

Głos Maszynisty

Nr 3
15 sierpnia 2005

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘŹ ZAWODOWA



Razem działamy więcej - str.3

Nie zmarnować szansy - str. 8

Monolog zamiast dialogu społecznego - str.10

Głos Maszynisty

*Biuletyn Związku Zawodowego
Maszynistów Kolejowych
w Polsce*

*Wydawca: Rada Krajowa
Związku Zawodowego Maszyni-
stów Kolejowych w Polsce*

*Adres: ul. Targowa 74
(skrzydło E, pokój 04)*

03-734 Warszawa

Tel./fax.: (+48 22)513-3681

Tel. PKP 922 — 4733681

E – mail: zzm@zzm.org.pl

Strona internetowa:

www.zzm.org.pl

Kolegium redakcyjne:

Rafał Zarzecki

Kazimierz Jamrozik

Roman Jordan

*Redakcja nie odpowiada za treść
zamieszczanych reklam i nie zwraca
materiałów nie zamówionych.
Zastrzeżenie także prawo zmiana
tytułów oraz skracania tekstów.*

Koledzy Maszyniści,

z wielką satysfakcją wznawiamy wydawanie Głosu Maszynisty. Czasopisma, które będzie o nas i dla nas. Dołożymy wszelkich starań, aby z każdym kolejnym numerem stawało się coraz ciekawsze, liczymy też, że będziecie je z nami współtworzyć. Niech stanie się forum wymiany poglądów, gdzie każdy może się wypowiedzieć.

W świecie targanym podziałami i walką między poszczególnymi grupami społecznymi, a nawet zawodowymi, musimy walczyć o przyszłość maszynistów. Obecnie zbyt często nadmiar ambicji niektórych prezesów kolejowych spółek jest ważniejszy od praw ekonomii czy choćby zdrowego rozsądku. Mamy swoją genezę, własne cele oraz funkcje. Nie możemy jednak zapominać o najważniejszym – spójności grupy. Od naszego zaangażowania zależy jej atrakcyjność, a tą z kolei gwarantuje charyzmatyczny przywódca oraz jasno określony przez wszystkich członków cel. Wszyscy jesteśmy współzależni i należy pamiętać, że nasz sukces zależy od każdego z osobna. W jedności siła – a siła ta jest wynikiem naszych wspólnych starań. Jeśli tego nie zrozumiemy, wiele nie osiągniemy.

Związek zawodowy nie jest najtańszą ubezpieczeniową światła i za składkę nie robi za nas wszystkiego. Niektórzy mają usta pełne żądań, wymagań i narzekań, ale kiedy przychodzi dać coś z siebie, czy choćby złożyć podpis, wtedy się wycofują. Trzeba zrozumieć, że organizację tworzymy wszyscy razem. Wspólnie sprawy więc, aby nasz związek był zwarty i prężny, co pozwoli skutecznie walczyć o swoje sprawy na wiele sposobów. Z tym przesłaniem chcemy dotrzeć do jak największej grupy członków związku. „Niech nas łączy honor i więź zawodowa” – głosi nasze motto. Dołóżmy starań, aby nie stało się pustym sloganem. Istnieją siły polityczne, które za wszelką cenę będą dążyć do naszego podziału i rozbięcia, lecz my za sienkiewiczowskim Michałem Wołodyjowskim powiedzmy „...nic to...”. Niech nasze wzajemne relacje oraz stosunek do pracy zawsze będą honorowe. Tego Wam wszystkim, Drodzy Czytelnicy oraz sobie szczerze życzę.

Krzysztof Ciećka



PKP CARGO
Spółka Akcyjna

**ZAKŁAD TABORU
w SZCZECINIE**

tel. (0-91) 471 4431

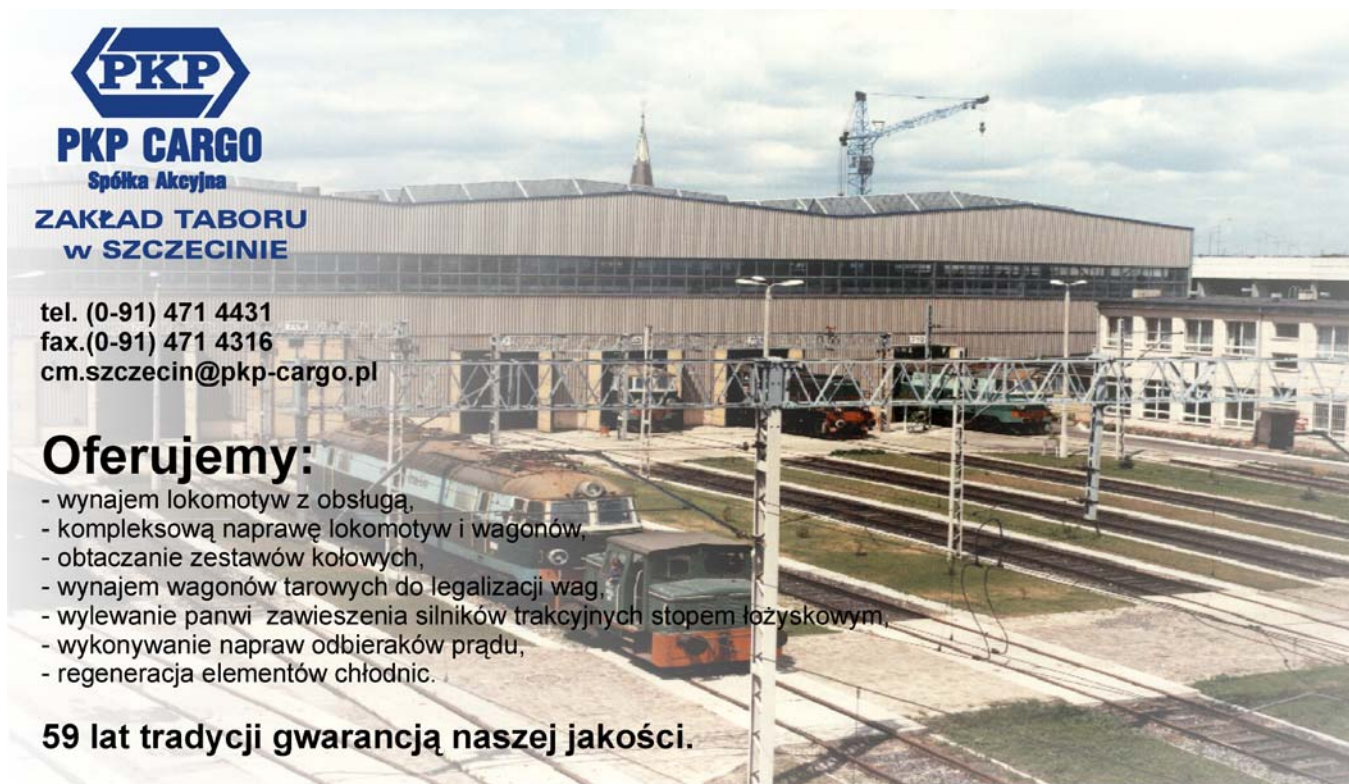
fax.(0-91) 471 4316

cm.szczecin@pkp-cargo.pl

Oferujemy:

- wynajem lokomotyw z obsługą,
- kompleksową naprawę lokomotyw i wagonów,
- obtaczanie zestawów kołowych,
- wynajem wagonów tarowych do legalizacji wag,
- wylwanie panwi zawieszenia silników trakcyjnych stopem łożyskowym,
- wykonywanie napraw odbieraków prądu,
- regeneracja elementów chłodnic.

59 lat tradycji gwarancją naszej jakości.



Razem zdziałamy więcej

Rozmowa z LESZKIEM MIĘTKIEM, prezydentem Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce

- Na zjeździe w Krynicy został Pan wybrany na prezydenta ZZM. Nie da się ukryć, że przychodzi Panu kierować związkami w wyjątkowo trudnym okresie dla całego PKP. Jakie działania będą podejmowane w najbliższym okresie?

-Faktycznie, sytuacja na kolei jest nie do pozazdroszczenia. Wielu konkurentów PKP ostrzy sobie zęby na przejęcie rynku przewozowego, znacznie pogorszyła się koniunktura, ponowiono również próby rozbicia grupy maszynistów. Zapowiadane są także redukcje zatrudnienia kolejarzy. Tym samym Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce stoi przed wieloma trudnymi wyzwaniami. Zaproponowane przeze mnie na zjeździe strategia i program związku - bardzo ambitne, ale nie łatwe do realizacji - zostały przyjęte. Przede wszystkim chcemy zająć się ratowaniem kolei oraz zabezpieczaniem naszych miejsc pracy.

