

Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘZ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 1/41

STYCZEŃ 2008



Zmiany personalne na kolei – s. 3

**Alokacja
nie jest lekarstwem! – s. 4-5**

Pobożne życzenia

Niedawno składaliśmy sobie świąteczno-noworoczne życzenia. Miało być lepiej, a przynajmniej nie gorzej. W jednym z regionów końcówka roku przyniosła zmiany, ale chyba nie o takie chodziło, skoro skończyło się na błyskawicznej dymisji. Pojawienie się prywatnego przewoźnika PCC Arriva w Kujawsko-Pomorskiem miało być przełomem, a okazało się zupełnym niewypałem. To co spotkało pasażerów przyprawia o obłęd. Często odwoływane pociągi oraz niezatrzymywanie się ich na stacjach to było preludium. Podróżowanie zastępczą komunikacją autobusową z dala od niektórych przystanków czy stacji to też żadna dogodność dla pasażerów. Wreszcie trzeba wspomnieć o skutkach finansowych – uszkodzonych autobusach szynowych należących do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego oraz uszkodzonych torach i zwrotnicach PLK S.A.

Jednym słowem miało być lepiej, a nie jest, a co gorsza wystąpiły zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu po-

ciągów. Przyczyn takiego stanu rzeczy łatwo się domyślić – kiepsko wykwalifikowana kadra maszynistów zatrudnionych przez PCC Arriva. Zatrudniano tam m.in. pracowników którzy nie sprawdzili się w PKP i zostali zwolnieni z przyczyn leżących po stronie pracownika.

Wymowny jest też incydent, który wydarzył na stacji Oława, gdzie pijany maszynista holdingu PCC podjął próbę ucieczki uruchamiając pociąg towarowy. Aż strach pomyśleć, co działałoby się, gdyby próba się powiodła. Miejmy nadzieję, że Urząd Transportu Kolejowego bliżej przyjrzy się prywatnym przewoźnikom, jeśli nie chce mieć krwi na rękach. Ciekawi mnie również jak zostanie potraktowana dyżurna ruchu stacji Oława. Czy zostanie nagrodzona za wzorową postawę, czy też może zostanie wdrożone postę-

powanie o ukaranie za zatrzymanie pociągu? Nie jest to wcale niemożliwe. Swego czasu na podstawie umieszczonego w Głosie Maszynisty zdjęcia na którym prywatny przewoźnik tankuje paliwo w miejscu do tego nieprzystosowanym – pod siecią trakcyjną, PLK wszczęła dochodzenie kto był autorem zdjęcia, zamiast wyciągnąć konsekwencje w stosunku do prywatnego przewoźnika.

Nie dla wszystkich nowy rok zaczął się pomyślnie. Duża strata dołknęła również Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce. Zmarł nasz kolega i przyjaciel Mietek Walarus, długoletni członek ZZM, bardzo zaangażowany w pracę związkową, wyróżniony odznaką „Zasłużony dla ZZM”. Do końca swoich dni pracował w Komisji Obrony Praw Pracowniczych. Na zawsze pozostanie w naszych sercach.

Bogusław Sady



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: rkzm@wp.pl

Redaktor naczelny: Rafał Zarzecki
Zespół redakcyjny: Roman Jordan, Adam Murawski, Eugeniusz Śliwiński, Grzegorz Moc

Druk: Drukarnia Kolejowa Kraków

Okładka: Lokomotywa EU-06-20 z pociągiem Kraków-Żyliną na zimowym szlaku

Fot. G. Moc

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

OKAŻ SERCE

Fundacja Pomocy Dzieciom Specjalnej Troski, Inwalidom i Emerytom Branży Transportowej w Warszawie jest organizacją pożytku publicznego, działającą w resorcie transportu, niosącą pomoc humanitarną dla:

- dzieci specjalnej troski, dzieci z wielodzietnych, ubogich rodzin,
- najuboższych i niedołączonych inwalidów i emerytów.

Organizujemy pomoc: prawną, charytatywną, socjalną i medyczną dla 20 tys. osób, w tym wypoczynek wakacyjno-zdrowotny dla 750 dzieci.

Apelujemy do wszystkich osób czułego serca o przekazanie 1% należnego podatku dochodowego od osób fizycznych na rzecz Fundacji.

W tym celu prosimy wypełnić PIT-37 (lub PIT-36) w niżej podany sposób:

I. WNIOSEK O PRZEKAZANIE 1% PODATKU NALEŻNEGO NA RZECZ ORGANIZACJI POŻYTKU PUBLICZNEGO (OPP). Należy podać nazwę OPP oraz numer do Krajowego Rejestru Sądowego (KRS)

124. Nazwa OPP

**FUNDACJA POMOCY DZIECIOM SPECJALNEJ TROSKI,
INWALIDOM I EMERYTOM BRANŻY
TRANSPORTOWEJ**

125. Numer KRS

KRS 0000022612

Wnioskowana kwota

Kwota z poz. 126 nie może przekroczyć 1% kwoty z poz. 112 po zaokrągleniu do pełnych dziesiątek groszy w dół

126.

(tu należy podać wysokość przekazywanej kwoty)

zł..... gr.....

Informujemy, że kwota 1% podatku od osób fizycznych przekazana w ww. sposób na rzecz Fundacji nie zmniejszy Państwa budżetu, a przyczyni się do niesienia pomocy najuboższym.

RADA I ZARZĄD FUNDACJI

Nowy minister ds. kolei i członkowie zarządów

Sypnęło ostatnio zmianami w Grupie PKP i jej otoczeniu. Przedstawiamy najważniejsze z nich.

Z dniem 2 stycznia 2008 r. premier Donald Tusk powołał Juliusza Engelhardta na stanowisko podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Zastąpił on Mirosława Chaberka, który został członkiem rady nadzorczej PKP S.A. (na krótko, bo już z tej funkcji zrezygnował).



Juliusz Engelhardt

Juliusz Engelhardt urodził się 1 stycznia 1955 r. Profesor nauk ekonomicznych i wykładowca Uniwersytetu Szczecińskiego, był m.in. także doradcą dyrektora generalnego PKP, a w latach 1994–1996 jego zastępcą. W latach 1996–1997 ekspert Rady PKP ds. ekonomiczno-finansowych. Autor lub współautor ok. 200 publikacji naukowych, dotyczących m.in. transportu kolejowego. Członek Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego, Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji oraz Komitetu Transportu PAN.



Tomasz Pałaszewski



Paweł Pieśniewski

Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy PKP S.A. powołało Krzysztofa Opawskiego na stanowisko przewodniczącego rady nadzorczej tej spółki. Ponadto odwołało trzech członków zarządu PKP S.A.: Arkadiusza Olewnika, Jerzego Marciniaka i Jarosława Adwentta. Zastąpili ich: Tomasz Pałaszewski – wcześniej dyrektor Biura Audytu i Kontroli PKP S.A., Paweł Pieśniewski – były dyrektor Biura



Paweł Olczyk

Planowania i Ekonomiki PKP SA. i Paweł Olczyk – ostatnio dyrektor Biura Nieruchomości Strategicznych PKP S.A.

Rada nadzorcza PKP Cargo S.A. odwołała 27 grudnia ub.r. ze składu zarządu spółki dotychczasowego prezesa – Władysława Szczepkowskiego oraz członka zarządu, dyrektora ds. marketingu i handlu – Kazimierza Murawskiego. Decyzję uzasadniono niezadowalającym poziomem realizacji biznes planu oraz inwestycji, a także niewdrożeniem zmian usprawniających przewozy. Do czasu wyłonienia nowych członków zarządu w postępowaniu kwalifikacyjnym, co potrwa 2–4 miesiące, rada nadzorcza PKP Cargo delegowała do tych funkcji dwóch swoich członków. Są nimi Wojciech Balczun (pełniący obowiązki prezesa zarządu) i Remigiusz Adamiak (p.o. członka zarządu, dyrektora ds. marketingu i handlu).



Wojciech Balczun

Wojciech Balczun ma 38 lat. Jest absolwentem Uniwersytetu Śląskiego w Katowicach. Ukończył także poddyplomowe studia menedżerskie MBA. Pełnił m.in. funkcję dyrektora Gabinetu Politycznego prezesa Urzędu Kultury Fizycznej i Turystyki, członka rady nadzorczej Totalizatora Sportowego, dyrektora Biura Marketingu i Promocji Poczty Polskiej, dyrektora zarządzającego Departamentu Marketingu Klienta Detalicznego banku PKO BP, przewodniczącego rady nadzorczej Intelligo Financial Services.

W latach 2005–2007 był przewodniczącym rady nadzorczej PKP S.A., a w 2006 roku – społecznym mediatorem w sporze zbiorowym na tle postulatów płacowych w tej spółce.



Krzysztof Kołodziejski

Rada nadzorcza PKP Przewozy Regionalne wybrała w otwartym postępowaniu kwalifikacyjnym dwóch nowych członków zarządu spółki. Krzysztof Kołodziejski zajmie się sprawami techniczno-eksploatacyjnymi. Pracę w PKP rozpoczął jako maszynista trakcji spalinowej, później był instruktorem maszynisty. Pełnił też funkcje zastępcy naczelnika Lokomotywowni Warszawa Odolany i naczelnika wydziału w Biurze Eksploatacji Taboru Dyrekcji Generalnej PKP. Był również dyrektorem wydziału eksploatacji w Dyrekcji Kolejowych Przewozów Towarowych Cargo, a przez siedem ostatnich lat dyrektorem Biura Eksploatacji i Organizacji Przewozów w spółce PKP Przewozy Regionalne.



