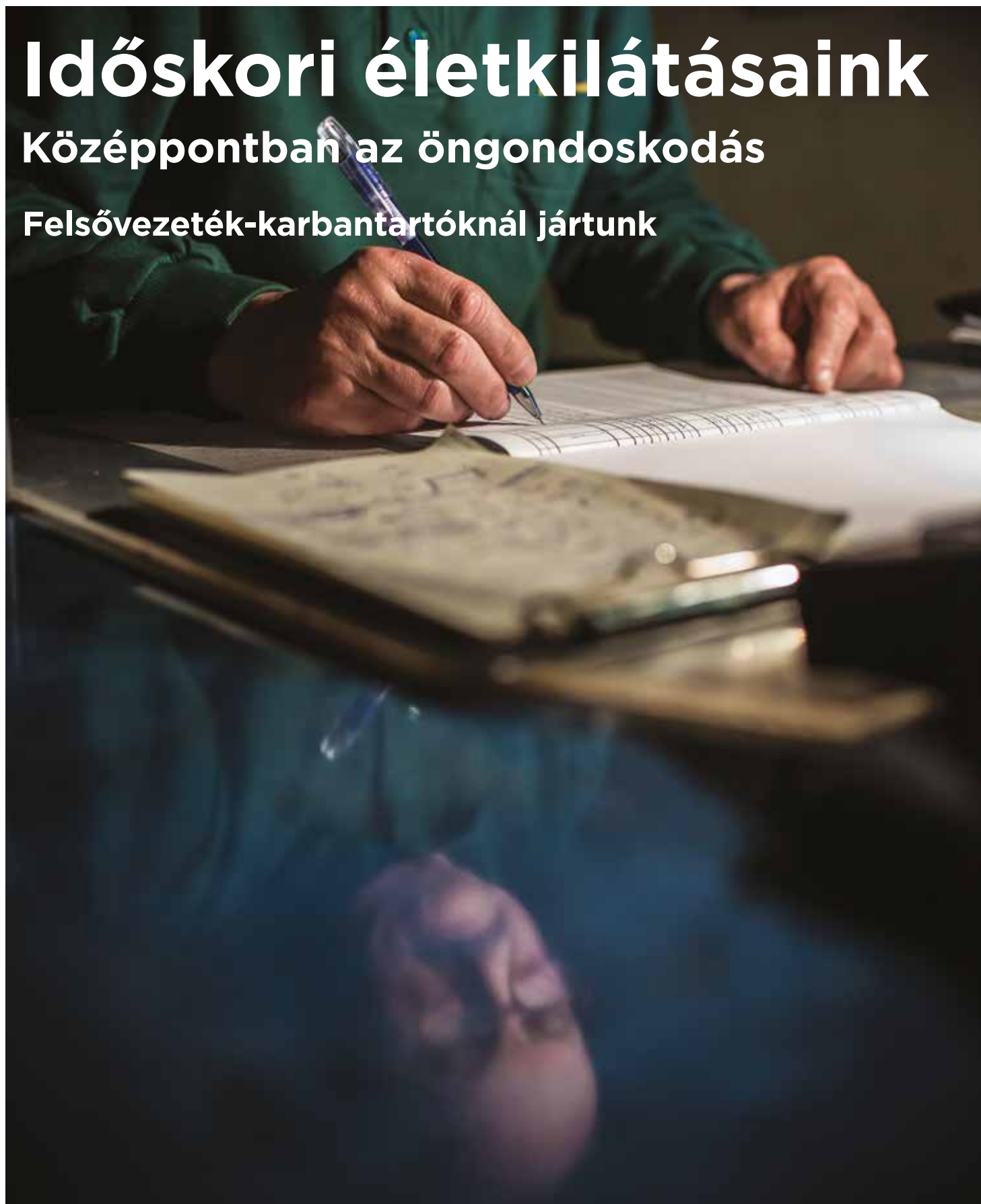


Időskori életkilátásaink

Középpontban az öngondoskodás

Felsővezeték-karbantartóknál jártunk



És az adó 1 százalékának felajánlásáról se feledkezzünk meg!



„A 2017-es adóévre vonatkozóan 2018. január 1-jétől – törvényi változások miatt – megszűnik a munkáltatói adó-megállapítás, a személyi jövedelemadó bevallása a magánszemélyek felelőssége lesz. A munkáltató ezt követően is minden lehetséges módon támogatja a munkavállalókat a megváltozott körülményeknek való megfelelésben, így most is elkészíti és január 31-ig postán elküldi a munkavállalók számára a 2017-ben kifizetett juttatásokról szóló összesített igazolást” – olvashattuk a MÁV-csoport 2018. január 24-i online

hírlevelében. Mire ez a lapszám megjelenik, már minden MÁV-csoportos munkavállalónak meg kellett kapnia az említett igazolást.

Engem is meglepett, amikor megtudtam, hogy az elektronikus adóbevallási lehetőség több mint tíz éve adott. Az, hogy mostantól ez már kötelező is, nem „ördögtől való”, hiszen haladni kell a korral. Ne féljünk a változástól, ezt a fajta ügymenetet is megszokjuk majd, hiszen legalább annyira kevés macerával jár, mint az eddigi gyakorlat – csak az egyéni felelősségünk lesz nagyobb. És nemcsak a határidők betartásában, de például a felajánlható 1+1 százaléknál adó rendelkezésével kapcsolatban is. Szomorú, de amióta lehetőség van az adóbevallás elektronikus benyújtására, erről az 1+1 százalékról valahogy egyre többen elfelejtünk rendelkezni.

Pedig ha már adózni állampolgári kötelesség, akkor ezt tegyük felelősen! Gondoljunk közvetlen környezetünkre, azokra az intézményekre, amelyek napi életünkben nagy szerepet játszanak, például az óvodai, iskolai, vasúti és vasutas alapítványokra. De akár magasabb célokra is „áldozhatjuk” ezt a pénzt: kórházakra, kutatóintézetekre, betegségekkel kapcsolatos alapítványokra és így tovább...

Ami a legjobb az egészben: ez az áldozat valójában nem anyagi természetű, hanem elsősorban lelki, és kizárólag a mi döntésünkön alapul. Azt mutatja, hogy a kapitalista világ egyik legkevésbé kedvelt, évről évre ismétlődő procedúráját is lehet és érdemes emelt fővel, emberként végigcsinálni.

Arról, hogy az adózás ügymenete és a kapcsolódó határidők hogyan változtak az idei évben, a magazin 9. oldalán találunk részletes információkat.

Volcsánszky-Schármár Katalin

Vasutas Magazin – a MÁV-csoport hivatalos lapja

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság • Felelős kiadó: Morvai Katalin kommunikációs igazgató
Főszerkesztő: Gyüre József • Főmunkatárs: Gaál Péter • Hírszerkesztők: Haraszti Katalin, Soós Botond
Cím: 1087 Budapest, Könyves Kálmán körút 54–60.
Telefon: 06 1 511-7310 • E-mail: ujsag@mav.hu
Szerkeszti a szerkesztőbizottság • Terjesztés: Varga Zsuzsanna
Címlap: Dani Szabolcs, Vasúttörténeti Alapítvány
Fotók: Gaál Péter, Soós Botond
Nyomdai előkészítés: Valentinyi Nóra • Korrektor: Soós Botond • Olvasószerkesztő: Somogyi Marcell



4



10



22



26

Tartalomjegyzék

4 ÖNGONDOSKODÁS

Több nyugdíj, hosszabb élet?

Fiatalabbak is elkezdhetik – véli Bánhidi-Nagy Attila

9 ADÓ 2018

10 FRONTVONALBAN

A Nyugati erős embere, Novák Viktor

12 HÍRVONAL

14 RIPORT

Hol volt, hol nem volt...

16 KÉPRIPORT

Felsővezeték-karbantartóknál jártunk

18 HÍRVONAL

20 HÍRVILÁG

22 VILÁGUTAZÓ

Lisszabonból Párizsba vonattal, busszal

24 ZARÁNDOKVONATOK ÉVE

Új célállomás: Međugorje

25 BÜSZKESÉGEINK

Kurucz Sándor balesetvizsgáló

26 KULTÚRA

Apró részletekről, nagy összefüggésekről beszélgettünk Kéry Balázssal, az év belsőépítészevel

29 HÍRVONAL

30 PROGRAMAJÁNLÓ

31 POSTAKOCSI

Több nyugdíj, hosszabb élet?

Ezért fontos az öngondoskodás

Miközben egyre tovább élünk és egyre több pénzre van szükség a gondtalan nyugdíjas évekhez, a magyarok háromnegyedének nincs nyugdíj-célú megtakarítása. Pedig ma már számtalan – adó-visszatérítéssel is támogatott – lehetőség közül választhatunk, ráadásul a vasutasok „saját” nyugdíjpénztárban is takarékoskodhatnak.

Év elején több érdekes, a nyugdíjasokkal, az időskori életkilátásokkal kapcsolatos hír is napvilágot látott. Ki gondolta volna, hogy míg 1990-ben a születéskor várható élettartam egy magyar férfi esetében mindössze 65 év volt, addig 2016-ra ez a szám már 72 év fölé emelkedett? Nem alakult ez másként a hölgyek esetében sem: egy negyedszázad leforgása alatt ugyancsak hét évvel – 73-ról közel 80 évre – javultak a magyar nők életkilátásai. Az európai társadalom előregedése nálunk is tetten érhető, ez annak ellenére igaz, hogy hazánk mindenfajta ilyen jellegű nemzetközi összehasonlításban többnyire a sor végén kullog. Rudas Tamás, a Magyar Tudományos Akadémia Társadalomtudományi Kutatóközpontjának főigazgatója egy izgalmas előadásban ezért azt a jelenséget járta körül a szociológia és a statisztika eredményeire támaszkodva, amit a média csak úgy szokott emlegetni: „a hatvanasok az új negyvenesek”. Azaz a jelen és a jövő idős emberei már nem ugyanolyanok, mint amilyenek a múltban „a régi öre-

gek” voltak: a „modernkori idősöknek” már teljesen más, sokkal fiatalosabb szükségleteik és igényeik vannak.

Egy másik tanulmány pedig – ami a Statisztikai Szemle legfrissebb számában az *Öregségi nyugdíjasok halandósága 2015-ben* címmel jelent meg – számokkal bizonyította be, amit már eddig is sejtettünk: bizony azok a magyar nyugdíjasok, akik magasabb nyugdíjat kapnak, mert az átlagnál hosszabb ideig dolgoztak és így többet is tudtak félretenni, sokkal tovább élnek, mint a kisnyugdíjasok vagy azok, akik idő előtt vonultak nyugállományba. A tanulmány szerzői a magyarországi nőket és férfiakat öregségi nyugdíjuk nagysága alapján öt jövedelmi kategóriába osztották. Az alsó kategóriába azok a nők tartoztak, akiknek az öregségi nyugdíja maximum 80 ezer forint volt (ebben a kategóriában az átlagos nyugdíj 66 ezer forintba jött ki). A legfelső jövedelmi kategóriába pedig azokat sorolták, akik minimum 140 ezer forintot vagy még ennél is többet kaptak. (Itt az átlag 180 ezer forint volt.) A férfiak esetében az alsó kategóriába azok kerültek, akiknek a nyugdíja nem haladta meg a 86 ezer forintot (az átlag itt 71 ezer forintot tett ki), a felső kategóriába pedig 171 ezer forintos öregségi nyugdíjjal lehetett bejutni – az átlag ebben a csoportban megközelítette a 217 ezer forintot.

A kutatók – több mint 1,9 millió személy adatait feldolgozva – arra a kö-

vetkeztetésre jutottak, hogy azoknak a férfiaknak, akik nyugdíjuk alapján a legmagasabb kategóriába tartoztak, a várható élettartamuk négy évvel hosszabb, mint azoknak, akik a legalacsonyabb jövedelmi kategóriába estek.

Nyugdíjpénztárak átlagos, 15 éves hozamrátája (2002–2016)*

1.	Lilly	9,21
2.	Mentő	8,54
3.	Honvéd	8,51
4.	Bongrain	8,40
5.	Gyöngyház	8,03
6.	Taurus	7,97
7.	Dunastyr	7,91
8.	Első Rendőri	7,70
9.	Danubius	7,64
10.	Vasutas	7,62
11.	3M	7,56
12.	Chinoi	7,39
13.	Artisjus	7,35
14.	Első Iparszövetségi	7,33
15.	CÁT	7,31
16.	Fögáz	7,24
17.	Rába	7,14
18.	ELMÜ	7,04
19.	Magyar Posta	6,70
20.	Voláncsalád	6,67
21.	Richter	6,54
22.	CIB	6,40

*Referenciahozam százalékban; választható portfóliók esetén a magasabb hozamút vettük figyelembe

Forrás: Magyar Nemzeti Bank

A munkáltatói háttérű önkéntes nyugdíjpénztárak rangsora*

Nyugdíjpénztár	Teljesítmény (%)	Létszám (fő)	Vagyon (milliárd forint)
Nagyok			
1. Magyar Posta	80,0 átlagosnál jobb	27 216	19,3
2. Honvéd	70,0 átlagos	40 183	45,5
3. Vasutas	70,0 átlagos	23 184	26,5
Közepesek			
4. Taurus	85,0 átlagosnál jobb	1443	4,3
5. Danubius	80,0 átlagosnál jobb	3257	3,5
6. Mentő	75,0 átlagosnál jobb	3138	2,4
7. Richter	75,0 átlagosnál jobb	6749	15,6
8. Gyöngyház	70,0 átlagos	7768	11,4
9. Chinoi	65,0 átlagos	3194	11,9
10. ELMÜ	65,0 átlagos	2759	9,9
11. Első Rendőri	55,0 átlagos	8597	6,9
12. CIB	50,0 átlagosnál gyengébb	4958	6,9
13. Rába	40,0 átlagosnál gyengébb	2595	4,5
Kicsik			
14. Bongrain	85,0 átlagosnál jobb	469	0,6
15. Fögáz	80,0 átlagosnál jobb	1121	3,9
16. CÁT	70,0 átlagos	471	0,3
17. Első Iparszövetségi	66,7 átlagos	457	0,3
18. 3M	60,0 átlagos	80	0,3
19. Artisjus	60,0 átlagos	310	1,3
20. Dunastyr	60,0 átlagos	155	0,3
21. Voláncsalád	60,0 átlagos	621	0,6
22. Lilly	55,0 átlagos	200	0,7

*Teljesítményük szerint 2015-ben

Forrás: VM-gyűjtés, www.portfolio.hu, mnb.hu

A magasabb nyugdíjjal rendelkező nők is kedvezőbb életkilátásokkal rendelkeznek, de náluk már messze nem olyan nagy az eltérés az alsó és a felső kategória között: mindössze 2,2 év.

Mi következik mindebből? Az, hogy egyre tovább élünk, az anyagi biztonság pedig sokat javíthat életkilátásainkon. Ehhez képest mégse teszünk félre öreg napjainkra. Legalábbis egy friss banki felmérés szerint, amelyből kiderül: mindössze a magyarok negyede rendelkezik kifejezetten nyugdíjcélú megtakarítással, pedig a válaszadók szerint legalább 151 ezer forint kellene ahhoz havonta, hogy egy átlagnyugdíjas kényelmesen meg tudjon élni. A megkérdezettek közül igen kevesen látják pozitívan időskorukat. A 30–59 éves lakosság mindössze 4 százaléka gondolja úgy, hogy jobban fog élni öregkorában, mint most. A döntő többség – 73 százalék – sokkal rosszabb élet-színvonalra számít. Így nem meglepő, hogy a válaszadók 54 százaléka szerint már a harmincas éveink előtt el kellene kezdeni takarékoskodni. A harmincas korosztály 58 százaléka viszont még el sem kezdte a gyűjtögetést, mint ahogy a negyvenesek 42 százaléka sem. Az ötvenesek 38 százalékanak pedig egyál-

talán nincs nyugdíjcélra spórolt pénze. Pedig ma már számtalan, adó-visszatérítéssel is támogatott lehetőség – nyugdíjbiztosítás, nyugdíj-előtakarékosági számla, önkéntes nyugdíjpénztári megtakarítás – közül választhatunk.

A vasutasok ebből a szempontból némileg kedvezőbb helyzetben vannak.

Egyrészt azért, mert a vasúttársaságnál van – évi nettó 271 400 forintos – bérén kívüli juttatás, amit akár önkéntes nyugdíjpénztárban is gyarapíthatunk. Ráadásul idén ez közel három százalékponttal kedvezőbben adózik, mint tavaly, ennek köszönhetően 41 százalék alá került az adóterhelése. Így a munkáltató most olcsóbban és többet tud adni. Másrészt a bruttó bér 3,5 százalékát kitevő tagdíj-kiegészítésről sem szabad megfeledkezni (a GYSEV-en és a MÁV-on kívül elvétve találni olyan céget a közösségi közlekedésben, amely ehhez hasonló módon is támogatná munkavállalóit). A munkáltató ugyanis tisztában van azzal, hogy a nyugdíjpénztári megtakarításokhoz adható hozzájárulásnak kiemelkedő jelentősége van a munkaerőhiány kezelésében, a munkatársak toborzásában és megtartásában.

