Mándoki Zoltán úr
vezérigazgató
részére
MÁV Rt. Vezérigazgatósága
Budapest

Tisztelt Vezérigazgató Úr!

Megkaptam válaszlevelét, és sajnálattal állapítottam meg, hogy nem változott a MÁV Rt. álláspontja az ismert időben és helyen történt eseménnyel kapcsolatban, ahol megvalósult a vasúti közlekedés biztonságának veszélyeztetése.

Ebben az esetben nem szabad olyan körülményekre hivatkozni, amelyek nem adhatnak felmentést a rossz döntésre, az illegális mozdonyvezetésre.

A levélben szereplő:

- „mindenképpen ki kellett utaznia Szabadkára,
- párhuzamos munkavégzés,
- helyesen döntött úgy, hogy a mozdonyt Kerényi Tibor vezesse, az átvezénylés komoly nehézséget jelentett volna,
- 9 fő betegállományban, 13 fő szabadságon volt, 1 fő pedig szakszervezeti(!) kikérővel rendelkezett”

hivatkozások irrelevánsak és önmagukért beszélnek.

Ezekre eredménnyel hivatkozni nem szabad és nem is lehet. Az a szakmaiatlanság, ami a parancskönyvi rendelkezések ismeretét taglalja jelzi, hogy a vizsgálat felületes volt, de Ön ezt így elfogadta.

Egyetlen állítására azért reagálok. A nevezett reszortosnál nem az a lényeg, hogy valamikor mozdonyvezető volt, hanem az, miszerint 1973-ban vezetett utoljára mozdonyt.

Nyomatékosan kérem, hogy a mozdonyvezetők, a reszortos, a vasút és az utasok érdekében ne tűrje el az ilyen, vagy hasonló gyakorlatot még akkor sem, ha kénytelen munkatársainak „szakértésére” hagyatkozni.

Magyarázni lehet, megmagyarázni és elfogadni ezt a magatartást, ezt a szabálysértést azonban nem.

Én abban bízom, hogy nem fogadja el munkatársainak mellébeszélését, és mindent megtesz annak érdekében, hogy a vasútüzem biztonsága

rossz középvezetői döntések miatt ne legyen veszélyeztetve.

Az esemény súlyosabb annál, hogy személyeskedő választ is adjak, bár ebben Ön nem volt tartózkodó.

Budapest, 2004. szeptember 15.

Kiss László
elnök

Kiss László úr
elnök
Mozdonyvezetők Szakszervezete
Budapest

Tisztelt Elnök Úr!

Miniszter úr utasítása alapján ismételtén kivizsgáltattam az Ön augusztus 12-i levelében foglaltakat, miszerint 2004. július 20-án Kelebia és Szabadka között a V43-1138 pályaszámú villamosmozdonyt egy reszortos vezette, veszélyeztetve ezzel a vasútüzem biztonságát.

A MÁV-tól kapott jelentés szerint a mozdonyt a MÁV és a ZSTP megállapodása alapján a társvasút mozdonyvezetőinek típusismereti oktatására küldték Szabadkára. Kézenfekvő volt ezért, hogy a mozdonyt a típusismereti oktatás megtartására kijelölt reszortos vezesse.

A vizsgálatról készült jelentéssel együtt másolatban megkaptam a MÁV Rt. vezérigazgatójának Önhöz írt levelét is. Az ebben szereplő megállapításokat nem kívánom megismételni.

A vizsgálat adatai szerint adottak voltak azok a feltételek, amelyek az előírások szerint a mozdonyvezetéshez szükségesek. A feltételek közül elsődleges, hogy a reszortos megfelelő mozdonyvezetői gyakorlattal és érvényes mozdonyvezetői vizsgával is rendelkezik. A reszortosokat – többek között – ezek a képesítések teszik jogosulttá arra is, hogy ellenőrzési és oktatási tevékenységet is ellássanak.

Budapest, 2004. szeptember 16.

Üdvözlettel

Dr. Kovács Ferenc



Dr. Kovács Ferenc úr
helyettes államtitkár

Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
Budapest
Honvéd u. 13-15.
1055

Tisztelt Helyettes Államtitkár Úr!

Levele, és annak tartalma nem lepett meg. Azt írja, hogy „kézenfekvő volt ezért, hogy a mozdonyt a típusismereti oktatás megtartására kijelölt reszortos vezesse”.

Őn nem tudja, vagy nem akarja látni a „kézenfekvő” döntés következményeit, annak hatását. Egy felületes, egyoldalú, szakmainak csak nagy bátorsággal nevezhető vizsgálatot fogadott el, minden fenntartás nélkül, figyelmen kívül hagyva a Mozdonyvezetők Szakszervezetének álláspontját, az utasok, a vasút és a társadalom alapvető érdekeit. Ha Ön a minisztérium álláspontjává emel egy ilyen szakmaiatlan vizsgálatot, akkor ez nem jó. Azért nem, mert ez felelősséget is ró a Gazdasági és Közlekedési Minisztériumra. Ez is egy eredmény.

Az Ön válasza is „kézenfekvő” volt. Csak van egy kicsi baj. A MÁV Rt. vezetése már nem büszke erre a vizsgálatra. Változott az álláspontjuk, nem akarják gyakorlattá tenni ezt a „kézenfekvő” döntést. Ez a helyzet. Gondolom ezen kézenfekvő elgondolkodni.

Budapest, 2004. szeptember 29.

Tisztelettel

Kiss László
elnök

Gépészeti hírek

Az újság hasábjain már részletesen tájékoztattuk az olvasót arról, hogy milyen vitás helyzetet teremtett egy fenntartási reszortos önálló mozdonyüzemelési ténykedése. Több alkalommal váltottunk szót erről a Gépészeti Üzletág vezetőivel, s bírnak azon ígéretüket, hogy az eset nem fog megisméjlődni.

Más egyéb kérdésekkel kapcsolatban is történtek egyeztetések a munkáltatói oldal és a Mozdonyvezetők Szakszervezete között, melyekről tájékoztatjuk olvasóinkat.

A gépészet Üzletági Függelékének módosítása már igen régóta terítéken van, s mára egyetlen vitás kérdés maradt csak, nevezetesen a motorvonatok fordulójének normázása.

Szeptember első napján – a vita tisztázása érdekében – a munkáltató és a MOSZ képviselői közösen lenormázták, hogy egyes motorvonat típusok esetén mennyi az a minimális idő, mely a műszaki ténykedések ellátásához szükséges. E téren egység született, melyet mellékelünk. Abban viszont nem tudtak a felek megállapodni, hogy az egyéb járulékos – más szolgálati ágak által elvégzendő feladatok – idővonzatait rögzítsék (pl.: a vo-

natszemélyzet részére előírt feladatok a menetigazolvány kezelésével kapcsolatban, stb.).

A MOSZ ezen feladatok ellátására 5 perces normaidőt javasolt, melyet a munkáltatói oldal ez ideig nem fogadott el, s ennek is normázását javasolja. Az újabb méréseket október végéig kell lebonyolítani.

Több szakmai javaslattal éltünk az elmúlt időszakban. A hálózat szinte minden pontján tetten érhető, hogy olyan parancskönyvi rendelkezések jelennek meg melyek csak bizonyos időszakokra és esetekre vonatkoznak. Ezek sokszor több oldalon keresztül – a lényegi kérdések kiemelése nélkül – jelennek meg.

Javaslatunk szerint minden telephelyen létre kell hozni egy állandó és egy ideiglenes parancskönyvet. Az állandóban olyan rendelkezések közzétételére kerülhetne sor melyek hosszú távú utasításokat rögzítenek. Az ilyen rendelkezéseket A5 formátumban a mozdonyvezetők részére át kellene adni, hogy azt lefűzhesse a szolgálati menetrendkönyvébe, s azt bármikor visszakereshesse, ha időközben megfelelő volt annak tartalmáról. Az ideiglenes parancskönyvbe csak a bizonyos időszakokra (pl. vágányzár) vonatkozó rendelkezések kerülnének.