Żeby tak się stało musi być spełnionych kilka warunków umożliwiających sprawne i skuteczne działanie.

- **Jakie warunki ma Pan na myśli?**

- Podstawową sprawą jest spójność i zgoda w samym związku. Nie ukrywam, że tego nam brakowało w poprzedniej kadencji. Pierwsze tygodnie obecnej pokazują jednak, że zmierzamy w dobrym kierunku.

Drugim równie istotnym elementem jest zaangażowanie w działalność naszej organizacji jak największej liczby kolegów. To bardzo ważne, związek jest bowiem silny siłą swoich członków.



Wcześniej organizacja była traktowana jak najtańsza ubezpieczalnia świadczeń - „zapłacę składkę i oczekuję w zamian załatwienia dobrych warunków i stabilnej pracy czy godziwej pensji przez przewodniczącego”. Podmiotem kształtującym politykę ZZM musi być każdy członek związku. Dostarczający amunicję, z której przewodniczący może później strzelać. Prezydenta można oczywiście później rozliczać, że chybił, ale gdy zabraknie mu aktywnego poparcia we własnych szeregach, trudno mu będzie nawet przymierzyć. Wszyscy mamy duży wpływ na to, co się dzieje w związku. Gorąco zachęcam więc do czynnego uczestnictwa, działając wspólnie będziemy skuteczniejsi.

- **W jaki sposób można wzwoić mobilizację w związku?**

- Zaktywizowanie członków naszego związku wymaga dotarcia do ludzi, do każdego z osobna. Nie da się przecież wечно uciekać od problemów i odpowiedzialności. Wiem, że wielu kolejarzy rozmawia o bieżącej sytuacji PKP. Czasem odnoszę jednak wrażenie,

że dyskutuje się o tym jakby to nas bezpośrednio nie dotyczyło. To duży błąd. Dlatego zaleciłem rządowi związku dotarcie do każdego pracownika i uświadomienie go, że to nie jakiś abstrakcyjny byt – jak kolej, czy spółka – może leć w gruzach, ale po prostu jego miejsce pracy. Z czego utrzyma wtedy często niepracującą żonę i dzieci?

Generalnie dużą rolę będziemy przywiązywać do podnoszenia kwalifikacji naszych przedstawicieli. Duży nacisk położymy na szkolenia, m. in. ze sztuki negocjacji, tworzenia wizerunku oraz prowadzenia finansów.

- **W pierwszych dniach nowej kadencji powołano zespół doradczy oraz zespoły problemowe. Jakie mają one zadania?**

- Związek musi działać w sposób nowoczesny, być przystosowany do zmieniających się warunków i posiadać strategię. Gdy wyniknie problem może być za późno na reakcję. Zespoły problemowe obejmują swoim zakresem działania różne obszary. Mają one za zadanie przygotowanie strategii związku. We wrześniu odbędzie się trzy-

(Ciąg dalszy na stronie 4)

Razem...

(Ciąg dalszy ze strony 3)

dniowe posiedzenie Rady Krajowej ZZM. Utworzone zostaną dwa panele. W pierwszym spotkają się te zespoły, które mają w swoim obszarze działania struktury i sprawy techniczne. W drugim zaś – kwestie typowo pracownicze. Następnego dnia referenci skonfrontują na plenarnym posiedzeniu obie strategie. Dzięki temu powstanie szeroki zarys strategii związku w różnych obszarach, który zostanie przekazany do konsultacji organizacji zakładowych. Liczymy, że również i tam wywołamy burzę mózgową oraz aktywność ludzi. Myślę, że pod koniec roku, a najdalej z początkiem następnego odbędzie się zjazd krajowy, na którym przyjmujemy strategię związku. Będzie ona oczywiście elastyczna, bo życie może wymusić inne rozwiązania. Sami jednak musimy dokładnie określić, czego naprawę chcemy.

Jeśli zaś chodzi o zespół doradczy w Prezydium, tworzy go 10 osób reprezentujących regiony. Oparłem kierowanie związkiem o szerszą grupę ludzi, szczególnie przy podejmowaniu strategicznych decyzji. Oczywiście mam swoje wizje dotyczące funkcjonowania związku, ale z pożytkiem dla ZZM i nas wszystkich skonfrontuję je z innymi. Natomiast narzędziami którymi mamy realizować nasze cele są zgoda i zaktywizowanie członków związku.

- Co jest głównym priorytetem dla związku?

Chcemy żeby nasze koleje pozostały polskie. W Polsce mamy do czynienia z trochę dziwną sytuacją, nie tylko zresztą w odniesieniu do kolei. Większość związków zawodowych spełnia u nas nieco inne funkcje. Na całym świecie związkowcy koncentrują się na sprawach socjalnych. Tymczasem w Polsce od paru lat musimy upominać się, by właściciel mający dbać w imieniu narodu o majątek, zechciał w ogóle o niego dbać. Bo

zupełnie tego nie robi, będąc raczej ojcem z patologicznej rodziny. Jak bowiem inaczej wytłumaczyć fakt, iż były już - na szczęście - minister Andrzej Piłat mówi, że za 3 lata polskich kolei nie będzie? Albo deklarację innego ważnego urzędnika, że polski rynek kolejowy stanie się najbardziej zliberalizowanym w Europie, tylko zabraknie w nim naszych kolei? Coś tu przecież jest nie tak. Tranzytowe położenie Polski sprawia, że PKP mogą na tym wiele skorzystać. Jeśli na tym da się robić opłacalny biznes, dlaczego ma tego nie czynić polski budżet, ale obce kapitały? Dlaczego nie mogą przy tym pracować tysiące polskich bezrobotnych?

- Może dlatego, że w Polsce kolejarze nie potrafią przebić się ze swoimi problemami do decydentów?

- Na pewno, ale w biznesie funkcjonuje jeszcze coś takiego jak patriotyzm lokalny. Przypominam, że w uniemożliwienie zakupu przez PKP Cargo niemieckich spółek zaangażowały się najwyższe szczeble władzy naszych sąsiadów, z kanclerzem włącznie. W Polsce kolej nie dość, że nie ma wsparcia, to tzw. nasi ojcowie mają usta pełne liberalizmu. Przecież w Niemczech i Francji będących

Wszyscy mamy duży wpływ na to, co się dzieje w naszym związku. Gorąco zachęcam więc do czynnego uczestnictwa, działając wspólnie

od zawsze członkami Unii Europejskiej nadal działają koleje narodowe. Bynajmniej nie szarżuje się tam z przyznawaniem licencji innym przewoźnikom. W obliczu liberalizacji polskiego rynku przewozów towarowych w 2007 roku pamiętajmy, jak duże pieniądze z budżetów centralnych – mimo unijnych dyrektyw - zasilają koleje w tych krajach. W Polsce nato-

miast spółka PKP Cargo, drugi przewoźnik towarowy w Europie, a jedyny który w ubiegłym roku przyniósł zysk, skrośnie finansuje przewozy regionalne. I jeszcze powstają plany jej prywatyzacji i konfrontacji na otwartym europejskim rynku z zachodnimi firmami szczerze dofinansowywanymi z budżetów centralnych. To po prostu nieuczciwe. Dbajmy o nasze własne interesy, skoro inni skutecznie to robią.

- I szukajmy poparcia także na szerszym forum...

- Nasza działalność, jak pokażało życie, nie wystarcza. Związek powinien wykazywać dużo większą aktywność na innych szczeblach władz. Obecnie jesteśmy na etapie wprowadzania swoich przedstawicieli do parlamentu. Mija właśnie kadencja, podczas której kolejarze nie mieli żadnego swojego przedstawiciela w obu izbach. Rozmawiali o nas niemal wszyscy, ale nas tam niestety nie było. Tymczasem transport kolejowy jest dziedziną, o której trzeba mieć dużą wiedzę, żeby podejmować ważne decyzje. W przyszłości będziemy także kładli nacisk na przedstawicielstwo członków naszego związku w samorządach lokalnych, bo tam przecież zapadają decyzje o ruchu kolejowym. Chcemy pozyskać również innych sojuszników zewnętrznych – jak np. Ogólnokrajowy Związek Pracowników Komunikacji Miejskiej, Sierpień'80, Solidarność'80. Samej kolei nie da się obronić bez obrony polskiej gospodarki.

- Wróćmy jeszcze na chwilę do parlamentu kończącej się kadencji. Dlaczego, Pana zdaniem, nie było w nim ostatnio kolejarzy?