Ráadásul a vasúttársasághoz egy önkéntes nyugdíjpénztár is kapcsolódik, amely viszonylag jó teljesítményt tud felmutatni a munkáltatói/vállalati háttérű pénztárakkal összehasonlítva. (A 11 ezer főt foglalkoztató győri Audinak vagy a 4 ezer embernek munkát adó kecskeméti Mercedesnek például nincs saját nyugdíjpénztára, igaz, ott jóval magasabbak a bérek.) A Vasutas Önkéntes Nyugdíjpénztár a taglétszám, a kezelt vagyon, de még az elmúlt 15 évben elért hozam alapján is benne van a top tízben. Sőt, ezen a téren állja a versenyt néhány banki háttérű pénztárral (Erste Önkéntes Nyugdíjpénztár: 7,57 százalék, MKB Nyugdíjpénztár: 7,41 százalék) is.

Gyüre József



Fiatalabbak is elkezdhetik

Tavaly 3400 munkavállaló nyitott számlát a Vasutas Önkéntes Nyugdíjpénztárnál – tudtuk meg Bánhidi-Nagy Attilától. Az ügyvezető igazgató szerint pozitív fejlemény, hogy ma már a saját jövedelmükből is egyre többen tesznek félre a gondtalan nyugdíjas évekre, s nemcsak a munkáltató kiegészítésére alapozzák a jövőt.

Miért érdemes – különösen egy vasutasnak – önkéntes nyugdíjpénztárban takarékoskodni és gondoskodni a jövőről?

A MÁV idén januártól a munkavállaló bruttó alapbérének 3 százalékaról 3,5 százalékra emelte a tagdíj-kiegészítés mértékét. Tulajdonképpen ez „talált pénz”, hiszen a munkavállalók több mint 98 százalékanál fedezi a havi 5300 forintos minimális tagdíjat. A választható béren kívüli juttatás esetében pedig nyilatkozhatunk úgy is, hogy a cafeteria keretösszegét – részben vagy egészben – a nyugdíjpénztári számlánkra kérjük átutalni. Ez most a munkáltatónak is kedvezőbb, mivel idén 40,71 százalékos adóteherrel tud hozzájárulni a dolgozók nyugdíjpénztárban lévő megtakarításaihoz – szemben a tavalyi 44 százalékkal. Ezenkívül természetesen lehetőség van arra is, hogy a munkavállaló a saját jövedelméből fizessen be a nyugdíjpénztári számlájára. A befizetett összeg 20 százalékát visszaigényelheti az adójából, a visszajáró összeget az állam szintén a nyugdíjpénztárba utalja. A hosszú távú takarékoskodás lényegében az időskorról való gondoskodást szolgálja. Fő célja, hogy a vasutas munkavállalók élet-színvonala a nyugdíjba vonulás után se romoljon.

„Nyolcmillió forintos kifizetésre is volt már példa.”

Milyen előnyei vannak még a nyugdíjpénztári megtakarításnak?

Az egyéni számlán felhalmozott összeg örökölheto: halálunk esetén törvényes örökösünk vagy az általunk megjelölt kedvezményezett személy adó- és illetékmentesen veheti fel. Továbbá tíz év



után a hozamot is fölvehetjük ugyan-csak adó- és járulékmentesen, de ebben az esetben azzal kell számolnunk, hogy a nyugdíjas éveinkre kevesebb megtakarítás fog összegyűlni. Az önkéntes nyugdíjpénztárnak ugyanis pont a hosszabb időtávban való gondolkodás és takarékoskodás az értelme: a lényegét veszti el, ha idő előtt feléljük, felhasználjuk a pénzt. Persze előfordulhat olyan rendkívüli élethelyzet, amikor minden egyes forintra égetően nagy szükségünk van. Ilyen esetben inkább a tagi kölcsönt

szoktuk javasolni. Ez azt jelenti, hogy az egyéni számlánkon összegyűlt összeg 30 százalékát kölcsön formájában fölvehetjük, amit egy év alatt alacsony, mindössze 4 százalékos kamattal kell visszafizetni.

Maradjunk a befizetéseknel. Hogyan tudjuk a munkabérünkből levont adó mértékét csökkenteni?

Mint említettem, az egyéni befizetés után 20 százalékos adójóváírást igényelhetünk vissza. A visszaigényelt összeg

azonban nem haladhatja meg a 150 ezer forintot. Ha ezt a lehetőséget teljes egészében szeretnénk kihasználni, akkor ehhez egy adott évben maximum 750 ezer forintot kell befizetnünk.

„Jó hír, hogy nő az egyéni befizetők száma”

Ez azért elég soknak tűnik. Átlagosan mennyit fizetnek be a pénztártagok a saját jövedelmükből?

Viszonylag nagy a szórás: valaki semennyit sem, mert beéri azzal, amennyit a munkáltató a bruttó bére után tagdíj-kiegészítésként átutal. De olyanra is van példa, hogy valaki havonta 50 ezer forintot fizet be. Az átlag azonban 9-10 ezer forint között alakul. Jó hír, hogy nő az egyéni befizetők száma – ezt láttuk a januárban kiküldött adóigazolásokról is. A 2017-es évre vonatkozóan 11 ezer adóigazolást küldtünk a pénztártagoknak, ez négyezerrel, azaz 36 százalékkal több volt, mint egy évvel korábban. Ezt arra vezetem vissza, hogy a nyugdíjkorhatárhoz közeledve egyre többen látják be az öngondoskodás fontosságát. Ekkorra már felnőnek a gyerekek, s le tudják a hitelek, így a cafeteria elemei közül ők például már nem fogják az iskolai utalványt vagy a lakáscélú támogatást választani. A nyugdíjpénztári tagok átlagéletkora egyébként meghaladja az 50 évet.

S mi a helyzet a cafeteriaival? Sokan inkább a készpénzes kifizetést választják a nyugdíjpénztárba való átutalás helyett.

Ez leginkább az alacsony keresetűekre nézve lehet igaz, viszont a körükből kerülnek ki a legtöbben azok is, akik az adójóváírás igénybevétele érdekében élnek az egyéni befizetéssel. Ezzel egy kicsit kompenzálunk.

Azok, akik nyugdíjba vonulnak, az összegyűjtött pénz egyösszegű kifizetését vagy inkább a havi járadékfolyósítást kérik?

Tavaly 460 nyugdíjpénztári tag ment nyugdíjba, szinte mindegyikük az egyösszegű kifizetést kérte. A fő cél az lenne – s ez elvárás felénk a felügyeleti szervek részéről is –, hogy minél többen válasszák a járadékfolyósítást, mert ez szolgálná igazán a hosszabb ideig tartó anyagi biztonságot, hiszen a járadékfolyósítás ideje alatt is kamatozik a számlán összegyűlt pénz.

Mennyit kapnak kézhez a nyugdíjba vonulók?

Átlagosan kétmillió forintot, s nagyon örülnek a megtakarított összegnek. De nyolcmillió forintos kifizetésre is volt már példa.

Mekkora vagyont kezel összességében a pénztár, és milyen elvek mentén fekteti be a munkavállalók pénzét?

Konzervatív befektetési politikát folytatunk, mert a tapasztalatok azt mutatják, hogy a vasutasok nem nagyon szeretik a kockázatos megtakarítási formákat, ezért nincs nálunk a kockázat mértékétől függő, választható befektetési portfólió. A magas kockázat adott esetben vastag mínuszokkal is járhat, mi azonban a biztonságot tartjuk szem előtt, ezért a vagyon 80–85 százalékát magyar állampapírba fektetjük, a maradék 15–20 százalékot pedig hazai és külföldi részvényekbe, kötvényekbe. A nyugdíjpénztár három vagyonkezelő céggel áll kapcsolatban, ezek fektetik be a pénztár 32,7 milliárd forintos vagyonát az igazgatótanács által meghatározott befektetési politika és vagyonkezelési irányelvek mentén.

Ezek a cégek bankok vagy inkább speciális pénzügyi szolgáltatók?

Van közöttük olyan is, amelyik banki háttérrel rendelkezik: a Diófa Alapkezelő Zrt. például az FHB-csoportba tartozik. A HOLD Alapkezelő Zrt. az ország legnagyobb alapkezelője, mintegy 600 milliárd forintnyi vagyont kezel, korábban Concorde néven volt ismert. Az Amundi Alapkezelő Zrt. pedig Európa legnagyobb alap- és vagyonkezelő társasága, hazánkban talán inkább Pi-oneerként ismeretes.

Hány munkáltatóval állnak kapcsolatban, és hány tagja van a nyugdíjpénztárnak?

Jelenleg 177 munkáltatóval állunk szerződéses viszonyban, de a taglétszám zömét a MÁV-csoportnál dolgozó munkavállalók teszik ki. A Vasutas Önkéntes Nyugdíjpénztárnak most több mint 28 ezer tagja van.

Milyen évet zártak tavaly, s mit terveznek idén?

Nagyon eredményes volt a tavalyi esztendő: 2017-ben 3461 munkavállaló nyitott nálunk nyugdíjpénztári számlát, ami 13 százalékos növekedést jelent. A kedvező változás jórészt a hároméves bérmegállapodásra és a tagdíj-kiegészítés évről évre kiszámítható

emelkedésére vezethető vissza. Utóbit nemcsak a MÁV-csoport, hanem a GYSEV és Rail Cargo Hungaria is biztosítja munkavállalóinak. De a hozamok terén sincs miért szégyenkeznünk: tavaly 5,2 százalékot értünk el, miközben 2,1 százalékkal alakult az infláció. Idén nagyobb hangsúlyt szeretnénk fektetni a fiatalok meggyőzésére: a gondtalan nyugdíjas évek megalapozását időben kell kezdeni.

A felügyeleti szervek milyen gyakran vizsgálják a pénztárat?

Mi egy közepes méretű pénztár vagyunk, ennek megfelelően a taglétszám és a vagyon alakulását folyamatosan figyelemmel kíséri a Magyar Nemzeti Bank. Negyedévente jelentést kell beküldnünk, ötévente általános ellenőrzésen esünk át. Az MNB értékelése szerint a Vasutas Önkéntes Nyugdíjpénztár biztonságosan, jelentősebb kockázatok nélkül működik. Kifejezetten büszkék vagyunk arra, hogy megalapításunk óta egyszer sem bírságotlalt meg pénztárunkat, mivel nem találtak olyan hibát, ami ezzel a szankcióval járt volna. Negatív hozamra is csupán egyszer volt példa, a 2008-as gazdasági válságban, de már a következő évben duplán ledolgoztuk a mínuszt.

„A nyugdíjhoz közeledve egyre többen látják be az öngondoskodás fontosságát.”

Ez öröndetes, de vajon elég meggyőző érv ahhoz, hogy egy fiatal vasutas a Vasutas Önkéntes Nyugdíjpénztárt válassza, s ne valamelyik banki háttérű?

Már 23 éve stabilan, eredményesen, megbízhatóan és biztonságosan működünk, növekszik a taglétszám és gyarapodik a vagyon. Költséghatékonyak vagyunk, az adminisztrációs feladatokat mindössze heten látják el, mégis közvetlen kapcsolatot tartunk a pénztártagokkal és a munkáltatókkal, mindig elérhetőek vagyunk – akár személyesen, akár telefonon. Egy felelősen gondolkodó munkáltató számára nemcsak az fontos, hogy aktív korú munkavállalói – a nekik biztosított juttatásokért cserébe – lojálisak legyenek, de az is, hogy a nyugdíjas években is gondoskodjon dolgozói anyagi biztonságáról.

Gyüre József
Fotó: Soós Botond

Mit kell tudni a Vasutas Önkéntes Nyugdíjpénztárról?

A Vasutas Önkéntes Kölcsönös Kiegészítő Nyugdíjpénztárt – az 1861-ben létrehozott első vasutas magánnyugdíjpénztár hagyományait követve – 1995. október 3-án alapította 104 magánszemély annak érdekében, hogy segítsék a vasutas munkavállalókat és családtagjaikat. A vasutas nyugdíjpénztár nyitott, bárki tagja lehet, aki vállalja a tagdíjfizetést, tehát nem csak vasutas munkavállalók belépését fogadják.

A Vasutas Önkéntes Nyugdíjpénztárnál a tagdíjából származó bevétel 2017-ben elérte a 3,9 milliárd forintot, ami jelentősen meghaladta a tervezett mértéket, a pénztártagok egyéni számláin szétosztott hozam pedig összesen 1,5 milliárd forintot tett ki tavaly.



„A hozam 2017-ben 1,5 milliárd forint volt”

**200 ezer forintos
alapbér esetén**

**A havi munkáltatói
tagdíj-kiegészítés:
7 ezer forint**

**Saját befizetés:
3 ezer forint**

**Éves megtakarítás:
127 200 forint**

Mennyi pénzre tehetünk szert?

Az egyszerűség kedvéért vegyünk egy olyan, nyugdíjpénztári tagsággal rendelkező MÁV-os munkavállalót, akinek havi bruttó 200 ezer forint az alapbére. A munkáltató által nyújtott 3,5 százalékos önkéntes nyugdíjpénztári tagdíj-kiegészítés az ő esetében azt jelenti, hogy a 200 ezer forintos bruttó bér 3,5 százalékát minden hónapban megkapja a cégtől a nyugdíjpénztárban lévő egyéni számlájára. Ez egy hónapban 7 ezer (egy évben 84 ezer) forintot jelent, tehát bőven fedezi a havi tagdíjnak nevezett minimális megtakarítási összeget. Ugyanezzel a logikával nem nehéz kiszámolni, hogy mennyi juttatást kaphat az a fiatal pályakezdő főiskolás, akit 300 ezer forintos diplomás minimálbérrel vettek fel a vasúttársasághoz. Az ő esetében havonta 10 500 forintot utal a nyugdíjpénztárba a munkáltató, ami egy évben összesen 126 ezer forintot tesz ki.

Ha a bruttó 200 ezer forintos alapbérrel rendelkező kolléga úgy dönt, hogy a 7 ezer forintos juttatást ő bizony szeretné saját zsebből havonta 3 ezer forinttal kiegészíteni, ezt minden további nélkül megteheti. Az évi 36 ezer (12 x 3 ezer) forintos befizetés 20 százalékát, azaz a 7200 forintot pedig a következő esztendőben visszaigényelheti az adójából. Ezzel összesen 127 200 forintra tudja növelni megtakarításainak összegét.

A témával kapcsolatos kérdéseiket az ujzag@mav.hu címen várjuk.

Vannak visszatérők is



Rontó József, a MÁV ferencvárosi forgalmi szolgálattevője saját történetét osztotta meg a Vasutas Magazinban: „Két évtizede vagyok a Vasutas Önkéntes Nyugdíjpénztár tagja, így mindig élni tudtam a munkáltató által biztosított tagdíj-kiegészítés lehetőségével, és amikortól lehetett, a cafeteriából törtenő átutalással is. Azért léptem be annak idején a vasutas pénztárba, mert hosszú távon terveztem takarékoskodni, ám tavaly össze kényszerűségből, anyagi természetű gondok miatt kénytelen voltam megszüntetni a tagságomat. Mivel még nem értem el a nyugdíjkorhatárt, ezért csak a hozamot tudtam adómentesen felvenni, a tőkéből a személyi jövedelemadó és az egészségügyi hozzájárulást le kellett vonni. Ez így kidobott pénz volt, de sajnos nem volt más lehetőségem a problémám megoldására, viszont még így is jelentős összegre tettem szert. Szívem szerint csak nyugdíjasként használtam volna fel ezt a megtakarítást, addig is dolgozott volna a pénz. Az ügyintézők kedvesek, készségesek voltak, a jogszabályoknak megfelelően jártak el, a rájuk bízott pénzzel felelősen bántak és jól gazdálkodtak. Ezért, ahogy lehetett, néhány napon belül újra beléptem a nyugdíjpénztárba. Noha már csak öt évem van hátra a nyugdíjig, addig is igyekszem a lehető legtöbbet félretenni. Erre biztatom fiatal kollégáimat is.”

volna fel ezt a megtakarítást, addig is dolgozott volna a pénz. Az ügyintézők kedvesek, készségesek voltak, a jogszabályoknak megfelelően jártak el, a rájuk bízott pénzzel felelősen bántak és jól gazdálkodtak. Ezért, ahogy lehetett, néhány napon belül újra beléptem a nyugdíjpénztárba. Noha már csak öt évem van hátra a nyugdíjig, addig is igyekszem a lehető legtöbbet félretenni. Erre biztatom fiatal kollégáimat is.”

Adóbevallás: magad, uram...



Fotó: freepik.com

Törvényi változások miatt 2018. január 1-jétől a munkáltatónak nincs sem joga, sem lehetősége arra, hogy munkavállalói számára elkészítse a 2017-es adóévről vonatkozó adómegállapítást. Ez azt jelenti, hogy idén minden magánszemélynek saját felelőssége a személyi jövedelemadó (szja) bevallásának elkészítése. Aggodalomra azonban semmi ok, a MÁV-csoport minden lehetséges módon támogatja a kollégákat a megváltozott körülményeknek való megfelelésben.

Az elmúlt évek gyakorlatának megfelelően a munkáltató idén is elkészítette a 2017-ben kifizetett juttatásokról szóló összesített igazolást (17M30), amelyet január 31-ig postán juttatott el a munkavállalók részére. Mivel az adóbevallást a munkáltató már nem készítheti el, a magánszemélyek előtt két lehetőség áll: elfogadják a Nemzeti Adó- és Vámhivatal (NAV) adóbevallási tervezetét (szükség esetén kiegészítve, illetve javítva azt), vagy az önadózást választják az úgynevezett 53-as bevallás (17SZJA nyomtatvány) benyújtásával.