Robert Nowakowski

Nowym członkiem zarządu – dyrektorem ds. handlowych PR został natomiast Robert Nowakowski. W swojej karierze zawodowej był m.in. zastępcą dyrektora ds. handlowych w Mazowieckim Zakładzie Przewozów Regionalnych, kierował również zakładami PR w Białymstoku i – ostatnio – w Bydgoszczy.



Marek Nitkowski

Nowym członkiem zarządu do spraw handlowych PKP Intercity S.A. został natomiast Marek Nitkowski, który poprzednio pełnił tę funkcję w PKP Przewozy Regionalne. **raz**

Alokacja nie jest lekarstwem!

Z Leszkiem Miętkiem, prezydentem ZZM, rozmawia Rafał Zarzecki

– **Nowy rok to zawsze nowe wyzwania. Bardzo wiele będzie jednak zależać od poczynań nowego rządu...**

– Rok 2008 będzie faktycznie obfitował w wiele wydarzeń mających wpływ na przyszłość kolei. Wygląda na to, że nowy rząd zamierza wdrażać strategię przygotowaną przez poprzednią ekipę. Liczymy zresztą, że dowiemy się czegoś więcej 25 stycznia na posiedzeniu Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa.

Stanowisko ZZM wobec strategii jest niezmiennie. Zgadza się, że należy oddłużyć budżet państwa wobec PKP Przewozy Regionalne. Dług ten powstał w wyniku zaległych, kilkuletnich płatności państwa za wykonywanie usług o charakterze publicznym przez tę spółkę. Uważamy także, że należy stworzyć mechanizmy współpracy samorządów z przewoźnikiem. Ale dyskusyjne jest, czy należy uwłaszczać samorządy na majątku kolejowym i robić z nich na siłę operatorów. Lepszym rozwiązaniem są umowy długoterminowe, jak np. na Górnym Śląsku.

Fundamentem strategii powinien być jednak rachunek ekonomiczny, a nie pobożne życzenia i chciejstwo. Nie przekonują mnie nie poparte niczym argumenty, że spółka x powinna mieć majątek, a spółka y – akurat nie. Dalsze ćwiartowanie kolei nie jest dobrym lekarstwem na jej bolączki. Idzie o nasze miejsca pracy, nic więc dziwnego, że obawiamy się kolejnego eksperymentu na żywym organizmie. Chciałbym podkreślić, że według naszej wiedzy nikt – łącznie z panem ministrem Grabarczykiem – nie zna kosztów wdrożenia poszczególnych rozwiązań strategii.

Zaproponowane rozwiązania mają być realizowane tylko dlatego, bo komuś wydaje się, że są dobre. Uważamy, że to nie wystarczy.

– **Najwięcej kontrowersji wzbudza kwestia alokacji majątku i pracowników. Nawet najwięksi zwolennicy tej koncepcji mają świadomość, że zagrożeń jest wiele, a efektów nie da się przewidzieć.**

– Bo nie ma analizy finansowej tego przedsięwzięcia! Trudno zatem ocenić jego skutki dla Grupy PKP, takie jak choćby utrata korzyści skali i koncentracji oraz konieczność dublowania m.in. zaplecza technicznych w wielu podmiotach. To wszystko będzie słono kosztowało. Jeśli zakładamy, że Grupa PKP ma być nadal grupą, to dlaczego z takim zapętlaniem próbuje się dzielić ten majątek? Z drugiej strony w strategii jest mowa wyłącznie o przekazaniu taboru i zaplecza utrzymaniowo-naprawczego przewoźnikom. Ani słowem nie wspomina się nawet o wyposażeniu PKP Cargo w niezbędny majątek, jak bocznice, rampy i magazyny.

Dlatego wdrażaniu strategii mogą towarzyszyć konflikty społeczne. Kolejarze nie raz pokazali, że potrafią zadbać o przyszłość polskich kolei. Nie pozwolą więc na podejmowanie decyzji, które nie były oparte na rachunku ekonomicznym i obciążone są dużym ryzykiem. Porozumienie jest możliwe, ale wymaga dialogu na temat zakresu i formuły wdrażania strategii.

– **ZZM przedstawił już zresztą swoją propozycję. Zakłada ona utworzenie tzw. spółki serwisowej świadczącej usługi dla całej Grupy**

PKP. Jej udziałowcami byłiby przewoźnicy.

– W naszym przekonaniu koncentracja zaplecza technicznego w jednym podmiocie ułatwi gospodarowanie majątkiem i przyniesie oszczędności. Dobowe wykorzystanie obiektów stanie się efektywniejsze, obsługa techniczna – sprawniejsza, niższe będą koszty jednostkowe obsługi lokomotyw. Wiele wskazuje jednak na to, że nowy rząd skłania się raczej do koncepcji swoich poprzedników. Zespół analizujący projekt spółki serwisowej powstał chyba tylko dla zamydlenia oczu. Nie wyobrażamy sobie, żeby dokonano podziału administracyjnego pracowników drużyn trakcyjnych, tym bardziej na podstawie czyjegось „widzimi się”. Nie ma zgody ZZM na podział maszynistów! Razem jesteśmy w stanie przeciwstawić się takim planom. Oczywiście zdajemy sobie sprawę z tego, że będziemy świadkami rozmaitych podchodów i obiecywania złotych gór. Wierzę jednak, że maszyniści oprą się pokusom i pozostaną wierni zasadom, które wyznają i bronią przez tyle lat i nie dadzą się podzielić.

– **Nie ma Pan wrażenia, że rząd i pracodawcy koncentrują się na programach naprawczych czy wynikach finansowych, a zapominają o godziwych wynagrodzeniach dla pracowników? Jeśli nic się nie zmieni Grupę PKP czeka dalszy drenaż specjalistów.**

– Konfederacja KZZ z determinacją walczy o poprawę warunków pracy i wzrost wynagrodzeń w Grupie PKP. Wraz z innymi związkami prowadzimy negocjacje w sprawie postulatów płacowych. Do pracodawców skierowaliśmy żądania podwyżek płac w wysokości 50 proc. wynagrodzenia zasadnicze-

go dla pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Te stanowiska były wymieniane przy porozumieniu emerytalnym. Dotyczy to zatem maszynistów, dyżurnych ruchu, drużyn konduktorskich, dyspozytorów, ale również rewidentów, manewrowych czy pracowników warsztatowych mających wpływ na dopuszczenie pojazdów do ruchu.

Wysokość oczekiwań oddaje skalę problemu jaki mamy w Grupie PKP – odchodzenia wykwalifikowanych pracowników do konkurencji oraz tzw. luki pokoleniowej. Przykładowo średnia wieku maszynistów wynosi 49 lat i za parę lat nie będzie komu prowadzić pociągów. Naiwnością jest myślenie, że znajdują się młodzi ludzie chętni do trudnej i odpowiedzialnej pracy za 1200 zł brutto. Jeśli faktycznie chcemy, by młodzi ludzie wracali z emigracji, to stwórzmy im w Polsce odpowiednie warunki. Nie łudźmy się, że podwyżkami rządu 100 zł ściągniemy ich na polską kolej. Oczekujemy poważnego podejścia do tego problemu zarówno przez właściciela, jak i pracodawców.

Swoje żądania wysunęliśmy we wrześniu 2007 roku. Jesteśmy więc bardzo uczuleni na wszelkiego rodzaju grę na czas. Jeżeli nie uda się rozwiązać problemu do końca stycznia, to będziemy musieli podjąć decyzje przewidziane ustawą o rozwiązywaniu sporów zbiorowych. Najtrudniejsza sytuacja jest obecnie w PKP Warszawska Kolej Dojazdowa i KM-Koleje Mazowieckie, których kierownictwa nie podjęły wcześniej negocjacji.

– Więc strajk?

– Takie rozwiązanie dopuszcza ustawa o rozwiązywaniu sporów zbiorowych, więc jeśli nie będzie innego wyjścia nie zawahamy się podjąć takiej decyzji. Nasi członkowie są w tej sprawie bardzo zdeterminowani.

– W ubiegłym roku podpisane zostało porozumienie z rządem w sprawie emerytur pomostowych dla kolejarzy. Jego realizacja to na pewno także jedno z wyzwiań?

– Tak. Razem z innymi organizacjami współpracującymi z nami w tej sprawie w ramach KKPS-K zwrócimy się z pytaniem do premiera i ministra pracy, jak i kiedy zamierza wprowadzić je w życie. Użyjemy wszelkich sposobów przewidzianych prawem, aby zapewnić możliwość godnego odejścia na emeryturę tym, którzy zasłużyli na to ciężką pracą. Jestem przekonany, że będziemy mówili jednym głosem i znajdziemy sojuszników wśród kolejarzy. To dla nas wszystkich priorytetowa sprawa.

– Wokół PKP Cargo jest ostatnio wyjątkowo niezdrowa atmosfera. Łatwo odnieść wrażenie, że ma miejsce negatywna kampania.