- To smutne, ale w parlamencie zabrakło nas nie dlatego, że ktoś nam to uniemożliwił. Sami sobie jesteśmy winni, bo jesteśmy skłóceni i podzieleni. Obróciło się to w końcu przeciwko naszemu środowisku. Dlatego chcemy również robić w związku wszystko, aby jednoczyć kolejarzką rodzinę. Mnogość organizacji w PKP nie

WYWIAD

jest przeszkodą jeśli mają forum porozumiewawcze. Obecnie jest nim Krajowy Komitet Protestacyjno-Strajkowy. Jeden związek nie wystarczy w obliczu takich przeciwników jak wielkie kapitały międzynarodowe usiłujące przejąć ten segment rynku.

Musimy mieć przedstawicieli tworzących dobrze rozumiany lobbing. Od wielu lat maszyniści bezskutecznie domagają się np. innych rozwiązań emerytalnych. Przecież to absurd, żeby do 65 lat maszynista prowadził pojazd w pojedynczej obsadzie. Może poprzez swoich przedstawicieli w parlamencie uda się wprowadzić korzystniejsze warunki, dające szansę do przejścia na wcześniejsze emerytury. Innym priorytetem

miętać, że SLD nie wypełniło przez okres kadencji swoich zobowiązań wyborczych. Posłowie tej partii wraz z dzisiejszym SdPL przeciwstawiali się kierowaniu większych pieniędzy na kolej, doprowadzając tym samym do obecnego załamania. Platforma Obywatelska ma skrajnie odmienny program – liberalizacji i prywatyzacji. Przypomnę też wypowiedź jednego z posłów Prawa i Sprawiedliwości Pawła Poncyliusza, który sprzeciwiał się kupieniu przez PKP Cargo S.A. niemieckich spółek i oburzony pytał dlaczego spółka ta jeszcze nie jest sprywatyzowana. Pod takimi wypowiedziami też nie możemy się podpisać. Natomiast, podkreślam to raz jeszcze, Samoobrona zawarła w swoim progra-

cieszący się dużym szacunkiem. Znajdzie się na liście w okręgu numer 14 w Nowym Sączu. Trzecim kandydatem jest Sławomir Centkowski, także znany z działalności związkowej, który będzie startował w okręgu numer 5 w Toruniu.

- Innym polem działania będą kontakty międzynarodowe.

- Jesteśmy od lat członkami Europejskiej Federacji Maszynistów ALE, lecz nasze stosunki zawężyły się dotychczas do uczestnictwa w różnego rodzaju zjazdach i sprawozdawczości. Chcemy jednak poprzez ten związek dotrzeć do ustawodawstwa europejskiego, mieć szerszy obraz tego co się dzieje w Europie, by podejmować decyzje z wyprzedzeniem. Za mało



jest nowelizacja ustawy o restrukturyzacji PKP i stworzenie silnej grupy kapitałowej. Postulaty te udało się zawrzeć w umowie wyborczej z Samoobroną. Ta partia jako jedyna wpisała w swój program kwestie emerytur i ratowania Grupy PKP jako polskich kolei.

- Czy porozumienie wyborcze może oznaczać w przyszłości silniejsze związanie się z partią Andrzeja Leppera?

- Nie chcemy na stałe wiązać się i utożsamiać z jedną partią. Podpisaliśmy układ wyborczy z Samoobroną, otrzymując dobre warunki. Nie zamierzamy się jednak na nikogo zamykać, rozmawiać trzeba ze wszystkimi siłami politycznymi. Trzeba jednak pa-

mie wszystkie najważniejsze nasze postulaty dotyczące przyszłości kolei oraz sprawy emerytalne maszynistów.

- Czy przedstawiciele ZZM znajdą się na listach wyborczych Samoobrony?

- Tak, uchwałą Rady Krajowej wytypowaliśmy trzech naszych przedstawicieli, którzy będą toczyć boje o lepszą przyszłość polskich kolei. Marek Kraska z Piotrkowa Trybunalskiego jest bardzo szanowany i popularny w tamtejszym środowisku kolejarskim. Jednak nie tylko tam – także w lokalnym i sportowym. Będzie kandydował w Piotrkowie, w okręgu numer 10.

Drugim naszym kandydatem jest Mieczysław Fyda, również

do tej pory wykorzystywaliśmy te możliwości. Ewentualnie rozważymy również dotarcie do prawodawstwa unijnego poprzez inne międzynarodowe struktury związkowe. Musimy bowiem wiedzieć, jakie są kierunki działań i mieć na nie wpływ

- Usprawnieniu ulega także polityka informacyjna związku.

- Uruchomiliśmy przekaz internetowy przez pocztę elektroniczną. Ponadto wznowiliśmy wydawanie biuletynu „Głos Maszynisty” w regularnych cyklach miesięcznych. Wierzmy, że nowa formuła pisma spodoba się członkom naszego związku.

**- Dziękuję za rozmowę.
Rozmawiał Rafał Zarzecki**

Uchwała Programowa Krajowego Zjazdu Delegatów na V Kadencję ZZM

Sytuacja w PKP CARGO S. A. oraz w pozostałych spółkach Grupy PKP i całym otoczeniu gospodarczym i politycznym wokół polskich kolei, coraz bardziej ekspansywne funkcjonowanie na rynku różnych operatorów, jak również zapowiedzi otwarcia rynku przewozów kolejowych w ramach Unii Europejskiej od 2007 roku sprawiają, że ZZM musi w nowy sposób spojrzeć na swoje działania i funkcje jakie powinien wypełniać.

Ostatnie wydarzenia i pogłębiające się ignorowanie Związku przez Zarząd Spółki jak i rząd potwierdza, że funkcjonowanie ZZM w takim stylu jak dotychczas nie daje szans na wypełnienie przez niego zadań w obronie miejsc pracy i pozycji maszynistów.

Nowatorskie i zdecydowanie różne od dotychczasowego prowadzenie polityki Związku jako ekspansywnego i elastycznie reagującego na zachodzące zmiany jest jedyną szansą, aby zrealizować cele, do jakich został powołany w obronie interesów swoich członków. Dlatego należy wdrożyć nowe, profesjonalne spojrzenie na funkcjonowanie i codzienne działanie Związku w różnych sferach:

1. Polityka wewnętrzna

- oparcie funkcjonowania ZZM na grupie konsultacyjnej złożonej z dyspozycyjnych otwartych na kształtowanie działalności Związku przedstawicielach RK ZZM i - w zależności od potrzeb - ekspertów w różnych dziedzinach,

- pilne wypracowanie alternatywnych rozwiązań polityki ZZM głównie w kwestiach zatrudnienia i gwarancji socjalnych dla członków związku, uwzględniających zmieniającą się rzeczywistość otoczenia transportu kolejowego

- zintensyfikowanie działań Rad Maszynistów poszczególnych szczebli dla pełnego zaangażowania członków tych struktur w działalności Związku,

- utrzymanie jedności ZZM, zachowanie jednolitości kierowania Związkiem

- dopracowanie zapisów Statutu ZZM i Ordynacji Wyborczej sankcjonujących obecny kształt i strukturę Związku,

- przeprowadzenie cyklu szkoleń z prawa pracy i działalności spółek prawa handlowego podnoszących wiedzę i profesjonalizm działaczy różnych szczebli ZZM,

- zatrudnienie dla potrzeb ZZM prawnika, lub zawarcie stałej współpracy z kancelarią prawną,

- obsługa biura RK ZZM przez osobę ze znajomością języka niemieckiego,

- ustalenie zasad posiedzeń Rady Krajowej dających możliwości dyskusji i kształtowania polityki



Związku: posiedzenia wyjazdowe (mniej turystyczne, bardziej robocze), seminaria i grupy problemowe,

- powołanie na bazie grupy konsultacyjnej zespołów problemowych w poszczególnych dziedzinach działalności Związku: m.in. bezpieczeństwa i warunków pracy, obrony praw pracowniczych, czasu pracy i wynagrodzenia, zagadnień eksploatacyjnych i równoważenia poziomu pracy na sieci PKP,

- utrzymanie i udział przedstawicieli ZZM w zespołach problemowych CARGO.