Az adóhatóság az egyéni vállalkozók kivételével mindenkinek elkészíti az adóbevallási tervezetet, függetlenül attól, hogy van-e ügyfélkapuja vagy nincs, illetve hogy kéri-e vagy sem a tervezet elkészítését. A NAV március 15-től az ügyfélkapun (ugyfelkapu.magyarorszag.hu) keresztül teszi elérhetővé az adóbevallási tervezeteket, amelyek a www.nav.gov.hu-ról és a www.magyarorszag.hu-ról elérhető eSZJA oldalon tekinthetők meg. Azok a magánszemélyek, akik

regisztrációt. Papíralapon kizárólag akkor küldik ki az adózónak a tervezetet, ha ezt 2018. március 19-ig jelezte a NAV felé.

Ha május 22-ig semmilyen visszajelzés nem érkezik a hatósághoz az elektronikus vagy papíralapú adóbevallási tervezettel kapcsolatban, akkor a tervezet az adózó által benyújtott bevallásnak, a megállapított adó pedig a magánszemély által bevallott adónak minősül. Ha önnek kizárólag csak jelenlegi munkaviszonyából származott jövedelme 2017-ben, akkor az adóbevallási tervezet tartalma várhatóan megegyezik majd a munkáltató által elkészített 17M30-as igazolás tartalmával. Ha azonban más kifizetőtől, illetve bármilyen más, egyéb jogcímen – például ingatlanadással, megbízással, jogviszony stb. – is volt jövedelme, vagy adókedvezményre jogosult, kiemelten fontos az adóbevallási tervezet áttekintése.

Az adóbevallás benyújtásának változásairól az Intraneten és a NAV honlapján (nav.gov.hu/szja/szja) található részletes tájékoztató. MÁV KIG



Határidők az idei adóbevalláshoz



Január 31.

Munkáltatói igazolás (17M30) kiadása a 2017-ben kifizetett juttatásokról



Február 15.

Kedvezményre való jogosultságot tanúsító igazolás kiadása magánszemélyeknek



Február 26.

Szja-bevallási (17SZJA) és adófizetési határidő egyéni vállalkozóknak



Március 15.

Ügyfélkapun keresztül elérhető az adóbevallási tervezet



Március 19.

Papíralapú adóbevallási tervezet igénylése



Április 30.

NAV-értesítés a befizetendő vagy visszaigényelhető adó összegéről



Május 22.

Adóbevallási tervezet javítása, kiegészítése
Adóbevallás (17SZJA) benyújtása, esetleges adótartozás befizetése
1+1%-os rendelkező nyilatkozat benyújtása

A Nyugati erős embere

Novák Viktor kollégái elismerését elsősorban annak köszönheti, hogy bármelyik munkakörbe is tennék a Nyugatiban, mindenütt megállná a helyét: a pályaudvar állomásfőnöke pontosan tudná, mi a feladat, mit és hogyan kell csinálni.

Talán az idei tél leghidegebb napján találkozunk Novák Viktorral, a Nyugati pályaudvar állomásfőnökével. Az egyik peronhoz megyünk, fotózással kezdünk. Durva mínusz van, s az idő nem akar enyhülni, pedig már kilenc óra után járunk – Botond kollégámnak és nekem még a sapka alatt is szinte lefagy a fülünk, Viktor viszont frissen borotvált fejjel, a csípős hidegben is készségesen hajtja végre instrukcióinkat. Látszik, hogy nem idegen tőle a helyzet. Már a múlt év végén is felfigyeltünk arra, hogy milyen összeszedetten, szakmai alázattal nyilatkozik a tévés riportereknek, akik hol a vasúttársaság eredményeiről, hol a béremeléssel kapcsolatos tapasztalatokról faggatják.

Viktor korán kelő típus, általában hat óra és negyed hét között ér be a munkahelyére. Mire mi megérkezünk, már túl van a szokásos reggeli teendőkön:

átnézte az „állomásjelentőt”, amelybe minden lényeges dolgot feljegyeznek a kollégák. De a főrendelkezővel vagy az ügyeletes tiszttel is részletesen átbeszéli az elmúlt 12 óra történéseit és az aznapra várható feladatokat, majd állomásbejárásra indul. Ez azt jelenti, hogy minden szolgálati helyre bemegy – forgalombiztonsági ellenőrzést tart. A nappalosok 6 óra 40 perc és 7 óra között váltják le az éjszakásokat, utóbbiakat is kikérdezi, mielőtt hazaindulnának. „Amikor már otthon vannak és lepihentek, nem szívesen zavarom őket. Rádásul, ha kikapcsolják a mobiljukat, már hiába is telefonálnék nekik. Viszont szeretek mindenről tudni” – mondja.

Ez érthető: napi hetvenezer utas fordul meg a Nyugatiban, ötszáz vonat indul és érkezik a pályaudvarra, 150 dolgozó munkáját kell irányítani – ez különösen nehéz feladat. Elképzeljük, milyen lehet főnöknek Viktor: valószínűleg nem túlságosan barátságos, de ez nem jelenti azt, hogy kiabálna a munkatársaival. Inkább határozott és következetes lehet. Az biztos, hogy kollégái tiszteletét nem bizalmaskodással vívta ki. Tekintélyét – ismerői szerint – annak köszönheti, hogy bármelyik munkakörbe is tennék a Nyu-

gatiban, mindenütt megállná a helyét: pontosan tudná, mi a feladat, mit és hogyan kell csinálni.

Két évtizedes karrier

Novák Viktor ugyanis végigjárta a ranglétrát, mire állomásfőnök lett. „Ehhez húsz év kellett” – kezd bele a történetbe már bent, a fűtött irodában. 1973. február 6-án született Szikszón, pályafutása Abaújdevecserből, egy ötszáz lelket számláló borsodi faluból indult (82 éves édesanyjához ma is havonta hazajár – télen fát vágni, tavasszal kertet ásni). Agrármérnöknek tanult, 1995-ben szerzett oklevelet a GATE Mezőgazdasági Főiskolai Karán Gyöngyösön. Friss diplomával a zsebében viszont sehol sem tudott a környéken elhelyezkedni, s mivel kellett neki a pénz és kellett a munka, egy italkimérésben vállalt állást. A visszatérő vendégek között volt egy kocsivizsgáló is – ő kapacitálta Viktort, hogy menjen Miskolcra, és próbálkozzon a vasútnál, mert „az biztos munkahely”. (Meg is jegyzem magamban: ma már egy ilyen munkavállaló még bónuszpénzt is kapna azért, ha valakit a vasúttársasághoz kollégának ajánlana.) Csakhogy Miskolcon akkor nem volt munkaerő-felvétel, így Viktort onnan

Budapestre, a „Kerepesi háromba” irányították. 1998. december elsején Szőgi Sándor állomásfőnök vette fel a Nyugatiba forgalmi gyakornok munkakörbe. És ahogy az ilyenkor lenni szokott, ezzel egy időben egyszerre két állással is megtalálták otthonról: „Az egyik egy önkormányzati munka lett volna, a másik lehetőség a Szikszói Állami Gazdaságból érkezett.” Viktor mégis maradt. A termelőszövetkezetek megszűnése után nem sok jövőt látott az agráriumban, s bár az uniós csatlakozás óta ömlik a pénz a mezőgazdaságba, most sem váltana. Szükszavúan csak annyit mond: „Szeretem, amit csinálok.”

Lazítani kéne

Viktor egy év után váltókezelő, majd külsős, később rendelkező forgalmi szolgálattelvő lett. Szinte kétévente lépett előre: 2004-ben főrendelkező, 2006-ban pedig forgalmi koordinátor munkakörbe helyezték. 2008. január elsején nevezték ki a Nyugati állomásfőnökévé – Zámbo József után.

Eleinte Dorogról ingázott Budapestre – a pályája elején ott kapott szolgálati lakást. Adja is magát a téma: megpróbálok Novák Viktortól választ kapni az elővárosban vonatozó utasok kérdéseire. Előre leszögezi, hogy csak pozitív dolgokat fog mondani. Persze szóba kerül a Facebook 10-es út csoportja, a 2-es és a 70-es vonalon utazók panaszkodása, a Nyugati száz százalékos kihasználtsága mellett a pályaudvar elavult infrastruktúrája is. „1920-as évekbeli váltókkal dolgozunk, de a legújabbak is közel harmincévesek. Rádásul négy-öt percenként indítunk vonatot, ha valamelyik járat felsővezeték-szakadás vagy baleset miatt késve érkezik, az további késéseket generál. Túl sűrű a vonatforgalom, ha egy kicsit változtatni, leginkább ritkítani, lazítani lehetne rajta, akkor talán a menetidőt is jobban lehetne tartani.” Egyetértek vele, máshonnan is ezeket a véleményeket hallani. Azért azt is hozzátesszi – két évtizedes pályafutására alapozva –, hogy „az elmúlt évek törekvései jó irányba mozdították el a vasutat.”

Karate és töltött káposzta

A beszélgetést rendre telefonhívások zavarják meg. Viktor a nap 24 órájában állomásfőnök: „Sokszor éjszaka vagy hajnali kettőkor is megcsörren a mobil.” Közben telefonál, van időm szétnézni az irodájában. Az asztalára – egy Richtofit sportkrém társaságában – egy családi fotó és II. János Pál pápa képe is kikerült. Hogy újra visszazökkenjünk a kötetle-

nebb hangvétellő beszélgetésbe, oldottabb témák felé terelem a szót. Megtudom, hogy ha teheti, sokat fut, keddesténként pedig karateedzésen ereszti ki a gőzt. Épp legutóbb összerúgott az ellenfelével a küzdelemben, és megsérült, ezért kell a gyógygyógyó-kivonatú krém.

A sport mellett a gasztronómia a másik hobbi: szívesen süt-főz. Hétvégén például töltött káposztát készített cserépedényben. Rendszeresen bújja a Nők Lapja Konyha magazint, keresi az új recepteket. Ha talál valami finomságot, elkészíti – a család pedig leteszteli. Viktornak egyébként az előző házasságából egy fia és egy lánya született, második feleségének köszönhetően még egy fiúval bővült szerettei köre. Jó kapcsolata van mindegyik gyerekkel.

Viktor két évtizedes pályafutása alatt mindvégig a Budapest-Nyugati Forgalmi Csomóponti Főnökség szervezeti egységében dolgozott. Még húsz éve van a nyugdíjkorhatárig, s mivel saját elmondása szerint hűséges típus, biztosak lehetünk benne, hogy ha rajta múlik, a következő két évtizedet is a MÁV-nál dolgozza végig. Abban bízik ugyanis, hogy részese lehet a 141 éves pályaudvar modernizációjának: „Nem akármilyen feladat lesz megszervezni és lebonyolítani a vonatforgalmat az átépítés idején.” Minden bizonnyal ez lenne a legnagyobb kihívás a Nyugati állomásfőnökének.

Gyüre József
Fotó: Soós Botond

Novák Viktor

1973. február 6-án született Szikszón. 1995-ben diplomázott Gyöngyösön a Gödöllői Agrártudományi Egyetem Mezőgazdasági Főiskolai Karán mezőgazdasági mérnöki szakon, állattenyésztési szakirányon.

2007-ben szerzett felsőfokú forgalmi vasúti szakképesítést (sok más egyéb vasúti képesítés mellett). 2013-ban munka mellett elvégezte a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetemet, a Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Karon diplomázott.

Eredményes az önkormányzatok és a MÁV együttműködése



Jászdózsa állomás a karbantartási munkák előtt és után

A MÁV Zrt. még 2016 tavaszán bővítette ki és indította újra önkormányzati együttműködési programját. Tavaly azonban ezen a téren is magasabb sebességre kapcsolt a vasúttársaság: országszerte 137 vasútállomás és megállóhely üzemeltetéséről állapodott meg – stratégiai partnerségi program keretében – az érintett települések vezetésével. A MÁV a feladatok megosztásával a helyhatóságokat is



érdeklétté tette az utasvárók, az állomás-épületek és azok közvetlen környezetének tisztán tartásában, a szolgáltatási színvonal javításában. A tapasztalatok szerint az önkormányzatok sokkal könnyebben, hatékonyabban és gyorsabban tudnak helyben egy-egy problémára, feladatra reagálni. A települések – főleg a kisebb falvak – a vasúti megállóhelyet is sajátjuknak tekintik, és úgy is kezelik: mindent megtesznek annak

érdekében, hogy rendezett legyen. A vasúttársaságnak az is könnyebbé jelent, hogy a szolgálati hely nélküli megállókat a helyhatóságok jó gazda módjára gondozzák, illetve jóval kevesebb rongálás történik a települések által felkarolt utasforgalmi területeken. A helyben lakók és az utasok pedig pozitívan értékelik az utazási, várakozási körülmények folyamatos javulását.

Az együttműködési program ugyanakkor nem jelenti azt, hogy a vasúttársaság felhagyott volna az állomások csinosításával: továbbra is kiemelt figyelmet fordít a kezelésében lévő utasforgalmi területek üzemeltetésére, a szolgáltatási színvonal javítására. A MÁV-nak a felújításokkal, az országos virágültetési akcióval és a vasúti gyalogos-aluljárók színesítésével az a célja, hogy hangulatosabbá tegye az állomásokat és a pályaudvarokat, ezzel is hozzájárulva ahhoz, hogy javuljon a közszolgáltatás minősége, az utasok és a látogatók közérzete.

MÁV KIG

Tapolcán is megújult az állomás

A 21. század funkcionális igényeinek megfelelően újult meg az 1900-as évek elején épült tapolcai vasútállomás, amelyet már ismét használhatnak a vonattal utazók. A beruházás a MÁV Zrt. állomásfejlesztési és integrált ügyfélszolgálat-fejlesztési programja keretében, európai uniós forrásból valósult meg, mintegy 433 millió forintból.

A vasúttársaság 9,9 milliárd forint költségvetésű, 23 vasútállomást érintő – az Új Széchenyi Terv KÖZOP- és IKOP-forrásából finanszírozott – rekonstrukciós programja 2013-ban indult. A projekt egyik fontos eleme – a már megcsépített pécsi, balatonszentgyörgyi, kaposvári és a 13. Média Építészeti Díja különdíját elnyerő keszthelyi állomáson kívül – a tapolcai vasútállomás épületének felújítása.



Bár az épület nem kapott műemléki védeltséget, a MÁV a tervezőkkel közösen az eredeti állapothoz hasonló, de letisztult, a 21. század funkcionális igényeinek megfelelő, modern és időtálló állomás létrehozására törekedett a felújítás során. A régi homlokzat, épületelemek és formák visszaállításához mindössze néhány tervtöredék és korabeli képeslapok álltak rendelkezésre. A többször átalakított épületegyüttes rekonstruk-

ciója során megújult a homlokzat, korszerűbbé váltak a belső terek, az utasok kiszolgálásához és a vasúti infrastruktúra működtetéséhez szükséges helyiségek. A felújítás részeként az állomás közvetlen környezete is újjászületett. Az utasok és a kerékpárosok érdekében az utasforgalmi terek akadálymentesen közelíthetők meg, jelentősen megkönnyítve a mozgáskorlátozott utasok kiszolgálását is. A volt Resti kihasználat-

lan épületrészét elbontották, a helyén parkot alakítottak ki, 80 férőhelyes fedett kerékpártárolóval. Akadálymentes parkoló és öt K+R parkolóhely is épült. A felújítás során átalakításokat végeztek a forgalmi és raktárterületeken, továbbá a vasutasok által igénybe vehető épületrészekben is. A megcsépült vasútállomást Tapolca lakói és a városba érkező turisták is nagy elégedettséggel vehették újra használatba.

A téli leállás után folytatódik a dél-balatoni fejlesztés

A tervezett ütemezésnek megfelelően utolsó szakaszába ért a Szántód-Köröshegy és Balatonszentgyörgy közötti vonalszakasz korszerűsítése, valamint a Fonyód–Kaposvár szakasz elővárosi célú felújítása. A Fonyód–Balatonszentgyörgy vasúti szakaszon 2018 januárjától folytatódtak a gyalogosátjárók, a zajárnyékoló falak és a vasúti pályát víztelenítő árkok építésének befejező munkálatai. Siófok állomás részleges lezárásával 2018. február 1-jén megkezdődtek és előreláthatólag június végéig tartanak majd a peronok átépítési munkálatai. A kivitelezés ideje alatt a vonatok menetrend szerint közlekednek.

Ütemterv szerint március 1-jétől kezdődik meg Lepsény állomás új peronjának építése és az állomás részleges átépítése. A munkálatok ideje alatt a vonatok menetrend szerint közlekednek, a fejlesztés előreláthatólag június közepéig lezárul. Szántód-Köröshegy és Balatonszentgyörgy között a tervek szerint áprilisban éjszakai vágányzárak keretében kerül sor a megépült vasúti pálya technológia szerinti szabályozására. Az éjszakai vágányzárak a menetrend szerinti személyvonati közlekedést nem befolyásolják. A végleges terprendezés, az organizációs utak önkor-



mányzatokkal egyeztetett módon történő helyreállítása június végéig várható. A Kaposvár-Fonyód vasútvonalon januártól utómunkálatok folynak a vonatforgalom zavartatása nélkül. Márciustól éjszakánként vágányzári munkálatok keretében technológia szerinti vágány- és kitérőszabályozási, valamint zajvédőfal-építési munkálatokra kerül sor, előreláthatólag június közepéig.

A kivitelezés 2018 őszén fejeződhet be teljesen, de a július-augusztusi idegenforgalmi főszezonban már nem befolyá-

solja a vonatközlekedést, menetrendi korlátozások, valamint zajjal és porral járó munkálatok ekkor már nem várhatók. A fejlesztés eredményeként az utazók gyorsabban juthatnak majd el a Balatonhoz. A menetidő a főváros és Keszthely között további 10 perccel csökken, Kaposvárról Fonyódra pedig a mostani 75-80 perc helyett 55 percig tart majd az út. Az új magas peronoknak köszönhetően kényelmesebbé, az átépülő közúti és az új gyalogosátkelők révén pedig biztonságosabbá válik a közlekedés.