– Podejmowane są niestety liczne próby osłabienia pozycji spółki. Trudno przejść do porządku dziennego nad frontalnym krytykowaniem PKP Cargo przez osoby, które usiłują uchodzić za niezależnych ekspertów. Zastanawiające skąd oni, a także organizacje wspierające prywatnych przewoźników, mają poufne dane o spółkach Grupy PKP. Wyciekały dokładne wyniki przewozowe, a nawet informacje z prac wewnętrznych zespołów ds. wdrażania strategii. Dodam, że w tych ostatnich bierze udział tylko strona administracyjna, a o ustaleniach nie informowano związków zawodowych i pracowników. O zorganizowanych i bezwzględnych działaniach mających na celu osłabić pozycję PKP Cargo świadczą także kary Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumenta. Skądinąd niezawinione przez spółkę i niesprawiedliwe. Odnosimy wrażenie, że w budżecie państwa brakuje pieniędzy na oddłużenie Przewozów Regionalnych i to PKP Cargo ma je dostarczyć.

– Jak skłonić decydentów, by zostały stworzone warunki równej i zdrowej konkurencji między poszczególnymi gałęziami transportu?

– Pokazanie nierównego traktowania kolei w konkurencji międzygałęziowej to jedno z ważniejszych wyzwań. Kolej jest najbezpieczniejszym i najbardziej ekologicznym środkiem transportu, ale nie ma to żadnego przełożenia na politykę państwa. Jak PKP Cargo ma pozyskać klientów, jeśli tir może przejechać od wschodniej do zachodniej granicy za 27 złotych, a koszt uruchomienia na tej trasie wagonu z kontenerem wynosi aż 10 razy tyle? Stawki dostępu za rozrzad jednego wagonu na 2008 rok wzrosły z 1,5 do 10 złotych, przez co przewozy rozproszone stają się dla PKP Cargo skrajnie nieopłacalne. A to przecież jedyny przewoźnik zajmujący się przewozami pojedynczych wagonów. Szacuję, że ok. 50 mln ton ładunków może dodatkowo trafić na polskie drogi. A co z hasłem tiry na tory, ekologią, bezpieczeństwem? Jak wielu ludzi musi zginąć na polskich drogach, aby zmienić politykę państwa w tym zakresie?

Dostrzegam także inny wymiar nierównej konkurencji. Należy ograniczyć proceder łamania elementarnych zasad bezpieczeństwa przez prywatnych przewoźników kolejowych. Z wiarygodnych źródeł wiemy, że maszyniści zatrudnieni w tych firmach pracują często 24 godziny na dobę, przekraczają prędkość i nie posiadają wymaganych badań. Uczulam na to instytucje strzegące bezpieczeństwa na kolei. Co by bowiem nie mówić o spółkach Grupy PKP, trzeba pamiętać o jednym. Ponoszą one wysokie koszty związane z zapewnieniem bezpieczeństwa. W przeciwieństwie do prywatnych przewoźników, kierujących się głównie zyskiem.

– Dziękuję za rozmowę.

Apel do ministra

Prezydent ZM Leszek Miętek i przewodniczący Sekcji Zawodowej NSZZ „Solidarność” PKP Cargo S.A. Marek Podskalny wystosowali 12 grudnia ub.r. pismo do ministra infrastruktury Cezarego Grabarczyka. Publikujemy jego obszernie fragmenty.

Okres przedwyborczy obfitował w zapewnienia i deklaracje, że nowa ekipa rządząca zajmie się najistotniejszymi dla naszego Kraju sprawami i powierzy te zadania profesjonalistom.

Mimo to, do dnia dzisiejszego brak jakichkolwiek działań i decyzji odnoszących się do sektora transportu kolejowego. (...) Fakt ten może być postrzegany jako brak przygotowania obecnego Rządu do przejęcia odpowiedzialności za ten, niewątpliwie jeden z najistotniejszych obszarów polskiej gospodarki.

Związki zawodowe, w poczuciu odpowiedzialności za przyszłość Grupy PKP i zatrudnionych w niej pracowników, oczekują od Pana Ministra podjęcia pilnych działań w następujących obszarach:

1. Ustalenia stabilnych zasad i cennika opłat za dostęp do infrastruktury na okres co najmniej 5 lat, który pozwoli na planowanie polityki handlowej, eksploatacyjnej i inwestycyjnej Spółkom Grupy PKP. Cennik ten powinien bezwzględnie zawierać rozwiązania, które pozwolą na efektywny rozwój przewozów intermodalnych oraz rozproszonych. Sytuacja, w której koszt rozrządu jednego wagonu ma wzrosnąć sześciokrotnie spowoduje skrajnie nieopłacalność dla PKP CARGO – jako jedyne przewoźnika zajmującego się przewozem ładunków rozproszonych i odchodzenie od tych przewozów. Efektem tego będzie skierowanie dodatkowej ilości 50 mln ton ładunków na polskie drogi, a w PKP CARGO redukcja potencjału spółki. Skutki tej sytuacji niestety trudno przewidzieć.

2. Oddłużenia spółki PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. i zapewnienia stabilnego finansowania przewozów regionalnych, których świadczenie ma charakter służby publicznej. Brak działań w tym zakresie powoduje permanentne narastanie należności spółki PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. wobec pozostałych spółek Grupy PKP, które w przypadku PKP CARGO S.A. przekraczają obecnie poziom 800 mln zł. Sytuacja ta powoduje, że PKP CARGO S.A., która prowadzi działalność na konkurencyjnym i w pełni zliberalizowanym rynku kolejowych przewozów towarowych, nie jest w stanie realizować w pełnym zakresie zaplanowanych działań inwestycyjnych związanych z taborem, rozwojem centrów logistycznych oraz informatyzacją Spółki. Równocześnie jednak PKP CARGO S.A. jest zobowiązana do świadczenia usług trakcyjnych na rzecz spółki PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. i PKP Intercity sp. z o.o. poniżej ponoszonych kosztów, co jest przez nas traktowane jako skrośne subsydiowanie tych Spółek i narazić może Statutowe Organa PKP CARGO S.A. na zarzut działania na jej szkodę.

3. Zrównoważenia systemu transportowego w Polsce przez udział państwa na zalecanym przez Unię Europejską poziomie 60:40, a także zaprzestania preferowania transportu samochodowego poprzez podniesienie ceny winiety za przejazd TIR-ów przez teren RP (obecnie koszt dostępu do infrastruktury jednego wagonu z kontenerem jest jedenastokrotnie wyższy niż koszt

winiety za przejazd TIR-em na tej samej trasie).

4. Przekazania majątku potrzebnego do funkcjonowania Spółki zgodnie z ustawą i umożliwienia przeprowadzenia procesów inwestycyjnych oraz, co z tym związane, wdrożenia strategii rozwoju PKP CARGO S.A.
5. Wdrożenia inwestycji modernizacyjnych i naprawczych na liniach kolejowych potrzebnych dla systemu transportowego polskiej gospodarki, a nie tylko inwestycji w korytarze transeuropejskie. Katastrofalny stan infrastruktury głównie na Dolnym i Górnym Śląsku powoduje drastyczne ograniczone wielkości przewozu na tym terenie towarów przez kolej.
6. Oczekujemy jasnego stanowiska Ministerstwa Infrastruktury w sprawie utrzymania PKP CARGO S.A. jako narodowego przewoźnika kolejowego.
7. Określenia roli PKP S.A. w Grupie PKP, a także zasad i mechanizmów zarządzania Grupą PKP, co jest niezbędne dla efektywnego funkcjonowania spółek ją tworzących i pozwoli na uniknięcie w przyszłości zbędnych nieporozumień.

Przekazując niniejsze zagadnienia Panu Ministrowi pod rozwagę, wyrażamy głęboką nadzieję, że troska o przyszłość polskiej kolei jest naszą wspólną troską i to ona będzie stanowiła podstawę wszelkich decyzji podejmowanych w odniesieniu do sektora kolejowego.

Z uwagi na to, że wszystkie poruszone przez nas zagadnienia mają bezpośredni wpływ na przyszłość przedsiębiorstwa w którym pracujemy, oraz na warunki i miejsca pracy stanowią one bezpośredni obszar zainteresowania związków zawodowych.

Liczymy na to, że rozwiązywanie tych problemów będzie odbywało się w formie dialogu społecznego i nie doprowadzi do niepotrzebnych protestów.

W skrócie

PKP CARGO MUSI PŁACIĆ. Aż 51 milionów złotych musi wpłacić do budżetu państwa spółka PKP Cargo. Kara w wysokości 40 mln zł została nałożona przez Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów w 2004 roku, ale spółka się od niej odwoływała. Niestety, niesukcesownie. Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów odrzucił odwołanie, decyzja uprawomocniła się, a łączna kwota ostatecznie urosła do 51 mln zł. Prezes UOKiK zgodził się bowiem na rozłożenie kary na raty. W ciągu 5 lat spółka musi zapłacić 20 rat, po 2 mln zł każda. Pierwsza wpłata została już dokonana wraz z ponad 11 mln zł opłaty prolongacyjnej, naliczanej za płatność ratalną.

To nie jedyna kara nałożona przez UOKiK na PKP Cargo. W styczniu 2004 roku spółka ukarana została kwotą 20 mln zł, a w 2005 roku – 10 mln zł. Decyzje te nie są jednak prawomocne.

