



Głos Maszynisty

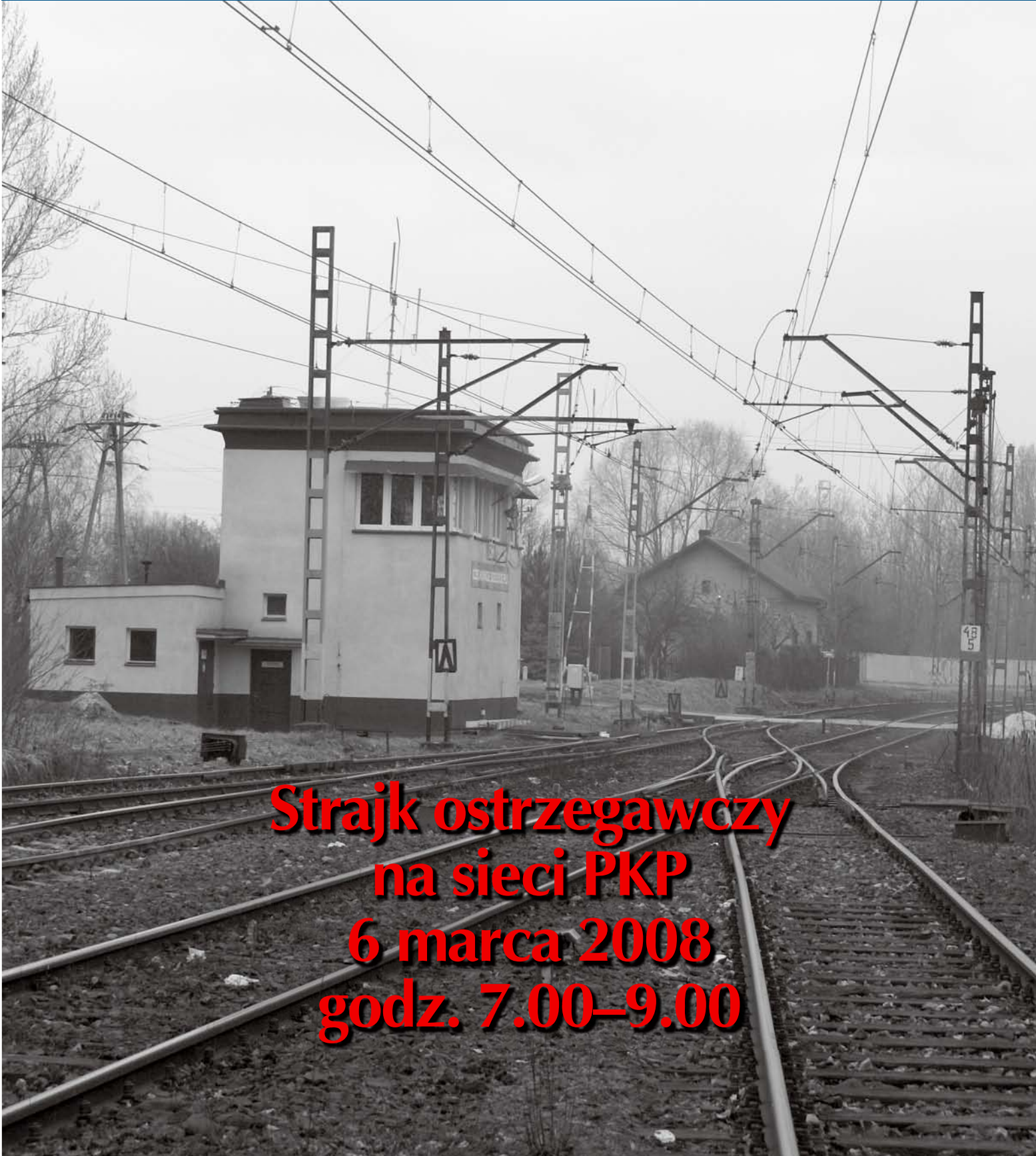
NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘŻ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 2/42

LUTY 2008



**Strajk ostrzegawczy
na sieci PKP
6 marca 2008
godz. 7.00–9.00**

Z ostatniej chwili

Ostatnie ostrzeżenie

Wprowadzenie pogotowia strajkowego nie otrzeźwiło niestety pracodawców. Nadal trwa farsa z przedłużaniem w nieskończoność mediacji, spowalnianiem procesu wyłaniania mediatora, kłamstwem prezesa ZPK, że posiada pełnomocnictwo do reprezentacji w mediacjach w ramach sporu zbiorowego spółki PKP PLK S.A. itp.

W związku ze stanowiskiem Związku Pracodawców Kolejowych z 14 lutego w którym stwierdzono, że postulaty KKZZ nie mogą być zrealizowane, Rada Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych podjęła uchwałę, że jeżeli nie dojdzie do podpisania porozumienia pomiędzy KKZZ a: PKP Cargo S.A., PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o., to w dniu 6 marca 2008 roku w godzinach 7.00 do 9.00 zostanie przeprowadzony dwugodzinny strajk ostrzegawczy na całej sieci PKP.

PKP S.A. kłamie!

Usiłując przedstawić się w lepszym świetle pracodawcy przeinaczają fakty. Perfidną manipulacją i stekiem bzdur są dane, jakie znalazły się w materiałach prasowych PKP S.A. wręczanych dziennikarzom podczas konferencji 15 lutego.

Oto niektóre liczby (zachowujemy oryginalną pisownię):

„1 – tyle związków zawodowych w Grupie deklaruje chęć strajku podczas prowadzonych rozmów;

3 – z tyloma związkami zawodowymi w Grupie PKP prowadzone są obecnie negocjacje płacowe;

4 – po tylu miesiącach zabraknie pieniędzy na wypłaty w Grupie PKP po spełnieniu żądań Prezydenta Leszka Miętka;

395 mln zł – tyle straty na koniec roku zanotuje PKP CARGO po spełnieniu żądań Prezydenta Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszka Miętka”.

Przypominamy PKP S.A., że Konfederację Kolejowych Związków Za-

wodowych tworzy pięć organizacji: ZZ Maszynistów Kolejowych w Polsce, ZZ Dyżurnych Ruchu PKP, ZZ Drużyn Konduktorskich w RP, ZZ Dyspozytorów PKP i ZZ Kolejarzy w Przemysłu. Pozostaje tajemnicą jaką metodą liczone są związki zawodowe w PKP S.A. Leszek Miętka jest przewodniczącym Konfederacji, będącej stroną w rokowaniach. KKZZ dopuściła możliwość wdrożenia podwyżki w dwóch etapach: część od stycznia, a część od lipca 2008. Rachuby PKP S.A. są zatem zwyczajnie wzięte z sufitu. Ale jak widać, kłamstwo ma krótkie nogi!



Głos Maszynisty
NIECH NASZ PRACZY MNOWI WIĘDZ ZAWODOWI

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: Czechowice-Dziedzice.

Fot. G. Moc

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

Ku przestrodze

Podczas akcji strajkowych w poprzednich latach często dochodziło do nagan-nych przypadków. Zamiast rozwiązać spór przedstawiciele pracodawców koncentrowali się na działaniach mających na celu dezinformowanie pracowników i opinii publicznej. Przykładowo kolejarzy zainteresowanych udziałem w proteście wprowadzano w błąd, że jest on nielegalny (decyduje o tym tylko i wyłącznie sąd, nie zaś pracodawca czy rząd), w skrajnych sytuacjach grożono nawet zwolnieniami. Znamy takie przypadki i archiwizujemy je, bo noszą znamiona mobbingu. Trzeba się przygotować na to, że nie inaczej będzie i tym razem.

Usiłując rozprawić się z protestem pracodawcy popełniali jednak rzecz o wiele gorszą, godzącą w bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Za pracowników, którzy czynnie przystąpili do akcji wyznaczali - zależnie od stanowiska czy posterunku - naczelników, kontrolerów czy instruktorów. Niewielu z nich posiadało niezbędne i/lub aktualne uprawnienia do wykonywania poszczególnych obowiązków (np.: egzaminy, autoryzację czy też badania lekarskie). Wykonując polecenia przełożonych łamali przy tym przepisy Rozdziału XXI Kodeksu Karnego, popełniając przestępstwo podlegające karze do lat 8 więzienia.

Będziemy się bacznie przyglądać i piętnować wszystkie przypadki łamania prawa!

Ale to już było...

Rząd Donalda Tuska zamierza wprowadzać w życie strategię dla transportu kolejowego przygotowaną przez swoich poprzedników. Oficjalnie potwierdził to na posiedzeniu Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa nowy podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Juliusz Engelhardt.

Spotkanie, które odbyło się 25 stycznia w Warszawie miało dać odpowiedź na wiele pytań nurtujących środowisko kolejarskie. Tymczasem z dużej chmury spadł mały deszcz i w sumie pozostał duży niedosyt. Pomimo wystąpienia strony związkowej o poszerzenie tematyki posiedzenia o wszystkie palące problemy Grupy PKP strona rządowa zajęła się wyłącznie wdrażaniem „Strategii”.

Minister Engelhardt potwierdził wolę oddłużenia Przewozów Regionalnych. Opowiedział się przy tym jednoznacznie za tzw. usamorzadkowaniem Przewozów Regionalnych, czyli przekazaniem udziałów tej spółki do 16 samorządów wojewódzkich. Wcześniej z PKP PR chciałby wydzielić część związaną z przewozami międzywojewódzkimi, które finansowane są z budżetu. Początkowo do ich obsługi nie byłby konieczny nowy podmiot – PKP Interregio, ale Oddział Przewozy Międzywojewódzkie utworzony w ramach PKP Intercity. Wobec planów prywatyzacji PKP Intercity podobny los czeka też zapewne spółkę Interregio, o czym minister Engelhardt dyskretnie akurat nie wspominał. Potwierdził natomiast, że wydał już dyspozycje do spółek Grupy PKP, by przygotowywały wdrożenie alokacji lokomotyw i zaplecza warsztatowego ze spółki PKP Cargo do przewoźników pasażerskich.

Minister krytycznie odniósł się do projektu dotyczącego tzw. „spółki serwisowej”. W jego przekonaniu strategia została przyjęta przez rząd i nie ma potrzeby dalszej dyskusji na ten temat, a sam projekt – jak określił –

reprezentuje interesy tylko jednej grupy zawodowej. Na stwierdzenie prezydenta ZKM Leszka Miętka, że nie ma rachunku ekonomicznego kosztów wdrożenia alokacji, a działania te zwiększą koszty funkcjonowania Grupy PKP minister odparł beczere monialnie, że wie jak powinna funkcjonować kolej i basta. Po chwili za celowe uznał zresztą utworzenie spółki Bilety Kolejowe.

W kwestii alokacji pracowników ma obowiązywać – jak to określił minister Engelhardt – brak przymusu oraz zachęty. W praktyce wygląda to jednak inaczej. Pracownik może nie zgodzić się na zmianę pracodawcy, ale np. na mocy art. 23’ Kodeksu pracy jest to równoznaczne z wypowiedzeniem stosunku pracy...

Dość miłą, niestety, wystąpienia strony związkowej – wyjąwszy przedstawicieli Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych – sprowadzały się właściwie do procedury wdrażania strategii, gwarancji pracowniczych i techniki oddłużenia. Henryk Grymel, przewodniczący kolejarskiej „Solidarności” podkreślił, że eksperci „S” negatywnie zaopiniowali „Strategię” i wskazane są dalsze rozmowy na ten temat. Zwrócił się zatem do strony rządowej o przedstawienie danych dotyczących m. in. wielkości ma-

jątku i liczby pracowników, których będzie dotyczyła alokacja oraz gwarancji socjalnych. Oświadczył, że eksperci „S” potrzebują tych danych do rozważenia zmiany swojej decyzji.

Negatywną opinię KKZZ dotyczącą wdrażania „Strategii”, głównie w części dotyczącej alokacji majątku i pracowników, wyraził przewodniczący Konfederacji Leszek Miętka. Przekonywał, że działania nie poparte dokładnymi wyliczeniami są w istocie eksperymentowaniem na „żywym organizmie kolei” i stanowią duże zagrożenie dla miejsc pracy. Przypomniał również, że decyzje na temat przyszłości kolei powin-



ny na zasadzie consensusu zapadać na Zespole Trójstronnym ds. Kolejnictwa, a zgody tego gremium na wdrażanie „Strategii” jak nie było, tak nie ma. W imieniu organizacji zrzeszonych w Konfederacji jej szef oświadczył, że odrzucenie dialogu społecznego w ramach Zespołu przez stronę rządową i pracodawców będzie skutkowało podjęciem działań przewidzianych ustawą o rozwiązywaniu sporów zbiorowych, do strajku włącznie.