Kép és szöveg: NIF Zrt.

Több mint félmillió hívást kezelt tavaly a MÁVDIREKT



Év elején ünnepelte negyedik születésnapját a MÁVDIREKT telefonos ügyfélszolgálat, amelyet 2014. január 3-án szerveztek vissza a MÁV-START Zrt.-be a szolgáltatással addig megbízott vállalkozástól. Ez a lépés tette lehetővé a MÁVDIREKT szolgáltatási színvonalának javítását, a vasúti személyszállítási közszolgáltatás minőségi fejlődésével egy ütemben. A MÁVDIREKT szolnoki székhelyű call centerében összesen harmincnégy vasutas ad azonnali tájékoztatást az átlagosan napi 1460 telefonhívásra és 60 e-mailre – jellemzően menetrenddel és díjszabással kapcsolatos kérdésekben. Tavaly három százalékkal több, mintegy 530 ezer hívás érkezett a telefonos ügyfélszolgálatához, és a megválaszolási arány elérte a 98 százalékot, vagyis 100 hívásból mindössze kettő nem jutott el az ügyintézőkhöz. Háromszázezen belföldi, 100 ezren nemzetközi utazási információt kértek 2017-ben. Az érdeklődés a késő tavaszi és a nyári időszakban a legintenzívebb, ilyenkor akár közel 60 ezer hívást is fogad havonta a szolgáltató. Az átlagos ügyintézési idő belföldi infor-

máció kérésekor 2,22 perc, míg nemzetközínél 3,38 perc volt. Az átlagos várakozási idő csupán 20,1 másodperc, ami a telefonos ügyfélszolgálatok között kiemelkedően jónak számít.

A MÁVDIREKT folyamatosan törekszik a szolgáltatás színvonalának emelésére, az ügyfélszolgálatosoktól pedig alapvető elvárás a kedves, gyors és teljes körű tájékoztatás. A call centerben dolgozók munkáját és összességében a MÁVDIREKT-et is kedvezően ítélik meg a szolgáltatást igénybe vevő utasok. Egy 2017 novemberében végzett telefonos ügyfél-elégedettségi felmérés alapján megközelítőleg 800 utas – 1-től 5-ig terjedő skálán – 4,95 pontra értékelte az ügyfélszolgálat munkáját, ami csaknem teljes elégedettséget mutat a szolgáltatással kapcsolatban.

MÁV-START Zrt., MÁV KIG

Fotó: Böhm Katalin

(A hírrel kapcsolatos olvasói levelet a 31. oldalon, a Postakocsi rovatban találja)

Hol volt, hol nem volt...



...volt egyszer huszonezer volt. És van is: ekkora az elektromos feszültség a villamosított vasúti pályák felsővezetékében. A rézötvözetből készített huzalt nemhogy megérinteni nem lehet, de még a közelébe menni sem. Életveszélyes. Ennek ellenére most nyugodtan szemezek vele néhány centiméterről, aztán óvatosan megfogom. Nem aggódom, hiszen tudom, hogy jó kezekben vagyunk: én is és a felsővezeték is.

Nyugodtságom persze elsősorban annak köszönhető, hogy az 1-es vonal Herceghalom és Bicske közötti jobb vágányán – hétköznapi nyelven szólva – „kikapcsolták” az áramot. A saját fülemmel hallottam, amikor úgy fél órával korábban az egyik kolléga mobilon kérte a szakasz feszültségmentesítését. De nemcsak a telefonhívás miatt viselem higgadtan a helyzetet, hanem azért is, mert a karbantatójármű emelőkosarában velem van két szakember – ha ők nem izgulnak, akkor biztos, hogy nem kem sincs okom rá.

Felsővezeték-karbantartás e januári hétfő és a következő két nap programja, ráadásként némi favágással, bozótirtással színesítve. Utóbbi kissé „profilidegennek” tűnik, de a kollégáknak muszáj ebből is kivenniük a részüket – a sokat emlegetett munkaerőhiány miatt e feladat egy része is a felsővezetékesekre

hárul. Három nap: ennyi időre van szükség a két csoportnyi, azaz összesen tíz embernek ahhoz, hogy végezzen az említett nyolc kilométeres állomásköztben a munkával. Még szerencse, hogy más felsővezeteki szakaszokkal ellentétben a tatabányainál nincs gond a létszámmal.

Miért kígyózik a huzal?

A túlórát ezért aztán nem a munkatársak, hanem az infrastruktúra gyűjti, nem is akármilyen mennyiségben. Amint azt „idegenvezetőmtől”, Horváth Károly erősáramú mestertől megtudom, a felsővezeték és annak tartóoszlopai a vonal számos szakaszán több mint 50 éve teljesítenek szolgálatot. Így aztán nem csoda, ha egy idő után feladják az időjárás viszontagságaival és a vonatok áramszerzőivel folytatott, megállás nélküli küzdelmet. A közvetlen vezetékszakadás ritka, sokkal gyakoribb, hogy egy hibás áramszerző rántja le a huzalt, vagy épp az előregedett kerámiaszigetelők törnek el. Meg a műanyagok is, amelyek néha csak egy-két évig bírják a strapát. Talán a legújabb, gumiból készített darabok megoldást nyújtanak majd e problémára, ráadásul egyszerűbb is cserélni őket, hiszen jóval könnyebbek elődeiknél. És ne feledkezzünk meg a függőanyagról sem, amely szintén elszakadhat. Ez azért gond, mert a függőanyag köti össze a munkavezeték – a tényleges áramvezeték – a tartósodronnyal.

Az energiaszolgáltatáson túl a felsővezetéknek van egy másik fontos feladata, pontosabban jellemzője: a kígyózás. Ezt az emelőkosárban áruják el a szerelőkollégák, és értetlenkedő arckifejezést látva gyorsan meg is mutatják, miről van szó. A huzal nem a vasúti pálya hossztengegyével párhuzamosan, azaz nem egyenesen fut egyik tartóoszloptól a másikig, hanem átlósan: előbb balról jobbra tart, aztán a következő oszlopot követően jobbról balra, és így tovább. Na, ez a kígyózás. És hogy miért van rá szükség? Így biztosítható a vonatok áramszerzőinek egyenletes kopása. A karbantartások során az egyik feladat ennek ellenőrzése, és túl nagy kígyózás esetén az utánállítást elvégzése a tartókarok megfelelő csavarjának segítségével.

Hosszláncok, betonsúlyok

Ha már a magasban vagyunk, munkatársaink előkapják a motoros fűrészt, hogy lenyessenek néhány ágat a felsővezeték felől kissé kijebb futó optikai kábel útjából. Közben a csapat lent maradt tagjai ugyanezt teszik, csak épp teljes fákkal: amelyek túlságosan belóg az úrszelvénybe, azt kivágják. Megtudom azt is, hogy a felsővezeték természetesen nem egyetlen, irdatlan hosszú huzalból áll, hanem másfél kilométeres szakaszokból. Ezek az úgynevezett hosszláncok, amelyeket két végükön betonsúlyokból, acélsodronnyból és súly-



kerekekből álló, önszabályozó mechanizmus tart kellően feszesen a hőtágulás függvényében. A kollégáknak ezeket éppúgy rendszeresen ellenőrizniük kell, mint a felsővezeteki infrastruktúra többi elemét.

A rendszeresség havonta egy gépes, azaz vasúti járművel végzett vonalbetárazást jelent, valamint évente öt-hat alkalommal gyalogos bejárást. Igen, a teljes vonalon. Szükség van rá, mert bizonyos hibákat, problémákat csak így lehet észrevenni. Budapest és Komárom között nagyjából száz kilométer a vasúti pálya hossza, a szakembereknek azonban ennél jóval többet kell átnézniük. Nem csupán azért, mert a kétvágányú vonalon értelemszerűen duplázódik a felsővezeték hossza, valamint az oszlopok és az elektromos berendezések száma, hanem az állomások miatt is: ezek felsővezeték-hálózata sok-sok „munkakilométerrel” növeli az elvégzendő feladat mennyiségét. Akad tennivaló a sínek és az alépítmény karbantartásakor is, ilyenkor a felsővezetékeseknek a földelések le- és felszerelésével kell segíteniük a pályás munkatársakat.

Az állomási karbantartásokat jellemzően április és június között szokták végezni, de a vonali feladatok szempontjából ugyancsak a tavasz és az őszi az ideális. Egyrészt azért, mert ezek a hőmérsékletileg semleges, azaz nem túl meleg és nem is túl hideg időszakok a vezeték hossz tekintetében (a huzalok nincsenek sem nagyon megnyúlva, sem túlságosan összehúzódva). Másrészt ugyanezért: a téli hideg különösen dermesztő tud lenni a nyílt pályán (ezt én is tapasztalhattam), ilyenkor legalább

olyan embert próbáló a szabad ég alatt végzett munka, mint a perzselő nyári kánikulában.

A karbantartás tervezett menete persze csak addig érvényes, amíg nem jelentkezik valahol egy váratlan probléma. Ilyenkor az elsődleges feladat a műszaki hiba lehető leggyorsabb elhárítása, akár a szomszédos állomásokhoz tartozó kollégák segítségével is. Gond

egy szál se, a vonalismeret általában a „szomszédokra” is kiterjed.

Öreg szakik és fiatalok

Félnapos látogatásom alatt meggyőződhettem arról, hogy a tatabányai szakaszon jó kezekben van a vasúti felsővezeték. Hivatásukat szerető, hozzáértő szakemberek dolgoznak itt, jó hangulatú, összetartó közösségbe kövacsolódva. Vannak köztük igazi „öreg szakik”, és szerencsére vannak fiatalok is, így az utánpótlás kérdése nem tűnik annyira fenyegető problémának, mint más területeken. Ugyanakkor félvállról sem lehet venni a dolgokat, hiszen vannak gondok. „Motorost”, azaz járművezetőt például nehéz találni, mert a hosszúra nyúló oktatás és az indokolatlanul nehéznek tartott vizsga miatt nem sokan vállalkoznak a továbbképzésre. A kollégák szerint az sem biztos, hogy az újonnan beszerzett karbantartó járművek tökéletesen alkalmasak lesznek a feladatok ellátására, mert bizonyos funkciók tekintetében hátralepésnek tűnnek az idősebb gépekhez képest. De bízunk benne, hogy a végén minden jóra fordul. Tudják, mint a mesékben.

Szöveg és kép: Soós Botond

A riport közben készült képeket a következő oldalpáron láthatják



Akinek ez a mestersége

Horváth Károly – vagy ahogy kollégái szólítják: Jackie – 1964-ben született; mechanikai műszerész végzettséggel helyezkedett el a MÁV-nál 1988 júniusában. A felsővezeték-építések során bejárta az országot, dolgozott Hegyeshalmon, Sopronban, Szombathelyen, Veszprémben és Nagykanizsán, valamint Hidasnémetiben, Békéscsabán, Kecskeméten, Dombóváron és Veresegyházon is. 2005-ben visszakerült Tatabányára csoportvezetőnek, majd – a tisztképző 2013-as elvégzése után – tavaly erősáramú mesternek nevezték ki. Munkatársaihoz hasonlóan ő is azt vallja, hogy „a felsővezeték mindenekfelett”.



A MÁV-csoport az EDUCATIO szakkiállításon

A MÁV-csoport első alkalommal vett részt önálló standdal a január 18. és 20. között immár 18. alkalommal megrendezett EDUCATIO Nemzetközi Oktatási Szakkiállításon.

A budapesti rendezvényen a felsőoktatási intézmények mellett a legjelentősebb munkáltatók is képviseltették magukat, hogy segítsék a továbbtanulni szándékozó fiatalokat az eligazodásban, döntésük meghozatalában. Idén a látogatók száma elérte az 52 ezret.

A vasúttársaság standja rendkívül népszerű volt. Az érdeklődőket interaktív táblával, terepasztallal és mozdonyszimulátorral várták a szakmai és a humán szervezetek munkatársai, akik tájékoztatást nyújtottak a duális képzésről, a vállalatcsoport felsőoktatási ösztöndíj-

ról, a pályakezdő diplomás programról, valamint a szakmai gyakorlati és a szakdolgozatírási lehetőségekről. A kiállítás második napján Móricz Judit, a MÁV Zrt. operatív HR-igazgatója és Béres Barna forgalmi üzemirányítási osztályvezető 25 perces előadás keretében mutatta be a fiataloknak, hogy milyen programokat kínálnak a MÁV-csoport leányvállalatai a felsőoktatásban továbbtanulók részére. A prezentációban ismertették a vasúttársaság sokszínű társadalmi szerepvállalását is.

A MÁV-csoport korábbi nyílt napjáról készített rövidfilmet a látogatók a rendezvény ideje alatt többször is megtekintették a központi színpadnál elhelyezett kivetítőkön. A vasúttársaság ezzel is felhívta a résztvevők figyelmét a következő, 2018. április 4-i nyílt napra.



Új testület a nemzeti szintű munkaügyi kapcsolatokért



A köztulajdonban működő közszolgáltatásokat közvetlenül érintő gazdasági tárgyú döntések előkészítésében közreműködő, háromoldalú, konzultatív, véleményező és javaslattevő fórumot alapított 16 szervezet. A Konzultatív Vállalkozások Konzultatív Fórumát (KVKF) létrehozó együttműködési megállapodást 2018. február 12-én írták alá Budapesten. A KVKF szervezeti keretet biztosít a köztulajdonban működő, közszolgáltatást végző vállalatok országos és ágazati munkaadói és munkavállalói szereplőinek, valamint a kormánynak, hogy

rendszeres egyeztetéseket folytassanak a munkabéke megőrzése érdekében. A KVKF célja a köztulajdonban működő közszolgáltatások munkavállalóinak, munkáltatói érdekképviselőinek és a kormány szándékainak egyeztetése, megállapodások előkészítése, információk cseréje és szabályozási javaslatok megtárgyalása.

Az együttműködési megállapodást a munkavállalói oldal képviselőjében az Egyesült Villamosenergia-ipari Dolgozók Szakszervezeti Szövetsége, a Független Szakszervezetek Demokratikus Ligája, a Közlekedési Munkástanácsok Szövetsége, a Közúti Közlekedési Szakszervezet, a Magyar Szakszervezeti Szövetség, a Mérnökök és Technikusok Szabad Szakszervezete, a Munkástanácsok Országos Szövetsége, a Postás Szakszervezet, a Postások Független Érdekvédelmi Szövetsége, a Vasutasok Szakszervezete, a VDSZSZ Szolidaritás, a Vízügyi

Közszolgáltatási Dolgozók Szakszervezeti Szövetsége és a Vízügyi Szakszervezetek Országos Ágazati Szövetsége; a munkaadói oldalról a Stratégiai és Konzultatív Társaságok Országos Szövetsége; kormányzati részről pedig a Nemzetgazdasági Minisztérium és a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) vezetői, delegáltjai írták alá.

Fónagy János, az NFM parlamenti államtitkára elmondta: „A fórum életre hívása az elmúlt másfél-két év már bevált gyakorlatát ülteti át formális keretek közé. A felek között az elmúlt időszakban kialakult sikeres együttműködés így szervezeten, de túlszabályozottságtól mentesen folytatható az állami vállalatoknál dolgozó munkavállalók és a közszolgáltatások igénybe vevői érdekében.”

Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
Fotó: Hossala Tamás/NFM

Személyi változás a MÁV FKG Kft. vezetésében



A MÁV Felépítménykarbantartó és Gépjavító (FKG) Kft. tevékenysége jelentős új feladatokkal bővül, amelyekhez igazodva más típusú ismeretekkel rendelkező vezető kinevezésére került sor: 2018. február 1-jétől Kerékgyártó József lett a társaság új ügyvezetője. A korábban a VAMAV Kft. ügyvezető igazgatói feladatait ellátó szakember gazdasági

mérnöki és MBA diplomával is rendelkezik. Filó Gábor korábbi ügyvezető munkaviszonya 2018. január 31-én közös megegyezéssel megszűnt, pályafutását a MÁV-csoporton kívül folytatja.

MÁV Zrt. Humánerőforrás
Vezérigazgató-helyettesi Szervezet
Fotó: Leskó Tamás



Nagyszerű múlt után virágzó jövő?

Nemzetközi árufuvarozási konferenciát szervezett a Hungrail

Nem akármilyen helyszínen rendezte meg a Hungrail Magyar Vasúti Egyesület január utolsó és február első napján a magyar V4-elnökség kiemelt programjának számító vasútszakmai konferenciát.

