



Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘZ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 3/43

MARZEC 2008



**Strajk zawieszony
– negocjacje trwają
str. 6–10**

Dobry i zły

Na polskich kolejach zawieszono strajk ostrzegawczy, a cały spór stał się swego rodzaju lekcją – stylu i technik negocjacji. Żądania KKZZ wywołały prawdziwy popłoch pracodawców, skoro zaproponowali więcej niż postulowały inne związki. Liderzy KKZZ nie wystrzelili póki co z dział, ale nie ustąpili pola, uznając, że na ewentualną szarżę zawsze jest czas. Za to wielki mistrz z przeciwnego obozu stracił czujność i dał się podejść.

W filmach kryminalnych często oglądamy technikę dobrego-złego policjanta. Jak wiadomo, opiera się ona na przeciwstawnych rolach do odegrania. „Zły” gliniarz krzyczy, grozi, a nawet obraża przesłuchiwanego, przygotowując grunt pod jego współpracę z „dobrym”. Ma porządnie nastraszyć i zmiękczyć przeciwnika, który pozostawiony sam na sam z „dobrym” śpiewa jak kanarek i oferuje więcej niż żądano. A wszystko po to, by uniknąć dalszego kontaktu ze „złym”.

Tak się złożyło, że rolę „złego” odegrała KKZZ, a „dobrego” – negocjatorzy z 21 lutego br. Czas pokaże, czy to początek nowej formy współpracy pracodawców z kolejarskimi związkami zawodowymi. Jeśli zyskają na tym pracownicy, a to jest naszym celem, to może warto iść za ciosem? Ciekaw jestem, jaką kwotę uzgodnią negocjatorzy z 21.02. następnym razem, gdy KKZZ rozpocznie wietrzenie armat. Jest takie powiedzenie: „gdzie dwóch się bije, tam trzeci korzysta”. Byle tylko pożytek miała z tego załoga, a nie pseudozwiązkowcy.

Krzysztof Ciecka



Z okazji
Świąt Wielkanocnych
wiosny w sercu,
optymizmu, energii i nadziei
na lepszą przyszłość.
A w te radosne dni
kolorowych pisanek,
obfitości na stole,
ciepła domowego
i miłości bliźniego

życzy
Rada Krajowa
Związku Zawodowego
Maszynistów Kolejowych w Polsce



Adversum

KANCELARIA PRAWNICZO - MEDYCZNA SP. Z O.O.

Warszawa, ul. Brukselska 3A, lok. 2

tel. 22/616-40-77, 616-40-78

Biuro Regionalne w Krakowie

31-564 Kraków, Al. Pokoju 78/112

tel. 012/ 395 16 99

e-mail: adversum@adversum.pl www.adversum.pl

Miałeś wypadek?

Czujesz się pokrzywdzony?

Zgłoś się do nas.

Pomożemy uzyskać Ci pieniądze

Jeśli zdecydujesz się na współpracę z nami wówczas w Twoim imieniu wystąpimy do Zakładu Ubezpieczeń o należne Ci odszkodowania. Jeśli będziemy zmuszeni w Twoim imieniu pójść do sądu to pokryjemy koszty sądowe i adwokatów. Honorarium otrzymamy w postaci prowizji po zakończeniu całego postępowania i wypłacie odszkodowania.

oddajemy do dyspozycji

poszkodowanych

całą naszą wiedzę

Planowane zmiany organizacyjne

Związek Pracodawców Kolejowych przedstawił wstępną informację na temat zakresu przekształceń w Grupie PKP. Poniżej przedstawiamy plany związane z realokacją taboru oraz pracowników. Z całym dokumentem można zapoznać się po zalogowaniu się na serwerze www.informacjazzm.pl.

Przewozy Regionalne sp. z o.o. (stan po realokacji – przewidywany na dzień 1.12.2008)

a. Zaplecza utrzymaniowe taboru

Lp.	Lokalizacja zaplecza technicznego	Rodzaj zaplecza	Pozyskane od
1.	Białystok	st. postojowa	własne
2.	Bydgoszcz	st. postojowa	własne
3.	Chojnice	lokomotywnia (zaplecze byłej parowozowni)	PKP CARGO
4.	Czeremcha	st. postojowa	własne
5.	Częstochowa	wagonownia	własne
6.	Gliwice	tory postojowe	wynajem od PLK
7.	Gniezno	tory postojowe	własne
8.	Hrubieszów	wagonownia	własne
9.	Iłdzikowice	wagonownia	własne
10.	Iława	lokomotywnia	własne
11.	Inowrocław	tory postojowe	własne
12.	Jelenia Góra	tory postojowe	własne
13.	Katowice	lokomotywnia	własne
14.	Kędzierzyn Koźle	wagonownia	własne
15.	Kołobrzeg	lokomotywnia	własne
16.	Krzyż	lokomotywnia	PKP CARGO
17.	Leszno	tory postojowe	własne
18.	Lublin	tory postojowe	wynajem od PLK
19.	Łódź Kaliska	st. postojowa	własne
20.	Łuków	lokomotywnia	własne
21.	Olsztyn	wagonownia	własne
22.	Opole	st. postojowa	własne
23.	Ostrów Wlkp.	tory postojowe	własne
24.	Poznań	st. postojowa EZT	własne
25.	Rzeszów	wagonownia	własne
26.	Skarżysko Kamienna	st. postojowa	własne
27.	Słupsk	wagonownia	własne
28.	Sucha Beskidzka	lokomotywnia	własne
29.	Szczecin Wzgórza Hetmańskie	lokomotywnia	własne
30.	Toruń Kluczyki	lokomotywnia i wagonownia	własne
31.	Wrocław Główny	lokomotywnia	współużytkowane na potrzeby EZT na zasadzie umowy z PKP IC

b. Inwentarz taborowy

Lp.	Rodzaj taboru	Seria	Liczba
1.	Elektryczne zespoły trakcyjne	EN57;EN71;EN81; ED72; ED73	882 szt.
2.	Lokomotywy spalinowe	SP32; SU42; SU45; SM42	134 szt.
3.	Autobusy szynowe	SN81; SA101; SA102; SA103; SA104; SA105; SA106; SA107; SA108; SA109; SA110; SA131; SA132	115 szt. (w tym 103 szt. własność samorządów)
4.	Wagony pasażerskie	Różne serie	ok. 1320 szt. (ok. 1830 szt. przekazane do PKP Intercity)

c. Zatrudnienie PR

Zespół	Stan obecny	Stan przewidywany	Przejęcie od lub przekazanie do
Ogółem w tym:	16 438	ok. 15 800	
1. Administracja	2 220	ok. 2 050	przyjęcie od PKP CARGO (ok. 310 os.) i jednocześnie przekazanie do PKP Intercity (ok. 470 os.)
2. Warsztatowy	5 785	ok. 3 800	przyjęcie od PKP CARGO (ok. 160 os.) i jednocześnie przekazanie do PKP Intercity (ok. 2050 os.)
3. Drużyny konduktorskie	4 392	ok. 2 850	przekazanie do PKP Intercity (ok. 1550 os.)
4. Drużyny trakcyjne	45	ok. 3 000	przyjęcie od PKP CARGO (ok. 3000 os.)

PKP Intercity S.A. (stan po realokacji – przewidywany na dzień 1.12.2008)

a. Zaplecza utrzymaniowych taboru

Lp.	Lokalizacja zaplecza technicznego	Rodzaj zaplecza	Pozyskane od
1.	Warszawa Grochów	wagonownia	własne
2.	Warszawa Szcześliwice	wagonownia	PKP Przewozy Regionalne
3.	Warszawa Olszynka Grochowska [+ mała hala Warszawa Ochota]	lokomotywnia	PKP CARGO
4.	Lublin	lokomotywnia (hala prostokątna)	PKP CARGO
5.	Łódź Janów	wagonownia	PKP Przewozy Regionalne
6.	Poznań ul. Kolejowa 23	lokomotywnia	PKP CARGO
7.	Wrocław Główny	lokomotywnia	PKP Przewozy Regionalne
8.	Wrocław Akumulatornia	wagonownia	PKP Przewozy Regionalne
9.	Gdynia Grabówek	lokomotywnia	PKP CARGO
10.	Gdynia Leszczynki	wagonownia	PKP Przewozy Regionalne
11.	Szczecin Zaleskie Łęgi	st. postojowa	PKP Przewozy Regionalne
12.	Kraków Płaszów	lokomotywnia	PKP CARGO
13.	Kraków Płaszów	st. postojowa	PKP Przewozy Regionalne
14.	Kraków Zachód	st. postojowa	PKP Przewozy Regionalne
15.	Katowice	lokomotywnia (1 hala wachlarzowa)	PKP CARGO
16.	Katowice	lokomotywnia ppk	PKP CARGO
17.	Katowice Zawodzie	wagonownia	PKP Przewozy Regionalne
18.	Zakopane Spyrkówka	wagonownia	PKP Przewozy Regionalne
19.	Przemyśl Bakończyce	wagonownia	PKP Przewozy Regionalne

Z Konfederacją warto rozmawiać

Z Leszkiem Miętkiem, przewodniczącym Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych, prezydentem Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce rozmawia Rafał Zarzecki