Ostatecznie posiedzenie Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa nie zaowocowało choćby jedną wspólną opinią na którykolwiek z priorytetowych tematów. Formuła sprowadziła się właściwie do wymiany poglądów. To niestety nic nowego...

(raz)

Odpowiedzialna propozycja

Z Wojciechem Balczunem, prezesem zarządu PKP Cargo S.A. rozmawia Rafał Zarzecki

– **W jakiej kondycji zastał Pan spółkę PKP Cargo ?**

– Uważam, że PKP Cargo S.A. jest firmą nadzwyczajną. To jedna z nielicznych polskich spółek posiadających tak wyjątkowy status na rynku europejskim. Ma przy tym ogromny potencjał. Przez ostatnie lata zabrakło w niej jednak działań związanych z restrukturyzacją i nowoczesną organizacją. Obecnie mamy do czynienia z pewnym negatywnym trendem, bo PKP Cargo sukcesywnie, rok po roku, traci udział w rynku, w niewystarczający sposób partycypując we wzrastającym rynku. Spółka trochę przegapiła okres liberalizacji rynku przewozów towarowych. Dlatego potrzebne są szybkie działania pozwalające PKP Cargo utrzymać pozycję zarówno w naszym kraju, jak i w układzie międzynarodowym.

– **W 2007 roku spółka przewiozła o 3 procent mniej ładunków niż rok wcześniej. Z czego wynika ten spadek?**

– Na niektóre przewozy PKP Cargo nie ma wpływu. Kopalnie wydobłyby mniej węgla i nie było czego przewozić. To sytuacja obiektywna. Powinniśmy mieć natomiast taką strukturę, żeby uzyskiwać na przewozach możliwie jak najwyższą marżę, zapewniającą nam stabilne funkcjonowanie. Przy obecnej strukturze i wielkości kosztów zdarza się, że realizujemy przewozy z ujemną rentownością.

– **Na początek ma Pan twardy orzech do zgryzienia. Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych domaga się 500 zł podwyżki dla pracowników związanych z organizacją i bezpieczeństwem ruchu**

pociągów. Niskie zarobki to poważny problem w spółce. Jak zamierza Pan mu przeciwdziałać?

– Moją intencją jest by pracownicy zarabiali jak najwięcej. Tylko wtedy, gdy są godnie wynagradzani pracują efektywnie i z dużym zaangażowaniem. Warunkiem jest



jednak powiązanie wysokości wynagrodzeń ze wzrostem wydajności. To co mogę zrobić od razu, to przedstawić propozycję pozwalającą na utrzymanie stabilizacji finansowej spółki. Potrzebujemy czasu na gruntowne przeanalizowanie kosztów i poszukanie rezerw. Nie robi się tego z dnia na dzień. Nasza propozycja jest do negocjacji, ale to odpowiedzialna oferta. Oczywiście rozumiem, że oczekiwania są większe. Znalezienie z dnia na dzień kilkuset milionów złotych na podwyżki nie jest jednak możliwe.

– **W wypowiedziach członków zarządu Cargo dla prasy pojawiały**

się różne kwoty. Najpierw było 511 mln zł, potem 417 mln, a w końcu 395 mln złotych...

– Wynikają one z różnych metodologii liczenia. Przez lata zaniechań utraciliśmy część rynku. Czy stać nas na podwyżkę wynagrodzeń mogącą zatrzymać procesy remontowe w firmie? Grozi to przecież dalszą utratą pozycji na rynku, bo nie będzie czym jeździć. Oferujemy podwyżkę rzędu kilkunastu procent teraz i składamy gwarancję na piśmie, że w lipcu siadamy do stołu i przedstawiamy propozycję drugiej podwyżki.

– **Podobnie miało być w zeszłym roku. Najpierw część pieniędzy, a w czwartym kwartale dalsze rozmowy, do których w końcu nie doszło. Załoga się starzeje, a problem kiepskich wynagrodzeń nawarstwia się od lat. Będąc mediatorem w sporze zbiorowym na tle płacowym w PKP Cargo w 2006 roku doskonale Pan o tym wie.**

– Dlatego właśnie rozumiem zarówno stronę pracodawców, jak i partnerów społecznych. Nie wydaje mi się możliwe, żebyśmy w krótkim czasie rozwiążali zaszłości, które kształtowały się przez lata, jak niskie wynagrodzenia, luka pokoleniowa i zjawisko deprecjonowania się zawodu kolejarza. Spróbujmy jednak poszukać kompromisu i dać firmie szansę rozwoju.

– **Wspomniał Pan o luce pokoleniowej. Ona nie wzięła się z niczego. Czy wie Pan ile w PKP Cargo zarabia obecnie początkujący masynistą?**

– Zawszą słyszę, że ok. 1300 złotych brutto. Pamiętajmy jednak, że średnie wynagrodzenie w spółce przewyższa średnia krajową. Na wszystko trzeba także patrzeć poprzez pryzmat innych grup pracowniczych w spółce. Istotną częścią składową wynagrodzenia maszynistów są także pochodne. Podkreślam raz jeszcze, że chciałbym wynagradzać pracowników jak najlepiej. Aby przyciągnąć młodych ludzi należy stworzyć im perspektywę atrakcyjnej pracy i odpowiedniego wynagradzania. To są jednak pewne procesy. Obecnie musimy wypracować rozwiązanie uwzględniające sytuację ekonomiczną spółki i oczekiwania finansowe pracowników. W firmie tkwią ogromne rezerwy, ale żeby je uruchomić trzeba czasu. PKP Cargo musi wejść na inną półkę. Nie jesteśmy organem administracji, lecz organizacją biznesową, której działalność powinna opierać się o rachunek ekonomiczny.

– Czy w takim razie realokacja, której sprzeciwia się ZZM, nie osłabi Pana zdaniem pozycji spółki?

– Zgodnie z wolą rady nadzorczej PKP Cargo dokonaliśmy analizy SWOT, w której określiliśmy ryzyka i szanse wiążące się z tym przedsięwzięciem. Przypominam, że jeszcze w momencie komercjalizacji przedsiębiorstwa państwowego PKP ustawowo określono, że spółki mają zostać wyposażone w majątek niezbędny do ich funkcjonowania. W przypadku PKP Przewozy Regionalne, czy PKP Intercity takim majątkiem są lokomotywy i zaplecze, które znalazły się w PKP Cargo. Chciałbym mieć na wyposażeniu wszystkie składniki związane z biznesem naszej spółki. Sytuacja, w której wykonujemy usługi dla innych podmiotów Grupy PKP poniżej kosztów nie jest dobra. Uważam, że nie powinniśmy bać się procesu rea-

lokacji. Jeżeli do niej dojdzie musimy tylko zadbać o to, żeby nie ucierpiał interes PKP Cargo.

– Czy nie ma Pan obaw, że tabor trafi do konkurencji? Ten czy inny samorząd może inaczej zorganizować system transportowy i zrezygnować z kolei, a następnie sprzedać lokomotywy.

– Jeżeli zostanie utworzona spółka samorządowa, to w interesie Konwentu Marszałków będzie, żeby funkcjonowała ona jak najlepiej. Jestem o tym przekonany. Stając się jej właścicielami samorządy będą ponosiły za nią pełną odpowiedzialność. W analizie SWOT wskazaliśmy oczywiście takie ryzyko, ale w moim przekonaniu jest ono czysto hipotetyczne. Spróbujmy popatrzeć na to bardziej biznesowo. Przede wszystkim PKP Cargo musi skoncentrować się na swoim biznesie, własnej strategii i zdefiniowaniu roli na rynku.

– Przygotowuje Pan strategię spółki na najbliższe 10 lat.

– Chciałbym by była gotowa w ciągu sześciu-siedmiu miesięcy. Jesteśmy zdeterminowani, żeby zrobić to jak najszybciej. Trudno znaleźć drugą w Polsce firmę, która musiałaby przygotować strategię w tak wielkiej skali jak PKP Cargo. To wielkie wyzwanie. Poprzednia strategia, obejmująca jedynie okres trzyletni,

nie została zatwierdzona przez walne zgromadzenie akcjonariuszy.

– Jakie były pierwsze działania prezesa PKP Cargo?

– Powołałem zespół, którego zadaniem jest poprawa efektywności struktur handlowych i eksploatacyjnych. Chcemy zapewnić naszym kontrahentom odpowiednią jakość i serwis związany z całym procesem świadczenia usługi. Musimy zwiększyć naszą konkurencyjność. Inny zespół zajął się audytem naszych przepisów i regulacji wewnętrznych. Chcemy wychwycić te, które zamiast usprawniać wiążą ręce naszym pracownikom i obciążają sprawność organizacyjną. Nie dotyczy to oczywiście regulacji związanych z bezpieczeństwem ruchu, które bezwzględnie musimy stosować.

– A co z polityką taborową?

– Dużą zasługą moich poprzedników jest uruchomienie procesów inwestycyjnych, modernizacyjnych i remontowych w tym zakresie. Będziemy je kontynuować kierując się rzeczywistymi potrzebami handlowymi. Dekapitalizacja majątku jest mocno zaawansowana, musimy więc odtwarzać potencjał. Na inwestycje taborowe, kapitałowe i informatyczne planujemy przeznaczyć w tym roku prawie miliard złotych.

– Dziękuję za rozmowę.

Personalia



Nowym członkiem zarządu PKP Cargo S.A – dyrektorem ds. marketingu i handlu został Zbigniew Janicki.

Z. Janicki ma 52 lata. Jest absolwentem Wydziału Transportu Szkoły Głównej Planowania i Statystyki (obecnie SGH). Znaczną część zawodowej kariery związał z PKP, gdzie zajmował szereg kierowniczych stanowisk, od naczelnika stacji po dyrektora Zakładu Przewozów Towarowych PKP Cargo S.A. w Warszawie. W latach 2003-2006 był prezesem zarządu spółki Cargosped, a ostatnio – dyrektorem handlowym i operacyjnym Polfrostru.

Rada nadzorcza PKP Cargo wybrała także prezesa zarządu spółki. O stanowisko to ubiegało się jedynie dwóch kandydatów. Prezesem został pełniący wcześniej tę funkcję Wojciech Balczun.

Platforma menedżerska

Liczne postulaty podwyżek wynagrodzeń doprowadziły ekipę Donalda Tuska do białej gorączki. W odpowiedzi rząd zamierza znowelizować ustawę o związkach zawodowych i doprowadzić do marginalizacji organizacji związkowych. Zakrawa na paradoks, że czynią to ludzie rekrutujący się z partii, która nazywa się obywatelska.

Zmiany szykują się iście rewolucyjne. To ewidentna zemsta za konflikty płacowe w sferze budżetowej. Media życzliwe Platformie Obywatelskiej wytoczyły już zresztą najcięższe armaty przeciwko związkom, że żądaniami podwyżek hamują rozwój tej czy innej firmy. Nie oszczędzają przy tym poszczególnych działaczy, publikując informacje o ich zarobkach i złośliwe komentarze, że zakładają garnitury lub jeżdżą samochodem. W zamierzeniach miało być to okolicznością obciążającą. Niepokornych próbuje się nie tylko skompromitować, ale i nie rzadko zastraszyć. Kara za domaganie się podwyżek dla pracowników

i podejmowane ewentualne strajki ma być wyjątkowo dotkliwa.

Po pierwsze rząd chciałby usunąć siedziby wszystkich związków zawodowych z zakładów pracy. Tak, by jak najbardziej odseparować – niczym zarazę – działaczy związkowych od pracowników i kierownictwa zakładu. Organizacje miałyby ponadto utrzymywać się wyłącznie ze składek członkowskich. Znacznie utrudnione byłoby też ich tworzenie, bo rząd chciałby zwiększyć liczbę osób mogących założyć związek do 20–30. To tylko kilka pomysłów, z których każdy w istocie sprowadzałby się do znacznego osłabienia pozycji związków.

W krajach Europy Zachodniej związki zawodowe spotykają się z uznaniem oraz są szanowanym partnerem w dyskusji. Lata kiedy cieszyły się one w Polsce ogromnym prestiżem społecznym nie są wprawdzie odległe, ale o zasługach związku zawodowego w odzyskaniu niepodległości wielu woli już nie pamiętać. Luki w pamięci mają najwyraźniej przedstawiciele obecnego rządu, pochodzącego z demokratycznych wyborów, które zawdzięczają związkowcom. Ponad 20 lat później byli opozycjoniści wykazują się jednak mentalnością Kalego – wcześniej związki były cacy, ale teraz już są be i trzeba dokręcić im śrubę. A wszystko z obawy przed jedyną zorganizowaną siłą, która będzie obserwować i interweniować, gdy zajdzie taka potrzeba. Tak jak w latach 90., gdy kolejarskim związkom zawodowym udało się udaremnić plany wyprzedaży za bezcen polskiej kolei.

