



MOZDONYVEZETŐK SZAKSZERVEZETE

1145 Budapest Bácskai utca 11.

Tel./fax: 220-3822, 220-4561,

Mobil:+36309567290

E-mail:kiss.laszlo@mosz.co.hu

Szám: 2676/2012.

Ungvári Csaba
vezérigazgató
MÁV-TRAKCIÓ Zrt.
Budapest

Tisztelt Vezérigazgató Úr!

A Mozdonyvezetők Szakszervezete tiltakozik a meghirdetett 2013. januárban induló motorvonat-vezetői tanfolyam terve ellen és ez ügyben konzultációt kezdeményezünk a Munka törvénykönyve 233.§, 272§ (5) bekezdése alapján.

- Kérjük, mutassák be a jelenlegi foglalkoztatási helyzetet telephelyenként, különös tekintettel az állásidőre, az elmaradt szolgálatokra, az előre elrendelt és a szolgálat meghosszabbodásból fakadó túlórákra, valamint az árufuvarozási és a személyszállítási megrendelési állomány alakulását, havi és göngyölt kimutatásban.
- Adják át azt az anyagot, mely telephelyenként tartalmazza az új felvételes munkaerőigényt és annak indokoltságát.
- Mutassák be az új munkakör betöltésére vonatkozó foglalkozás-egészségügyi alkalmassági feltételeket.
- Adják át a tervezett motorvonat-vezetői munkakör értékelését, leírását és a javadalmazási rendszerbe történő beillesztését.
- Hozzák nyilvánosságra a tervezett tanfolyam képzési tematikáját.
- Kezdeményezzük a mozdonyvezetőkre vonatkozó, a 2013. évtől hatályos foglalkoztatás biztonsági megállapodás megkötését.

Álláspontunk szerint a létszámfelvétel indokolatlan. Emlékeztetjük vezérigazgató urat, hogy a 2012. évi 2. számú menetrend-módosítást követően több mint 400 személyszállító vonat került ki a menetrendből. A MÁV-TRAKCIÓ vezetésének akkori közlése szerint ez -a mozdonyvezetői foglalkoztatásra rendkívül súlyosan ható intézkedés- 90-120 főnyi mozdonyvezető munkaidőalapjával egyenlő. A pénzügyi-gazdasági válság következményeként az elmúlt években az árufuvarozási teljesítmények jelentős mértékben csökkentek, illetve további visszaesés figyelhető meg az elmúlt 2-3 hónapban is ezen a piacon, ami állásidőt vagy szolgálatelmaradást okozott.

A munkáltató a vezénylések havi gyakorlatában előre és „tervezetten” alkalmazza az állásidőt. Az „operatív szolgálatoknak” elnevezett munkaidő-beosztásból hiányzik a tényleges teljesítménnyel való lefedettség, így ezek a szolgálatok elmaradnak vagy állásidővé alakulnak. Tapasztalatunk szerint a mozdonyvezetők - bizonyos földrajzi eltérésekkel- havi 10-20-30 órában kényszerülnek elviselni a megrendelésihiányt, ez akár 5-10-15%-os jövedelemvesztéséget is jelenthet számukra. A teljesítményhiány különösen aggasztó mértéket okoz vidéken, pl.: Szombathely, Záhony, Bátaszék, Szeged térségeiben. Szakszervezetünk többször kezdeményezte, hogy a jelenlegi vontatási teljesítmények csökkenése miatt kerüljön kidolgozásra egy önkéntes és anyagilag támogatott létszámkivezetés, hasonlóan a 2009. évihez. Az említett akció következtében - élve a nyugdíjazás lehetőségével- közel 700 fő mozdonyvezető került ki a rendszerből. Választ erre a kezdeményezésükre sem kaptunk. Nem nehéz kitalálni, ha létszámkivezetésre kerülne sor, akkor nem lehetne létszámfelvételt hirdetni.