2. Polityka zewnętrzna

- doprowadzenie do korzystnych rozwiązań emerytalnych dla maszynistów oraz sfinalizowanie korzystnych zapisów w ustawie o emeryturach pomostowych,

- zawarcie układu politycznego gwarantującego uzyskanie miejsc w parlamencie dla maksymalnej liczby przedstawicieli ZZM, a także we władzach samorządowych,

- dążenie do utrzymania przedstawicieli ZZM w Radach Nadzorczych spółek, w których są zatrudnieni maszyniści,

- podjęcie rzeczywistych starań w kierunku współpracy ze wszystkimi związkami zawodowymi maszynistów, na początku stworzenie ciała konsultacyjnego dla wypracowania wspólnych jednolitych działań i docelowo zjednoczenie tych związków,

- zawiązanie ścisłej współpracy z innymi centralami związków zawodowych w celu wspólnych działań w obronie narodowych kolei na bazie KKP-S, a także z innymi związkami zawodowymi spoza PKP szczególnie z tymi, które są związane z transportem,

- aktywne działanie przedstawicieli ZZM w Zespole Trójstronnym d/s Kolei

3. Polityka międzynarodowa

- zintensyfikowanie współpracy z ALE w formie większego zaangażowania jego struktur i realizowania interesów ZZM oraz w dziedzinie dostępu do kształtowania decyzji UE w kwestiach transportowych, bądź rozważenie podjęcia współpracy z organizacją związkową mającą przełożenie na parlament europejski,

- dążenie do uzyskania miejsca dla przedstawiciela ZZM w zarządzie ALE,

Nowe władze ZZM

Podczas Krajowego Zjazdu Delegatów Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce, który odbył się 7-9 czerwca, złożono sprawozdanie z IV Kadencji oraz wytyczono kierunki działań na V Kadencję. W Krynicy wybrano także nowe władze związku.

Prezydentem ZZM został **Leszek Miętek** – dotychczasowy wiceprezydent Związku. Będą go wspomagać wiceprezydenci **Krzysztof Ciećka** – dotychczasowy przewodniczący ZZM w CM Szczecin oraz **Bogusław Sady** – wcześniej przewodniczący ZZM w CM Kraków.



Bogusław Sady

Krajową Komisję Rewizyjną tworzą natomiast: **Czesław Białek** z CM Czechowice (przewodni-

czący) oraz **Kazimierz Jamrozik** – CM Katowice, **Zbigniew Gęborys** – CM Gdynia, **Wiesław Dzwonkowski** – CM Lublin, **Marek Goliszek** – CM Skarżysko Kamienna, **Tadeusz Stachaczyński** – CM Nowy Sącz i **Adam Ościk** – CM Łódź.

Powstał także Zespół Doradczy Prezydium Rady Krajowej ZZM, w skład którego weszli **Sławomir Centkowski**, **Kazimierz Engler**, **Andrzej Heliński**, **Stanisław Koccom**, **Henryk Kopański**, **Marek Kraska**, **Kazimierz Machaj**, **Jan Starszuk**, **Kazimierz Szczerbowski**.

Końcówka ubiegłej kadencji upłynęła na dyskusji nad przyszłą strukturą związku związaną z częstymi, nie zawsze uzasadnionymi zmianami organizacyjnymi na kolei. Delegaci uznali, że będzie to głównym zadaniem nowo wybranej Komisji Statutowej. Prezydent Miętek przedstawił główne kierunki działania związku na najbliższe cztery lata. Znalazły one swoje odzwierciedlenie w przyjętej



Krzysztof Ciećka

Uchwale Programowej na V Kadencję ZZM.

Decyzją Zjazdu Delegatów oraz Rady Krajowej ZZM w czasie obecnej kadencji przy RK ZZM będą pracowały następujące Komisje i Zespoły Problemowe: Mandatowa (**Marek Kośny**), Uchwał i Wniosków (**Mariusz Szczurek**), Statutowa (**Tadeusz Stachaczyński**), Obrony Praw Pracowniczych (**Eugeniusz Śliwiński**), Płacowa (**Andrzej Heliński**), Bezpieczeństwa i Warunków Pracy (**Sławomir Centkowski**), ds. Ruchu Pasażerskiego (**Kazimierz Machaj**), ds. Emerytur (**Jan Starszuk**), ds. Pracowniczych (**Marek Kraska**), ds. Organizacji Pracy w Zakładach Taboru (**Henryk Kopański**), ds. Organizacji Pracy w Zakładach Przewozów Towarowych (**Stanisław Kocoń**), ds. Organizacji Pracy Służb Dyspozytorskich (**Kazimierz Szczerbowski**).

Więcej na stronie internetowej: www.zzm.org.pl (R)

- zawiązanie współpracy regionalnej ze związkami zawodowymi maszynistów państw ościennych, wykorzystywanie pozyskanych informacji do kształtowania wyprzedzającej polityki ZZM.

4. Polityka informacyjna

- wydawanie biuletynu Głos Maszynisty w mniejszym nakładzie, ale częściej - jako miesięcznika, zatrudnienie na umowę - zlecenie profesjonalnego dziennikarza, który zajmie się redakcją biuletynu

- rozwój technik informatycznych - strona internetowa ZZM z możliwością wprowadzania komentarzy, prowadzenie comiesięcznego czata z członkami Pre-

zydium RK ZZM, przesyłanie bieżących informacji i pism za pomocą poczty elektronicznej, Internet w każdej organizacji zakładowej.

Najważniejszą i podstawową sprawą dla dalszego funkcjonowania ZZM jest dotarcie do każdego członka, aby przekonać go, że problem zagrożenia utraty miejsc pracy dotyczy każdego z nas i nie jest to problem, od którego możemy uciec.

Bez zgody i pełnego zaangażowania wszystkich członków w życie Związku wszelkie działania będą bezskuteczne.

Krajowy Zjazd Delegatów ZZM
Krynica, 08.06.2005 r.

Nie zmarnować szansy

Pojawiła się możliwość wprowadzenia członków ZZM do parlamentu. Stało się tak dzięki podpisanemu 8 lipca porozumieniu wyborczemu z Samoobroną. Partia ta wpisała do swojego programu m.in. możliwość przechodzenia na wcześniejsze emerytury dla maszynistów.

Miesiąc wcześniej, podczas Krajowego Zjazdu Delegatów, podjęto uchwałę dotyczącą działań zmierzających do wprowadzenia członków związku do parlamentu. Trudno liczyć na to, że PKP otrzymają to, co się im należy bez walki. Tylko intensywne działania, najlepiej na szczeblu obu izb parlamentu, mogą przyczynić się do poprawy sytuacji kolei i samych maszynistów. Nie może trwać w nieskończoność sytuacja, że o losach kolei decydują zwykle ludzie nie mający o jej funkcjonowaniu zielonego pojęcia. Z tym zgadzamy się na pewno wszyscy.

Kolej w programie Samoobrony

Nie da się wprowadzić przedstawiciela związku do parlamentu bez zawarcia układu wyborczego z konkretną partią, tak jak nie da się urodzić dziecka nie zachodząc w ciążę. Przed podjęciem ostatecznej decyzji wnikliwie analizowano w związku kilka wariantów, zwracając uwagę na dotychczasowe podejście do spraw kolei i deklaracje programowe poszczególnych ugrupowań. Wtedy też okazało się, że potencjalnych sojuszników jest na scenie politycznej niewiele.

Na przykład Sojusz Lewicy Demokratycznej nie dotrzymał obietnic przedwyborczych i głosował m.in. przeciw przekazaniu 850 mln zł na koleje regionalne. Z kolei Platforma Obywatelska kierując się zasadami skrajnego liberalizmu, dąży do wyprzedzenia wszystkiego, co jeszcze na kolei nie zostało sprywatyzowane. Liberalów nie brakuje także w Prawie i Sprawiedliwości. Przykładem jest choćby **Paweł Poncyliusz**, grzmiący z trybuny sejmowej „dlaczego Cargo nie jest jeszcze sprzedane” lub „dlaczego Cargo nie przekazuje maszynistów i lokomotyw do konkurencyjnych prywatnych spółek”.

Jak na tym tle wypada oferta Samoobrony? Bardzo korzystnie, gdyż

partia ta wpisała do swojego programu wyborczego takie kwestie, jak:

- wprowadzenie ustawowych możliwości przejścia na emerytury dla pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego po 35 latach pracy,
- utrzymanie narodowego charakteru transportu kolejowego w Polsce
- nowelizacja ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP zmierzająca do utworzenia wspólnej grupy kapitałowej PKP,
- zrównanie zasad partycypacji państwa w kosztach utrzymania infrastruktury kolejowej i drogowej,

Nie da się wprowadzić przedstawiciela związku do parlamentu bez zawarcia układu wyborczego z konkretną partią, tak jak nie da się urodzić dziecka nie zachodząc w ciążę.