Trzeba pamiętać, że Platforma Obywatelska to partia ciesząca się sympatią prywatnych przedsiębiorców, którzy na ogół są niechętni związkom zawodowym i boją ich się

Zarobki polskich maszynistów

Fot. K. Kulczycki



1300 zł brutto – na tyle może liczyć początkujący maszynista w spółce PKP Cargo S.A. Średnio 2000 zł netto zarabiają w tej spółce maszyniści z 25–30-letnim stażem. W ciągu 40 lat pracy są w stanie zarobić 960 tysięcy złotych

Majątki najbogatszych posłów Sejmu VI kadencji (bez zadłużenia)

1. Mirosław Koźlakiewicz (PO) – ok. 34 mln zł
2. Wojciech Mojzesowicz (PiS) – 25, 2 mln zł
3. Roman Kaczor (PO) – ok. 20 mln zł
4. Janusz Palikot (PO) – 13,3 mln zł
5. Radosław Sikorski (PO) – 9,6 mln zł
6. Jan Szyszko (PiS) – 8,6 mln zł
7. Irena Tomaszak-Zesiuk (PO) – 6,1 mln zł
8. Łukasz Gibała (PO) – 5,8 mln zł
9. Andrzej Gut-Mostowy (PO) – 5,4 mln zł
10. Roman Kosecki (PO) – 5 mln zł
11. Mieczysław Golba (PiS) – 4,7 mln zł
12. Adam Wykręt (PO) – 3,8 mln zł
13. Mirosław Drzewiecki (PO) – 3 mln zł
14. Zbigniew Pacelt (PO) – 2,9 mln zł
15. Waldemar Pawlak (PSL) – 2,7 mln zł



Źródło: „Gazeta Wyborcza” (dodatek „Duży Format”) z 28 stycznia br. na podstawie oświadczeń majątkowych posłów

niczym diabeł święconej wody. Działacze patrzą bowiem na ręce, sprzeciwiają się zwolnieniom, domagają się podwyżek i udziału w zyskach. Właściciele muszą się z nimi liczyć i konsultować swoje decyzje zamiast bez oglądania się na cokolwiek „robić wynik” i ciąć koszty, jak na prawdziwych menedżerów przystało. W dobie restrukturyzacji i prywatyzacji związki jawią im się pewnie jako relikwiny przeszłości, ograniczający swobodę poczynania. To nie przypadek, że PO – jako jedna z niewielu partii na polskiej scenie politycznej – nie ma żadnego zaplecza w postaci organizacji pracowników. Faktycznie sprzyja bowiem pracodawcom i reprezentuje ich interesy (i niech nikogo nie zwiedzie członkowie obywatelska w nazwie). Zamach na prawa związkowe jest tego dowodem.

Do prac nad pakietem ustaw, w tym m.in. o związkach zawodowych, rząd powołał specjalną komisję. Kieruje nią Janusz Palikot, majątny biznesmen z 14,5 mln złotych kredytu, który w rankingu najbogatszych posłów Sejmu VI kadencji sporządzonym przez „Gazetę Wyborczą” uplasował się w ścisłej czołówce (patrz ramka obok). Nawiasem mówiąc komisję tę nazwano „Przyjazne państwo”. „Chroń nas Boże od przyjaciół, z wrogami sami sobie poradzimy” głosi przysłowie...

Rząd sposobi się do konfrontacji mając za nic opinię publiczną i uznane autorytety. Z najnowszych badań CBOS („Związki zawodowe: przynależność i ocena działalności, grudzień 2007) wynika, że 49 procent respondentów uważa, iż związki mają zbyt mały wpływ na decyzje władz w naszym kraju. Tylko 7 procent uznało, że jest on zbyt duży. Profesor Juliusz Gardawski ze Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie, autor m.in. książki „Związki zawodowe na rozdrożu” przestrzega w niej, że „wypychanie związków z pewnych obszarów życia

gospodarczego powodować może – i dość często powoduje – pogarszanie warunków pracy poniżej poziomu niezbędnego dla utrzymania konkurencyjności przedsiębiorstw”. W jego przekonaniu związki zawodowe są instytucją ważną społecznie i należy obawiać się pustki, którą mogłyby spowodować ich zanik. To jednak niestety głos wołającego na puszczy.

Przed ubiegłorocznymi wyborami parlamentarnymi kandydat Donald Tusk obiecywał podpisanie unijnej Karty Praw Podstawowych w części dotyczącej praw pracowniczych. Umożliwiłoby to pracownikom egzekwowanie podstawowych praw – takich jak np. zakaz pracy przymusowej, wolność stowarzyszania się w związki zawodowe, czy też prawa do rokowań zbiorowych – przed instytucjami europejskimi. Po wyborach, już jako premier, Donald Tusk zmienił front o 180 stopni. A raptem trzy miesiące później kierowany przez niego rząd gmera przy ustawie o związkach zawodowych oraz w Kodeksie pracy, gdzie zlikwidowany ma być m.in. urlop na żądanie.

Zapowiadano cud gospodarczy i drugą Irlandię. Cudu nadal wypatrujemy, ale z obawą, czy premierowi nie chodziło o targaną konfliktami Irlandię Północną. (wit)

Kara dla PCC Arriva

Pół miliona złotych zapłaci urzędowi marszałkowskiemu w Kujawo-Pomorskiem operator PCC Arriva za niezrealizowane połączenia w grudniu i styczniu.

Konsorcjum, które wygrało przetarg na obsługę niezelektryfikowanych linii w tym województwie, zainaugurowało przewozy 9 grudnia ub. r. Miało być po nowemu, czyli znacznie lepiej niż wówczas, gdy przewoźnikiem była spółka PKP Przewozy Regionalne, ale początek to totalna klapa. Inauguracyjny skład wjechał wprawdzie z fanfarami, lecz 50 minut po czasie. Późniejszą gehennę mieszkańców Kujaw opisywała lokalna prasa. Pasażerowie skarżyli się na spóźnienia (m.in. 2,5 godziny w ruchu lokalnym), odwoływanie połączeń, tłok oraz nieogrzewane pojazdy. Kompromitacja zaowocowała dymisją prezesa firmy, lecz to nie wszystko. Za zmiany w kursowaniu pociągów i odstępstwa od rozkładu jazdy Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego nałożył na PCC Arriva karę w wysokości 500 tys. zł. R.



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 arkuszywych 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

Grodzisk Maz. 30 stycznia 2008r.

Protokół z rokowań prowadzonych w ramach sporu zbiorowego prowadzonego z Zarządem PKP WKD w sprawie żądań KKZZ zgłoszonych pismem KKZZ nr 17/10/2007 z dnia 24.10.2007r. odbytego w Grodzisku Mazowieckim w dniu 30 stycznia 2008r.

1. Uczestnicy rokowań wg listy obecności w załączeniu.
2. Strony ustaliły wprowadzenie z dniem 1 stycznia 2008r. podwyżki wynagrodzenia zasadniczego w zespole drużyn trakcyjnych w wysokości 330,00 zł.
3. Strony przyjęły wprowadzenie podwyżki wynagrodzenia zasadniczego od dnia 1 stycznia 2008r. w stosunku do pozostałych grup zawodowych związanych z bezpieczeństwem ruchu pociągów tj;
 - 1) Dyżurni ruchu
 - 2) Rewidenci
 - 3) Dyspozytorzy
 - 4) Pracownicy wydziału napraw
 - 5) Pracownicy wydziału infrastrukturyw kwocie 330,00 zł.
4. Strony przyjęły, że wprowadzenie podwyżki wynagrodzeń w pozostałych grupach pracowników nastąpi po podpisaniu porozumień z odpowiednimi przedstawicielami stosownych związków zawodowych.
5. Strony ustaliły, iż wzrost wynagrodzeń zasadniczych w roku 2009 i 2010 wyniesie 15% jednak nie mniej niż 9% powyżej inflacji i będzie następował od dnia 1 stycznia każdego roku.

Za PKP WKD

Grzegorz Dymecki
Prezes Zarządu



Jolanta Dałek
Członek Zarządu



Jolanta Wyszynska
Naczelnik Wydziału
Spraw Pracowniczych



Za KKZZ

Leszek Miętek
Przewodniczący KKZZ



Zbigniew Pokropek
Członek zespołu KKZZ



Stanisław Bugajski
Przewodniczący RZ ZZM
Członek zespołu KKZZ





Z postulatem wdrożenia podwyżki płac dla pracowników związanych z organizacją, prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu pociągów w wysokości 50 proc. średniego wynagrodzenia zasadniczego KKZZ wystąpiła prawie pięć miesięcy temu. Najpierw pracodawcy zachowywali się, jakby to nie oni byli adresatem żądań płacowych. Zero rozmów, czy nawet jakichkolwiek chęci do podjęcia negocjacji. Do czasu gdy zapachniało strajkiem. Teraz starają się przeciągnąć wszystko w czasie i stosują rozmaite wybiegi formalne. A to przekładają spotkania, a to zwołują armię prawników i cały dzień spisują protokół rozbież-

Nie chcemy jałmużny!

Pracodawcy stosują rozmaite triki mające opóźnić wprowadzenie podwyżki. Proponują przy tym kwoty dalece odbiegające od żądań Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych. Tak dalej być nie może!

ności, a to wracają do wyznaczania mediatora. Robią wszystko co się da, byleby tylko nie zająć się merytorycznym aspektem problemu niskich zarobków polskich kolejarzy, na dodatek nie oszczędzając przedstawicielom KKZZ złośliwości. Istny cyrk...

O tym, że dialog społeczny może odbywać się w atmosferze wzajemnej szacunku i zrozumienia dowodzi przykład Warszawskiej Kolei Dojazdowej. Efektem jest podpisane 30 stycznia porozumienie, które prezentujemy obok. Propozycje innych spółek to właściwe jałmużna, dlatego wszystkie zostały przez KKZZ odrzucone. Według stanu na 14 lutego br. zarząd PKP PLK był skłonny wdrożyć podwyżkę w kwocie 150 zł w uposa-

żeniu zasadniczym, zarząd PKP Cargo – 125 zł w elemencie zasadniczym oraz zwiększyć fundusz premiowy o 25 zł na jednego pracownika. Jeszcze mniej, bo ok. 100 zł do grupy zaofiarowały kierownictwa spółek PKP Przewozy Regionalne i Koleje Mazowieckie. To po prostu kpiny.

Wobec tak rozbieżnych stanowisk nie pozostaje już nic innego jak zaostrenie protestu! Tylko to może zmusić pracodawców do opamiętania. Doświadczenie pokazuje, że o podstawowe prawa, takie jak godziwe wynagrodzenie, trzeba walczyć. W trudnych momentach polscy kolejarze wielokrotnie stawali na wysokości zadania. Na pewno tak będzie i tym razem! (pl)



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

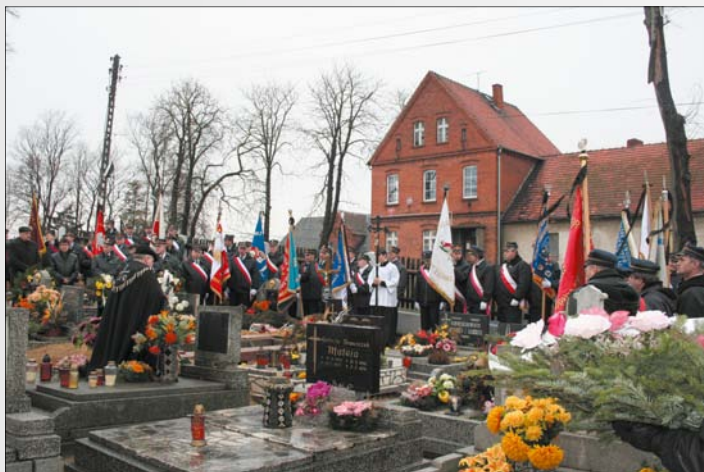


www.pkp-cargo.pl

Mieczysław Walarus (9.04.1939–12.01.2008)

Kolegę Mieczysława Walarusa zegnaliśmy podczas ostatniej drogi 19 stycznia br. Delegacje z całego kraju, w tym 18 pocztów sztandarowych ZZM, z zadumą pochylały się nad trumną.

