

Szakadék széléhez közelít a közúti közösségi közlekedés

A Közlekedési Munkástanácsok nyílt levele Varga Mihály pénzügyminiszternek

Tisztelt Miniszter Úr!

Az állami tulajdonú közszolgáltató társaságoknál, így a Volán portfólióban is 2017 márciusában 3 éves 30 %-ról szóló bérmegállapodás született. A 2017-re 13 %-ról, 2018-ra 12 %-ról, 2019-re 5 %-ról szóló bértömeg emelés szerepel a megállapodásban. A Közlekedési Munkástanácsok Szövetsége (KMSZ) a béralku 2017. és 2018. évre vonatkozó emelését kedvezőnek tartotta, ám a 2019. évre rögzített 5 %-ot nagyon komoly fenntartásokkal fogadta el, bízva abban, hogy majd további bérfejlesztés lesz.

Az első két év bérfejlesztése mérsékelte a Volán szakma szorító foglalkoztatáspolitikai helyzetét és valamelyest javított a munkavállalók bizonytalanságot tükröző hangulatán is.

A KMSZ szerint a mostani 5 %-os bérfejlesztés a munkavállalók körében ellenőrizhetetlen elégedetlenségi hullámot indíthat el.

A Volán portfólió bérhelyzetéről hiteles és rendkívül beszédes képet mutat az a tény, hogy a túlóra – és egyéb pótlékok nélküli órabérét több ezer munkavállalónak kellett felemelni a kötelező garantált bérminimumból (195 ezer Ft) adódó 1121 Ft-ra.

Egyes megyékben olyan kritikus a munkaerőhelyezet, hogy más megyéből átvezényelt autóbuszvezetőkkel tudják csak biztosítani a szolgáltatást.

A KMSZ az 5 % felett 2019-re évre további 5-10 %-os bérfelértést tart elengedhetetlenül szükségesnek a munkaerő megtartásához, és ezzel a szolgáltatás biztosításához is. Továbbá, szükségesnek tartja a környező országokhoz viszonyított bérolló továbbnyílásának megakadályozását

Az aggasztó bérhelyzet mellett szólni kell a régiós közlekedési társaságok szolgáltatásainak körülményeiről. A szolgáltatás színvonalát alapvetően meghatározza a járműpark állapota. Egyes megyékben nem ritka a 30 éves „szépkorú” autóbusz. A Volán-cégek összevonása előtt egyes megyei Volánoknál 10-11 éves volt a buszpark átlagéletkora, most az egész portfólióban 15-16 év.

Kifejező tény, hogy 2011-ben 17 milliárd Ft volt a veszteségfinanszírozás, most ennél jóval több. Ez a növekmény nem a létszám- vagy a bérigazgatás folyománya, hanem a kiszervezett tevékenységek „hozadéka”. A külső társaságok által nyújtott szolgáltatások finanszírozása aránytalanul magas költséget emészt fel.

A KMSZ ugyancsak kedvezőtlennek tartja a munkavállalók körében eluralkodó bizonytalanság-érzetet. Sajtóhírekből értesülni, hogy további strukturális átszervezések várhatóak a közösségi közlekedésben. Az újabb átalakítási szándékok visszaigazolják azt a szakmai véleményt, hogy nem egy sikertörténet a Volán-társaságok összevonása.

A Közlekedési Munkástanácsok Szövetsége szerint, amennyiben a kormány stratégiai ágazatként kezeli a közúti közösségi közlekedést, belátja a helyzet tarthatatlanságát. Ezért a KMSZ kéri a Miniszter úr segítségét, hogy a szakma szereplői döntéshozó kormányzati tényezők részvételével megtartott tárgyaláson fogalmazhassák meg egyre súlyosabb aggályaikat a közösségi közlekedés kérdései kapcsán.

Tisztelettel:

Közlekedési Munkástanácsok Szövetségének elnöksége