Ami még fontos, hogy a rendeletek tömörek és csak a lényegre szorítkozóak legyenek.

Az eseménykönyvek terén is javaslattal éltünk, bár meg kell mondanunk őszintén, hogy az ötlet a GYSEV Rt-től származik.

A jelenleg meglévő eseménykönyveket egy a „Jelentés eseményről” nevű formanyomtatvány váltaná fel, mely – elképzelésünk szerint – indigós kivitelben készülne. A lap tartalmazza azon fontosabb adatok helyét,

amelyeket egy-egy jelentés megírásakor be kell írnia a mozdonyvezetőknek. Mivel a nyomtatvány a kollégáknál lenne, így már az esemény bekövetkeztekor is, majd később is kellő pontossággal tudnák az esetet feljegyezni. A jelentés eredeti példányát a szolgálat végeztével adná le a mozdonyvezető a felvigyázónál történt lejelentkezéskor.

A mellékelt formanyomtatvány még csak tervezet.

Kiss László

Feljegyzés

Felvéve: 2004. szeptember 1.-én a MÁV Rt. Gépészeti Üzletág Északi Mozdonyüzemeltetési Telephely hivatalos helyiségében.

A GÜ és a MOSZ képviselői az alábbi méréseket végezték el:

BDV 1 egység	9 min. 15 sec.
Ingavonat 8 db kocsi (192 m)	8 min.
2 egység 63-41	9 min.
2 egység 63-42	6 min. 24 sec.

(Egységesen az „E” fékpróba időigényét vettük figyelembe)

A méréseket üres járműveknél és normál viszonyok között mértük.

A jelenlévők egységesen egyetértenek az alábbi, GÜ. Üzletági függelék mozdonyvezetői normaidejével (7.7 pont):

- a szóló Bz és az egy egységű ikermotorkocsi	5 perc
- két egységű Bz motorkocsi	5 perc
- Bz mot + Bz vezérlőkocsi	5 perc
- több egységű ikermotorkocsi	10 perc
- egy egységű villamos motorvonat	10 perc
- ingavonat (Bz, MD vonat is) 100 m-ig	10 perc
- ingavonat 100 m-en felül (MD vonat is)	15 perc
- több egységű villamos motorvonat	15 perc

A fenti normaidők a Gépészeti Üzletág fordulói ideit (vezetőállás csere + fékpróba) adják meg, nem tartalmazzák azonban más szakszolgálat esetlegesen felmerülő többlet időszükségletét.

Az Üzletági függelék 2004. február 20-i feljegyzéséhez kiegészítésül az alábbiakat javasoljuk:

-Ad.7.14

Ingavonat, vagy több egységű motorkocsi állomási lezárása	15 perc,
villamos motorvonat egy egység	15 perc,
minden további egység	10 perc.

-Ad.7.5

a felsorolt normaidők az állomáson lezárt járművek üzembe helyezésére is legyenek érvényesek.

Budapest, 2004. szeptember 1.



Jelentés eseményről

Dátum: 200..... hó nap Mozdonyvezető:

Szolgáltatkezdés ideje: óra perc Mozdony pályaszám:

Vonatszám: Tonna: Méter:

Szolgáltatképtelen Üzemképes Segélymozdony

Segélymozdony mozdonyvezető:

Késés	Saját	Okozott	Továbbindulás
Meghibásodás oka:	műszaki	baleset	egyéb
Korlátozások:	Igen	nem	sebesség
Alkalmazott sebesség:	km/h	Csökkentett teljesítmény:	%
Esemény pontos ideje:	hó nap óra perc		
Látási viszonyok:	időjárás	fok C	

Esemény helyének pontos meghatározása

.....

.....

.....

Esemény következményei (esetlegesen sérült, vagy siklott járművek adatai)

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Búcsú egy szeretett munkatársunktól!

Életének 55-ik évében elhunyt volt munkatársunk Iberpaker Jenő.

Azon kollégánk közé tartoztál, akit mindenki szeretett és tisztelt. Munkádat tisztességgel és becsülettel végezted nyugdíjba vonulásodig, és amikor annak elérkezett az ideje, nagy örömmel beszéltél a jövőről. Tudtad, hogy még sok feladat vár rád, és sok terved volt, amit még végre kell hajtani. De a kegyetlen sors és korunk betegsége közbeszólt.

Mikor utoljára találkoztunk, egyikünk se gondolta volna, hogy váltód földi pályáról mennyire lesz állítva, s majd ott robogsz vonatoddal az álomvilágok birodalma felé, ahol a szent angyalok seregei mind néked integetnek, s ha megérkeztél oda, álmaid legyenek tisztán hófehérek. Álmodjál szeretteidről, rólad volt munkatársaidról, barátaidról, mozdonyaidról. Emléked övezze az itt maradottak tisztelete, szeretete, megbecsülése.

Nyugodj békében!

Simon Emil
Veszprém

Tisztelt Mozdonyvezető Kollégák!

A Mozdonyvezetők Szakszervezete Ügyvivő Bizottságához fordult néhány kolléga a vasúti pályák melletti szemetelés ügyében. Azt látják, hogy szaporodnak az eldobált literes, sötétkék színű ásványvizes palackok.

Akik ezt jelezték, azt mondják, hogy a flakonokat nem az utasok, hanem a mozdonyvezető kollégák dobálják el.

A mozdonyvezetői kar fegyelméhez, felelősségéhez, hivatásához nem illik ez a magatartás.

Nem tesz jót a szakma presztízsének. A kérést nem kell megfogalmazni, hogy annak eredményeként ne legyen látható a vonalak mentén az árulkodó kék palack.

Dr. Borsik János

Csillag a továbbiakban nem kíván miniszterként tevékenykedni

Csillag István gazdasági- és közlekedési miniszter tegnap részt vett az SZDSZ Ügyvivő Testületi ülésén. Ezen az ülésen Csillag István bejelentette: a továbbiakban nem kíván miniszterként tevékenykedni, ezért felajánlja lemondását az őt delegáló liberális pártnak. A lemondást az SZDSZ tudomásul vette.

Csillag István a Medgyessy-kormányban következően képviselte a liberális gazdaságpolitikát. Akkor is fellépett a liberális elvek érvényesítéséért, amikor ezért kemény támadások érték – akár a kormányon belül is.

Azóta, hogy Medgyessy Péter benyújtotta lemondását, Csillag István többször jelezte: nem kíván feltétlenül pozíciót vállalni a következő kormányban. A miniszter több héttel ezelőtt levélben tudatta az SZDSZ elnökével: személyével szemben olyan indulatokat tapasztal a szocialisták részéről, amelyek komolyan hátrál-

tatják feladatának ellátásában.

Csillag István nem kívánja felesleges konfliktusokkal terhelni az új kormányt. Nem kívánja a Medgyessy-kormány problémáit és sérelmeit újraéleszteni a Gyurcsány-kabinetben. Miután az MSZP-vel való viszonya megromlott, nem kíván szerepet vállalni az új MSZP-SZDSZ kormányban.

Az SZDSZ bizalma töretlen volt és töretlen marad Csillag István személyében. A magyar liberális párt rendkívül elégedett Csillag István tevékenységével. Ezért az SZDSZ felkérte Csillag Istvánt: továbbra is vegyen részt a liberális gazdaságpolitika megfogalmazásában és képviselésében. Ennek érdekében Kuncze Gábor felkérte Csillag Istvánt az SZDSZ gazdasági kabinetjének vezetésére, amely felkérést Csillag István elfogadta.