– *Ostatnia tura mediacji w sprawie podwyżek zakończyła się podpisaniem protokołu* (patrz str. 6). *Na wniosek mediatora i ministra infrastruktury, który zobowiązał się do rozwiązania nabrzmiałych problemów, KKZZ zawiesiła strajk ostrzegawczy. Co dalej?*

– Chciałbym podkreślić, że podjęcie przez Związek Pracodawców Kolejowych merytorycznych rozmów z KKZZ jest zasługą mediatora – pana Longina Komołowskiego. Niezwykle istotną rolę odegrało również osobiste zaangażowanie się w mediacje ministra infrastruktury – pana Cezarego Grabarczyka. Za nami trudne, dwudniowe negocjacje, które wprawdzie niczego definitywnie nie rozstrzygnęły, ale udowodniły, że dialog jest możliwy. Okazuje się, że można i warto z KKZZ rozmawiać. Z uwagi na deklaracje ze strony ministra i mediatora o woli rozwiązania sporu Konfederacja postanowiła za-

wiesić strajk ostrzegawczy planowany na 6 marca br. Nie znaczy to, że skończył się spór – spór nadal trwa. Finalizujemy referenda strajkowe, które mogą upoważnić nas do podjęcia ewentualnej decyzji o strajku generalnym. Z naszej inicjatywy zwołano nadzwyczajne posiedzenie Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa z udziałem ministra Grabarczyka, ale także wicepremiera Waldemara Pawlaka, który przewodniczy Komisji Trójstronnej ds. Społeczno-Gospodarczych. Chcemy rozmawiać nie tylko o jednorazowych podwyżkach na 2008 rok, ale również o stworzeniu systemu wzrostu wynagrodzeń na przyszłość oraz kwestiach mających wpływ na stabilizację naszych miejsc pracy.

– *Pracodawcy tłumaczą się, że spółek nie stać na większe podwyżki.*

– Zdajemy sobie sprawę, że finanse to delikatny temat, ale pieniądze na wynagrodzenia można pozyskać z rynku.

By tak się stało, musi zmienić się jednak funkcjonowanie spółek Grupy PKP na tym rynku. Wystarczy dać szansę kolejarzom, aby mogli sami na te podwyżki zapracować. Właśnie dlatego innym ważnym tematem rozmów na Zespole Trójstronnym ds. Kolejnictwa winna być rządowa strategia, a także równoważenie rynku transportowego, uczciwa konkurencja międzygałęziowa oraz inwestycje w szlaki kolejowe potrzebne polskiej gospodarce. To ogrom zagadnień wymagających czasu i spokoju.

– *Czy zmieniło się nastawienie pracodawców do KKZZ? Jeszcze niedawno zdawali się odmawiać jej prawa do istnienia.*

– Podejście Związku Pracodawców Kolejowych do KKZZ nie jest dla nas zaskoczeniem. Zrzeszająca pracowników mających bezpośredni wpływ na ruch pociągów Konfederacja to wielka siła. Budzi tak duże obawy, że od września 2007 roku pracodawcy nie podejmowali merytorycznych rozmów z jej przedstawicielami. Dopiero osoba mediatora doprowadziła do zmiany

Planowane zmiany organizacyjne

b. Inwentarz taborowy

Lp.	Rodzaj taboru	Seria	Liczba
1.	Lokomotywy elektryczne	EP05; EP07; EU07; EP08; EP09	383 szt. (w tym 69 szt. pozyskane z PKP Przewozy Regionalne)
2.	Lokomotywy spalinowe	SU45; SM42	69 szt.
3.	Elektryczne zespoły dalekobieżne	ED74	14 szt.
4.	Wagony pasażerskie	Różne serie	ok. 2980 szt. (w tym 1830 szt. pozyskane z PKP Przewozy Regionalne)

c. Zatrudnienie IC

Zespół		Stan obecny	Stan przewidywany	Przejęcie od
Ogółem w tym:		2 579	ok. 8 400	
1.	Administracja	485	ok. 1 100	PKP CARGO (ok. 150 os.) i PKP Przewozy Regionalne (ok. 470 os.)
2.	Warsztatowy	1 440	ok. 4 100	PKP CARGO (ok. 600 os.) i PKP Przewozy Regionalne (ok. 2050 os.)
3.	Drużyny konduktorskie	654	ok. 2 200	PKP Przewozy Regionalne (ok. 1550 os.)
4.	Drużyny trakcyjne	–	ok. 1 000	PKP CARGO (ok. 1000 os.)

Z prac Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa

Zespół Trójstronny ds. Kolejnictwa powołał 12 marca br. podzespół ds. rządowej strategii, który zajmie się kwestiami związanymi z jej wdrażaniem i przygotowuje na ten temat raport na kwietniowe posiedzenie tego gremium. Podzespół ten będzie także monitorował przebieg wdrażania strategii.

Ponadto prezes Związku Pracodawców Kolejowych Krzysztof Mamiński zaprosił związki zawodowe, które w różnych trybach procedowały ostatnio kwestie płacowe, do wspólnego wypracowania systemu wzrostu wynagrodzeń w spółkach Grupy PKP.

R

tego stanowiska. Wcześniej, z uporem maniaka, szukano wyłącznie sposobu, by zmiądzzyć KKZZ i zażegnać widmo strajku ostrzegawczego. U uruchomiono potężny mechanizm działań, także z udziałem związków zawodowych. Efekt jest jednak odwrotny. Nie był to łatwy okres, ale Konfederacja wyszła z niego zahartowana. Nie rozpadła się – jak chcieli niektórzy – po pierwszym przetarciu, lecz wykazała determinację, co dobrze rokuje na przyszłość. Zdecydowana większość organizacji zakładowych sprawdziła się w działaniach w jej ramach, choć szkoda, że nie wszystkie.

Pracodawcom nie podoba się, że namawiamy zarządy do lepszej, efektywniejszej pracy. Odnosimy wrażenie, że jest to dla nich dość krępujące. Spółki Grupy PKP muszą odnaleźć się na rynku, dostosowując ofertę do potrzeb klientów. Nie może być tak, że PKP Cargo – drugi przewoźnik towarowy w Europie, co rok traci udział w rynku mając tak wielki potencjał. Również spółka PKP PLK może pozyskać środki bez podwyższania stawek dostępu do infrastruktury. Wystarczy zainwestować w linie potrzebne polskiej gospodarce, którymi nie jesteśmy w stanie wywieźć towarów, a zwiększy się liczba pociągów i zysk PLK. Nie dostrzegam działań przyciągających podróży na kolej. Należy także popracować nad rozkładem jazdy, w tym szczególnie skomunikowaniami, aby służyły pasażerom.

– Batalii KKZZ o podwyżki nie ułatwia sytuacja, w której inne związki zawodowe ulegają presji pracodawców i łatwo godzą się na 220 zł.

– Nie chciałbym wypowiadać się na temat działań i roli innych związków w tym zakresie. Pozostawiam to ocenie ich kierownictwa oraz poszczególnych członków. Powiem tylko, że KKZZ włożyła w to wszystko mnóstwo pracy. Z zadowoleniem odbieramy fakt, że nasze działania nie poszły na marne i kolejarze wreszcie otrzymali podwyżki odczuwalne dla portfela. Bez tych działań

nie otrzymaliby ich. Pierwszy raz spotykam się z sytuacją, że pracodawca podpisuje porozumienie płacowe z niektórymi związkami przebijając ich żądania. To już jednak nie ekonomia, a polityka. Podkreślam, że podwyżki płac wdrożone od 1 lutego br. nie zadowolają Konfederacji. Uważamy, że są zbyt małym krokiem w kierunku zwiększenia poziomu wynagrodzeń i uczynienia z PKP atrakcyjnego pracodawcy dla młodych ludzi oraz samych pracowników. Oczekujemy przede wszystkim stworzenia systemu wzrostu wynagrodzeń na wiele lat naprzód. Przykładem może być porozumienie zawarte w spółce Warszawska Kolej Dojazdowa. Należy skończyć z sytuacją, że co roku walczymy o podwyżki, toczą się spory zbiorowe, wybuchają protesty na tle płacowym itp.

– Powraca kwestia emerytalna. „Gazeta Wyborcza” dotarła do okrojonej listy 37 rodzajów prac, uprawniających do uzyskania emerytury pomostowej. Z zawodów kolejowych znajdują się na niej ponoć tylko maszyniści i dyżurni ruchu. Nie dalej jak rok temu kolejarskie związki zawodowe podpisały porozumienie z wicepremierem Gosiewskim obejmujące 27 stanowisk pracy związanych z bezpieczeństwem i prowadzeniem ruchu kolejowego.

– Z doniesień prasowych trudno nawet wywnioskować, że prawnie do emerytur pomostowych będą mieli maszyniści i dyżurni ruchu. Bez wątplenia w państwie prawa należy dotrzymywać zobowiązań. Jeśli nie jest w stanie zrobić strona rządowa, to tym gorzej. Odpowiedzialność za wszystko co się może stać poniesie wówczas rząd. Jestem przekonany, że kolejarze nie ustąpią w kwestii emerytalnej. Chciałbym wierzyć, że mamy do czynienia z prasowym przekłamaniem. Nie wyobrażam sobie, żeby pracownicy związani z bezpieczeństwem ruchu kolejowego mieli pracować do 65 (mężczyźni) i 60 lat (kobiety). Z niedowierzaniem traktuję informację, że

w wieku 60 lat można się przekwalifikować. Być może na ministra, prezesa lub dyrektora, ale na inne stanowiska będzie dużo trudniej. Nie chciałbym na ten temat spekulować, poczekajmy na oficjalne informacje.

