

Munkavállalói találkozók

Köszönjük, és kérjük továbbra is az együttműködést!

A várakozásokon felül sikeresek a munkavállalói-vezetői találkozók, amelyek március eleje óta folyamatosak az ország egyes telephelyein. Kölsönös segítséget jelent mindkét félnek a mindennapi munkavégzésben és a tervezésben a kialakult érdemi párbeszéd, a vita, a nézőpontok kölcsönös érzékeltetése és a másik álláspontjának megértése, elfogadása. Az eddigi tapasztalatok és az életbe lépett intézkedések, eredmények alapján egész évben folytatják a vezetők a telephelyek bejárását és a közvetlen egyeztetéseket.

2014. a három leányvállalat integrációjával számos új feladatot és változást hozott a mindennapi életünkbe. Az eltelt több mint egy év alatt minden munkakörben rengeteg tapasztalattal gazdagodtunk – a központban, az egyes telephelyeken és a vonatokon szolgálatot teljesítve egyaránt. 2015-re célként fogalmazta meg a MÁV-START vezetése, hogy sokkal előbbé és közvetlenebbé teszi a kapcsolattartást a munkatársakkal az ország minden szegletében. Ennek érdekében március elejétől kezdődően hetente több állomásra, telephelyre látogatott el Zaránd György, vezérigazgató; Csépe András, üzemeltetési vezérigazgató-helyettes; Feldmann Márton, értékesítési vezérigazgató-helyettes; Ughy Kálmán, technológiatervezés-vezető és Rác Imre, üzemeltetéstámogatás-vezető. Istvántelken, a Ferencvárosi pályaudvaron, Celldömölkön, Miskolcon, Szolnokon, Debrecenben, Záhonyban, Szegeden, Békéscsabán, Pécsen (Pécsbányán), Dombóvárott, Nyíregyházán és Székesfehérvárott találkoztak már személyesen a vezetők és a munkatársak. Célunk volt a mozdonyvezetőink, jegyvizsgálóink, pénztárosaink, a műhelyekben dolgozók és a kocsivizsgálóink gondjait, problémáit - közvetítés nélkül - megismerni. Ennek sikeressége a kollégák nyitottságán és őszinteségén múlt: örömteli tapasztalat volt minden telephelyen, hogy a munkatársak éltek a lehetőséggel, kérdésekkel, érvekkel-ellenérvekkel és segítségkéréssel készültek. Érdemi viták alakultak ki egy-egy témában, akár helyi érdekeltségű, akár hálózati szintű problémák tekintetében. Ezért és az együttgondolkodásért, az előremutató javaslatokért ezúton is köszönetet mondunk minden érintettnek. A látogatások első két hónapjának a végére értünk, és a visszajelzések mentén megkezdett változtatásokon túlmenően tervezzük az újabb találkozót. **Az Önöktől, Tőletek érkezett jelzések alapján folyamatosan tájékoztatást adunk a meghozott döntésekről, az elvégzett intézkedésekről és a tervekről, szándékokról. A cikksorozat első részében a fordakészítés és vezénylés témájával kapcsolatosan tudunk pozitív fejleményekről beszámolni.**

„Akkora pörgés van hajnali 3-4-kor a feljelentkezési helyeken, mint egy karneválon...”

Szinte mindenütt hangzott el kifogás a fordatervezéssel és a vezénnyelssel kapcsolatban, kifogásolva a mozdonyvezetői és jegyvizsgálói szolgálatok sokszor túl korai kezdési vagy késői záró időpontját. A számítógépes algoritmus szerinti tervezés hatékony, törvényes, azonban az egyének szubjektív érzéseit, egyéni élethelyzettől függő terhelhetőségét nem tudja figyelembe venni. Az igazgatóságaink lehetőséget kaptak, hogy önálló fordatervi javaslatokat tegyenek, ezek munkaerőigényét, továbbá a humánus jellemzőit egyaránt vizsgáljuk majd.

