



# Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘŻ ZAWODOWA

[www.zzm.org.pl](http://www.zzm.org.pl)

**Nr 2/18**

**LUTY 2006**

**Marszałek Sejmu  
u maszynistów**

– str. 3

**Prezes Szczepkowski  
o przyszłości PKP CARGO**

– str. 4-5

# Tragiczne „oszczędności”



Czas światem wstrząsa informacja o makabrycznej tragedii. Dramat może przybierać różne rozmiary, ale czy tak naprawdę da się zmierzyć liczbami ludzkie cierpienie?

Najbardziej bulwersująca wydaje się świadomość całkowitej bezsensowności tej śmierci. W takich chwilach natychmiast pojawia się refleksja, jak niewiele w życiu od nas zależy i jak kruche ono czasem bywa.

Czy można było zapobiec tragedii? Czy, gdyby ludzie byli mniej zachłanni i zwyciężał rozsądek zamiast ekonomii, nie żyłoby się wszystkim lepiej? Według oficjalnych informacji przyczyną wypadku w Katowicach były zaniedbania organizacyjne, najprawdopodobniej wynikające z oszczędności wprowadzanych kosztem bezpieczeństwa. Nie pierwszy i pewnie nie ostatni raz ma miejsce taka sytuacja. Zastanawiam się, ile jeszcze ludzi musi zginąć, aby w wielkich korporacjach zrozumiano, że życie

człowieka jest znacznie więcej warte niż zyski z przedsięwzięcia. Za każdą śmiercią jednego człowieka stoi tragedia i rozpacz wielu innych. Tym samym trzeba mówić nie o ponad 60 ofiarach, lecz o tysiącach.

Niektórym odwiedzającym feralną wystawę życie uratował... Adam Małysz. Wiele osób opuściło wcześniej halę, udając się na transmisję telewizyjną z konkursu w Zakopanem. Dzięki temu nie było ich o niewłaściwej godzinie w niewłaściwym miejscu. Z relacji uratowanych wynika, że czynnikiem decydującym o przeżyciu był często szczegół. Szczegół – jak się później okazało – na miarę ludzkiego życia.

Nam, kolejarzom – a szczególnie maszynistom – temat „oszczędności” nie powinien być obcy. Także i my jesteśmy świadkami wprowadzania tańszych rozwiązań (np. „kompozyty”), nie zawsze idących w parze z bezpieczeństwem. Prowadzenie pociągu jest dla nas wielkim wyzwaniem, bo przecież mamy pod opieką wiele ludzkich istnień. Każdy pasażer pokłada w nas zaufanie, że zrobimy wszystko, co w naszej mocy, aby dowieźć go bezpiecznie do celu. Taką też nadzieję mieli uczestnicy feralnej wystawy. Ktoś zawiódł to zaufanie w sposób niewybaczalny i nieodwracalny, niestety. Niech ta druzgocąca katastrofa wzbudzi w nas coś więcej niż tylko empatię i współczucie. Niech we wszystkich, także i w decydentach, wzmocni poczucie odpowiedzialności za ludzkie życie. Jedna błędna decyzja może mieć bowiem opłakane skutki.

Krzysztof Ciećka



**Głos Maszynisty**  
NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIEŻ ZAWODOWA

Biuletyn Związku Zawodowego  
Maszynistów Kolejowych w Polsce

Wydawca: Rada Krajowa Związku Zawodowego  
Maszynistów Kolejowych w Polsce  
ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa  
tel. (0-22) 474 26 15  
fax (0-22) 474 26 16  
tel. kol. 922 474 26 15 lub 16  
e-mail: [zsm@zsm.org.pl](mailto:zsm@zsm.org.pl)

Redaktor naczelny: Rafał Zarzecki

Kolegium: Kazimierz Jamrozik, Roman Jordan

Layout: Elżbieta Górecka

Druk: Drukarnia Kolejowa – Kraków

Okladka: Okolice stacji Szczecin Główny.

Fot. Grzegorz Jagielski

Redakcja nie zwraca materiałów nie zamówionych oraz zastrzega sobie prawo dokonywania skrótów i adiustacji a także zmiany tytułów. Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść publikacji i ogłoszeń płatnych.

## Podaruj 1 procent swojego podatku

Fundacja Pomocy Dzieciom Specjalnej Troski, Inwalidom i Emerytom Branży Transportowej, będąca organizacją pożytku publicznego, zwraca się z apelem do wszystkich osób wielkiego serca o przekazanie na jej konto 1 procent podatku wyliczonego za 2005 rok.

nazwa odbiorcy		Fundacja Pomocy Dzieciom Specjalnej Troski, Inwalidom i Emerytom	
nazwa odbiorcy cd.		Branży Transportowej, ul. Hoża 86 lok. 309B, 00-682 Warszawa	
L.K. nr rachunku odbiorcy		7712401053 1111000004637718	
kwota		W P	PLN
kwota słownie			
nazwa zlecającego			
nazwa zlecającego cd.			
tytułem		Wpłata 1% podatku dochodowego za rok 2005 na rzecz	
tytułem cd.		organizacji pożytku publicznego (nr KRS 000022612)	
Opłata			
Podpis			

# Kolejna zmiana w zarządzie PKP Cargo

Witold Bawor zastąpił Andrzeja Waszczuka na stanowisku członka zarządu – dyrektora ds. eksploatacji i zaplecza technicznego spółki.



Dyrektor Bawor ma 47 lat, jest absolwentem Wydziału Elektrycznego Politechniki Częstochowskiej. W PKP pracuje od 1985 roku. Był na-

czelnikiem sekcji w Częstochowie podlegającej Zakładowi Taboru Łazy oraz naczelnikiem działów: ekonomicznego oraz napraw rewizyjnych w CM Łazy. Przez ostatnie cztery lata pełnił obowiązki zastępcy dyrektora ds. eksploatacyjnych w Zakładzie Taboru Katowice.

Ponadto w skład zarządu wchodzi:

**Władysław Szczepkowski**, prezes zarządu – dyrektor naczelny, 39 lat, absolwent Wydziału Prawa i Administracji UMK w Toruniu, od 1993 roku związany z bankowością, ostatnio dyrektor działu prawnego Cetelem Banku.

**Stanisław Cichoń**, członek zarządu – dyrektor ds. ekonomiki i finansów, 48 lat, absolwent Wydziału

Transportu Politechniki Świętokrzyskiej, w PKP od 1982 roku, przez ostatnie 4 lata członek zarządu PKP Cargo SA.