– Czy po ostatnich wydarzeniach możliwe jest współdziałanie wszystkich kolejarskich związków zawodowych, tak jak choćby podczas 10-tygodniowej pikiety pod Ministerstwem Pracy i Polityki Społecznej w 2006 roku?

– Wszystko może, a nawet powinno, się zdarzyć. W sprawach emerytalnych powinniśmy działać razem, bo to nasz wspólny interes. Naszą narodową cechą jest jednoczenie się w sytuacjach kryzysowych. Tak będzie pewnie i tym razem.

– Co w tym niewątpliwie trudnym okresie może zrobić członek ZZM, żeby wesprzeć działania prezydium związku?

– Zawsze przypominam, że członek związku jest dla nas najważniejszy i mnóstwo zależy od zaangażowania każdego z nas. Jesteśmy w sporze zbiorowym, który może zakończyć się strajkiem generalnym, wrócić mogą kwestie emerytalne. Bardzo liczę na członków naszego związku. Wszyscy chcemy, by najważniejsze dla przyszłości naszych miejsc pracy sprawy ułożyły się pomyślnie. Znajdą się też pewnie i tacy, którzy w tym trudnym okresie będą próbowali siać zamęt, by utrudnić funkcjonowanie ZZM. Wielokrotnie dawaliśmy sobie już z tym radę, więc wierzę, że znowu staniemy na wysokości zadania.

Korzystając z okazji chciałbym także złożyć najserdeczniejsze życzenia radości, spokoju i zdrowia maszynistom, kolejarzom i ich rodzinom. Życzę, abyśmy wszyscy po tych trudnych dniach stali się wypoczęci i silniejsi.

– Wzajemnie, dziękuję za rozmowę.

Strajk zawieszony, negocjacje trwają

Podczas spotkania z Radą KKKZ minister infrastruktury Cezary Grabarczyk zobowiązał się do szybkiego rozwiązania najbardziej zapalnych spornych kwestii na kolei. Przychylając się do wniosku mediatora Longina Komołowskiego Rada Konfederacji zawiesiła dwugodzinny strajk ostrzegawczy planowany na 6 marca br. Jednocześnie zobowiązała Zakładowe Komitety Strajkowe do dokończenia referendów do 17 marca 2008 r. Poniżej przedstawiamy treść protokołu ze spotkania mediacyjnego, które odbyło się 4 marca br.

Protokół ze spotkania mediacyjnego w dniu 4.03.2008 r.

W ramach sporu zbiorowego pomiędzy KKZZ a spółką PKP PLK, PKP CARGO, PKP Przewozy Regionalne reprezentowanymi przez Związek Pracodawców Kolejowych, odbyły się dwa spotkania pomiędzy stronami sporu z moim udziałem w roli mediatora. Strony sporu, w trakcie rozmów zaprezentowały następujące stanowiska:

Strona pracodawcy proponuje: podpisanie porozumienia w sprawie podwyżek wynagrodzeń od 1 lutego 2008 r. o następującej treści:

1. Strony widzą potrzebę wzrostu wynagrodzeń w Spółkach Grupy

Spółek wynagradzanych na podstawie ZUZP podwyżki wynagrodzeń od 1 lutego 2008 r. w wysokości 220 zł w wynagrodzeniu zasadniczym.

3. Uprawnionymi do podwyżek wynagrodzeń są pracownicy wynagradzani wg zasad określonych w ZUZP i będący w zatrudnieniu w dniu 1 lutego 2008 r. w przeliczeniu na pełne etaty.

4. Zarządy Spółek ustalają z sygnatariuszami ZUZP zasady wprowadzania podwyżek dla podległych pracowników. Podwyżki wynagrodzeń winny

ekspercko-doradczy, który zostanie powołany do dnia 15 marca 2008 r., a którego zadaniem będzie opracowanie i przedłożenie stronom zasad wzrostu wynagrodzeń w ww. spółkach, w latach 2009–2011.

7. Zawarte Porozumienie kończy spór zbiorowy w sprawie podwyżek wynagrodzeń w 2008 r. dla pracowników Spółek, wszczęty przez Konfederację Kolejowych Związków Zawodowych, z zastrzeżeniem zapisów pkt. 5 i 6.

Natomiast **strona związkowa** przedstawiła stanowisko przyjęte uchwałą Rady KKZZ w dniu 4.03.2008 r.:

„Stanowisko Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych (KKZZ) przyjęte uchwałą Rady KKZZ z dnia 04.03.2008 r. w sprawie zagrożeń w polskim transporcie kolejowym oraz wynikających z braku odpowiednich działań po stronie Pracodawców i Rządu RP napięć społecznych stwarzających zagrożenie strajkowe.

Wprowadzenie

1. W obliczu zapalnej sytuacji grożącej wybuchem społecznym istnieje konieczność pilnej interwencji Ministra Infrastruktury w celu zażegnania poważnego kryzysu społecznego na kolei.

2. Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych została zobowiązana przez swoich członków do podjęcia uchwały o strajku ostrzegawczym w dniu 6 marca 2008 roku. Wynika to z braku poważne-



PKP: PKP PLK S.A., PKP CARGO S.A., PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

2. Biorąc pod uwagę możliwości finansowe, aktualny poziom płac w Spółkach Grupy PKP: PKP PLK S.A., PKP CARGO S.A., PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. oraz dążąc do zakończenia toczących się sporów zbiorowych, strony ustalają dla pracowników wymienionych

nastąpić w terminie wypłaty wynagrodzenia za miesiąc luty 2008 r.

5. Strony ustalają, że do dnia 20 lipca b r. odbędzie się kolejne spotkanie w celu ustalenia dalszych działań na rzecz możliwości wzrostu wynagrodzeń, po analizie wyników finansowych Spółek za pierwsze I 2008 r.

6. Strona związkowa wytypuje jednego przedstawiciela do zespołu

- go i merytorycznego potraktowania postulatów płacowych KKZZ.
3. Mimo, że żądania KKZZ dotyczą spraw płacowych nie są one stawiane bez uwzględnienia sytuacji finansowej spółek (wbrew temu co twierdzą Pracodawcy). KKZZ zawsze postulowała systemowe podejście do spraw płacowych w powiązaniu ze stworzeniem odpowiednich mechanizmów ekonomicznych, które pozwalałby na zaspokojenie oczekiwań załogi poprzez podniesienie konkurencyjności i efektywności transportu kolejowego i spółek PKP. Celem tych działań byłoby stworzenie takich podstaw funkcjonowania kolei, aby w długim okresie ograniczyć lub wyeliminować przyczyny częstych napięć społecznych w tej gałęzi transportu.
 4. Niestety, w okresie od września 2007 roku, propozycje KKZZ spotkały się najpierw z brakiem reakcji i niezrozumieniem, a następnie z bezpardonowym i nieuzasadnionym atakiem ze strony Pracodawców. Ataki te nasiliły się w ostatnich tygodniach. Zamiast merytorycznego ustosunkowania się do otrzymanych propozycji, Pracodawcy skoncentrowali się na działaniach mających na celu spowodowanie rozłamu wśród związków zawodowych, atakach na przywódców związkowych i zastraszaniu załogi. Takie krótkowzroczne działanie może przynieść tylko tymczasowe efekty a nie rzeczywiste rozwiązanie podstawowych problemów kolei i jej pracowników. Bez takich rozwiązań, po kilku miesiącach napięcia społeczne powrócą ze zdwojoną siłą.
 5. W ostatnich tygodniach Pracodawcy podjęli niezgodne z prawem działania, które zostały odczytane przez członków KKZZ jako prowokacja i próba zastraszania załogi. Działania te polegały na prowadzeniu negocjacji tylko z częścią związków zawodowych w celu wywarcia niezgodnej z prawem presji na tą część załogi, której postulaty nie były wygodne dla Pracodawców. Takie postawy powodują wzrost napięcia, który może doprowadzić do niekontrolowanego wybuchu społecznego. Poza utratą zaufania do przedstawicieli Pracodawców, którzy posługują się takimi metodami działania, mogą one spowodować konieczność długotrwałych i kosztownych procesów sądowych i prowadzą do eskalacji konfliktu.
 6. Kluczem do rozwiązania istniejącej sytuacji kryzysowej jest merytoryczne ustosunkowanie się przez pracodawców i Ministra Infrastruktury do postulatów KKZZ mających na celu dalszy rozwój transportu kolejowego w Polsce, który jest warunkiem zapewnienia odpowiedniego poziomu wynagrodzeń kolejarzy.