Wspominaliśmy Go jako jednego z pierwszych, który tworzył naszą organizację po długoletniej przerwie, tj. od okresu przedwojennego. Wspólnie z innymi kolegami zakładał Krajową Komisję Obrony Praw Pracowniczych. Wielokrotnie występował w obronie pracowników drużyn trakcyjnych – początkowo w komisjach, później w postępowaniach cywilnych i karnych. Zapamiętamy go jako wspaniałego kolegę i wzorowego pracownika – maszynistę, kontrolera służby trakcji i zastępcę naczelnika Lokomotywowni Kędzierzyn-Koźle. Był także wykładowcą w Technikum Kolejowym w Gliwicach oraz członkiem Rady Przedsiębiorstwa Państwowego Polskie Koleje Państwowe.



Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce wyróżnił w 2007 roku kolegę Mieczysława odznaką „Zasłużony dla ZZM”.

Odszedł od nas na zawsze. Łączymy się w bólu z Jego Rodziną.

**Prezydium Rady Krajowej ZZM
oraz koledzy z Komisji Obrony Praw Pracowniczych**

W skrócie

CTL NIE DOPILNOWAŁ. Pięć ton metanolu „wyparowało” 9 lutego z cysterny stojącej na stacji Szczecin Gliniki. Cztery gimnazjaliści zerwali plomby, odkręcili kurki, zatankowali i oddalili się. Nie niepokojeni przez nikogo. Wpadli, gdy trującym alkoholem zaczęli handlować i częstować. Przyznali się do kradzieży 30 litrów. Gdzie jest reszta – stara się dowiedzieć policja, PKP PLK i firma CTL, która zajmowała się przewozem.

STRAJKI NA WĘGRZECH... Ponad 75 procent węgierskich kolejarzy przystąpiło do akcji strajkowych, które odbywały się na początku miesiąca. Rozpoczęły się one jeszcze w grudniu 2007 roku. Zostały przerwane po tym, jak rząd zagwarantował spełnić postulaty płacowe strajkujących. Obietnica nie została jednak zrealizowana przez rządzących.

Kolejarze żądają jednorazowej kwoty 250 tys. forintów (ponad 3,5 tys. złotych) z tytułu rekompensaty za prywatyzację kolejowego przewoźnika towarowego oraz 10-procentowej podwyżki. Wypłatę rekompensat za zgodę na prywatyzację MAV Cargo obiecywał im zarząd węgierskich kolei, ale także nie dotrzymał obietnicy. W efekcie węgierscy kolejarze rozpoczęli bezterminowy strajk, który sparali-

zował cały kraj. Zablokowali wszystkie ważniejsze węzły, w całym kraju stanęła większość składów, w tym także prywatnych przewoźników, a na granicach - pociągi międzynarodowe. By złamać opór strajkujących zarząd kolei węgierskich straszy ich zakupem... autobusów od firmy Volan. Sęk w tym, że nie będzie ich komu prowadzić. Kierowcy z Volan także zapowiedzieli kilkugodzinną akcję strajkową.

... I W RUMUNII. 1 lutego przez 3 godziny strajkowali kolejarze rumuńscy, zatrzymując w całym kraju kilkaset pociągów. Domagają się podwyżki rzędu 12 procent. Zaoferowano im podwyżkę w wysokości 8 procent dotychczasowego wynagrodzenia. Tak jak to zwykle bywa w takich sytuacjach, rumuński rząd oświadczył, że strajk jest nielegalny.

GDL PRZETARŁ SZLAK. Jak już informowaliśmy, niemiecki związek maszynistów GDL doprowadził do porozumienia z Deutsche Bahn, realizując swoje postulaty. Wywalczył dla maszynistów oddzielny układ zbiorowy pracy, jednorazową wypłatę w wysokości 800 euro, 8-procentową podwyżkę od marca 2008 r. i kolejną 3-proc. od września do lutego 2009 roku. Dwie inne niemieckie organizacje nie biorące udziału w protestach zadowolili się jedynie 4,5-proc. podwyżką.

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

Dość gry na czas!

Przebrała się miarka. Z dniem 5 lutego Rada Kolejowej Konfederacji Związków Zawodowych wprowadziła pogotowie strajkowe na sieci PKP oraz zdecydowała o przeprowadzeniu dwóch referendum strajkowych.

Rada KKZZ spotkała się 5 lutego w Warszawie. Szczegółowo omawiano stan negocjacji z pracodawcami w sprawie podwyżek wynagrodzeń. Przypomniano, że z postulatem wdrożenia podwyżki płac dla pracowników związanych z organizacją, prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu pociągów w wysokości 50 proc. średniego wynagrodzenia zasadniczego KKZZ wystąpiła jeszcze we wrześniu ubiegłego roku. Pracodawcy przez dłuższy czas bagatelizowali sprawę i nie podejmowali dialogu, koncentrując się na szukaniu kruczków formalnych, by przeciągnąć wszystko w czasie i maksymalnie odwlec moment wprowadzenia

podwyżki. Tym samym Konfederacja KZZ uzyskała prawo do zastosowania artykułu 17 ustawy o rozwiązywaniu sporów zbiorowych. Może zorganizować strajk bez zachowania ściśle określonych procedur ponieważ działanie pracodawcy uniemożliwiło przeprowadzenie rokowań lub mediacji. W geście dobrej woli KKZZ zgodziła się na dalsze negocjacje, które nie przyniosły jednak spodziewanych efektów. Wyjątkiem jest Warszawska Kolej Dojazdowa, gdzie podpisano porozumienie (patrz str.8–9).

Wobec braku pozytywnych rozstrzygnięć w rokowaniach zbiorowych dotyczących postulatu podwyżek płac Rada Kolejowej Konfederacji Związków Zawodowych zadecydowała o wprowadzeniu z dniem 5 lutego pogotowia strajkowego we wszystkich swoich strukturach działających w spółkach Koleje Mazo-

wieckie, PKP Przewozy Regionalne, PKP Polskie Linie Kolejowe, PKP Cargo, a w przypadku fiaska dialogu społecznego w SKM w Trójmieście – także i w tej spółce. Przyjęła także uchwałę w sprawie przeprowadzenia od 21 lutego dwóch referendum strajkowych wśród pracowników spółek KM, PKP PR, PKP PLK i PKP Cargo. Pierwsze pytanie referendalne brzmi: Czy jesteś za podjęciem strajku w sprawie podwyżek płac w uposażeniu zasadniczym nie niższym niż 500 zł? Drugie odnosi się do rządowej strategii w części dotyczącej usamorządowienia Przewozów Regionalnych oraz alokacji majątku. Rada KKZZ krytycznie odniosła się do planów wdrażania strategii w tych elementach bez przeprowadzenia rachunku ekonomicznego i zapewnienia gwarancji pracowniczych uznając, że stanowi to realne zagrożenie dla miejsc pracy polskich kolejarzy. Ustaliła pytanie następującej treści: Czy jesteś za podjęciem strajku przeciw wdrażaniu rządowej strategii dla transportu kolejowego w części dotyczącej przekazania Przewozów Regionalnych do samorządu i alokacji majątku w postaci lokomotyw i zaplecza technicznego do przewoźników oraz podziału zespołów pracowniczych, uznając te działania jako szkodliwe dla przyszłości polskich kolei i miejsc pracy kolejarzy?

Rada KKZZ z oburzeniem przyjęła odrzucenie dialogu społecznego przez resort infrastruktury w ramach Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa (patrz str.3). Upoważniła także Prezydium Konfederacji do podjęcia wszelkich działań przewidzianych prawem zmierzających do obrony miejsc pracy, ze strajkiem włącznie.

Chęć przystąpienia do KKZZ zgłosił zrzeszający 300 członków Związków Zawodowy Kolejarzy w Przemysłu. Przyjęto uchwałę o przyjęciu tej organizacji w poczet Konfederacji. Wejdzie ona w życie z chwilą wystąpienia tego związku z innych struktur.

(L)



Rada stanęła murem

Rada Krajowa ZZM poparła działania Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych mające na celu podwyżki płac. W trybie jednogłośnie przyjęła uchwałę o przeprowadzeniu strajku ostrzegawczego w ramach KKZZ, jeśli negocjacje z pracodawcami zakończą się fiaskiem.

Na posiedzenie Rady Krajowej zaproszony został podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Juliusz Engelhardt. Dyskusja sprowadziła się zasadniczo do trzech zagadnień: płac, nierównych szans konkurencji międzygałęziowej oraz rządowej strategii. W kwestii płacowej minister Engelhardt zgodził się z faktem, że zarobki w PKP są na niskim poziomie. Pytany, czy nie uważa, że o płacach na kolei rozmawia się za długo, odpowiedział, że nie może zadeklarować obecnym żadnego wskaźnika. Wyraził jednak nadzieję, że uda się wypracować z zarządami spółek kompromisowe rozwiązania.

Minister zobowiązał się do działań zrównujących koszty dostępu do infrastruktury (by dać szansę kolei), choć podkreślił także, że w żadnym europejskim kraju nie udało się wyrównać warunków konkurencji międzygałęziowej. Członkowie Rady Krajowej ZZM przekonywali mini-

stra, że realokacja zdubluje zaplecze i zwiększy koszty funkcjonowania grupy PKP. Pytali m.in. dlaczego ogłoszono tylko o rozdysponowaniu majątku PKP Cargo, a cicho o doposażeniu spółki w niezbędne dla jej działalności elementy, za których dzierżawę płaci rocznie 60 mln zł. Ostatecznie Juliusz Engelhardt nie podzielił punktu widzenia Rady Krajowej w kwestii realokacji i podtrzymał swoje stanowisko. Przyznał także, że Fundusz Własności Pracowniczej PKP nie zo-

Do członków ZZM

Od niedawna zmienił się system przekazywania informacji. Materiały są dostępne na serwerze pod adresem <http://www.informacjazzm.pl>. Inną możliwością jest wejście na stronę ZZM www.zzm.org.pl i kliknięcie na link informacyjny. Część z nich jest do ogólnej wiadomości, część jest zastrzeżona tylko dla członków ZZM. Po swoje hasła prosimy zgłaszać się do przewodniczących organizacji zakładowych.

stanie zasilony żadnymi pieniędzmi z tytułu usamorządowienia Przewozów Regionalnych, bo samorządy są państwową instytucją. (gm)



Podstawowe założenia spółki serwisowej⁽⁴⁾

To ostatnia część dokumentu, który publikowaliśmy począwszy od listopadowego numeru „GM”. Propozycja utworzenia spółki serwisowej powstała w związku z rządową strategią. Przedstawiamy końcowe wnioski i korzyści, które w wyniku zastosowania tego rozwiązania stałyby się udziałem całej Grupy PKP.

Różnica bierze się stąd, że obecnie w wielu obiektach właśnie z uwagi na ilość utrzymywanego taboru obiekty muszą być dłużej wykorzystywane niż przez 8 godzin. Przy zaproponowanym świadczeniu usług również dla innych przewoźników spoza Grupy PKP wykorzystanie obiektów jeszcze się zwiększy, a więc poprawi efektywność całego przedsięwzięcia.

Ponadto skupienie zaplecza naprawczego w jednej miejscowości w jednym zakładzie pozwala na wprowadzenie specjalizacji dla danego obiektu.

Zmniejsza to ilość potrzebnych maszyn i urządzeń (nie ma potrzeby posiadania pełnego wyposażenia) i podnosi wydajność poszczególnych warsztatów czy stanowisk.

Każda ilość maszyn i obiektów wymaga odpowiedniej ilości pracowników utrzymujących to zaplecze niezależnie od nasilenia pracy w danym obiekcie czy wykorzystania danej maszyny lub urządzenia.

Zgodnie z obowiązującymi zasadami wszystkie obiekty i maszyny utrzymywane są w określonych cyklach czasowych.

Niezależnie czy hala oraz znajdujące się w niej urządzenia techniczne wykorzystywane są przez 8, 16 czy 24 godziny na dobę, przeglądy muszą być wykonywane w takich samych cyklach (wymogi Dozoru Technicznego).

Utrzymanie budynków (dachów, elewacji, instalacji, pomieszczeń) oraz maszyn i urządzeń wykonywane jest zgodnie z planem opracowanym na podstawie mijającego czasu,

a nie intensywności ich wykorzystania.

Dojdzie, więc do sytuacji, że ta sama ilość taboru (użytkowana obecnie w Grupie PKP) będzie utrzymywana w większej ilości punktów napraw (wykorzystywanych krócej) będzie wymagała większej ilości obiektów oraz większej ilości maszyn i urządzeń (uzupełnienie przez zakup nowych), a więc również większej ilości wykwalifikowanych pracowników.

A jak już wspomniano zdobycie pracownika o wymaganych kwalifikacjach nie jest łatwe na obecnym rynku pracy.