**Kazimierz Murawski**, członek zarządu - dyrektor ds. marketingu i handlu, 44 lata, absolwent Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie. Był dyrektorem Biura Analiz i Informacji Urzędu Regulacji Telekomunikacji i Poczty, ostatnio pracował w Biurze Nadzoru Właścicielskiego i Biurze Polityki Finansowej Urzędu Miasta Stołecznego Warszawy.

**Zenon Kozendra**, członek zarządu- dyrektor ds. pracowniczych i administracyjnych, 42 lata, absolwent Technikum Kolejowego w Warszawie, w PKP od 1983 roku, ostatnio członek Rady Nadzorczej PKP Cargo SA.

(wit)

## Marszałek Sejmu u maszynistów

W posiedzeniu zespołu doradczego prezydium Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce (ZZM) wzięli udział wicemarszałek Sejmu Andrzej Lepper oraz posłowie Janusz Maksymiuk i Krzysztof Sikora z Samoobrony RP.



Członkowie prezydium i zespołu doradczego, w środku marszałek Lepper.

Fot. R. Zarzecki

Na spotkaniu, które odbyło się 10 stycznia br., omawiano wszystkie newralgiczne zagadnienia związane z ostatnimi wydarzeniami w Grupie PKP.

Ponadto wiele uwagi poświęcono działaniom, jakie zamierza podjąć ZZM m.in. w ramach Porozumienia Kolejowych Związków Zawodowych. Dyskutowano również o projektach ustaw kolejowych i emerytalnych dla pracowników PKP związanych z bezpieczeństwem ruchu. Przedstawiciele Samoobrony zadeklarowali wsparcie działań ZZM na szczeblu parlamentarnym.

raz

# Dobry dyrygent nie przeszkadza

Z WŁADYSŁAWEM SZCZEPKOWSKIM – prezesem zarządu – dyrektorem naczelnym PKP CARGO S.A. – rozmawia Rafał Zarzecki

– **Trudno Pana namówić na rozmowę. Do tej pory udało się to tylko redakcji „Pulsu Biznesu”.**

– Mam funkcjonalne podejście do swojej pracy i nie szukam flejszy.

Do maszynistów czuję jednak szczególną sympatię, doceniam etos i wartości, z jakich słynie ta grupa zawodowa. Wiem również, jak odpowiedzialna jest wykonywana przez nich praca. Mój brat pracował w PKP do 1990 roku. Był m.in. młodszym maszynistą w Lokomotywowni Pozaklasowej w Olsztynie. Wówczas bardzo chciał jeździć, ale na przeszkodzie stanęły mu problemy zdrowotne.

– **Proszę powiedzieć, jak ocenia Pan obecną sytuację PKP CARGO?**

– Nie jest zła, choć nie jestem z niej zadowolony. Musimy więc podjąć energiczne działania, aby ją poprawić. Łatwo nie będzie, bo zanotowaliśmy spadek przewozów i słabszy wynik finansowy. Działamy ponadto w środowisku dość agresywnej konkurencji i w specyficznym otoczeniu administracyjnym, np. UTK, oraz wobec prób konsolidacji rynku. Mimo to przed firmą rysują się duże szanse i rozległe perspektywy.

– **Jakie były pierwsze Pana wrażenia po objęciu funkcji prezesa spółki?**

– Przyznam się, że nie zrobiłem jeszcze takiego „bilansu otwarcia”.

Mam jednak odczucie kierowania strukturą o dużej inercji wewnętrznej, z częścią ludzi przyzwyczajonych do nie całkiem samodzielnego myślenia, czekających na podpowiedzi i wskazówki. Oczywiście, wykonujących przydzielone im zadania, ale – jeśli coś pójdzie nie tak – najpierw szukających usprawiedliwień, a potem winnych. Tymcza-



sem w pierwszej kolejności trzeba szybko rozwiązywać bieżące problemy. Wydaję mi się, że niektórzy pracownicy, chcąc mieć zapewnione poczucie bezpieczeństwa służbowego, boją się odpowiedzialności za swoje decyzje.

– **Może wynika to z nadmiaru różnych regulacji w spółce?**

– Faktycznie zbyt wiele spraw objęto dotychczas procedurami, a wszystko czego nie nakazano było traktowane jak zabronione. Treść regulacji obezwładnia myślenie i pracownicy odpowiedzial-

ni za sprzedaż nie wykazują własnej inwencji. Istnieją oczywiście sfery działalności, np. związane z bezpieczeństwem, gdzie muszą obowiązywać sztywne reguły. Natomiast działalność w sferze sprzedaży, gdzie są istotne decyzje o charakterze handlowo-zarządczym, wymaga od pracowników inicjatywy, kreatywności. Chcemy im to ułatwić.

– **Przejdźmy do planów na przyszłość PKP CARGO.**

– Najważniejszym celem jest obrona pozycji na rynku, czyli szybkie zdynamizowanie sprzedaży, które ma doprowadzić do wzrostu przewozów. Nie wiemy, czy od razu przełoży się to na wyższy przychód, bo ceny spadają. Drugim priorytetem jest redukcja kosztów. Trzeba przeanalizować źródła kosztów zmiennych, by wiedzieć, gdzie dokładnie one powstają. Mowa o zakupach, usługach, skróceniu – tam gdzie to możliwe – procedur itd. Zmniejszenia wymaga również fun-

dusz płac, traktowany jako koszt stały. Zakładamy więc, że liczba pracowników nie będzie wzrastać.

– **Czy w praktyce oznacza to redukcję zatrudnienia?**

– Wszystko zależy od wielkości przewozów. Im będą one wyższe, tym rzadziej takie redukcje będą konieczne. Zaznaczam jednak, że nie mówimy o zwolnieniach grupowych, ale zmniejszeniu funduszu płac, co ma wpływ na obniżenie kosztów działalności spółki, a w efekcie poprawia jej konkurencyjność. Średnia wieku pracowników

PKP CARGO jest dość wysoka, więc liczę, że naturalne odejścia znacząco złagodzą konieczność ewentualnych redukcji.

**– Na co zamierza Pan uczulić pracowników spółki?**

– Nacisk kładę na jakość, rozumianą jako pełne zaangażowanie i dobre wykonywanie pracy. Pracownik musi mieć świadomość, że dobro spółki jest jego własnym. Nie wyobrażam sobie w naszej firmie przypadków pijaństwa, kradzieży, braku lojalności, wynoszenia informacji do konkurencji. Ludzie działający na szkodę spółki naruszają pośrednio interesy nas wszystkich, więc będziemy bezwzględnie się z nimi rozstawać.

