Mozdonyvezetők Lapja

A Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa

X. évfolyam, 10. szám | *Alapítás éve: 1892* | 2000. október

10 ÉVES A MOZDONYVEZETŐK SZAKSZERVEZETE

ÜNNEPI KÖSZÖNTŐ

Tisztelt Hölgyeim, Uraim, Kedves Kollégák!

A Mozdonyvezetők Szakszervezete 10 éves fennállásának tiszteletére rendezett ünnepélyes küldöttközgyűlésünkön köszöntöm kedves meghívott vendégeinket.

Külön tisztelettel köszöntöm a körünkben megjelent Diego Giordano urat az ALE alelnökét, és Zsíros Sándor urat az Autonóm Szakszervezetek Szövetségének társelnökét.

Ma, az Európai Mozdonyvezetők Napján, szerte az öreg kontinensen ünnepelnek a mozdonyvezetők. Mi kétszeresen ünnepelünk. Ünnepeljük a szakmát, és szakszervezetünk 10 éves fennállását. E meghitt hangulatú rendezvényt az eddigi hagyományokkal ellentétben szűk körűre terveztük, tettük ezt azért, hogy magunk közt legyünk akkor, amikor az elmúlt tíz év történéseire emlékezünk.

1990. augusztus 23-án a Vasutasok Szakszervezetén belül működő mozdonyvezetői tagozat sorsdöntő ülésére igyekeztek tisztségviselőink az ország minden részéből. Dönteni kellett arról, hogy a helyenként korlátok közé kényszerített tagozat átalakuljon-e egy hatékony érdekvédelmi munkát ellátó önálló szakszervezetté. A döntés nem kevesebbről szólt, mint arról, hogy a rendszerváltozás kezdeti időszakában, és a későbbiekben, létjogosultsága van-e a magyar szakszervezeti mozgalomban egy szakmai egységre épülő érdekképviseleti szerveződésnek? Feszült pillanatok előzték meg a szavazást, bár az értekezletet megelőző folyosói beszélgetések már körvonalazták a várható eredményt. A jelenlévők egyhangúan döntöttek az önálló mozdonyvezető szakszervezet létrehozásáról. A jelenléti ívet aláírók megalakították a Mozdonyvezetők Szakszervezetét.

Az első tagokhoz néhány nap leforgása alatt csatlakozott a mozdonyvezető társadalom közel egésze, ezzel nemcsak jogilag, hanem ténylegesen is létrejött az első, s egyben legmeghatározóbb szakmai szakszervezet hazánkban. Az eltelt tíz év bebizonyította, hogy a döntés helyes volt. A Mozdonyvezetők Szakszervezetére szüksége volt, van, és lesz a mozdonyvezetőknek, a vasutasoknak, és általában a magyar munkavállalóknak.

A megalakulást többen, több helyről támadták, de az idő és nem utolsósorban az eredmények talán számukra is bebizonyították, hogy tévedtek.

A mostoha körülmények ellenére tagcsoporti és központi szinten is megindult az az érdekvédelmi munka, amelynek középpontjában a mozdonyvezető állt. Tagjaink érezhették, hogy a régi időkre jellemző, szinte csak a segélyezés szintjére süllyedt szakszervezeti munkát fokozatosan felváltotta a hatékony érdekvédelem.

Elkezdődött a régmúlt idők eltorzult bérarányainak egyengetése, a jogi védelem terén régebben kiszolgáltatott dolgozó

mellett megjelent a szakszervezeti tisztségviselő. A személyzeti fordulók, a munkáltatás terén a dolgozó érdekeit figyelembe vevő foglalkoztatás került előtérbe. Természetesen a pozitív változások nem a véletlennek köszönhetően alakultak ki, hanem a tisztségviselők fáradtságot nem ismerő munkáját tükrözte.

Tisztelt Kollégák,
Kedves Vendégeink!

Az elmúlt 10 év tükrében tekintsük át szakszervezetünk alapértékeit. Az az emberközpontú érdekvédelmi munka, mely az elmúlt évtizedben a szakszervezetünket jellemezte, jól vizsgázott, saját tagjaink, s a kívülállók előtt egyaránt.

Az érdekérvényesítési készségen túl figyelemre méltó az a tény, hogy az ország mozdonyvezetői a kritikus pillanatokban mindig határozott és egyöntetű döntéseket hoztak, vállalva azok következményeit is. Határozott fellépésükkel példát mutattak a vasutasságnak, s az ország több szakszervezetének.

A MÁV Rt-nél évek óta a Mozdonyvezetők Szakszervezetének fellépése határozza meg a vasutasság jövőjét, ennek ellenére mégis szórványos támadások érik a mozdonyvezetői kart.

Az elmúlt röpke évtized figyelmeztető és folyamatos munkabeszüntetéseit néhány kivételtől eltekintve - a MOSZ tagjai vállalták, annak anyagi és erkölcsi hátrányaival együtt. Érdekes módon az elért eredményeket, netán a sikereket mégis mindenki a magáénak tulajdonította.

Az érdekvédelmi munka egyik jelentős sikerét, időnként saját kollégáink is alulértékelik, jelesül azt, hogy a MOSZ, a megalakulása óta, a munkahelyek megőrzését tekinti elsődleges, és legfőbb céljának. A rendszerváltozást követő években kevés munkavállalói csoport dicsekedhet hasonló érdekvédelemmel.

Engedjék meg, hogy néhány szót szóljak a Mozdonyvezetők Szakszervezete eddigi szervezeti működéséről. A megalakuláskor megálmodott szervezeti struktúra - annak ellenére, hogy az elmúlt és talán a jelen időszakban is néhányan bírálták - jó alapokat biztosított és biztosít egy szerény létszámú, de hatékony szakszervezet működésére. A megalakulást követő éveket a folyamatosan kiteljesedő érdekvédelmi munka jellemezte, ezért a tisztségviselőkre háruló feladatok napról napra növekedtek. A hatékonyság növelése érdekében rendszeresebbé kellett tenni a MOSZ döntéshozó testületeinek üléseit. Az Ügyvivő Bizottság a 3. Kongresszust követően ütemezetten végezi munkáját, s a területi ügyvivők véleménykérési és tájékoztatási kötelezettségei fokozatosan növekedtek.

E célok érdekében kezdődött el az a technikai fejlesztés, melynek eredménye, hogy tagcsoportjaink zöme rendelkezik mobiltelefonnal, elősegítve ezzel is a gyors információcserét.

A Küldöttközgyűlés összehívására a munkaidő-kedvezmény terén beszűkült lehetőségek miatt ritkábban kerülhet sor. A MOSZ legfőbb döntéshozó testületének hatáskörébe tartozó határozatok meghozatalához szükséges ülésekre, a nehézségek ellenére eddig is, és ezután is sort kell keríteni. A nagymértékben lecsökkent munkaidőkedvezmény mellett a feladatok tovább szaporodtak, küldötteink számára. A munkáltató által elutasított tagdíjlevonás, további feladatot rótt az amúgy is leterhelt tisztségviselőkre. Itt, és most van arra a legjobb alkalom, hogy köszönetemet fejezzem ki azért a fáradtságot nem ismerő munkáért, amelyet az elmúlt időszakban a tagdíjak beszedése érdekében a kollégák kifejtettek. Köszönöm!

Ezt az embert próbáló feladatot - mely rengeteg energiát, türelmet és legfőképpen kitartást igényelt úgy kellett elvégezni, hogy az érdekvédelmi munka ne kerüljön háttérbe, pedig a munkáltatónak ez is volt az egyik célja, döntése meghozatalakor.

Az eltelt időszakban több lépést tettünk annak érdekében, hogy javítsuk a mozdonyvezetők munkakörülményeit. Ahhoz képest, hogy a szakszervezet megalakulása előtt hasonló léptékű korszerűsítésekre nem került sor, koránt sem lehetünk elégedettek. A korszerűsített vezetőállások, a hűtőszekrények beszerelése sokat javított a mozdonyszemélyzet közérzetén, de őszintén be kell vallani, hogy a folyamatos financiális gondok miatt, késve történnek meg az átalakítások. Továbbra is komoly adósságaink vannak a munkakörülmények javítása terén, ezért kértük a munkavédelmi képviselőinket, hogy a hiányosságok megszüntetése érdekében segítsék adatgyűjtéssel és konkrét intézkedéseikkel munkánkat.