Az Országház felsőházi termében 15 állam vasútvállalati vezetői tekintették át az áruszállítás helyzetét, a versenyképesség növelésének lehetőségeit, a munkaerőpiac kilátásait és a digitalizációs megoldásokat. „Hazánk a visegrádi együttműködés keretében Szlovákia, Cseh- és Lengyelország meghatározó vasútvállalatainak konzultációs lehetőséget adó vasúti kerekasztal létrehozásán dolgozik. A munkában a Hungrail vállalta az együttműködés kereteinek, a megállapodás részleteinek koordinálását, hogy még a magyar elnökség ideje alatt aláírható legyen az erről szóló dokumentum” – jelentette ki nyitóbeszédében Dávid Ilona, az egyesület elnöke, a MÁV Zrt.



elnök-vezérigazgatója. A visegrádi vasúti kerekasztalon lehetőség lenne a közlekedéssel kapcsolatos szakértői egyeztetésekre, közös álláspontok kialakítására, amelyeket aztán a szaktárcák az Európai Unióban képviselhetnének. Dávid Ilona hangsúlyozta: Magyarország elkötelezett a Földközi-tenger irányába is, átépíti a Budapest–Belgrád–Szkopje–Thessaloniki–Athén–Pireusz vasúti korridor magyar szakaszát, amihez kínai forrásokat vesz igénybe. „Ez a beruházás uniós kohéziós forrásokból 2030 előtt nem kezdődhetne meg,

akkor is csak más projektek rovására” – tette hozzá. Leszögezte: a szakma abban bízik, hogy az EU a következő költségvetési időszakban sem csökkenti a kohéziós alap forrásait, és 2030-ra a vasúti folyosók magyar szakaszain megszüntethetők lesznek a szűk keresztmetszetek, kiépül a GSM-R kommunikációs lefedettség, valamint az ETCS vonatbefolyásoló rendszer.

A megnyitón Ludvig László, a Siemens magyarországi közlekedési ágazatigazgatója arra hívta fel a figyelmet, hogy Európában a vasút reneszánszát éli a különböző – uniós, kínai és orosz – forrásokból megvalósított folyamatos felújításoknak köszönhetően. „Az átalakulások, a globális nagy trendek idejét éljük. Az éghajlatváltozás, a városiasodás kihat a mobilitásra, a vasút fejlődésére. A digitalizáció, a korszerű technológia térnyerése a vasúti közlekedésben is megtakarítást és hatékonyságnövekedést hoz” – mondta. Ludvig László szerint „a vasutaknak nemcsak nagyszerű múltjuk van, hanem virágzó jövőjük is.”

A köszöntők után szakmai előadások következtek három szekcióban. Szalay Zsolt, a MOL Nyrt. logisztikai vezetője – kissé hosszúra nyúlt prezentációban – a vállalat vasúti üzletágát mutatta be, amely 2016 után vett új lendületet. A cég jelenleg tíz vasúti telephelyet és száz kilométeres saját célú pályahálózatot üzemeltet, s 23 vontatójarmúval, illetve több ezer vasúti kocsival rendelkezik (ezek nagyobb része bérelt jármű). A MOL-nak az volt az eredeti elképzelése, hogy modern vasúti járműflottát hoz létre. Ezért 2012-ban azt a célt tűzte ki a társaság, hogy néhány esztendő leforgása alatt 20 év alá viszi a járműállomány átlagéletkorát (ez mára sikerült is: jelenleg 17 évnél járnak). A szakember nem tart attól, hogy a fogyasztói szokások megváltozása, illetve a csökkenő üzemanyag-vásárlás következtében jelentősen visszaesne a vasúti szállítási volumene, a vegyipari (poliol)termékekből ugyanis évről évre egyre többet szállítanak. A logisztikai vezető ugyanakkor hozzátette: sok esetben azért hagytak fel a vasúti szállítással, mert nem volt jó az

infrastruktúra. A munkaerőpiaci helyzetről szólva Szalay Zsolt úgy fogalmazott: ma a tolatásvezetői munkakörhöz kapcsolódó egészségügyi követelmények egy úrhajó-séval vetekednek.

Az ISD Dunafer Zrt. vezérigazgatója, Evgeny Tankhilevich úgy látja: a vasút akár az ipari növekedés gátja is lehet, mivel a kötőpályás áruszállítás nem készült fel a megnövekedett igények kiszolgálására, „a magyar vasút nem áll készen a piac fellendülésére. A dunaújvárosi acélgáz fejlődése pedig a vasúti szállítástól függ.” (A Dunafer költségeinek tíz százalékát a vasúti áruszállítás teszi ki, miközben az acélgázárban rendkívül alacsony az árrés.) A vezérigazgató hangsúlyozta: a 21. században meg kellene tudni oldani a személyzet- és mozdonycseré nélküli határármenetet két ország között. Az előtte szólóhoz csatlakozva megjegyezte: szerinte ma egy fiatalnak nem érdemes egyetemre mennie: a mozdonyvezetői karrier sokkal kifizetődőbb, „a mozdonyvezetők ugyanis székerek magukat.”

Veszprémi László, a MÁV Zrt. üzemeltetési vezérigazgató-helyettese a különböző vasúti korridorokon zajló pályafelújításokat ismertette. Ennek kapcsán a vasútvállalatok megértését és türelmét kérte. Az elhangzott véleményekre reagálva kifejtette: a határármeneteken felvetődő problémák gyors megoldása és a hatékonyabb kommunikáció érdekében a vasúttársaság tavaly minden érintett ország pályahálózat-működtetőjével felvette a kapcsolatot. A várakozások leginkább forgalmi és technológiai, valamint kereskedelmi, illetve hatósági okokra vezethetők vissza. A konferencia második napján zárt körben üléseztek a résztvevők – többek között a vasúti árufuvarozást sújtó munkaerőhiány volt az egyik legfontosabb téma. A MÁV ezzel kapcsolatos stratégiáját Dorozsmai Éva, a vasúttársaság humánerőforrás vezérigazgató-helyettese mutatta be részletesen a nemzetközi hallgatóságnak.

Gy. J.
Fotó: Iró Zoltán/Hungrail



Száguldás a téli olimpián

A 2018-as téli olimpiai játékok helyszínéül szolgáló dél-koreai Phjongcsang és Kangnung városába 250 km/h-s sebességgel érkezhettek a havas-jeges sportokat kedvelő nézők. Az olimpiai helyszíneket és az incshoni repülőtérrel összekötő gyorsvasutat még 2012 júniusában kezdték építeni, és tavaly év végén adták át. Az új koreai expresszvonat, a KTX 38 perc alatt ér a repülőtérre Phjongcsangba, de az olimpia központi helyszíne is egy órán belül elérhető a fővárosból, Szöulból. A dél-koreai vezetés az olimpiai játékok után téli üdülőcentrumként kívánja hasznosítani a létesítményeket, a kihasználtságot reményeik szerint a gyorsvasúti összeköttetésnek köszönhető fellendülő turizmus fogja biztosítani.

Forrás: MTI, businesskorea.co.kr



Fejlesztések és leépítések Romániában

A Román Államvasutak (CFR) nettó 700 millió eurós vasúti fejlesztést jelentett be februárban. Az Európai Unió támogatásával megvalósuló beruházás keretében Brassó és Segesvár között mintegy 86 kilométernyi vasúti sín, valamint felépítmények és berendezések újulnak meg két fázisban. A munkálatok az akadálymentesítésre és új utastájékoztatói rendszer kiépítésére is kiterjednek, de két 660 méter hosszú vasúti alagút is megújul. Az érintett szakasz része a Drezdát Isztambulal összekötő IV. páneurópai közlekedési folyosónak. A 85 százalékban uniós forrásból megvalósuló beruházás eredményeként a magyar határtól Brassóig 160 km/h sebességgel közlekedhetnek majd a szerelvények. A vasúti fejlesztésről szóló bejelentés előtt nem sokkal 72 járat ritkításáról és

25 járat megszüntetéséről döntött a CFR. A járatok törlése több székelvöldi vonalat is érint, ezek közül a Bukarest és Szatmárnémeti közötti 700 km hosszú szakaszon, Brassón át közlekedő IR1745-

ös gyorsvonat megszüntetése a legjelentősebb.

Forrás: railwaypro.com, maszol.ro
Fotó: wikipedia.org/Smiley.toerist



Közvetlen járat London és Amszterdam között

Április 4-től közvetlen, nagy sebességű vonatjáratot indít Amszterdam és London között az Eurostar – jelentette be a Nagy-Britanniát Európa szárazföldi részével összekötő vasúttársaság vezérigazgatója, Nicolas Petrovic. A menetidő Londonból 3 óra 40 perc, vissza 4 óra 10 perc lesz (a Brüsszelben közbeiktatott útlevel-ellenőrzés miatt).

A holland és a brit főváros között naponként két járat közlekedik majd 8.31-kor és 17.31-kor. A legolcsóbb, egy útra szóló menetjegy ára 35 font (12 400 forintnak megfelelő összeg) lesz. Hollandia kulcsfontosságú üzleti és idegenforgalmi központnak számít, az új szolgáltatás potenciálja jelentős – véli a vezérigazgató. A két város között évente négymillióan

utaznak valamelyik légitársasággal – az Eurostar azt reméli az új járatoktól, hogy az utasok egy részét sikerül átcsábítani a 300 km/h-val száguldó vonatokra. Ennek érdekében egymilliárd fontot fordítanak a szolgáltatás fejlesztésére.

Forrás: eurostar.com

Brüsszel nem költ éjszakai vonatokra



Az éjszakai vonatok jövője címmel rendezett konferencián tanácskoztak európai vasúti szakértők és politikusok januárban. A brit munkáspárti Lucy Anderson és a svéd zöldek európai parlamenti képviselője, Jakop Dalunde, valamint a Vissza a sínekre elnevezésű hálózat által közösen szervezett konferenciát Kurt Bauer, az osztrák vasúttársaság (ÖBB) személyszállítási vezetője nyitotta meg. A szakember kijelentette: számukra stratégiai jelentőségű az éjszakai vonatköz-

lekedtetés, majd felvázolta a következő évekre vonatkozó szolgáltatásfejlesztési elképzeléseiket.

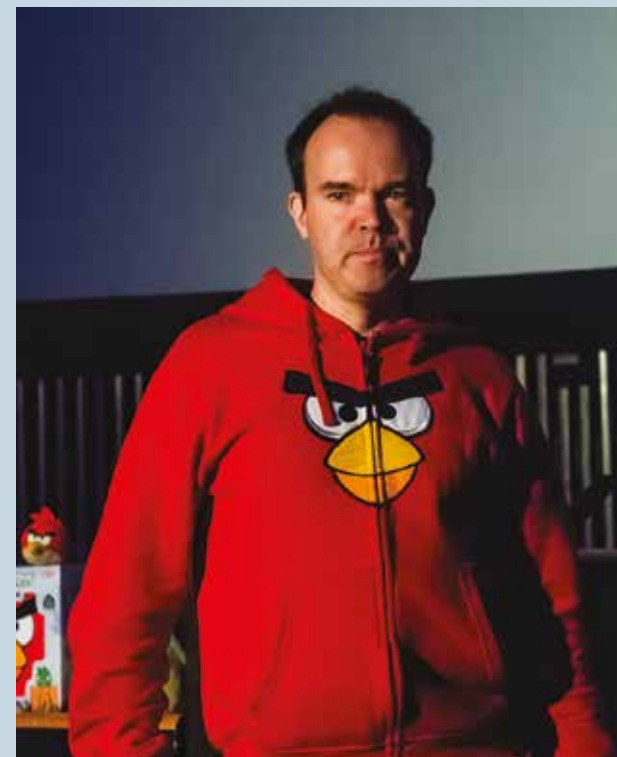
Az Európai Vasúti és Infrastruktúra Társaságok Közösségének (CER) ügyvezető igazgatója, Libor Lochman az éjszakai vonatok működtetésének kihívásairól beszélt, kiemelve, hogy a hálókocsok fenntartási költsége és az aggasztóan alulfinanszírozott vasútfejlesztések miatt nehéz versenyben maradni a fapa-

dos légitársaságokkal, valamint a nemzetközi buszjáratokkal. Lehetőségként említette, hogy az Európai Bizottság a közszolgáltatási kötelezettségi keretből támogatást nyújthatna ennek a területnek. A bizottság Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóságát képviselő Marcin Wojcik szakreferens viszont egyértelművé tette: az Európai Uniónak nem feladata az éjszakai vonatszolgáltatás versenyképességének növelése.

A tanácskozás résztvevői kiemelték, hogy az éjszakai járatok versenyképességének javítása érdekében versenysemleges keretrendszer kidolgozására lenne szükség. A versenyképesség növeléséhez azonban a vasúti szolgáltatók is hozzájárulhatnak megfelelő marketinggel és a jegyértékesítési szolgáltatás fejlesztésével. Az Európai Bizottság egyébként tavaly egy kutatást is megrendelt a témában, az erről készített 220 oldalas tanulmányt a testület múlt év tavaszán hozta nyilvánosságra Az éjszakai személyszállító vonatok Európában – a vonal vége? címmel.

Forrás: CER
Fotó: ÖBB

Uniós vagy kínai részvétellel épül meg a világ leghosszabb tenger alatti vasúti alagútja?



Peter Vesterbacka

Akár 20 milliárd euróba, azaz 6200 milliárd forintnak megfelelő összegbe is kerülhet a világ leghosszabb tenger alatti vasút alagútjának megépítése Finn- és Észtország között; a létesítményt leghamarabb 2040-ben nyitnák meg a forgalom előtt. A költségek 40 százalékát európai uniós forrásokból fedeznék, legalábbis ezzel számolnak a megvalósíthatósági tanulmány készítői. A dokumentumot még február elején mutatták be a nyilvánosságnak, a sajtótájékoztatón Juri Ratas észt miniszterelnök is részt vett. A 103 kilométer hosszú alagútnak köszönhetően a jelenlegi 90 perces kompút helyett akár 30 perc alatt is el lehetne jutni Helsinkiből Tallinnba. A beruházás révén nyert menetidő-csökkenés egyetlen perce több mint 100 milliárd forintba fog kerülni. (Egy 2015-ös tanulmány egyébként csak 9–13 milliárd euróra becsülte a projekt költségét.) A Helsinki régióban egyébként több tízezer észt dolgozik, akik közül sokan hetente ingáznak komppal, a finnek pedig szívesen látogatnak turistaként az észt fővárosba. A vasúti alagút közvetlenül a helsinki és a tallinni repülőtérrel kötné össze, de csatlakozna a Rail Baltica Varsóba vezető vasútvonalához is, megkönnyítve ezzel az utazást Finnország és Közép-Európa között. Közben a finn Peter Vesterbacka, a Rovio videojáték-gyártó cég korábbi fejlesztője, az Angry Birds kitalálója – akit 2011-ben a Time magazin beválasztott a világ száz legbefolyásosabb embere közé – egy rivális projekttel állt elő, amely kínai tőke bevonásával sokkal hamarabb valósítaná meg a két főváros tenger alatti vasúti összeköttetését.

Forrás: reuters.com
Fotó: wikipedia.org/Mikko Saari

Lisszabonból Párizsba vonattal, busszal

Ahogy előző számunkban már jeleztük, februárban folytatjuk Vajda Milán kollégánk Lisszabonban megkezdett útját Madridba – és tovább. Most Barcelonába visszük a Vasutas Magazin olvasóit.

Lagosban az indulásunk előtti nap próbáltunk vonatjegyet vásárolni a Lisszabonból Madridba tartó hotelvonatra, ami kisebb nehézségek árán sikerült is, de már csak az ülőhelyes kocsiba fértünk be, mert minden фуlke tele volt. Mi is először vásároltunk erre a vonatra jegyet, és a lagosi fiatal pénztárosnak is ez volt az első ilyen nemzetközi jegykiadása, ráadásul még a FIP-jegy is vitt némi csavart a tranzakcióba.

Másnap egy kora reggeli regionális vonattal indultunk a már ismert tunesi átszállással Lagosból Lisszabonba, ahol az alig több mint négyórás út után ragyogó idő fogadott minket. Élve a lehetőséggel, még volt egy egész napunk a ragyogó napsütésben a már ismerős város addig nem látott nevezetességeinek felkeresésére. Egy-egy külföldi utazáskor mindig meg kell oldani valahogy a csomagok elhelyezését, és bizony a csomagmegőrző automaták működési elve Európában mindenhol kicsit más, de szerencsére ebben is segítségünkre volt a helyi személyzet.

Villamossal értük el a város fölé tornyosuló Sé katedrálist (hivatalos nevén: Santa Maria Maior de Lisboa). A katedrális a 12. században épült a város móroktól való visszafoglalásának tiszteletére.



A templomot a történelem során számtalanszor átépítettek, felújították, így különböző építészeti stílusok jegyeit viseli magán.

A katedrális megtekintése után még sétáltunk a városban, majd a Santa Apolónia pályaudvaron található egyik kis étteremben vásárolt vacsoránkat már az este fél 10 előtt pár perccel induló, Madridba tartó hotelvonaton fogyasztottuk el. Bár a jegyünk az ülőhelyes kocsiba szólt, a vonat személyzete megengedte, hogy megnézzük a vonat különböző фуlkéit. Itt az egyszerű fekvőhelyes kocsik szolgáltatásait nyújtó couchette-ektől a zuhanyzóval és kihúzható fotelágyakkal ellátott mini hotelszobákig terjedt a kínálat.

Száguldás Barcelonába

Az éjszakai utazástól kicsit gyűrötten másnap reggel megérkeztünk Madridba, a Chamartín állomásra, ahonnan metróval mentünk át a Puerta de Atocha pályaudvarra a Barcelonába tartó nagy sebességű vonatunkhoz. Előtte azonban hosszan alkudtunk a vonatjegyre, mert az első ajánlat még a pénztáros hölgy szerint is borzasztóan drága lett volna, de szép lassan egyre olcsóbb lett. A Madrid és Barcelona közötti nagy sebességű vasútvonal 630 kilométer hosszú, és a leggyorsabb Alta Velocidad Española járat mindössze 2 óra 30 perc alatt teszi meg a távot, ami több mint 250 km/h-s átlagsebességet jelent. Nekünk egy AVE 103-as típusal adatott meg a száguldás élménye. Az Atocha pá-



lyaudvaron nemcsak a vonatok, de a különböző légitársaságok gépeinek érkezési és indulási idejéről is lehet tájékozódni, és a vonatokra történő beszállás előtt egy repülőtérihez hasonló biztonsági ellenőrzésen esnek át az utasok. Érdekes volt, hogy a beszállás után nem kezelték a jegyeket, hanem a vonat személyzete egy táblagéppel végigsétált a vonaton, és ellenőrizte, hogy melyik hely foglalt. A fedélzeti multimédiás szolgáltatásokhoz fűlhallgatót is kaptunk.