PKP INTERCITY JUŻ NIE Z O.O. PKP Intercity została 2 stycznia zarejestrowana jako spółka akcyjna w Krajowym Rejestrze Sądowym – Rejestrze Przedsiębiorców. Przekształcenie PKP

Intercity nastąpiło na podstawie uchwały nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników 17 grudnia 2007 r. Spółka planuje debiut na Giełdzie Papierów Wartościowych na przełomie 2008 i 2009 roku.

GDL POSTAWIŁ NA SWOIM. Niemieccy maszyniści należący do związku zawodowego GDL otrzymają 11 proc. podwyżki, a także osobny układ zbiorowy pracy z państwowym przewoźnikiem Deutsche Bahn. Pozostałe organizacje związkowe w DB zadowolili się jedynie 4,5 proc. podwyżką. Negocjacje GDL z DB trwały blisko rok, nie obyło się także bez protestów, o których pisaliśmy w „GM”.



proste drogi
profesjonalne rozwiązania

CENTRUM INFORMACJI
O USŁUGACH PKP CARGO S.A.
tel. +48 32 719 53 00
fax +48 32 719 58 63
czynne od poniedziałku do piątku
w godzinach od 8.00 do 16.00



www.pkp-cargo.pl

Desperat powstrzymany

Uciekający przed policjantami pijany w sztok maszynista PCC Kolchem porwał pociąg. Później próbował przekupić ścigających go funkcjonariuszy 300 litrami oleju napędowego. Grozi mu 10 lat więzienia.

Mrożące krew w żyłach zdarzenie miało miejsce w Oławie 9 stycznia przed 4 rano. Maszynista jednej ze spółek holdingu PCC prowadził pociąg nr 74113180 relacji Guben-Zdzieszowice. Jak się potem okazało, miał we krwi aż 3 promile alkoholu. Swoją bełkotliwą mową na tyle zaniepokoił dyspozytorkę oławskiego węzła, że ta zaalarmowała miejscową policję i skierowała skład na boczny tor. Pojawienie się radiowozu wywołało nieoczekiwaną reakcję pijanego 50-latka. Spanikowany uruchomił lokomotywę i błyskawicznie ruszył. W pościg za pociągiem rzucili się jadący na sygnale policjanci.

Maszyna ciągnęła siedemnaście cystern, toteż ucieczka nie mogła się udać. Maszynista PCC Kolchem zdał sobie w końcu z tego sprawę i szybko obmyślił następny plan. Zatrzymał pociąg, a ścigającym go policjantom zaproponował... łapówkę. „Święty spokój” wycenił na 300 litrów oleju napędowego. Spotkał się jednak z odmową i został zatrzymany, a policja wszczęła dochodzenie.

Swoją drogą wydarzenia w Oławie pokazują, jakich maszynistów zatrudniają prywatni przewoźnicy. Zapewne jednego szaleńca za sterownikiem mniej, ale to wierzchołek góry lodowej. Najwyższy czas, by poważnie przyjrzeć się problemowi zanim dojdzie do katastrofy. Nie dotyczy on wyłącznie PCC czy



innego goniącego za zyskiem operatora. Krańcowo nieodpowiedzialni ludzie za pulpitem, nie potrafiący radzić sobie ze słabościami, stanowią poważne zagrożenie dla wszystkich uczestników ruchu kolejowego. Pracowników, pasażerów, a w przypadku przewozu ładunków niebezpiecznych – także dla okolicznych mieszkańców.

(raz)

Fot. Tomasz Makuch

Beton roku

Końcówka roku zaowocowała różnego typu rankingami i podsumowaniami. Użytkownicy niezależnego forum dyskusyjnego Infokolej.pl wybierali „Beton 2007 roku”. Ten mało zaszczytny tytuł zdobyła SKK NSZZ „Solidarność”. Na podium znaleźli się jeszcze prezesi PKP S.A, Związku Pracodawców Kolejowych i PKP Intercity, czyli kolejno Andrzej Wach, Krzysztof Mamiński i Czesław Warszewicz (ex aequo druga lokata) oraz Zbigniew Labuda – dyrektor PR Gdynia (trzecie miejsce). W tym przypadku powstrzymamy się od gratulacji.

PODZIĘKOWANIE

Wszystkim ofiarodawcom, którzy w trudnych dla mnie chwilach związanych z chorobą wspierają mnie duchowo i wsparli najcenniejszym darem – darem krwi, z całego serca w imieniu swoim własnym i mojej rodziny serdecznie dziękuję.

Aleksander Olszewski
St. Maszynista CM Łódź ST1



DRUKARNIA KOLEJOWA KRAKÓW

Spółka z o.o.

31-505 Kraków, ul. Bosacka 6

tel./fax (012) 421 08 20, 421 95 78, 430 36 57
tel. (012) 393 54 81

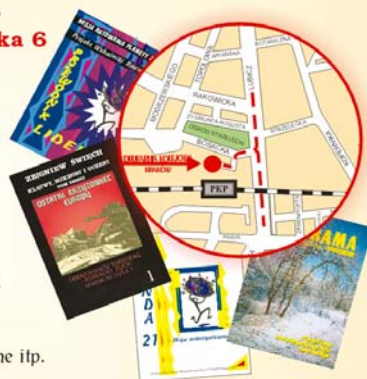
Oferuje Państwu swoje usługi w zakresie:

- składu i grafiki komputerowej
- druku offsetowego
- oprawy introligatorskiej

Drukujemy na maszynach arkusowych i zwojowych:

- wydawnictwa książkowe, czasopisma
- taryfy, katalogi, foldery reklamowe i kalendarze
- akcydensy: listy przewozowe, bilety, karty gwarancyjne itp.

Ponadto wykonujemy wszelkie druki numerowane z odpowiednimi zabezpieczeniami



**SERDECZNIE
ZAPRASZAMY**

Szanowni Państwo!

Z okazji Nowego Roku pragniemy złożyć najserdeczniejsze życzenia samych osiągnięć w dziedzinie bezpiecznego transportu kolejowego oraz radości, zdrowia, spełnienia marzeń i wszelkiej pomysłowości w życiu osobistym i zawodowym życząc dla całego środowiska kolejowego

Tadeusz Ryś
z Zespołem Państwowej Komisji
Badania Wypadków Kolejowych

Tradycje Zakładów Naprawczych Lokomotyw Elektrycznych S.A. sięgają początku XX wieku.

Dziś ZNLE jest jedną z czołowych firm na rynku taboru kolejowego.

Spółka zajmuje się projektowaniem nowych lokomotyw i modernizacją istniejących pojazdów trakcyjnych dla operatorów kolejowych na polskim rynku.



Zakłady Naprawcze
Lokomotyw Elektrycznych
Spółka Akcyjna
ul. Chorzowska 58
44-100 Gliwice
www.znle.pl

Zarząd
tel. +48 (032) 2358 201
fax +48 (032) 2358 205
e-mail: dyrekcja@znle.pl

Dział Marketingu i Sprzedaży
tel. +48 (032) 2358 292
fax +48 (032) 2358 301
e-mail: marketing@znle.pl



Wydarzenia minionego roku

Początek nowego roku sprzyja zwykle podsumowaniom starego, przypominamy zatem wydarzenia 2007 roku. Obfitował on tak wiele wydarzeń, że musielibyśmy poświęcić im specjalne wydanie „GM”. Z konieczności nasz wybór zawężymy do kilkunastu z nich.



- W 2007 rok polscy kolejarze wchodzą z umiarkowanym optymizmem. Niepokoją wprawdzie niektóre zapisy rządowej strategii dla kolejnictwa, ale jest wyraźny postęp w sprawie wcześniejszych emerytur dla kolejarzy pracujących w szczególnych warunkach i wykonujących obowiązki o szczególnym charakterze. Pięć organizacji związkowych (ZMZ, kolejarska „Solidarność”, Federacja ZZ Pracowników PKP, ZZ Dyżurnych Ruchu PKP i ZZ Drużyn Konduktorskich w RP) podpisują się pod wspólną petycją do premiera Jarosława Kaczyńskiego. Protest pod siedzibą Ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej jest jednym z największych od lat – niezadowolone manifestowało 10 tysięcy kolejarzy.



- Powstaje Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych w skład której wchodzi ZMZ, ZZ Dyżurnych Ruchu PKP i ZZ Drużyn Konduktorskich w RP. Na I Walnym Zjeździe Konfederacji, który odbywa się

w Warszawie w dniach 28 lutego-1 marca wybierano m.in. władze. Przewodniczącym KKZZ zostaje Leszek Miętka.

- Z końcem marca kończy się cykl wyjazdowych spotkań członków prezydium ZMZ po organizacjach i kołach zakładowych. Dla wszystkich członków związku były znakomitą okazją do rozmowy o kierunkach działania ZMZ, uzyskania najświeższych informacji o sytuacji w PKP Cargo oraz na całej kolei i w jej otoczeniu.



- Krajowy Zjazd Delegatów ZMZ obradujący w dniach 18–20 kwietnia w Prądocinie przyjmuje sprawozdania: z działalności Krajowej Komisji Rewizyjnej, Rady krajowej ZMZ, finansowe oraz komisji i zespołów problemowych. Kierunki działania związku uznał za konsekwentne i zgodne z uchwałą programową.