PKP CARGO to swoisty organizm. Potrzebna jest symbioza wszystkich komórek organizacyjnych i działanie uwzględniające wspólny interes i zdolność do kompromisów. Zasadą dobrego dyrygenta jest nie przeszkadzać, gdy zgrana orkiestra dobrze funkcjonuje. Kierownictwo spółki powinno interweniować dopiero wtedy, gdy pojawia się kryzys przerastający niższe szczeble zarządzania. Kiedy więc nie jest możliwe rozwiązanie jakiegoś problemu na poziomie zakładu, należy poinformować o tym przełożonego.

**– Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów (UOKiK) nałożył na PKP CARGO dotkliwe kary o łącznej wysokości 70 mln złotych. To w skali roku koszt utrzymania około 2500 pracowników. Czy nie stracą oni pracy wskutek błędu kancelarii prawnej obsługującej spółkę?**

– To faktycznie bolesny cios dla naszej spółki. Pracownicy PKP CARGO mogą jednak spać spokojnie, bo ewentualna zapłata nie nastąpi jednorazowo. Generalnie kwestionujemy zasadność tych kar co do meritum. Jesteśmy w sporach

sądowych z UOKiK i będziemy walczyć o nasze racje, aż do wyczerpania wszelkich możliwości odwoławczych. Tym niemniej sposób traktowania spraw spółki PKP CARGO przez Urząd omówiliśmy z jego prezesem Cezarym Banaśskim. Postanowiliśmy podjąć współpracę, której celem będzie wyeliminowanie ewentualnych niezgodnych z prawem procedur spółki. Uważam jednak, że kary nie wynikają z praktyki naruszającej prawo antymonopolowe, ale co najwyżej z brzmienia niektórych wzorców umów. Praktyka była bowiem zgodna z prawem. Być może dokumenty, czy – ściślej mówiąc – szczegółowe zapisy nie zostały w umowach precyzyjnie sformułowane, co wzbudziło wątpliwości i spowodowało nałożenie kar. Chciałem przy tym zaznaczyć, że nie jestem zwolennikiem administracyjnego tworzenia wolnego rynku.

Odnosnie samej kancelarii prawnej, straciliśmy pozycję procesową wskutek jej błędu, bo tak orzekł sąd. Wnikliwa analiza orzeczenia i towarzyszących mu okoliczności skłania jednak do głębszych wniosków. Jako użytkowników prawa nie dopuszczono nas nawet do głosu, powołując się na błędy formalne. Tymczasem wcześniej pomylił się sąd, wysyłając dwa zawiado-

i to bez poniesienia konsekwencji z tego tytułu, natomiast kancelaria już nie. Uznano bowiem, że adwokat powinien... domyślić się, o którą sprawę chodzi. W moim przekonaniu nie można mówić o błędzie kancelarii prawnej w tej sprawie.

**– Jakie jest Pana zdanie na temat zatrudniania maszynistów pracujących dotychczas w PKP CARGO przez innych przewoźników?**

– Rozwiązanie tej kwestii nie leży w gestii prezesa PKP CARGO. To problem strategii, którą określa właściciel firmy.

Zagadnienie wywołuje szereg moich wątpliwości. Powstaje pytanie, czy zainteresowane spółki zechcą przyjąć na siebie takie zadanie i czy będą potrafiły mu sprostać. Pociąga to za sobą określone koszty, które w przypadku np. spółki Przewozy Regionalne (PR) mogą się okazać dla niej nie do udźwignięcia. W rządowej „Strategii dla transportu kolejowego do roku 2009” znalazł się zapis o przekazaniu majątku, m.in. lokomotyw, do PR. Jestem prawnikiem i przyznam, że nie wiem, jak rozumieć termin „przekazać”. Czy to oznacza, że mamy być udziałowcami PR, a może powinniśmy sprzedać im ten tabor? Podobne wątpliwości dotyczą pracowników. Czy będą chcieli zmienić pracodawcę? Bez wątplenia na poziomie jednego organizmu gospodarczego maszyniści będą bardziej zwarci i lepiej zorganizowani.

Idea, że każdy wykonuje pracę, wykorzystując własny majątek i własne siły, jest słuszna, ale w obecnych uwarunkowaniach jej wprowadzenie wydaje się kłopotliwe. Bez skonkretyzowania tej kwestii ze strony właściciela, PKP S.A., zainteresowanej spółki i PKP CARGO trudno o tym na razie mówić.

**– Dziękuję za rozmowę.**

**PKP CARGO to swoisty organizm. Potrzebna jest symbioza wszystkich komórek organizacyjnych i działanie uwzględniające wspólny interes i zdolność do kompromisów.**

mienia do kancelarii. W pierwszym z nich nie wskazał numeru sprawy, choć toczyło się równoległe inne postępowanie przeciw spółce. Koniec końców okazało się, że sąd ma prawo do błędu, co zresztą wyartykułowano w uzasadnieniu wyroku,

# Skuteczne działania

Rozmowa z LESZKIEM MIĘTKIEM, prezydentem ZZM

– **Nowy Rok rozpoczął się dobrze. Urząd Transportu Kolejowego zabronił wprowadzania na rynek wkładek kompozytowych. Stało się to po interwencji i zdecydowanych działaniach związku w tej sprawie.**

– Spośród najpilniejszych spraw udało nam się m.in. doprowadzić do wycofania wkładek, co do których skuteczności maszyniści mieli ogromne zastrzeżenia. UTK zakazał wprowadzania ich na rynek. Podczas spotkania Komisji Obrony Praw Pracowniczych ZZM z udziałem przedstawicieli UTK, Cargo i Przewozów Regionalnych ustaliliśmy również pilną, w ciągu 30 dni, wymianę wszystkich wkładek kompozytowych na żeliwne w wagonach silnikowych ezt. Do kwietnia mają być wycofane wszystkie wstawki wykonane z materiału FR 502 typu LL. To krok w dobrym kierunku, bo dla maszynistów bezpieczeństwo podróży jest sprawą najważniejszą.

– **To nie koniec działań związanych z poprawą bezpieczeństwa.**

– Tak, w najbliższym czasie zwrócimy się do resortów spraw wewnętrznych oraz transportu i budownictwa, a także do samego pracodawcy o zintensyfikowanie działań zwiększających bezpieczeństwo pracy maszynistów. W wielu regionach kraju warunki stają się bowiem coraz trudniejsze. Przykładowo na Śląsku co chwila dochodzi do napadów rabunkowych na pociągi, układania barykad na torach, „zawieszanie” na sieci trakcyjnej, obrzucania taboru kamieniami. Pracujący tam maszynista ryzykuje własnym zdrowiem i życiem. Instytucje odpowiedzialne za bezpieczeństwo powinny starać się skuteczniej przeciwdziałać takim zjawiskom. Zgłaszałem osobiście ten problem podczas posiedzenia Sejmowej Komisji Infrastruktury i mam nadzieję na równie skuteczny finał, jak w przypadku wstawek.