- ustalenie zasad dofinansowania do pro-społecznych kolejowych przewozów regionalnych na poziomie nie niższym niż 1,2 mld zł rocznie.

Kontrakt wyborczy

Wybór Samoobrony wywołał emocje, choć współpraca z tym ugrupowaniem trwa od dawna. Teraz jednak pojawiła się, być może niepowtarzalna, szansa zrealizowania uchwały zjazdowej. To właśnie Krajowy Zjazd Delegatów ZZM określił, że w szeroko pojętym interesie związku jest wprowadzenie swoich przedstawicieli do parlamentu i samorządów.

Kontrakt wyborczy nie oznacza

politycznego powiązania z Samoobroną. Obliguje ZZM do aktywnego udziału w kampanii wyborczej tej partii, czyli przy zbieraniu podpisów, w zamian za czołowe miejsca na jej listach. Dają one duże prawdopodobieństwo uzyskania mandatu posła przez naszych przedstawicieli. Jak wysoko znajdują się oni na listach zależy więc od nas wszystkich. Szkoda tylko, iż nie każdy potrafi to zrozumieć. Niektórzy liczą chyba na to, że najważniejsze sprawy związkowe załatwią się same.

Związek reprezentować będą cieszący się dużym szacunkiem **Marek Kraska** z Piotrkowa Trybunalskiego, **Mieczysław Fyda** z Nowego Sącza (obaj drugie miejsca na liście) oraz **Sławomir Centkowski** z Torunia (miejsce szóste). Ich dotychczasowa działalność jest gwarancją, że godnie reprezentowaliby interesy związku w parlamencie. Trzeba też jednak odnotować dość przykry incydent. Niemal w ostatniej chwili, dosłownie na dwa dni przed ostatecznym zamknięciem list, gdy wszystko było już ustalone, z kandydowania zrezygnował **Tadeusz Stachaczyński**. Swoim brakiem odpowiedzialności i wyobraźni postawił w kłopotliwej sytuacji cały związek. Czasu na działanie było niewiele, na szczęście się udało. Co więcej, zamiast dwóch kandydatów zarejestrowano na listach Samoobrony nawet trzech.

Grzechem byłoby zmarnować szansę walki o nasze sprawy na forum parlamentarnym poprzez własnych przedstawicieli. Na kolejną przyjdzie bowiem poczekać długo – kilka lat, czyli aż do następnych wyborów. Pamiętajmy – ku przestrodze – że w parlamencie obecnej kadencji nie ma żadnego kolejjarza. **(jac)**



Nasi kandydaci do parlamentu



Marek Kraska, lat 48, w PKP od 1972 roku, cała kariera zawodowa związana z trakcją elektryczną - obecnie starszy maszynista w Zakładzie Taboru w Łodzi. W ZZM pełnił m.in. funkcje wiceprzewodniczącego i przewodniczącego Rady Okręgu Centralnego ZZM w Warszawie. Członek Rady Krajowej związku, był też doradcą prezydenta ZZM. Obecnie przewodniczący Koła ZZM w Piotrkowie Trybunalskim.



Sławomir Centkowski, lat 41, w PKP od 1979 roku, zaczynał m.in. jako pomocnik maszynisty, od 1989 roku - maszynista. Obecnie pracuje w CM Bydgoszcz. Od 2001 roku przewodniczący koła ZZM w Toruniu.



Mieczysław Fyda, lat 52, na kolej trafił tuż po skończeniu szkoły średniej, pracował m.in. przy budowie mostów, jako pomocnik maszynisty, a ostatnio – na stanowisku starszego maszynisty (CM Nowy Sącz). Przewodniczący ZZM w Nowym Sączu przez trzy kadencje.

Zmiany w PKP Cargo

Nowym członkiem zarządu ds. eksploatacji został **Andrzej Waszczuk**. Zastąpił na tym stanowisku **Zygmunta Siarkiewicza**, który teraz będzie odpowiedzialny na handel i marketing spółki. To ostatnie stanowisko przed zmianami zajmował **Bogdan Kobus**.

Andrzej Waszczuk ma 56 lat. Jest absolwentem Wydziału Mechanicznego (specjalność: silniki spalinowe) Politechniki Łódzkiej. Pracę w PKP podjął po zakończeniu studiów w 1978 roku. Cała jego kariera zawodowa związana jest ze służbą wagonów i trakcji. Był naczelnikiem Wagonowni i Lokomotywowni. Od 1 czerwca 1997 roku do nominacji na członka zarządu spółki był dyrektorem Zakładu Taboru w Bydgoszczy. Zmienił się także przewodniczącym rady nadzorczej PKP CARGO S.A. **Zbigniewa Szafrąńskiego** zastąpił

Jacek Bukowski, który od września 2004 roku jest członkiem zarządu – dyrektorem nadzoru właścicielskiego i prywatyzacji PKP S.A. Jest absolwentem Politechniki Warszawskiej (specjalność: organizacja przemysłu). W latach 1989-96 pracował kolejno w Ministerstwie Finansów, Przekształceń Własnościowych i Skarbu Państwa. W latach 1999-2000 był członkiem zarządu – dyrektorem ds. restrukturyzacji i prywatyzacji PP PKP. Przed ponownym powołaniem na członka zarządu PKP był doradcą w ZGD „TOR”.

Janusz Mincewicz, rzecznik prasowy PKP CARGO S.A.



Wokół Lubelskiego Lipca

Filarem demokracji jest wolność słowa. Każdy ma prawo do własnego zdania, zaś władza publiczna musi się liczyć z krytyką swoich działań, jeśli jest ona uzasadniona. Szkoda, że nie pamięta o tym redaktor **Zygmunt Sobolewski** z „Wolnej Drogi” (nr 16/2005), któremu nie spodobało się wystąpienie prezydenta ZZM **Leszka Miętka** podczas 25. Rocznicy Lubelskiego Lipca (wydrukujemy je za miesiąc).

Komu z obecnych na obchodach przemówienie Miętka mogło jeszcze popsuć nastrojów? Zapewne członkom solidarnościowych rządów współodpowie-

dzialnym za obecną sytuację PKP.

Jeśli rocznica protestów jest złą okazją do dyskusji o przeszłości i przyszłości kolei, trzeba się zastanowić nad rolą Krajowego Komitetu Protestacyjno-Strajkowego.

Nie bardzo tylko wiadomo, czemu lub komu służy wysuwanie przez redaktora Sobolewskiego kłamliwych sugestii cyt: „o kandydowaniu szefa związku do Sejmu”, czy zarzucanie mu „braku elementarnych zasad”. Możemy się nie zgadzać, ale starajmy się chociaż szanować.

Raz

Monolog zamiast dialogu

Dążąc do zatrudnienia maszynistów w swoich spółkach prezesi Kolei Mazowieckich i Przewozów Regionalnych łamią trójstronne porozumienie z 11/12 listopada 2003 roku. W obliczu prywatyzacji PKP Cargo S.A., zarząd PKP S.A. zwyczajnie umywa od tych ustaleń ręce.

Zatrudnienie maszynistów w PKP Cargo regulują porozumienia. Na przykład to z 31 maja 2001 roku podpisane przez ówczesnego prezesa PKP i prezydenta ZZM. Czytamy w nim: "w PKP Cargo S.A. umiejscowione zostają zespoły drużyn trakcyjnych, z wyłączeniem drużyn zatrudnionych w spółkach PKP SKM, PKP LHS i PKP WKD". Ostatnie ustalenia pochodzą z 11/12 listopada 2003 roku. Podczas obrad Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa, w którym uczestniczyli wicepremierzy, kierownictwo PKP S.A. i spółek Grupy PKP, strony ustaliły wspólnie, że nie nastąpi żaden administracyjny podział zespołów drużyn trakcyjnych.

Tymczasem nie minęły nawet 2 lata, a podjęto takie próby. Co gorsza, nie dość, że nie są respektowane porozumienia trójstronne i dochodzi do pogwałcenia ustaleń, to nawet nie przedstawia się żadnych racjonalnych powodów takich decyzji.

5 lipca odbyło się spotkanie pomiędzy przedstawicielami ZZM oraz Federacji Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych z kierownictwem PKP S.A. i spółek przewozowych. W toku dyskusji prezesi PR i KM nie potrafili podać merytorycznego uzasadnienia swoich pomysłów poza „bo tak będzie lepiej”. Nietrudno było zauważyć, że aspekty finansowe i eksploatacyjne tego przedsięwzięcia w ogóle nie były przez nich analizowane. Argumenty strony związkowej trafiały w próżnię, choć przemawia za nimi ekonomia. Stanowisko obu związków maszynistów poparła także kolejarzka „Solidarność”.