Szanowni Państwo,

Z okazji nadchodzących Świąt Wielkanocnych najlepsze życzenia zdrowia, duchowego odrodzenia oraz pogodnego, wiosennego nastroju i wypoczynku w gronie rodziny i przyjaciół składa Czytelnikom „Głosu Maszynisty”, a zwłaszcza kolejarzom Spółki PKP CARGO i ich bliskim

*Wojciech Balczun
Prezes Zarządu PKP CARGO S.A
wraz z Zarządem Spółki*

www.pkp-cargo.pl



Podstawowe elementy i motywacja stanowiska KKZZ są przedstawione w następujących częściach niniejszego stanowiska.

Część I: Uwagi ogólne

1. Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych wyraża poważne zaniepokojenie brakiem efektywności działań w celu rozwiązania długookresowych problemów transportu kolejowego w Polsce, w tym szczególnie braku postępu w reformach Grupy PKP.
 - a. Reformy Grupy PKP są nadal nie zakończone mimo upływu prawie ośmiu lat od momentu jej stworzenia.
 - b. Poszczególne Rządy RP zaprezentowały kilka programów restrukturyzacji i prywatyzacji Grupy. Kluczowe elementy zawarte w tych programach nie zostały jednak zrealizowane. Ponadto koncepcja reform była wielokrotnie zmieniana. W rezultacie koszty reform rosną, a oczekiwane korzyści z tych działań nie spełniają się.
 - c. Brak efektów reform widać chociażby na malejącym udziale PKP CARGO S.A. w polskim rynku przewozowym a kierownictwo Spółki i resortu infrastruktury nadal nie przedstawiły koncepcji działań, które stwarzałyby realne przesłanki do zmiany tych niekorzystnych trendów. Postępująca liberalizacja rynku nie współgra z obciążeniami otoczenia Grupy PKP wpływającymi na możliwość funkcjonowania tej i innych spółek.
 - d. Reformy Spółek Grupy PKP są utrudnione przez opóźnianie działań, które były przewidziane już w Programie restrukturyzacji z września 1999 (np. wyposażeń Spółek w majątek w tym szczególnie infrastrukturę handlową i obiekty eksploatacyjne).

2. Powyższe tworzy poważne zaniepokojenie załogi. Nie widząc logiki działania właściciela i efektywności przeprowadzanych reform, pracownicy w coraz większym stopniu niepokoją się o przyszłość swoją i swoich rodzin. W sumie dotyczy to ponad 200 000 osób (pracownicy wraz z rodzinami). Jest to szczególnie ważne ze względu na wpływ poziomu życia pracowników związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego na ich stan psychofizyczny gwarantujący bezpieczeństwo podróży i przewożonych towarów.
3. Członkowie związków zawodowych zrzeszonych w Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych oczekują i wymagają od swoich reprezentantów w Radzie KKZZ podjęcia efektywnych działań mających na celu zapewnienie godnych warunków pracy zarówno w perspektywie krótko-, jak i długookresowej. Wobec opóźniania negocjacji i podejmowania innych działań utrudniających wypracowanie kompromisowego rozwiązania w sprawach płacowych, jako ostateczny środek działania członkowie zobowiązali Radę KKZZ do podjęcia uchwały o przeprowadzeniu dwugodzinnego strajku ostrzegawczego w dniu 6 marca 2008 roku.
4. Jako odpowiedzialni pracownicy świadomi konieczności zapewnienia długookresowego rozwoju naszych spółek ponownie wzywamy Związek Pracodawców Kolejowych do podjęcia konstruktywnych negocjacji z Konfederacją Kolejowych Związków Zawodowych. W związku z powagą sytuacji konieczne jest zaangażowanie się w rozwiązanie tego sporu Ministra Infrastruktury w kompetencjach, którego leży wiele z poruszanych przez KKZZ kwestii.

Część II: Postulaty dotyczące reform Grupy PKP

1. Wbrew stanowisku wyrażonym przez Wiceministra Infrastruktury ds. Kolejnictwa uważamy, że dyskusja nad sposobem dalszego reformowania spółek PKP nie zakończyła się. Bez uzyskania poparcia załogi dla tych reform konflikty społeczne będą częste, a reformy nie będą efektywne. W ciągu ostatnich lat strona rządowa wielokrotnie przyrzekała związkowi zawodowemu pełną informację i dialog na temat przygotowania i wdrożenia założeń strategii reform. Niestety, większość tych zobowiązań nie była respektowana ani przez Pracodawców, ani przez poszczególne rządy. Wierzymy, że obecny Rząd podejmie działania porzucone przez poprzednie ekipy.
2. W związku z powyższym, KKZZ wzywa Rząd i Pracodawców do podjęcia otwartego i uczciwego dialogu w następujących sprawach:
 - a. Weryfikacja założeń rządowej strategii dla transportu kolejowego w Polsce przygotowanej przez poprzednią ekipę. Konieczne jest naszym zadaniem oparcie reform o zasady rachunku ekonomicznego oraz ich dostosowanie do sytuacji konkurencyjnej na rynku transportowym.
 - b. Konieczne jest zweryfikowanie koncepcji usamorządowania spółki PKP Przewozy Regionalne. Koncepcja ta budzi szereg wątpliwości wśród samorządów, załóg spółek Grupy PKP oraz ekspertów. Samorządy są w większości nieprzygotowane do podjęcia się roli właścicieli tej spółki. Koncepcja usamorządowania jest również niespójna z punktu widzenia zasad zarządzania przedsiębiorstwem oraz systemów finansowych. Dodatkowo plany PKP S.A. dotyczące

- powołania spółki kasy biletowe przyczyniają się do zwiększenia naszych obaw na temat kierunku reform przewozów regionalnych. W trakcie tych prac należy między innymi rozważyć system, w którym zawierane byłyby długoletnie umowy (kontrakty) pomiędzy samorządami a spółką przewozów regionalnych, gwarantujące ilość pociągów i wysokość dofinansowania. Takie rozwiązania są stosowane z sukcesem w innych krajach.
- c. Konieczne jest zakończenie alokacji majątku z PKP S.A. do spółek zależnych. Nie zakończenie i ciągle spowalnianie tego procesu prowadzi do kontynuowania nieefektywnych działań i powiększania kosztów reform. Wstrzymywanie alokacji majątku jedynie ze względu na konieczność zapewnienia źródeł przychodów (czynsze) oraz uzasadnienia egzystencji nadmiernej rozbudowanej biurokracji w PKP S.A. jest po pierwsze niezgodne z założeniami programu restrukturyzacji Grupy PKP z 1999 roku i ustawy z 2000 roku o restrukturyzacji PKP, a po drugie uniemożliwia poprawę efektywności działania spółek zależnych.
- d. Minister Infrastruktury i PKP S.A. przedstawiają coraz to nowsze pomysły realokacji lokomotyw i zaplecza utrzymaniowego z PKP CARGO S.A. do innych spółek Grupy PKP. KKZZ wielokrotnie zwracała się o przedstawienie ekonomicznego i finansowego uzasadnienia koncepcji tej realokacji. Żadna z naszych próśb nie została uwzględniona. Są takie elementy infrastruktury utrzymaniowo-naprawczej, której dzielenie nie sprzyja wykorzystaniu w Grupie PKP efektu synergii. Dla utrzymania korzyści skali winny one być skoncentrowane i wykorzystywane dla wszystkich przewoźników Grupy PKP. Dla maszynistów, realokacja lokomotyw do innych spółek łączy się z poważnym zagrożeniem ich miejsc pracy. Ponadto w/w realokacja łączy się z powstaniem wielu potencjalnych zagrożeń dla konkurencyjności Spółki PKP CARGO S.A. Dlatego w celu ograniczenia ryzyka wybuchu społecznego (którego kierownictwa związków zawodowych mogą nie być w stanie opanować) prace nad tym zadaniem powinny odbywać się jawnie i z jak największym udziałem przedstawicieli załogi. Ponadto powinny być poważnie zanalizowane i rozważone koncepcje realokacji i podziału zaplecza zgłoszone przez Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce. Propozycja ta wskazuje na istniejące różne możliwości przeprowadzenia tej realokacji, które nie zostały uwzględnione przy tworzeniu strategii rządowej.
- e. Konieczne jest podjęcie działań mających na celu poprawę konkurencyjności transportu kolejowego. O tych sprawach mówi się od lat, ale nic nie zostało zrobione. Obecna sytuacja zdecydowanie promująca transport drogowy stoi w sprzeczności z założeniami polityki transportowej Unii Europejskiej oraz Polski.
- f. Konieczne jest rozważenie i zanalizowanie wpływu obecnego programu inwestycji w infrastrukturę kolejową na wydajność polskiego systemu transportu kolejowego. Prawie wszystkie fundusze kierowane są aktualnie na inwestycje w korytarzach transeuropejskich, natomiast infrastruktura poza korytarzami niszczy co może w najbliższym czasie spowodować upadek przewozów towarowych na kierunkach zgodnych z potrzebami polskiej gospodarki.
- g. Konieczne jest podjęcie natychmiastowych działań szkoleniowych i edukacyjnych, tak aby przyciągnąć młode kadry do pracy na kolei. Średnia wieku pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego zbliża się do 50 lat. A zatem za kilka lat zabraknie kadr do prowadzenia pociągów – dlatego środki zaradcze powinny być podjęte już dzisiaj. Obecny poziom płac na kolei jest wyjątkowo mało atrakcyjny dla młodych ludzi, którzy wybierają zatrudnienie w innych branżach.
3. W nawiązaniu do powyższego, postulujemy pilne podjęcie efektywnych działań w ww. obszarach w tym prac analitycznych i koncepcyjnych. Do tych prac należy zaangażować niezależnych ekspertów znających rynek polski i doświadczenia zagraniczne w restrukturyzacji kolei, oraz zapewnić uczestnictwo przedstawicieli załóg.