A munkakörülmények elengedhetetlen javításán túl, a mozdonyvezetői munka veszélyeinek csökkentése érdekében jelentős változtatásokra lenne szükség az utasításokban. Szinte nem múlik el úgy nap, hogy a híradásokból ne értesülnénk vasúti és közúti kereszteződésben történt balesetekről, melynek egyik szenvedő alanya, a mozdonyvezető. Az elmúlt évtized alatt megszámlálhatatlan

esetben sodorták veszélybe felelőtlen autósok és időnként vasutasok is kollégáinkat. Sajnos néhány esetben a magyar közlekedési morál áldozatává vált a vonat élén szolgálatát teljesítő mozdonyvezető. De itt és most álljunk meg az ünneplésben.

Kérem a tisztelt ünnepi küldöttközgyűlés résztvevőit, minden meghívott vendégünket, hogy egy perces néma felállással emlékezzünk a szakma áldozataira.

Köszönöm!

Tekintsünk most vissza a közelmúlt eseményeire. Az idei év indítása és az azt követő időszak történései soha nem látott kihívások elé állították a Mozdonyvezetők Szakszervezetét. A konfliktusok és azok megoldásai nem voltak új keletűek a szervezet életében eddig sem. A tavalyi évben kezdődött, s az idénre is áthúzódó maratoni tárgyalássorozat és annak következményeként lezajló sztrájkok, összekovácsolták a mozdonyvezetőket. Mindenki tudta, hogy a MÁV Rt. és szakszervezek között zajló durva hangú tárgyalások kimenetelét kormányzati körökből befolyásolták. A 329 órás munkabeszüntetés alatt folyamatos támadások érték a mozdonyvezetőket és a szakszervezeti tisztségviselőket. Soha nem látott nyomás, és lelki terrorral próbálták a sztrájkot szinte önállóan felvállaló mozdonyvezetőket befolyásolni, de mindhiába. A Mozdonyvezetők Szakszervezete történelmet írt.

Az idő elteltével értékelni kell a többi szakszervezethez, legfőképpen a Vasutasok Szakszervezetéhez, illetve a Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezetéhez fűződő viszonyunkat is. A normalizálódott kapcsolatok eredménye, hogy a reprezentatív szakszervezetek bizonyos kérdésekben kölcsönösen, egymást támogatva képviselik a MÁV Rt. munkavállalóit, ugyanakkor le kell szögeznem, hogy a Mozdonyvezetők Szakszervezetének mozgásterét egyik társszervezet sem határolhatja be.

Szövetségi kapcsolataink terén a MOSZ meghatározó szerepet vállalt magára.

Évek óta szakszervezetünk képviselői látnak el alelnöki feladatkört az ALE-n belül, és meghatározó vezetői tisztségeket az Autonóm Szakszervezetek Szövetségében.

A jövő tekintetében újabb megoldásra váró feladatok özönével kell szembe néznie szakszervezetünknek. Nemzetközi szinten egyre jobban erősödő politikai cél a szakszervezetek jogainak jelentős megcsorbítása. Hazánkban a politikai hatalom helyenként az elvárásokat nem csak, hogy teljesíti, hanem hajlamos azon jóval túlterjeszkedni. Ezt bizonyítják a munkavállalók érdekeit csorbító törvénymódosító javaslatok. A kormányzati magatartást néhány nagyobb munkáltató gyorsan átültette saját vállalatára, nem törődve a munkavállalók érdekeivel. A kormányzati stílust, és annak következményeit a MÁV Rt. új generációs menedzsmentje - szolgalelkű módon - hamar rá kívánta erőltetni a vasutasságot képviselő szakszervezetekre.

A MÁV Rt. rózsaszín ködfelhőbe bújtatott reformja bizonytalan jövőképet fest a vasutasság számára. A vezetői körökben hangoztatott hatalmas vasúti felemelkedés a végrehajtó szolgálatnál másképpen mutatkozik. Kritikán aluli a vasúti pályák állapota, a gördülőállomány műszaki állapota rohamosan romlik, a szolgáltatás minőségét még mi magunk is szégyenletesnek tartjuk, nem, hogy a drága jegyet vásárló utas. A reformot hangoztatók sorozatos győzelmi jelentései ellenére, a végrehajtó szolgálatnál dolgozók pályabezárásról, szolgálatszünetelésről, részmunkaidős foglalkoztatásról beszélnek.

Jó lenne, ha csak én lennék túl borúlátó, de a bizonytalan jövőképben nem látszik a munkavállalók helye, jövőbeni életpályája. Az új bértarifa tervezet áttekintésekor felmerül a kérdés, hogy a végrehajtó szolgálatnál dolgozók fontosak-e a MÁV Rt. vezetőinek? Számomra úgy tűnik, hogy nem! Ha igen, akkor azt anyagi és erkölcsi megbecsülésükkel egyaránt ki kellene fejezni. A jelenlegi tervezet nem ezt teszi.

A vasúttársaság szétválasztását, illetve a gépészet jövőjét még mindig a bizonytalanság fátyla borítja. Amióta vasút a vasút, mozdonyvezető volt, van és lesz is a jövőben. A múlt mozdonyvezetőinek körülményeit ismerjük, a jelen mozdonyvezetőjének gondjaival és problémáival mindennapi szolgálatainkban szembesülünk, a jövő mozdonyvezetőjének sorsát pedig formálhatjuk, alakíthatjuk, ha érdekeiért szervezetünk továbbra is az eddigi hatékonysággal tud fellépni. A mozdonyvezetői kar egysége határozza meg a jövőben is a szakma elismerésének mértékét.

Mindannyiunknak ehhez kívánok sok erőt, kitartást, egészséget, helyenként nagy türelmet és nem utolsó sorban eredményes munkát az elkövetkező évtizedekre .

Köszönöm megtisztelő figyelmüket.

Bp. 2000. szeptember 15.

***Kiss László**, elnök*

(Elhangzott az ünnepi küldöttközgyűlésen.)

10 ÉVES A MOSZ

Nagy tisztelettel és némi elfogódottsággal köszöntöm a Mozdonyvezetők Szakszervezetének ünnepi Küldöttközgyűlését megalakulásunk 10. évfordulója alkalmából. Ahogy végignézek a sorokon látom a változást, a megritkult hajakat vagy őszbe csavarodó fejeket és azt a néhány plusz kilót, amit ugyancsak néhányan sikeresen fölszedtünk. Hosszú utat tett meg a Mozdonyvezetők Szakszervezete a mai napig, hiszen a megalakulás viharos körülményei, a szakszervezetünk önállóságát támadó vélemények közepette kezdtük a munkát. Itt máris szeretném leszögezni, hogy a mozdonyvezetők önálló érdekvédelmi törekvései saját helyzetükből fakadtak, és a megalakulásnak nem volt köze az 1990-es politikai változásokhoz. A hatályos egyesülési törvény lehetővé tette az önálló szakszervezet létrejöttét, és ezzel éltünk is. Azt a hibát azonban igyekeztünk elkerülni, hogy 10 fő esetén kimondjuk a szakszervezet megalakulását. A Vasutasok Szakszervezete májusi kongresszusán kudarcba fulladt az a kísérlet, hogy szövetséggé váljon az ágazati szakszervezet. ezért a mozdonyvezető kollégák úgy látták, hogy az önálló érdekvédelem útjára kell lépniük. Az előkészítés során azonban közel 6000 kérdőíven tudakoltuk, milyen erős ez a szándék, és mennyire lehet az egységes döntés felé vinni ezt a felelősségteljes lépést.

Csak akkor láttuk értelmét az új szakszervezet létrehozatalának, ha az érintettek több mint kétharmada támogatja az önállósodást. A 6000 kérdőívből 4400 visszaérkezett, és 4100-an már akkor úgy látták, hogy elérkezett a döntés ideje.

Miután a Mozdonyvezetők Szakszervezete nem ellenszakszervezetként jött létre, így nem keletkeztek szakszervezetpolitikai problémák, feszültségek.

Tény azonban az, hogy a legerősebb munkáscsoport kiválásával az akkori ágazati szakszervezet arányaiban nagyobb veszteséget szenvedett el, mint amikor 1989. szeptember 30-án megalakult a VDSZSZ.

Az 1990. augusztus 23-án lezajlott alakuló gyűlés végén mindannyian éreztük azt a felemelő pillanatot, hogy megalakult, szerintem az első olyan stratégiai erővel bíró szakmai szakszervezet Magyarországon, amelyik az elmúlt 10 évben bizonyította létjogosultságát, de sajnálatos módon kevésbé akadtak követőink.

Az már csak az érdekességhez tartozik, hogy amikor egy hónap után irodahelyiséget kaptunk, a postánkban érkező borítékokon mindenképpen valamilyen jelzővel ellátták szakszervezetünket. Ilyenek voltak, hogy magyar, demokratikus, független, szabad, és mindenki csodálkozott, amikor helyreigazítottuk a tévedőket mondván, ez „csak" a Mozdonyvezetők Szakszervezete Ma már nincs olyan gond, hogy ne tudnák pontosan szakszervezetünk nevét.