– **Podjęmowane są próby konsolidacji organizacji związkowych. Jakie są tego przyczyny?**

– Podczas ostatniego posiedzenia Rada Krajowa podjęła uchwałę upoważniającą prezydium do rozpoczęcia wstępnych negocjacji w sprawie zawarcia konfederacji kolejowych związków zawodowych. To kolejna kluczowa sprawa zgodna ze strategią związku. Organizacje mające duży wpływ na ruch pociągów wykazują spore zainteresowanie tym tematem. Udział ZZM w takim gremium również mógłby dostarczyć wymiernych korzyści. Oczywiście chcemy przy tym zachowania niezależności. Takie też są wstępne założenia, więc nie powinno być obaw, że konfederacja spowoduje ubezwłasnowolnienie. Pozwoli natomiast na skuteczniejsze reagowanie w sprawach przyszłości kolei i obrony naszych miejsc pracy. Oczywiście w dyskusji przewijały się i inne postulaty, ale ostatecznie przeważał pogląd, że procesy zjednoczeniowe na kolei powinny postępować.

– **Światło dzienne ujrzała wreszcie rządowa „Strategia dla transportu kolejowego do roku 2009”. Co Pan sądzi o tym dokumencie?**

– Nasza opinia jest bardzo negatywna. Przede wszystkim „Strategia” nie prowadzi do wzrostu konkurencyjności i zabezpieczenia interesów spółek Grupy PKP w obliczu rychłej liberalizacji rynku przewozowego. Co więcej, nawet oddala możliwość skutecznej konkurencji kolejowych spółek na zliberalizowanym rynku. Świadczą o tym plany wydzielenia PLK, jak również przemieszczenia majątkowe ze spółki Cargo, a także koncepcja prywatyzacji PKP Energetyki i Telekomunikacji Kolejowej.

Negatywne odczucia potęguje wrażenie, że strona rządowa nie wykazuje chęci dialogu z partnerami społecznymi. Podjęte przez Porozumienie Kolejowych Związków Zawodowych próby zorga-



nizowania spotkania spełzły na niczym. Zamiera działalność Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa. Znamienny jest także sposób przekazania nam „Strategii” do opiniowania. Po licznych interwencjach otrzymaliśmy ją raptem w dniu, w którym upływał termin nadsyłania opinii do resortu. Reasumując, taki sposób konsultacji społecznych źle rokuje. Trudno oprzeć się wrażeniu, że strona rządowa ma, mówiąc delikatnie, bardzo przeciętny szacunek dla partnerów społecznych. Partnerów tak się po prostu nie traktuje.

– **Zabrakło strony rządowej również na spotkaniu poświęconym kwestii zatrudniania maszynistów w PR...**

– Z tego też powodu przedłużono porozumienie w sprawie wstrzymania szkoleń i zatrudniania maszynistów w PR z 5 grudnia 2005 r. Od tego dnia nie doszło od żadnego spotkania w tej sprawie. Obecnie nie widzę absolutnie możliwości zatrudniania maszynistów w PR, gdyż zapisy w „Strategii” nie wnoszą w tej kwestii nic pozytywnego. Poczekamy na ostateczne zapisy programu i wtedy podejmiemy decyzję.

– **Co jeszcze czeka nas w najbliższym czasie?**

– Z najważniejszych spraw przed nami batalia o świadczenia przejazdowe dla pracowników i ich rodzin oraz rozmowy na temat wielkości wskaźnika wzrostu wynagrodzeń w PKP Cargo na bieżący rok. Zarząd spółki zaproponował 2,9%, czemu sprzeciwiły się organizacje związkowe, żądając spotkania 21 lutego i podwyżki wynagrodzeń od 1 lutego.

– **Dziękuję za rozmowę.**

**Rozmawiał Rafał Zarzecki**

# Przedstawiamy projekt Uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej w sprawie funkcjonowania transportu lądowego w Polsce.

## Drugie czytanie odbędzie się w drugiej połowie lutego.

Sejm Rzeczypospolitej Polskiej w wyniku debaty dotyczącej transportu drogowego i kolejowego w Polsce – przeprowadzonej po raz pierwszy po przemianach 1989 roku – wyraża zaniepokojenie aktualnym stanem tego działu gospodarki.

Informacja o wynikach kontroli funkcjonowania transportu drogowego i kolejowego w latach 1990–2004, przedstawiona przez Najwyższą Izbę Kontroli oraz Informacja o stanie transportu lądowego w Polsce, przedstawiona przez Ministra Transportu i Budownictwa wskazują, że stan ten wynikający głównie z wieloletniego niedofinansowania, ogranicza możliwości społeczno-gospodarczego rozwoju kraju oraz stanowi narastające zagrożenie dla bezpieczeństwa ludności.

Mając powyższe na względzie, Sejm Rzeczypospolitej Polskiej uznaje zorganizowanie sprawnego systemu transportowego za podstawowe zadanie państwa na najbliższe lata i stwierdza, że dla jego realizacji konieczne jest wzmocnienie działań właściwych instytucji rządowych i samorządowych pozwalających optymalizować koszty funkcjonowania transportu w ramach zrównoważonego rozwoju kraju,

Priorytetowym obowiązkiem Rządu RP oraz instytucji państwowych i samorządowych odpowiedzialnych za funkcjonowanie transportu jest podjęcie niezbędnych działań prawnych, organizacyjnych i regulacyjnych, które w możliwie krótkim czasie będą skutkować:

1. dostosowaniem stanu technicznego infrastruktury transportu do standardów UE;
2. szybkim wzrostem udziału dróg najwyższej jakości zarówno w sieci drogowej, jak i kolejowej, w pierwszej kolejności w korytarzach transportowych o największym natężeniu ruchu;
3. pełnym wykorzystaniem funduszy unijnych;
4. zrównoważeniem gałęziowej struktury transportu, poprzez równomierny rozwój transportu drogowego i kolejowego, w tym m.in. intermodalnego;
5. powstrzymanie spadku przewozów kolejowych;
6. poprawą bezpieczeństwa komunikacyjnego;
7. wzrostem udziału w PKB nakładów na inwestycje transportowe;
8. zmniejszeniem poziomu transportochłonności gospodarki oraz obniżeniem kosztów zewnętrznych transportu.