Część III: Postulaty płacowe

1. Członkowie KKZZ uważają swoje żądania płacowe za w pełni uzasadnione i w pełni je podtrzymują.
2. Brak odpowiedniego postępu w restrukturyzacji Grupy PKP oraz nagminne łamanie uzgodnień Rządu i Pracodawców ze związkami zawodowymi w ciągu ostatnich lat przyczynia się do radykalizacji postaw załogi. W takiej sytuacji tendencje do protestów społecznych na kolei będą zwiększały się jeśli nie zostaną podjęte bezzwłocznie działania, o których mowa w poprzednich częściach tego materiału. Dlatego ponownie wzywamy

Rząd i Pracodawców o podjęcie negocjacji z uwzględnieniem elementów przedstawionych w Części II niniejszego dokumentu. Może to stworzyć szansę na zmniejszenie napięcia wśród załogi i zbudowanie podstaw zaufania do zarządców kolei.

3. Rozumiejac aktualną sytuację finansową spółek Grupy PKP oraz podjęte z niektórymi związkami zawodowymi decyzje o podwyżkach płac dla pracowników PKP PLK S.A, PKP CARGO S.A. i PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o., ponownie wyrażamy nasze stanowisko o konieczności długookresowego rozwiązania sprawy podwyżek płac.

W tym ponownie podkreślamy, że:

- a. Wysokość podwyżek jakie postuluje KKZZ tj. nie mniej niż 500 PLN do uposażenia zasadniczego w okresie do końca 2009 roku jest w pełni uzasadniona.
- b. Potwierdzamy, że taka wysokość podwyżek jest w pełni realna i wykonalna pod warunkiem podjęcia i wdrożenia działań, o których mowa w Części II niniejszego dokumentu.
- c. Konieczne jest jednoznaczne ustalenie wysokości i harmonogramu częściowych podwyżek w tym okresie do pełnej kwoty 500 PLN.

4. Jesteśmy przekonani, że taki system wdrożenia w/w podwyżki jest jedynym rozwiązaniem zapewniającym spokój społeczny w najbliższych miesiącach. W oparciu o doświadczenia ostatnich ośmiu lat możemy z całą pewnością stwierdzić, że porozumienia nie określające jednoznacznie i precyzyjnie warunków działania są często ignorowane lub łamane co w konsekwencji prowadzi do kolejnych kryzysów. Ustalenie jednoznacznego harmonogramu podwyżek spowoduje powstanie zobowiązania po stro-

nie Pracodawców do efektywnego zarządzania spółkami, tak aby wypracowane zostały środki na założony wzrost wynagrodzenia. Stanowić to będzie motywację dla zarządców do efektywnego działania. W ten sposób polityka i negocjacje zostaną zastąpione mechanizmami ekonomicznymi i zarządczymi. Taki system powiązania wzrostu wynagrodzeń z wynikami działalności jest stosowany przez wiele kolei na świecie, w szczególności tych, w których strajki i napięcia społeczne są bardzo rzadkie.

5. Wdrożenie powyższego rozwiązania może stworzyć możliwość uspokojenia napiętej sytuacji wśród członków KKZZ i umożliwienie podjęcia decyzji o odwołaniu strajku ostrzegawczego planowanego na 6 marca 2008”.

W czasie wielogodzinnych rozmów pracodawcy przedstawili analizę ekonomiczno-finansową poszczególnych Spółek, oraz działania, które Spółki planują podjąć w celu zwiększenia efektywności. Informacje powyżej wspomniane przedstawiali kompetentni członkowie zarządów jak również prezes PKP S.A. Pan Andrzej Wach. Odbyło się również spotkanie z Panem ministrem Cezarym Grabarczykiem, podczas którego wyjaśniano sporne kwestie.

Strona związkowa odnosząc się do prezentacji pracodawców przedstawiła szereg propozycji osiągnięcia większych dochodów przez Spółki Grupy, a także szereg zastrzeżeń związanych ze Strategią dla Transportu Kolejowego dotyczących np. samorządowania spółki PKP PR, czy też alokacji majątku. Strona związkowa podczas dyskusji zmodyfikowała również swoje stanowisko dotyczące podwyżki płac, proponując, aby kolejne regulacje odbyły się 1 stycznia 2009 i 1 stycznia 2010 w wysokości po 150 zł do uposażenia zasadnicze-

go, lub uwzględniając powyższe czasookresy wzrost o 10% powyżej inflacji.

Związek Pracodawców Kolejowych stwierdza, że ww. postulaty będą przedmiotem prac zespołu płacowego powołanego w ramach Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa.

W świetle powyższego **mediator zaproponował:**

- zwołać Zespół Trójstronny ds. Kolejnictwa z udziałem Przewodniczącego Komisji Trójstronnej Pana Premiera Waldemara Pawlaka oraz Ministra Infrastruktury Pana Cezarego Grabarczyka. Podczas posiedzenia Zespołu omówione byłyby kwestie sporne podnoszone w wymienionym wcześniej stanowisku Konfederacji dotyczące rozwiązań proponowanych w Strategii dla Transportu Kolejowego do roku 2013 r.

Podczas obrad Zespołu powołane zostałyby zespoły robocze:

1. Zespół płacowy, który w świetle analiz finansowych dotychczasowych jak i w miarę potrzeby zleconych, w trybie możliwie pilnym opracowałby strategię wzrostu płac w Spółkach w latach przyszłych np. do roku 2011.
2. Zespół ds. wdrażania Strategii dla Transportu Kolejowego do roku 2013.

W związku z powyższym, że działania te wymagają czasu i spokoju społecznego w firmie mediator wniósł:

- do KKZZ o zawieszenie planowanego na dzień 6.03.2008 r. strajku ostrzegawczego,
- do ministra infrastruktury o zwołanie w trybie pilnym tzn. w następnym tygodniu (10.03–14.03.2008 r.) Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa.

Kolejne spotkanie mediacyjne odbędzie się do 15 kwietnia 2008 r.

Pod dokumentem podpisali się: Longin Kołowski, Krzysztof Mamiński, Leszek Miętek, Aleksander Motyka i Jacek Drożdziel.



Wszystkim pracownikom polskich kolei, ich rodzinom i bliskim z okazji Świąt Wielkanocnych życzę, by te wyjątkowe, pełne refleksji chwile upłynęły w zdrowiu i spokoju, z zawsze niegasnącą nadzieją i niesłabnącą wiarą w to, co przed nami.

w imieniu Zarządu PKP Intercity

Czesław Warszewicz

Prezes Zarządu

iccc **PKP INTERCITY**

Kulisy podwyżek

Federacja ZZ Pracowników PKP, SKK NSZZ „Solidarność” i Federacja ZZ Maszynistów Kolejowych jako pierwsze podpisały porozumienie ze Związkiem Pracodawców Kolejowych w sprawie podwyżek wynagrodzeń w wysokości 220 zł. Stało się to 21 lutego br. Dzień później „dopisało” się do niego pięć innych organizacji. KKZZ stoi dalej na stanowisku, że podwyżki nie są wystarczające i domaga się stworzenia kompleksowego systemu wzrostu wynagrodzeń.

Pracodawcy zaferowali od 1 lutego br. podwyżkę w wysokości 220 zł w wynagrodzeniu zasadniczym dla pracowników spółek PKP PLK, PKP Cargo i PKP Przewozy Regionalne. To więcej niż oczekiwały niemal wszystkie organizacje związkowe podpisane pod porozumieniem. Wyjątkiem była i jest Konfederacja, która od września 2007 r. domaga się podwyżki rzędu 500 zł w uposażeniu zasadniczym. Na uwagę zwraca

ca fakt, że mowa tylko o trzech spółkach Grupy PKP.

Skąd bowiem pojawiło się owe 220 zł? Zapytany o to podczas Rady KKZZ minister infrastruktury Cezary Grabarczyk nie owijał w bawełnę. Podwyżka w tej kwocie to – jak się wyraził minister – efekt „prężenia mięśni” przez Konfederację. Ot, jedni chcieli mniej, drudzy więcej i krakowskim targiem pracodawcy zaproponowali 220 złotych. Niezadowolonych miała do-

datkowo przekonać cokolwiek mglista perspektywa – cytuję za porozumieniem – „dalszych działań na rzecz możliwości wzrostu wynagrodzeń po analizie wyników finansowych spółek za I półrocze 2008 roku”.

Nic więc dziwnego, że KKZZ nie podpisała się pod porozumieniem ze Związkiem Pracodawców Kolejowych i w dalszym ciągu stara się o wyższe podwyżki. Negocjacje odbywają się z udziałem mediatora, którym jest Longin Komołowski. Osobiście zaangażował się w nie także minister Grabarczyk. Ostatnia tura negocjacji, w dniach 3-4 marca, doprowadziła do istotnych ustaleń (patrz str. 6-10), skutkiem czego Rada KKZZ zawiesiła dwugodzinny strajk ostrzegawczy planowany na 6 marca, obligując przy tym Zakładowe Komitety Strajkowe do dokończenia referendów do 17 marca. Kolejne spotkanie mediacyjne odbędzie się na początku kwietnia. (L)

O co chodzi?