Pytania bez odpowiedzi

Pozostawienie całego zespołu drużyn trakcyjnych w Cargo byłoby dla całej Grupy PKP tańsze. Stawki Cargo za godzinę pracy maszynisty są na tyle korzystne dla spółek, że pojedyncze stanowisko pracy w Kolejach Mazowieckich

i Przewozach Regionalnych okaże się znacznie kosztowniejsze. Nie mówiąc już o tym, że w skali całej sieci kolejowej efektywniej da się wykorzystać maszynistów skupionych w jednej spółce. Bez wątpienia łatwiej jest układać obiegi tak, by jak najmniej było „próżnych”. Mimo to czynione są próby marnotrawienia społecznych pieniędzy i zarazem rozbitcia naszej grupy.

Przewozy Regionalne nie są przecież obecnie w stanie regulować zobowiązań wobec innych spółek Grupy PKP. Tymczasem jak zadeklarował rzecznik prasowy tej spółki **Łukasz Kurpiewski**, znajdują się na pewno pieniądze na zatrudnienie dodatkowych maszynistów (teraz pracuje ich w PR 14). „Chcemy, aby utożsamiali się z firmą, byli prawdziwymi gospodarzami naszych pociągów, dbając o nie jak o własne auto” – powiedział prezes tej spółki **Leszek Rucka**. Pytanie o to, skąd miałyby pochodzić pieniądze na ten cel pozostało bez odpowiedzi.



O planach zatrudnienia maszynistów mówi HALINA SEKITA, prezes zarządu Koleje Mazowieckie – sp. z o.o.

Zarząd spółki podjął uchwałę o rozpoczęciu rekrutacji maszynistów do pracy w KM. Postanowiliśmy mieć własnych pracowników, którzy będą utożsamiać się ze spółką i będą z nią związani nie tylko umową o pracę, ale także emocjonalnie. Tym bardziej, że nie tylko modernizu-

jemy tabor, ale także staramy się zakupić dodatkowe jednostki. Urząd Marszałkowski ogłosił przetarg na używany tabor. Kupimy także 10 sztuk ezt – jesteśmy w trakcie przetargu. Podpisaliśmy też list intencyjny z EBOR w sprawie kredytowania zakupu 50 zespołów trakcyjnych.

Dlatego zależy nam na osobach zaangażowanych w to, co robimy, pracujących z sercem, dbających o estetykę swojego stanowiska pracy. Planujemy zatrudnić około 400 maszynistów. Na razie przyjęliśmy 25. Pierwszeństwo dajemy pracownikom Cargo, którzy już z nami pracowali. I którzy nadal chcą z nami pracować. Układ jest jasny. Pracownicy z Cargo odchodzą za porozumieniem stron, a my tego samego dnia ich zatrudniamy. Ponadto z myślą o naszych „nowych pracownikach” prowadziliśmy negocjacje z zakłado-

Niepewne gwarancje

Koleje Mazowieckie własnego taboru jeszcze nie mają, ale chcą mieć własnych maszynistów, kusząc ich 5-letnią gwarancją zatrudnienia. Obecny samorząd dał spółce zielone światło, przekazując tylko za pierwsze półrocze tego roku trzykrotnie więcej pieniędzy niż Mazowieckiemu Zakładowi Przewozów Regionalnych w całym ubiegłym. W przyszłym roku odbędą się jednak wybory i konia z rżędem temu, kto potrafi przewidzieć, jakie będą priorytety nowego marszałka. Czemu na przykład nie służba zdrowia, domy dziecka lub szkolnictwo?

Warto też pamiętać o tym, że

wkrótce Koleje Mazowieckie do-czekają się w regionie konkurenta spoza PKP. Poważne aspiracje zgłasza bowiem stołeczna Szybka Kolej Miejska, utworzona przez władze Warszawy. Z informacji przedstawicieli tej spółki wynika, że inauguracyjnej jazdy składów tej spółki można się spodziewać już na jesieni tego roku. Nietrudno przewidzieć wzajemną rywalizację na tym samym rynku przewozowym i odbieranie pasażerów przez SKM właśnie Kolejom Mazowieckim.

Prezes KM **Halina Sekita** deklaruje optymizm, ale szczerę chęci w biznesie nie wystarczą. Co wtedy, gdy choćby częściowo

zakreślony zostanie obfity strumień samorządowych pieniędzy i gdy przyjdzie się nim dzielić i rywalizować z konkurencją?

Co na to zarząd PKP?

W przesłanym do ZZM swoim stanowisku Zarząd PKP S.A. tłumaczy, że nie wydał żadnej decyzji administracyjnej nakazującej podjęcie działań mających na celu zatrudnienie przez obie spółki maszynistów dotychczas pracujących w Cargo. Według dokumentu "każdy podmiot gospodarczy ma prawo samodzielnego kształtowania organizacji wewnętrznej i struktury zatrudnienia odpowiadającej aktualnym potrzebom rynku przy nastawieniu na trwałość funkcjonowania i rozwój" – czytamy. Takie mydlenie oczu dziwi, gdy czytamy na stronie internetowej PKP S.A., że jej podstawowymi zadaniami są „koordynacja przedsięwzięć związanych z rozwojem Grupy PKP” i „realizacja procesów restrukturyzacji”. Struktury ZZM są przygotowane do tego, by związek działał w kilku spółkach (już dziś funkcjonuje przecież w trójmiejskiej SKM i WKD). Nie można jednak dopuścić do tego, by podejmowano arbitralne i kosztowne decyzje łamiące dotychczasowe ustalenia bez racjonalnego ich uzasadnienia.

Tam gdzie powinien kwitnąć społeczny dialog, nie ma miejsca na monolog.

Jacek Kowalczyk



wymi związkami zawodowymi maszynistów. Po kilkunastu spotkaniach osiągnęliśmy porozumienie. Został podpisany Pakt Gwarancji Pracowniczych zapewniający niepogorszone warunki pracy i płacy (w porównaniu z poprzednią firmą) oraz gwarancję co najmniej pięcioletniego okresu zatrudnienia. Szczerze - to chyba żadna firma nie daje takiej gwarancji. Nas stać nie tylko na takie obietnice, ale co najważniejsze na ich spełnienie. Nie rzucamy słów na wiatr.

Samorząd Województwa Mazowieckiego jako większościowy udziałowiec czuje się bardziej odpowiedzialny za pasażerski transport kolejowy na Mazowszu. Dzięki temu jest skłonny przekazywać większe środki finansowe na rozwój i modernizację kolei. Związane są z tym także większe wymagania i oczekiwania. Dlatego wszystkie nasze działania zmierzają

w kierunku zwiększenia bezpieczeństwa i komfortu podróży.

Ponadto systematycznie modyfikujemy rozkład jazdy, aby jak najbardziej był adekwatny do potrzeb naszych pasażerów. Spółka dynamicznie się rozwija. Świadczą o tym nie tylko wskaźniki czysto ekonomiczne, ale także efekty naszych działań w pierwszym półroczu. Inwestujemy w tabor, zmieniamy rozkład jazdy, a przede wszystkim inwestujemy w naszych pracowników. W przypadku zatrudnianych w naszej spółce maszynistów – koszt stworzenia stanowiska pracy (umundurowanie, wyposażenie) i szkolenia jest na podobnym poziomie jak w Cargo.

Myślę jednak, że praca w firmie, która się rozwija jest gwarancją rozwoju zawodowego naszych pracowników.

(Opr. R)

Wokół emerytur — ciąg dalszy...



Wyciąg z ustawy z dnia 17 grudnia 19-98 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych

(Dz. U. Nr 162, poz. 1118 z późn. zm.)

Art. 24

Ubezpieczonym urodzonym po dniu 31 grudnia 1948 r. przysługuje emerytura po osiągnięciu wieku emerytalnego, wynoszącego co najmniej 60 lat dla kobiet i co najmniej 65 lat dla mężczyzn, z zastrzeżeniem art. 46-50 i 184. Dla ubezpieczonych, urodzonych po dniu 31 grudnia 1948 r., zatrudnionych w szczególnych warunkach lub szczególnym charakterze, z wyjątkiem ubezpieczonych mających prawo do emerytury na warunkach określonych w art. 32-34, 39, 40, 46, 48-50, 184 oraz w art. 88 ustawy, o której mowa w art. 150, zostaną ustanowione emerytury pomostowe. Zasady, warunki i tryb ustanawiania emerytur, o których mowa w ust. 2, określi odrębna ustawa.