Utólag vallom be, hogy az első Alapszabály egyik mondata kettős irányultságot tartalmazott. Valóban szövetséget ajánlottunk a Vasutasok Szakszervezetének, de egy fél év után ezt a mondatot feleslegesnek tartottuk, és módosítottuk az Alapszabályt. De a mondatnak volt egy másik üzenete is, mégpedig az, hogy lehetőleg a legteljesebb békét biztosítsuk az új szakszervezet indulásához.

Mások is reagáltak a megalakulásunkra. Volt olyan szakszervezet, aki irodahelyiséget és anyagi segítséget is ajánlott, de már akkor úgy láttuk, hogy nincs nagyobb érték a teljes önállóságnál.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete törekvéseiben, céljaiban a mozdonyvezetők érdekeit szolgálta az elmúlt 10 évben, és szolgálja a jövőben is. Néhány kollégánk természetesnek veszi, hogy nem voltak létszámleépítések, de ahogyan erre már az elnök úr is célzott, e mögött jelentős érdekvédelmi munka áll. De a mozdonyvezető kollégák tettek is ezért az eredményért. Emlékezzünk csak arra, hogy a záhonyiak csökkentett munkaidőben, csökkentett bérrel dolgoztak hónapokon keresztül, hogy több tucat mozdonyvezető kolléga került ideiglenesen a járműjavítókba, és néhányan még a jegyvizsgálói

tanfolyamot is elvégezték, csak hogy megőrizhető legyen a munkahelyük és a foglalkoztatási biztonságuk.

A jelenleg hatályos törvények szerint létkérdés volt a MOSZ reprezentativitásának biztosítása. Jól emlékszem az 1992-ben hatályba léptetett Munkatörvénykönyv első tervezeteire, ahol csak azt a szakszervezetet akarták reprezentatívnak tekinteni, amely az üzemi tanácsválasztásokon a szavazatok több mint 10%-át megszerzi. Az érdekegyeztetés folyamatában komoly konfliktushelyzet állt volna elő, ha a vasútnál működő szakszervezetek közül a legerősebb érdekvédelmi csoportot a törvény ellökte volna a tárgyalóasztaltól. Ezért volt fontos, hogy bekerüljön a törvény szövegébe az a biztosíték, hogy a Mozdonyvezetők Szakszervezete mindenképpen reprezentatív, ha az adott munkavállalói körben szereplők több mint kétharmadát tömöríti.

Ez a próbálkozásunk végül is sikerrel járt. A történethez azonban az is hozzá tartozik, hogy az üzemi tanácsválasztásokon a MOSZ támogatottsága mindig 10% felett volt, és választásról választásra növekedett. Ezért szoktam azt mondani, hogy a vasútnál egyetlen olyan szakszervezet van, amelyik kettős reprezentativitással rendelkezik, és ez a MOSZ.

A jelenlegi helyzetről a következőket tudom mondani.

Az 1998-as választások után hatalomra került konzervatív, jobboldali kormány alapjaiban kérdőjelezte meg az érdekvédelem társadalmi funkcióját. Két éve már, hogy nem hajlandó társadalmi partnerként kezelni ezeket a tömörüléseket.

Ami ebből következik, az az, hogy a tartósan állami tulajdonban maradó cégeknél - így a MÁV Rt-nél is - nagyon erős mintának számít ez a kormányzati magatartás. Sipos István korábbi vezérigazgató - aki sajnálatos módon 1999 januárjában elhalálozott - ellent tudott állni ennek a kísértésnek. A MÁV Rt. jelenlegi vezetése mélypontra juttatta az érdekegyeztetés intézményét, mert azt hiszi, hogy így teljesít jól a hatalom felé. Azt, hogy tévedtek, talán már idén tavasszal és lehet hogy valamelyik borús reggelen a borotválkozó tükör előtt már maguknak is bevallották, de változtatni vagy nem tudnak, vagy nem akarnak, vagy nem hagyják nekik.

Megszülettek ugyan a megállapodások február 22-én, de kialakult az a tartós hidegháború, amely rossz a munkavállalóknak, és hátrányos a MÁV Rt-nek. Különösen a fuvarpiacon. A mozdonyvezetők az elmúlt 10 évben bizonyították helytállási képességüket, az egymás iránt érzett felelősségüket.

Az elmúlt tárgyalási időszak sztrájkórái ismét azt igazolták, hogy kisebb nagyobb segítségek mellett, döntően csak magukra számíthatnak.

Nehéz időszak előtt állunk, hiszen alig hogy befejeződtek a tagdíjfizetés átállításának munkálatai, közeledik az ősz, megannyi problémával, megannyi feladattal, megannyi vitával. A mozdonyvezető kollégák az elmúlt 10 évben megtapasztalhatták az összefogás értelmét és erejét. A vasút átalakítása, az integrációs folyamatok új, meg új kihívásokat jelentenek mindannyiunknak, melyeknek csak akkor tudunk megfelelni, ha megmarad az összefogás, a szakértelem és az egység.

Tisztelt
Ünnepi Küldöttközgyűlés!

Utólag is elnézést kérek, hogy kicsit szakmaira sikeredett a megemlékezés egy része. Ünnepségünk magasztossága és az alapító tagok együttléte úgy gondolom mindenkiben jóleső érzést vált ki a teremben. Azzal együtt is, hogy fél szemmel már a következő időszak tárgyalásaira figyelünk. Az elmúlt 10 év közös rendezvényei, a bálok, a kupadöntők, az alkalmi összejövetelek mindig ugyanazt üzenték: jó együtt. Ha elmegy az ember egy fejpályaudvaron, és meglátja valamelyik mozdony ablakán a Mozdonyvezetők Szakszervezetének jelképét, matricáját, akkor akármilyen nagy dolgok is foglalkoztatják, mégiscsak örül a lelke.

Összességében ezzel a pár gondolattal kívántam megemlékezni az elmúlt 10 évről, mely unalmasnak egyáltalán nem volt mondható.

Itt és most köszönöm meg minden tagtársunk, minden tisztségviselőnk áldozatos munkáját, hitét, kitartását, támogatását, mert ezek nélkül nem ülne az ember tárgyalóasztalhoz.

Bp., 2000. szeptember 15.

Dr. Borsik János

(Küldöttközgyűlési képriport a 8–9. oldalon)

A Mozdonyvezetők Szakszervezetének értékelése a Hároméves megállapodás időarányos teljesítéséről

(részletek a MÁV Rt-nek átadott anyagból)

2000 február 22-én a Mozdonyvezetők Szakszervezete, valamint a társ reprezentatív szakszervezetek által szervezett, 329 óráig tartó általános vasúti sztrájk eredményeképpen, megállapodásokkal zárult a vasút történetének leghosszabb munkaügyi konfliktusa. A megállapodások az akkori körülmények figyelembevételével magukban hordozták a vasutas munkavállalók stabil bérés foglalkoztatási helyzetének ígéretét és a munkaügyi kapcsolatok rendezésének lehetőségét.

A megállapodások három, egymástól független egységet képeznek, ezek fontossági sorrend nélkül a következők:

- Hároméves megállapodás,
- Kollektív Szerződés,
- 2000. évi megállapodások (1-6-ig).

A fenti megállapodások önállóan, teljes jogérvényességgel bírnak. Valamelyik érvényességének esetleges a vonatkozó jogszabályok szerinti megszűnése, illetve megszüntetése nem von maga után bármely másikra vonatkozó következményt.

1. A megállapodás céljait a felek a bevezetőben az alábbiak szerint határozták meg:

- a vasutas munkavállalók foglalkoztatási biztonságának, reáljövedelmi helyzetének, munkakörülményeinek javítása,
- a rendezett, és az Európai Unió normáinak is megfelelő munkaügyi kapcsolatok kialakítása.

A munkáltató oldalán felmerült okok miatt (pl. a személyügy tárgyalásvezetése stb.) az elmúlt időszakban a célrendszer elérése felé vezető további megállapodások, intézkedések elmaradtak.

a.) A munkavállalók foglalkoztatási biztonsága nem erősödött, hiszen a foglalkoztatotti létszám az első féléves adatok szerint 452 fővel kevesebb, mint az év végére tervezett. Ez nem a foglalkoztatási biztonság erősödését, hanem annak ellenkezőjét jelenti. (Az e pontban foglaltak a mozdonyvezetőket nem érintik.)

b.) A vasutas munkavállalók reáljövedelmi helyzetének alakulása nem kedvező, hisz a reálkeresetük nem, vagy alig növekedett, és ez a „növekedés" jelentősen elmarad a verseny szféra - KSH által megadott - értékeitől. Különösen aggasztó a keresetnövekedés mértékének indokolatlanul nagy szórtsága a vállalaton belül.

c.) A mozdonyvezetők munkakörülményeinek elviselhetetlenül rossz színvonala miatt 1997-től kezdődően évente megállapodást kötött a MOSZ a MÁV Rt-vel a vontatójárművek vezetőállásának korszerűsítésére vonatkozó külön keretösszegek képzéséről és annak felhasználásáról. A 2000. évre vonatkozóan a MÁV Rt. menedzsmentje ilyen megállapodás kötésétől indokolás nélkül, mereven elzárkózott. Vélhetően ennek a következményeként is a vezetőállás korszerűsítések üteme megtört, a munkakörülmények nem javulnak.

