

Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘZ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 1/53

STYCZEŃ 2009



**Związki w PKP Cargo
gotowe do konsultacji – str. 4-5**

Przystawia mądrością narodu



„Murzyn zrobił swoje”... to stare, dziś politycznie niepoprawne, powiedzenie jak ulał pasuje obecnie do spółki PKP Cargo. Jakże wielu odwraca się od tej niezwykle ważnej części Grupy PKP. A przecież przez wiele lat na rozmaite sposoby „towarowcy” dopłacali do pozostałych. Wtedy wszyscy czerpali pełną garścią. Dzisiaj niektórzy wruszają jedynie ramionami, przechodząc do porządku dziennego nad sytuacją spółki. Innymi słowy wysuwają ku PKP Cargo środkowy palec.

Jak wiadomo „prawdziwych przyjaciół poznaje się w biedzie”. Życie przynosi niespodzianki, a pewne wydają się być jedynie śmierć i podatki. Zdarzają się na przykład sytuacje, w których kryzys dotyka wszystkich bez wyjątku – mniej lub bardziej. Rodzi się wtedy pytanie: czy jesteśmy w stanie zacisnąć pasa i jak wiele jesteśmy gotowi poświęcić dla dobra ogółu? Niemniej nie można oczekiwać, że odbędzie się to na zasadzie odgórnego polecenia typu „jednym zabierzemy to, innym tamto i jakoś to będzie, a jeśli się nie zgodzą - to zwolnimy”. To działanie ze wszech miar szkodliwe. Istnieje różnica między dys-

kusją i współodpowiedzialnością, a arbitralną, czy wręcz autorytarną decyzją o odebraniu pewnych nabytych praw.

Ale skoro kryzys jest tak rozległy, iż dotyka niemal wszystkich, to dlaczego najwyższą cenę mają zapłacić tylko wybrani? Czyżby kierownictwo PKP Cargo miało złych doradców i uważało, że obecna sytuacja usprawiedliwi wszystkie decyzje? Przecież tego typu działania jedynie podsycają niesnaski, budują kolejne nierówności i prowadzą do konfliktów społecznych. Czy to błąd, nietakt, czy zamierzone działanie? Jak nazwać tych, którzy za ogromne pieniądze tak organizują pracę, że firma notuje stratę? Oszustami, czy może według księdza Józefa Tischnera zdrajcami, skoro jak powiedział „jedną z najbardziej bolesnych form zdrady jest skazanie człowieka pracy na pracę bez sensu”. W tej trudnej sytuacji niewątpliwie światłem w tunelu może być zjednoczenie się cargowskich związków zawodowych. Inna sprawa, czy to wykorzystamy.

Krzysztof Ciećka



Głos Maszynisty

MECHANIKA ŁĄCZY HONOR I WIEŻ ZAWODOWA

Biuletyn Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce

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

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

Druk: Drukarnia Kolejowa Kraków

Okładka: ET22-1029 Kutno

Fot. T. Makuch

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

Poszukują maszynistów

Do biura Rady Krajowej ZKM od spółek PKP Przewozy Regionalne, PKP Intercity i Koleje Mazowieckie wpłynęły oferty pracy dla maszynistów.

Maszyniści poszukiwani są w następujących lokalizacjach:

- PKP IC: Warszawa, Poznań, Wrocław, Katowice
 - PKP PR: Wrocław, Gdynia, Kraków
 - Koleje Mazowieckie: Warszawa Grochów, Sierpc, Radom, Sochaczew, Tłuszcz.
- Zainteresowanych prosimy o zgłaszanie się do przewodniczących organizacji zakładowych.



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 arkuszowych 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**

Rok wyteżonej pracy

Z Leszkiem Miętkiem – prezydentem ZM rozmawia Rafał Zarzecki

– Za nami rok obfitujący w niezwykle ważne wydarzenia, wzajemnie nakładające się na siebie. Ich natężenie i skala była wręcz niespotykana, zgodzi się Pan?

– Tak. Zdarzeniami z 2008 roku można śmiało obdzielić kilka lat. Podzieliłbym je na te, które miały miejsce poza związkiem oraz bezpośrednio dotyczące funkcjonowania ZM. Rok rozpoczął się od wspólnych działań Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych, która przecierała swoje struktury i walczyła w ramach sporu zbiorowego o podwyżki płac w spółkach Grupy PKP. Spotkało się to z nieprzychylną reakcją ze strony pracodawcy oraz niektórych związków zawodowych. Ale udało nam się osiągnąć cel – kolejarze otrzymali podwyżki, jakich już dawno nie było. Okazało się zresztą, że zostały one wdrożone w ostatniej chwili – w przededniu światowego kryzysu ekonomicznego.

Następny blok zagadnień wiązał się z procesem restrukturyzacji spółek Grupy PKP. Mowa o m.in. usamorządowieniu Przewozów Regionalnych oraz realokacji – najpierw taboru i zaplecza warsztatowego, a potem pracowników zespołu drużyn trakcyjnych. To ogromne przedsięwzięcie, z którym borykaliśmy się przez wiele miesięcy, budziło liczne kontrowersje. Jako związek zawodowy zrobiliśmy jednak w tej sferze wszystko, co się dało, zważywszy na okoliczności. Udało nam się zabezpieczyć interesy maszynistów zmieniających pracodawcę i zapewnić im gwarancje nie pogorszonych warunków pracy. Poradziliśmy sobie, czego nie do końca można powiedzieć o pracodawcach. Jestem przekonany, że wkrótce opadną emocje i odczucia osób ob-

jętych procesem będą podobne do maszynistów z Kolei Mazowieckich, którzy mają w tej spółce dobre, stabilne miejsca pracy. Wielka szkoda, że wokół realokacji i sporu zbiorowego było tak wiele polityki. Próbowano nas wmanewrować i obciążać negatywnymi skutkami, ale po raz kolejny nie daliśmy się zaskoczyć i wyszliśmy z tego obronną ręką.



– Rok zwiędziła batalia o emerytury pomostowe. Aż 750 tysięcy pracowników straciło do nich uprawnienia, ale dla wielu zawodów kolejarskich – w tym maszynistów – udało je się utrzymać. Tym większą ma to wymowę.

– Wejście w życie ustawy jeszcze nie kończy sprawy. O godne emerytury mamy zamiar dalej walczyć. Ale faktycznie zwłaszcza na tym polu warto skonfrontować efekty działań z okolicznościami, w jakich przyszło nam działać oraz nasze możliwości wobec konfrontacyjnej postawy liberalnego rządu. Duża determinacja działań prowadzonych w ramach Konfederacji sprawiła, że na liście zawodów uprawniających

do emerytur pomostowych znalazły się prace związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Oprócz maszynistów i dyżurnych ruchu uprawnienia objęły m.in. rewidentów, ustawiaczy, zwrotniczych, nastawniczych, kierowników pociągu, manewrowych i funkcjonariuszy SOK. Maszyniści uzyskali możliwość przejścia na emeryturę pomostową 10 lat przed wiekiem emerytalnym, w przypadku utraty możliwości wykonywania zawodu ze względów zdrowotnych. Walczyliśmy o takie zapisy od 1998 roku. Ustawa ma oczywiście wady i będziemy dążyć by to poprawić lecz emerytury pomostowe to nie sposób na życie, ale zabezpieczenie. W obliczu kryzysu ekonomicznego ma to szczególnie dużą wagę.