Sejm Rzeczypospolitej Polskiej wzywa Rząd RP do podjęcia skutecznych działań prowadzących do osiągnię-

cia powyższych celów. Działania te powinny obejmować między innymi:

1. przedstawienie Sejmowi RP do 30.06.2006 r. Polityki Transportowej Państwa z odniesieniem się do dokumentów przygotowanych przez poprzednie rządy,
2. uwzględnienie przy podziale funduszy unijnych skali zaniedbań w sektorze transportu i przeznaczenie na rozwój tego sektora środków pozwalających na osiągnięcie szybkiej poprawy z wprowadzeniem stałego modelu przeznaczenia tych środków między poszczególne gałęzie transportu gwarantując ich zrównoważony rozwój;
3. przedstawienie Sejmowi RP propozycji budżetu nakładów na rozwój infrastruktury transportu i kosztów jej utrzymania na lata 2007–2013 określającego jako obowiązującą w tych latach część rocznego budżetu państwa z prognozą dojścia do 1% PKB nakładów na transport lądowy ze środków własnych, tj. dostosowanie czasookresu obowiązywania naszego budżetu na infrastrukturę do budżetu Unii Europejskiej;
4. przygotowanie projektów spójnych regulacji prawnych na lata 2007 – 2013 dotyczących planowania oraz warunków przygotowania i realizacji priorytetowych inwestycji w zakresie infrastruktury transportu;
5. zwiększenie kontroli i nadzoru Państwa nad przebiegiem procesów przygotowania i realizacji inwestycji infrastrukturalnych z udziałem środków publicznych;
6. weryfikację dotychczasowych zasad prowadzenia i finansowania budowy autostrad w systemie koncesyjnym na podstawie oceny realizacji funkcjonujących przedsięwzięć, a w tym oceny stopnia zabezpieczenia interesu publicznego w poszczególnych przypadkach;
7. dla nowo rozpoczynanych inwestycyjnych projektów autostradowych, dróg ekspresowych, linii kolejowych stosowanie systemu realizacji i finansowania, zapewniającego aktywną rolę Państwa, priorytetowe wykorzystanie dostępnych budżetowych środków finansowych – w tym środków pochodzących ze źródeł Unii Europejskiej i międzynarodowych instytucji finansowych.

# Umowa z Polkomtelem

# Plus

12 stycznia br. w siedzibie Biura Rady Krajowej Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce podpisane zostało porozumienie o współpracy z firmą Polkomtel S.A.

Zgodnie z umową, członkowie związku mogą nabywać telefony komórkowe w sieci Plus GSM po niezwykle atrakcyjnych cenach. Ponadto wynegocjowano bardzo niskie stawki za połączenia – wewnątrz korporacyjne, w ramach sieci Plus GSM, ale i u pozostałych operatorów. Taryfy te, zwane biznesowymi, są znacznie tańsze od oferowanych klientom indywidualnym.

Dzięki podpisanemu porozumieniu usprawniony zostanie system komunikacji w związku, znacznie poprawi się również kontakt maszynistów z dyspozytorami.

Zainteresowanie ofertą jest duże, dlatego wszyscy zainteresowani powinni pospieszyć się ze zgłoszeniami do przewodniczących organizacji zakładowych.

w.



Moment podpisania umowy. Siedzą od lewej: Leszek Miętek – prezydent ZZM i Agnieszka Zych-Żurek – kierownik ds. klientów kluczowych Departamentu Klientów Korporacyjnych, stoją: Jerzy Obrębski – zastępca dyrektora (z lewej) i Leszek Hajkowski (z prawej) – dyrektor Departamentu Klientów Korporacyjnych Polkomtel S.A., w środku Bogusław Sady – wiceprezydent ZZM. Fot. R. Zarzecki

## Wracają za nastawnik

Dwaj maszyniści Czesław Gałuszka i Ryszard Budziak, którzy ucierpieli w wypadku w Świnnej koło Suchej Beskidzkiej (patrz nr 1/2006), czują się lepiej. Do pracy wracają w połowie lutego.



Oznacza to, że Komisja Powypadkowa nie ma zastrzeżeń do podjętej przez nich decyzji związanej z zapobieżeniem skutków wypadku. Nie są dręczeni męczącymi przesłuchaniami. Otrzymali natomiast listy gratulacyjne od kierownictwa Cargo i mają obiecane nagrody finansowe.

Dziwić może natomiast postawa kierownictwa Małopolskiego Zakładu Przewozów Regionalnych w Krakowie, mającego wiele naszym kolegom do zawdzięczenia. Dzięki ich niewątpliwie trudnej, ale słusznej decyzji nie doszło bowiem wówczas do katastrofy. Z uzyskanych nieoficjalnych informacji wynika, że Zakład Przewozów Regio-


nalnych nie chce uznać swojej winy. Co ciekawe, natychmiast po wypadku w PR Kraków zjawili się przedstawiciele producenta feralnych wkładek kompozytowych. Jaki był cel wizyty, nietrudno się domyślić.

Całkowicie niezrozumiała była decyzja kierownictwa spółki Przewozy Regionalne dotycząca testowania ezetów z wkładkami na terenach górzystych podczas zimy. Podjęto ją przecież po wielu naszych zastrzeżeniach na temat skuteczności działania hamulców z tymi wkładkami.

Miejmy nadzieję, że wypadek będzie poważnym ostrzeżeniem przed kolejną bezmyślną decyzją ludzi mających odpowiadać za bezpieczeństwo na kolei, a tym samym zdrowie i życie nasze, pasażerów oraz osób postronnych.

**Kazimierz Jamrozik**  
Fot. Grzegorz Moc





**plus** dla **biznesu**

## nowe możliwości

Nowoczesna i kompleksowa oferta Plus GSM dla Klientów biznesowych, łączy:

- optymalne taryfy
- pakiety usług w zakresie połączeń głosowych oraz transmisji danych dostosowane do indywidualnych wymagań Klientów.

[www.plusgsm.pl](http://www.plusgsm.pl)

**Plus** 

# Wkładki do wymiany

PKP Przewozy Regionalne wdrożą we wszystkich wagonach silnikowych ezt stosowanie żeliwnych wstawek hamulcowych w miejsce feralnych kompozytowych, wykonanych z materiału FR 502 typu LL. To wynik spotkania, które odbyło się z inicjatywy ZMZ w siedzibie Biura Rady Krajowej 23 stycznia.