A Gépészeti Szakigazgatóság hivatalos tájékoztatása szerint - pénzügyi okok miatt - e tárgyban komoly elmaradásuk van. A mai állapot szerint a MÁV Rt még az 1999 évre vállalt korszerűsítési kötelezettségeinek sem tett eleget (K6806/3/1999. sz. megállapodás).

d.) A munkaügyi kapcsolatokról általában elmondható, hogy nem javultak, hanem romlottak, mára tulajdonképpen a helytálló kifejezés az, hogy nincsenek.

2. II. fejezet: a MÁV Rt-nél foglalkoztatott munkavállalók bruttó átlagkeresetének alakulása.

A munkáltató 2000. január hóban 6 + 2,5%-os átlagbérfejlesztést valósított meg.

Az I-VI. havi adatok alapján a szakszolgálatoknál az átlagbér emelkedésének mértéke 6% (gépészeti Szakigazgatóság) és 73,4% (Pályavasúti Központi Irodák) között szóródik.

Ilyen nagyságú eltérések a MÁV Rt-n belül nem indokoltak, érthetetlenek, és azt mutatják, hogy a munkáltató a megállapodások tartalmától eltérően befolyásolja (emeli) egyes munkavállalói csoportok - jelesül a vezetőknek nevezett, és egyes adminisztratív munkakört ellátó munkavállalók - bérét.

A 2001. január 1-től bevezetendő új bérrendszerrel kapcsolatos szakértői egyeztetések eddig nem vezettek eredményre.

Ennek okai többek között a következők:

- A MÁV Rt. a szakértői egyeztetésektől függetlenül újabb és újabb változtatásokat „dolgoz be" a tervezetekbe (az átadott 5 db tervezet mennyisége önmagában nem erény, és nem pótolja a minőséget).
- A MÁV Rt. jelenlegi elképzelései nem felelnek meg annak a megállapodásban rögzített munkáltatói-munkavállalói közös célnak, hogy „a szakmunkás, az utazó valamint a meghatározó gépészeti és pályavasúti munkakörök relatív besorolási helyzetének javulnia kell".
- A munkáltatói jogkörgyakorlókat a MÁV Rt. önkényesen ki kívánja vonni a bérrendszer hatálya alól.
- A szubjektív differenciálási lehetőségeknek korlátlan teret enged a tervezet.
- A bérrendszer nem teremt egzakt kapcsolatot önmaga és a ténylegesen megállapított alapbérek között.

3. III. fejezet: egyeztetés a MÁV Rt. átalakításának módjáról és ütemezéséről, a munkavállalókat érintő kérdések témaköreiben.

A MÁV Rt. menedzsmentje a nyilvánosság felé hangsúlyozza, hogy szükség van a szakszervezetekkel való kon-

struktív együttműködésre, hogy a vasúti reform a lehető leghatékonyabban valósulhasson meg, ám a valóságban a munkavállalói érdekeket, azok megjelenítését ki kívánja zárni a döntésekből, illetve azok előkészítéséből.

4. V. fejezet: szociális kérdések.

Az aláíró felek vállalták, hogy 2000. március 31-ig olyan szociális- jóléti juttatási és intézményi koncepciót dolgoznak ki, amely összhangban van a munkavállalók igényeivel és a társaság lehetőségeivel.

A határidő mulasztása előre látható volt, de elkezdődtek a szakértői tárgyalások, amelyek több kérdésben már ez idáig is eredményre vezettek. A MÁV Rt. menedzsmentje azonban a hároméves megállapodásban foglalt közös koncepció kidolgozása helyett erre irányultak egyébként a szakértői tárgyalások - a saját maga által elkészített Humánpolitikai stratégiájában (1280/T/2000.) egyeztetés nélkül „döntött" az új szociális-jóléti juttatások rendszeréről, ide értve a gyermekintézmények, üdülők, kultúrintézmények elidegenítését, bezárását, társaságba szervezését is.

Súlyosan sérülni látszik tehát a megállapodás e része, amellett idetartozónak véljük, hogy ismereteink szerint a MÁV Rt. fenti tárgyban a Központi Üzemi Tanács törvényes jogosítványainak gyakorlását is igyekszik ellehetetleníteni.

A MÁV Rt. vezetőinek koncepciójával szemben - azon túl, hogy ellentétes a megállapodással, és saját szakértői delegációja álláspontjával is - az alábbi lényeges szakszervezeti ellenvélemények vannak.

- Az üdülők fenntartása, további üzemeltetése - mivel alapvető munkavállalói, de munkáltatói érdek is a dolgozók rehabilitációja sokkal átgondoltabb közös koncepció kidolgozását igényli.
- A gyermekintézmények közül a nevelőotthonok üzemeltetése mindenképpen indokolt, az óvodákat pedig bezárás helyett, megállapodások alapján kell átadni az önkormányzatoknak, a MÁV Rt. ingatlantulajdonának megtartása mellett.
- A szociális és jóléti juttatások közül törölni kell többek között az élsport intézményeinek fenntartásával (BVSC), a MÁV Szimfonikusok Zenekara támogatásával, a PR tevékenység keretében adott szponzori juttatásokkal (vízilabda) kapcsolatos kiadásokat.

Látható, hogy az egy főre jutó éves szociális- és jóléti kiadás igen szerény mértékű, tehát a választható béren kívüli juttatások rendszerét középtávon (kb. 5 év alatt) lehet az egy főre jutó kiadások fokozatos emelésével - kiterjeszteni. (A MÁV Rt. szociális és jóléti kiadásainak egy főre jutó éves összege töredéke más vállalatokénak, pl. a MOL Rt-nek, ezért is érthetetlen a 2000. februári időszakban az akkori közlekedési miniszter által ismételgetett, és a MÁV Rt. menedzsmentjének nyilatkozataiból azóta sem hiányzó dezinformáció, mely szerint a MÁV Rt. szociális- és jóléti rendszere túlméretezett, akár kétszer ennyi vasutas munkavállaló igényeinek kielégítésére is alkalmas.)

5. VI. fejezet: a kollektív szerződés megkötése és szükség szerinti módosítása. A MÁV Rt. Kollektív Szerződést az eltelt hat hónap alatt két ízben kellett volna módosítani.

- az 1. sz. mellékletet, a 26/1996. (VIII. 28.) NM. sz. rendeletben foglaltak,
- a 4. sz. mellékletet, az új Ruházati Szabályzat bevezetése, miatt.

Az új Ruházati Szabályzat - egy mondat kivételével - egyeztetett állapotban volt 2000 júniusában, a MÁV Rt. menedzsmentje azonban egy lényegtelen kitételhez ragaszkodván (a szakszervezeti kitűzők viselésének kérdése), a Ruházati Szabályzatot utasításként vezette be, megszegve ezzel a hatályos Kollektív Szerződést. Ma jogilag, elméletben a KSZ 4. sz. melléklete érvényes, a tényleges ellátást viszont az ezzel nem egyező MÁV Rt. utasítás szerint végzik.

7. VII. fejezet: a munkaügyi kapcsolatok rendszere, a munkabéke megőrzése.

A munkaügyi kapcsolatok soha nem tapasztalt mélypontra süllyedtek, mára mint ahogyan már jeleztük tulajdonképpen megszűntek, illetve formálissá váltak A hároméves megállapodásban kívánatosnak tartott, a problémákat tárgyalásos úton, kollektív megállapodásokkal megoldó érdekegyeztetés nincs.

A munkáltató sorozatosan sérti az Mt. 22. §-át, mivel hónapokon keresztül megtagadja, illetve halogatja a szakszervezetek tájékoztatását, többek között:

- a vasúti reform aktuális állásáról,
- a bérek, keresetek alakulásának statisztikai adatsorairól,
- egyes egyéb jogcímű kifizetések (prémiumok) kapcsán az érintettek létszámáról és a felhasznált bértömegről.

A menedzsment elzárkózik a reprezentatív szakszervezetek szakértőinek bevonásától

- a különféle utasítások módosításával,
- a vasúti reformmal

foglalkozó bizottságok munkájába.