– Kwestia emerytalna rozstrzygnęła się w ramach działań prowadzonych przez KKZZ. Czy pomogło w tym członkostwo Konfederacji w OPZZ?

– Zapisy w ustawie o emeryturach pomostowych są bezsprzecznie pierwszym wymiernym efektem wstąpienia do OPZZ. To realizacja postulatu naszych członków, by zintensyfikować współpracę z innymi

branżami i podjąć wspólne działania z innymi związkami zawodowymi. Nadal się docieramy i uczymy nowej roli, ale wprowadzając 22 tysiące ludzi do OPZZ staliśmy się tam realną siłą. Mamy członka Prezydium, 2 członków Rady i 14 mandatów na Kongres OPZZ. Uzyskaliśmy wymierny wpływ nie tylko na to, co się w Porozumieniu dzieje, ale także na decyzje podejmowane na najwyższych szczeblach – w ramach Trójstronnej Komisji Społeczno-Gospodarczej. Dobrze to rokuje dalszej współpracy. Tym bardziej, że spotkaliśmy się tam z życzliwym przyjęciem kierowni-

dokończenie na str. 4

Rok wyętej pracy

dokończenie ze str. 3

ctwa OPZZ, jak i innych związków.

– Przekształcenia na kolei skutkowały zmianami struktur związku. Dlaczego były one tak priorytetowe?

– Przystosowanie formuły do nowej rzeczywistości pozwoli nie tylko przetrwać trudny czas zmian w spółkach Grupy PKP, ale również umożliwi elastyczne i sprawne funkcjonowanie związku w przyszłości. Cieszę się, że Krajowy Zjazd Delegatów wczuwając się w nowe realia błyskawicznie przystosował struktury do obecnej sytuacji. Tym bardziej, że pamiętam czasy, kiedy dyskusje nad statutem były długotrwałe i bardzo burzliwe. Utworzenie Rady Sektorów i Rady Głównej od przyszłej kadencji, czyli od

czerwca, wydatnie usprawni zarządzanie związkiem. Pamiętajmy jednak, że zmiana struktur to podwaliny organizacyjne i dopiero życie pokaże jak zafunkcjonują nowe rozwiązania. U nowych pracodawców trzeba będzie wszakże zabiegać o unormowania, które były dotychczas w PKP Cargo. Jestem jednak dobrej myśli.

– Na te potężne bloki zagadnień nakładało się codzienne życie związku – sprawy ubezpieczeń, łączności etc., ale także i nowe inicjatywy, jak karta członka związku...

– Wolałbym jeszcze nie wypowiadać się na ten temat, choć prace nad projektem są finalizowane. Chciałbym podkreślić inną rzecz. To, że udało się nam poradzić z tym wszystkim, oczywiście na miarę okoliczności, nie jest zasługą kilku osób. To skutek aktywności, bezprecedensowego zaangażowania i zrozumienia wszystkich organizacji zakładowych ZZM.

Ich liderów, członków rad oraz wielu pojedynczych członków związku. W imieniu Prezydium Rady Krajowej serdecznie Wam za to dziękuję.

– Jakie najważniejsze wyzwania stoją przed nami w 2009 roku?

– Na pewno sprawy organizacyjne – wdrożenie i okrzepienie nowych struktur.

Ogromne wyzwanie wiąże się z kondycją spółki PKP Cargo i jej sytuacją rynkową. Nikt nie jest dziś w stanie powiedzieć jak głęboki będzie kryzys gospodarczy, ale bez wątpienia ze względu na brak możliwości trudniej będzie reagować przesunięciami załogi między ruchem pasażerskim, a towarowym, by utrzymać miejsca pracy. Nie my jednak odpowiadamy za podział kolei i realokację.

W moim przekonaniu czynników wpływających na spadek przewozów PKP Cargo jest wiele, a walka o spółkę powinna być oparta na trzech fi-

frastruktury, tak aby możliwe było prowadzenie przewozów rozproszonych w warunkach zdrowej konkurencji z transportem samochodowym. Niezbędna jest też zmiana polityki transportowej państwa uwzględniająca ponoszenie rzeczywistych kosztów korzystania z drogi – w tym także kosztów około-transportowych (zabici na drogach, leczenie, rehabilitacja, wyłączenie z aktywnego życia zawodowego) – przez przewoźników samochodowych. Wreszcie po stronie rządowej i właściciela stoi konieczność uruchomienia środków przeznaczonych na restrukturyzację zatrudnienia.

Po drugie konieczne jest opracowanie bilansu zatrudnienia w spółce z uwzględnieniem obecnych i przyszłych potrzeb firmy, a także przeprowadzenie restrukturyzacji zatrudnienia z wykorzystaniem środków budżetowych.

Po trzecie gdy mówimy o samoograniczeniu elementów wynagrodzenia wynikających z układu zbior-

Związki gotowe do konsultacji

Ostatnia prezentacja sytuacji w PKP Cargo, która odbyła się w dniach 8–9 stycznia, pozwala mówić nie tyle o pakcie gwarancji pracowniczych, co o pakcie kryzysowym dla ratowania spółki.

Globalny kryzys ekonomiczny, który dosięga także Polski natychmiast widoczny jest w spółce zajmującej się przewozem towarów. Głęboki spadek przewozów sprawia, że aby utrzymać płynność finansową PKP Cargo musi podjąć działania adekwatne do tej sytuacji i dostosować swój potencjał do wykonywanych zadań. Zakończenie wykonywania usług na rzecz przewoźników pasażerskich, oddanie ponad pięćset lokomotyw, kilku tysięcy pracowników drużyn trakcyjnych i zaplecza nie może pozostać bez wpływu na pozostałe zasoby spółki. Udawanie, że ograniczona tylko do transportu towarów spółka może funkcjonować w taki sam sposób jak przed realoka-

cją jest bardzo złudne i niebezpieczne dla przyszłości.

Nie jest też odosobniony pogląd, że spółka PKP Cargo S.A. – drugi, co do wielkości przewoźnik towarowy w Europie – jest przygotowywana do prywatyzacji przez upadłość. Wielu z tych, którzy jej źle życzą zależy na takim rozwiązaniu.

Wszystko to sprawia, że konieczne jest pilne przygotowanie kompleksowego programu antykryzysowego dla PKP Cargo S.A. Według ZZM, aby ów plan był kompleksowy i miał szansę powodzenia, konieczne jest wspólne zaangażowanie zarówno strony rządowej, właściciela, zarządu spółki, jak i pracowników.