A társaság korábbi vezetése tiltakozásunk ellenére 2011. év elején elindított egy 30 fős mozdonyvezetői tanfolyamot. Az ebben az évben befejeződött tanfolyamon végeztek itt vannak közöttünk és együttesen kényszerülünk elviselni a kialakult súlyos foglalkoztatási helyzetet. A Kollektív Szerződés módosítási tárgyalásokon a munkáltató folyamatosan igyekszik rontani a foglalkoztatás feltételeit, példaként említjük az „állásidő 2” vagy a fel- és lejelentkezési helyek ügyét. A cégvezetés törekvésének egyes következménye, hogy a munkaidőalap csökken és a teljesítménnyel le nem fedett szolgálatok száma növekedni fog, a mozdonyvezetők pedig drasztikus jövedelemcsökkenést kényszerülnek elkönyvelni. Az új tanfolyam indítása ellentmond a gazdasági racionalitásnak, sőt károkat is okoz. Szükségtelen a 100-120 millió Ft-os tanfolyami költség, ami soha sem térül meg, továbbá fent tartja a foglalkoztatási bizonytalanságot és növeli egy jövőbeni esetleges létszámleépítés kockázatát is. Elfogadhatatlan számunkra az a tény, hogy egyik oldalról komoly foglalkoztatási gondokra hivatkozik a társaság, másik oldalról ugyanakkor ebben a nehéz gazdasági helyzetben létszámot kíván felvenni.

Nem tudjuk mi indukálhatta a tervezett tanfolyamindítást, talán a legutóbbi tanfolyam esetében kitapintható öncélú vezetői presztízs vagy egyszerűen csak a pótcselekvés a hamis PR image kialakításnak igényével összekapcsolva, de elképzelhető egyéb személyes érdek is. Nem ismerjük a pontos okot, de azt tudjuk, olesó és hamis üzenet történelmi lépésnek nevezni a női motorvonat-vezetők esetleges szolgálatba lépését. Hangsúlyozzuk, hogy szakszervezetünk nem az ellen tiltakozik, hogy hivatásunkban megjelenjenek a nők is, hanem a létszámfelvétel ellen. Hazánkban már számos nő rendelkezik – mérnökként - mozdonyvezetői jogosítvánnyal, így nem igaz, hogy most fordulna először a magyar történelemben, hogy nő vasúti járművezetői kompetenciát szerez. Természetesen ők jelenleg nem vasúti járművezetői munkakörben tevékenykednek, ugyanakkor nem látható, hogyan töltheti be a tervezett női motorvonat-vezetői munkakör a női egyenjogúsítás felemelő és kiteljesítő állapotát. Az elismerés hangján nyilatkozunk a nőkről, hiszen sok területen bizonyítottak már, legyen szó talpraesett női szakértőkről, vezetőkről vagy sikeres üzleti vállalkozást folytató és menedzselő hölgyekről.

Nyugat-Európában is találunk példákat a női motorvonat-vezetőre, sőt magas sebességű ICE-t is vezetnek hölgyek Németországban, jobb műszaki állapotú vasúton, jobb foglalkozási feltételek és jobb munkakörülmények mellett. Nem hisszük, hogy hazai vasúti viszonyok azok, melyek ideális terepet nyújthatnának a hölgyeknek a kiteljesedésre és az önmegvalósításra. Az aggodalom mondatja mindezt velünk, hiszen a magyar történelemben találunk példát az 50-es évekből, amikor is megalkották a női egyenjogúsítás és a dolgozó nő szocialista ideálját: a traktorista lányt. A propaganda ezt harsogta: „Gyertek lányok traktorra!”, kezdetben felhasználták az egyenjogúsítás eszméjét a nehéz fizikai munkavégzésre, majd később a megszerzett jogot kötelezettséggé tették számukra. Miközben a valóság egészen más volt, a „körmös Hofferek” számos betegséget szereztek a nők, sőt sok esetben elvetéltek és gyermektelenné váltak.

Ismételten kijelentjük, a Mozdonyvezetők Szakszervezete nem zárkózik el a női motorvonat-vezetők gondolatától, de esetükben is jelentős egészségügyi kockázattal számolhatunk. Magyarországon egyetlen munkáltató sem rendelkezik semmilyen tapasztalati tényezővel, hogy a női szervezetre hogyan hatnak hivatásunk jellemzői: a változó munkaidő-beosztásból fakadó rendszertelen életmód, a stressz vagy az egészségre ható rezgés. Ma még kidolgozatlanok a női vasúti járművezetői munkakörben történő foglalkoztatás szociális és családbarát feltételei a vasútállalatoknál.

Tisztelt Vezérigazgató Úr!

Kérjük, hogy a fent vázolt foglalkoztatási helyzet miatt vonják vissza a tanfolyami felhívást és ne kezdjék meg a toborzást!

A konzultáció időpontjaként 2012. november 15. 15.00 órát, helyszíneként pedig a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. Budapest, Könyves Kálmán krt.-i székházának vezérigazgatói irodáját javasolom.

Amennyiben a T. Vezérigazgató Úr a helyszín és az időpont tekintetében más javaslattal él, kérem, jelezze azt.

Budapest, 2012. november 13.

Üdvözlettel:

Kiss László
elnök