- Porozumienie w sprawie podwyżek w płac w PKP Cargo zostaje podpisane 9 maja. Od tego miesiąca wprowadzono podwyżkę w wysokości 120 zł w uposażeniu zasadniczym dla wszystkich pracowników spółki. Partnerzy społeczni ustalili również, że do kwestii płacowych wrócą w IV kwartale 2007 roku.

- Szefowie kilkunastu związków zawodowych zrzeszonych w europejskiej organizacji maszynistów ALE w Polsce. Na międzynarodową konferencję w Krakowie przyjeżdżają na zaproszenie Leszka Miętka, będącego także wiceprezydentem ALE.

- Nadal nie ma żadnej odpowiedzi premiera Kaczyńskiego na petycję w sprawie emerytur. Organizacje związkowe działające w PKP przekształcają się zatem w Krajowy Komitet Protestacyjno-Strajkowy Kolejarzy, który organizuje referendum wśród pracowników trwające od 28 maja. W przypadku nieprzystąpienia do rozmów strony rządowej KKP-SK planuje przeprowadzenie dwugodzinnego strajku ostrzegawczego na całej sieci PKP.

- Podpisane 11 czerwca porozumienie między stroną rządową a KKP-SK w sprawie rozwiązań emerytalnych dla

kolejarzy kończy spór. Pracownicy związani z bezpieczeństwem ruchu (wyszczególniono 28 stanowisk pracy) urodzeni przed 1 stycznia 1969 roku uzyskali uprawnienia do emerytury pomostowej po spełnieniu określonych wymogów dotyczących lat pracy, okresu składkowego i wieku. Uzgodniono także inne korzystne dla kolejarzy rozwiązania.

- Porozumienie w sprawie chronometrażu czasów przyjęć i zdań elektrycznych i spalinowych pojazdów trakcyjnych w PKP Cargo zostaje podpisane 14 czerwca. Wyszczególniono w nim czynności maszynisty przy przyjęciu i zdaniu pojazdu trakcyjnego. Weszło ono w życie z dniem 1 sierpnia 2007 r.



- Zielona Góra zostaje w dniach 5-7 lipca areną jubileuszowego, X piłkarskiego turnieju o Puchar Prezesa PKP Cargo i Prezydenta ZZM. Bezkonkurencyjna okazuje się nim ekipa maszynistów z Czech, która pokonuje w finale CM Szczecin. Na tym gościnność się kończy, bo Reprezentacja Maszynistów zdecydowanie wygrywa z ekipą Dyrektorów.

- Wielomiesięczne zabiegi ZZM kończą się sukcesem. Minister Transportu Jerzy Polaczek zmienia 4 września rozporządzenie w sprawie wykazu stanowisk związanych bezpośrednio z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego wprowadzając nowe stanowisko pracy: maszynista zakładowy. Obniżono wymogi zdrowotne, a teren działania maszynisty zakładowego ograniczono do zakładu pracy. Dla starzejącej się grupy maszynistów lękających się utraty zdrowia, a tym samym prawa do wykonywania zawodu, to jednak dobra wiadomość.

- W Centralnych Obchodach Europejskiego Dnia Maszynisty Kolejowego w Olsztynie bierze udział ok. 600 osób. Podczas uroczystości poświęcone zostają trzy nowe sztandary organizacji zakładowych oraz wręczone odznaczenia państwowe, resortowe i – po raz pierwszy – związkowe („Zasłużony dla ZZM”).

- W poczet Konfederacji KZZ 18 września przyjęty zostaje ZZ Dyspozytorów PKP. KKZZ tworzą więc już cztery organizacje pracowników związanych z ruchem kolejowym, zrzeszające ogółem 20 tysięcy pracowników.



- Ministerstwo Transportu przychyliło się do wniosku Konfederacji KZZ i do końca roku wydłużyła obowiązywanie starej instrukcji o prowadzeniu pociągów Ir-1 (R-1). Nowa, pełna wad i odwołująca się do nieistniejących przepisów, miała wejść w życie 24 września. Ostatecznie nie weszła w życie do dziś, bo PLK nie potrafi usunąć z niej błędów.

- ZZM przedstawia 15 października stronie rządowej i pracodawców dokument zawierający założenia tzw. spółki serwisowej (drukujemy go w częściach w GM), wpisując się w rządową strategię ds. kolejnictwa.



- Tragiczny wypadek na strzeżonym przejeździe w Polednie. 15 listopada, kierowca tira narodowości chorwackiej mimo zakazu wjeżdża na tory, prosto pod pociąg relacji Gdynia-Zielona Góra. Na posterunku pracy ginie m.in. prowadzący lokomotywę EU 07-413 nasz kolega – Jan Gowin, maszynista CM Gdynia.

- Nowa umowa i nowy ubezpieczyciel. Rada Krajowa ZZM podpisuje 12 grudnia porozumienie z Towarzystwem Ubezpieczeniowym Ergo Hestia.

- Przez cały rok Komisja Obrony Praw Pracowniczych reprezentuje naszych kolegów w trudnych sprawach sądowych. Wielu z nich udało się pomóc.

Wybrał: (L)

Fot. R. Zarzecki i R. Kamiński

NIK wytyka zaniedbania

Najwyższa Izba Kontroli miazdząco oceniła działania PKP S.A, PLK S.A oraz przewoźników pasażerskich w zakresie zapewnienia porządku i bezpieczeństwa na kolei. Badania przeprowadzone w 40 jednostkach w latach 2005–2006 wykazały liczne nieprawidłowości.

PKP S.A. i PLK S.A. nie zorganizowały rzetelnej i skutecznej ochrony porządku i bezpieczeństwa na dworcach oraz nie utrzymywały ich w należyłym stanie technicznym – czytamy w raporcie NIK. Spółki te nie były także właściwie przygotowane do działań w przypadku sytuacji kryzysowych. Wpływ na niską skuteczność ochrony ładu, porządku i bezpieczeństwa miała kiepska, zdaniem NIK, współpraca pomiędzy poszczególnymi podmiotami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo oraz brak właściwych działań i skutecznego nadzoru nad wykonywaniem obowiązków przez pracowników zarządców i przewoźników.

PKP S.A. nierzetelnie wykonywała zadania statutowe związane z zarządzaniem Grupą PKP w zakresie zapewnienia porządku i bezpieczeństwa na obszarze kolejowym i w pociągach – uważa NIK. Przede wszystkim nie opracowała spójnych programów dla wchodzących w jej skład spółek. Mimo wcześniejszych zapowiedzi nie uruchomiono bezpłatnego telefonu interwencyjnego SOK oraz nie instalowano w wymaganym zakresie monitoringu wizyjnego. Według Izby, zarząd PKP S.A. nie zapewnił ponadto właściwej ochrony porządku i bezpieczeństwa na obszarze aż 91,4% zarządzanych dworców. Skutecznej ochrony nie gwarantowały umowy z SOK i firmami ochroniarskimi, ale PKP S.A. nie dbała również o właściwy stan techniczny obiektów. Blisko połowa skontrolowanych przez NIK dworców wymagała remontu ze względu na zdewastowane elewacje, instalacje elektryczne i przeciwpożarowe oraz toalety.

Zdaniem PKP S.A. w ciągu ostatnich dwóch lat wiele się zmieniło. – Pojawia się monitoring na dworcach i w nowych pojazdach oraz dodatkowo ochrona w pociągach. Wnioski pokontrolne NIK są przez PKP S.A. realizowane – uważa Michał Wrzosek, rzecznik prasowy spółki.

W 2005 roku na obszarze kolejowym i w pociągach popełniono 101 tys. przestępstw i wykroczeń, tj. o 5,4%



więcej niż w 2004. W 2006 roku było ich wprawdzie 86 211, czyli o 14,1 % mniej niż w 2005 r., ale zdaniem NIK to i tak zbyt wiele, zwłaszcza biorąc pod uwagę, że nie zawsze ofiary zgłaszają się do odpowiednich służb. – Podawane przez NIK statystyki dotyczące rozbojów czy kradzieży dotyczą 0,05% procenta wszystkich przewożonych osób i mienia – przekonuje Wrzosek.

Według Izby, „peelka” nierzetelnie chroniła przed kradzieżami i dewastacją infrastrukturę kolejową bezpośrednio wpływającą na bezpieczeństwo ruchu. W efekcie na skutek popełnio-

nych i zarejestrowanych w 2005 roku 8,6 tys. czynów karalnych (w tym kradzieży i dewastacji), spółka poniosła szkody przekraczające 42 mln zł. Straży Ochrony Kolei organ kontrolny zarzucił natomiast nierzetelność i częsty brak reakcji na łamanie przepisów na dworcach i w pociągach. „SOK nie była rzetelnie przygotowana pod względem organizacyjnym i kadrowym do wykonywania ustawowych zadań z zakresu zapewnienia porządku i bezpieczeństwa na obszarze kolejowym i w pociągach – czytamy w raporcie. Funkcjonariuszy było za mało, a poza tym tylko 4,7 % z nich posiadało prawo do użycia broni palnej w uzasadnionych przypadkach. Komendanci 5 z 6 skontrolowanych przez NIK komend regionalnych SOK nie wystąpili bowiem ze stosownymi wnioskami do policji. Konsekwencją była wykrywalność sprawców przestępstw i wykroczeń nie przekraczająca w 2005 r. w niektórych rejonach 20%. W 2005 roku zarejestrowano 322 przypadki najechania na przeszkody ułożone na torach bądź podwieszono głównie na sieci trakcyjnej i 1693 przypadki obrzucania pociągów różnymi przedmiotami. Zatrzymano sprawców tylko – odpowiednio – 26 (8,1%) i 44 takich zdarzeń (2,6%). We wnioskach NIK dostrzega zatem potrzebę rozważenia likwidacji SOK oraz szukania innych rozwiązań zapewniających bezpieczeństwo.