Po pierwsze konieczna jest zmiana struktury cennika dostępu do in-

larach. Takie zdanie podzielają także inne organizacje związkowe. Uważamy, że PKP Cargo powinien też ratować właściciela. Wsparciem byłaby zmiana cennika dostępu do infrastruktury, zwiększenie udziału państwa w utrzymaniu infrastruktury kolejowej oraz finansowy udział w restrukturyzacji zatrudnienia. Nie można bowiem wyrzucać ludzi na bruk bez zapewnienia im środków do życia. Jeśli rząd udowodni, że zależy mu na PKP Cargo i zapewni spółce wsparcie, to jesteśmy gotowi rozmawiać o restrukturyzacji zatrudnienia i ograniczeniu niektórych elementów układy zbiorowego pracy związanych z wynagrodzeniami do czasu podźwignięcia się spółki z kryzysu. Oczekujemy jednak gwarancji, że gdy PKP Cargo stanie na nogach pracownicy uzyskają udział w zysku. Nie chcemy doprowadzać firmy do upadku, ale ją ratować. Myślę, że to dobra propozycja.

rowego pracy to tylko takich, które obejmują wszystkich pracowników, a nie zaproponowanych przez zarząd PKP Cargo elementów, które w zasadzie dotyczą tylko zespołu drużyn trakcyjnych i pracowników związanych z ruchem.

Po czwarte jeśli mówimy o zawieszaniu elementów ZUZP i wspólnym dzieleniu biedy, to tylko w kontekście porozumienia uznającego w przyszłości udział pracowników we wzroście przychodów spółki.

Tylko rzeczywiste współdziałanie wszystkich odpowiedzialnych za kondycję spółki – począwszy od rządu, właściciela, zarządu, a na pracownikach skończywszy i uczciwe postawienie sprawy na przyszłość stwarza szansę, aby plany tych, co chcieliby prywatyzacji PKP Cargo przez upadłość, nie powiodły się.

Ważne jest to, że wszystkie związki zawodowe uczestniczące w spotkaniu 8–9 stycznia były w tych kwestiach jednomyślne.

– W PKP Cargo zamiast o pakcie gwarancji ratowniczych mówi się już o pakcie ratunkowym. A jak wygląda sytuacja w Przewozach Regionalnych?

– Stało się niestety to, co podejrzewaliśmy. W przeciwieństwie do innych związków nie podpisaliśmy porozumienia z 17 lipca 2008 roku w sprawie dużego paktu, bo przypuszczaliśmy, że nie zostanie ono dotrzymane. Mieliśmy rację. Proces usamorządowania dobiegł końca, samorządy przejęły udziały spółki, a umowy społecznej nadal nie ma. Pamiętajmy także, że porozumienie z 17 lipca ub.r., oprócz usamorządowania, traktowało o przyzwoleniu związków na proces zmian właścicielskich, czyli prywatyzacji. Proces ten postrzegamy jako ostateczność. Na pewno nie w dobie kryzysu, lecz w warunkach sprawnie funkcjonującej giełdy. I to przy założeniu, że całe środki z częściowej prywatyzacji byłyby przeznaczone na

W obronie spółki i jej pracowników powołany został wspólny Komitet Protestacyjno-Strajkowy żądający od rządu, właściciela i zarządu PKP Cargo przedstawienia kompleksowego programu ratunkowego dla spółki obejmującego wspomniane wyżej obszary.

Będzie on podstawą konsultacji z partnerami społecznymi celem zawarcia stosownego porozumienia. Sytuacja wymaga, żeby decyzje zapadały jak najszybciej. Dlatego Komitet oczekuje przekazania programu niezwłocznie. Do czasu jego uzgodnienia

dokapitalizowanie firmy. To stanowisko ZZM jest znane od dawna.

Od przedstawicieli właściciela w Przewozach Regionalnych uzyskaliśmy zapewnienie, że nie zamierzają ograniczać zatrudnienia w spółce ani zmniejszać jej działalności. Po przeprowadzeniu audytu w spółce i ocenie stanu faktycznego będziemy układać wzajemne relacje. Mam nadzieję, że w przyszłości unikniemy takich sytuacji, jak w Śląskim Zakładzie Przewozów Regionalnych, gdzie dyrektor zamiast ofertą dla podróżnych zajął się inwigilacją związków zawodowych i zwalnianiem z pracy jej liderów. Być może to zaangażowanie przełożyło się na drastyczne ograniczenia ruchu regionalnego na Górnym Śląsku. Nie mieści mi się bowiem w głowie, żeby spółka nie uruchamiała połączeń na szlakach, gdzie są duże potoki podróżnych.

– Dziękuję za rozmowę.

nie zgadza się na jakiegokolwiek zwolnienia z przyczyn leżących po stronie pracodawcy, nie świadczenia pracy, przeniesienia lub ograniczenia wysokości wynagrodzeń. To wspólne stanowisko wszystkich związków zawodowych.

Obecność na spotkaniu ministra Juliusza Engelhardta i prezesa Andrzeja Wacha oraz ich deklaracje pozwalają sądzić, że są podstawy do wypracowania wspólnego programu i jego przyjęcia, co powinno uzdrowić sytuację w PKP Cargo i utrzymać stabilne miejsca pracy jej pracownikom.

(L)

Zarząd PKP Cargo zaproponował m.in. tak kontrowersyjne propozycje jak:

- zmianę definicji miejsca pracy – byłby nim obszar zakładu pracy,
- zmniejszenie dodatku za pracę w godzinach nadliczbowych, dniach wolnych i nocą z 200 do 100 proc.,
- zmniejszenie dodatku za pracę w warunkach uciążliwych lub niebezpiecznych z 11 do 6 proc.,
- zawieszenie dodatku wyrównawczego, premii, ryczałtów za wyjazdy służbowe, tzw. zajętości dnia wolnego, urlopów dodatkowych, posiłków regeneracyjnych,
- zmniejszenie nagród za odznaczenia,
- likwidację wypłaty na Święto Kolejarza.

Dla kogo pomostówki

Sejm odrzucił weto prezydenta do ustawy o emeryturach pomostowych, co oznacza, że po ukonstytuowaniu się wejdą w życie nowe rozwiązania. ZSM zwrócił się do ministra infrastruktury o interpretacje poszczególnych zapisów. Zachęcamy także do przysyłania własnych pytań do Biura Rady Krajowej
W jednym z najbliższych numerów na konkretnym przykładzie pokażemy, jak obliczyć wysokość emerytury. Dziś omówimy treść ustawy.

Nowe regulacje ograniczyły prawo do emerytury pomostowej wielu grupom pracowniczym. Ogółem możliwość ubiegania się o to świadczenie straciło ok. 750 tysięcy z 1,1 mln osób. Zastosowanym przez ustawodawcę kryterium był rodzaj pracy. Prawo do ubiegania się o pomostówki objęło wyłącznie pracowników wykonujących prace w szczególnych warunkach oraz o szczególnym charakterze. Do samego końca KKZZ walczyła o to, by dotyczyło jak największej liczby kolejarskich zawodów.