Kolejnym aspektem, który należy wziąć pod uwagę przy proponowanym rozwiązaniu jest właściwa organizacja procesów zaopatrzeniowych (logistycznych). Organizacja zaopatrzenia wpływa w bezpośredni sposób na sprawność techniczną taboru oraz na czas wyłączenia pojazdów z ruchu dla wykonania napraw bieżących.

Podstawowym warunkiem minimalizacji czasu wyłączenia pojazdów z pracy eksploatacyjnej jest posiadanie odpowiedniego zapasu sprawnych zespołów rezerwy obiegowej.

Wiele zespołów rezerwy obiegowej wykorzystuje się w utrzymaniu zespołów lokomotyw towarowych i pasażerskich (np. zestawy kołowe, silniki trakcyjne, styczniki itp.). Są to te same podzespoły.

Wobec tego w sytuacjach awaryjnych, bądź dla optymalnego ich wykorzystania w zależności od stopnia zużycia istnieje możliwość ich zamiany z lokomotywy z ruchu pasa-

żerskiego do lokomotywy obsługującej ruch towarowy.

Innym ważnym elementem ekonomicznym jest oczywisty fakt, że zakup przez jeden podmiot w jednym postępowaniu większej ilości danego podzespołu przyczynia się do obniżenia kosztu jednostkowego zamawianego podzespołu.

Zakup tych samych podzespołów, ale w mniejszych ilościach przez kilka spółek w różnych postępowaniach bez wątpienia spowoduje wzrost ceny jednostkowej danego podzespołu.

Ponadto utrzymanie magazynów w jednej Spółce (np. „Spółce Serwisowej”) pozwala na optymalizowanie – ograniczanie zapasów i przez to zmniejszenie kosztów.

Podział zaopatrzenia na kilka spółek spowoduje rozdrobnienie zapasów rezerwy obiegowej i znaczący wzrost kosztów zaopatrzenia w skali Grupy PKP.

Biorąc pod uwagę brak odpowiedniej ilości zespołów rezerwy obiegowej na rynku, podział magazynów na kilka spółek spowoduje braki zaopatrzenia i spowoduje zwiększenie czasu przebywania lokomotyw w naprawie i zmniejszenie ilości lokomotyw czynnych.

Zwiększenie ilości lokomotyw czynnych w tej sytuacji byłoby możliwe poprzez zakup nowych lokomotyw, co w obecnej sytuacji wydaje się nierealne.

Wszystkie powyższe argumenty wskazują na konieczność utrzymania zaplecza technicznego i zespołów pracowniczych w jednej Spółce np. „Spółce Serwisowej”.

ANALIZA SWOT w zakresie utrzymania

„SPÓŁKA SERWISOWA PKP CARGO, PR, IR, IC”	PODZIAŁ ZAPLECZA TECHNICZNEGO NA ODRĘBNE PODMIOTY PKP CARGO S.A., PR, IR, IC
1. Efektywne i optymalne wykorzystanie istniejącego zaplecza technicznego do utrzymania taboru kolejowego.	1. Brak możliwości optymalnego podziału istniejącego, skonsolidowanego zaplecza dla czterech Spółek. Konieczność poniesienia dużych nakładów inwestycyjnych (przy braku środków na inwestycje w nowy niezbędny tabor) na odpowiednie wyposażenie zaplecza w niezbędne maszyny i urządzenia techniczne do obsługi taboru.
2. Możliwość wykorzystania istniejącego zaplecza całą dobę przy dużej ilości utrzymywanego taboru.	2. Przy rozdzielonym zapleczu i rozproszonym taborze obiekty będą wykorzystane na jedną zmianę (ogrzewanie i utrzymanie infrastruktury całą dobę).
3. Najniższe sumaryczne koszty utrzymania zaplecza technicznego i taboru dla Grupy PKP – korzystne dla właściciela.	3. Większe sumaryczne koszty utrzymania zaplecza technicznego i taboru dla Grupy PKP – niekorzystne dla właściciela.
4. Optymalne wykorzystanie wykwalifikowanej kadry technicznej; nadzoru i pracowników warsztatowych.	4. Obecny stan zatrudnienia nie pozwala na zapewnienie odpowiedniej ilości wykwalifikowanej kadry technicznej – nadzoru i pracowników warsztatowych dla wszystkich spółek, co spowoduje obniżenie poziomu utrzymania taboru i bezpieczeństwa ruchu.
5. Jeden pion zaopatrzenia i magazynów.	5. Konieczność utworzenia pionu zaopatrzenia w kilku Spółkach.
6. Możliwość uzyskania korzystniejszych cen zakupów przez większy podmiot gospodarczy.	6. Większe koszty zakupów i utrzymania pionu zaopatrzenia.

Wniosek

Podział zaplecza do utrzymania taboru jest nieuzasadniony ekonomicznie i organizacyjnie.

Spowoduje znaczący wzrost kosztów utrzymania taboru w całej Grupie PKP.

Brak odpowiedniej ilości wykwalifikowanej kadry technicznej dla kilku od-

rębnych zespołów utrzymania taboru spowoduje obniżenie jakości utrzymania taboru trakcyjnego i wagonowego, co może spowodować wzrost zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.



Rozwiązania jakich potrzebujesz.

Hestia Rodzina

Grupowe Ubezpieczenie na Życie Pracowników i ich Rodzin

*koszt połączenia wg taryfy operatora

Wokół „serwisowej”

Projekt spółki serwisowej nie zyskał uznania w PKP S.A. Szkoda jednak, że zamiast rzetelnej analizy tej propozycji, doczekaliśmy się argumentacji typu „nie, bo nie”. Prezydent ZZM wypunktował poszczególne tezy oponentów w poniższym piśmie na które notabene do dziś nie ma odpowiedzi.

Pan **Andrzej Wach**
Prezes Zarządu
PKP S.A.

Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce z rozczarowaniem zapoznał się z treścią odpowiedzi na naszą propozycję przeanalizowania opracowania ZZM p.t. „Podstawowe założenia dotyczące Spółki Serwisowej”.

Przekazując nasze opracowanie ustalaliśmy, że będzie powołany specjalny Zespół, który dokona jego analizy ekonomicznej z punktu widzenia korzyści Grupy PKP, a nie subiektywnej mało merytorycznej i pozbawionej jakiegokolwiek analizy ekonomicznej oceny – jakiej dokonał powołany przez Pana Zespół.

Naszym zdaniem każda decyzja biznesowa winna opierać się na rachunku ekonomicznym, tym bardziej decyzja w tak ważnej dla przyszłości polskich kolei sprawie, jaką jest wdrażanie „Strategii dla transportu kolejowego do 2013 roku”.

Z otrzymanej odpowiedzi, będącej sprawozdaniem z prac Zespołu wynika, że nie było i nie ma woli merytorycznego przeanalizowania propozycji naszego związku.

W stosunku do argumentów wyłącznie werbalnych, jakie przedstawił Zespół w rozdziale „IX – podsumowanie” odnosimy się poniżej.

1. „Zespół uznaje obie przedstawione koncepcje za sprzeczne z postanowieniami Strategii dla Transportu do 2013r. przyjętej przez Radę Ministrów w dniu 17 kwietnia 2007r”.
2. „Wniesione aporty niepieniężne (tabor kolejowy) stanowią majątek spółek przewozowych i obligatoryjne powierzenie jego utrzymania i obsługi wydzielonemu w Grupie PKP podmiotowi gospodarczemu stanowiłoby ograniczenie prawa własności w odniesieniu do tego majątku.”

W „Strategii” nie jest wskazana szczegółowo przebudowa struktur Grupy PKP, a także zakres alokacji taboru. Wymieniona w Ustawie zasada, że spółki winny otrzymać majątek potrzebny do wykonywania działalności nie stoi w konflikcie z możliwością powołania wspólnego podmiotu świadczącego usługi obsługi technicznej taboru dla wszystkich spółek Grupy PKP, a która, z uwagi na korzy-

ści skali, obniżałaby koszty funkcjonowania całej Grupy PKP – a zatem również poszczególnych jej spółek. W realizacji Strategii zakłada się także powstanie „Spółki Serwisowej” zajmującej się naprawami okresowymi taboru. Nasz projekt zakłada tylko rozszerzenie tej idei, jak również funkcjonowanie tego podmiotu jako posiadającego wielu udziałowców.

3. „Wobec wniesienia majątku (tabor kolejowy) do spółek przewozowych w Grupie PKP niemożliwe jest powstanie spółki PKP – Trakcja jako podmiotu będącego właścicielem taboru trakcyjnego zapewniającego jednocześnie jego utrzymanie i obsługę.”

ZZM nie zgłaszał takiego projektu (w przeciwieństwie do wcześniejszych opracowań chwalaących takie rozwiązanie przygotowywanych przez niektórych członków Zespołu), dlatego nie rozumiemy, dlaczego Zespół odwołuje się do tych kwestii.

Uważamy, że tabor będący własnością przewoźnika szczególnie, gdy ten świadczy usługi o charakterze publicznym daje możliwość skorzystania ze środków unijnych na ich modernizację i naprawę. Inną rzeczą jest posiadanie pojazdów kolejowych, inną możliwość stworzenia wspólnej bazy do ich utrzymania.

4. „Powstały podmiot „Spółka Serwisowa” byłby monopolistą w świadczeniu usług utrzymaniowo – naprawczych dla spółek przewozowych Grupy PKP z wszelkimi konsekwencjami tak uprzywilejowanej pozycji wobec przewoźników. Praktyczne uzależnienie się spółek przewozowych od spółki SERWISOWEJ pogorszyłoby znacznie ich możliwości konkurowania na uwolnionym rynku przewozowym.”

Autorzy nie dokonują żadnej analizy ekonomicznej „z góry” twierdząc, że „pogorszyłoby znacznie ich możliwości konkurowania na uwolnionym rynku przewozowym”.

W naszym przekonaniu funkcjonowanie Spółki Serwisowej w przedstawionym przez nas kształcie wręcz przeciwnie, poprzez obniżenie kosztów funkcjonowania, poprawi możliwości konkurowania na rynku.

5. „Przedstawione założenia spółki SERWISOWEJ nie uwzględniły funkcjonowania w Grupie PKP dwu spółek będących jednocześnie przewoźnikiem i zarządcą infrastruktury, a mianowicie PKP SKM Sp. z o.o. i PKP LHS Sp. z o.o.. Powstanie takiej spółki spowodowałoby

funkcjonowanie w Grupie PKP dwóch odrębnych systemów utrzymania i obsługi taboru kolejowego.”

Autorzy dowodzą, że powstanie Spółki Serwisowej spowodowałoby funkcjonowanie w Grupie dwóch odrębnych systemów utrzymania i obsługi taboru.

Według autorów dwa systemy to o jeden za dużo, natomiast sami proponują minimum pięć systemów utrzymania to znaczy odrębny dla każdej Spółki INTERCITY, Inter-Regio, Przewozy Regionalne, CARGO, SKM, LHS.

Przy wysuwaniu tego typu tez należy pamiętać, że niezależnie ile podmiotów utrzymuje tabor to i tak musi utrzymywać go zgodnie z zatwierdzonym przez UTK systemem utrzymania i nie ma to żadnego związku z ilością systemów utrzymania.

Oczywiście na wynik finansowy Grupy PKP ma znaczący wpływ koszt utrzymania „swojego” odrębnego zaplecza utrzymaniowego.

Skoncentrowanie bazy zaplecza utrzymaniowo-naprawczego w skali Grupy PKP ograniczy znacznie koszty utrzymania pojazdów kolejowych eksploatowanych przez przewoźników.

6. „W przypadku przyszłej prywatyzacji spółek IC i CAR-GO rozwiązanie polegające na wieloletnim zobowiązaniu do świadczenia usług utrzymaniowo – naprawczych przez spółkę SERWIS dla ww. spółek mogłoby budzić zastrzeżenia przyszłych inwestorów i stanowić przeszkodę na drodze prywatyzacji spółek.”

Nasz projekt nie zakładał obligatoryjnie „wieloletnich zobowiązań” do świadczenia usług, a więc nie jest to żadną przeszkodą do ewentualnej prywatyzacji, skąd takie przekonanie, że może być przeszkodą? Będzie wręcz odwrotnie.

To właśnie podzielone zaplecze utrzymaniowo-naprawcze na poszczególnych przewoźników nie w pełni wykorzystane, podnoszące koszt jednostkowy utrzymania pojazdu przez zwiększone koszty stałe stanie się przeszkodą w prywatyzacji. Z drugiej strony nie znajdujemy przeszkód w tym, aby spółka przygotowywana do prywatyzacji była udziałowcem spółki serwisującej tabor lub miała umowę na świadczenie usług obsługi technicznej swojego taboru na zasadzie outsourcingu, znacznie mniej obniżającego ogólne koszty jej funkcjonowania.