Art. 26

Emerytura stanowi równowartość kwoty będącej wynikiem podzielenia podstawy obliczenia ustalonej w sposób określony w art. 25 przez średnie dalsze trwanie życia dla osób w wieku równym wiekowi przejścia na emeryturę danego ubezpieczonego, z uwzględnieniem ust. 5 i art. 183. Wiek ubezpieczonego w dniu przejścia na emeryturę wyraża się w ukończonych latach i miesiącach. Średnie dalsze trwanie życia ustala się wspólnie dla mężczyzn i kobiet oraz wyraża się w miesiącach. Prezes Głównego Urzędu Statystycznego ogłasza w formie komunikatu w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej "Monitor Polski" corocznie w terminie do dnia 31 marca tablice trwania życia, z uwzględnieniem ust. 3, dla wieku ubezpieczonych określonego w myśl ust. 2. Tablice, o których mowa w ust. 4, są podstawą przyznawania emerytur na wnioski zgłoszone od dnia 1 kwietnia do dnia 31 marca następnego roku kalendarzowego.

Art. 46

Prawo do emerytury na warunkach określonych w art. 29, 32, 33 i 39 przysługuje również ubezpieczonym urodzonym po dniu 31 grudnia 1948 r. a przed dniem 1 stycznia 1969 r., jeżeli spełniają łącznie następujące warunki:

- nie przystąpili do otwartego funduszu emerytalnego, warunki do uzyskania emerytury określone w tych przepisach spełnią do dnia 31 grudnia 2006 r.,
- nastąpiło rozwiązanie stosunku pracy - w przypadku ubezpieczonego będącego pracownikiem.

Jeżeli ubezpieczony, o którym mowa w ust. 1, nie

zawrze umowy o przystąpieniu do otwartego funduszu emerytalnego w terminie do dnia 31 grudnia 1999 r., uważa się, że ubezpieczony nie przystąpił do otwartego funduszu emerytalnego.

Art. 50

Prawo do emerytury kolejowej, o której mowa w art. 40, przysługuje pracownikom kolejowym urodzonym po dniu 31 grudnia 1948 r., a przed dniem 1 stycznia 1969 r., jeżeli spełniają łącznie następujące warunki:

- nie przystąpili do otwartego funduszu emerytalnego,
 - warunki do uzyskania emerytury określone w tym przepisie spełnią do dnia 31 grudnia 2006 r.,
 - nastąpiło rozwiązanie stosunku pracy.
- Przepis art. 46 ust. 2 stosuje się odpowiednio.

Art. 184

Ubezpieczonym urodzonym po dniu 31 grudnia 1948 r. przysługuje emerytura po osiągnięciu wieku przewidzianego w art. 32-34, 39 i 40, jeżeli w dniu wejścia w życie ustawy osiągnęli:

- okres zatrudnienia w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze wymaganym w przepisach dotychczasowych do nabycia prawa do emerytury w wieku niższym niż 60 lat - dla kobiet i 65 lat - dla mężczyzn oraz
- okres składkowy i nie składkowy, o którym mowa w art. 27.

Emerytura, o której mowa w ust. 1, przysługuje pod warunkiem nie przystąpienia do otwartego funduszu emerytalnego oraz rozwiązania stosunku pracy - w przypadku ubezpieczonego będącego pracownikiem.

Art. 185

Przy ustalaniu wysokości emerytury dla osób nabywających prawo do emerytury w wieku określonym w art. 184 kapitał początkowy podlega przeliczeniu poprzez dodanie do okresów składkowych okresu różnicy pomiędzy wiekiem emerytalnym, o którym mowa w art. 24, a faktycznym wiekiem przejścia na emeryturę. Do przeliczonego kapitału początkowego stosuje się przepisy art. 173 ust. 3-6. Okresy składkowe, o których mowa w ust. 1, ustala się z dokładnością do pełnego miesiąca.

Od Redakcji:

Drodzy Czytelnicy, powyższy artykuł jest kontynuacją cyklu przepisów prawa zamieszczanego w poprzednich numerach „Głosu”. Ze względu na obecny cykl wydawania biuletynu (miesięcznie), a także zrealizowanego założenia zjazdowego o zatrudnieniu prawnika, chcemy zamieszczać porady prawne na tematy interesujące Czytelników. Listy z pytaniami prosimy kierować na adres Rady Krajowej ZZM, bądź drogą elektroniczną na adres podany w stopce.

(jr)

Wyjaśnienia

Falę wzburzenia wywołała decyzja zarządu PKP Cargo S.A. o kierowaniu maszynistów na nieświadczenie pracy i nie skonsultowanie jej z przedstawicielami załogi. By wypełnić odgórne wytyczne, wysłano ludzi na świadczenie odrywając ich od pracy, którą inni musieli wykonać w nadgodzinach. Poprosiliśmy o komentarz Władysława Krasuskiego – dyrektora ds. pracowniczych i administracyjnych spółki:

- Nie jest tajemnicą, że bardzo spadła praca przewozowa w PKP Cargo - w granicach 9 procent za pierwsze półrocze. Czyli przewieziliśmy ponad 7 milionów ton mniej w stosunku do analogicznego okresu roku ubiegłego, a w stosunku do tegorocznych planów – o ponad 6 mln. Zarząd spółki przewiduje, że w przyszłym roku sytuacja na rynku ulegnie poprawie. Nie chcemy więc sięgać do ostateczności i likwidować nadwyżki zatrudnie-

nia zwalniając ludzi i rozwiązywać umowy o pracę z przyczyn ekonomicznych dotyczących zakładu pracy. Dlatego zdecydowaliśmy się na stosowanie artykułu 54 ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP. Zdajemy sobie sprawę, że zwolnienia z obowiązku świadczenia pracy są również bolesne, ale zapewne mniej niż zwolnienia w ogóle. Pracownik nie świadcząc pracy otrzymuje bowiem 60 procent świadczenia i nie traci żadnych uprawnień pracowniczych. Zarząd nie określa, jakie grupy zawodowe mają być temu procesowi poddawane. Decyduje o tym dyrektor zakładu, który ustala nadwyżki zatrudnienia i kieruje ludzi na nieświadczenie pracy. Ostatnio zmodyfikowaliśmy pewne kryteria biorąc pod uwagę sugestie dyrektorów zakładów i związków zawodowych. Wcześniej zało-



żyliśmy, że zakłady mające przyrost pracy w stosunku do roku ubiegłego - a mamy takich siedem - powinny wysłać minimum 1,5 procent załogi na nieświadczenie pracy. Obecnie zmieniliśmy ten zapis. W zakładach, które zanotowały przyrost pracy i tam, gdzie może on nastąpić, pracownicy nie będą kierowani na to świadczenie, chyba, że zgłoszą się sami lub jeśli dyrektor uzna, że ich brak nie zakłóci codziennych obowiązków.

Wiem, że nasi partnerzy społeczni mają pretensje, że zabrakło w odpowiednim czasie powiadomienia o kierowaniu na nieświadczenie pracy. Decyzję musieliśmy jednak podjąć natychmiast.

Oczekiwali również, że określimy kryteria kierowania ludzi na nieświadczenie pracy ze szczebla Spółki. Te jednak muszą być wypracowane indywidualnie w każdym zakładzie przez dyrektora i tamtejsze związki zawodowe, biorąc pod uwagę miejscowe uwarunkowania.

Pod semaforem

ZIELONE ŚWIATŁO

PKP Polskie Linie Kolejowe za zorganizowanie ogólnopolskiej akcji „Bezpieczny przejazd zależy także od Ciebie”. Wielka kampania, do której udało się pozyskać m.in. radio i telewizję wywołała szeroki odzew społeczny. Co godne podkreślenia, osobiście wspiera ją także Krzysztof Hołowczyc. Miejmy nadzieję, że akcja przyczyni się do zmniejszenia liczby wypadków na przejazdach. Przyczyną 97 procent z nich jest nieostrożność kierowców.