Wzięli w nim udział dyrektorzy **Włodzimierz Pijewski** i **Ryszard Nowicki** z Urzędu Transportu Kolejowego (UTK), przedstawiciele PKP Cargo (w tym członek zarządu **Witold Bawor**) i Przewozów Regionalnych, Instytutu Pojazdów Szynowych „Tabor” oraz członkowie Prezydium ZMZ i Krajowej Komisji Obrony Praw Pracowniczych. Szeroko dyskutowano

nych z materiału FR 502 typu LL. W wyniku wspólnych ustaleń zapadła również decyzja, że Przewozy Regionalne wdrożą w ciągu 30 dni stosowanie wkładek żeliwnych we wszystkich wagonach silnikowych ezt. Przewoźników zobowiązano do przedstawienia najpóźniej do końca marca 2006 roku harmonogramu usunięcia wszystkich wsta-



Wspólnie ustalono, że PR wdrożą stosowanie wkładek żeliwnych w wagonach silnikowych ezt.

Fot. autor

o zgłaszanych przez maszynistów nieprawidłowościach wynikających z eksploatacji na dużą skalę wstawek kompozytowych wykonanych z materiału FR 502 typu LL. Zagadnienie to omawiano również w kontekście wypadku w Świnnej k. Suchej Beskidzkiej z 19 grudnia 2005 roku. Przedstawiciele ZMZ podkreślali, że zabrakło prób tych wstawek w warunkach zimowych na terenach górskich.

UTK wydał 4 stycznia decyzję o zakazie wprowadzania na rynek wkładek kompozytowych wykona-

wek kompozytowych wykonanych z materiału FR 502 typu LL do czasu przeprowadzenia szczegółowych badań i ekspertyz pod kątem bezpieczeństwa.

ZMZ poinformował, że w przypadku nie dotrzymania terminów zastąpienia wkładek kompozytowych przez żeliwne, związek rozpocznie szeroką kampanię informującą o zagrożeniach bezpieczeństwa oraz rozważy nie obsługiwanie przez maszynistów składów ezt wyposażonych w feralne „kompozyty”. (IT)

## Działać aktywniej

Podczas posiedzenia Rady Krajowej 25 stycznia w Warszawie omawiano bieżące sprawy i plany związku w najbliższym okresie.

Wiele uwagi poświęcono umowie z Polkomtelem. Przybyła na spotkanie przedstawicielka tej firmy **Agnieszka Zych-Żurek** odpowiadała na pytania zebranych. Podjęto również decyzję, że tegoroczny turniej piłki nożnej zostanie rozegrany w Iławie pod koniec czerwca, natomiast Centralne Obchody Dnia Maszynisty odbędą się w Spale w dniach 14–16 września.

Dyskutowano także na temat współpracy z innymi organizacjami pracowników. Podjęto uchwałę upoważniającą prezydium do podjęcia wstępnych rozmów w sprawie powołania konfederacji kolejowych związków zawodowych, przynajmniej tych najważniejszych. Podjęto również uchwały w sprawie wyborów do Rady Nadzorczej PKP Cargo oraz przygotowań do Krajowego Zjazdu Delegatów, który odbędzie się w kwietniu w Zakopanem. Ustalono również terminarz prac nad zmianami do statutu.

Prezydent **Leszek Miętek** postulował, by przewodniczący wszystkich komisji i zespołów problemowych wzmogli aktywność w obszarach swojej działalności.

Przed obradami minutą ciszy uczczono pamięć zmarłego niedawno **Edwarda Wolskiego**, byłego przewodniczącego ZMZ w Iławie.

(red)



# Poświęcenie Biura

Na przekór przesądom, w piątek 13 stycznia uroczystie poświęcono nowe Biuro Rady Krajowej ZZM. – Chcemy wypędzić wszystkie złe duchy z tego miejsca – żartował prezydent ZZM Leszek Miętek.

Pomieszczenia poświęcił ks. **Ryszard Marciniak** – krajowy animator Katolickiego Stowarzyszenia Kolejarzy Polskich. W uroczystości wzięli udział przedstawiciele prezydium RK ZZM, prezydent **Leszek Miętek** i wiceprezydent **Krzysztof Ciećka** oraz ich doradcy, pracownicy Biura oraz członkowie zarządu PKP Cargo – prezes **Władysław Szczepkowski** oraz dyrektor ds. marketingu i handlu

**Kazimierz Murawski**. Ksiądz Marciniak zwrócił się do wszystkich obecnych z apelem, by dbali o swoje rodziny i tworzyli przyjazną atmosferę zarówno w domu, jak i pracy. W erze nowoczesnych technologii nadal najbardziej liczy się człowiek – podkreślał. Nawiązał do tej wypowiedzi prezes Szczepkowski, mówiąc, że rozwój firmy nie zawsze musi iść w parze z jej dobrymi wynikami fi-



nansowymi. Szef Cargo podzielił się także swoimi pierwszymi spostrzeżeniami na temat spółki, która jest jego zdaniem za mało dynamiczna i elastyczna oraz ma mniej przejrzystą ofertę od konkurencji. Mówił też o najbliższych planach Cargo.

(L)





**PKP CARGO**  
Spółka Akcyjna  
ZAKŁAD TABORU  
w Olsztynie

tel. (989) 677 5330, fax (989) 677 5564  
cm.olsztyn@pkp-cargo.pl  
www.pkp-cargo.pl




**Oferujemy:**

- wynajem lokomotyw spalinowych z obsługą,
- naprawę lokomotyw spalinowych i wagonów towarowych,
- przeglądy okresowe lokomotyw spalinowych,
- obtaczanie zestawów kołowych wagonów,
- wynajem wagonów towarowych do legalizacji wag,
- wzorcowanie przyrządów pomiarowych.




# Prawa pracownika

**Zgłoszenia choroby zawodowej u pracownika dokonuje pracodawca, lekarz który podczas wykonywania zawodu powziął podejrzenie choroby bądź pracownik podejrzewający, że występujące objawy mogą wskazywać na taką chorobę.**

Jak informowaliśmy miesiąc temu, Rada Ministrów określiła w drodze rozporządzenia wykaz oraz zasady postępowania w sprawach zgłoszenia podejrzenia, rozpoznawania i stwierdzania chorób zawodowych Dz.U. nr 132 z 30 lipca 2002 r., poz. 1115. Zgodnie z paragrafem 2 ust. 2, „zgłoszenie podejrzenia choroby zawodowej oraz jej rozpoznania może nastąpić u pracownika lub byłego pracownika w okresie jego zatrudnienia w narażeniu zawodowym lub po zakończeniu pracy w takim narażeniu zawodowym, nie później jednak niż w okresie który został określony w wykazie chorób zawodowych”. Zgłoszenia choroby zawodowej u pracownika dokonuje pracodawca, lekarz który podczas wykonywania zawodu powziął podejrzenie choroby bądź pracownik podejrzewający, że występujące obja-

wy mogą wskazywać na taką chorobę.