Barcelona 1,7 millió fős katalán város, Spanyolország második legnagyobb városa. Megérkezés után elfoglaltuk a Sagrada Família, azaz a Szent Család-templom közelében lévő szállásunkat; a lépcsőházban épp építési munkálatok folytak, és okozott néhány derűs percet, ahogy a katalán építőmunkásokkal kézzel-lábbal próbáltunk kommunikálni, amikor becsengettek hozzánk.

Rövid pihenőt követően, de már sötétedés után elsétáltunk Barcelona egyik fő látványosságához, a Sagrada Famíliahoz. A bazilikát a legendás katalán építész, Antoni Gaudí (1852–1926) tervezte, aki életének jelentős részében e templom építésével foglalkozott. Az első követ 1882-ben helyezték el, és az építési munkálatok még napjainkban is tartanak. 2010-ben XVI. Benedek pápa felszentelte ugyan a templomot, a tervek szerint azonban csak 2026-ra végeznek a grandiózus építkezéssel. Első este a kriptát tekintettük meg, ahol Gaudí sírhelye is található – itt magyar nyelven is találtunk tájékoztató füzetet.

Egy kis étteremben paellát vacsoráztunk, majd fáradtan tértünk vissza szállásunkra, hogy másnap reggel nyakunkba vehessük a várost.

Esélytelen a vasárnapi jegyvásárlás

Második spanyol napunk jelentős részét a tengerparton töltöttük. Jólesett a kellemes meleg és az, hogy február közepén mezítláb sétálhattunk a kavicsos, homokos tengerparton. Csak a rengeteg árus nem hiányzott, akik hol kendőt, hol üdítőt próbáltak ránk tukmálni. Néha aztán megjelent a rendőrség, ők pedig gyorsan szedték a sátorfájukat.

Harmadnap délelőtti fényben is megcsodáltuk a Sagrada Família-t. Sokat gondolkodtunk rajta, megnézzük-e belülről is, de a hatalmas tömeg és talán a fáradtság miatt úgy döntöttünk: csak kívülről járjuk körbe és fotózzuk le a csodálatos templomot.

Innen Barcelona egyik fő sugárútja, a Passeig de Gràcia felé vettük az irányt, ahol két híres látnivaló, a Casa Batlló és a Casa Milà található. Mindkét szecessziós lakóházat Gaudí tervezte, különleges építészeti megoldásokkal. Tovább sétálva óriási tüntető tömegbe botlottunk. A már-már fesztiválhangulatú demonstrációról csak később, a híradásokból derült ki számunkra, hogy mi is volt a célja. A tömeggel sodródva értük el Barcelona katedrálisát, a Catedral de la Santa Creu i Santa Eulàlia-t. A 13. és a 19. század között épült gótikus templom fő nevezetességei az épület medencéjében úszkáló aranyhalak és a katedrális kertjében gágogó libák.

Az Estación de Francia pályaudvar utascsarnokában ismét jegyvásárlással próbálkoztunk, de közölték: esélytelen vasárnapra jegyet foglalni a közvetlen Barcelona–Párizs járatra, és FIP- vagy InterRail jegy mellé nem is fogja engedni a rendszer (igaz, a Párizs–Stuttgart és a Stutt-

gart–Nürnberg útra meg tudtuk venni a jegyünket). Bánatunkat az állomáson található impozáns kávézóban rendelt kávéba és forró csokiba fojtottuk.

Mivel még ekkor sem tudtuk pontosan, másnap hogyan folytatjuk utunkat Párizs felé, egy gyors vacsora után visszatértünk szállásunkra, hogy interneten próbáljunk jegyet vadászni.

Csak mosolyogtak

Talán nem szántunk rá elég időt, vagy csak Portugália tette túl magasra a léceket, de első látásra Barcelona egy picit zsúfolt volt.

Utolsó katalán reggelünkön 6.30-kor felszálltunk Párizs felé tartó buszunkra. Ekkor még reménykedtünk abban, hogy ha nem is 6,5 óra alatt, de viszonylag időben megérkezzünk Párizsba, hogy még tehesünk egy gyors látogatást az Eiffel-torony-nál. A spanyol–francia határig nem is volt gond azt leszámítva, hogy a francia határellenőrzésnek néhány utitársunktól el kellett búcsúznunk, mert jelzett az utastérben végigsétáló drogkereső rendőrkutya, vagy nem voltak rendben a papírok. A busz egyébként Londonba tartott, és a sofőr – aki inkább hasonlított egy snookerbíróra, mint sofőrré – számunkra érthetetlen angolsággal beszélt. A buszon nem látszott semmilyen rendellenesség, de az eredeti útitervtől eltérve végül Toulouse-ban kötöttünk ki, ahol vártunk a szervizautóra. Néhányan átszálltak egy épp akkor induló párizsi buszjáratra. Közben a toulouse-i vasútállomáson próbáltunk vonatjegyet vásárolni Párizsba, de megmosolyogtak, amikor mondtam, hogy aznap szeretnének TGV-vel utazni. Nekünk szerencsénk volt, mert a jegyünket átfoglalták egy következő buszra, de ehhez be kellett mutatnunk elektronikusan a sofőrnek, és – ahogy az ilyenkor lenni szokott – Murphy minden tudását bevetve munkálkodott: mi még lent, a csomagjaink a buszban, a többi utas már fent, az internetkapcsolat viszont nem akart működni. Aztán ez is megoldódott, és úton voltunk Párizs felé.

Így 17 óra utazás után – a tervekkel ellentétben – csak a buszablakból pillanthattuk meg a gyönyörűen kivilágított Eiffel-tornyot. Elcsigázva, fáradtan, késő éjjel érkeztünk meg szállásunkra, hogy egy gyors zuhany és körülbelül két óra alvás után kelhessünk is, és folytathassuk utunkat Prága felé. De ez már a következő történet.

Szöveg és fotó:
Vajda-Nagy Erika és Vajda Milán

Zarándokvonatok éve

Új célállomás: Međugorje



Tíz évvel ezelőtt keresték meg először az akkor alakult MÁV-START Zrt.-t az egyik utazási irodától, hogy 2008 pünkösdjére szeretnék különvonatot rendelni, amely zarándokokat vinne a csíksomlyói búcsúba. Az a bizonyos első vonat nyolc kocsival indult útnak, és már Szolnoknál robogott, amikor – az utolsó pillanatban – megérkezett a román hatóságok közlekedési engedélye. (A román parlamentben ennek ellenére a vonat elkobzására szólítottak fel.) A Székely gyors a határtól a CFR-hálózaton végig „K” menetben közlekedett, s a közúton is rendőrségi járművek kísérték. Ez volt a hőskor.

Most ott tartunk, hogy a Kárpáteurópa Utazási Iroda összesen 16 kocsiból álló, egyesített szerelvényt közlekedtet a búcsúba, amely – az előző napok csillagútjáról után – pünkösdhétfőn indul vissza Magyarországra. A változásokat mi sem bizonyítja jobban, mint hogy a zarándokvonatot végig, a bel-földi és az erdélyi villamosított szakaszokon egyaránt a Szent István arcképével díszített magyar TRAXX mozdony vontatja. A Misszió Tours Utazási Iroda egy ugyancsak 16 kocsis zarándokvonatot indít Csíkba, egy másikat nyáron a lengyelországi Częstochovába, és – új kezdeményezésként – szeptember elején a Béke királynője különvonattal viszi a zarándokokat a bosznia-hercegovinai Međugorjéba.

A zarándokvonatok témája – mondhatni – megér egy misét. Egyrészt az első években ezeken a különvonatoknál megannyi nehézséggel kellett megküzdeni, másrészt az a kezdetektől látszott, hogy a vonaton való utazás különösen alkalmas a lelki elmélyülésre, a vonatos istentiszteletekre, a kulturális és vallási élmény befogadásának

előkészítésére. A sebesség és a kényelmi szempontok eltörpültek és ma is eltörpülnek amellelt, hogy az egyes székelyföldi állomásokon milyen szeretettel, vendéglátással és ünnepséggel várják a Csíksomlyó expresszrel, a Székely gyorsal, illetve újabban a Boldogasszony vonattal utazó zarándokokat. És csak azért nincs több vagy hosszabb különvonat Csíksomlyóra, mert a peronok hossza és a célállomás környékén található szálláshelyek száma is limitált.

Kocsis Csabával, a MÁV-START Zrt. értékesítési szakértőjével beszélgetve sok történet előkerült, hiszen a zarándokvonatoknak nem egyszer rendkívüli nehézségekkel kellett megküzdeniük. És nemcsak a szervezés és az engedélybeszerzés terén, de műszakilag is: hiszen a Déda-Gyergyószentmiklós–Csíkszereda hegyi szakaszon a mozdonyokat is maximális munkabíráásra kényszeríti az ezer fő feletti utaslétszám és a szerelvény összetömege.

Az, hogy a személyszállító vasúttársaság Csabát bízta meg az Erdélybe induló különvonatok megszervezésével, nem véletlen, ugyanis a Szeben megyei Szászmedgyesen született és anyanyelvi szinten beszél románul. De szívesen tárgyal angolul is, ahogy erre Szarajevóban nemrég szükség is volt. Ráadásul vérbeli vasutas, négy-öt éve pedig már nemcsak dolgozhat a zarándokvonatokért, de – Nagy Károly menetrendszerkesztő kollégájával együtt – részese is lehet a kultikus utazásoknak.

Az idei esztendő is tartogat kihívásokat, hiszen – a CFR Călătorival együttműködve – nemcsak két egyesített, 16-16 kocsis különvonatot és a kapcsolódó csillagtúrákat kellett leszervezni május 17–20-ra, illetve

május 18–22-re, de számolni kellett a június 25-én Lengyelországba induló Fekete Madonnával is úgy, hogy a 14 kocsis, várhatóan 860 zarándok vonatozását lehetővé tévő körúton a Muszyna és Palocsa (Plaveč) közötti, határ menti szakaszon jelenleg nincs személyszállítás (a PKP Cargo továbbítja majd a vonatot). És újdonságként ott az első magyarországi zarándokvonat a bosznia-hercegovinai Mária-kegyhelyhez Međugorjéba. Kocsis Csaba egy Misszió Tours szervezte őszi buszos csoporttal elutazott a helyszínre, de nem azért, hogy megcsodálja a jelenések hegyét, hanem hogy megtudja, milyen lehetőségek vannak az utolsó vasúti állomáson, Čapljínában (ez körülbelül 10 kilométerre van Međugorjétól) a tervezett 9 kocsiból álló szerelvény vízfeltöltésére, külső és belső takarítására, tárolására. Mindezt megbeszélte a helyi állomásfőnökkel, ahogy azt is, hogy a menetrend összeállításakor szükséges-e, hogy más személyvonatok kitérjenek. (Egyáltalán, hol van kitérő?)

Ezután Szarajevóba utazott, hogy az ottani ZFBH-s kollégával minden fontosat megtárgyaljon a fizetési feltételekről és az engedélyekről. Ennek a zarándokvonatnak külön pikantériája, hogy Bosznia területén két vasúttársaság is működik, amelyek nem állnak beszélő viszonyban egymással. A vonatot ettől még szépen átadják majd egymásnak. De a leküzdendő kihívások közé tartozik a röszkei határmenet is: itt jelenleg nincs személyszállítás, így határszolgálat se, de a szerelvény oda- és visszaútján mind a magyar, mind a horvát részen külön megoldandó az útlel- és vámvizsgálat. És még egy aprócska gond: a Keletiből a 40a vonalon vágányzár lesz, vagyis a 30a-n a vonat szépen elmegy majd Tárnokig, a mögé kötött második mozdony visszahúzza Érd felsőre, majd – leakasztva a pluszmozdonyt – suhanhat is tovább Međugorje felé.

A célállomás népszerűségét nyilván nagyban növeli majd az a katolikus hírportálon tavaly decemberben megjelent információ, miszerint Ferenc pápa hamarosan döntést hoz a helyszínen 1981 óta tapasztalt Mária-jelenések valódiságával kapcsolatban, ahogy arról is határozni fog, hogy a hivatalos egyházi szervezetek zöld utat kapnak-e zarándokutak szervezésére.

Morvai Katalin

Fotó: Kárpáteurópa Utazási Iroda

„A forgalom már gyermekkoromban érdekelt”



Kurucz Sándor akaratos ember. Akaratos a szó legnemesebb értelmében. Kisgyermekként csodálta a mozdonyokat, és arról álmodozott, hogy egyszer majd vasutas lesz. Sándor azonban nemcsak álmodozott, hanem mindent meg is tett annak érdekében, hogy célját elérje. Tizennégy éves kora óta folyamatosan tanult, egymás után újabb és újabb okleveleket, diplomákat szerzett. Így lett technikus, aztán forgalmi szolgálattevő, majd műszaki szakoktató. De még ezt követően is – munka mellett – csak tanult és tanult, s végül közlekedésmérnöki diplomát szerzett. Kurucz Sándor 44 évesen, immár balesetvizsgálóként A Vasút Szolgálatáért kitüntetés bronz fokozatát vehette át a 2017-es Vasutasnapon.

Hogyan és mikor varázsolta el a vasút világa?

A családban nem volt vasutas, viszont a nagyszüleim Tarcalon éltek, és a közelükben volt a vasútvonal. Ráadásul sokat utaztam a szüleimmel Miskolcra hozzájuk. Ott kezdett foglalkoztatni a gondolat, hogy jó lenne mozdonyvezetőnek vagy forgalmistának lenni. Az általános iskola után a miskolci Baross Gábor Közlekedési és Postaforgalmi Szakközépiskola vasútforgalmi szakára mentem, ahol az érettségi után a technikus vizsgát is letettem. Friss oklevéllel a kezemből mindjárt munkára jelentkeztem. A gyakorlati időt Edelenyben kezdtem, majd önállósító és egyéb szakvizsgákat tettem, és mindennek eredményeként forgalmi szolgálattevő lettem. Volt egy apró kitérőm Diósgyőr-Vasgyár állomáson, majd vonali

tartalékos forgalmi szolgálattevőként Füzesabony állomásra helyeztek. Innen indult a pályám, amely Mezőkövesden és Füzesabonyban folytatódott 1994-től 2003-ig.

A gyermekkori vonzalom kopott-e a szürke hétköznapiak alatt?

Nem! Számomra már a szakközépiskolában egyértelművé vált, hogy a kereskedelemmel szemben jobban érdekel a forgalom. És most nemcsak arról beszélek, hogy a vörös sapkának van valamilyen nosztalgikus varázsa, hanem hogy szerettem a vasútüzemet tanulni és művelni.

És hogyan lett balesetvizsgáló?

Diplomát akartam szerezni, ezért végeztem el a BME műszaki szakoktatói szakát – 2001-ben vehettem át az okleveletem. Az első dolgom az volt, hogy érdeklődni kezdtem, van-e lehetőség továbbtanulni. Kiderült, hogy a forgalom területén erre nincs esélyem, így aztán 2003 nyarán szakterületet váltottam, és három hónapig az árufuvarozásnál voltam értékesítő; innen a belső ellenőrzéshez hívtak át. 2007-ben pedig szóltak, hogy lenne hely számomra a budapesti vasútbiztonságnál. Hezitáltam, mert a családommal Mezőkövesden élünk, és tartottam a sok utazástól, de mivel így ismét a forgalom közelébe kerülhettem, végül elfogadtam az ajánlatot. Tizenegyedik éve napi négy órát töltök a vonaton: reggel hatkor felülök, és két óra elteltével beérek a budapesti igazgatóságra. A munkaidő végeztével, újabb utazást követően este hatra, néha nyolcra érek haza.

Megéri?

Mindenképpen, de már érlelődik bennem a gondolat, hogy a lakóhelyet és a munkahelyet közelebb kellene helyezni egymáshoz. Ez nagyban függ a lányunktól, aki jelenleg egyetemista, és ha majd végez, akkor fog a költözés kérdése ismét napirendre kerülni. A cél az, hogy a család lehetőleg együtt maradjon.

Közben ismét iskolapadba ült, és diplomás közlekedésmérnök lett.

Tanulnom kellett, mert tartottam attól, hogy idővel kevés lesz az a tudás, amit megszereztem, ezért mentem a győri Széchenyi István Egyetemre.

Érzi, hogy a kitartó tanulással tekintélyt szerzett magának?

Érzem. A célom az, hogy mindenki ismerje a munkahelyi kötelezettségeit, és annak megfelelően dolgozzon. Ritkán szokták mondogatni, de most szeretném nyomatékosítani: a MÁV Európa egyik legbiztonságosabb vasútja. Magas szintű a biztonság, még a legendás német vasutat is megelőzzük. Ennek ellenére azt látom, hogy a szakképzett munkaerő hiánya miatt fokozatosan nő a kockázat.

Az ön elődei mennyire voltak türelmes partnerek? Volt kitől tanulni?

Szerencsére kiváló szakemberek vettek körül, akik készek voltak tanácsokkal, tapasztalataik átadásával mindenre felkészíteni. Szükség is volt rá, hiszen speciális a szakterületünk. Nincs két egyforma eset, így akár harminc év elteltével is találkozhat az ember új jelenséggel.