Przewozom Regionalnym, Intercity i Kolejom Mazowieckim oberwało się za niedostateczną ochronę porządku i bezpieczeństwa osób oraz mienia w pojazdach. Przewoźnicy niewystarczająco chronili przed okradaniem i dewastacją tabor na terenach postojowych i nie dbali o wygrodzenie tych terenów, w wyniku czego w 2005 roku ponieśli straty na blisko 1,9 mln zł – tak brzmi jeden z zarzutów. Na pocieszenie liczba zarejestrowanych przestępstw w pociągach w latach 2004–2005 zmalała (o 5,5% – tj. do 5131) i dalej maleje (do 4320 w 2006 r.).

(wit)

Podstawowe założenia spółki serwisowej⁽³⁾

To już przedostatni fragment dokumentu. Przypominamy, że ZM przedstawił projekt utworzenia nowego podmiotu w związku z rządową strategią.

2. Obsługa pociągów przez maszynistów po podziale ich na poszczególne spółki Grupy PKP S.A. realizowana na tym samym odcinku X-Y.

a) Maszyniści Spółki PKP CARGO S.A.

OBROTY MASZYNISTÓW DLA SPÓŁKI PKP CARGO S.A.

L.p.	Nr poc. TAM	godz. odjazdu ze stacji X	godz. przyjazdu do stacji Y	godz. odjazdu ze stacji Y	godz. przyjazdu do stacji X	Nr poc. POWRÓT	czas pracy
1	TX 1	00:30	04:00	05:30	09:00	TX 4	8:30
2	TX 3	05:30	09:00	10:30	14:30	TX 6	9:00
3	TX 5	10:30	14:30	17:30	21:00	TX 8	10:30
4	TX 7	17:30	21:00	00:30	04:00	TX 2	10:30
5	pasażerem IC 25	16:00	18:00	21:00	00:30	TX 10	8:30
6	TX 9	21:00	0:30	03:00	05:40	pasażerem ROP 2	8:40
					suma czasu obsługi		55:40:00 h

Przykład:

Maszynista obsługuje w jedną stronę pociąg Spółki PKP CARGO S.A i wraca pociąg Spółki PKP CARGO S.A. (pozycja 1 w tabeli) względnie maszynista obsługuje w jedną stronę pociąg Spółki I CARGO S.A. natomiast wraca pasażerem pociągiem Spółki PKP Przewozy Regionalne (pozycja 6 w tabeli).

b) Maszyniści Spółki Intercity.

OBROTY MASZYNISTÓW DLA SPÓŁKI PKP INTERCITY

L.p.	Nr poc. TAM	godz. odjazdu ze stacji X	godz. przyjazdu do stacji Y	godz. odjazdu ze stacji Y	godz. przyjazdu do stacji X	Nr poc. POWRÓT	czas pracy
1	IC 7	06:00	08:00	10:00	12:15	pasażerem MPP 14	6:15
2	pasażerem ROP 3	04:00	06:40	08:00	10:00	IC 12	6:00
3	IC 11	08:00	10:00	14:00	16:00	IC 20	8:00
4	IC 19	14:00	16:00	18:30	20:45	pasażerem MPP 28	6:45
5	pasażerem ROP 15	11:50	13:30	16:00	18:00	IC 23	6:10
6	IC 25	16:00	18:00	20:00	22:40	pasażerem ROP 30	6:40
7	pasażerem ROP 31	22:40	1:20	06:00	08:00	IC 8	9:20
					suma czasu obsługi		49:10:00 h

Przykład:

Maszynista obsługuje w jedną stronę pociąg Spółki PKP IC i wraca pociąg Spółki IC (pozycja 3 w tabeli), względnie maszynista obsługuje w jedną stronę pociąg Spółki IC natomiast wraca pasażerem pociągiem Spółki PKP Inter Regio (pozycja 4 w tabeli).

c) Maszyniści Spółki Inter Regio.

OBROTY MASZYNISTÓW DLA SPÓŁKI PKP INTER REGIO

L.p.	Nr poc. TAM	godz. odjazdu ze stacji X	godz. przyjazdu do stacji Y	godz. odjazdu ze stacji Y	godz. przyjazdu do stacji X	Nr poc. POWRÓT	czas pracy
1	pasażerem IC 7	06:00	08:00	10:00	12:15	MPP 14	6:15
2	MPP 13	10:00	12:15	12:45	15:00	MPP 18	5:00
3	MPP 17	12:45	15:00	18:30	20:45	MPP 28	8:00
4	MPP 27	19:00	21:15	22:40	1:20	pasażerem ROP 32	6:20
					suma czasu obsługi		25:35:00 h

Przykład:

Maszynista obsługuje w jedną stronę pociąg Spółki PKP Inter Regio i wraca pociąg Spółki Inter Regio (pozycja 2 w tabeli), względnie maszynista obsługuje w jedną stronę pociąg Spółki Inter Regio natomiast wraca pasażerem pociągiem Spółki PKP Przewozy Regionalne (pozycja 4 w tabeli).

c.d. na str. 14–15

III UTRZYMANIE TABORU I ZAPLECZA TECHNICZNEGO.

Do utrzymania taboru niezbędne jest posiadanie odpowiedniego zaplecza technicznego, wykwalifikowanej kadry oraz sprawny system zaopatrzenia.

W procesie restrukturyzacji PKP w celu odpowiedniego wykorzystania obiektów przeprowadzono koncentrację punktów utrzymaniowych i ograniczono ilość obiektów wykorzystywanych do utrzymania taboru kolejowego.

Zgodnie z założeniami zawartymi w propozycji powołania „spółki serwisowej” obecnie użytkowane zaplecze techniczne miałyby być podzielone po raz kolejny pomiędzy spółki należące do Grupy PKP.

W wielu miejscach podział ten doprowadziłby do sytuacji gdzie na terenie jednego miasta funkcjonowałyby obiekty należące do różnych spółek, utrzymujące tabor kolejowy (często tego samego rodzaju).

Dla zapewnienia właściwego utrzymania taboru trakcyjnego wymagane jest zatrudnianie specjalistycznych zespołów pracowniczych, posiadających wymagane kwalifikacje i certyfikaty, zatrudnionych w następujących warsztatach utrzymania:

- maszyn elektrycznych,
- aparatury elektrycznej,
- silników spalinowych,
- urządzeń pneumatycznych,
- podwozia,
- urządzeń SHP i czuwaka aktywnego,
- szybkościomierzy,
- manometrów i zaworów bezpieczeństwa,

Zaplecze techniczne wykorzystywane do utrzymania taboru to nie tylko hale i warsztaty specjalistyczne.

Aby zaplecze to mogło właściwie funkcjonować potrzebne są instalacje wodne, ogrzewcze (wraz z kotłownią), sprężonego powietrza (kompresorownie), elektryczne, a także inne specjalistyczne.

Wyposażenie zaplecza technicznego wykorzystywanego do utrzymania taboru zarówno elektrycznego jak i spalinowego oraz wagonów towarowych i osobowych jest bardzo podobne.

Na wyposażeniu każdego zaplecza taborowego powinny być urządzenia techniczne takie jak zapadnie, podnośniki śrubowe, suwnice, wciągarki, wózki widłowe i platformowe oraz wiele innych maszyn.

Każdy obiekt musi posiadać również odpowiednią ilość torów technologicznych i obiekty towarzyszące takie jak magazyny, szatnie oraz w niektórych wypadkach stacje paliw czy piaskownie.

Szczególne znaczenia nabiera propozycja podziału taboru spalinowego, gdyż oprócz zaplecza opisanego powyżej wymagane jest posiadanie odpowiednio zorganizowanej stacji paliw (duże wymagania ochrony środowiska i dozo-

ru technicznego), laboratorium badania olejów i smarów (z odpowiednio nowoczesnym wyposażeniem) oraz opornika wodnego i innych stanowisk diagnostycznych.

Po dokonaniu podziału zaplecza dla poszczególnych spółek każdy obiekt utrzymujący tabor powinien posiadać wyposażenie, o którym mowa powyżej oraz odpowiednią kadrę do utrzymania taboru, infrastruktury oraz maszyn i urządzeń. Zorganizowanie zaplecza technicznego na takim poziomie, aby spełniało ono wszystkie obecnie obowiązujące wymagania ochrony środowiska, warunków BHP i Ppoż., dyrektyw utrzymania maszyn i urządzeń – wymagają dużych nakładów inwestycyjnych.

Obecnie zdecydowana większość specjalistycznych warsztatów i zespołów pracowniczych jest umieszczona w PKP CARGO S.A.

W przypadku podzielenia zaplecza technicznego i zespołów na kilka spółek spowoduje to konieczność utworzenia niezbędnych warsztatów i zespołów pracowniczych we wszystkich spółkach.

Biorąc pod uwagę brak środków inwestycyjnych w Spółkach PKP oraz ograniczoną ilość wykwalifikowanych pracowników na rynku pracy nie będzie możliwe, realne utworzenie tych zespołów w kilku spółkach.