Najczęściej podejrzenia choroby zawodową wśród pracowników druzyn trakcyjnych dotyczą:

- choroby układu wzrokowego wywołanej czynnikami fizycznymi, chemicznymi lub biologicznymi
- zespołu wibracyjnego – postać kostno-stawowa
- obustronnego trwałego ubytku słuchu typu ślimakowego, spowodowanego hałasem, wyrażonego podwyższeniem progu słuchu o co najmniej 45 decybeli w uchu lepiej słyszącym.

O tym, czy schorzenie jest chorobą zawodową decyduje związek przyczynowy między tymi schorzeniami i warunkami pracy, a nie stopień zaawansowania. Takie stanowisko zajął Sąd Najwyższy w wyroku z 18 stycznia 2002 r.: „nawet niewielkie uszkodzenie słuchu kwalifikuje się jako choroba zawodo-

wa”. Sąd Najwyższy podkreślił ponadto, iż biegły lekarz nie jest od interpretacji prawa. Należy do niego natomiast ocena związku między schorzeniem, a rodzajem pracy (sygn. III RN 192). Podobny był wyrok Sądu Najwyższego z 4 czerwca 1998 r. (sygn. III RN 3698) wydany w analogicznej sprawie również dotyczącej kolejarza, który doznał upośledzenia słuchu o 30 decybeli w uchu lepiej słyszącym. Sąd uznał wówczas, iż jest to choroba zawodowa.

Na podstawie tych przykładów można wysnuć wniosek, że każde odsunięcie od „jazdy” przez lekarza, np. z tytułu utraty słuchu bądź pogorszenia wzroku może być podejrzeniem choroby zawodowej. Dlatego po uzyskaniu decyzji odsunięcia od czynności służbowych z tytułu utraty zdrowia, każdy maszynista powinien domagać się od lekarza skierowania na badania w celu rozpoznania choroby zawodowej (Rozporządzenie Ministra Zdrowia z 1 sierpnia 2002 r., Dz.U. 132, poz. 1121).

**Eugeniusz Śliwiński**  
**Komisja Obrony Praw Pracowniczych**  
**z wykorzystaniem materiałów**  
**Kazimierza Grabowskiego**

## Z raportów SOK

**Wprowadzamy nową rubrykę poświęconą wydarzeniom na PKP, którą będziemy przygotowywać przy współpracy ze Strażą Ochrony Kolei.**

### BITWA „JASKINIOWCÓW”

Tuż po północy 5 stycznia dyżurna ruchu stacji Stalowa Wola Rozwadów przekazała telefoniczną informację do komendanta zmiany posterunku Straży Ochrony Kolei, że na peronie nr 2, 10 osobowa grupa chuliganów wszczęła między sobą „wojnę” na kamienie. Kamienie trafiły również w stojącą w stacji lokomotywę wybijając szybę czołową w ET22 1125. Natychmiast skierowany w ten rejon patrol SOK po pościgu zatrzymał 4 sprawców



Krzysztofa K. lat 18, Rafała K. lat 17, Wiesława W. lat 47 i Mariana T. lat 24, mieszkańców Stalowej Woli Rozwadów. U jednego z zatrzymanych stwierdzono uraz głowy od uderzenia kamieniem, trafił on do szpitala, a pozostała trójka wyładowała w miejscowej KPP.

### NA DWÓCH GAZACH?

9 stycznia komendant zmiany poznańskiego Rejonu Straży Ochrony Kolei otrzymuje informację, że na szlaku Sława Wlkp. Wągrowiec pociąg nr 66147 relacji Poznań Wągrowiec potrącił samochód osobowy marki peugeot. Przybyły na miejsce wspólny patrol SOK i policji ustalił, że kierowca nie zachowując należytej ostrożności stracił panowanie nad pojazdem i na łuku jezdni wjechał na tory wprost pod nadjeżdżający pociąg, a następnie uciekł z miejsca wypadku. Na szczęście nikomu tym razem nic się nie stało, a mundurowi nie mieli problemów z ustaleniem danych właściciela samochodu.

**st. insp. Bogusław Markowski**  
**rzecznik prasowy Komendy Głównej SOK**

Fot. autor

# Zebranie w Łodzi

Otwarte zebranie delegatów ZZMK w Łodzi było doskonałą okazją do wymiany poglądów na temat działań ZZM i najważniejszych spraw bieżących.



Podczas roboczych spotkań kształtuje się polityka ZZM.

Szczególną uwagę zebranych wzbudziły ostatnie zmiany kadrowe w spółce PKP Cargo S.A. i przedstawiona przez Ministerstwo Transportu i Budownictwa „Strategia dla transportu kolejowego do roku 2009”. Dyskutowano też o współpracy międzyzwiązkowej i strategii ZZM w zapewnieniu miejsc pracy dla maszynistów.

W spotkaniu uczestniczył prezydent ZZM **Leszek Miętek**. – Robocze spotkania prezydium RK ZZM z członkami związku są bardzo ważne, bo podczas nich kształtuje się polityka ZZM. Trzeba wsłuchiwać się w głos członków, bo to oni są w działaniach naszego związku najważniejsi – powiedział prezydent.

(w)

## Prolongata porozumienia

O 30 dni od daty prezentacji „Strategii dla transportu kolejowego do roku 2009” na posiedzeniu Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa przedłużono okres obowiązywania porozumienia z 5 grudnia 2005 r.

Taki jest wynik spotkania, w którym oprócz przedstawicieli organizacji związkowych wzięli udział członkowie zarządów PKP S.A., PKP Cargo oraz PKP Przewozów Regionalnych. Zabrakło natomiast reprezentantów strony rządowej.

Przypominamy, że porozumienie dotyczy wstrzymania szkoleń i zatrudniania maszynistów przez spółkę Przewozy Regionalne. Prawdopodobny termin prezentacji strategii to koniec lutego. **R.**

### Prawnik „pod komórką”

Informujemy, że mecenas **Piotr Rowiński** udziela porad prawnych pod numerem telefonu **0 667 640 005**. To numer komórkowy Plus GSM objęty siecią korporacyjną. Dla członków ZZM, którzy skorzystali z okazji połączenia są więc bardzo tanie.

## Pod semaforem

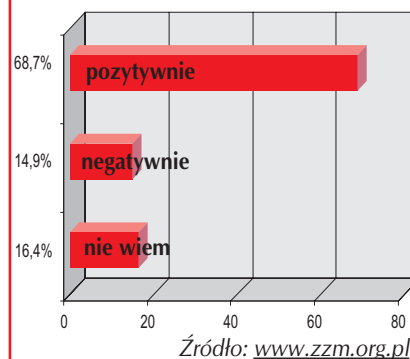
Urząd Transportu Kolejowego za zakaz wprowadzania na rynek wkładek kompozytowych wykonanych z materiału FR 502 typu LL. Uwzględniając

liczne zastrzeżenia i przypadki nieprawidłowości zgłaszane przez maszynistów UTK udowodnił, że bezpieczeństwo jest absolutnym priorytetem.