Ostatecznie w wykazie prac o szczególnym charakterze, który stanowi załącznik numer 2 do ustawy o emeryturach pomostowych, znalazły się w punkcie 5 następujące

maszynistowskie prace: maszynista pojazdów trakcyjnych, maszynista instruktor, maszynista zakładowy, maszynista wieloczynnościowych i ciężkich maszyn do kolejowych robót budowlanych i kolejowej sieci trakcyjnej, kierowca lokomotywy spalinowej o mocy do 300 KM, pomocnik maszynisty pojazdów trakcyjnych, a także kierownicy pociągów. Punkt 6 tego wykazu natomiast traktuje o pracach bezpośrednio przy ustawianiu drogi przebiegu pociągów i pojazdów metra i dotyczy dyżurnych ruchu, nastawniczych, manewrowych, ustawiaczy, zwrotniczych oraz rewidentów taboru bezpośrednio potwierdzających bezpieczeństwo pociągu. W punkcie 7. znaleźli się jeszcze funkcjonariusze Straży Ochrony Kolei.

Warunki nabywania prawa do pomostówek reguluje rozdział 2, art. 4 ustawy. I tak prawo do emerytury pomostowej przysługuje pracownikowi, który spełnia łącznie następujące warunki:

- 1) urodził się po dniu 31 grudnia 1948 r. ;
- 2) ma okres pracy w szczególnych warunkach lub o szczególnym charakterze wynoszący co najmniej 15 lat;
- 3) osiągnął wiek wynoszący co najmniej 55 lat dla kobiet i co najmniej 60 lat dla mężczyzn;
- 4) ma okres składkowy i nieskładkowy, ustalony na zasadach określonych w art. 5–9 i art. 11 ustawy o emeryturach i rentach z FUS, wynoszący co najmniej 20 lat dla kobiet i co najmniej 25 lat dla mężczyzn;
- 5) przed dniem 1 stycznia 1999 r. wykonywał prace w szczególnych warunkach lub prace w szczególnym charakterze, w rozumieniu art. 3 ust. 1 i 3 ustawy lub art. 32 i art. 33 ustawy o emeryturach i rentach z FUS;
- 6) po dniu 31 grudnia 2008 r. wykonywał pracę w szczególnych warunkach lub o szczególnym charakterze, w rozumieniu art. 3 ust. 1 i 3;
- 7) nastąpiło z nim rozwiązanie stosunku pracy.

W przypadku maszynistów wymienionych w punkcie 5 załącznika nr 2 do ustawy, regulacje są jeszcze korzystniejsze, o czym mówi artykuł 9. Jeśli spełniają warunki określone powyżej w punktach 1 oraz 4–7, to nabywają prawo do emerytury pomostowej dziesięć lat wcześniej (dla mężczyzn w wieku 55 lat), o ile pracowali w wymienionych w punkcie 5 załącznika nr 2 zawodach co najmniej 15 lat, a lekarz medycyny pracy wydał orzeczenie o niezdolności do wykonywania przez nich maszynistowskich prac.

Fot. R. Jordan



O sposobie wyliczania emerytury pomostowej traktuje artykuł 14 ustawy. Będzie ona wynikiem podzielenia podstawy obliczenia emerytury przez średnie dalsze trwanie życia dla osób w wieku 60 lat, ustalone według tzw. tablic średniego trwania życia

Członkom otwartych funduszy emerytalnych, przy ustalaniu podstawy, składki na ubezpieczenie emerytalne zaewidencjonowane na kontach w ZUS zwiększą się przez pomnożenie tzw. wskaźnikiem korygującym 19,52/12,22. Kwota emerytury pomostowej nie może być mniejsza od najniższej emerytury. Jeśli natomiast po przyznaniu pomostówki uprawniony podlegał ubezpieczeniom emerytalnemu i rentowym, wysokość emerytury pomostowej będzie ustalana ponownie.

Osobom które nie nabeą z różnych powodów prawa do emerytury pomostowej, a wykonywały przez co najmniej 15 lat prace w szczególnych

warunkach lub o szczególnym charakterze przysługuje odszkodowanie, czyli tzw. rekompensata. Zostanie ona ustalona, gdy ubezpieczony wystąpi ze stosownym wnioskiem i będzie przyznawana w formie dodatku do kapitału początkowego. Jej kwota będzie obliczana według wzoru $R = 64,32 * K * X$, gdzie R – oznacza kwotę rekompensaty, K – kwotę obliczoną według zasad określonych w przepisach art. 174 ustawy o emeryturach i rentach z FUS, natomiast X – współczynnik obliczony według wzoru:

a) kobiety

$$X_{=3} = \sqrt{\frac{S_o}{20} * \frac{S_w}{15} * \frac{W - 18}{W_s - 18}}$$

b) mężczyźni

$$X_{=3} = \sqrt{\frac{S_o}{25} * \frac{S_w}{15} * \frac{W - 18}{W_s - 18}}$$

gdzie:

S_o – oznacza okresy składkowe i nieskładkowe w rozumieniu ustawy o emeryturach i rentach z FUS, osiągnięte przed dniem 1 stycznia 2009 r.,

S_w – oznacza okres wykonywania przed dniem 1 stycznia 2009 r. pracy w szczególnych warunkach lub o szczególnym charakterze w rozumieniu przepisów ustawy o emeryturach i rentach z FUS,

W_s – oznacza obniżony wiek emerytalny w rozumieniu przepisów ustawy o FUS,

W – oznacza wiek ubezpieczonego w dniu 31 grudnia 2008 r. w pełnych latach zaokrąglonych w górę.

Gdy wartość któregokolwiek z ułamków, o których mowa, przekroczy 1, przyjmuje się, że wartość ta wynosi 1. ■

Ustawa o emeryturach pomostowych jest dostępna na serwerze www.informacjecznm.pl

naturalnie z nami



przewozimy • niezawodnie • bezpiecznie • terminowo



PKP cargo

GRUPA PKP

Świąteczna „krajówka”

Podczas tzw. opłatkowego posiedzenia Rady Krajowej omówiono najważniejsze zagadnienia związane z działalnością związku i jego otoczeniem. Delegaci podjęli szereg ważnych decyzji oraz mieli okazję dyskusji z przedstawicielami rządu, prezesami kolejowych spółek oraz szefami związków zawodowych.