A fenti tényeket a teljesség igénye nélkül, annak érdekében soroltuk fel, hogy alátámasszuk a munkaügyi kapcsolatok tarthatatlan voltát.

8. VIII. fejezet: záró rendelkezések.

Összességében, álláspontunk szerint a hároméves megállapodás első hat hónapja nem váltotta be a hozzáfűzött reményeket, nem felelt meg a vele kapcsolatos elvárásoknak, a teljesítés, teljesülés folyamata nem pozitív. A megállapodás hatályából következően azonban rögzíthető, hogy visszafordíthatatlan folyamatok eddig nem alakultak ki, a felek a közös szándék megteremtődése esetén kötelezettségeiket még teljesíteni tudják. Ezért a hároméves megállapodás esetleges felmondása nem szerepel a Mozdonyvezetők Szakszervezete döntéshozó testületeinek napirendjén. Javasoljuk a következő időszaki értékelés határidejét 2001. január 31-re kitűzni, amely után már megalapozott döntések hozhatók akár a megállapodás hatályát illetően is.

Apavári J.

Ke
a kü
közgy

1. Gerendás Péter

2. Kezdődik

3. Elnöki

4. Emlékplak

5. Az a

6. A f

(Fotók: N

Szakszervezete

pek
ldött-
ülésről

és Gusztos Károly

*

az ünnepség

*

köszöntő

*

ettek átadása

*

lapítók

*

ogadás

agy József)

MÓDOSUL A VASÚTI TÖRVÉNY?

A Közlekedési és Vízügyi Minisztérium óvatosan fogalmazva is elképesztő törvénymódosításról kérte szakszervezetünk véleményét. Az előterjesztés nem kevesebbet céloz meg, mint azt, hogy országos vasúti törzshálózatot fog létrehozni a közlekedési miniszter, önálló döntési jogkörben, melynek következtében a mellékvonalak sorsa teljesen kiszámíthatatlanná válik.

A javaslat másik iránya, hogy ezt a törzshálózatot igénybe vehetik a külföldi vasutak, megfelelő díj ellenében.

Az alábbiakban közöljük a minisztérium felé megküldött álláspontunkat a jelzett törvénymódosításról.

Dr. Borsik J.

*

Magyar Köztársaság
Közlekedési és Vízügyi Minisztérium
Tombor Sándor úr
közigazgatási államtitkár
részére
Jogi Főosztály útján
Fax: 351-0398

Tisztelt Államtitkár Úr!

A 005895/58/2000. számmal jelzett, Dr. Kapiller Péter főcsoportfőnök által megküldött levélre, az 1993. évi XCV. törvény módosításának tervezetéről az alábbi észrevételeket tesszük.

1. A tervezet alapvetően kívánja módosítani a vasútra vonatkozó hatályos törvényt, nem számolva annak társadalmi, politikai, gazdasági és nem utolsó sorban a munkavállalókra gyakorolt hatásaival. Ezen túlmenően, szakmai szempontok alapján sem tartjuk megfelelő színvonalú javaslatnak, amit indirekt módon az is igazol, hogy az előterjesztő is provizórikus megoldásnak tartja, hiszen egy későbbi, új vasúti törvény megalkotásának szükségességét hangsúlyozza az általános indokolás.

A módosítási tervezet ellentmond a lakosság érdekében, de az európai integrációs folyamat tárgyalásai során kialakult elvárásoknak is. Így nem áll módunkban támogatni a tervezetet, a vasutas munkavállalókra gyakorolt negatív hatásai miatt pedig el is utasítjuk.

2. Az átfogó vasúti reform mögül hiányzik a társadalmi, a törvényhozói és a költségvetési támogatás. A szervezeti átalakítás bizonyos elemei folyamatban vannak, de ezt aligha lehet vasúti reformnak nevezni. Nem is beszélve a leginkább érintett MÁV Rt. vezetői, vezetési bizonytalanságairól.

3. A GYSEV Rt. döntése ismert. Nem választja külön a pályavasutat a vállalkozó vasúttól, csak a számviteli szétválasztást tartják elfogadhatónak. A szétválasztás az európai országok vasútjainál ellentmondásos eredményt hozott.

4. Más tekintetben az országos vasúti törzshálózat kialakítása nem más, mint az állami felelősség és tehervállalás drámai beszűkítése. (A tervezet 2. § (2) bek. utalása jogilag is értelmetlen.) A beszűkítés bizonytalanná teszi az országos vasúti törzshálózaton kívülre kerülő mellékvonalak sorsát, azok környezetét, az ott foglalkoztatott munkavállalók megélhetését. A munkaerőpiacra gyakorolt hatást pedig pillanatnyilag felmérni sem lehet.

Mindezekből következik, hogy nem lehet a mindenkori közlekedési miniszter hatáskörébe utalni a törzshálózat kialakítását, mert ez társadalmi hatásai miatt meghaladja kompetenciáját.

5. A MÁV Rt. vonalainak megnyitása, a vállalkozó vasút liberalizálását jelenti. Erre sem Magyarország, sem a MÁV Rt. nincs felkészülve.

Az integrációs tárgyalások során felvetődött, hogy amennyiben ez a liberalizálás megtörténik, akár hónapok alatt is ellehetetlenülhet a MÁV Rt. vállalkozói szerepe.

A tárgyalások egyes résztvevőinek álláspontja szerint még az sem kizárt, hogy a csatlakozás időpontjától számítottan is néhány évig védeni lesz célszerű a MÁV Rt-t a liberalizálás nem kívánt hatásaitól.

6. A törvénytervezet záró rendelkezéseit nem ismerjük, ami nélkülözhetetlen elem minden módosításnál.

Tisztelettel:
Dr. Borsik János
ügyvezető alelnök

DISZKRIMINÁCIÓ?

Dr. Bajnai Gábor úr
személyügyi vezérigazgató-helyettes
részére

MÁV Rt.
Vezérigazgatósága

Tisztelt Vezérigazgató-helyettes Úr!
Az elmúlt időszakban az átképzős mozdonyvezetői tanfolyamokon több kollégánk megszerezte a második szakvizsgáját.
A fő-mozdonyvezetői besoroláson túl a volt bértarifának megfelelő és ezzel együtt járó alapbéremelésben viszont nem részesültek. Amikor a Gépészeti Szakigazgatóság felé ezt a problémát jeleztük, közölték, hogy ennek megoldására a gépészeti főnök uraknak van lehetőségük, akik ezzel egyöntetűen nem éltek. Ugyanakkor értesüléseink szerint a MÁV tisztképzőt elvégzett munkavállalók esetében azonnali hatállyal - mintha élne a bértarifa táblázat - az előresorolás megtörtént. Azon munkavállalók, akik olyan plusz végzettséget szereznek, amely munkavégzésük során hasznosítható ill. ténylegesen is hasznosul, azoknál elvárható, hogy a jövedelmük is ezzel párhuzamosan növekedjen. Ez egybecseng az MÁV Rt. törekvéseivel is.
Kérjük az átképzős tanfolyamot elvégző mozdonyvezetők esetében is tegyen központi lépéseket abba az irányba, hogy a második szakvizsgájukat megszerzők is a volt bértarifa szerinti előléptetésben részesüljenek.
Budapest, 2000. szeptember 8.

Tisztelettel:
Kiss László
elnök

Mozdonyvezetők Szakszervezete
Kiss László úr
elnök

Budapest

Tisztelt Elnök úr!
A közelmúltban hozzám intézett beadványában azt kifogásolta, hogy a második szakvizsgájukat idén megszerzett mozdonyvezetők megkapták ugyan fő-mozdonyvezetői besorolásukat, ám az ezzel úgymond „járó" alapbér-emelésben nem részesültek.
A beadványban utal arra, hogy a problémával már megkereste a Gépészeti Szakigazgatóságot is, de ők az esetleges alapbér-emelést a gépészeti főnökségek kompetenciájába tartozónak minősítették.
A konkrét panasz vizsgálatakor megállapítottam, hogy a Gépészeti Szakigazgatóság által adott válasz megfelelő, mivel a K-3325/2000. sz. kontrolling utasítás szerint: "...bármely más ok miatt szükségessé váló új munkakörbe sorolás esetén a személyi alapbér megállapításakor a korábbi években érvényes bérrendszer alapján kialakult bérarányokat célszerű figyelembe venni a rendelkezésre álló bérterven belül." A főnökségi hatáskörben adott alapbéremelésekre a hivatkozott utasítás szerint bérkorrekció sem jár, hanem ennek bérigényét a gazdálkodó egységnek kell kigazdálkodnia.
Mivel tehát az alapbérek megállapítása az önállóan gazdálkodó főnökségek hatásköre és egyben gazdálkodási felelőssége, az ezzel a státusszal járó döntési lehetőséget nem csorbíthatom általános érvényű, a tárgyban kiadott központi rendelkezéssel.
Budapest, 2000. szeptember 22.