Nasuwa się wobec tego jednoznaczny wniosek, że nastąpi obniżenie poziomu utrzymania technicznego taboru i wzrost zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Obniżeniu ulegnie również poziom utrzymania infrastruktury oraz maszyn i urządzeń.

Ponadto w wyniku podziału taboru i zaplecza każda spółka w danej miejscowości będzie miała na utrzymaniu mniejszą ilość taboru niż dotychczas utrzymuje jeden zakład spółki PKP CARGO.

Czas wykorzystania takiego obiektu będzie bez wątpienia niższy niż dotychczas.

W tej sytuacji dojdzie do tego, że w jednym obiekcie wyposażonym w wymagane maszyny i urządzenia, do utrzymania takiego zaplecza wykorzystywana będzie grupa pracowników, zdolna w określonym czasie przeprowadzić wszystkie przeglądy i naprawy.

W obiekcie sąsiednim należącym do innej spółki również będzie grupa pracowników utrzymująca podobne maszyny i urządzenia na tych samych zasadach.

Oba obiekty będą utrzymywane na tych samych zasadach przez cały rok, oświetlone przez całą noc i ogrzewane przez całą dobę.

Zakładając, że koszty utrzymania infrastruktury w obu obiektach są podobne okaże się, że z uwagi na czas użytkowania poszczególnych obiektów (ilość wykonanych czynności naprawczych przy taborze) efektywność takiego rozwiązania w stosunku do rozwiązań obecnie funkcjonujących jest znacznie gorsza.

ostatnia część w następnym numerze

Dbajcie o nasze zdrowie!

Zgodnie z art. 226 Kodeksu pracy „pracodawca jest obowiązany informować pracowników o ryzyku zawodowym, które wiąże się z wykonywaną pracą oraz o zasadach obrony przed zagrożeniami”. Przyjrzyjmy się jak w praktyce realizuje te obowiązki i co z tego wynika.

Każdy z nas podpisał oświadczenie o przyjęciu do wiadomości informacji o ryzyku zawodowym. W naszej spółce kwestie te reguluje zarządzenie zarządu PKP Cargo S.A. z 19 stycznia 2005 roku w sprawie wprowadzania jednolitych zasad postępowania przy ocenie ryzyka zawodowego. W paragrafie 2 czytamy: „ryzyko zawodowe – prawdopodobieństwa wystąpienia niepożądanych zdarzeń związanych z wykonywaną pracą powodujących straty, w szczególności wystąpienia u pracowników niekorzystnych skutków zdrowotnych w wyniku zagrożenia lub sposobu wykonywania pracy”. W dalszej części zarządzenia określono czynniki: niebezpieczne, szkodliwe, uciążliwe oraz zagrożenia. Drużyn w szczególności dotyczą hałas, wibracje, drgania mechaniczne, mikroklimat, pole elektromagnetyczne, prąd elektryczny, promieniowanie optyczne, obciążenia fizyczne i psychiczne. Do zagrożeń powstałych w wyniku działań czynników zaliczono m.in.: katastrofy, wypadki kolejowe, najechanie, potrącenie oraz choroby i urazy na skutek nadmiernego obciążenia fizycznego i psychicznego, promieniowania elektromagnetycznego, hałasu i wibracji.

W wykazie trudno jednak znaleźć informację na temat chorób zawodowych, a w szczególności choroby układu wzrokowego. Tak jakby na maszynistę nie działało promieniowanie widzialne lub elektromagnetyczne. Przypominam, że promieniowanie elektromagnetyczne niejonizujące to także promieniowanie podczerwone, widzialne, nadfioletowe. Kombinacja dwóch pól: elektrycznego i magnetycznego tworzy pole elek-

tromagnetyczne, czyli promieniowanie elektromagnetyczne.

Obowiązek informowania o ryzyku zawodowym jest niestety traktowany po macoszemu. Utwierdziłem się w tym przekonaniu po oglądaniu kart maszynistów, opracowywanych przez zakłady taboru. Głównym mankamentem oceny ryzyka zawodowego jest brak niezbędnych, kompleksowych badań naszego środowiska pracy, będących obowiązkiem pracodawcy zgodnie z art. 227 ust. 2 Kodeksu pracy. Nasuwa się zatem pytanie, w jaki sposób PKP Cargo stara się zapobiegać chorobom zawodowym i innym – związanym z wykonywaną przez drużyny trakcyjne pracą, skoro niezbyt wiele na ten temat wie lub chce wiedzieć. Trudno przy takiej „trosce” realizować jeden z podstawowych obowiązków.

Każdy przypadek wystąpienia choroby zawodowej lub jej podejrzenia pracodawca powinien zgłosić do Państwowej Inspekcji Sanitarnej oraz Państwowej Inspekcji Pracy. Podejrzenie wystąpienia choroby zawodowej może zgłosić sam pracownik – za pośrednictwem służby zdrowia sprawującej opiekę profilaktyczną u zatrudniającego go pracodawcy. Pracodawca ma wówczas obowiązek przesłać dokumentację o zagrożeniach zawodowych występujących w środowisku pracy pracownika lub poinformować o podejrzeniu takiej choroby. Duże pole do popisu mają w tej sprawie zakładowe organizacje związkowe (wzór druku dotyczącego zgłoszenia choroby zawodowej jest w Rozporządzeniu Rady Ministrów z 19 sierpnia 2002, Dz.U. nr 132 poz. 1121).

Za zawodową uznawana jest tylko choroba wymieniona w spisie chorób zawodowych, spowodowana występującymi w środowisku pracy czynnikami szkodliwymi dla zdrowia. Dokonując oceny działania czynnika szkodliwego uwzględnia się: rodzaj, stopień, czas narażenia na jego działanie oraz sposób wykonywania pracy. Każdy pracownik drużyn trakcyjnych „zdjęty” przez lekarza z powodu przeciwwskazań zdrowotnych niezbędnych do wykonywania zawodu maszynisty powinien zatem wypełnić zgłoszenie o podejrzeniu choroby zawodowej. Tylko zdecydowane działanie skłoni pracodawcę do respektowania obowiązku ochrony zdrowia i życia pracownika.

Jak poważny to problem świadczą wyniki badań wpływu promieniowania elektromagnetycznego na organizm ludzki. Pole magnetyczne działające na człowieka może wywołać zarówno dolegliwości obiektywne, jak i subiektywne. Subiektywne to ogólne osłabienie, utrudnienie koncentracji i uwagi, osłabienie pamięci, łatwość męczenia się nad pracą umysłową, ospałość i zaburzenia snu, drażliwość nerwowa, bóle i zawroty głowy, osłabienie potencji płciowej i dolegliwości sercowe: np. uczucie ucisku, kłucia itp. Natomiast dolegliwości obiektywne to objawy ze strony układu nerwowego (stany neurasteniczne, drżenie rąk, nerwice wegetatywne), zmiany w narządach wzroku, objawy ze strony układu sercowo-naczyniowego (obniżenie ciśnienia krwi, zwolnienie akcji serca) oraz zmiany we krwi i układzie krwiotwórczym. Najprostszymi technicznymi metodami ochrony przed nadmiernym promieniowaniem jest ekranowanie pomieszczeń oraz samych źródeł przy pomocy siatek lub blach. A swoją drogą ciekaw jestem, czy Kolejowa Medycyna Pracy poprze maszynistów w walce o ich zdrowie.

Eugeniusz Śliwiński
Komisja Obrony Praw Pracowniczych

Boczny tor

Adrenalina na dachu

Moda na niebezpieczne zabawy dotarła do Polski. W internecie (np. na stronie YouTube) można natknąć się na wiele amatorskich filmów upamiętniających rozmaite szczeniackie wyczyny. Niektóre powinny zainteresować stróżów prawa oraz wszystkich, którym leży na sercu bezpieczeństwo na kolei. Nie brakuje bowiem „dzieł” zawierających sceny detonowania petard na torach, kładzenia się na podkładach przed przejeżdżającym składem lub umykania w ostatniej chwili przed rozpędzoną lokomotywą. Miłośników narodzonego w RPA „trainsurfingu” – jazdy na dachu pociągu i omijaniu „przeszkód” takich jak sieć trakcyjna, wiadukty, tunele – u nas jeszcze wprawdzie nie wiadać, ale to niewielka pociecha.

Gazeta.pl podjęła ostatnio interwencję na podstawie umieszczonego na portalu YouTube filmiku. Akcja dzieje się w okolicach Gorzowa, a „bohaterem” jest młodzieniec używający

pseudonimu „tylko beznerwow”, szukający satysfakcji pod przejeżdżającym pociągiem. Doprowadza przy tym do awaryjnego hamowania i zatrzymania składu. Udaje mu się wyjść z tego bez szwanku, ale teraz szuka go policja. Z wstępnych ustaleń wynika, że film pochodzi sprzed kilku lat. Obejrzało go 3,5 tys. osób, z których wiele nie kryło... zachwytu, o czym świadczą komentarze. Naśladowcy-miłośnicy mocnych wrażeń już zresztą się w sieci objawili.