W trakcie obrad, które odbyły się 18 grudnia w Sarnówku, w strukturze związku zostało przyjętych pięć nowych organizacji – ZZM Warmińsko-Mazurskiego ZPR w Olsztynie, ZZM przy PKP PR Sp. z o.o. Lubelskim Zakładzie PR w Lublinie, ZZM przy Podkarpackim ZPR w Rzeszowie, ZZM przy Śląskim ZPR w Katowicach, MZZMKwP w Lublinie – Koło ZZM IC Lublin. Dyskutowano m.in. o paktach gwarancji pracowniczych w PKP Cargo i PKP Przewozy Regionalne. Zapadła również decyzja o rozszerzeniu składu Komisji Obrony Praw Pracowniczych o jedną osobę – Wojciecha Wrońskiego oraz przyjęciu preliminarza Rady Krajowej na 2009 rok.

Bieżący rok będzie obfitował w wiele wydarzeń w naszej organizacji, jak np. wybory nowych władz, 90 lat działalności ZZM oraz 20-lecie reaktywacji związku. Krajowy Zjazd Delegatów odbędzie się najpóźniej na początku czerwca, natomiast dwie cykliczne imprezy – czyli Centralne Obchody Europejskiego Dnia Maszynisty

Kolejowego oraz turniej piłkarski zorganizuje ZZM Szczecin. Areną piłkarskich zmagania będzie w drugiej dekadzie czerwca Szczecinek, a maszynistowskiego święta, wyjątkowego ze względu na rocznicę – obiektu dawnej szczecińskiej lokomotywni. Organizację tzw. wielkanocnego posiedzenia Rady Krajowej powierzono ZZM Piotrków Trybunalski, która w kwietniu zaprosi do Bełchatowa.

Spotkania z zaproszonymi gośćmi rozpoczęły się od rozmowy w związkowym gronie z przewodniczącym OPZZ Janem Guzem. Oscylowała ona wokół kwestii emerytur pomostowych oraz rządowych planów dotyczących praw związkowych, w tym m.in. reprezentatywności. W szerszym gremium omawiano perspektywy

i bolączki spółek Grupy PKP. Na pierwszy plan wysunęły się problemy PKP Cargo. Delegaci domagali się rządowej pomocy dla spółki. Minister ds. kolei Juliusz Engelhardt stwierdził, że rząd ma ograniczone możliwości jej wsparcia ze względu na unijne ustawodawstwo zakazujące pomocy publicznej. Członek zarządu PKP Cargo – dyrektor finansowy Janusz Lach przyznał, że koszty w spółce systematycznie maleją, ale spadają również przewozy, więc konieczne są radykalne oszczędności. Rozmowy z przedstawicielami przewoźników pasażerskich dotyczyły natomiast poprawy warunków pracy, czyli m.in. pokojów oczekiwań dla pracowników drużyn trakcyjnych.

Po części oficjalnej na uroczystej kolacji wszyscy dzielili się opłatkami i składali sobie życzenia. ■



Infolinia: 0 801 000 527

www.naturatour.pl



NATURA Sp. z o.o.
tour



Już dziś pomyśl o **LETNIM WYPOCZYNKU**
swoim i swoich najbliższych.

Natura Tour zaprasza na wczasy do 26 własnych
ośrodków wypoczynkowych i nie tylko...

Rezerwując wczasy do **31 stycznia** możesz
otrzymać **Kupon Rabatowy** w kwocie **50 zł**
dla osoby lub wycieczkę*

7 dniowe wczasy z wyżywieniem nad morzem
już od **499 zł** od osoby



*informacja w biurach podróży Natura Tour.

Ubiegły rok obfitował w wiele wydarzeń w naszej organizacji. Oto najważniejsze z nich.

- Na wieczną służbę odchodzi **12 stycznia** nasz kolega nieodżałowany Ś.P. Mieczysław Walarus, wyróżniony odznaką „Zasłużony dla ZZM” członek Komisji Obrony Praw Pracowniczych, były wykładowca „kolejówki” oraz członek Rady PP PKP.
- Spór zbiorowy w PKP Warszawska Kolej Dojazdowa kończy się **30 stycznia**. Na mocy porozumienia pomiędzy zarządem PKP WKD a Konfederacją Kolejowych Związków Zawodowych od 1 stycznia 2008 r. w spółce wprowadzona zostaje podwyżka wynagrodzenia zasadniczego dla pracowników drużyn trakcyjnych oraz związanych z bezpieczeństwem ruchu pociągów w wysokości 330 zł. Ustalono również 15 proc. podwyżki w latach 2009 i 2010.
- Od **1 lutego** zaczyna obowiązywać umowa ubezpieczeniowa z towarzystwem Ergo Hestia S.A.
- Po blisko pięciu miesiącach od zgłoszenia postulatu podwyżek wynagrodzeń w spółkach Grupy PKP w obliczu braku dialogu ze strony pracodawców Rada KKZZ wprowadza **5 lutego** pogotowie strajkowe na sieci PKP oraz decyduje o przeprowadzeniu referendum strajkowych. W strukturze KKZZ wstępuje Związek Zawodowy Kolejarzy w Przemyślu.
- Serwer informacyjny ZZM zostaje oddany do użytku.
- Wobec nieprzejednanego stanowiska pracodawców Rada KKZZ przyjmuje **16 lutego** uchwałę, że jeśli nie dojdzie do podpisania porozumienia między Konfederacją a PKP PR, PKP PLK i PKP Cargo, to w dniu 6 marca zostanie przeprowadzony dwugodzinny strajk ostrzegawczy na sieci PKP.
- Przychyłając się do wniosku mediatora Longina Komołowskiego Rada KKZZ zawiesza **4 marca** planowa-

ny strajk. Konfederacja uzyskuje zapewnienie, że sporne kwestie będą dalej omawiane na Zespole Trójstronnym ds. Kolejnictwa z udziałem wicepremiera Pawlaka i ministra Grabarczyka oraz powołane zostaną dwa podzespoły robocze: ds. płac i rządowej strategii. Wcześniej KKZZ zostaje na placu boju sama – w ślad za Federacją ZZP PKP, SKK NSZZ „Solidarność” i Federacją ZZ Maszynistów Kolejowych, które jako pierwsze podpisują 21 lutego porozumienie w sprawie podwyżek w wysokości 220 zł w uposażeniu zasadniczym, idą inne organizacje.

- Podzespoły robocze ds. płac i rządowej strategii rozpoczynają prace **na przełomie marca i kwietnia**.
- Krajowy Zjazd Delegatów ZZM obradujący w dniach **9–11 kwietnia** w Sarnówku popiera działania związku przyjmując sprawozdania z działalności Krajowej Komisji Rewizyjnej, Rady Krajowej ZZM, finansowe oraz komisji i zespołów problemowych. Podczas obrad minister ds. kolei Juliusz Engelhardt publicznie składa delegatom obietnicę, że przeniesienia pracowników do innych spółek w ramach tzw. realokacji będą odbywały się bez przymusu – na zasadzie dobrowolności. Później potwierdzi to wielokrotnie na innych gremiach.
- Walne Zebranie KKZZ podczas zjazdu w Iławie w dniach **28–30 kwietnia** przyjmuje sprawozdania z pierwszego roku działalności Konfederacji.
- Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej przedstawia w połowie maja projekt ustawy o emeryturach pomostowych. W wykazie stanowisk uprawniających do świadczenia z kolejowych są tylko: „maszyniści pojazdów trakcyjnych w transporcie publicznym” oraz „pracownicy zatrudnieni bezpośrednio przy ustawianiu drogi przebiegu pociągu”.