7. „W przypadku usamodzielnienia spółki PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. w części dotyczącej wykonywania przewozów regionalnych Samorządy Wojewódzkie mogą zakwestionować umiejscowienie części działalności spółki samorządowej poza tą spółką. Ma to już miejsce w odniesieniu do utrzymania i obsługi autobusów szynowych będących własnością samorządów.

Samorządy mogą również podjąć działania mające na celu realizowanie procesu utrzymania we własnym za-

kresie, co w konsekwencji spowodowałoby zmniejszenie zleceń dla spółki SERWISOWEJ (konieczność zmniejszenia zatrudnienia w spółce oraz zmniejszenie stopnia wykorzystania potencjału zaplecza technicznych).”

Na podstawie obserwacji w województwie Kujawsko – Pomorskim widać, że prywatny przewoźnik chce serwisowania autobusów w obiektach PKP i przez pracowników PKP.

W przypadku opisanym przez Zespół zjawisko jest znane od lat polega na tym, że autobusy szynowe są serwisowane przez pracowników producenta, a zatem nie ma takiego zagrożenia, że nastąpi zmniejszenie zleceń i zmniejszenie zatrudnienia, ponieważ pracownicy PKP nie serwisują autobusów szynowych.

8. „Ścisłe powiązanie spółek przewozowych z jednym podmiotem utrzymaniowo – naprawczym uzależnia działalność tych spółek od efektów funkcjonowania spółki SERWISOWEJ. W przypadku zachwiania współpracy z jedną z powiązanych spółek efekt zachwiania przenosiłby się na inne spółki w Grupie PKP. ”

9. „Scentralizowanie usług utrzymaniowych i obsługi trakcyjnej dla wszystkich spółek przewozowych w jednym podmiocie gospodarczym stawia spółkę przewozową przed faktem braku realnego wpływu na gospodarkę taborową jak również na możliwość optymalizacji kosztów utrzymania i obsługi taboru. ”

Zarzut o braku wpływu przewoźników na funkcjonowanie spółki serwisowej jest nieprawdziwy z uwagi na to, że będą oni współudziałowcami tego podmiotu, a zatem jako udziałowcy będą mieli zasadniczy wpływ na jego funkcjonowanie.

10. „Proces odnowy parku środków trakcyjnych prowadzony przez spółki przewozowe w Grupie PKP zakłada serwisowanie nowopozyskanych środków trakcyjnych przez producenta taboru (co najmniej do osiągnięcia przebiegu taboru warunkującego konieczność wykonania naprawy głównej taboru). Spółka SERWISOWA w skrajnym przypadku ograniczyłaby swoją działalność usługową jedynie do serwisowania „starego” taboru”.

Zagrożenie ciężące nad Spółką Serwisową równie dobrze można odnieść do zaplecza poszczególnych przewoźników, a zatem nie może być uznane za negatywne dla propozycji ZZM.

Argument Zespołu, że ilość „starego” taboru będzie maleć jest prawdziwy, z tym że będzie maleć nie tylko w Spółce Serwisowej, ale także w pozostałych Spółkach.

Jeśli tak, to tym bardziej potrzebna będzie dalsza optymalizacja zaplecza, co opisaliśmy w działaniach

ciąg dalszy na str. 16–17

Wokół „serwisowej”

dokończenie ze str. 14–15

PKP CARGO S.A. w opracowaniu będącym naszą propozycją.

Po podziale zaplecza racjonalnej gospodarki zapleczem prowadzić się nie da, gdyż redukcję zaplecza przeprowadzić można tylko przez koncentrację taboru różnych przewoźników w wybranych lokalizacjach, a na to pozwalała tylko zaplecze w Spółce Serwisowej.

Oceny Zespołu co do tempa wdrożenia nowego taboru są nie uzasadnione, o dziwo brak jakichkolwiek wyliczeń choćby przypuszczalnego spadku zatrudnienia zespołów warsztatowych w stosunku do tempa pozyskiwania „nowego taboru”.

Z naszych wyliczeń wynika, że tempo spadku zatrudnienia jest wiele szybsze niż tempo pozyskiwania nowego taboru.

11. „Pozyskanie przez spółki przewozowe nowego taboru kolejowego zakłada również prowadzenie przez te spółki samodzielnej obsługi tego taboru. Dotyczy to pracowników własnego, wyspecjalizowanego zespołu drużyn trakcyjnych, procesu szkolenia przez producenta taboru pracowników drużyn trakcyjnych i zespołu utrzymaniowego w zakresie przewidzianym dla użytkownika taboru.

Przewoźnik zatrudniający własne drużyny trakcyjne daje większą gwarancję zatrudnienia pracownika w porównaniu ze spółką świadczącą usługę wynajmu drużyn do obsługi taboru, którego nie jest właścicielem. Jednocześnie stopień skomplikowania obsługi nowoczesnego taboru, różnych typów i różnym przeznaczeniu praktycznie wyklucza możliwość jego serwisowania i obsługi przez niewyspecjalizowanych pracowników rozproszonych na terenie całego kraju. Natomiast wykonywanie wyższych poziomów utrzymania możliwe będzie wyłącznie u producenta taboru.”

Zaprezentowany pogląd jest przykładem wyłącznie chęci posiadania majątku przewoźników za wszelką cenę, nie poparty żadną analizą kosztów w Grupie PKP. Opisane przez nas mechanizmy koncentracji zaplecza utrzymaniowo – naprawczego z tytułu chociażby korzyści skali będą naszym zdaniem dla Spółek Grupy PKP o wiele tańsze. Ale właśnie te wyliczenia porównawcze miały być przedmiotem prac Zespołu, czego nie uczyniono.

12. „Utworzenie wyodrębnionego podmiotu wykonującego działalność utrzymaniową i obsługową dla spółek Grupy PKP spowoduje przewidywaną konieczność udostępnienia podobnych usług dla innych przewoźników spoza Grupy PKP, co będzie jednym z elemen-

tów wspierania konkurencji dla istniejących przewoźników z Grupy PKP.”

Opracowanie ZMZ zakładało możliwość świadczenia usług również poza Grupą PKP. O tym, czy Spółki powinny świadczyć takie usługi czy też nie zdecyduje właściciel (udziałowcy) po ustaleniu wspólnej strategii wobec konkurencji i analizie rachunku ekonomicznego. Naszym zdaniem już czas na zastanowienie się czy Grupa PKP, w tym jej Spółki, nie winny prowadzić w pewnym zakresie działalności bieżącej we współpracy z niektórymi prywatnymi przewoźnikami wykorzystując potencjał Grupy PKP, zespołów pracowniczych i infrastruktury.

Argument Zespołu o wspieraniu konkurencji jest tym bardziej wątpliwy, gdyż zaplecze będące w posiadaniu różnych przewoźników tym bardziej będzie mogło prowadzić politykę wobec konkurencji niekoniecznie zgodną z interesem całej Grupy PKP.

13. „Wykonując działania utrzymaniowo-naprawcze spółka SERWISOWA zmuszona byłaby do zorganizowania odrębnego od spółek przewozowych pionu dyspozytorskiego planującego proces utrzymania taboru i jego obsługi tj. prowadzenia gospodarki taboru. Byłoby to dublowanie istniejących struktur dyspozytorskich przewoźników, przy jednoczesnym skomplikowanym sposobie uzgadniania dostarczania taboru odmiennego jak również praktycznym brakiem wpływu przewoźnika na planowe wykorzystanie taboru.”

Zarzut ten jest kompletnym nieporozumieniem, bo to właśnie projekt Zespołu przewiduje tworzenie wielu dyspozytur oddzielnych w każdej Spółce.

W Spółce Serwisowej, jak obecnie w Spółce PKP CARGO S.A., działałaby jedna dyspozytura dla zapewnienia obsługi taboru i drużynami trakcyjnymi dla Spółek akcjonariuszy.

Bliźniacze struktury dyspozytorskie w Spółkach nie byłyby potrzebne.

Tak jest dzisiaj pomimo, że część lokomotyw EP07 jest własnością PR są serwisowane w PKP CARGO S.A.

14. „Organizacja przetargów, zlecenie i rozliczanie usług przez spółkę SERWISOWĄ w zakresie napraw taboru kolejowego zleconego do utrzymania technicznego (serwisowania) w ZNTK może generować dodatkowe koszty dla przewoźnika. Spółka SERWISOWA nie byłaby zainteresowana najniższym kosztem wykonania takich usług. Decyzje o wykonaniu podczas naprawy serwisowej jakiegokolwiek zadania dodatkowego i tak muszą być w gestii właściciela taboru – przewoźnika.”

Spółka Serwisowa jest kontrolowana i kierowana przez udziałowców będących właścicielami taboru serwisowanego oraz infrastruktury a zatem nie ma zagrożenia, że nie będzie zainteresowana obniżką cen w drodze przetargu.

Poza tym Spółka Serwisowa zajmuje się głównie bieżącym utrzymaniem taboru należącego do przewoźników, a ci jako właściciele pojazdów mogą przecież samodzielnie przeprowadzać przetargi, mogą też skorzystać ewentualnie z możliwości przeprowadzenia przetargu poprzez Spółkę Serwisową dla całej Grupy, który wydaje się, że ze względu na większą skalę mógłby być korzystniejszy cenowo.

15. „Zlecenie spółce SERWISOWEJ czynności utrzymaniowych wykonywanych dotychczas przez spółki przewozowe we własnym zakresie (vide część IV niniejszego sprawozdania), spowodowałoby wzrost kosztów wykonania tych czynności co najmniej o kwotę podatku od towarów i usług (VAT).”

Podatek VAT według znanych nam zasad księgowych nie jest kosztem i nie ponosi go usługobiorca, wręcz przeciwnie nabywający usługę usługobiorca może rozliczyć podatek VAT od zakupu usług i realizacji sprzedaży usług.

Traktowanie przez Zespół podatku VAT jako kosztu świadczy o tym, że w swojej opinii używają innych niż merytoryczne argumentów.

Dalej w podsumowaniu czytamy o dążeniach przewoźników do wykonywania czynności utrzymaniowych we własnym zakresie i do chęci posiadania własnych drużyn trakcyjnych, wszystko to bez jakiegokolwiek analizy kosztów w Grupie PKP.

ZZM w swojej propozycji poddał analizie na bazie obowiązującego rozkładu jazdy na przykładowym odcinku, jakie skutki zatrudnieniowe i związane z tym koszty będą miały miejsce po podziale tego zespołu pracowniczego.

Fakt, że podział spójnego zespołu pracowniczego pociąga za sobą wzrost zatrudnienia jest oczywistością.

Propozycję wynajmowania (korzystania) z drużyn trakcyjnych Spółki Serwisowej Zespół ocenił negatywnie, po czym dodaje, że „w przyszłości należy się liczyć z możliwością wynajmowania pracowników drużyn trakcyjnych na potrzeby innych przewoźników w tym także przewoźników pasażerskich z Grupy PKP.”

W opinii Zespołu nie znajdujemy też ustosunkowania się do ważnych z punktu widzenia Grupy PKP elementów, które w proponowanej Spółce Serwisowej są rozwiązane np.:

- możliwość skoncentrowanego zapewniającego odpowiednie standardy szkolenia maszynistów – w tym także do wykonywania pracy o różnej specyfice (manewry, pociągi towarowe, osobowe, pociągi wyższych prędkości IC, EC),
- pracy dla maszynisty, którego stan zdrowia nie pozwala na dalszą pracę w zespole drużyn trakcyjnych, w tym także większe możliwości zatrudnienia maszynisty zakładowego,

- możliwość uniwersalnego poprawiającego efektywność pracy wykorzystania maszynisty w ruchu towarowym i powrót pociągiem pasażerskim (praca dla różnych Spółek),
- skoncentrowanego systemu zaopatrzenia,
- koncentracji obsługi taboru i optymalizacji zaplecza zmniejszającego koszty stałe,
- uwzględnienia sezonowości różnego rodzaju ruchu pociągów i lepszego wykorzystania drużyn trakcyjnych w szczytach przewozowych (zwiększony ruch pasażerski latem i zwiększony ruch towarowy w okresie jesiennym).

Na spotkaniu przedstawicieli Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce z Zespołem w dniu 14.01.2008 r. okazało się, że nie ma żadnej gwarancji ani deklaracji, iż wyniki jego prac będą miały wpływ na przebieg i kierunki wdrażania Strategii, a nasze dyskusje na argumenty mają w zasadzie charakter dyskusji akademickiej.