Dr. Bajnai Gábor

Elképzelt történet

Az olvasó elé tárt történet a képzelet szülöttje. A leírtakban szereplő színhely és személyek csak a papírra vető gondolataiban léteznek.

A hajnali napsugár egy botorkáló emberre veti tekintetét. Nehéz táskáját álmos tekintettel cipelő Egon, - mint már azt teszi évtizedek óta - szolgálatba siet. A rövid pihenő, a gyötrő meleg, s az elmúlt kínzó szolgálat megtörte Egont. Tegnap a tikkasztó hőségben, a vidéki nagyváros és a főváros között továbbította az utasokkal teli IC vonatpárokat, a V49-194. psz. mozdonnyal. A rekkenő hőség és a mozdony irtózatos zaja Egont teljesen összetörte. A vezetőálláson uralkodó sivatagi klímát a nyitott ablakok és ajtók próbálták elviselhetőbbé tenni. Egon szomorúan állapította meg, hogy a nyári forróság enyhítésére szolgáló ventillátorok csak az irodákig jutottak el. A több mint 11 órás szolgálat alatt a mozdony fülsüketítő zaja tette próbára Egon törőképességét. A kínzó fejfájással küszködő mozdonyvezető ekkor döntötte el, hogy eseménykönyvileg jelenti a vontatójármű egészség károsító zajszintjét. A gondolat néhány sorban jelentéssé formálódott. A mozdony reszortosa szálkás betűivel, kirívó piros színnel csak ennyit írt a jelentés mellé: „Tudomásul vettem", aláírás.

Az elmúlt szolgálatán merengő kollégánk ekkor ért a vakolatát régóta hullató, szűk, áporodott szagú „köpködőbe". A selejtezésért kiáltó bútorokon szolgálatukat kezdő és befejező kollégák próbáltak meg osztozni, de mind hiába. A kölcsönös köszöntések után Egon az éjszakai szolgálat által meggyötört felvigyázónál jelentkezett, aki ezt elhaló ásítások közepette vette tudomásul. Bizonytalan mozdulatokkal átadta Egonnak „kenyérjeggyel" felérő menetigazolványát, melyen szörnyű szám tündökölt a mozdony pályaszáma rovatban. V49-194. A számok láttán Egon fejében a fájdalom görcsösen szorító érzése terebélyesedett szét, s csak ennyit szólt: Nem viszem ki azt a mozdonyt, keress másikat. A felvigyázó eddig szűkre nyíló szeme kikerekedett, s arcának fakó tekintetét halvány pír váltotta fel. Ne sz..kodj, ez van nincs másik gép. Egon tömören válaszolt: akkor nem megy el a vonat. A rövid szóváltásra, az eddig kávéjukat kevergető mozdonyvezetők is felfigyeltek, s az éppen szalagját hajtogató kolléga bajsza alatt csak ennyit mormogott: igaza van, azon a gépen megsüketül az ember Az eddigi monoton morajt lassan felváltotta az Egont támogató megnyilvánulások sora. „Végre van valaki, aki meg meri tenni, hogy azt a zajgenerátort nem viszi ki. Igaza van, majd ha nem megy el a vonat, akkor végre a tudomásul vételen túl talán, tesznek is valamit." A felvigyázó izgatott keresgélésbe kezdett, hiszen vészesen közeledett a kijárás időpontja. A helyzet megoldását másik mozdonyvezető vezényelésével kívánta megoldani, félre téve Kollektív Szerződést, Helyi Függeléket, Szakági Függeléket.

Ez ideig a köpködő sarkában meghúzódó Tihamér, aki szintén mozdonyvezető egyszer csak megszólalt: „Nincs bennetek lojalitás a MÁV iránt? Nincs jobb mozdonya a MÁV-nak, a vonatnak pedig mennie kell." Pillanatra síri csend ült a négy fal közé, melyet egy másik hang szakított meg.

A zajos gépek miatt a hallásom romlik, az orvos ezért levesz az utazásból, és én mégis legyek lojális? Az induló parázs vitát a felvigyázó szakította meg azzal, hogy odalépett Tihamérhoz, s megkérdezte: „Kiviszed a gépet? Tudod, elintéztem a múltkori pihenődet, és amikor késtél szolgálatból, akkor sem csináltam ügyet a dologból." Tihamér lesütött szemmel, apró fejbólintással adata a felvigyázó tudomására, hogy kijár a mozdonnyal. A kollégák, köztük Egon is, megdöbbenéssel vették tudomásul a történteket Tihamér a mozdony kulcsával, vadul vibráló szempárok kíséretében kisietett a mozdonyra Egon magába roskadva leült a várakozó egyik rozoga székére, s azon gondolkodott, hogy a néhány perc múlva megérkező - amúgy a MÁV felé lojális reszortos, hogy fogadja a történteket. Ugrik a forda, tortúra hadjárat szenvedő alanyává válik, s valószínűleg az elkövetkezendőkben „külön figyelembe" részesül. A kollégák hiába adtak neki igazat, hiába néztek fel rá, hogy végre valaki, aki a maga lehetőségeihez képest megpróbál lépni nem csak saját, hanem mások érdekében is.

A várakozó helyiségben még sokáig tartott a hajnali eset elemzése. A beszélgetést egy induló vonat zakatolása szakította félbe. A pókhálós ablakon át a V49-194 psz. mozdony pillantották meg a mozdonyvezetők, mely éppen húzott kifelé az állomásból.

Lesz így változás?

Amíg Tihamérok vannak, addig kétlem!

K. L.

A MÁV Rt. munkavállalóinak besorolási és alapbérrendszere

(tervezet)

a köpenyek és azok forgatása, vagy bosszúvágy Charles Bronson nélkül

Sűrűsödnek az események az új besorolási és alapbérrendszer körül. Annál is inkább érthető ez, mert a Hároméves megállapodás szerint 2000. szeptember 30-ig meg kellene állapodni róla. A legutóbbi - 2000. szeptember 25-i szakértői egyeztetésen elhangzottak nem kevés tanulsággal szolgálnak a mozdonyvezetők számára. Olvassátok tehát figyelmesen!

Néhány előzmény.

A besorolási és alapbérrendszer, az 1992-es bevezetése óta, viták és összetűzések tárgya volt A társszakszervezetek folyamatos és növekvő intenzitású módosítási igényei és a munkáltató szubjektív differenciálási szándékai 1997-re oda vezettek, hogy nem halogathattuk tovább egy új besorolási és alapbérrendszer kidolgozását. Természetesen egy kialakult bérstruktúrát megváltoztatni, nem egyszerű feladat, különösen, ha a résztvevők többségét a szakmai (humán erőforrás menedzsment) érvek hidegen hagyják, és kizárólag plusz bérigényeiket akarják a besorolási és alapbérrendszer reformjának színfala mögött érvényesíteni. A

társszakszervezetek, de néha a munkáltató tárgyalási magatartása is többször erre irányult A változtatás nehézsége magával hozta, hogy időszakról időszakra, évről évre halogattuk a rendszer bevezetését, hisz az álláspontok megmerevedtek, a konszenzus pedig távolinak tűnt.

Még 1998/99 fordulóján is inkább hatályban tartottuk a régi besorolási és alapbérrendszert, mint vállaljuk annak megszűnését, pedig az 1999. évre vonatkozó bérfejlesztési megállapodás során alapjaiban tértünk el attól. Az 1999/2000. évi bértárgyalásokon már esély sem volt az 1999. december 31-én hatály át vesztő besorolási és alapbérrendszer meghosszabbítására. A munkáltató ettől a differenciált béremelés miatt elzárkózott, és ezt az álláspontját leginkább és leghangosabban a Vasutasok Szakszervezete osztotta.

Az új besorolási és alapbérrendszer.

Egy újságcikk, vagy elemzés közepén nem szoktak összegezni. Én mégis megteszem. Míg 1999 nyarán a besorolási és alapbérrendszer a mozdonyvezetők számára elfogadható volt, addig 2000. szeptemberére teljes egészében elfogadhatatlanná vált. Az idő előrehaladtával nem a mi álláspontunk, hanem a tervezet tartalma változott. Vajon miért? Azért talán, mert a VSZ, VDSZSZ „összedolgozott" a szakági vezetőkkel, ellenünk? Esetleg a munkáltató nem tudta a februári eseményeket mind a mai napig feldolgozni? Erre a kérdésre még visszatérek.