2004. 09. 29.

www.szdsz.hu

Elment

Csillag István gazdasági és közlekedési miniszter lemondott.

Igaz, ezt megelőzően nagy terveik voltak a MÁV Rt. felsővezetőinek cseréjéről. Erről nem akart lemondani. De más volt megírva a csillagokban. Sokat nem hagyott hátra. Amit igen, felejtethető.

Különösen a vasútnál.

Dr. Borsik J.

A MÁV Rt. Igazgatósága döntött a forgalom ésszerűsítéséről

A MÁV Rt. Igazgatósága 2004. 07. 06-án határozott arról, hogy a közszolgáltatási tevékenységek bevételekkel nem fedezett indokolt költségeinek várhatóan a teljes mértéknél alacsonyabb összegű állami megtérítésére fel kell készülni. Döntött a személyszállítási szolgáltatások, kapacitások tényleges felméréséről a vállalatgazdaságosság szempontú forgalomésszerűsítésről. Ez a kihasználatlan vonatok esetében kevesebb mint 10%-os mérséklést, a vonatkilométer-teljesítmény 7,3 %-os racionalizálását jelenti. Ez által a MÁV Rt. 1,5 milliárd forintos azonnali költségmegtakarítást ér el, hosszabb távon mintegy 9 Mrd Ft-ot takarít meg az adófizetők pénzéből, az utazóközönség igényeinek csorbítása nélkül.

Ennek értelmében tárgyalta a mai napon a MÁV Rt. Igazgatósága a vasúti személyszállítás jövő évi közszolgáltatási feladatait vázoló alternatívákat.

A MÁV Rt. Igazgatósága a mai napon határozott a jelenlegi kínálat vállalat-gazdaságosság szempontok

alapján történő ésszerűsítéséről. Az ésszerűsítés alapvetően az alacsony kihasználtságú, a MÁV számára jelentős veszteséget okozó, gyengébben kihasznált standard távolsági és a regionális vonatokat érinti. A vállalatgazdaságosság szempontú forgalom-ésszerűsítés a kapacitás-kihasználtság felmérése alapján került kidolgozásra.

Mivel a 2005. évre vonatkozó Állam-MÁV szerződés még nem kötött meg, valamint nem ismeretes a MÁV 2005. évi költségvetési finanszírozása, mindezek hiányában nem döntött az Igazgatóság a vállalat-gazdaságosság szempontú forgalomésszerűsítést meghaladó mértékű kapacitás-szűkítésről.

A korábban megkezdett átalakítási program részeként megkezdett költség-racionalizálási törekvéseket a MÁV Rt. kiterjesztette a vállalati érdekeknek megfelelő és a tényleges kapacitás kihasználtság szempontja alapján meghatározott forgalomésszerűsítésre, ugyanakkor nem érinti a vasúttársaság megfelelő vasúti közlekedést biztosítani hivatott közszolgáltatói felelősségét.



A MÁV 2003-tól – a hosszú távú piaci kereslet és a konkurencia által determinált területek, a kapacitáskorlátaink figyelembevételével – erőforrásainkat folyamatosan a minőségi távolsági és a budapesti elővárosi forgalomhoz csoportosította át, a stratégiájában megfogalmazott, a vasúti személyszállítással kapcsolatos céloknak és prioritásoknak megfelelően.

Az előkészítő munka során a reális fizetőképes kereslet és a vasúti erőforrások figyelembe vételével olyan szolgáltatási struktúra került kialakításra amely egyaránt szolgálja az utazóközönség ismert igényeit és a MÁV Rt-vel szemben támasztott hatékonyabb gazdálkodást.

Az állami költségtérítés összegéről és az Állam-MÁV szerződés végleges tartalmáról szóló döntés következményeitől függetlenül - a legfontosabb célunk, hogy a forgalomésszerűsítés mellett lendületet kaphassanak a szolgáltatási színvonal növelését és kitörési pontot jelentő elővárosi program megvalósítását célzó törekvések. Ezek jelenthetik ugyanis az adófizető utasok elégedettségének kivívását és a vasúttársaság jövőjének biztosítását.

Az 2001/2004. évi kormányhatározattal összhangban a 2004. december 12-től 2005. december 10-ig tartó menetrendi időszakban kisebb mértékű racionalizálás mellett összességében bővítjük az IC-vonati szolgáltatást. Több vonal budapesti bevezető szakaszán folytatjuk a vágányfelújítást, csúcsidőben növeljük a budapesti elővárosi vonatok, valamint az ütemes és az ütemes jellegű közlekedéssel kiszolgált vonalak számát, s ezzel egyidejűleg csökkentjük a zsúfoltságot. Az expresszvonatok számának növelésével, illetve a jól kihasznált IP vonatok megerősítésével az utóbbi két szegmensben is javítjuk az utazás színvonalát.

Hatékonyágjavítás

A finanszírozás csatlakozást megelőző rendszerében, különösen az elmúlt két évtizedben a MÁV Rt.

– éppen a szolgáltató-megrendelő viszony hiánya miatt – jelentős adósságállományt halmozott fel.

A MÁV jelenlegi vezetése eddig is komoly erőfeszítéseket tett a MÁV piaci alapú átalakítására, költségei csökkentésére és hatékonyságának növelésére. Radikális intézkedéseket vállalt fel a kormányzat jóváhagyásával, melyek lehetővé teszik a vállalat versenyképességének megalapozását, vagyis a vállalati méret nagyarányú optimalizációját, a szoroson nem vasúti működéshez kapcsolódó tevékenységek piaci alapra helyezését.

Olyan intézkedések ezek, amelyeket korábban - az intézkedésekben rejlő társadalompolitikai feszültségek miatt - elodáztak, így a MÁV jövője szempontjából fontos döntések évekig nem születhettek meg.

A 2002-ben beindított hatékonyságjavítást előirányzó program már az első évben 2003-ban túlteljesítette a tervezett mértéket, vagyis 4 Mrd helyett 9,6 Mrd értékben javította a vasúttársaság hatékonyságát. Az idei célkitűzés 12,5 Mrd, az első féléves eredmények alapján szintén teljesíthetőnek látszik. 2005-2006-ra 25,3 Mrd-os hatékonyságjavítást irányoztunk elő, különböző költségracionalizáló és hatékonyságjavító intézkedésekkel, programokkal.

A MÁV Rt. eladósodottsági szintje eléri a 150 Mrd-t. A finanszírozás a külső körülményektől függetlenül növelt hatékonysági mutatók (2003-ban 9,6 Mrd, 2004-ben 12,5 Mrd a tervezett) ellenére sem megoldott jelenleg.

A vasúttársaság jövőbeni finanszírozását olyan módon kell rendezni, hogy az lehetőleg az optimális mértéken túl ne terhelje költségvetést és a piaci alapokra helyezett működés révén minél kevesebbet vonjon el az adófizetők pénzéből.

Budapest, 2004. szeptember 7.

MÁV Rt. Kommunikációs Igazgatóság

Határozott határozat. Vagy mégsem?

A MÁV Rt. Igazgatósága július 6-án határozatot fogadott el a vasút „gazdaságossági szempontok alapján történő ésszerűsítéséről”. Másként: „forgalomésszerűsítés” következik be.

Ami a leg súlyosabb:

„A vasúttársaság jövőbeni finanszírozását olyan módon kell rendezni, hogy az lehetőleg az optimális mértéken túl ne terhelje a költségvetést és a piaci alapokra helyezett működés révén minél kevesebbet vonjon el az adófizetők részéről.” (Szó és betű szerint szól az idézet a Kommunikációs Igazgatóságtól.)