- W związku z planami wdrażania rządowej strategii w organizacjach zakładowych trwają konsultacje mające na celu przystosowanie ZZM do nowej sytuacji.
- Wspólny kandydat KKZZ – przewodniczący Konfederacji Leszek Miętek zostaje **w czerwcu** wybrany w postępowaniu kwalifikacyjnym na przedstawiciela załogi w Radzie Nadzorczej PKP S.A.



- Drużyna CM Skarżysko-Kamienna wygrywa odbywający się w dniach **25–28 czerwca** w Iławie XI Międzynarodowy Turniej Piłki Nożnej o Puchar Prezesa PKP Cargo i Prezydenta ZZM, pokonując w finale CM Żurawica. Reprezentacja Maszynistów w „meczu na wodzie” pewnie ogrywa Dyrektorów po golach czeskiego maszynisty.
- KKZZ wstępuje **8 lipca** w szeregi Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych, największej organizacji związkowej w Polsce.
- Nadzwyczajny Zjazd Delegatów obradujący **23 lipca** w Warszawie przyjmuje zmiany w statucie związku umożliwiające sprawne funkcjonowanie w nowych warunkach.
- Tzw. mały pakt gwarancji pracowniczych zostaje podpisany **30 lipca**. Zawiera gwarancje zatrudnienia i płacy oraz nie przenoszenia pracowników po realokacji, a także obowiązywanie rozwiązań ZUZP PKP Cargo w PKP Intercity i PKP Przewozy Regionalne. Uruchomiony zostaje proces zatrudniania maszynistów z PKP Cargo w tych spółkach.

pigułce



- Blisko 300-osobowa grupa członków rad maszynistów wspiera **31 lipca** przed siedzibą PKP S.A. przedstawiciele ZKM biorących udział w posiedzeniu Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa. Przyjechali, by usłyszeć dlaczego minister Engelhardt nie dotrzymał słowa o dobrowolnym przechodzeniu maszynistów z PKP Cargo do innych spółek.
- Przez cały sierpień trwają negocjacje nad wydłużeniem wykazu prac o szczególnym charakterze o prace na kolei, których wykonywanie uprawniałoby do ubiegania się o emeryturę pomostową.
- Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy PKP Cargo uzupełnia **27 sierpnia** skład Rady Nadzorczej spółki w związku z wyborem Leszka Miętka do Rady Nadzorczej PKP S.A. Przedstawicielem załogi w Radzie PKP Cargo S.A zostaje kandydat ZKM Stanisław Koczeń.
- Krajowy Komitet Protestacyjno-Strajkowy odwiesza **3 września** akcję protestacyjno-strajkową i ustala harmonogram strajku w przypadku braku satysfakcjonujących rozwiązań emerytalnych.
- Rozmowy z rządem w sprawie emerytur pomostowych nabierają tempa. Strona rządowa przychylnie odnosi się do propozycji Leszka Miętka, m.in. by maszyniści mogli przejść na emerytury pomostowe 10 lat przed osiągnięciem wieku emerytalnego jeśli zosta-

nią uznani za niezdolnych do pracy na tym stanowisku ze względów zdrowotnych. Rozszerzona zostaje też lista prac na kolei uprawniających do emerytury pomostowej m.in. o ustawiaczy, zwrotniczych, manewrowych, rewidentów, kierowników pociągów, funkcjonariuszy SOK.

- Ponad 700 maszynistów z Polski, Czech, Słowacji i Węgier oraz wielu znamienitych gości bierze w dniach **18–19 września** udział w Centralnych Obchodach Europejskiego Dnia Maszynisty Kolejowego w Muszynie.



- Ustawa o emeryturach pomostowych trafia do parlamentu. Przedstawiciele KKZZ, w tym członkowie ZKM biorą udział w spotkaniach sejmowych podkomisji, a nawet debacie w Senacie. Udaje się uzyskać zapis o rekompensatach dla osób, które nie skorzystają z emerytury pomostowej.
- Dwudziestosobowa delegacja związkowców – członków Komisji Trójstronnej oczekując na premiera Donalda Tuska spędza noc z **29 na 30 października** w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej. Premier nie znajduje dla nich czasu.
- Leszek Miętek zostaje **4 listopada** jednogłośnie wybrany na członka Prezydium OPZZ przez przedstawicieli Branży Kolejnictwo.
- Trzy największe organizacje związkowe – OPZZ, Forum Związków Zawodowych oraz NSZZ „Solidarność” po raz pierwszy w histo-

rii rozpoczynają wspólne działania. Pikiety pod Sejmem w sprawie emerytur pomostowych w dniach **5 i 6 listopada** gromadzą po 10 tysięcy osób.



- Kolejarskie związki zawodowe nawołują liderów trzech największych central związkowych do podjęcia strajku generalnego wszystkich branż w obronie praw emerytalnych.
- Porozumienie z **7 listopada** w sprawie uprawnień do ulgowych świadczeń przejazdowych kończy dialog społeczny w tej sprawie. Zasady wykupu pozostają bez zmian. Cena imiennych biletów sieciowych wyniesie w 2009 roku 1 proc. ich wartości.
- Intensyfikacja prac nad umowami społecznymi w PKP Cargo i PKP Przewozy Regionalne.
- Na mocy porozumienia podpisanego w PKP Przewozy Regionalne **3 grudnia** pracownicy zespołów trakcyjnych tej spółki uzyskują gwarancje dodatkowego urlopu wypoczynkowego oraz dodatku za pracę w warunkach uciążliwych.
- ZKM w ramach KKZZ organizuje wspólnie z Polskim Lobby Przemysłowym konferencję na temat wpływu kryzysu światowego na przyszłość polskich kolei w dniu **10 grudnia**.
- Arnold Modrzejewski zostaje wybrany do Rady Nadzorczej PKP SKM w Trójmieście jako przedstawiciel załogi **17 grudnia**.
- Sejm odrzuca **19 grudnia** weto prezydenta Lecha Kaczyńskiego do ustawy o emeryturach pomostowych.

Zmiany w zarządach

Podobnie jak w 2008 r., z początkiem nowego roku sygnęto zmianami personalnymi w kolejowych spółkach. Przedstawiamy najważniejsze z nich.