Minęło kilka dni od zawieszenia strajku ostrzegawczego. To dobry moment, by podzielić się kilkoma refleksjami na temat ostatnich wydarzeń.

Staram się przede wszystkim zrozumieć motywę oraz działania (a raczej ich brak) niektórych moich kolegów – maszynistów. Pomimo niepodważalnych faktów nadal należą oni do związków, które interesy maszynistów mają w głębokim poważaniu. Jak można nie zareagować na nałożony knebel w postaci zakazu udziału w referendum strajkowym organizowanym przez KKZZ? Z miejsca nasuwa się przecież porównanie z cenzurą z nieodległych czasów. Ba, niektórzy maszyniści zrzeszeni w tym związku tłumaczą innym kolegom, że takiej podwyżki dawno już nie otrzymali i wszyscy powinni siedzieć cicho. Ale w głębi duszy

pewnie wstydzą się, że jako maszyniści udzielili wydatnej pomocy pracodawcy, gremialnie podmieniając członków ZZM w grafikach, aby rozbić ewentualny strajk planowany na 6 marca.

Nie bardzo wiem, jak będąc pracownikiem drużyn trakcyjnych, można nie zareagować na działania innego lidera związkowego. Ile znaczą dla niego uchwały władz statutowych jego organizacji z 19 marca br. o podwyżkach rzędu 500 zł okazało się dwa dni później – gdy podpisał porozumienie o podwyżkach płac w kwocie 220 zł. Kilka dni potem na forum dyskusyjnym Infokolej.pl gruchnęła zresztą wieść o nominacjach działaczy „S” na członków rad nadzorczych w spółkach-córkach PKP Cargo.

Na oddzielną wzmiankę zasługuje związek, który żądał 200, a dostał... 220 zł. Mógł wprawdzie otrzymać o wiele więcej, np. 500 zł, ale na tym akurat mu nie zale-

żało. W końcowym efekcie pracodawca zaferował podwyżkę wyższą niż oczekiwały organizacje związkowe! To absolutny precedens w całej historii rokowań zbiorowych. Nasuwa się jednak pytanie, o co w tym wszystkim chodzi? Kto i jaki ma interes w tego typu działaniach? Członkowie związków, które nie poparły żądań KKZZ powinni niezwłocznie zapytać o to swoich przewodniczących.

Jak maszyniści odnajdą się w związkach, które o nich nie walczą? Niebawem się przekonamy, oby nie za późno. Ci zdolniejsi, młodszy, bardziej operatywni jakoś sobie poradzą. Reszta może mieć duże trudności z przystosowaniem się do nowej sytuacji. Moi synowie pytają mnie, dlaczego silne kolejarские organizacje nie „grają” w jednej orkiestrze, a ten czy inny związek zawodowy idzie w parze z pracodawcą? Chwilami sam nie wiem, czy powiedzieć im prawdę...

(masz)

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

Samorządy nie są gotowe

Najwyższa Izba Kontroli źle oceniła działalność samorządów wojewódzkich w zakresie organizowania kolejowych przewozów regionalnych. Brak przygotowania, nieprawidłowe ustalanie zapotrzebowania na przewozy, zła organizacja przy opracowywaniu oraz wprowadzaniu planów połączeń, a nawet niegospodarność nosząca znamiona przestępstw – to tylko niektóre „odkrycia” NIK. To kubek zimnej wody dla zwolenników tzw. usamorządowienia.

W swoim raporcie Izba nie pozostawiła suchej nitki na samorządach, których nieudolność i zaniechania doprowadziły do pogorszenia jakości usług i ograniczenia rozwoju rynku przewozów regionalnych. Nieprawidłowości, w mniejszym lub większym zakresie, stwierdzono bowiem we wszystkich 16 urzędach marszałkowskich. Błędy (m.in. brak przejrzystości przedstawianych rozliczeń) wyknięto zresztą także kontrolowanym przewoźnikom – PKP Przewozy Regionalne, PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście, PKP Warszawska Kolej Dojazdowa oraz spółce Koleje Mazowieckie.

Raport NIK obejmuje lata 2004–2006. To właśnie w 2004 roku zmienił się system finansowania kolejowych przewozów regionalnych. W miejsce dotowania ich z budżetu centralnego wprowadzono dotowanie przez samorządy województw z dochodów własnych, które zwiększo-

no o udział w przychodach z tytułu CIT i PIT. Powołano do obsługi spółkę PKP Przewozy Regionalne, której działalność ma charakter świadczenia usług publicznych – ceny biletów są skalkulowane poniżej kosztów, nie zaś na zasadach komercyjnych. Różnicę pomiędzy kosztami a przychodami miały pokrywać samorządy. Głównym celem miało być dostosowanie przewozów do potrzeb lokalnych, o co miały zatroszczyć się władze samorządowe.

Brak fachowej kadry

W praktyce nie wygląda to jednak tak kolorowo. Według NIK aż 9 na 16 samorządów województw nie wykonywało wymaganych prawem działań z zakresu ustalania faktycznego zapotrzebowania na kolejowe przewozy pasażerskie. Jak się okazało, nie były do tego organizacyjnie przygotowane – zabrakło im np. wy-



kwalifikowanej kadry. Nie stworzyły m.in. narzędzi do badania potoków podróżnych. Samorządy opierały się w tej mierze tylko i wyłącznie na danych z PKP PR, których zgodności ze stanem faktycznym nie było zresztą komu w urzędach weryfikować. Przy ustalaniu zapotrzebowania na przewozy władze lokalne pomijały także istotne elementy, takie jak np.: zaludnienie i osadnictwo, wielkość i struktura popytu z uwzględnieniem zmian dobowych i sezonowych, konkurencyjność i komplementarność innych środków komunikacji, charakterystyka sieci kolejowej w danym województwie, rozmieszczenie przedsiębiorstw, szkół, urzędów, itp. W urzędach marszałkowskich nie opracowywano również, nie mówiąc o wprowadzaniu w życie, planów połączeń kolejowych na obszarze województwa i sąsiednich regionów.

NIK ma ponadto poważne zastrzeżenia do umów na organizowanie i dotowanie kolejowych przewozów regionalnych. Żadna z owych 69, które zawarto w skontrolowanym okresie, mniej lub bardziej nie spełniała warunków wymaganych przepisami prawa krajowego i unijnego. Umowy zawierane były z dużym opóźnieniem, co także jest naruszeniem. Choć powinny być podpisywane nie później niż na 6 miesięcy przed wejściem w życie rozkładu jazdy (od 2006 r. – nie później niż miesiąc), terminów nigdy



Fot. Przemysław Wajss

nie udawało się dotrzymać. Opóźnienia wynosiły od 6 do 17 miesięcy. W skrajnych przypadkach zawierano je w ostatnich dniach obowiązywania umów, a nawet... już po tym okresie. Trzeba pamiętać, że opóźnienia miały swoje wymierne skutki. W dwóch województwach: Podkarpackim i Śląskim doszło bowiem do zawieszenia kursowania pociągów.

Prototypy i prokurator

To jednak nie wszystko. Dwie umowy zawarte pomiędzy samorządami, a PKP PR noszą – według NIK – znamiona przestępstwa niegospodarności. W związku z tym Izba skierowała stosowne zawiadomienia do odpowiednich organów. I tak w Województwie Dolnośląskim tamtejszy urząd zakupił od firmy Kolzam S.A dwa szynobusy za 9,2 mln zł, niewiele robiąc sobie z ekspertyzy, że tabor ten może stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu. Opinia fachowców Z Politechniki Wrocławskiej potwierdziła się dość szybko, po wprowadzeniu pojazdów do eks-

ploatacji. Okazały się one prototypami, do tego bardzo podatnymi na awarie (łącznie nie były użytkowane przez 646 dni), za które jeszcze trzeba było płacić. NIK uważa, że owe 9,2 mln zł wydano niegospodarnie, a całą transakcję prześwietla prokurator. Izba negatywnie oceniła także sposób wyboru dostawcy czterech szynobusów w Lubuskiem. Podczas postępowania o zamówienie publiczne miało dojść do naruszenia prawa, przez co wybrano ofertę droższą o 7,5 mln zł. Stosowne zawiadomienie NIK skierowała do rzecznika dyscypliny finansów publicznych.

Bez kontroli

Finanse i kontrola też nie okazały się mocną stroną urzędów marszałkowskich. Zdaniem NIK samorządy nie były zorientowane jak przewoźnicy wykorzystują przekazywane im dotacje, bo zaniechały egzekwowania od przewoźników kompleksowych sprawozdań finansowych oraz nie sprawdzały otrzymanych danych.

Wysokość dotacji była więc w istocie wynikiem pewnych teoretycznych założeń oraz negocjacji z operatorami, a nie rzeczywistym wyliczeniem deficytu powstałego w wyniku różnicy kosztów przewozów od wpływów z biletów. Samorządy nie kontrolowały, ani nie oceniały także jak przewoźnicy wywiązują się z zawartych umów, bo nie stworzyły systemu kontroli wewnętrznej.