Mi a lényeg? A MÁV Rt. és a Pénzügyminisztérium között a mai napig nem jött létre megállapodás a 2005. évi költségvetési finanszírozásra. Ezért a vasút vezetése hozzálátott az öncsonkításhoz, valamint előre felajánlotta, hogy kevés pénzzel is beéri, nem akarja terhelni a költségvetést.

Ez minden dicséretet megérdemel. Derék munka volt.

Vagy mégsem?

Dr. Borsik J.



Levelezésünkől

Dr. Csillag István miniszter úr részére
Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
Budapest

Tisztelt Miniszter Úr!

A Sopron-Szombathely-Körmend-Szentgotthárd vasútvonalon napi rendszerességgel közlekedik olyan tehervonat, amelynek osztrák mozdonyán osztrák mozdonyvezető teljesít szolgálatot, magyar (GYSEV által biztosított) pilótával.

Ez a gyakorlat ellentétben áll a magyar mozdonyvezetők foglalkoztatási érdekeivel, továbbá sérti a magyar közforgalmú vasutakra a Közlekedési Főfelügyelet által kiadott F.2. sz. utasítás 1.1, 1.47, 12.16-12.22. és az E.1.sz. utasítás 3.1-3.2. pontjait, valamint a 17/1993.(VII. 1.) KHVM rendelet 4.2.3. és a 32/2003. (V.20.) GKM rendelet 8. (3) pontjait, és veszélyezteti a vasúti közlekedés biztonságát.

A hivatkozott dokumentumok világosan kimondják, hogy magyar vonalon csak magyar, vagy honosított hatósági járművezetői vizsgával rendelkező mozdonyvezető teljesíthet szolgálatot.

Véleményünk szerint a MÁV Rt. és a GYSEV Rt, mint a magyar közforgalmú vasúti pályák üzemeltetői, nyilvánvaló felelősséggel tartoznak az érvényes közlekedési szabályok betartásáért, ezért minkét vasút vezetőjétől kértük a jogsértő gyakorlat elleni fellépést.

A MÁV Rt. elhárította az üggyel kapcsolatos felelősségét, a GYSEV Rt. nem válaszolt a levelünkre.

Kérjük miniszter urat, hogy hatáskörében szíveskedjen intézkedést tenni a jogsértő, és a vasútüzem biztonságát veszélyeztető gyakorlat megszüntetése érdekében.

Budapest, 2004. szeptember 16.

Tisztelettel:

Németh László
ügyvezető alelnök

Az Autonóm állásfoglalás

2004. szeptember 13-án az Országos Érdekegyeztető Tanács megkezdte a tárgyalásait a 2005. évi minimálberről és bérajánlásról. Az Autonóm Szakszervezetek Szövetsége elnökségi ülésen elemezte az első tárgyalás tapasztalatait és kialakította álláspontját.

A 2004-re kötött megállapodás szerint 7-8%-os keresetnövekedést ajánlott a testület a helyi bértárgyalásokra. Az előrejelzéstől eltérő infláció következtében csak 0,3%-kal emelkedett a nemzetgazdasági reálkereset. A minimálbér reálértéke 2,1%-kal csökkent.

Ezek alapján megállapítható, hogy a reálkeresetek stagnálnak, a minimálbér veszített vásárlóerejéből 2004-ben. Ez az év nem ismételt meg 2005-ben!

Az Autonóm Szakszervezetek Szövetsége a kormány által ajánlott, és a munkáltatók által lelkesen támogatott 4,5%-os bruttó keresetnövekedési javaslatot nem fogadja el. A munkáltatók 55.400 Ft-os minimálbéres javaslatát nem tartjuk alkalmasnak a tárgyalásra.

A szövetség azt javasolja, hogy 2005-ben – a GDP növekedésével összhangban – a reálbér 4,0%-kal emelkedjen, a minimálbér pedig havi 60.000 Ft legyen, az adómentesség megtartása mellett. A javaslat garanciát teremt a reálkeresetek növekedésére és a minimálbér nagyobb arányú fejlesztésére.

A kormányzati javaslat 4,5%-os inflációval számol, amit csak erős fenntartások mellett lehetne komolyan venni. Éppen ezért a bérek bruttó értékének emelése semmi biztosítékot nem jelent a munkajövedelmek vásárlóértékének növelésére, hiszen az infláció alakulása a nemzetközi gazdasági környezettől és a kormány magatartásától függ. A bruttó emeléssel átadnánk a vásárlóerő értékének alakítását a kormánynak, ami elfogadhatatlan.

2003-ra 4,5%-os reálbérnövelésben állapodott meg az Országos Érdekegyeztető Tanács, 2004-re 7-8%-os bruttó keresetnövekedésben.

A tények azt mutatják, hogy 2003-ban 9,2%-os volt az egy keresőre jutó reálkereseti növekedés, 2004-ben pedig 0,3%.

Az Autonóm Szakszervezetek Szövetsége úgy értelemzi, hogy a kormány béremelési javaslata nem szolgálja a munkavállalók érdekeit, sőt komolyan veszélyezteti a megállapodás megkötését. Ezért elvárjuk a kormánytól, hogy változtassa meg javaslatát, törekedjen a munkavállalók helyzetének valós jobbítására, a reálbérek növelésére.

Budapest, 2004. 09. 15.

Autonóm Szakszervezetek Szövetsége



Ötvenezer kiszolgáltatott ember

„Majd találkozunk néhányunkkal az ideggondozóban” – mondta egy vasutas a munkásgyűlésen. A legtöbb alkalmazottat foglalkoztató magyar óriásvállalatnál ma mindenkinek van oka a szorongásra. Riportunkban annak jártunk utána, hogy milyen konfliktusok alakultak ki a Magyar Államvasutaknál, és a különböző szinteken lévő vezetők, alkalmazottak miképpen élik meg ezt.

A rendszerváltás óta az egymást követő kormányok elodázták a drága és fájdalmas vasúti reformot, amelyet az uniós előírások miatt már nem lehet tovább halasztani. A MÁV eladósodott. Ha ez a tendencia folytatódik, a cég már nem, vagy csak rossz feltételekkel vehet fel hitelt és működésképtelenné válhat.

A jelenlegi kabinet lecserélte a cég vezetését, amely hozzákezdett az átalakításhoz, de a kormány utóbb nem tudta megadni az ehhez átmenetileg szükséges nagyobb anyagi támogatást. A menedzsment azt tervezi, hogy minden negyedik alkalmazottjától megválnak, vagy külsős cégekhez helyezi át őket. Az elmúlt évtizedekben rendre elmaradtak a fejlesztések, emiatt az eszközpark korszerűtlen és elhasználódott, erre hivatkozva a Vasutasok Szakszervezete és húszezer aláíró állította tavasszal egy petícióban: így nem lehet hozzákezdeni a leépítésekkel járó reformhoz, mert kevesebb alkalmazottal balesetveszélyessé válhat a vasút. Legutóbb éppen múlt csütörtökön történt látványos baleset a Déli pályaudvarnál.

Ráadásul a kormány és a MÁV idén még nem tudott megállapodni arról, hogy mennyi pénze lesz a vállalatnak jövőre, s ez már a vasút működőképességét veszélyezteti. Őszre sztrájkot helyezett kilátásba a Pályavasutas Dolgozók Szakszervezete.

A rendszert nem lehet megkérdőjelezni

2002 júliusában a Medgyessy-kormány leváltotta a MÁV vezetését. A korábbi vezérigazgatóval még az Orbán-kormány szerződött. Medgyessyék Mándoki Zoltánt nevezték ki vezérigazgatónak. Mándoki 2000-ben távozott a MOL éléről Csák János elnökkel együtt, miután az Orbán-kormány és a cég között kemény vita robbant ki a gáz ára körül. A Financial Times ez utóbbiból azt a következtetést vont le, hogy Magyarországon a piacgazdaságot aláassa a túlzott politikai beavatkozás.