Úgy látom, tudatosan építette a karrierjét. Tévedek, ha azt gondolom, hogy a következő lépcsőfok az igazságügyi szakértői cím megszerzése lesz?

Nem tagadom, foglalkoztat a dolog, de szerintem erre majd leginkább akkor lesz lehetőségem, ha már lakóhelyileg közelebb kerülünk Budapesthez.

A sok tanulás és a rengeteg utazás után van módja a kellő pihenésre?

Nem sok, de van. A szabadidő hasznos és értelmes kihasználása érdekében tíz éve elkezdtünk egy családi programot, amelynek lényege, hogy felfedezzük Magyarországot. Eddigi útjaink bizonyították, hogy országunk számtalan gyönyörű helyet rejteget, amelyeket érdemes megismerni.

Első elismerésként egyből A Vasút Szolgálatáért bronz fokozatát kapta. Miként tekint erre?

Sosem mertem arra gondolni, hogy ezt valaha megkapom, de az első pillanattól igyekeztem úgy ellátni a feladataimat, hogy kiérdemlejem. Boldoggá tett a kitüntetés, amelyet a vezetői bizalom jelének tartok. Az elismerés pedig újabb energiákat szabadított fel bennem.

Szöveg és kép: Gaál Péter

Apró részletek és nagy összefüggések

„Egy alkotó ember soha nem lehet teljesen elégedett”



Az 1998-ban alapított „Az év belső-építész” díjat immár 19. alkalommal adták át: idén Kéry Balázs érdemelte ki az elismerést a kaposvári vasútállomás rekonstrukciójának terveiért. A KROKI Stúdió alapítóját többek között arról kérdeztük, milyen volt együtt dolgozni a vasúttársaság szakembereivel.

Az ön szakmájában Az év belsőépítész díj a legnagyobb elismerés. Mire gondolt korábban, amikor ezt a díjat egy-egy kollégája megkapta? Érezte úgy valaha, hogy ezt az elismerést legalább egyszer szeretné átvenni?

Természetesen volt ilyen vágyam. Készült már néhány olyan munkánk az előző években, amelyeket érdemesnek tartottunk a pályázatra. Viszont most először fordult elő velem, hogy tervezés közben azt éreztem: annyira szép és annyira jó irányt vett a munka, hogy reális esély van az elismerésre.

Mennyire járul hozzá a díj a további karrierjéhez? Hoz-e újabb hazai vagy külföldi megrendelést?

Ezt nem tudom. Német vendégek is voltak az ünnepségen, és többen jelezték, hogy szeretnének kapcsolatba lépni velem. Azt tapasztaltam, hogy külföldön is van tekintélye a díjnak. Az ünnepség után pár nappal ugyanis Párizsban jártam, vendéglátóim pedig elmesélték kollégáiknak, hogy a napokban vettem át Az év belső-építész díjat. A hír hallatán érzékelhetően nőtt az ázsióm.

Milyen külföldön a magyar belsőépítészek, tervezőművészek elismertsége?

Külföldön az Erasmus program révén tehetséges egyetemi hallgatók és oktatók tucatjai bizonyították már képességeiket. A magyar diákok nagyon kelendők, rendre neves nemzetközi irodákban kapnak helyet. A hazai oktatásnak különösen jó

híre van külföldön. A magyarországi egyetemek a minőségi képzésre törekednek, éppen ezért valóban csak a legjobb, leghetesebb diákokkal foglalkoznak. Ennek köszönhetően azok a pályatársaim, akik a Moholy-Nagy Művészeti Egyetemen sikeresen diplomát szereznek, tényleg a minőséget képviselik.

2013-ban kezdődött a kaposvári állomás felvételi épületének korszerűsítése; 2016-ben fejeződtek be a munkák, de voltak még „utózöngék” 2017 elején is. Milyen gondolatokkal fogott hozzá a tervezéshez? Mi volt az, amit mindenképpen meg akart valósítani?

A Pfaff Ferenc által tervezett, és az előző századfordulón átadott kaposvári állomásépület a rekonstrukció előtt rendkívül rossz állapotban volt. Ráadásul az 1942-es tatározáskor sok épületdíszt leszedtek róla, az utóbbi évek pedig már szinte semmi sem látszott az állomás eredeti szépségéből. A felújítás során éppen ezért minden, történelmileg hitelesen visszaállítható részletet igyekeztünk aprólékosan rekonstruálni. A bútortárat a történelmi belsőhöz illeszkedő, kortárs darabokkal egészítettük ki. Az volt ugyanis a koncepció lényege, hogy az épületet és a belső tereket úgy igazítsuk a mai kor elvárásaihoz, hogy közben ne vesszenek

kárba, ne sérüljenek a régi értékek, sőt inkább további elemekkel gazdagodjanak. Az épületbe a funkciók miatt olyan kiegészítések is bekerültek, amelyek eredetileg nem voltak ott. A pénztárrész például egy régi várótermet vágott ketté.

Az volt a legfontosabb törekvésünk, hogy ne csináljunk úgy, mintha ezeknél az új részleteknél az eredeti állapotot állítottuk volna vissza: az új elemek ne hazudják azt, hogy ilyen volt az épület eredetileg. A műemléki zsűrinek is ez volt a javaslata. Mondok egy példát: a padlóburkolat – mintegy jelezve az újonnan létrejött területek és elemek határait – a falra is felkúszik. A korabeli épületekben használatos terrazzo így módon történő használata modern megjelenésű, egyszerűségénél fogva viszont semleges marad.

Mi nehezítette a rekonstrukciót?

Az 1942-ben elvégzett „modernizálás” következtében teljesen átalakult az állomás belső tere. Arra csak következtetni tudtunk a korabeli írásos emlékekből, hogy miként nézett ki eredetileg. Az utascarnokról sem maradtak fenn konkrét tervrajzok. Amikor ezt elmeséltem a feleségemnek, aki amúgy lelkes kaposvári lokálpatrióta, a családja és kaposvári barátai révén szabályos kutatómozgalom indult. Az embe-

rek lelkesen kutattak padlásokon, pincék mélyén régi dokumentumok, újságok, fotók után. A gyűjtés eredményeként több eredeti újságcikk is előkerült, amelyek jó része az állomás átadását követően jelent meg. Részletes leírások is akadtak arról, hogy milyen is volt az épület. De sikerült találkozni Kaposvár egykori főépítészeivel, Szigetvári Györggyel is, aki visszaemlékezéseivel, korabeli történeteivel sokat segített a munkában. Így rengeteg információhoz jutottunk. Természetesen tudományos kutatások is folytak: Hajdú Virág művészettörténész tanulmányai, az építészmérnökök és a tervezők hosszas kutatásai becsületesen megalapozták a műemléki épülettel kapcsolatos tervezői munkát.

Teljes mértékben elégedett a végeredménnyel?

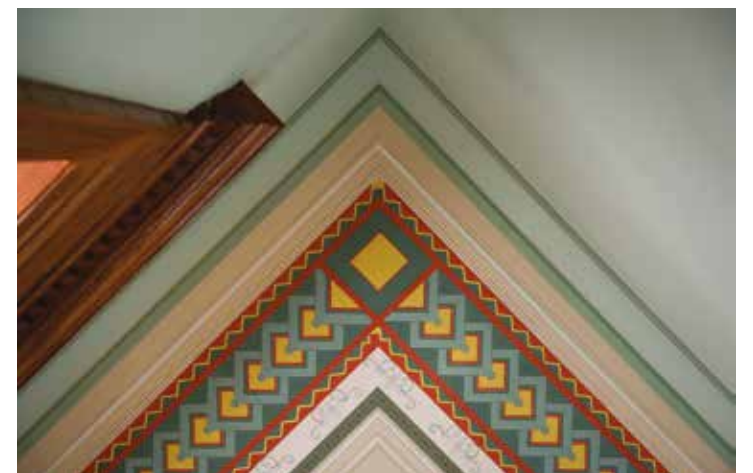
Egy alkotó ember soha nem lehet elégedett. Persze, ez csak a saját munkámra értendő. Azért voltam néha elégedetlen önmagammal, mert nem tudtam minden részletre egyforma figyelmet fordítani. Pedig nekünk, tervezőknek a kis részletek is ugyanolyan fontosak, mint a nagy összefüggések. Az épület ezekkel a kisebb léptékű, de fontos részleteivel alkot kerek egészet. Hogy miként, arra csak egy példát mondanék: semmilyen

Kéry Balázs

1971-ben született, 1997-ben diplomázott a Magyar Iparművészeti Egyetem építész és belsőépítész szakán.

Pályája elején – mint építész, tervezőművész – nagybátyjával közösen vállalt önálló munkákat. Az ezredforduló hozott jelentős változást a fiatal szakember életében azzal, hogy a Magyar Iparművészeti Egyetem jogutódjaként működő Moholy-Nagy Művészeti Egyetemen oktató Göde Andrással életre hívták a KROKI Stúdiót. A két szakember és jól szervezett csapatuk az eltelt csaknem húsz év alatt több jelentős alkotással gyarapította épített örökségünket.

Kéry Balázs nő, két fiúgyermek édesapja.



leírást nem találtunk arról, hogy milyen lámpák voltak eredetileg a belső térben, se rajzok, se fotók nem álltak rendelkezésünkre. Így gyakorlatilag új lámpákat kellett tervezni az építésekkel közösen, s ezeket egyedileg kellett legyártatni. Elsősorban arra voltunk tekintettel, hogy az új lámpa a műemléki tér fontos része lesz: a régi értékeket figyelmesen kellett kiegészítenünk modern tárgyi elemekkel, új részletekkel.

Milyen volt az együttműködés a MÁV szakembereivel?

Jó volt a kooperáció, s ezt nem azért mondom, mert az interjú a Vasutas Magazinban jelenik meg. Külön kiemelném a MÁV Zrt. Kuna Ferenc vezetése alatt működő Műszaki Tervezési Főosztályát, Gregó Tibor irodavezető és Ábrahám Péter közreműködését, akik a generáltervezői feladatokat látták el a kaposvári épület esetében. És mindenképpen essék szó a két felelős építész tervezőről, Markó Andrásról és Németh Tamásról is, akiknek elvülhetetlen érdemeik vannak az épület belsőépítészeti koncepciójának megalkotásában. Az építészeti és a belsőépítészeti tervezők remekül megfértek egymás mellett a projektben, s teret adtak egymás szakmai megfigyelésének. A MÁV szakemberei a minőség érdekében fontosnak tartották, hogy profi csapatot hozzanak össze komoly tervekből, tehetséges építészekből.

Volna kedve folytatni ezt a munkát? Hogyne! Pfaff Ferenc több hasonló álmomást tervezett annak idején, fontos volna, hogy egyetlen, általa megvalósított épületről se feledkezzünk meg.

Építész, egyszersmind belsőépítész, vagyis művészember. A két szakma közül melyiket szereti jobban?

Nem tudok különbséget tenni, mindkettő a hivatásom. Ám ha arra kíváncsi, hogy a két szakterület közül vajon melyik az időtállóbb, akkor a következőt válaszolhatom: a belsőépítész a pillanat művésze. Amit ma a tervező teljes beleéléssel készít el, azt öt-tíz év múlva lebontják, átfestik. Az ilyen szép rekonstrukciót is magukban foglaló munkák esetében viszont belsőépítészként vigasz számomra, hogy időtállóbb nyomot hagyhatok magam után. A megszépült kaposvári felvételi épület komoly tervezői, megbízói és üzemeltetői, alapos kutatást is magában foglaló csapatmunka eredménye. Remélhetőleg sokáig fennmarad eredeti szépségében, az összes résztvevő által hozzáadott értékeivel együtt.

Gaál Péter

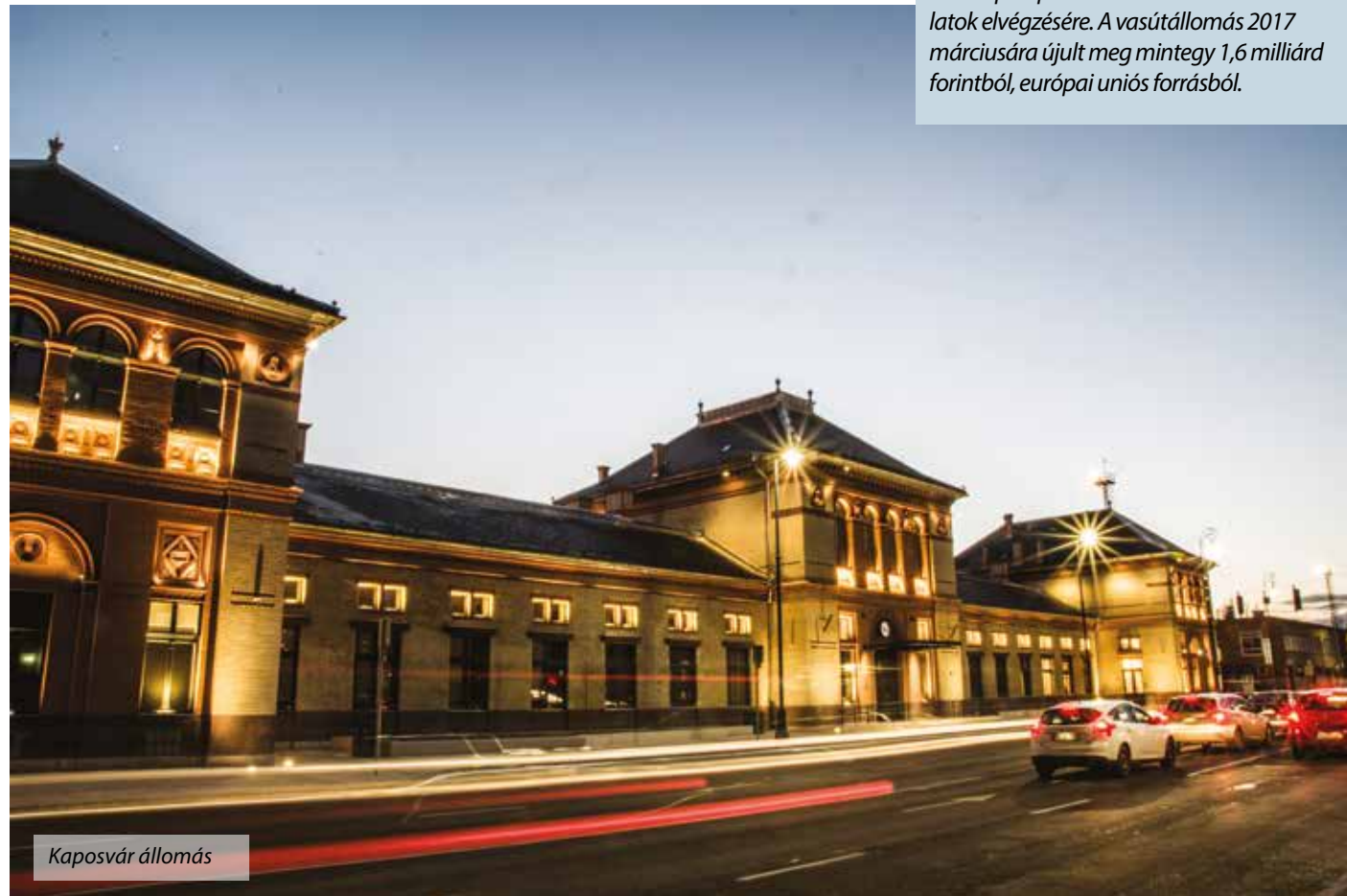
Fotók: epiteszforum.hu, Gaál Péter, Mágó Armand, Soós Botond

Sok eredeti részlet látható még Versecen

A Pfaff Ferenc tervei alapján készült állomásépületet 1900-ban adták át, 2011 óta műemlék. Az 1895 és 1905 között épített nagy felvételi épületek jellemző stílusjegyeivel, a kornak és a vasútüzem akkori technikai színvonalának megfelelő funkciókkal tervezték. Ez olyan jól sikerült, hogy típus-tervként – kisebb-nagyobb módosításokkal – még két másik állomáson, a partiumi Szatmárnémetiben és a bánsági Versecen is felhasználták. A három épület hasonlósága sokat segített a helyreállítás tervezésénél, mivel a belső díszítéseitől az 1940-es évek elején szinte teljesen megfosztott kaposvári épület eredeti tervanyaga már csak hiányosan állt rendelkezésre. A verseci épület belső tereiben viszont sok eredeti részlet a mai napig megtalálható.

A kaposvári állomás átadása óta most először nyílt alkalom az épület egészére kiterjedő teljes felújításra, műemléki helyreállításra. 1942-ben, 1959-ben és 1997-ben végeztek jelentősebb átalakításokat, az 1980-as években pedig kisebb felújítás történt.

A helyreállítás terveit a MÁV Zrt. Műszaki Tervezési Főosztályának tervezői készítették. Nyílt közbeszerzési eljárás nyerteseként a ZÁÉV Építőipari Zrt. szerződött a munkálatok elvégzésére. A vasútállomás 2017 márciusára újult meg mintegy 1,6 milliárd forintból, európai uniós forrásból.