Z żalem przyjmujemy fakt, że prace nad naszym projektem Spółki Serwisowej są tylko symulowanym dialogiem.

Okazuje się, że ostateczne decyzje co do zakresu i formy wdrażania trudnego procesu reformowania polskich kolei już zapadły, bez uwzględnienia stanowiska partnerów społecznych.

Z dużym niepokojem przyjmujemy, że po raz kolejny właściciel zamierza dokonywać doświadczeń na żywym organizmie kolei bez pełnej analizy skutków tych działań.

Brak wyliczeń skutków finansowych dla Grupy PKP wdrożenia Strategii szczególnie w zakresie alokacji majątku świadczy o tym dobitnie.

Wobec powyższych faktów informuję, że ZZM nie wyraża zgody na przeprowadzanie działań restrukturyzacyjnych w Grupie PKP mogących mieć negatywne skutki dla przyszłości polskich kolei. Z uwagi na to, że decyzje wdrażające Strategię będą miały niezwykle istotny wpływ na przyszłość miejsc pracy.

W przypadku prób ich wdrożenia bez zgody społecznej ZZM podejmie w tej sprawie statutowe działania do strajku włącznie.

Leszek Miętek
Prezydent ZZM

Do wiadomości:

Zbigniew Rynasiewicz – Przewodniczący Sejmowej Komisji Infrastruktury

Donald Tusk – Premier Rządu RP

Waldemar Pawlak – Wicepremier, Minister Gospodarki

Cezary Grabarczyk – Minister Infrastruktury

Kto odpowiada za zdrowie

Problematyce rozpoznawania i oceny ryzyka zawodowego w środowisku pracy oraz skutków zdrowotnych będących jego następstwem poświęcone było spotkanie przedstawicieli ZZM i Kolejowej Medycyny Pracy 21 stycznia br. Bardzo dla nas zresztą pouczające...

O ryzyku zawodowym związanym z wykonywaną pracą oraz o zasadach ochrony przed zagrożeniami pracodawca musi informować pracowników. Obowiązek ten zapisano w Kodeksie pracy i doprecyzowano w Ustawie o służbie medycyny pracy z 27 czerwca 1997 r. To właśnie ta instytucja – w naszym przypadku Kolejowa Medycyna Pracy – jest powołana w celu ochrony zdrowia pracowników przed wpływem niekorzystnych warunków związanych ze środowiskiem pracy i sposobem jej wykonania oraz profilaktycznej opieki zdrowotnej nad pracującymi.

Tymczasem na mocy zarządzenia zarządu PKP Cargo nr 112 z 19 stycznia 2005 r. oceny ryzyka zawodowego w zakładach spółki dokonują: wyznaczony przedstawiciel kierownictwa oraz pracownicy komórki BHP oraz jednostki, w której przeprowadzana jest ocena. Zasadne wydaje się tu pytanie, czy taki zespół posiada w ogóle uprawnienia do jej dokonania? Ustawa wskazuje wyraźnie na służbę medycyny pracy, do której – notabene –

nikt się w tej sprawie nie zwrócił. Nie przeprowadzono zatem badań umożliwiających wczesną diagnostykę chorób zawodowych i innych schorzeń związanych w wykonywaną pracą.

Pracodawca do czynników szkodliwych i uciążliwych zaliczył m.in. hałas, mikroklimat, promieniowanie elektromagnetyczne oraz drgania mechaniczne. Nie wiemy, jak można ocenić wpływ promieniowania elektromagnetycznego na organizm maszynisty bez badań w środowisku jego pracy. Badań nie przeprowadzono, bo ponoć nie ma odpowiedniego urządzenia dla lokomotyw. Ale czy jest ono rzeczywiście do tego niezbędne?

Żaden z zakładów taboru nie wykonał ponadto badań związanych z mikroklimatem, czynnikiem wpływającym na samopoczucie i zdrowie pracownika oraz jego reakcje podczas pracy. Mikroklimat ma tymczasem olbrzymie znaczenie. Może być gorący (gdy praca wykonywana jest w temperaturze 28° C) i zimny (7° C). Przykładowo przy 30. stopniach Cel-



Autor – przewodniczący Komisji Obrony Praw Pracowniczych ZZM służy poradą pod numerem telefonu 0 667 640 005.

susza pogarsza się sprawność fizyczna i psychiczna oraz zmniejsza precyzja czynności manualnych.

Doskonale znamy warunki panujące w kabinie pojazdu trakcyjnego. Dobrze by było, gdyby zainteresowali się nimi także pracodawcy. Brak badań w tym kierunku jest nad wyraz wymowny. Podobnie potraktowano, niestety, kwestię promieniowania widzialnego. Oświetlenie jest jednym z ważniejszych czynników wpływających na wydajność i wypadki przy pracy oraz zdrowie pracowników. Promieniowanie widzialne zaś to promieniowanie optyczne zdolne do bezpośredniego wywołania wrażeń wzrokowych.

Organizacje związkowe mogą starać się uczulić na poszczególne zagadnienia komisje bezpieczeństwa i higieny pracy. W skład takich komisji powinien wchodzić lekarz profilaktycznej opieki zdrowotnej medycyny pracy, który dbałby o nasze zdrowie na stanowiskach pracy. Tym sposobem oceną ryzyka zawodowego zajęłyby się, zgodnie z ww. ustawą, organ do tego powołany – Kolejowa Medycyna Pracy, przy pełnej współpracy pracodawcy. Obowiązek zapewnienia bezpiecznych i higienicznych warunków pracy to jeden z podstawowych wymogów. Liczymy zatem na przychylną postawę pracodawców w przedmiotowej sprawie.

Eugeniusz Śliwiński
Komisja Obrony Praw Pracowniczych

P.S. Po wypadku naszego kolegi na przejeździe kolejowym Państwowa Inspekcja Pracy nakazała ująć w informacji o ryzyku zawodowym kolejną pozycję – „ryzyko śmierci”.



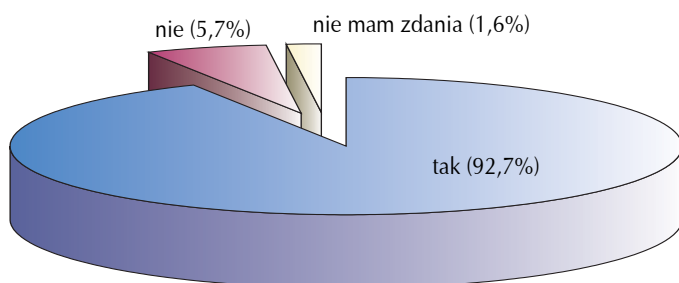
Podpatrzone



Kutno, 23.08.2007. Lokomotywa EP07-1038 spółki PKP Przewozy Regionalne po naprawie głównej. Dopuszczona do ruchu mimo braku wycieraczek oraz odwrotnie zabudowanego lewego reflektora.
Fot. G.Moc

SONDA

Czy popierasz postulaty płacowe zgłoszone przez Konfederację Kolejowych Związków Zawodowych?



Źródło: www.zm.org.pl

Pod semaforem

Zarząd Warszawskiej Kolei Dojazdowej sp. z o.o. za skuteczny dialog społeczny, który zakończył się podpisaniem porozumienia

w sprawie podwyżek wynagrodzeń w spółce. Odpowiedzialnego i ludzkiego podejścia do tej kwestii od kierownictwa WKD powinny się uczyć inne kolejowe spółki.

Juliusz Engelhardt, podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, za wypowiedź podczas posiedzenia Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa, że nie widzi potrzeby dyskusji na temat poszczególnych rozwiązań „Strategii”. Kiepsko wróży to dialogowi społecznemu na kolei.



Podziękowanie

W imieniu Rodziny i moim własnym dziękuję wszystkim, którzy wzięli udział w uroczystościach pogrzebowych mojego Ojca,
Mieczysława Walarusa

*Andrzej Walarus
z Rodziną*

Z głębokim smutkiem i żalem przyjęliśmy wiadomość o śmierci

Mieczysława Walarusa

wieloletniego pracownika PKP, maszynisty
zasłużonego nauczyciela i wychowawcy oraz członka Rady Przedsiębiorstwa PKP.

Pogrążonej w smutku Rodzinie wyrazy głębokiego współczucia składa
Zarząd i Rada Nadzorcza PKP S.A.

Państwu

Barbarze i Krzysztofowi Mamińskim

wyrazy głębokiego współczucia z powodu śmierci

Mamy i Teściowej

składają
Prezes, Zarząd i Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A

Panu

Krzysztofowi Mamińskiemu

Przewodniczącemu Związku Pracodawców Kolejowych wyrazy głębokiego współczucia z powodu śmierci

Teściowej

składa
Prezydium Rady Krajowej ZZM

HOO MOR

Jak prawidłowo przydzielić obowiązki nowym pracownikom?

1. W zamkniętym pokoju umieścić 400 cegieł.
2. Wpuścić nowo zatrudnionych do pokoju z cegłami, zamknąć drzwi.
3. Zostawić ich samych sobie, wrócić po 6 godzinach.
4. Ocenić sytuację:
 - Jeżeli liczą cegły, dać ich do księgowości.
 - Jak liczą po raz drugi, dać ich do audytu.
 - Jak porozrzucali cegły po całym pokoju, dać ich do działu inżynierskiego.
 - Jak układają cegły w przedziwnym porządku, dać ich do planowania.
 - Jak rzucają w siebie cegłami, dać ich do działu obsługi.
 - Jak śpią, dać ich do działu zabezpieczeń.
 - Jak pokruszyli cegły na gruz, dać ich do działu informatyki.
 - Jak siedzą beczynnienie, dać ich do kadr.
 - Jak mówią, że przetestowali różne kombinacje i szukają dalszych, ale nie ruszyli ani jednej cegły, dać ich do sprzedaży.
 - Jak już wyszli do domu, dać ich do marketingu.
 - Jak gapią się przez okno, dać ich do planowania strategicznego.
 - Jak gadają między sobą, a nie przełożyli ani jednej cegły, pogratulować im i dać ich do zarządu.
 - Jak się obłożyli cegłami w taki sposób, żeby nie było ich widać ani słychać – dać ich na listy wyborcze do parlamentu.

Spotyka się po latach dwóch kumpli – bogaty i biedny. W trakcie rozmowy bogacz przyznaje, że udało mu się złowić złotą rybkę i wszystko jej zawdzięcza, ale z powodu rybki ma też stesy. Wtedy ten drugi mówi:

- To może pożyczylbyś mi ją na kilka dni. Mam kilka życzeń, a ty sobie od niej odpoczniesz.
- Nie ma sprawy. Ale uważaj, bo z tą rybką jest coś nie tak. Mam wrażenie, że czasem niedosłyszysz. Zabrał więc akwarium z rybką do domu i tam mówi do rybki:
 - Jutro rano, kiedy się obudzę chcę mieć na podwórku wielką bryłę złota.
- Wstaje rano i wychodzi przed dom, a tam tyle błota, że przejść się nie da. Biegnie, więc do kumpla i mówi:
 - Co za głupią rybkę mi pożyczyleś? Chciałem mieć dużo złota, a tymczasem mam na podwórku błoto chyba z całego świata.
 - Pamiętasz jak cię ostrzegałem, że rybka niedosłyszysz? Zobacz co ja tu teraz mam. Ogromne korty tenisowe, najdroższe hotele. Przyjeżdżają tu na zawody najświetniejsi sportowcy świata. Zawsze pełno ludzi i ani chwili spokoju, nie wspominając już o prywatności. A czy ty naprawdę sądzisz, że ja prosiłem rybkę o wielkiego tenisa?

fraszki Jerzego Szulca

Obraz kobity Akt
Nieprzyzwoity.

Masochista
Ukręcił bat
Na własny zad.

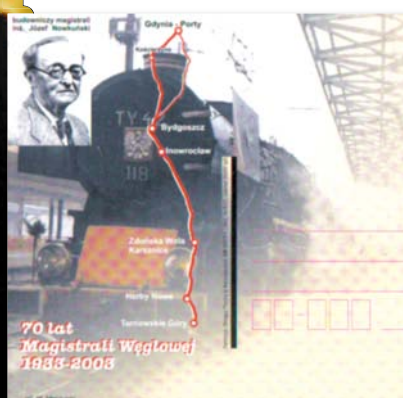
Program
Wylewne kłamstwa
Wpływowego chamstwa.

Ścisłe tajne
Czasami tak ścisnąć da się
Że aż przecieki są w prasie.

Brutal
Choć jest niegodziwy
Lgną do niego dziwy.