Amióta Mándoki a vezérigazgató, többen kaptak állást a MÁV-nál, akik korábban az olajiparban tevékenykedtek – állapította meg a Magyar Nemzet. A MÁV honlapján van egy fórum, ahol ez visszatérő téma.

Ha az ember interjúkat akar kérni a MÁV egyik vezetőjétől, akkor a kommunikációs osztály elkéri a kérdéseket. Többek között annak a szakmai és emberi következményeiről érdeklődtem, hogy sok új vezető jött ide a MOL-tól. Miért firtatom ezt – kérdezte Mészáros Zita,

a kommunikációs osztályról, egyébként egészen kedvesen, közvetlenül. Nincs mögötte prekonceptió – felelt. És az az érzésem támadt, hogy riadalmat kelthetem a kérdéssel. Pedig adja magát: a cég felső vezetői szintjének törekvései jók, de sokszor gellert kapnak az áthatolhatatlan, középvezetői „vizzáró réteg” ellenállásán – írta erről a Figyelő.

A kommunikációs osztály Apavári Józsefet jelölte ki interjúalanyának. Szerinte a kormány jól döntött, amikor kívülről hozott új vezetést a nagy feladathoz. „Piaci szemléletet képviselnek” – mondta a „humánpolitikai vezérigazgató-helyettes helyettese”. És hozzátette, hogy ő nem volt MOL-os. „Az új vezetést nem kötik a tradíciók, ezért gyorsabban és hatékonyabban tudják átalakítani a céget” – mondta, és arról beszélt, hogy MÁV-nál elmaradt a rendszerváltás, ezt kell most végrehajtania Mándoki úr csapatának.

Őn is tudja, hogy egy ilyen váltásnak lesznek vesztesei, ahogy a rendszerváltásnak is voltak – mondtam. Ezt hogyan dolgozza fel?

„A rendszert nem lehet megkérdőjelezni, ez adott.” – felelte.

Önmagának mivel indokolja, hogy egy ilyen fájdalmas folyamatban kulcsszerepet játszik? – tettem fel a kérdést Apavárinak, aki korábban szakszervezeti vezető volt. „A többség nyertes lesz” – felelte –, „a cél az, hogy a vállalat legyen képes a cégnél maradó körülbelül negyvenezer embert jól eltartani és magas szintű szolgáltatást nyújtani.”

Miért váltott a szakszervezeti munkáról menedzseri posztra? – hangzott az újabb kérdés. A válasza: a kihívás miatt. „Végrehajtani négy év alatt az átalakítást. Aztán ha nem sikerül, vagy ha kurzusváltás lesz, akkor esetleg mennünk kell.”

Ezek szerint ön épp olyan kiszolgáltatott, mint egy kis állomás főnöke? – kérdeztem.

„Vállalati környezetben nincs olyan, hogy ha jól csinálom a dolgomat, akkor biztosan maradok!” – mondta. „Nyugaton is leváltanak sikeres vezetőket a tulajdonosok, ha épp úgy gondolják.”

Most azonban nem csak a dolgozók és a menedzsment lehet vesztes, hanem az egész cég. Az új vezetés azt a feladatot kapta a kormánytól, hogy készítse fel az uniós csatlakozásra a vasutat, amely eladósodott, korszerűtlen és emiatt drágán működik. Fél évvel az új menedzsment kinevezése után a kormány úgy döntött, hogy a MÁV nem kapja meg az államtól a működéséhez és az átalakításhoz szükséges összes pénzt. A következő évben, 2003-ban hasonló döntést hozott a kabinet. Idén a MÁV Rt. és a kormány még nem tudott meg egyezni a vasút jövő évi támogatásáról.

– „Akkor mit várnak tőlünk?!” – tárta szét a karját Apavári. – „A reform lényeges eleme, hogy szolgáltatást nyújtunk, és erre szerződünk az állammal. De ha nem fizetik ki a szolgáltatást...”

Sztrájk a levegőben

Mellékutca, barakképület egy pályaudvar árnyékában: itt székel a Pályavasutas Dolgozók Szakszervezete. A MÁV pályavasúti üzletága felügyeli többek között a vágányokat, a felső vezetéket és a biztosító berendezéseket. Az érdekképviselőt öszre sztrájkot helyezett kilátásba, mert közel négyezer dolgozót akar a MÁV ebből az üzletágból „kiszervezni”, azaz külsős cégnek átadni. A cég látná el a karbantartási feladatok egy részét. A szakszervezet lapja arról értekezik, hogy a reform nyomán balesetveszélyessé válhat a vasút, ezért munkásgyűlést hívott össze, hogy a vezetők és a dolgozók szemtől szemben beszélhessenek a reformról.

Járasi Ferenc szakszervezeti elnök karkai viszonyokat rajzol elém: „Mindenkinek továbbpasszolja a felelősséget. A kormány a MÁV- előterjesztésekre, a mi vezérkarunk meg kormányzati elvárásra hivatkozik. A vállalaton belül ugyanígy pingpongoznak. A pályavasúti üzletág azt mondja, hogy a vezérigazgatóság utasítására cselekszenek, amikor meg a vezérkarhoz fordulunk, akkor visszaküldenek a pályavasúthoz, hogy ott alkudozzunk.”

A gazdasági tárca nem fogadta el a meghívást a munkásgyűlésre – tájékoztat Járasi -, azt felelték, hogy ez vállalati ügy.

Az új vasúti vezérkarról Járasi nem akar nyilatkozni, az események önmagukért beszélnek – mondja. Egyet azonban nem titkol:

„Kezdetben magabiztosak voltak, beruházásokat ígértek, reformot és humánus módon kezelt létszámcsökkenést. Aztán nem kaptunk pénzt a kormánytól, a reformból egy dolog maradt, az erőltetett létszámleépítés.”

„Lefejezték a pályavasutat!!!” – áll a szakszervezeti újság címlapján.

Dr. Zsáka Tibor június végéig volt a MÁV pályavasúti főigazgatója. A Lukács Cukrászdában ülünk, az utca túloldalán a cég központja, amelynek harminc évig állt az alkalmazásában. Higgadtnak látszik, pedig nem hosszabbították meg a szerződését, más feladatot ajánlottak neki, amit nem fogadott el. A vasút négy nagy tevékenységi körre tagolódik, Zsáka vezette az egyiket.

– Nem szeretnék nyilatkozni arról, amit a MÁV-nál folyik. Remélem nem fog bekövetkezni az a baj, amitől tartok, de ha mégis, akkor megszólalok – e bevezető után lendületes elemzésbe fog a vasúti átalakításról, mint aki nem tud szabadulni az aggodalmaitól. Zaklatottnak, ugyanakkor rendíthetetlenül fegyelmeztetnek látom.

Egészen belehevül az elemzésbe. Végül megengedi, hogy valamit megírjak, szinte tollba mondja az üzenetet: a brit vasutaknál súlyos balesetek követték a refor-

mot, amelyben egy külsős cégre bízták a pálya karbantartását, ezért most visszaveszik a dolgozókat és a feladatokat a külsős cégtől.

– Ugyanígy politikai nyomás nehezedett a vasútra, amikor elkezdték a reformot; emiatt elszivárgott a szakma a cégtől, ráadásul a költségek nem csökkentek – mondja tágra nyílt szemekkel.

Állítása szerint se a cégen belül, se a kormányzati illetékesekkel nem volt módja vitára. Említ néhány minisztériumi ismerőst, aki nem mer vitába szállni a főnökével.

– Rengeteg konfliktusom volt. Folyton szakmai kompromisszumokra kényszerültem. És minden éjjel felriadtam. Érdekes, pontban kettő és félhárom között ébredtem fel, és mindig a vasútra. Szakmai problémákon rágódtam órákig.

