A BERUHÁZÁSOKRA KÉSZÜL ÖSSZPONTOSÍTANI A JÖVŐ ÉVI BÜDZSÉBEN A SZOCIÁLLIBERÁLIS KABINET

Kormány: van pénz bérekre, nyugdíjakra

Miközben a szakszervezetek vészharangot kongatnak, a kormány illetékesei szerint nincs ok aggodalomra, lesz pénz jövőre a fizetésekre és a nyugdíjakra is, és a menetrend szerint alakulnak az emelések.

» BÁLINT ESZTER

Befagyasztja jövőre a fizetéseket és a nyugdíjakat a kormány – állítja a börtönök alkalmazottait tömörítő szakszervezet. A Digi 24 híradása szerint a szakszervezeti illetékeseknek információik vannak arra vonatkozóan, hogy a Dăncilă-kabinet még a héten esedékes ülésén napirendre tűzi az erről szóló sürgősségi kormányrendelet-tervezetet. Ebben a dokumentumban az értesülések szerint benne van a közalkalmazotti fizetések befagyasztása, ugyanis csak így tudja a kormány tartani a költségvetési hiánycélt. A jogszabályjavaslat ugyanakkor szerintük a nyugdíjak befagyasztására vonatkozó passzusokat is tartalmaz olyan körülmények között, hogy korábban a koalíció vállalta: még januártól nőnek a legkisebb nyugdíjak, és év közben a nyugdíjpont értékét is növelik.

A kormány szerint azonban nincs ok aggodalomra. Viorica Dăncilă kormányfő és Eugen Teodorovici pénzügyminiszter is leszögezte kedd esti televíziós nyilatkozatában, hogy a 2019-es évi állami költségvetésben mind a nyugdíjakra, mind pedig a fizetésekre lesz pénz, és még beruházásokra is futja – utóbbit nevezték meg amúgy a jövő évi prioritásként.

„Van pénzünk mindenre, amit beígértünk 2019-re" – jelentette ki kedd este Viorica Dăncilă. Mint hangsúlyozta, a jövő évi büdzsében rendelkezésre áll a fedezet a kormányprogramba foglalt bér- és nyugdíjnövelő intézkedésekre, emelkedik a minimálbér, és 2019. szeptember 1-jétől 15 százalékkal nő a nyugdíjpont értéke, elérve az 1265 lejt.

A miniszterelnök ugyanakkor hangsúlyozta, hogy befektetésekre is különítenek el alapokat.

„A pénzügyminisztériumban jelenleg előkészítés alatt álló, 2019-es évi állami költségvetés előírja a 2017/153-as számú bérezési törvény által előírtakhoz szükséges pénzösszegeket. Világos, hogy a fizetésekhez meglesznek a szükséges pénzalapok, mint ahogy a nyugdíjakhoz is, ahogyan megígértük. A nyugdíjpont jövő évi, 2019. szeptemberi emeléséhez megvannak a büdzsében a szükséges pénzösszegek" – hangoztatta Teodorovici.

Meglátása szerint amúgy a parlament december 21-éig el tudja fogadni a 2019-es évi állami költségvetést, aminek tervezete a jövő heti kormányülés napirendjén szerepel majd. Beszélt egyúttal arról is, hogy a 2019-es költségvetés összetétele valamelyest eltérő lesz az ideitől abban az értelemben, hogy a beruházásokat fogja serkenteni és bátorítani, legyen szó állami befektetésekről, a köz- és a magánszféra közös, úgynevezett PPP konstrukcióban megvalósuló beruházásairól vagy a magánszektor megvalósításairól. „Ezek együtt adhatják meg Romániának, amit érdemel, vagyis a fenntartható fejlődést" – hangsúlyozta Eugen Teodorovici.

» Viorica Dăncilă kormányfő és Eugen Teodorovici pénzügyminiszter is azt mondja, hogy a 2019-es költségvetésben mind a nyugdíjakra, mind pedig a fizetésekre lesz pénz, és még beruházásokra is futja.

» Visszamenőleg is jár az újraszámolt nyugdíj

2018. október elsejétől folyósítják az újraszámított nyugdíjakat függetlenül attól, hogy mikorra sikerül újraszámolni az utolsó iratcsomót is – jelentette be Marius Budăi munkaügyi miniszter. „A nyugdíjasok attól kezdődően kapnak többet, hogy a törvény hatályba lépett, vagyis október elsejétől. A jogszabály kimondja, hogy ez az újraszámítási folyamat tizenkét hónapon át tart, de függetlenül attól, hogy mikorra sikerül újraszámolni az utolsó iratcsomót is, minden nyugdíjas 2018. október elsejétől részesül az újraszámított nyugdíjban" – részletezte a nemrég kinevezett tárcavezető. Mint rámutatott, a folyamat beindításához még egy számítógépes programra van szükség, amelynek licitje hamarosan lezárul. Közölte egyúttal, hogy ebben a hónapban december 15-éig kifizetik a nyugdíjakat.

Hatalmas sebességgel robogott el mellettünk a lengyel vasút

» PATAKYISTVÁN

A román vasút tragikus helyzete közismert, ahogyan az is, hogy egyelőre fényévekre állunk az Európa nyugati részén tapasztalható közlekedési infrastrukturális állapotoktól. Lengyelország példája ugyanakkor azt mutatja, megfelelő hozzáállással évek alatt csodákat lehet tenni a vasúti fejlesztésben.