Kącik filatelistyczny

W tym roku będziemy obchodzić 75. rocznicę zbudowania Magistrali Węglowej. Z tej okazji prezentujemy beznominałową kartkę pocztową wydaną z okazji jej 70-lecia.



DOP Katowice wydał ją w sierpniu 2003 r. w nakładzie 5 tys. sztuk. W górnym lewym rogu przypomniano głównego budowniczego magistrali – inżyniera Józefa Nowkuńskiego. Całość zdobi fotografia parowozu Ty 42-118

wraz z mapką Magistrali Węglowej, od Tarnowskich Gór do Gdyni i gdańskich portów. Zauważyć można jej rozgałęzienie w Bydgoszczy, skąd jedna nitka wiedzie przez Kościerzynę, a druga przez Tczew i Gdańsk.

W Urzędzie Poczтовым Tarnowskie Góry 1 stosowany był 22 września 2003 r. okolicznościowy datownik upamiętniający 70-lecie. Prezentujemy go obok z nadzieją, że w tym roku także doczekamy się walorów filatelistycznych związanych z Magistralą Węglową.

(amur)

W kolejowej sieci



MEGAGALERIA. To jedna z największych polskich galerii internetowych o tematyce kolejowej. Aż 27 tysięcy zdjęć z kraju i zagranicy, podzielonych na 12 kategorii, zamieścili na stronie <http://www.gmfk.pl> twórcy Galerii Miłośników Fotografowania Kolei.

W sieci pojawiła się ona 29 marca 2006 roku. Od czasu założenia liczników odwiedziło ją już 420 tysięcy osób. Warto podkreślić, że wśród założycieli i administratorów strony są nasi koledzy: maszyniści z Zakładu Taboru w Łodzi – Przemysław Wajss i Tomasz Makuch. Uzupełniają ich

Ryszard Chaszczewski (były dyżurny ruchu, obecnie projektant stron internetowych), Dariusz Dołubizno (pracownik PKP PLK S.A.) i Konrad Fąfara (motorniczy w MPK Wrocław).

Na GMFK publikowane są także zdjęcia amatorów stawiających pierwsze kroki w dziedzinie fotografii. Administratorzy starają się nie gasić ich zapału, lecz przeciwnie – doskonalić umiejętności, udzielając cennych wskazówek. Duży nacisk kładą również na sposób fotografowania pociągów – tak, aby zdjęcia były wykonywane z zachowaniem bezpieczeństwa. – Z przyjemnością zauważamy, że coraz więcej maszynistów pozytywnie reaguje na ludzi z aparatami fotograficznymi – mówi Ryszard Chaszczewski.

Tym, co wyróżnia GMFK od innych galerii jest ciekawe forum, a także złoty użytkownik. Dotychczas odbyły się cztery – wszystkie na bazie

przejazdów tramwajami. Ceny podobnych imprez na PKP okazały się bowiem, niestety, zaporowe...

BLOG MASZYNISTY. Dzienniki internetowe, czyli właśnie blogi, mają m.in. aktorzy, politycy, dziennikarze, czemu zatem nie mieli by ich mieć maszyniści? Z tego najpewniej założenia wyszedł Marek z Kolei Mazowieckich, twórca bloga „Zapiski maszynisty” (<http://1435mm.blogg.pl>). Od roku barwnym językiem opisuje swoje codzienne doświadczenia, czasem śmieszne, czasem mrożące krew w żyłach i snuje ciekawe refleksje. Popularyzuje przy tym maszynistowską profesję.



NOWOŚCI Z ZAGRANICY

Wielosystemowa Skoda

Skoda Transportation wyprodukowała nową wielosystemową lokomotywę elektryczną. Prototyp oznaczony jako 109 E jest właśnie testowany w Czechach. Ta czteroosiowa lokomotywa o mocy 6400 kW, osiągająca prędkość 200 km/h, jest przeznaczona do prowadzenia pociągów zarówno pasażerskich, jak i towarowych.

System sterowania oparty jest na najnowszej technologii z wykorzystaniem tyristorów IGBT. Cztery asynchroniczne trójfazowe silniki trakcyjne mogą pracować jako hamulec odzyskowy, zwracając część pobranej energii do sieci. 109 E spełnia surowe wymagania bezpieczeństwa stawiane w Technicznych Specyfikacjach Interoperacyjności. Zainstalowany panel ETCS umożliwi prowadzenie pociągów na najnowszych europejskich liniach. Klimatyzowane kabiny maszynisty są wzmocnione i zabezpieczone przed uderzeniem czołowym. Nadwozie zaprojektowała firma Porsche Design.



Nowe Pendolino

Alstom wyprodukował nowe pociągi dużych prędkości. ETR 600 trafi do kolei włoskich FS, a ETR 610 – do operatora Cisalpino, który jeździ na terenie Włoch, Szwajcarii i Niemiec. To unowocześniona kontynuacja ETR 460 i 480, serii z wychylnym nadwoziem. ETR 610 jest zestawem wielosystemowym przystosowanym do jazdy na szlakach wymienionych krajów. ETR 600 może być zasilany z sieci 3kV oraz napięciem przemiennym 25 kV na nowej linii dużych prędkości z Rzymu do Neapolu, którą będzie obsługiwać. Zachowana została maksymalna prędkość pociągu 250 km/h, przy zmniejszonej z 9 do 7 liczbie wagonów. Ich wnętrza lepiej zagospodarowano, toteż liczba miejsc siedzących zmniejszyła się tylko o 28. Zadbano również o lepsze wyciszenie. Kolejne włoskie zamówiły 12 zestawów, a konsorcjum Cisalpino 14. W obu pociągach uwzględnione zostały uwagi maszynistów i poprawiono ergonomię kabin.



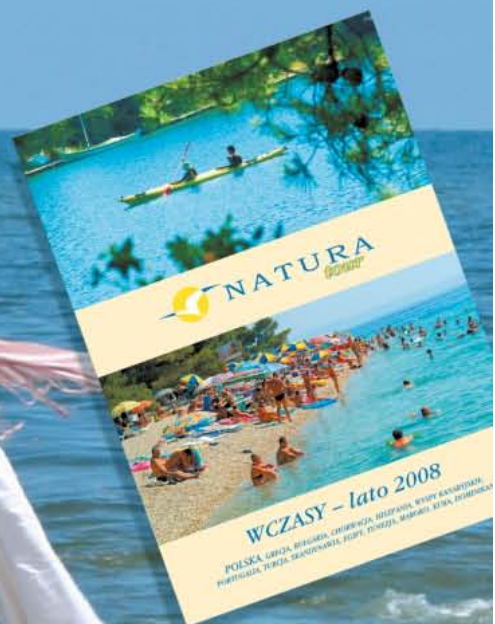
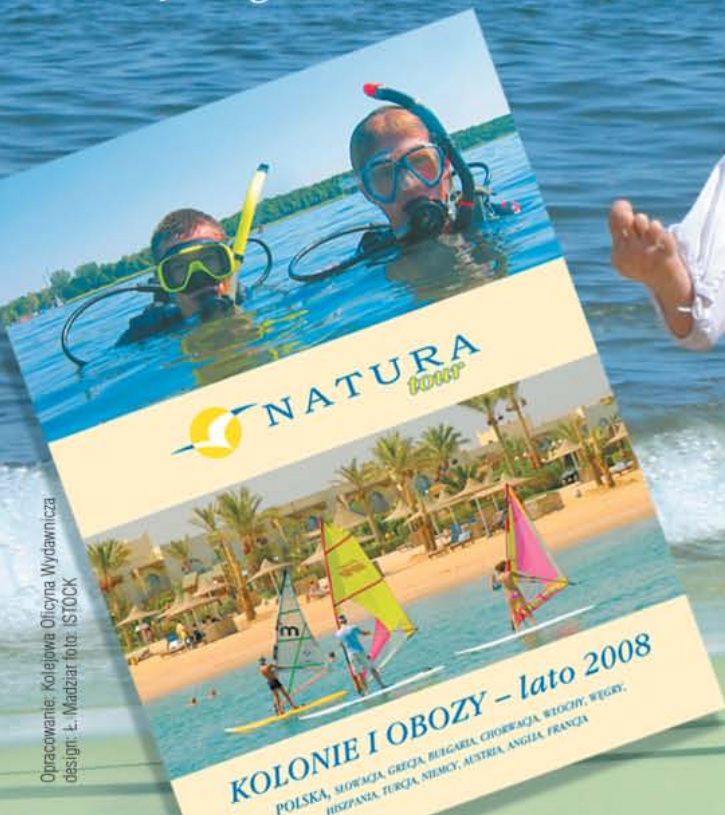
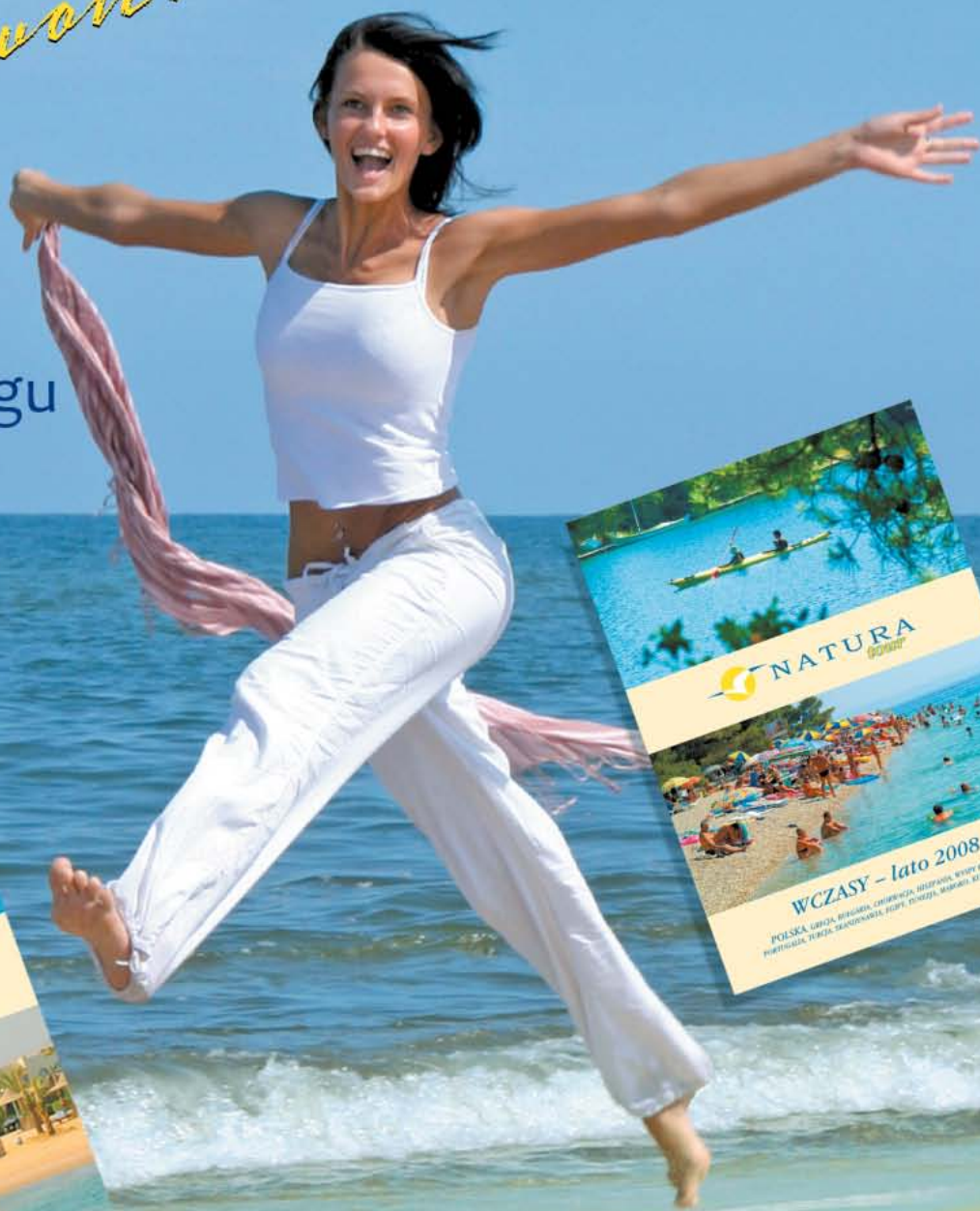
Stanisław Donarski



NATURA *tour*

*Zaplanuj już teraz
letni wypoczynek
swój i swoich najbliższych.*

Zajrzyj do katalogu
a znajdziesz
wycieczkę gratis
przy rezerwacji wczasów
do 29 lutego



www.naturatour.pl

infolinia: 0 801 000 527