– Most hogy van?

– Jobban. Tudok végre aludni.

Munkásgyűlés

Remegő embert látok. Legalább száz társa előtt beszél, amihez nincsen hozzászokva ez a vidéki pályamester, és az indulatok is fűtik. Rögtön, a MÁV egyik budapesti székházában meghirdetett munkásgyűlés elején felállt. Aggodalommal, szinte könyörgőre fogva adja elő, hogy egyre nehezebb szavatolni a biztonságot, és képtelenség felfogni, miért akarják odafönt ezt a reformot, amely ha megvalósul, katasztrófa lesz.

Sorra állnak fel az ország különböző részeiből érkezett pályavasutasok, a maguk területéről vett példákkal bizonygatják: nem akarnak, nem tudnak hinni a reformban.

A tömeggel szemben, hosszú asztalok mögött két öltönyös ember ül, jegyzetelnek. Mellettük a MÁV menedzser, valamint a minisztérium széke üres, így csak Jándi Péter, a Távközlési, Erősáramú és Biztosítóberendezési igazgató, valamint Szamos Alfonz, a Pálya- és Mérnöki Létesítmények igazgatója képviseli a vállalatvezetést. Nincs könnyű dolguk, a felszólalásokból bizalmatlanság rajzolódik ki. Az emberek kérdéseket tesznek fel ugyan, de mind mögött ott a gyanakvás, hogy valami képtelenség készül.

Végre Szamos Alfonz feláll. Szemüveges, középkorú. Lassan, méltóságteljesen átfogó képet vázol. Összekulcsolja a kezét és malmozik, mint aki a helyzet ura. „Piacgazdaság építése folyik” – mondja, „peremfeltételekről” beszél, a „létszámhatékonyság” mellett kitér a „költség- és eszközhatékonyságra” is. Legalább negyven percen át veszi sorra a „kérdésköröket”, amit fegyelmezetten hallgatnak az emberek, bár a figyelmük láthatóan lankad. Valaki diktafont tett Szamos elé nem sokkal a beszéd kezdete után, de mint aki meggondolta magát, húsz perccel később elvette onnan.

– Nem értettük az előadását a Szamos úrnak, és megint nem kaptunk választ a kérdéseinkre – hangzik az ítélet a közönségből az előadás után. Szamos úr ar-



ca nem rezdül. Innentől kezdve a gyűlés mind nyitabb küzdelemmé válik. Az emberek most már tudni akarják, „mi is az igazság”, kivel mi lesz, mennyi pénzt kapnak majd attól a kft-től, amelyikbe „kiszervezik” őket a MÁV-ból. Járásí, a szakszervezeti vezető is erősíti a gyanakvást a reformmal szemben, azt mondja: érthetetlen, miért nem mutatja meg a menedzsment a gazdasági számításokat, amelyek igazolnák a tervet. Mintha ezzel azt sejtetné: ez a reform olyan célt szolgál, amit nem mondanak meg.

- Az érdekképviselőnek nem az a dolga, hogy ellenőrizze a gazdasági számításainkat – feleli Szamos. Néhány konkrétumot végül mégis közölnek az egyre határozottabban kérdező hallgatósággal, kiderül, hogy vasúti szabadjegy nem jár majd ezután, és más béren kívüli juttatásokról is eleshetnek.

- Ha jól értelmezem, minden marad a régiben, csak a juttatásokat veszik el, és ezt a MÁV nem tudja felvállalni, ezért adnak át minket egy kft-nek – vágja oda valaki a tömegből, félig már a többiek felé fordulva.

- Az angol példa miért nem merül fel a vezetőinkben?? – kérdi valaki.

- Mert nem MÁV-osok – hangzik a válasz valahonnan hátulról. Szamos úr higgyd meg marad:

- „Kiszervezés” többféle van – feleli. – Beszélünk részletesen, és teljes kiszervezésről. Ha úgy tetszik, éppen a negatív angol példa miatt választottuk a kiszervezésnek a leginkább megfelelő módját. A gazdasági számításainknak belső kontrollja is van. De ha ezt megkérdőjelezték, akkor nem fogunk közös nevezőre jutni... – Ezt már kevesen hallják. Sokan elmentek.

Ünnep, akár utoljára is

Idén a MÁV vezetése elrendelte, hogy a Vasutas Nap hagyományától eltérően a dolgozók július kilencedikén csakis a központi rendezvényeken vegyenek részt, és kizárólag más napokon ünnepeljenek maguk között. A menedzsmentnek az volt a szándéka, hogy idén minél több emberhez jusson el az új vállalati kultúra üzenete, amelynek lényege a piaci szemlélet.

„Információim szerint több helyen ennek ellenére megtartják házon belül az ünnepségeket, de csak zárt ajtók mögött, hogy még véletlenül se lássa senki” – írta egy olvasónk a Vasutas Nap előtt. Nem akarta elárulni, hogy mely állomásokon ünnepelnek július kilencedikén: „az emberek félnek, senki nem nyilatkozhat, csak a kommunikációs osztály engedélyével” – állította.

Némi nyomozás után Szentésre mentem és sztrájkhangulatra számítottam. Elvégre a cég tizenegyezer fős létszámleépítést tervez.

Az állomás melletti kultúrházban százöt ember ült hosszú asztaloknál. Zenész állt a szintetizátor mögött. Bográcsban rottyogott a pörkölt, amire összedobták a pénzt. Ki strandpapucsban, ki öltöny nadrágban, ki melóruhában mosolygott. Mondi Miklós állomásfőnök

körbevezetett, büszkén mutatta a gyepet, amelyet vasutasok nyírnak, mutatta a „virágoszlopokat” a peronon, a stukkós várótermet, amely előkelő, akár egy templom, még freskó is van benne, aztán az új technológiáról elmélkedett. Többen álltak körülöttünk, valaki fölvetette, hogy a német gépsorról is írhatnék, amikor Mondi Miklós nekem szegezte a kérdést: - Mondd meg, miért jöttél!

Mindenki elhallgatott, mint amikor földhöz vágunk egy poharat.

- Nem küldött senki. Érdekelt, hogy mit gondoltok a reformról. Meg erről a rendhagyó Vasutas Napról. De nem muszáj írnom róla.

Néhányan azonnal otthagytak minket. Az állomásfőnök megkönnyebbült:

- Nem akartunk mi ezzel semmit. Csak úgy voltunk vele, hogy nálunk mindig ezen a napon volt a Vasutas Nap.

Bent a kultúrban már javában táncoltak. Egy orosz szerelő énekelt. Ő tartja karban az új orosz motorvontatot, amit itt úgy hívnak, hogy „Uzsgyí”. Miután az orosz befejezte a nótáját, a magyarok rákezdték a Katjusára.

Kakaspörköltet kaptam túros csuszával. A tányér mellé fényképeket rakott egy asszony, a tárcájából vette elő: az állomásával meg a családi házával dicsekedett.

Mondi Miklós saját kezűleg nyomtatott „emléklapot” osztott azoknak, akik tavasszal önként segítettek „csobogót”, kis szökökutatót építeni az állomáson. Aztán megtáncoltatta a nőket, koccintott, röpködött vendégről vendégre.

Mellettem a fényképes asszony lelkesen magyarázott:

- Én is olyan vagyok, mint Miklós. Nem a saját házam elé rakattam le az ajándékba kapott tujákat, hanem az állomásra...

- Maga mindennek a szebbik oldalát látja – jegyztem meg. Majdnem felnyársalt a szemével:

- Ebben a mocskos világban csak így lehet élni, nem?!

„Hej Rigó, Rigó, részeges ló” – énekelte a vendéglátós zenész.