Ministerstwo Transportu i Budownictwa za sposób przekazania „Strategii dla transportu kolejowego do roku 2009” do konsultacji ZZM. Dokument dotarł do związku dopiero po licznych telefonicznych monitach. Dziwnym trafem tuż przed końcem obowiązywania terminu, do którego można było wnieść swoje uwagi...

## SONDA

Jak oceniasz podpisaną przez ZZM i POLKOMTEL S.A. umowę na świadczenie usług teleinformatycznych i udostępnienie telefonów komórkowych dla członków ZZM?



# FRASZKI JERZEGO SZULCA

## Gaża

Nie zawsze angaż skłania...  
Do zaangażowania.

## Koniunktura

Mechaniczne konie  
trzeba wpierv dać chłopu  
A nie swym warczeniem  
brać go do galopu.

## Teatr współczesny

Największą rolę miewa czasami  
Ten kto podgrywa za kulisami.

## Sroczka

Ma cudowne gniazdo, ale jakaś taka  
Że od razu leci na każdego ptaka.

## Przesyt

I młodość nie radość...  
Gdy wszystkiego już ma dość.

## Jasny gwint

Gdy chcesz skok mieć dobry,  
to działaj z ostrożną  
Żeby się wykręcić potem  
było można.

## Temperament

Rzekł raz kogut kurze:  
Szybciej...bo się wkurzę.

## Niemoc

Poszli do sołtysa...  
A jemu też zwiśa.

## Blondynka

Pojęta – ponętna  
Nie zawsze pojętna

## Prostota

Popatrz na swój krok  
Czy nie idziesz w bok.

## Propaganda

Naświetlanie do szpiku kości  
Perspektywą świetlanej przyszłości.

## Wyceniony

Nikt za niego grosza by nie dał  
Bo już wiedzą za ile się sprzedał.

## Awans

Im ładniejsza kibić  
Tym łatwiej się wybić.

## Prostota

Popatrz na swój krok  
Czy nie idziesz w bok.

Podpatrzone



Fot. Grzegorz Moc

**Wszystkich Czytelników posiadających ciekawe zdjęcia związane z koleją namawiamy do przesyłania ich do redakcji.**

**Adres mailowy i pocztowy w stopce na stronie 2.**



# COMPENSA – poczuj się bezpiecznie

Chciałbym zachęcić wszystkich czytelników „Głosu Maszynisty” nie mających dostępu do Internetu, do porównania dotychczasowego ubezpieczenia z oferowanym przez TUnŻ Compensa S.A.

Proszę zwrócić uwagę, iż osoby przystępujące do naszego ubezpieczenia, nie ponoszą szkody w odniesieniu do dotychczasowego ubezpieczenia. Oznacza to, iż deklarując chęć przystąpienia do ubezpieczenia, nie otrzymają Państwo mniejszego świadczenia niż wynikałoby to z dotychczasowego zakresu, biorąc pod uwagę nawet ewentualne karencje.

Zapraszam do wypełnienia tabelki i wyciągnięcia wniosków.

## PROGRAM „MASZYNISTA”

dla wszystkich członków Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce

ZAKRES OCHRONY	WARIANT A		WARIANT B		Wpisz wysokość świadczeń z ubezpieczenia w konkurencyjnym Towarzystwie, za które płacisz dziś i porównaj ich wysokość z naszą ofertą
	KWOTA WYPŁATY (PLN) GRU0100089909		KWOTA WYPŁATY (PLN) GRU0100089918		
Śmierć ubezpieczonego w następstwie wypadku komunikacyjnego	106 974		97 352		
Śmierć ubezpieczonego w następstwie nieszczęśliwego wypadku	88 074		80 152		
Śmierć ubezpieczonego w następstwie zawału lub wylewu traktowana jako nieszczęśliwy wypadek	88 074		80 152		
Śmierć ubezpieczonego	44 037		40 076		
Trwała niezdolność do pracy w wykonywanym zawodzie w wyniku choroby lub nieszczęśliwego wypadku	9 450		8 600		
Trwały uszczerbek na zdrowiu spowodowany nieszczęśliwym wypadkiem za 100% t.u.	378 PLN za każdy 1% trwałego uszczerbku		344 PLN za każdy 1% trwałego uszczerbku		
Śmierć małżonka w następstwie nieszczęśliwego wypadku	46 872		42 656		
Śmierć małżonka	23 436		21 328		
Śmierć rodziców	4 536		4 128		
Śmierć teściów	4 536		4 128		
Śmierć dziecka w następstwie nieszczęśliwego wypadku*	15 120		13 760		
Śmierć dziecka*	7 560		6 880		
Jednorazowe świadczenie dla każdego dziecka z tytułu śmierci ubezpieczonego	9 450		8 600		
Poważne zachorowanie (możliwość przystąpienia do 60 roku życia)	10 017		9 116		
Pobyt w szpitalu (zasilek dzienny)	100	200 (NW do 14 dni)	100	200 (NW do 14 dni)	
		400 (w tym 200 OIOM i 200 NW – do 14 dni)		400 (w tym 200 OIOM i 200 NW – do 14 dni)	
		300 (w tym 200 OIOM)		300 (w tym 200 OIOM)	
Operacje chirurgiczne	1 000		1 000		
Miesięczna składka	70,00		65,00		

Nazwiska osób, z którymi mogą Państwo spotkać się w celu omówienia przystąpienia do ubezpieczenia grupowego w TUnŻ Compensa S.A. znajdują się na stronie internetowej [www.zzm.org.pl/compensa](http://www.zzm.org.pl/compensa)

Mariusz Remisz  
Pełnomocnik Prezesa Zarządu  
TUnŻ Compensa S.A.

wczasy dla matek z dziećmi,  
emerytów, pobyty weekendowe

zielone szkoły, kolonie  
i obozy dla dzieci i młodzieży

survival i obozy konne  
dla studentów i młodzieży



# Natura Tour

*kreator Twojego wypoczynku*



KOW - design art, graf. Łucjan Madziar

[www.naturatour.pl](http://www.naturatour.pl)

Warszawskie Biuro Podróży „Natura Tour” Sp. z o.o.  
ul. Chmielna 106, 00-801 Warszawa  
tel.: 0-22 474 46 69, 0-22 474 10 70