Első fecske – a debreceni igazgatóság

Elsőként, és eddig egyedülként a debreceni terület vezetői és munkatársai szántak energiát a szabadidejükben egy komplex terv elkészítésére a teljes igazgatóság, mind a 470 utazó munkatársunk érintettségében. Ennek finomhangolásával, a központban dolgozó szakemberek bevonásával az elmúlt hetekben már véglegesedtek is a szolgálatok, így május elsejétől kezdődően már az új rendszer szerint dolgoznak a jegyvizsgálók és a vezető jegyvizsgálók a térségben. Az új fordá jobban igazodik a munkavállalók igényeihez (hosszabb szolgálatok, kevesebb korai kezdés/késői végzés, több szabadidő), továbbá a gazdálkodás szempontjából elvárt hatékonyság is tartható. Alapvető szempontja volt a munkarend átalakításának az, hogy az igazgatósági telepállomások között lehetőleg egyenletes legyen a munkamegosztás, az ebből adódó munkavállalói leterheltség és a feladatok igazodjanak a telepállomási létszámokhoz. Elsődleges elvárásaként cél volt az éjszakai lejelentkezések, illetve a kora hajnali feljelentkezések mennyiségének a minél nagyobb mértékű csökkentése (optimális lenne éjjel 22 és reggel 6 óra között). A lehetőségek határáig elmentek a vezetők, így sikerült a korábban alkalmazott havi személyzetfordulóhoz képest csaknem 40%-kal, 33-ról 19-re csökkenteni a 23 és 04 óra közötti lejelentkezések vagy feljelentkezések számát a jegyvizsgálók és a vezető jegyvizsgálók érintettségben. A debreceni igazgatóság jelenlegi határait elérve, pluszköltségeket is bevállalva, ennek a megvalósítására van jelenleg lehetőség. A módosítás eszköze, hogy a késői végzéseket és a hajnali kezdéseket „áthajlós szolgálatokká” fűztük össze, vállalva ezzel az öt órán belüli és túli várakozási idő előfordulási gyakoriságának növekedését. Így napi szinten átlagosan 9-ről 13-ra nőtt az 5 órán túli altatással terhelt szolgálatok száma. Ennek illetve az összes módosításnak a többletköltségét a vasúttársaság vállalja – az élıhetőbb és humánusabb fordulók érdekében. További kedvező intézkedésként lép életbe, hogy a már ismert négyes fordulóhoz hasonló szolgálatokat igyekeztünk kialakítani (nappal, éjszaka, és két pihenő). Azokban a helyzetekben, ahol a rövidebb szolgálatok ezt a megoldást nem tették lehetővé, ott a 3 szolgálatos munkavégzés és a két napos pihenők rendszerét alkalmazzuk (egy nappal, egy hajnali kezdés, és egy „áthajlós szolgálat”). Mindegyik megvalósításkor szem előtt tartva azt a fontos munkavállalói igényt, hogy a pihenőnapok párosan kerüljenek kijelölésre az Mt. és a KSz rendelkezéseinek megfelelően. Az intézkedéseket elemezve, a fordulók hatékonysága az igazgatóság szintjén a korábbival – összességében – közel azonos. Minden változtatás hatását átszámolva megállapítható, hogy a korábbi és az új fordulók produktivitása is 74 százalék körül mozog. **Az új rendszer több hónapos kidolgozásáért köszönet illet minden munkatársat és vezetőt a debreceni térségben és a központban egyaránt, ők hosszadalmas és konstruktív egyeztetések eredményeképpen megkeresték a megoldásokat és létrehozták az érintett dolgozók többségének és a vállalati elvárásoknak is megfelelő új rendszert.**

Változások Dombóvár illetve Szeged térségében is a kedvezőbb fordáért

Szintén példaértékű az az együttműködés, amely a dombóvári terület érintettségében jött létre, ennek értelmében hosszabb szolgálatok lettek kialakítva, illetve a fordanapok sorrendjét a dolgozókkal együttműködve alakították ki. A szegedi terület tekintetében (Kiskunhalas, Baja, Kunszentmiklós-Tass, Kiskunfélegyháza, Kecskemét) ugyanezen szempontok alapján lépnek életbe változások, szintén az őszinte felvetésekre, kérésekre reagálva. Köszönhető ez az eredmény a térségben szolgálatot teljesítő jegyvizsgálóknak, a vezénnyelssel foglalkozóknak, a központban dolgozó fordakészítő szakembereknek, és nem utolsósorban a módosításokat elkötelezetten támogató vezetőknek. Egy hosszadalmas és a nézőpontokat kölcsönösen érzékeltető, érdemi és előremutató vita és egyeztetés eredményeképpen születhet meg egy olyan új fordaterv, amely az érintett utazó munkatársak többségének és a vállalati érdekeknek is megfelel. Májustól kezdődően mindkét térségben már ez az újfajta szolgálati rend lép életbe a kollégák és a vezetők kölcsönös megelégedésére. Az eredményen túl további hozadéka volt a sok-sok órás vitának, megoldáskeresésnek, hogy sikerült a tervezés kötöttségét, szigorú szabályait, rengeteg szempontját a gyakorlatban is bemutatni azoknak, akiket ez valójában érint.

Mozdonyvezetők Miskolcon – készenléti jellegű szolgálat?

A mozdonyvezetők érintettségében is nyitottságot tapasztaltunk a miskolci és a szegedi területen, ők is készek egy új fordá közös kidolgozására, személyes egyeztetésre a tervezővel, ennek érdekében a központban dolgozó szakember utazik el hozzájuk egy megbeszélésre. A személyzetmenedzsment vezetői ígéretet tettek arra, hogy az ehhez hasonló egyeztetésekre - azokban a térségekben, ahol erre igény mutatkozik – mindig lehetőséget biztosítanak a jövőben is, legyen szó mozdonyvezetőkről vagy jegyvizsgálókról. A miskolci igazgatóságon a mozdonyvezetők javasolták a jegyvizsgálókéhoz hasonló, készenléti jellegű munkakör bevezetésének lehetőségét annak érdekében, hogy még ennél is kevesebb 6-8 órás szolgálat és még több 10-12 órás beosztás legyen. Ennek kidolgozását vállalták az ottani kollégák, ehhez is minden segítséget megadnak a központban dolgozók.