Tény, hogy jelenleg a mozdonyvezetők tervezett besorolása relatíve romlott. Tehát a vasutas munkavállalók egészéhez viszonyított helyzete a hatályát vesztett alapbérrendszerhez képest rosszabb. Pedig az új alapbérrendszerre vonatkozó K-6806/6/1998. sz. 1999. 01. 04-én kelt kollektív megállapodás szerint a szakmunkás, az utazó, valamint a meghatározó gépészeti, és pályavasúti munkakörök relatív besorolási helyzetének javulnia kell..." Elgondolkodtató, hogy ez a mostani állapot szerint, csak az utazókra és elsősorban a vontatási utazókra nem teljesül. A mozdonyvezető az új tervezetben - a 11. fizetési osztályban olyan munkakörökkel szerepel együtt, mint az anyag- és ruhaellenőr, jövedelem elszámolási ellenőr, konyhavezető, leltározó, műszaki előadó, pénzügyi előadó, szállítmányozási előadó, számadó és/vagy árupénztáros, számviteli előadó, személyügyi előadó, szociálpolitikai előadó, társadalombiztosítási előadó stb.

Ezek a munkakörök már az állami iskolai végzettség, az állami szakképesítés, a vasúti szakképesítés tekintetében sem érik el a mozdonyvezetői munkakörrel szemben támasztott követelményeket (érettségi, vasipari szakma, két vontatási nemre érvényes mozdonyvezetői vizsga), nem beszélve a munkakörülményekről, a munka nehézségi fokáról, a felelősségről, a szakma vasúti hierarchiában betöltött helyéről, és a munkakör alapvető jellemzőjéről, arról, hogy utazókról van szó. A szakértői egyeztetésen ezek a szakmai érvek nem igazán „hatották" meg a tárgyaló feleket, pedig a fizetési osztályba sorolást mindezen jellemzők alapján kellett volna megtenni.

A munkáltató kifejtette álláspontját, amely szerint a mozdonyvezetőket tulajdonképpen még ennél is alacsonyabb fizetési osztályba kellene sorolni, úgy hogy a „tizenegyesért" is köszönettel tartozunk. A Vasutasok Szakszervezete felháborodott elégedetlenségünkön, és elmagyarázta, hogy eddig jogosulatlan előnyöket élveztünk, vegyük tudomásul, hogy most végre a helyükre kerülnek a mozdonyvezetők. A VDSZSZ a konkrét kérdésre - amely a mozdonyvezetők feljebb sorolására vonatkozott - szándékosan megkerülte a választ. A szakértői egyeztetésen kiderült, hogy a mozdonyvezetők, tervezett méltánytalan besorolása, valamint a besorolások úgy általában, mindenki számára elfogadhatók, kivéve természetesen a Mozdonyvezetők Szakszervezetét.

A besorolásokon túl a rendszer szabályozási része, valamint magát az alapbért meghatározó „szorzótábla" külön tárgyalásokat igényel. A szabályozási rész problémái megismerhetők a „Részletek a Hároméves megállapodás értékelése" c. cikkből.

A „szorzótábláról" csak annyit, hogy ha a jelenlegi alapbértömeget - próbabesorolások útján ráosztjuk az új tábla tervezetére, akkor a legidősebb mozdonyvezetők hatályos alapbére kb. 40.000 Ft/hóval magasabb, mint az új tervezet szerinti, és a kezdőknél is kb. 10.000 Ft/hó a differencia. Természetesen az alapbéreket a munkáltató nem tudja egyoldalúan csökkenteni, de a hároméves megállapodást is figyelembe véve a MÁV Rt. és ezek szerint a társszakszervezetek szándéka szerint is, a mozdonyvezetők az elkövetkezendő évek folyamán mindaddig kevesebb bérfejlesztésben részesülnének, amíg a tényleges alapbérüket el nem éri az új besorolási tervezet szerinti alapbérük. Ez hosszú időre reálbér-csökkenéssel fenyegeti a mozdonyvezetők közösségét.

Következtetések és zárszó.

A besorolási és alapbérrendszer kialakításának történéseit figyelve nem csak az látszik, hogy a társszakszervezetek köpenyének színe és visszája csereszabatos, és tehetetlen bosszúvágyukat a mozdonyvezetők eddig elért pozíciói ellen irányítják, hanem az is, hogy milyen könnyen tudnak azonos álláspontra jutni a munkáltatóval, ha a MOSZ-ról van szó.

A tárgyalások kapcsán néhány kommersz filmalkotás szlogenje is eszünkbe juthat A Hegylakóban pl. „csak egy maradhat"! A MÁV Rt-nél 2000 végére a kérdés az, hogy az az egy (MOSZ) megmarad-e?

Túl vagyunk a tagdíjlevonás megtagadásának politikai bohózatán, ám nem lehet kétségünk afelől, hogy a MÁV Rt. nem adja fel a MOSZ tönkretételének szándékát. Én ide sorolom az új besorolási és alapbérrendszer tervezetét is. Nem az-e a cél, hogy a mozdonyvezetőket egy elfogadhatatlan bérbesorolással - ami semmissé tenné az elmúlt 10 év keresetekben elért eredményeit - saját szakszervezetük ellen fordítsa (szövetkezve a másik két reprezentatív szakszervezettel), és az egyetlen még „munkaharcra képes" szakszervezetet lejárassa? Már várom a MÁV Rt. valamely kiadványát.

Ugyan mikor jönnek a „februári mozdonyvezető fiúk" - immár többszörösen megjutalmazva -, hogy kollégák, hát igen, az elmúlt években túlfizettek bennünket, igaza van a munkáltatónak, elégedjünk meg (elégedjetek meg!) kevesebbel?! Arra buzdítalak benneteket, kérdezzétek meg tőlük a fentiek tükrében is: MEGÉRTE?!

A Mozdonyvezetők Szakszervezete csak olyan besorolási és alapbérrendszert fog elfogadni, amelyik a mozdonyvezetői munkakört annak tényleges értéke szerint állítja a vasúti hierarchiába. A MÁV Rt. utasításként bevezethet bármilyen általa jónak tartott besorolási rendszert, annak azonban a munkaügyi adathalmazon kívül semmilyen jelentősége nem lesz, hisz jelenleg az alapbérek adottak, 2001 és 2002-re a béremelés módszere és mértéke a Hároméves megállapodásban rögzített, utána pedig...!

Mi készülünk!

Apavári József

A MOSZ jogtanácsosa válaszol

Többen kérdezték, hogy miért kell egy új nyomtatványt kitölteni az üzemi baleseti kártérítési igények benyújtása során?

*

A MÁV Értesítő 26. számában megjelent a 7312000. (MÁV Ért. 26.) SzeF-FMKF-IJI sz. Utasítás, amely a Kollektív Szerződés 82. §-a alapján, a munkáltatót terhelő kártérítési kötelezettség teljesítését szabályozza.

A MÁV Rt. ugyanis 2000. május 1. napjával ún. felelősségbiztosítást kötött az ATLASZ Biztosító Rt-vel, amelynek alapján munkabaleset esetén a kárigényt a biztosító bírálja el Az igénybejelentő a munkahelyeken, a munkavédelmi ügyintézőnél van, amelyet munkabaleset esetén egy „felhívás kárigény-bejelentésre" c. nyomtatvánnyal együtt kap meg a sérülést szenvedett dolgozó, halálos baleset esetén pedig az örökösök.

A nyomtatványhoz szükséges bizonylatokat a dolgozónak, illetve az örökösöknek kell csatolni másolatban. (Ilyenek az orvosi dokumentációk, Halotti Anyakönyvi Kivonat, baleseti jegyzőkönyv, családi kapcsolatokat igazoló okirat. stb.)

A munkavállaló részére a kifizetésre csak akkor kerülhet sor, ha minden okiratot becsatolt, és a biztosító elbírálta az igényt. Ettől számított 15 napon belül történik meg a kifizetés.

Kérem a kollégákat, hogy minden orvosi iratot gondosan őrizzenek meg, a balesettel kapcsolatban felmerült mindennemű költségükről kérjenek számlát.

Ha bármilyen problémájuk van, kérem keressenek meg telefonon, vagy személyesen.

Telefonszámom: *vasúti: 21-87, postai: 220-3822, mobil: 06-30-9567-291*

Dr. Vagaday Ildikó
jogtanácsos

Módosul a Segélyezési Szabályzat

A Mozdonyvezetők Szakszervezete Ügyvivő Bizottsága 2000. szeptember 20-i ülésén tárgyalta a 2000. március 7-én kiadott MOSZ Központi Segélyezési Szabályzatának módosítását.