Walne zgromadzenie akcjonariuszy PKP Intercity S.A. odwołało 9 stycznia ze składu zarządu spółki: Czesława Warszewicza – prezesa oraz



Krzysztof Celiński

Krzysztofa Supę – członka zarządu – dyrektora technicznego. Nowym prezesem PKP Intercity został Krzysztof Celiński (na zdjęciu) – ostatnio szef PKP



Krzysztof Kołodziejski

Polskie Linie Kolejowe S.A. W latach 2003–2005 kierował Metrem Warszawskim. Od 1999 roku do 2002 roku był dyrektorem generalnym Przedsiębiorstwa Państwowego

PKP i (po reformie PKP z 2001 roku) prezesem PKP S.A. Członkiem zarządu PKP Intercity – dyrektorem technicznym został Krzysztof Kołodziejski (na zdjęciu). Ostatnio pełnił podobną funkcję w zarządzie PKP Przewozy Regionalne. Wcześ-

niej był dyrektorem Biura Eksploatacji i Organizacji Przewozów w spółce PKP Przewozy Regionalne, dyrektorem wydziału eksploatacji w Dyrekcji Kolejowych Przewozów Towarowych Cargo, naczelnikiem wydziału w biurze Eksploatacji Taboru Dyrekcji Generalnej PKP, zastępcą naczelnika Lokomotywni Warszawa Odolany. Pracę w PKP rozpoczął jako maszynista trakcji spalinowej.

Obowiązki członka zarządu – dyrektora techniczno-eksploatacyjnego w PKP Przewozy Regionalne przejął tymczasowo dyrektor handlowy Robert Nowakowski.

Walne zgromadzenie akcjonariuszy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przyjęło rezygnację Krzysztofa Celińskiego ze stanowiska prezesa zarządu PKP PLK S.A. i równocześnie odwołało ze składu zarządu jego członków: Mirosława Pawłowskiego i Józefa Jeżewicza. Ich następcy zostaną wyłonieni w postępowaniu kwalifikacyjnym. Do pełnienia obowiązków prezesa zarządu rada nadzorcza PKP PLK S.A. delegowała swojego dotychczasowego przewodniczącego, Zbigniewa Szafrąńskiego (na zdjęciu). Ostatnio był pełnomocnikiem zarządu PKP S.A. ds. międzynarodowych, a wcześ-

niej zajmował m.in. stanowisko członka zarządu – dyrektora ds. strategii i rozwoju PKP S.A. oraz członka zarządu – dyrektora technicznego PKP Energetyka Sp. z o.o. Czynności wiceprezesa spółki rada powierzyła natomiast Markowi Pawlikowi – członkowi zarządu – dyrektorowi ds. strategii i rozwoju (na zdjęciu).

Walne zgromadzenie wspólników PKP Informatyka spółka z o.o., odwołało Włodzimierza Śmigierę z funkcji prezesa zarządu spółki 12 stycznia. Nowym prezesem spółki został Marcin Trzaska (na zdjęciu), dotychczasowy członek zarządu – dyrektor ds. marketingu i sprzedaży. Wcześniej był m.in. wicedyrektorem Centrum Naukowo-Technicznego Kolejnictwa oraz członkiem zarządu w spółce Telekomunikacja Kolejowa Sp. z o.o.

Walne zgromadzenie akcjonariuszy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przyjęło rezygnację Krzysztofa Celińskiego ze stanowiska prezesa zarządu PKP PLK S.A. i równocześnie odwołało ze składu zarządu jego członków: Mirosława Pawłowskiego i Józefa Jeżewicza. Ich następcy zostaną wyłonieni w postępowaniu kwalifikacyjnym. Do pełnienia obowiązków prezesa zarządu rada nadzorcza PKP PLK S.A. delegowała swojego dotychczasowego przewodniczącego, Zbigniewa Szafrąńskiego (na zdjęciu). Ostatnio był pełnomocnikiem zarządu PKP S.A. ds. międzynarodowych, a wcześ-

niej zajmował m.in. stanowisko członka zarządu – dyrektora ds. strategii i rozwoju PKP S.A. oraz członka zarządu – dyrektora technicznego PKP Energetyka Sp. z o.o. Czynności wiceprezesa spółki rada powierzyła natomiast Markowi Pawlikowi – członkowi zarządu – dyrektorowi ds. strategii i rozwoju (na zdjęciu).



Zbigniew Szafrąński



Marek Pawlik



Marcin Trzaska

na nich duże wrażenie, bo zamierzają przeszczepić na swój grunt naszą tradycję. Zapowiedzieli szycie sztandarów związkowych. Na pierwszy otrzymali zadatek od polskich kolegów.



Sąsiedzka współpraca

Przedstawiciele związków maszynistów z Polski, Czech i Słowacji omawiali wspólne działania w obliczu globalnego kryzysu ekonomicznego. Problemy są bowiem podobne.

Zapaść na poszczególnych rynkach i zmniejszona produkcja odcisnęła szczególne piętno na przewoźnikach towarowych, którym spadają przewozy. Pracodawcy reagują w różny sposób. Przykładowo na Słowacji maszyniści wysyłani są na wcześniejsze emerytury. Otrzymują także odprawy w wysokości kilkunastu miesięcznych pensji. Co cie-

kawę, wielu z nich z powrotem zatrudnia się do pracy u przewoźników, bo tamtejsza ustawa emerytalna nie wyklucza takiej możliwości.

Na spotkaniu, które odbyło się w słowackim Preszowie 8-9 stycznia, ustalono intensyfikację dalszych wspólnych działań. Decyzje zapadną najprawdopodobniej na przełomie lutego i marca, kiedy to odbędzie się spotkanie, na które zaproszeni zostaną również maszyniści z Węgier.

Maszyniści z Czech i Słowacji wspominali także Centralne Obchody Europejskiego Dnia Maszynisty Kolejowego w Muszynie. Impreza musiała wyrzucić

raz

PKP Cargo

Dyrektorzy nowych zakładów

Prezes zarządu Wojciech Balczun w obecności członków zarządu wręczył powołania dyrektorom 16 nowych zakładów spółki.

Dyrektorami placówek, które rozpoczęły działalność 1 stycznia zostali:

Piotr Horoszko – Zachodniopomorskiego Zakładu Spółki w Szczecinie,

Ireneusz Wasilewski – Wielkopolskiego Zakładu Spółki w Poznaniu,

Adam Banaszak – Dolnośląskiego Zakładu Spółki we Wrocławiu,

Krzysztof Duszczyk – Pomorskiego Zakładu Spółki w Gdyni,

Maciej Sygulski – Kujawskiego Zakładu Spółki w Bydgoszczy,

Tomasz Abramczyk – Centralnego Zakładu Spółki w Łodzi,

Zbigniew Maciąg – Śląskiego Zakładu Spółki w Tarnowskich Górach,



Henryk Tylicki – Górnosląskiego Zakładu Spółki w Rybniku,
Dariusz Fidył – Śląsko-Dąbrowskiego Zakładu Spółki w Katowicach,

Mirosław Bartkowiak – Mazowieckiego Zakładu Spółki w Warszawie/Małaszewiczach,

Marek Kasperowicz – Podlaskiego Zakładu Spółki w Białymstoku,

Jerzy Przygoda – Świętokrzyskiego Zakładu Spółki w Skarżysku-Kamiennej,

Janusz Sitarz – Małopolskiego Zakładu Spółki w Krakowie,

Marek Jasieniak – Południowego Zakładu Spółki w Nowym Sączu,

Dariusz Sikora – Wschodniego Zakładu Spółki w Lublinie,

Bogusław Marciniak – Podkarpackiego Zakładu Spółki w Przemyślu.