8 stycznia br. użytkownik „jzmylnarski” umieścił na YouTube film przedstawiający zakapturzonego gnojka na dachu pędzącej jednostki Warszawskiej Kolei Dojazdowej. Drugi filmuje całe zdarzenie z „ogona” pojazdu, ukrywając się przed maszynistą. Inny z filmów tego użytkownika, z 20 grudnia 2007, posiada nawet napisy. Niejaki „Michał Klayman aka Adrenalina” otwiera awaryjnie drzwi jadącej po zmroku jednostki, rozgląda się, po czym... wyskakuje ze składu. Jego kole-



Źródło: <http://www.youtube.com/watch?v=xOKSEkA08Q>

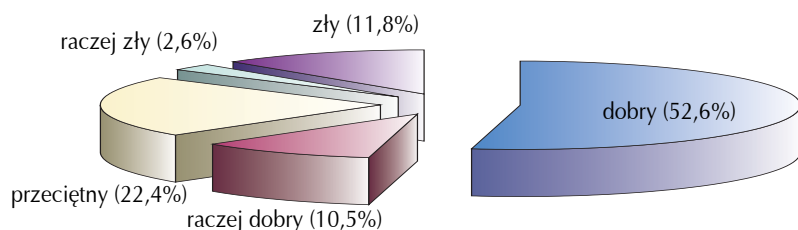
ga zamyka drzwi i kieruje obiektyw na pasażerów. Potem pojawia się informacja, że była to tylko próba. Oraz zapowiedź: „do zobaczenia w biały dzień”.

Mam nadzieję, że filmu z następnej akcji „Adrenaliny” już nie zobaczymy. A to dlatego, że do akcji wkroczą odpowiednie służby i przykładnie ukażą go za popełnione wykroczenia. Także po to, żeby piętnować tego typu zabawy i im zapobiegać, bo są zagrożeniem dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Ewentualna śmierć tych, którzy świadomie z nią igrają osobiście mnie nie wzrusza, ale dla rodzin to tragedia. Dla maszynistów zaś – trauma, z którą muszą zmagać się do końca życia. Nie można pozwolić, by Adrenalina i jego kumple narażali ich na stres.

uprzejmypan@wp.pl

SONDA

Jak oceniasz, czy dla ZKM rok 2007 był:



Źródło: www.zkm.org.pl

Pod semaforem

Związek niemieckich maszynistów GDL za determinację i wytrwałość w walce o swoje cele. Przyniosła ona oczekiwany efekt – podwyżkę rządu 11 procent oraz osobny układ zbiorowy pracy z Deutsche Bahn.

Zespół utworzony przez PKP S.A. ds. analizy koncepcji obsługi i utrzymania taboru kolejowego za fatalne sprawozdanie w przedmiotowym temacie. Tendencje i przede wszystkim niemerytoryczne.

Z ogromnym żalem informujemy, że 12 stycznia 2008 roku zmarł nasz kolega

Ś.P.

Mieczysław Walarus

emerytowany maszynista, były kontroler i zastępca naczelnika Lokomotywowni Kędzierzyn-Koźle, wykładowca oraz członek Rady PKP

Rodzinie i bliskim

wyrazy głębokiego współczucia składu

**Rada Krajowa
Związku Zawodowego
Maszynistów Kolejowych w Polsce**

HOO MOR

Przy barze siedzi facet i smutno patrzy na pełny kieliszek. Siedzi i patrzy tak przez dobre pół godziny. Nagle podchodzi do niego drugi mężczyzna, zabiera mu kieliszek i szybko wypija jego zawartość do dna. Widząc to biedny facet zaczyna płakać, na co tamten mówi:

– Kolego, daj spokój, tylko żartowałem, postawię ci tę kolejkę!

– Ten dzień jest najgorszy w moim życiu – odpowiada zmartwiony facet.

– Rano zasnęłam i spóźniłam się do pracy, przez co mnie wylali. Wyszedłem z firmy i zobaczyłem jak złodziej odjeżdża moim samochodem. Wróciłem do domu taksówką i zostawiłem w niej portfel, w domu zaś zastałem żonę z listonoszem w łóżku. A gdy właśnie siedzę w barze i myślę, czy ze sobą nie skończyć pojawia się ty i wypijasz mi moją truciznę!

W 40 rocznicę ślubu małżeństwo kłóci się zażarcie. Mąż wrzeszczy:

– Kiedy umrzesz, postawie ci nagrobek z napisem: Tu leży moja żona, zimna jak zawsze!

– Tak? – odpowiada żona. – A kiedy ty umrzesz, ja postawię ci nagrobek z napisem: Tu leży mój mąż, nareszcie sztywny!

Szef przyjmuje nowego pracownika:

– W naszym zakładzie obowiązują dwie zasady. Pierwsza to czystość. Czy wytarł pan buty przed wejściem do gabinetu?

– Oczywiście.

– Druga to prawdomówność. Przed moimi drzwiami nie ma wycieraczki...

Żona skarży się psychoterapeucie:

– Mam wielki problem, doktorze. Za każdym razem, gdy jesteśmy w łóżku i mąż szczytuje, wydaje przy tym rozdzierający uszy okrzyk.

– Ależ to zupełnie naturalne, droga pani – odpowiedział lekarz – nie widzę w tym żadnego problemu.

– Ale ja widzę, bo to mnie budzi!

fraszki Jerzego Szulca

Korupcja
Za awans w biurze
Zapłata w naturze.

Dieta
Sprawdź ile ty jesz
I ile tyjesz.

Wysiłek
Zmęczy się i młody
Gdy zaczną się schody.

Szejk
Obficie w żony
Zaopatrzony.

Optymiści
Uwierzyli ogłupieni
Że na lepsze im się zmieni.

Kącik filatelistyczny

Niedawno obchodziliśmy 145. rocznicę uruchomienia bezpośredniego połączenia kolejowego pomiędzy Warszawą i Bydgoszczą. Obok prezentujemy okolicznościową kopertę ostemplowaną okolicznościowym datownikiem na 125. rocznicę.



Datownik był stosowany w Urzędzie Pocztowym Bydgoszcz 2 w dniu 5 grudnia 1987 r. Jego elementami graficznymi są: parowóz Ty 1 oraz herby Warszawy i Bydgoszczy. Na obwodzie umieszczono napis: 125 lat kolei Warszawa – Bydgoszcz. Identyczne elementy znajdują się w lewym dolnym rogu koperty wydanej również specjalnie z tej okazji.

Gwoli wyjaśnienia, Ty 1 był ciężkim parowozem towarowym z pruskiej serii G 12¹ wyprodukowanym w latach 1917–1921 w liczbie 1158 sztuk. Masa służbowa z tendrem wynosiła 141,3 ton, prędkość maks. – 65 km/h, tender 20 C 1. Na szlakach PKP jeździł (14 sztuk) w latach 1918–1956. Był pierwowzorem polskiej serii parowozu Ty 23.

(amur)

Sylwestrowe pociągi

Każde miejsce może być dobre na noworoczną zabawę. Pasjonaci kolejnictwa nie wyobrażają sobie jednak, by nowy rok można było witać gdzie indziej niż w pociągu.

Krakowskie Stowarzyszenie Miłośników Kolei wraz z Małopolskim Zakładem Przewozów Regionalnych zorganizowało kolejną imprezę sylwestrowo-noworoczną właśnie w specjalnym składzie. Tym razem wybór padł na wieńczącą malowniczą, beskidzką linię, stację Wisła Głębcze. Przednią zabawę w czasie jazdy pociągu relacji Kraków



Główny–Wisła Głębcze zapewniał odpowiednio przygotowany skład trzech wagonów piętrowych, mogących pomieścić wszystkich gości, oraz specjalnie przygotowane do tańców trzy wagony barowe i rowerowy. Pociąg był obsługiwany lokomotywą PKP PR EP07-1023.

Podobną imprezę zorganizował Dolnośląski Zakład PR na trasie Wrocław–Gronowo Nowotomyskie–Wrocław, również z udziałem lokomotywy PR – EP07-1011. Dodatkową atrakcją było wykorzystanie dwóch parowozów serii OI49 (69 podmieniona na 23).

Nie zabrakło kolejowego akcentu w powitaniu Nowego Roku w Borach Tucholskich. Na pieczenie prosiaka balowicze pojechali pociągiem o dźwięcznej nazwie „Borovia” w relacji Bydgoszcz Główna–Osie–Bydgoszcz Główna prowadzonym SU45-214.

Wielu z uczestników zapowiadało chęć uczestnictwa w tego typu imprezach podczas następnego sylwestra.

G. Moc

Fot. autor, Krzysztof Łączak



Nasze sztandary

ZZM Rybnik



Sztandar Koła ZZM w Rybniku zaprojektował Stanisław Palkiewicz. Wykonany został w Pracowni szat liturgicznych i sztandarów Honoraty Gilman w Chorzowie.

Uroczystość poświęcenia odbyła się 9 października 2007 roku w kościele pw. Misjonarzy Księży Werbistów w Rybniku. Poczet sztandarowy tworzyli tego dnia: Waław Katarzyniec (chorąży), Stanisław Palewicz i Wiesław Gradziuk.



Tekst i fot. G. Moc

NATURA *tour*

Zapraszamy
na wspaniały zimowy wypoczynek
w góry nad morze i jeziora

Tylko u nas
zawsze w atrakcyjnej cenie

Wczasy rodzinne Zimowiska Weekendy

Białe szkoły

 **NATURA**
tour

www.naturatour.pl

infolinia: 0 801 000 527