Kaposvár állomás

Vasúti kutatást is díjazott a Mérnöki Kamara

A Magyar Mérnöki Kamara Környezetvédelmi Tagozata január közepén ünnepélyes keretek között adta át környezetvédelmi díjait. A jubileumi ünnepségen Környezetvédelméért kitüntetésben részesült Kovács Gyuláné dr., Reiniger Róbert, valamint dr. Merétei Imre Tamás. A Környezetvédelmi műszaki felsőoktatásért oklevelet dr. Bartus Gábor és dr. Turai Endre vehette át. Környezetmérnöki diplomadíjjal négy végzős egyetemi hallgató – nevezetesen négy hölgy: Dancs Mária (Soproni Egyetem), Kovács Réka Tímea (Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem, BMGE), Horvát Viktória (BMGE), valamint Csontos Gabriella (BMGE) – kiemelkedő színvonalú szakdolgozati eredményét jutalmazták. Az elismeréseket V. Németh Zoltán környezetügyért, agrárfejlesztésért és hungarikumokért felelős államtitkár, Nagy Gyula, a kamara



elnöke, Parragh Dénes, a tagozat elnöke, valamint dr. Fekete Jenő kuratóriumi elnök adta át. A díjazottak közül vasúti szempontból érdemes kiemelni Csontos Gabriella nevét. A fiatal hölgyet a vasúti felépítmény rezgéscsökkentő elemeinek rezgésátviteli és rezgéscsökkentő hatásaival kapcsolatos

vizsgálataiért jutalmazta a szakma. Kutatásainak, kísérleteinek és új mérési metodikájának köszönhetően ma már átfogó képet kaphatunk arról, hogy kamraelemek és aljpapucok beépítésével milyen hatással lehetünk a járművek közlekedéséből származó rezgésekre.

A helyes megfejtést beküldők között könyvjutalmat sorsolunk ki.

A megfejtés beérkezésének határideje: **2018. március 13.**

Cím: ujzag@mav.hu; postacím: Vasutas Magazin, 1426 Budapest, Postafiók 98.

Év végi feladványunk megfejtése: *Február harmadika a rejtvényfejtők napja.* A Vasutas Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, Gáspár Réka komáromi olvasónknak! Nyereményét postán küldjük el. Köszönjük, hogy velünk játszottak!

Fejtsd meg!

	FELSŐ VÉG TAG	HALOGATÓ, HALASZTÓ	FÉKTELENÜL VISELKEDIK	SEJTMA G	SEMMIKOR	CSAPADÉKOS (IDŐJÁRÁS)	NORVÉG AUTÓJEL	HÁROM, OROSZUL	UDINE HATÁRAI	VIDÁMAN ÉNEKEL	JOULE, RÖVIDEN	SÓGORNÓ (NÉPIES)	DÁKÓ VÉGE!	ÉLET-EVEINK SZÁMA KITŰNŐ	LOVÁSZ-FIU	INDÍTÉKBÓL EREDŐ	SZÁRNYAS FEGYVER MAKETTJE
1																	
STRÓBL ...; SZOB-RÁSZ V.							ROCK-ÉNEKES (CHRIS) REPÜL				NÓRA, BECÉZVE FÉLRE-RAKAT						
... STEWART; BRIT ÉNEKES				VITÉZI (TETT) MŰVÉSZETI STÍLUS					A FELSŐ-FOK JELE VAN HELY NEKI				POTYOG, HULLIK KIPLING FARKASA!				
DUGÓ	2							... KÁVIC; SÓDER MOLETT								BELTÉR! BÚTOR-RUGÓZAT	
NÉGY-ZETES MEZŐKRE OSZTOTT						MEGTA-PASZTALT ZENDÜL						KENŐCS (RÉGIES) KUTATÁS					
A VÉGEIN OLAJÓZ!			FIZIKUS V. (EDE) ÍGÉRETET TELJESÍT						AGRÁR-ESZKÖZ NEM IS UTÁNI!								
ÁZSIA LEG-NAGYOBB SIVATAGA				ÁCSOROG PÁRT-FOGÁS, OLTALOM					NŐI NÉV ARRÉBB LÉP AZ ÚTBÓL				ISMÉLT TAGADÁS KAPNI SZERETNE				
X, ..., Z		HAVAT ELTOL FUTVA MENEKÜL					SZÍNG PAKOL HEVESI KÖZSÉG							BUDOÁR KÖZEPE! RUHÁT KESZÍT			
BÜNTET A SZÜLŐ							SZÍNÉSZ (ATTILA) FARMER-MÁRKA						SZÍNHÁZI IDÉNY OSMÁN TISZT				
HORVÁT OLAJTÁRSÁG				ENGEM NÉZNI TUD MALAC-FAROK!							IDEGEN SÁRA! SZARU-KERET!					KÉRDŐ-SZÓCSKA PÁROS GÓBÉ!	
SEB-HELYES						JÓLLA-KOTTSÁG EME, EZ								A -RŐL RAG-PÁRJA URÁN			
0																	

Programajánló

VOKE Vasutas Művelődési Ház és Könyvtár, Békéscsaba

Március 11-én bababörze: a résztvevők – bemutatóóra keretében – Helen Doron módszertanával ismerkedhetnek meg, amely a gyermekek sikeres angoltanulását segíti elő.

Március 14-ig látogatható a Magyar Origami Kör munkáit bemutató, Az origami csodálatos világa c. kiállítás a Vasutas Galériában.

Március 21-től április 10-ig tekinthető meg a „S(z)ín-s(z)ínre”, a Csabai Szorgos Foltosok foltvarró kör kiállítása a Vasutas Galériában.

Március 26-án a 70 éves Körs-parti Vasutas Fúvószenekar tavaszi hangversenye a Csabagyöngye Kulturális Központban.



Vasutasok Széchenyi István Művelődési Háza, Budapest

Március 14-én 14 órakor kezdődik a márciusi ifjakra és az 1848–49-es forradalom és szabadságharcra való ünnepi megemlékezés.



VOKE Egyetértés Művelődési Központja, Debrecen



Március 6-tól 29-ig tekinthető meg a Krendenc Kézműves Kör kiállítása.

Március 14-én 19 órától Neil Simon Ölelj át! c. vígjátékát adja elő a Spirit Színház.

Március 24-én 8-tól 14 óráig tart a Debreceni QRP Rádióamatőr Elektronikai Egylet nyílt napja.

Március 18-án 19 órától az Út a boldogság felé, avagy tökéletes szerelem c. zenés vígjátékot adja elő a Fregoli Színház.

VOKE József Attila Művelődési Központ, Dunakeszi

Március 3-án 18 órától tartják a Dunakanyar hangja tehetségkutató énekverseny döntőjét.

Március 5-én 19 órától: Vihar a biliben – Kovács András Péter önálló estje.

Március 8-án 19 órától: Halványlila gőz – a L'art pour L'art társulat előadása.

Március 10-én 20 órától: Bereczki Zoltán koncertje.

Március 11-én 10.30-tól: Mazsola és Tádé – az Ametiszt Báb-színház zenés bábjáték-előadása.

Március 12-én 10 és 18 óra között: hüllőkiállítás.

Március 23-án 19 órakor kezdődik az Orlai Produkciós Iroda Hitted volna? c. előadása, Hernádi Judit és Kern András főszereplésével.

Március 24-én 10.30-tól az Apacuka Zenekar ad koncertet.



VOKE Arany János Művelődési Ház, Győr

Március 7-én, 14-én, 21-én és 28-án Tóth Szilárd lelkipásztor, művelődéstörténész tart előadást Krisztus példázatairól a Bibliai Szabadegyetem keretében.

Március 9-én nyílik a Talabér Gyula, a Balaton fotósa c. emlékkiállítás.

Március 10-én lesz az Aranypor irodalmi folyóirat délutánja. Házigazda: Szekeres Mária író, költő, a folyóirat főszerkesztője.

Március 13-án 18 órától Dr. Csóka Géza tart előadást Gran Canariáról, 27-én pedig Dél-Franciaországról.

Március 20-án 18 órakor a Vasutas Irodalombarátok Köre rendezvényébe kapcsolódhatnak be az érdeklődők.

Március 25-én 9-től 14 óráig: regionális fotóbörze.

A művelődési ház sörlátéteket és söröskorsókat bemutató állandó kiállítása nyitvatartási időben tekinthető meg.



VOKE Liszt Ferenc Művelődési Ház, Hatvan

Március 17-én 10 órától: Országos Népzenei Találkozó. Együttesek, egyéni előadók lépnek színpadra, és különböző tájak népviseletéből is ízelítőt kaphatnak a résztvevők.



VOKE Vörösmarty Mihály Művelődési Ház, Miskolc

Március 10-én nőnap bál és zenés-táncos mulatság, 14-től 17 óráig a Dallamok Szárnyán Művészeti Klub, 19-től 24 óráig pedig a Nostalgia Klub szervezésében.

VOKE Vasutas Művelődési Ház és Könyvtár, Nyíregyháza

Március 8-án nőnap zenés délután. Gerome közreműködésével örökzöld dallamokat, „kívánságdalokat” és közkedvelt slágereket hallgathatnak a résztvevők.

VOKE Vasutas Művelődési Ház, Pécs

Március 6.: „A lányok, a lányok, a lányok angyalok” – operettest a nőnap jegyében.

Március 25.: Tojásvarázs – húsvéti játszóház és családi nap. Az érdeklődők a Hangerdő Társulat színházi előadását is megtekinthetik.

Püspökladány, Gellér Sándor Sportcentrum

Március 24-én 10 órától: 160 éves a Püspökladány–Nagyvárad vasútvonal. A város egész napos rendezvénysorozattal emlékezik az évfordulóra. Felép – többek között – Badár Sándor humorista, Sárosi Károly harmonikás, a Püspökladányi Vasutas Tánczenekar és a Black Rose Project. Bemutatkozik a Püspökladány anno helytörténeti honlap. Lesz vasúttörténeti kiállítás, tárlatvezetés, rajzverseny, kézműves foglalkozás stb.



Tisztelt MÁV-START Zrt.!

Ezúton szeretnék reagálni *Több mint félmillió hívást kezelt taval a MÁVDIREKT* című közleményükre. Viszonylag gyakran teremték kapcsolatot telefonon, vagy e-mail formájában ügyfélszolgálatukkal, így relevánsnak érzem a tapasztalataim mennyiségét. Egyrészt megerősíteném, hogy a MÁVDIREKT szolgáltatási színvonalában valóban kimagasló. Ez igaz önmagában is, abszolút skálán, de igaz relativisztikus megközelítéssel is, más szolgáltatókhoz viszonyítva (például Magyar Telekom, OTP Bank, Telenor, Vodafone, BKK, Volán stb.).

Esetemben a megválaszolási arány 100 százaléknak tekinthető; nekem csak technikai hiba miatt nem sikerült ügyintézővel kapcsolatba lépnem. A közlemény szövegével maximális összhangban mind az átlagos várakozási, mind az átlagos ügyintézési időt kiemelkedően jónak jellemzném, ugyanezt mondhatom el a befejezettségi arányt tekintve is. Akármikor telefonáltam, mindig sikerült elintézni az adott ügyet. E-mailes észrevétel esetén a határidőket is mindig betartották, azzal ellenben tisztában vagyok, hogy a válasz tartalma nem az adott ügyintéző, hanem a vasúttársaság álláspontját képviseli, ettől függetlenül magára az írásbeli kommunikációra sem lehet panaszom. Kiemelném még azt, hogy más ügyfélszolgálatokkal ellentétben egyszer sem tették rám a telefont, amikor a társaságnak kellemetlen témában történt az ügyintézés. Illetőleg nem néztek hülyének sem a beszélgetéseink során – más ügyfélszolgálatokon ez előfordult már. Egy esetet említenék csak ellenpéldául, mikor egy jegykiadó automatát érintő hibabejelentés után írásban (!) váltig állította az ügyintéző, hogy nem fizethettem 10 ezer forintos címmel az adott jegyet. Ez nem sokkal azt követően történt, hogy a maximális visszaadható összeghatárt megemelték, így az akkori esetet – csekély rálátásom alapján – az automatákat üzemeltető cég, vagy a MÁV-START-nak az ügyfélszolgálat irányába való

elégtelen tájékoztatására vezettem vissza. Összességében azonban azt tapasztaltam, hogy ügyintézőik inkább visszakérdeznek bizonytalan helyzetekben, semmint hogy a meggyőződésüket hajtogatják.



Mindent egybevéve, magam is az 5-ös értékelést adnám a MÁVDIREKT ügyfélszolgálatnak és az ügyintézők nagy többségének. Nekem is akad egyébként megtalált tárgyas történetem, ráadásul nagyobb kaliberű! Debrecenből utaztam Békéscsábára, akkoriban még az IC566 közlekedett a ČD EuroCity-szerelvényével, ahol az étkezőkocsiban törzsvendégnek számítottam; kiválónak mondható kapcsolatot is ápoltam az ottani személyzettel. Késtünk, így Szolnokon veszélybe került az átszállás, mert a csatlakozás nem készült; mindenki kapkodott, én is, így az asztalon felejtettem a pénztárcámat. Az étkezőkocsi személyzete találta meg. Én csak az átszállást követően észleltem mindezt, kevéssel Békéscsaba előtt. Felvettem a kapcsolatot a MÁVDIREKT-tel, ők pedig az IC566 jegyvizsgálójával, de addigra nála volt a pénztárca, amit az étkezőkocsi személyzetétől kapott meg, és leadta a Nyugati pályaudvaron. Mikor átvettem, forintra pontosan benne volt 78 000 Ft, az összes igazolvány VIP-kártyástól és a bankkártyák. Akkor nem tettem, de most ezért is köszönetet mondanék!

A másik eset egy barátommal történt, aki külföldre akart utazni hálókocsiban másodmagával, kistestű szobakutyával együtt. A külföldi vasúttársaságok szabályozása azonban gyakran vonatonként

is eltér, még akkor is, ha történetesen egy utas egymaga van a fülkében. Ezért kérdezett rá barátom az ügyfélszolgálat nemzetközi részlegén, hogy mely vonatokra milyen előírások vonatkoznak. Az ügyintéző akkor nem tudott válaszolni, így visszahívást ígért. A speciális kérdést kihívásként kezelte, és a második beszélgetéskor külön említette, hogy vonatszámra lebontott, akkurátus listát készített, és ezt kollégái rendelkezésére fogja bocsátani, mert sok utánjárást igényelt az eset.

Harmadik esetem a következő: kerékpárral utaztam az EC 147-esen, és a vonaton nem volt biztosított a szabad átvjárás (ami tudtommal egyébként előírás): a kerékpárszállító kocsiból nem lehetett kijutni, miután a vonat elindult (a bicikli rögzítése, lezárása időt vesz igénybe). Ez egy Dms kocsiban, nyári, 40 °C fokos kánikulában elég kellemetlen, főleg ha az utas (hiszen kerékpárosról beszélünk!) eleve felhevült testtel szállt fel. Ebben a kocsiban nincs nyitható ablak, ha nem rendelkezünk szakaszkulccsal, nincs szellőzés, nincs légkondicionálás. Itt meglehetősen ingerülten hívtam fel az ügyfélszolgálatot, hogy azonnal irányítsák a jegyvizsgálót előre, és nyissa ki az ajtót. Mikor az ötkocsis vonaton öt perc múlva sehol sem volt a kalauz, még egyszer telefonáltam, érezve, hogy nincs messze az ájulás és folyadék sincs nálam (egyrészt légkondicionált, másrészt szintén étkezőkocsis vonatról van szó). Itt szemrehányást tett a telefonos diszpécser, hogy miért beszélék ingerülten, holott tisztában volt a körülményekkel. Talán ebben az egyetlen esetben éreztem, hogy nem kellően empatikus a helyzet kezelése, pedig hasonló szituációkban nem mindig, hogy mennyire gyorsan oldják meg a problémát. Szerintem ezen a téren fejleszthető tovább leginkább az ügyfélszolgálat. Kiemelendő, hogy a többi ügyfélszolgálat-hoz képest itt is eleve jóval magasabb minőségről beszélhetünk.

Üdvözlettel: Hajdu György

Példátlan összefogás egy beteg munkatársért

Január 16-án rendkívüli hírlevélben kértük a vasutas kollégákat, hogy akinek van lehetősége rá, sürgős véradással járuljon hozzá egy súlyos betegséggel küzdő munkatársunk gyógyulásához. A munkáltató és a képvisellel rendelkező szakszervezetek által is közzétett felhívás nyomán, példátlan összefogással több száz kolléga jelentkezett véradásra. A vasutas közösség összefogása és az orvosok megfeszített munkája ellenére kollégánk szervezete feladta a küzdelmet, és Tóth László 2018. január 20-án elhunyt. A munkáltató részéről ezúton is nagyon köszönjük minden véradásra jelentkezőnek az önzetlen segítségnyújtást! Kollégánk emlékét megőrizzük, a család gyászában fájó szívvel osztozunk.

MÁV Zrt. Humánerőforrás Vezérgazgató-helyettesi Szervezet

Nálunk tiéd a pálya!

Bibók Barbara (30) toborzási szakértő

Egy éve csatlakoztam a MÁV csapatához, s ez idő alatt számos sikeres toborzási projektben vettem részt, 2017-ben több mint 400 fiatal jelentkezővel tartottam kapcsolatot. Célom, hogy támogassam az új kollégák szakmai érvényesülését egy olyan vállalatcsoportnál, amely számomra is karrierlehetőséget nyújt.

Mezei Sándor (29) projektkoordinátor

Friss diplomás építőmérnökként jelentkeztem a MÁV-csoporthoz 3 évvel ezelőtt. Jelenleg kiemelt projektek koordinálásával foglalkozom, valamint közreműködöm a MÁV Zrt. vasútfejlesztési koncepciójának megvalósításában. Ha változatos és színes munkakörre vágysz, csatlakozz csapatunkhoz!

MÁV  **CSOPORT**

www.mavcsoport.hu/karrier