Alig néhány évvel ezelőtt még sok közös vonásuk volt a lengyel és a román vonatoknak. Lengyelországban is több mint fél napot kellett utazni az ország egyik részéből a másikba. De 2014-re ez megváltozott. Üzembe helyeztek húsz gyorsvonatot, amelyek 250 kilométer/óra sebességgel képesek száguldani, s jelenleg a legnagyobb városok között az átlagsebességek 100 kilométer/óra fölött vannak.

A lengyelek tizenhatmilliárd eurót terveznek befektetni a vasúti szektorba 2023-ig, hatvan százalékát európai uniós fi nanszírozással – írta átfogó elemzésében a Hotnews hírportál. Bár Lengyelországban ma is vannak olyan vasúti szakaszok, ahol a szerelvények 50-60 kilométer/órával haladnak és a vagonok régiek, de ezek már ritka kivételeknek számítanak. A legnagyobb városok pályaudvarait felújították, üzleteknek, utazási irodáknak adnak otthont.

Lépéselőnyben. Lengyelország példája azt mutatja, megfelelő hozzáállással csodákat lehet tenni

Felújított sínpárok

A lengyel vasútfejlesztés természetesen a vonalak felújításával kezdődött. A bukaresti hírportál beszámolója szerint az első tárgyalások a nagy sebességű vonatokról Lengyelországban 1994-ben kezdődtek, de csak 2007-ben készült el egy nemzeti stratégia a vonatok sebességének növelésére. 2011-ben már az Alstom-mal írt alá szerződést a PKP lengyel vasúttársaság húsz Pendolino vonat beszerzésére 665 millió euróért. Az összeg fele az Európai Beruházási Bank által nyújtott kölcsönből származott. Az összeg tartalmazza a tömítések karbantartását tizenhét évig. Az első vonatszerelvények 2014-ben érkeztek meg, s az év végén léptek be a közlekedésbe. Maximális tervezési sebességük 250 kilométer/óra, de biztonsági okokból 200 kilométer/órára korlátozták Lengyelországban. Az egyik útvonal egy viszonylag kis részén elérik ezt a sebességet, átlagosan 130-160 kilométer/órával közlekednek. A menetidők ennek fényében látványosan csökkentek egyes szakaszokon közel a felére, másokon harmadára. A Pendolino vonatok érkezése előtt Lengyelország mintegy 3,5 milliárd eurót fektetett be a vasúti infrastruktúra korszerűsítésébe a főbb vonalakon.

Népszerűek lettek a szerelvények

Mint a Hotnews írásából kiderül, az új szerelvények rendkívül népszerűek lettek. A lengyel vasúttársaság alkalmazta a LOT légitársaság korábbi ügyvezetőjét, s egy olyan rendszert vezetett be a jegyeladásokra, mint amilyen a repülőjáratok esetén működik: tíz-tizenöt eurós árak azoknak, akik már az utazás előtt két héttel megvásárolják a jegyeket nagyobb távolságokra. Minden vonatra körülbelül húsz, rendkívül alacsony árú jegy érhető el. Az árak annak függvényében emelkednek ahogy a jegy vásárlási időpontja közeledik az utazáséhoz, de nem túlzottan drágák. Varsó és Krakkó között a leggyorsabb vonatok két óra és tizenöt perc alatt tesznek meg 300 kilométert, a jegy ára harmincöt euró, s azok, akik időben vásárolják meg, tizenöt euróért is megkaphatják.

» Franciaország, Spanyolország, Olaszország és Németország egyes részein a vonatok 300 kilométer/óra sebességgel közlekednek.

A nagy sebességű vonat fogalmát többféle módon határozzák meg, de általában olyan szerelvényekre vonatkozik, amelyek 250 kilométer/óra sebességre képesek a saját, speciálisan számukra tervezett vonalakon vagy pedig 200-220 kilométer/óra sebességgel roboghatnak a módosított, de hagyományos vasúti síneken. Franciaország, Spanyolország, Olaszország és Németország egyes részein a vonatok 300 kilométer/óra sebességgel közlekednek, és két-három óra alatt képesek megtenni több száz kilométert (például Madrid és Barcelona között 3 óra alatt 620 kilométert). Közép-Európában nincsenek TGV típusú szerelvények, de Magyarországon, Ausztriában, Csehországban, Szlovákiában és Lengyelországban vannak olyan gyors vonatok, amelyek képesek elérni a minimum 180-200 kilométer/óra sebességet, és pár száz kilométert tudnak haladni 100 kilométer/óra körüli átlagsebességgel.

A Lengyel Vasúttársaság tavaly 304 millió utast szállított, közel ötször többet, mint amennyit a Román Vasúttársaság (CFR Călători) és a romániai vasúti magáncégek.

» Bővülő autópálya-hálózat

Lengyelország ma már autópályák terén is nagyon jól áll. 2004-ben még „csak" 780 kilométernyi autópálya és gyorsforgalmi útja volt az országnak, körülbelül annyi, ahány kilométernyi autópályája van most Romániának. 2018-ban viszont Lengyelország több mint 1630 kilométer autópályát és több mint 1700 kilométer gyorsforgalmi utat tart számon, s a következő években azt tervezik, hogy átlépik a négyezer km hossznyi autópályát és gyorsforgalmi utat.