CZERWONE ŚWIATŁO

PKP Intercity za zlikwidowanie pociągu „Balti” z Warszawy do Wilna i zastąpienie go... autobusem. Co gorsza, ten precedens wygląda na początek serii. Większość składów międzynarodowych przynosi straty, bo zaniechano ich należytej promocji i nie zapewniono bezpieczeństwa podróży. Paradoxem jest, że firma kolejowa stać się może przewoźnikiem autobusowym. Skrót PKP w nazwie spółki do niczego już nie zobowiązuje?

wybrał(xl)

Nieład korporacyjny

Prezes PKP S.A. Andrzej Wach obiecywał stworzenie w Grupie PKP ładu korporacyjnego. Tak, by owa grupa stała się grupą nie tylko z nazwy, a poszczególne spółki przestały dbać wyłącznie o interes własny, kosztem innych kolejowych podmiotów. Zapowiedzi były szumne, ale wyszło jak zwykle, o czym dobitnie świadczy Raport roczny PKP Polskich Linii Kolejowych za 2004 rok. Przyjemna dla oka szata graficzna i kredowy, gruby papier ucieszą każdego estety. Wydanie go w sporym nakładzie musiało jednak „peelkę” słono kosztować. By zapewne zrekomensować poniesione koszty, zamieszczono w nim reklamy - całostronicowe Chemtrans Logistic i PTKiGK Rybnik SA, oraz mniejszą PTKiGK Zabrze Sp. z o.o. Gdzie w tym wszystkim interes Grupy PKP, której częścią jest – jakby nie było - PLK ?

Wypada tylko żałować, że w PLK cel uświęca środki. Natomiast z perspektywy Grupy PKP ład korporacyjny okazał się zwyczajnym bałaganem.

uprzejmypan@interia.pl

Krakowianie grają najlepiej

Na boiskach Iławy, Rudzienic, Karasia i Wikielca rozegrano VIII Turniej Piłki Nożnej Maszynistów o Puchar Prezesa PKP Cargo S.A i Prezydenta Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce. Podobnie jak w rozgrywkach polskiej ekstraklasy najskuteczniejsi okazali się futboliści z Krakowa.

Organizatorem turnieju, który odbył się w dniach 29 czerwca-2 lipca był Warmińsko-Mazurski Związek Zawodowy Maszynistów w Iławie, a szefem komitetu organizacyjnego - **Henryk Kopański**, jego przewodniczący. W rozegraniu zawodów pomagali także **Kazimierz Paluszewski** - dyrektor Klubu Sportowego Jeziorak Iława i **Jerzy Szarmach** - zastępca dyrektora Zakładu Taboru w Olsztynie. Wśród organizatorów imprezy byli także iławscy maszyniści **Zenon Wołoszczakiewicz**, **Kazimierz Klimecki**, **Bogusław Wacławski**, **Andrzej Olszewski**, **Bogusław Płotkowski**, **Jan Kowalczyk**, **Roman Radzioch**.

W imprezie, oprócz przedstawicieli Rady Krajowej ZZM, udział wzięli: członkowie Rady Nadzorczej PKP Cargo S.A. - **Krzysztof Czarnota** i **Zenon Kozendra** oraz przedstawiciele zarządu tej spółki

prezes **Józef Marek Kowalczyk** oraz członkowie: **Zygmunt Siarkiewicz**, **Bogdan Kobus** i **Władysław Krasuski**, a także dyrektorzy zakładów występujących w turnieju. Spośród przedstawicieli władz lokalnych obecny był na otwarciu m.in. przewodniczący Rady Miasta Iławy **Edward Bojko**.

W turnieju brało udział 18 zespołów, w tym 16 ekip z zakładów taboru, reprezentanci Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście, a także gościnnie drużyna maszynistów z Holandii. Odbyło się łącznie 51 spotkań.

W wielkim finale spotkały się drużyny z Krakowa i Szczecina. Po zażartym boju o jedno trafienie lepsi okazali się krakowianie wygrywając 3:2. Puchary wręczali najlepszym ich fundatorzy - zwycięzcom prezes Kowalczyk, zdobywcom II lokaty - prezydent ZZM **Leszek Miętek**, za III miej-

Ostateczna klasyfikacja turnieju	
1	CM Kraków
2	CM Szczecin
3	CM Ostrów Wlkp.
4	CM Łódź
5	CM Żurawica
6	CM Czechowice Dziedzice
7	CM Olsztyn
8	CM Nowy Sącz
9	Maszyniści z Holandii
10	CM Poznań
11	SKM Gdynia
12	CM Białystok
13	CM Bydgoszcz
14	CM Gdynia
15	CM Czerwieńsk
16	CM Łazy
17	CM Skarżysko Kamienna
18	CM Katowice

sce - przewodniczący Kopański.

W trakcie imprezy, której towarzyszyła piękna słoneczna pogoda, goście mieli okazję poznać walory Iławy i okolic. Dobry nastrój zakłóciła tragiczna śmierć jednego z uczestników, który utonął w jeziorze Mały Jeziorak w centrum Iławy. Z tego powodu

Fraszki i igraszki

Rozwój gospodarczy

Podnosi się stopa, ale w tym zastój

Druga coraz bardziej zapada się w gnoju.

Kantor

Śpiew przebojowo, twój głos z urny bierze

By go sponiewierać w sejmowej operze.

Talent

Kłamie w żywe oczy, co zrobić z tym smykkiem?

A nic będzie kiedyś wielkim politykiem.

Puculowaty

Myśleli: wypadek, brutalne pobicie?

A jemu tak gęba spuchła przy korycie.

Mądrość

Często wśród myślących najmądrzejszym bywa

Ten kto swą głupotę najlepiej ukrywa.

Odnawianie

Często się odnowę w ten sposób zaczyna

Że w miejsce psubrąta dają sukinyną.

Wyporność

Wszyscy poszli na dno, on jeden nie zginął...

Zawsze pusty łeb miał, dlatego wypłynął.

Referencje

Nim wybierzesz męża stanu - Sprawdź jakiemu służył panu.

Jerzy Szulc

Autor drukował w ponad stu tytułach w prasie centralnej, zakładowej, studenckiej i związkowej. Jest członkiem ZAIKS i RSTK. Wydał trzy tomiki fraszek: „Zbliżenie czwartego stopnia”, „Fraszki” i „Frachy na lachy”

PO GODZINACH

odwołano m.in. zaplanowany wcześniej mecz Dyrektora—Maszyniści, który cieszył się od lat dużą popularnością. Sympatycznym akcentem było natomiast zaproszenie **Jerzego Tomaczaka**, maszynisty z CM Łódź, który uległ poważnemu wypadkowi kolejowemu, w wyniku którego stracił obie nogi i rękę. Przedtem brał on udział we wszystkich dotychczasowych turniejach. W Iławie otrzymał od organizatorów pamiątkowy puchar i nagrody rzeczowe. Turniej udało się zorganizować dzięki wsparciu sponsorów: PKP Cargo S.A., Rady Krajowej ZZM, Towarzystwa Ubezpieczeniowego „Compensa”, Kolejowych Zakładów Usługowych w Gdańsku, Biura Podróży „Kultur” z Krakowa, w tym także z Iławy - „ABS” Barbara i Andrzej Sobiech, GS „Samopomoc Chłopska”, AutoKomis Klonowski i „Mazur Komfort”. (ez)



Przed pierwszym gwizdkiem



Uroczyste otwarcie turnieju

Pamiątkowe statuetki otrzymali:

Najlepszy bramkarz – **Andrzej Mielec** z CM Kraków.

Król strzelców turnieju - **Marcin Hebla** z CM Kraków (5 goli)

Najlepszy piłkarz – **Ahamed Karaaslan** z Holandii.

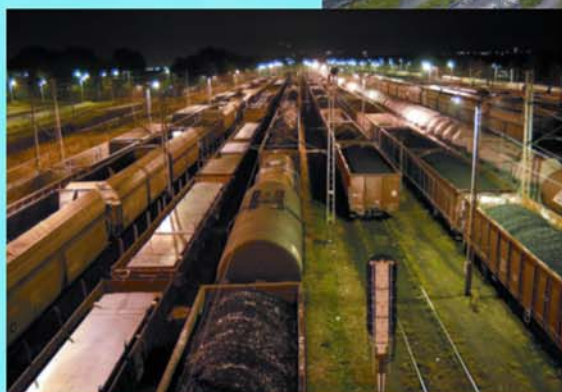
Nagrodę Fair Play otrzymał zespół **CM Białystok** na wniosek CM Łódź.

Okolicznościowe statuetki otrzymały też zespoły z **Holandii** i **CM Ostrów Wlkp.**, które na wieść o śmierci kolegi z Katowic przerwały grę.



Finałiści przed decydującym spotkaniem

ZAUF AJ NAJLEPSZEMU



PKP CARGO
Spółka Akcyjna

Laureatem Nagrody
„Junior Eksportu 2005”



PKP CARGO S.A.
ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa
Centrum Informacji o Usługach Cargo
tel. (+48 32) 257 53 00
fax (+48 32) 257 58 63
www.pkp-cargo.pl