W rządowej strategii zapisano tzw. usamorzadowanie przewozów regionalnych. Zwolennicy tej koncepcji, w tym niektórzy kolejni decydenci, próbują usilnie przekonywać, że oddanie spółki PKP Przewozy Regionalne samorządom to dobre rozwiązanie. Ale czy akurat dla przeciętnego kolejarza? Raport niezależnej instytucji, jaką jest Najwyższa Izba Kontroli, potwierdza raczej najczarniejsze obawy, że samorządowy nie poradzą sobie z organizowaniem przewozów kolejowych. Świadomi powagi sytuacji i potencjalnych zagrożeń jakoś specjalnie się zresztą do tego rozwiązania nie palą...

(wit)



Rozwiązania jakich potrzebujesz.

*koszt połączenia wg taryfy operatora

0 801 107 107*

Hestia Rodzina

Grupowe Ubezpieczenie
na Życie
Pracowników i ich Rodzin

www.hestia.pl

Okiem użytkowników

Trwa dostosowywanie instrukcji dla maszynisty i pomocnika maszynisty elektrycznych i spalinowych pojazdów trakcyjnych (Ct-1, Ct-2) do aktów wyższego rzędu. Zgłaszamy zatem spostrzeżenia drużyn trakcyjnych do konkretnych zapisów. Mamy nadzieję, że będą wzięte pod uwagę.

Instrukcje dla maszynisty i pomocnika maszynisty elektrycznych i spalinowych pojazdów trakcyjnych (Ct-1, Ct-2) powinny ustalić jednolite zasady zachowań zapewniających prawidłowe objęcie i przygotowanie pojazdu do drogi, jak i w czasie wykonywania pracy eksploatacyjnej przez drużyny trakcyjne. Jednym z warunków bezpiecznego prowadzenia pociągu jest znajomość i stosowanie obowiązujących przepisów oraz instrukcji. Co jednak, gdy czytamy: „niżej wymienione instrukcje maszynista obowiązany jest znać i stosować w częściach dotyczących pracy maszynisty i pomocnika maszynisty”? Jak zinterpretować taki zapis, gdy nie dowiadujemy się, o jakich częściach mowa i gdzie (a może czy w ogóle), zostały one określone?

Przykładem niedopracowania obowiązujących instrukcji są postanowienia paragrafu 4 Ct-1: „w przypadku obsługi trakcyjnej na liniach lub odcinkach linii innych zarządów kolei maszynista stosuje się do przepisów obowiązujących we właściwym zarządzie kolei”. Znow mamy sytuację, że nie wiadomo, gdzie szukać tych przepisów. Brak także podstawowej informacji, kto i kiedy powinien drużynę trakcyjną o fakcie zmiany zarządcy powiadomić. Liczymy, że aktualizacja wyeliminuje tego typu wpadki.

Wątpliwości budzi forma opracowania zależności służbowej. Drużyna trakcyjna powinna być poinformowana w precyzyjny sposób, kto i w jakim zakresie jest przełożonym i ma prawo do wydawania poleceń.

Nie dowie się tego na pewno z paragrafu 5 Ct-1 – „zależność funkcjonalna i organizacyjna maszynisty”. Wymaga on dopracowania i dostosowania do postanowień paragrafu 2 instrukcji dla maszynisty instruktora (Ct-7), gdzie czytamy: „wykonując obowiązki maszynisty pojazdu trakcyjnego (instruktor) podlega tak jak każdy pracownik zespołu drużyn trakcyjnych naczelnikowi sekcji”.

Wiele kontrowersji budzi postanowienie zawarte w par. 8 Ct-1 dotyczące obowiązku maszynisty: „jeżeli maszynista nie może stawić się do pracy, jest on obowiązany niezwłocznie zawiadomić o tym właściwego dyspozytora nie później niż dwie godziny przed wyznaczoną godziną rozpoczęcia pracy”. W taki właśnie sposób autorzy instrukcji z dobrego obyczaju tworzą obowiązek, zapominając, że czas pracy drużyn trakcyjnych i wynikające z tego tytułu obowiązki określa Zakładowy Układ Zbiorowy Pracy dla Pracowników Zatrudnionych przez Zakłady PKP Cargo S.A. Tryb nakazujący w tej części ustępu jest więc co najmniej niewskazany, tzw. miękki zapis odniósłby lepszy efekt.

Należy również popracować nad uporządkowaniem części określającej obowiązki maszynisty w czasie prowadzenia pociągu. W jednym ustępie określa się zachowanie drużyny trakcyjnej w przypadku np. utraty łączności radiowej, a w następnym odsyła w tej sprawie do instrukcji o radiołączności pociągowej Ir-5 (R-12). Podobnego uściślenia wymaga informacja o zachowaniu się pod-



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

czas pożaru. Mamy aż trzy instrukcje traktujące o postępowaniu maszynisty, dlatego proponujemy opracować precyzyjne wytyczne w tej sprawie.

Niebezpiecznym zjawiskiem jest nieuprawniona zmiana niektórych postanowień celem dostosowania ich do potrzeb pracodawców. Przykładem jest obowiązek przeprowadzenia tzw. wstępnych oględzin składu pociągu. W paragrafie 22. 3 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. nr 172, poz. 1444) czytamy: „ogłędzin technicznych dokonują uprawnieni pracownicy sprawdzając stan taboru kolejowego, prawidłowość zestawienia i sprzęgnięcia, prawidłowość załadowania wagonów i umocowania ładunku”. Nie ma tu zatem słowa o możliwości przeprowadzenia wstępnych oględzin technicznych. Nie mówiąc już o tym, że nakładając nowy obowiązek nie poinformowano nawet o zakresie owych oględzin i kto będzie ponosił odpowiedzialność za niedopełnienie obowiązków w przypadku konkretnego zdarzenia.

Treść paragrafu 15 instrukcji Ct-1 warto uzupełnić o pozostałe punkty zawarte na stronie 3 w „Postanowieniu ogólnym dotyczącym przyjmowania i zdawania elektrycznych i spalinowych pojazdów trakcyjnych będących w posiadaniu lub użytkowaniu przez PKP Cargo S.A.” (zarządzenie nr 193 z 1 sierpnia 2007 r.). Dla drużyn trakcyjnych będzie to bardziej przydatne niż załącznik określający wykaz usterek eliminujących wydanie pojazdu,

gdyż te powinni znać głównie pracownicy warsztatu oraz dyspozytorki. Zachodzi również konieczność opracowania zasad informowania drużyny trakcyjnej o zmianach czasu jazdy w przypadku wydania pojazdu trakcyjnego niezgodnego z rozkładem jazdy. Obecnie PKP PLK S.A nie umieszcza w wykazach ostrzeżeń stałych informacji o ograniczeniach dotyczących innych typów lokomotyw.

Komisja Obrony Praw Pracowniczych uważa, że ze względu na zakres i różnorodność poprawek obie instrukcje wymagają gruntownych zmian. Dołożymy wszelkich starań, by Ct-1 i Ct-2 służyły maszynistom, a nie były przeciwko nim wykorzystywane.

Eugeniusz Śliwiński

Komisja Obrony Praw Pracowniczych

Podpatrzone



Koleje austriackie (ÖBB) przygotowują się do czerwcowych Mistrzostw Europy w piłce nożnej. Na lokomotywach „Taurus” Siemens znajdują się motywy narodowe reprezentacji uczestniczących w rozgrywkach. Tak wygląda „nasza”, polska lokomotywa. Euro 2012 odbędą się w Polsce i na Ukrainie, dlatego pomysł austriackich kolejarzy polecamy uwadze także decydentów PKP.

Źródło: www.oebb.at

Koledze

Marcelowi Tomczakowi

skarbnikowi ZMZ
wyraży głębokiego współczucia
z powodu śmierci

Teściowej

składają
**Prezydium i Pracownicy Biura
RK ZMZ**

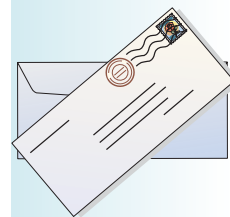
Koledze

Jerzemu Mosorowi

przewodniczącemu
ZMZ Zajączkowo Tczewskie
wyraży głębokiego współczucia
z powodu śmierci

Brata

maszynisty, członka ZMZ
składa
**Rada oraz członkowie
ZMZ Zajączkowo Tczewskie**



Listy

W nawiązaniu do informacji zawartej w artykule pt. „Polska stanie” (tygodnik „Nie” nr 7 z 14 lutego 2008 r.) o wynajmowaniu z „górnej półki” kancelarii prawnych do rozwiązywania sporów płatniczych ze Związkami Zawodowymi – Spółka Polska Sieć Handlowa „Polma S.A. uprzejmie informuje, że w innych toczonych przez PKP S.A. sporach – jest to zasadą. Zarząd PKP S.A. w toczącym się od 2005 roku sporze ze Spółką Polska Sieć Handlowa „Polma” S.A. wydaje środki finansowe na opłacenie kancelarii Weil, Gotschal & Manges. (...)

Stanisław Filipek
Prezes Zarządu
PSH Polma S.A.