Tervezhetőséget és kevesebb operativitást – Tapolca, mint pilot projekt

Kérésként hangzott el a mozdonyvezetők részéről a több hónapra előre látható, tervezhető és kiszámítható munkaidő-beosztás, ezzel együtt a minél kisebb mértékű operativitás. Ennek érdekében a fordatervezők Tapolca térségének szolgálatait – bevezető projektként – kiemelték, és egy teljesen új rendszert dolgoztak ki rá. Ennek hozadéka, hogy az ottani munkatársak 80 százalékának ciklikusan ismétlődő, tervezhetőséget biztosító fordája van minden hónapban, a változások pedig (pl. tehervonati megrendelés vagy betegség miatt) mindig csak a kollégák 20 százalékának a munkaidejét érintik. Természetesen minden hónapban változik a mozdonyvezetők érintettsége e tekintetben. Az új beosztást május elsejétől vezeti be a vállalat, az ottani tapasztalatokat részleteiben is kiértékelve lehet a későbbiekben kiterjeszteni az elvet hálózati szintre ott, ahol ezt a helyi adottságok lehetővé

teszik.

Fordafellazításról általánosságban

A munkáltató a lehetőségek határáig nyitott arra, hogy a munkatársak által megterhelőnek tartott, az ember alapvető, társas kapcsolati igényét kevésbé figyelembe vevő vezénylésre megoldást találjon. Ennek érdekében jelenleg is részleteiben vizsgálja a korai fel- és késői lejelentkezések számát, arányát, hogy számszerűsíteni lehessen a forda fellazításának gazdasági hatásait. Látnunk kell, hogy a tervek kevésbé szoros kidolgozása a legtöbb esetben csak munkaidőalap-növeléssel biztosítható. A többletmunkaidő-alap létszám- és költségigénye jelenleg nem kigazdálkodható. Képzés, bértömegnövelés lehet a megoldás, ennek megfelelően indítjuk a tanfolyamainkat. A munkáltató érdeke, hogy kipihent és hosszútávon lojális munkavállalók végezzék a MÁV-START feladatait.

Nyitott ajtó a munkáltatóhoz a gyakorlatban is – keressenek, keressetek minket!

A beszélgetések során néha olyan témák kerültek elő, amelyekre a munkáltatói jogkör gyakorlója is megoldást tudna adni, méghozzá gyorsan, könnyedén és egyszerűen - ha tudna róla (például ellentétes vezénylés kérése egy családon belül). Gyakran a kollégáknak nem egyértelmű, hogy kitől, mikor és milyen körülmények között lehet segítséget kérni. Fontos tudni, hogy a TSZVI-igazgatók gyakran több száz, akár ezer fölötti munkavállalóért felelnek munkáltatóként, így ők sem tudhatnak minden munkáltatási problémáról. Ahhoz, hogy ők tegyenek Önökért, Értetek, első lépésként tisztában kell lenniük a nehézségekkel, gondokkal. Megkönnyítve az első lépést és az élő kapcsolatfelvételt, minden igazgatóságon kifüggesztették az igazgatókhoz bejelentkezésre szolgáló telefonszámot. Itt lehet időpontot és telephelyet egyeztetni a személyes megbeszélésekhez. Minden munkatársunkat arra biztatunk, hogy vegye fel a kapcsolatot a munkáltatójával, ha bármilyen, a munkaviszonyával kapcsolatos segítségre van szüksége.

Hogyan tovább?

A cikksorozatunk első részében a vezénylés témakörében tudtunk érdemi válaszokkal szolgálni, illetve a megvalósuló intézkedésekről beszámolni több vidéki térség érintettségében is. Az elkövetkező hetekben a budapesti terület tekintetében kezdik el a központban dolgozók a fordulókat, a szolgálatok felülvizsgálatát közösen a területi kollégákkal. A célunk az éjjel 22 és a hajnal 03 óra közötti fel- és lejelentkezések számának 20%-os csökkentése. A szándék megvalósítása igazi kihívást jelent a szakembereknek illetve a gazdaságos vállalati működés tekintetében, hiszen a napi, hálózati vonatszám csaknem harmadán szolgálatot teljesítő kollégák munkaidő-beosztása lesz a vizsgálat tárgya, ennek nagyságrendileg 800 vonat közlekedtetésében lesz jelentősége.

További találkozót is tervezünk, hiszen a telephelyeket járva, folyamatosan jelezték az ott dolgozók, hogy hova lenne még érdemes elutazni személyes bejárásra a vezetőknek. Ezen igények mentén az elkövetkező hetekben, hónapokban **Szentesre (május 6-án)**, **Győrbe (május 13-án)**, **Kiskunhalasra (május 20-án)**, majd a nyári menetrend életbe lépésével a Balaton térségébe, Nagykanizsára, Veszprémbe, Kaposvárra és Zalaegerszegre utazunk majd el.

A látogatások egész évben folytatódnak; a felsorolt telephelyeken túl is szívesen vesszük az igényeket arról, hol lenne leginkább szükség a személyes beszélgetésekre.

Köszönjük Önöknek, köszönjük Nektek az együttműködést!

A MÁV-START Zrt. vezetése