2004. szeptember 25.

Népszabadság Online

SZILÁNK

Az indokolatlan betegszabadságok ellen indítanak kampányt Svédországban. A dolgozók 41%-ának meggyőződése: egy munkahelyi vita után jár a pihenés. (írta a T-zones)

Kíváncsi lennék egy ilyen felmérésre kishazánkban. A MAV Rt. esetében, bizonyára jelentősen csökkenne a betegszabadságok mértéke. Vagy talán mégsem???

Kíss L.

Gyilkos robot az éjszakában

A magasabb fizetésnek nagy ára van. Az éjszakai műszak veszélyes üzem: testi-lelki bajok okozója, családok bomlasztója. De a bérpótlékkal szemben ezek gyenge érvek.

Gyorsabban használódik el a rendszeresen éjszaka dolgozó teste-lelke, mint a csak nappal munkába járóé. Svájci kutatók szerint a kimerítő éjjeli munkát végzők ötöde álmatlanságban szenved, míg minden tizedik éjszakázó depressziós. A munkahelyi balesetek szempontjából a hajnali három óra számít a legveszélyesebb időszaknak.

Minden ember szervezete meghatározott biológiai ritmus szerint működik – magyarázza dr. Béleczi Lajos, az Országos Közegészségügyi Központ főtanácsosa. – A teljesítmény a napszakoktól függően változik. A legtöbb energiával reggel hét és délután egy óra között vagyunk képesek tevékenykedni. Ebédidőre jócskán lecsökken a lendület, majd délután háromtól ismét emelkedik, egészen este tíz óráig. A délelőtti határfokot azonban már nem éri el. A mélypont hajnali két-három óra között köszönt be. Ez alatt az egy óra alatt különösen megterhelő a munka, sem érzékeink, sem az izmaink nem engedelmeskednek olyan készségesen, mint napközben.

A jól ismert fáradási jelenségek különösen a járművezetőket teszik próbára. Az éjjeli rendszeresen volán mögött ülők közül minden hetedik okozott már balesetet ilyen állapotban. Az EU irányelve szerint az éjszakai műszakban dolgozók legfeljebb nyolc órát dolgozhatnak a huszonnégyből. Az általános szabályozás alól azonban a tagállamok többsége is kivonja magát. A nyugat-európai munkavállalók közül mégis egyre kevesebben hajlandóak az éjjeli munkára. Még a jelentős bérpótlékok sem hatják meg a pihenőidejükhöz makacsul ragaszkodó uniós munkavállalókat.

Nem így magyar társaikat, akik az emelt díjazás fejében éjszaka is odaállnak a futószalag mögé. A hazai munkavállalók többsége kiszolgáltatott helyzetben van. A munkaszerződéseket nem egyenrangú felek kötik, így azután ritkán képviselik egyenlő arányban mindkettejük érdekeit. Az egzisztenciális kényszerek egyelőre erősebbek az önvédelmi reflexeknél - tárja szét a karját Borsik János, az Autonóm Szakszervezetek elnöke. – A lakás fenntartása, a gyerekek iskoláztatása, a megszokott életszínvonal megtartása érdekében testük és lelkük kiszípolozására is hajlandók a munkavállalók. Aligha vethetünk ezért követ rájuk. Önmaguk ellenében azonban a szakszervezetek sem boldogíthatják őket. Márpedig az éjszakai műszak korlátozására tett javaslatok eddig nem találtak kedvező fogadtatásra a munkavállalók körében.

Nem véletlenül. A több műszakos munkarendben dolgozókat 30 százalékos bérpótlék illeti meg az éjjeli munkáért, míg a folytonos beosztásban teljesítőknek – a heti pihenőnapok ritkán esnek a hétvégére – további 5-10 százalékos juttatás jár. Legalábbis ez a törvényben

rögzített minimum. A gazdasági versenyben részt vevő nagyvállalatok azonban hajlamosak többet is fizetni ennél. A köz-, illetve a versenyszféra között helyenként húszszázalékos pótlékkülönbség is megfigyelhető. A korszerű, ám méregdrága gyártósorok folyamatos üzemeltetéséért semmi sem drága. Ráadásul a tőkehatékonyság növelése, a költségcsökkentés mindenén túlmutató követelménye folyamatos üzemre ösztönzi az óriás vállalatokat. Erre utal a nyugati munkavállalók húzózkodása miatt egyre keletebbre vonuló multik gyár-alapító buzgólkodása. Úgy tűnik, jól számítottak: a kilencvenes évek végén a magyar munkavállalók 9 százaléka dolgozott éjszaka, ma 14 százalékuk. A rendszeresen éjszakai műszakot teljesítők aránya hat százalékra tehető. Az állandóan, illetve alkalmanként éjszakázók számának növekedése még szembetűnőbb, ha a hagyományosan három műszakos bányászat, nehéz- és textilipar hazai leépülésére gondolunk. A magyar cégek már nem tudják finanszírozni az éjszakai munkát. A külföldiek viszont inkább fizetnek az élő munkaerőért, mintsem leállítanak a gyártósort.

Nincs is ezzel baj, ha az éjjeli fáradtságot nappal kipiheni a dolgozó. Csakhogy a nappali alvás a nagyobb zaj, a több fény és a járkáló családtagok okán sokkal felszínesebb – jegyzi meg Béleczi. Ráadásul azok sincsenek kevesen, akik az éjszakai műszakot le sem téve kezdenek újra. A nők viszont a hivatalos munka után egyszerűen átlépnek a háztartás véget nem érő malmába. A szervezet kizsákmányolása azonban nem folytatható sokáig következmények nélkül. Az alvászavar, a depresszió, a kimerültség könnyen tetten érhető utóhatás, ám ez nem minden. A rendszeresen éjjel dolgozók többségét előbb-utóbb utoléri az emésztőrendszeri panaszok, a szív- és keringési betegségek. Az éjszakai műszak azonban nemcsak a test bioritmusát borítja fel, hanem a lélek „szocioritmusát” is. Aki éjjel dolgozik, nehezebben alakít ki és tart fenn társadalmi kapcsolatokat. A krónikus fáradtság ingerlékenyebbé tesz, a partner, illetve a család folyamatosan alkalmazkodni kényszerül az éjszakázóhoz. Ez ritkán megy konfliktusok nélkül. A helyzetet tovább bonyolítja, hogy a több műszakot vállalók zöme az alacsonyabb végzettségűek közül, illetve a társadalom alsó jövedelmi ötödéből kerül ki, így szociális közege már eleve rosszabb a csak nappal dolgozó társaiénál. Ez pedig lelkileg még nehezebben elviselhetővé teszi az éjszakai munkát, amelynek társadalmi megbecsültsége még a köz érdekében végzett ügyeletek esetében is alacsony. A tűzoltók, rendőrök, illetve az egészségügyben dolgozók nagy része ráadásul a munkavállalókat illető pótlékversenyben is utolsó helyre szorul. Bár a bérpótlék kínálta előnyök amúgy is gyorsan szétolvadnak a nappali fényben.

2004. szeptember 21.

Szalai Anna Népszabadság Online



Köszöntsük együtt az új esztendőt

a MÁV Hotels Rt. üdülőiben!