Pod semaforem

Zespół redakcyjny pod przewodnictwem **Adama Murawskiego i Kazimierza Jamrozika** za opracowanie kroniki ZMZ. Okraszone

zdjęciami wycinki prasowe, dokumenty, informacje oraz rys historyczny będą przypominać o rodowodzie naszego związku.

Związek Pracodawców Kolejowych za sposób prowadzenia dialogu społecznego w Grupie PKP i próby dyskredytowania Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych w negocjacjach. Niewiele zabrakło, by takie działanie doprowadziło do niepokojów społecznych.

HOO MOR

– Dlaczego wczoraj twoja żona dała się tak na ciebie? – pyta sąsiad sąsiada.
 – Wcale nie na mnie, tylko na psa.
 – Biedny zwierzak, zabrała mu klucze od mieszkania...

– Chcę rozmawiać z dyrektorem!
 – Dyrektora nie ma.
 – Jak to nie ma? Przecież przed chwilą widziałem go w oknie...
 – No i co z tego. Dyrektor też pana widział.

Dwa koguty chodzą po mieście i strasznie się nudzą. Jeden z nich w końcu mówi:
 – Chodź do garmazerkki, pooglądamy sobie gołe kury.

Hrabia zwraca się do służącego:

– Janie!
 – Słucham pana.
 – Przysuń tu szybko fortepian.
 – Oczywiście jaśnie panie. Życzy pan sobie grać?
 – Nie, ale zostawiłem tam cygaro.

Przychodzi baba do lekarza i od razu wchodzi pod jego biurko. Lekarz na to:
 – Długo pani nie pociągnie, bo ja o wpół do czwartej idę do domu.

fraszki jerezdo szulca

Psychotechnika

Okradanie z własnej woli
 Naiwniaków i głupoli.

Materialistka

Tego ciała to nie ruszy
 Sam interes bez funduszy.

Dyngus

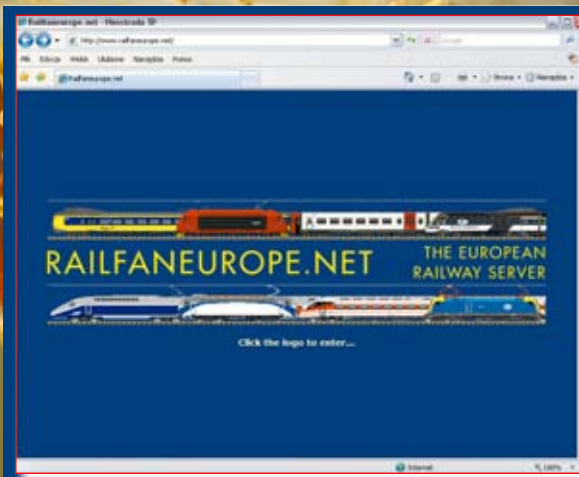
Do suchych podchody
 Z kubłem pełnym wody.

Podwykonawca

Chciał być pomocny w potrzebie
 Ale zrobił tylko pod siebie.

Afrodyzjak

Gdy ostra papryka
 Pryk jak byk pobryka.



W kolejowej sieci

Serwer www.railfaneurope.net to wspaniała skarbnica wiedzy o kolejach europejskich, ale nie tylko. Ogromna galeria, ciekawostki i informacje praktyczne zaspokoją ciekawość nawet najbardziej wymagającego kolejarza i miłośnika kolei. Strona w języku angielskim.

Kącik filatelistyczny

Do redakcji „Głos Maszynisty” przychodziło wiele listów z zapytaniem dlaczego w naszym kąciku prezentujemy tylko polskie znaczki. Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom naszych czytelników od tego numeru będziemy zamieszczać również zagraniczne walory filatelistyczne związane z tematyką szynową. Zaczynamy od czterech znaczków wydanych 5 października 2006 roku przez pocztę niemiecką. Przedstawiają one niemieckie pociągi z różnych okresów czasowych. Z 1932/33 roku – Flieger-Hamburger (VT 877), z 1937 roku Henschel-Wegmann-Zug (61-001), z 1957 roku Trans Europa Express (VT 11.5) i jeden z najszybszych pociągów z 2000 roku Inter City Express



(ET 403). Mamy nadzieję, że zagraniczne walory urozmaicą nasz kącik i wpłyną na jeszcze większe zainteresowanie naszych czytelników „kolejową” filatelistyką. (amur)



Szanowni Państwo!

Synek nasz, który obecnie ma 8 lat, jest dzieckiem niepełnosprawnym z porażeniem mózgowym, epilepsją i jest po operacji oddzielenia dróg pokarmowych od oddechowych (oddycha przez otwór w tchawicy). Jest dzieckiem wymagającym szczególnej opieki i troski. Wskazane jest, aby Mateusz uczestniczył w turnusach leczniczo-rehabilitacyjnych kilka razy w roku. Koszt jednego turnusu wynosi 3500 zł. Jest to duża kwota i nie stać nas na pokrycie jej w całości. Zwracamy się do Państwa z prośbą o pomoc dla naszego dziecka. Dzięki niej Mateusz będzie mógł uczestniczyć w turnusach i osiągać dalsze postępy. W związku z tym prosimy o przekazanie 1% podatku na konto fundacji.

Dziękujemy bardzo
Rodzice

tel. 091 416 22 50 lub 667 649 701

OKAŻ SERCE

W 2008 roku 1 % podatku można deklorować na formularzach PIT na rzecz Fundacji do której należy Mateusz, z dopiskiem MATEUSZ NORKO w polu „Inne informacje, w tym ułatwiające kontakt z podatnikiem” według wzoru podanego poniżej:

Przykład: PIT-37

123. Inne informacje, w tym ułatwiające kontakt z podatnikiem MATEUSZ NORKO		
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 OSOBOM NIEPEŁNOSPRAWNYM „SŁONECZKO”		
125. Numer KRS 0000186434	Wnioskowana kwota Kwota z poz. 126 nie może przekroczyć 1% kwoty z poz. 112 po zaokrągleniu do pełnych dziesiątek groszy w dół	126. Kwota 1% podatku zł..... gr.....

Jest to pole bezpośrednio nad rubryką dotyczącą przekazania 1% podatku – 135 w PIT-28, 311 w PIT-36, 107 w PIT-36L, 123 w PIT-37, 59 w PIT-38. Po wypełnieniu można złożyć PIT w urzędzie skarbowym. Urząd w ciągu trzech miesięcy przekaże pieniądze na subkonto Mariusza.

Prezydium ZZM prosi o hojność i wsparcie dla potomka maszynisty.

NOWOŚCI Z ZAGRANICY

AGV – NOWA FRANCUSKA TORPEDA. Firma Alstom uroczyście – z udziałem m.in. prezydenta Francji – przekazała 4 lutego br. do użytku pociąg nowej generacji AGV (zespół trakcyjny dużej prędkości) osiągający 360 km/h. Tradycyjny układ pociągów, polegający na umieszczeniu dwóch lokomotyw na końcach składu, zastąpiono wagonami silnikowymi, co pozwoliło zmniejszyć ciężar pociągu oraz zwiększyć liczbę miejsc. Nowa jednostka pokonuje 1000 kilometrów w 3 godziny. Zdaniem producenta, konstrukcja sprawdzona podczas bicia światowego rekordu szybkości wyposażona jest w nowoczesne, energooszczędne silniki trakcyjne, a koszty eksploatacji i utrzymania pojazdu są niższe niż



Fot. Alstom

w porównywalnych jednostkach. Pierwsze 25 zestawów AGV kupiło prywatne włoskie konsorcjum NTV do obsługi linii włoskich, gdzie osiągnięta jest maksymalna prędkość 300 km/h.

Stanisław Donarski



Głos Maszynisty

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: rkzzm@wp.pl

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

Druk: Drukarnia Kolejowa Kraków

Okładka: Spotkanie mediacyjne w sprawie podwyżek wynagrodzeń

Fot. Rafał Zarzecki

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.



NATURA *tour*

Wielkanoc dla Seniorów

20.03.2008 - 30.03.2008

OW „AMADEA” w Międzyzdrojach

pokoje 2-3- osobowe z łazienkami i TV

- 669 zł od osoby,

OW „MEDUZA” w Świnoujściu

pokoje 1-2-3-4 osobowe z łazienkami i TV w budynku C

- 618 zł od osoby,

pokoje 1-2-3 – osobowe o podwyższonym standardzie w budynku A

- 831 zł od osoby,

OW „BESKID” w Mielnie Koszalińskim

pokoje 2-3-4 – osobowe z łazienkami i TV w budynkach C, D, E

- 621 zł od osoby,

OW „ZŁOTA RYBKA” w Dziwnówku

pokoje 2-3 – osobowe z łazienkami i TV

- 593 zł od osoby,

pokoje 2-3 – osobowe o podwyższonym standardzie

- 748 zł od osoby

W cenie:

Pobył od kolacji w dniu przyjazdu

do obiadu w dniu wyjazdu,

Śniadanie Wielkanocne

i pozostałe posiłki Świąteczne

z tradycjami.



Opracowanie: KOW - Ł. Madziar
foto: ISTOCK

www.naturatour.pl

infolinia: 0 801 000 527