A szabályzat 4. pontja az alábbiak szerint módosul:

4. Abban az esetben, ha a tag rokkantsági nyugdíját határozattal megállapították, és a munkáltató ebből az okból a munkaviszonyát megszüntette, személyenként egy alkalommal ***50.000*** *Ft.*

Kitüntették a mozdonyvezetőt

Július 1-jén Szegeden, a Kálvária sugárúti útátjáróban egy török kamion a fénysorompó tilos jelzése ellenére nem állt meg és ütközött a Békéscsabára közlekedő személyvonattal. A baleset elkerülése és a következmények csökkentése érdekében tett intézkedései elismeréseként a MÁV Vezérigazgatója ***VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRET*** kitüntetésben részesítette a balesetben súlyosan megsérült ***Vincze József*** békéscsabai mozdonyvezetőt. A kitüntetést szeptember 6-án a Békéscsabai Gépészeti Főnökségen a MÁV Vezérigazgatója nevében Szabó Gyula igazgató adta át Vincze Józsefnek. A kitüntetés átadásánál jelen volt Szilágyi Károly Vontatási főnök és Baráth Géza a MOSZ munkahelyi vezető ügyvivője.

Vincze József mozdonyvezető a VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRET átvétele után a történtekre így emlékezik vissza:

- Reggel 9 órakor kezdtem a szolgálatot, először Gyulára, majd onnan Szegedre továbbítottam vonatot. Mivel hétvége volt, így Szegedről egy későbbi vonattal indultam vissza. Szeged-rendező után a kérdéses útátjáróhoz közeledve láttam, hogy egy kamion kegyetlenül erőlködik felfelé a töltésre. Ez nem áll meg - villant át bennem, ezért gyorsan fékeztem és hátraugrottam a poggyásztérbe. Fékhatás ki sem alakulhatott már is csattant minden. Olyan gyorsan történt mindez, hogy az ajtót sem tudtam becsukni és megkapaszkodni sem tudtam. Tisztán emlékszem, ahogy legurultunk a töltés aljába, miközben röpködtem a pogyasztérben. Mikor megállt a motor mobil telefonon hívtam a mentőket, majd a tűzoltókat, de velük csak pár szót tudtam beszélni, lemerült a készülékem. Végig eszméletnél voltam, mindenre emlékszem. Hogy most hogy érzem magam? Jól vagyok, gyógyulok, a baleset nem viselt meg és októberben már újra szeretnék mozdonyra ülni.

Gellért József

HIRDETÉS * HIRDETÉS * HIRDETÉS * HIRDETÉS * HIRDETÉS * HIRDETÉS * HIRDETÉS * HIRDETÉS

U-TOURS
MÁV UTASELLÁTÓ RT. UTAZÁSI IRODÁJA

MI NEMCSAK A SÍNEKEN TÖRŐDÜNK ÖNNEL!

Az U-Tours a MÁV Utasellátó Rt. utazási iroda ajánlatából:
Minden görögországi apartmanra befizető vasutas 10% kedvezményben részesül!

GÖRÖGORSZÁG egyéni utazással:

PARALIA, 100 m-re a tengertől
2-3-4 fős stúdióban: 6.500–16.000 Ft/fő/hét
4-5-6 fős apartman: 6.500–13.000 Ft/fő/hét

NEI PORI, közvetlenül a tengerparton
(vasútállomás 1 km-re!)
2-3-4 fős stúdióban: 6.500–16.000 Ft/fő/hét
4-5-6 fős apartman: 6.500–13.000 Ft/fő/hét

VASUTAS KÜLÖNKOCSI A MÜNCHENI SÖRFESZTIVÁLRA!
Szeptember 22–25.
Részvételi díj: 11.900,– Ft/fő
Az ár tartalmazza: 1 éjszaka szállást félpanziós ellátással, fülkedíjat AcBc kocsiban, csoportkísérőt.

NON-STOP MÜNCHENI SÖRFESZTIVÁL!
Szeptember 15–17.
Szeptember 29. – október 1.
Részvételi díj: 3300,– Ft/fő
Az ár tartalmazza: fülkedíjat Bc kocsiban, csoportkísérőt

U-Tours: 1087 Budapest, Kerepesi út 2–6. a Keleti pályaudvar 13-as és 6-os vágánnyal szemben!

Tel./Fax: 343-0273, Tel.: 343-6463, Vasúti tel.: 23-19

Honlap: www.utasellato.hu/utours
E-mail: utours@utasellato.hu

MÁV DEBRECENI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT

4034 DEBRECEN, FARAKTÁR ÚT 67.
Telefon: 36-52/450-240
Telefax: 36-52/314-725

VÁLLALKOZUNK:

- saját tulajdonú, túlnyomás nélküli folyékony anyagok (ásványolaj, gázolaj, benzin és származékaik) szállítására alkalmas vasúti tartálykocsijaink bérbeadására,
- ilyen típusú tartálykocsik gyártására, javítására, továbbá:
- gázszállító tartálykocsik
- vegyipari terméket (savat, lúgot) szállító tartálykocsik
- élelmiszer-ipari terméket szállító tartálykocsik
- nyitott és különleges kialakítású teherkocsik futó és fővizsga javítási munkáinak elvégzésére,
- mobil tartályok belső tisztítására (károsanyag elhelyezéssel),
- tartálytest gyártás és az ezzel összefüggő munkák, pl.: tartálytest hőszigetelés, valamint
- lakatos, hideg- és meleg-megmunkálási tevékenység (esztergályozás, marás, gyalulás, gépi és kézi tűzikovácsolás, sajtolás, lemezdarabolás stb.) végzésére.

VÁRJUK SZÍVES ÉRDEKLŐDÉSÜKET A FENTI CÍMEN SZEMÉLYESEN VAGY TELEFAXON!

MÁV DEBRECENI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT

HIRDETÉS * HIRDETÉS * HIRDETÉS * HIRDETÉS * HIRDETÉS * HIRDETÉS * HIRDETÉS * HIRDETÉS

Együttműködés?

A téli tárgyalásokon egyre nyilvánvalóbb volt, hogy a MÁV Rt. vezetése politikai kormányzati háttérrel ellene vonul a három reprezentatív szakszervezetnek. A Mozdonyvezetők Szakszervezete mind a tárgyalóasztalnál, mind a sztrájkokban meghatározó és felelős szakszervezetként viselkedett. Egy-egy sztrájk esetén egyik-másik társszakszervezettől olyan „tanácsokat" kaptunk, hogy folytassuk a sztrájkot, a bejelentett időn túl is, elismerve ezzel a mozdonyvezetői kar erejét és kitartását.

Most szeptembert írunk, és nagyot fordult a világ. A két társszakszervezet képviselői egy szakértői egyeztetésen a munkáltatóval együtt arra tettek kísérletet, hogy változzanak meg a MÁV Rt-n belüli bérarányok, „természetesen" a mozdonyvezetők hátrányára.

Együttműködés? Nem, ez nem az.

Dr. Borsik J.

Zörög, vagy nem zörög?

A Vasutas Önkéntes Kölcsönös kiegészítő Önsegélyező Pénztár (nem keverendő össze a Vasutas Önkéntes Kölcsönös kiegészítő Nyugdíjpénztárral, valamint a Vasutas Önkéntes Kölcsönös kiegészítő Egészségpénztárral, *a szerk. megj.*) háza tájáról furcsa hírek terjednek a vasutas munkavállalók között. Én, aki többedmagammal fontolgatom a belépést az önsegélyező pénztárba, elbizonytalanodtam. Igaz-e, hogy az önsegélyező pénztár működési alapjából („a pénztártagok pénzéből") a VDSZSZ anyagilag bizonytalanná vált működését finanszírozzák? Igaz-e, hogy a VDSZSZ több hónapja eladásra felkínált, és a piacon el nem kelt ingatlanát az önsegélyező pénztárral akarják - a piaci ár felett úgymond „megvetetni"? Mivel ismereteim szerint az önsegélyező pénztár vezető testületeiben (Igazgató Tanács, Ellenőrző Bizottság) kizárólag VDSZSZ tagok, illetve tisztségviselők vannak, ezúton kérem már pénztártag mozdonyvezető kollégáimat, próbáljanak utána járni az igazságnak, ha kell az érintett hatóságok útján is, nehogy a belépni szándékozó mozdonyvezetők kellemetlen helyzetbe kerüljenek.

Sz. A.
főmozdonyvezető
(név, szolgálati hely
a szerkesztőségben)

Mozdonyvezetők Lapja
A Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa

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: moszmv@matavnet.hu
Készült a TYRAS Kft. nyomdaüzemében, 1202 Budapest, Lázár u. 38. Tel./fax: 284-3550. Felelős vezető: **Andics László**
Gyártási szám: 00.093