BALATONBOGLÁR

Karácsonyi programcsomag
Dec.21-27. (7 nap/6 éjszaka)
29.900 Ft (gyerekeknek: 23.600 Ft)

Szilveszteri programcsomag
Dec.28-jan.2. (6 nap/5 éjszaka)
28.800 Ft (gyerekeknek: 23.700 Ft)

BALATONKENESE

Szilveszteri programcsomag
Dec.28-jan.2. (6 nap/5 éjszaka)
I.osztály: 31.900 Ft (gyerekeknek: 26.700 Ft)
II.osztály: 27.900 Ft (gyerekeknek: 23.500 Ft)



MEZŐKÖVESD

Karácsonyi programcsomag
Dec.21-27. (7 nap/6 éjszaka)
I.osztály: 33.800 Ft (gyerekeknek: 26.200 Ft)
II.osztály: 27.900 Ft (gyerekeknek: 23.100 Ft)

Szilveszteri programcsomag
Dec.28-jan.2. (6 nap/5 éjszaka)
I.osztály: 29.900 Ft (gyerekeknek: 26.500 Ft)
II.osztály: 26.900 Ft (gyerekeknek: 23.000 Ft)

VONYARCVASHEGY

Karácsonyi programcsomag
Dec.21-27. (7 nap/6 éjszaka)
34.700 Ft (gyerekeknek: 26.900 Ft)

Szilveszteri programcsomag
Dec.28-jan.2. (6 nap/5 éjszaka)
29.700 Ft (gyerekeknek: 23.100 Ft)

GÁRDONY

Karácsonyi programcsomag
Dec.21-27. (7 nap/6 éjszaka)
32.800 Ft (gyerekeknek: 26.800 Ft)

Szilveszteri programcsomag
Dec.28-jan.2. (6 nap/5 éjszaka)
28.900 Ft (gyerekeknek: 23.400 Ft)

Minden üdülőben ismerkedési esttel, játékos programokkal, szilveszteri műsorral, valamint igény szerint fakultatív programokkal várjuk kedves vendégeinket! Kérjük, hogy a MÁV aktív dolgozók november 15-ig jelezzék üdülési igényüket a MÁV Rt. Üdülési Osztályán (Tel.: 06 1/222 22 40)!

Áraink a MÁV Rt. dolgozóira vonatkoznak, valamint az ÁFA és az IFA összegét tartalmazzák! Szolgáltatásaink Vasutas Önkéntes Kölcsönös Kiegészítő Egészségpénztárból és NÜSZ Üdülési Csekkkel is téríthetőek!

MÁV HOTELS RT. ^{BA}
1142 Budapest, Teleki Blanka u. 15-17.
Tel.: 273 0090 Fax: 221 1482



Még nem vette ki nyári szabadságát?!

...akkor tekintse meg a MÁV Hotels vasutasoknak szóló őszi-téli ajánlatát!

Üdülő neve	szolgáltatások	Szabadidő-eltöltési lehetőségek, programok
Balatonboglár I. osztály 06 85/350-634	étterem, büfé, szauna, szolárium, masszázs, minigolf, zárt parkoló, programszervezés, saját part, üzenetkövetítés, ébresztés, vendégszolgálat, 24 órás portaszolgálat	Hévíz, Zalakaros termálfürdői, borkóstolás, lovasbemutató, kulturális programok, -kiállítások, várrom (Fonyód), horgászat
Balatonkenese I-II. osztály 06 88/481-377	zárt parkoló, étterem, drinkbár, kondicionáló terem, szauna, szolárium, saját part, sportpályák, üzenetkövetítés, ébresztés, vendégszolgálat, értékmegőrzés, 24 órás portaszolgálat	Veszprémi Állatkert, gyalogtúra a Sós hegyre, Hotel Marina Port sportcentrum és uszoda, Club Aliga (bowling, uszoda, sportcentrum), horgászat
Gárdony I. osztály 06 22/370-875	zárt parkoló, étterem, kávézó, programszervezés, szauna, nyitott gyerekmedence, saját part, üzenetkövetítés, ébresztés, vendégszolgálat, 24 órás portaszolgálat	Agárdi Termálfürdő, Dinnyési Madárrezervátum, horgászat, kulturális rendezvények, múzeumok, Arborétum, gyalogtúra útvonalak, borkóstoló, Székesfehérvár közelsége, horgászat
Vonyarcvashegy I-II. osztály 06 83/348-035	zárt parkoló, étterem, drinkbár, 24 órás portaszolgálat, saját part, értékmegőrzési lehetőség, üzenetkövetítés, ébresztés, programszervezés, vendégszolgálat	Keszthely (Festetics kastély, kulturális programok), Hévíz, Tapolca, Kehidakustány (termálfürdő), közelsége, Balatonfelvidéki Nemzeti Park
Mezőkövesd II. osztály 06 49/313-037	büfé, étterem, játszótér, zárt parkoló, programszervezés, mosatás, üzenetkövetítés, ébresztés, vendégszolgálat, 24 órás portaszolgálat	Zsóry – Gyógy- és Strandfürdő, Matyó Múzeum, Fazekas műhely, Hadas városrész (skanzen jellegű), Mezőgazdasági Gépmúzeum, Eger és a Tisza-tó közelsége

Az I. osztályú üdülőkben minden szoba illetve apartman Tv-vel, telefonnal, hűtővel, zuhanyzóval és WC-vel rendelkezik.

Áraink:

A megadott árak 2004.08.31-2004.12.20-ig érvényesek	szállás ára, teljes ellátással 2 ágyas szobában (Ft/fő/éj)		
	felnőtt	gyermek	nyugdíjas
I. osztály	4500	3500	1800
II. osztály	4000	3200	1425



Áraink tartalmazzák az ÁFA és az IFA összegét is. NÜSZ üdülési csekket elfogadunk! Egyágyas felár a szállásdíj 50%-a.

Kérjük, hogy a MÁV aktív dolgozók a tervezett indulás előtt legalább 4 héttel jelezzék a MÁV Üdülési Osztályán üdülési igényüket!

INFORMÁCIÓ ÉS SZÁLLÁSFOGLALÁS A MEGADOTT TELEFONSZÁMOKON, VALAMINT A MÁV RT. ÜDÜLÉSI OSZTÁLYÁN. (TEL.: 06 1/222-2240)



MÁV HOTELS RT. ^{BA}
1142 Budapest, Teleki Blanka u. 15-17.
Tel.: 273 0090 Fax: 221 1482



Tudjuk hány óra van!

Mozdonyvezető létszám és szolgálati óra 2004. év 8. hó, 43 munkanap

Telephely	Átlagos létszám	Összes szolg. ó.	Kötelezőn felüli óra	Egyéb rk. mk. végzés	„Mínusz” óra
Hálózat	4474	1203579	82835	19235	741
		336	23	5	0
Bp. Ferencváros	349	101811	11430	0	19
		354	40	0	0
Bp. Északi	252	61681	5881	1450	0
		337	32	8	0
Szolnok	288	77256	4673	2130	88
		334	20	9	0
Székesfehérvár	274	76798	8438	0	18
		352	39	0	0
Győr	231	63497	4198	2284	2
		336	22	12	0
Hatvan	111	29872	1098	206	5
		326	12	2	0
Miskolc	464	120281	6714	526	68
		332	19	1	0
Debrecen	344	89348	3923	261	52
		328	14	1	0
Nyíregyháza	222	56183	2287	107	33
		327	13	1	0
Záhony	135	33418	569	41	55
		319	5	0	1
Szeged	204	54659	5119	4434	144
		345	32	28	1
Békéscsaba	152	39288	1638	223	73
		327	14	2	1
Szentes	205	58477	4151	263	33
		338	24	2	0
Pécs	162	45035	1745	585	11
		326	13	4	0
Dombóvár	287	78939	3882	38	0
		330	16	0	0
Nagykanizsa	172	46556	2543	223	16
		332	18	2	0
Szombathely	171	44477	4190	2110	25
		346	33	16	0
Celldömök	262	72208	6803	4178	27
		346	33	20	0
Zalaegerszeg	89	24496	1569	178	75
		334	21	2	1
Balassagyarmat	53	15102	546	0	0
		322	12	0	0
Vésztő	51	14198	1439	0	0
		348	35	0	0

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