PKP Przewozy Regionalne

Kierunek: rozwój

Nowy właściciel, czyli samorządy województw zleciły zarządowi przeprowadzenie audytu przez niezależny podmiot. Gdy sytuacja spółki będzie klarowna, kontynuowane będą rozmowy w sprawie umowy społecznej zawierającej m.in. gwarancje pracownicze.

Samorządowcy nie zamierzają zmienić struktury organizacyjnej spółki oraz deklarują respektowanie obowiązujących regulaminów oraz zapisów PUZP. Na najbliższym walnym zgromadzeniu udziałowców przeprowadzone będą zmiany w składzie rady nadzorczej PKP PR polegające na zastąpieniu czterech członków tego gremium reprezentujących PKP S.A. W radzie zostaną zachowane miejsca dla przedstawicieli pracowników.

Nowi właściciele zapowiadają rozwój spółki oraz jej umacnianie na rynku przewozowym. Zawarte 9 grudnia 2008 r. porozumienie z rządem gwarantuje do 2020 r. ok. 7,5 miliarda złotych na modernizację i zakup taboru w szczególności:

1. z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007–2013, poprzez umieszczenie na liście indykatywnej projektów spółki PKP Przewozy Regionalne dotyczących zakupu i modernizacji kolejowych pojazdów szynowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych na obszarze co najmniej dwóch województw, z udziałem własnym PKP PR na poziomie 50% – kwotę 175 mln euro;

2. w latach 2009–2015 z Funduszu Kolejowego – kwotę 800 mln zł

(200 mln – w 2009 r. i po 100 mln zł rocznie w latach 2010–2015);

3. w latach 2010–2015 z rezerwy celowej budżetu państwa – kwotę 700 mln zł,

4. w latach 2010–2020 – z budżetu państwa i programów unijnych – kwotę do 3 851 mln zł.

Ponadto samorządowcy zapewnili sobie zwiększenie od 2010 roku dochodów województw z tytułu podwyższenia udziału w podatku dochodowym od osób prawnych (CIT) o 0,75 punktu procentowego, tj. z 14 do 14,75%. Strata bilansowa spółki z lat ubiegłych wynosząca 1 188 mln zł zostanie natomiast pokryta poprzez podwyższenie kapitału zakładowego na skutek wniesienia aportem do PKP PR zapleczy technicznych do obsługi taboru oraz innych nieruchomości, a także taboru kupionego ze środków budżetu państwa.

Recepty na kryzys

Przedstawiamy obszerne fragmenty stanowiska Ogólnopolskiej Konferencji pt. „Przekształcenia Polskich Kolei Państwowych w warunkach globalnego kryzysu ekonomicznego”, zorganizowanej 10 grudnia 2008 r. przez Polskie Lobby Przemysłowe i Konfederację Kolejowych Związków Zawodowych. Całość znajduje się na serwerze www.informacjeczsm.pl.

1. Ciągły brak polityki zrównoważonego transportu w Polsce w relacjach 60 : 40, wskazywanych przez Unię Europejską jako właściwy powoduje, że stale rośnie nierównowaga międzygałęziowa, słabnie transport wodny i kolejowy, a ich zadania stopniowo przejmują transport drogowy na coraz bardziej zaniedbanych drogach.(...) Widoczny jest spadek przewozów kolejowych rzędu 7% rocznie, przy utrzymującym się wzroście przewozów samochodowych na poziomie ponad 10% rocznie. (...) Towarzyszy temu brak polityki transportowej państwa, która stwarzałaby warunki do uczciwej konkurencji, a także do konsolidacji podmiotów zdolnych do rywalizacji na otwartym rynku europejskim. W infrastrukturze wymagającej czasowej i przestrzennej koordynacji, polityka na pewno nie może polegać na takim liberalizmie, w którym każdy może być budowniczym infrastruktury czy przewoźnikiem; gdzie przez dezintegrację i podział tworzy się nowe podmioty, podczas gdy globalizacja i korzyści skali wymuszają na świecie procesy konsolidacji.

2. (...) Wszelkie plany i strategie przekształceń polskich kolei należy weryfikować i realizować ze świadomością możliwych zagrożeń, wyprzedzając wydarzenia. Wyparowanie wirtualnych finansów – jak wiele na to wskazuje – przeniesione będzie bowiem na słabe podmioty światowego rynku. Spowodować to może ograniczenie aktywności gospodarczej i siły nabywczej społeczeństw. W konsekwencji zmaleje praca przewozowa i dostępny kapitał inwestycyjny. W okresie kryzysu wzrośnie znacznie rola zarządzania podnoszącego siłę i konkurencyjność narodowej kolei na zliberalizowanym rynku europejskim. W sytuacji niedostatecznego tempa wzrostu gospodarczego i rozwoju społecznego w Polsce, a ostatnio szczególnie w okresie kryzysu, forsowanie modernizacji i rozwoju kolei trzeba traktować jako jeden z głównych sposobów zdynamizowania rozwoju gospodarczego i społecznego kraju oraz pokonywania recesji. Kolej bowiem jest jednym z najważniejszych elementów infrastruktury państwa, także obronnej, a nie jedynie rykiem typowym dla funkcjonowania małych i średnich przedsiębiorstw. W promowaniu rozwoju kolei należy także wykorzystywać wnioski wynikające z działań związanych z ograniczeniem emisji dwutlenku węgla, jak również przygotowania do organizacji EURO 2012. W takich warunkach polityka transportowa – w oparciu o rachunek kosztów zewnętrznych, przy użyciu ekonomicznych instrumentów zachęty a czasem wprost przymusu administracyjnego – musi alokować potoki transportowe możliwie w kierunku gałęzi efektywnych ekonomicznie, ekologicznie i społecznie, a takimi niewątpliwie są transport wodny i kolejowy. Jeśli transport drogowy nie ponosi kosztu drogi w pełni, podczas gdy taryfa kolejowa to ujmuje, to jak rachunek jakiegokolwiek przedsiębiorcy ma prowadzić do korzystnych zachowań? Umocnienie spółek kolejowych: PKP Cargo S.A., PKP Intercity S.A., Przewozy Regionalne Sp. z o.o. będzie możliwe przy zmniejszeniu stawek dostępu do linii kolejowych dzięki zwiększeniu dofinansowania PKP S.A. z budżetu państwa. Wzrost przewozów intermodalnych może umożliwić rozwój narodowego przewoźnika PKP Cargo S.A., ale tylko

wtedy, gdy powodująca skrajną nierentowność tych przewozów struktura cennika stawek dostępu do infrastruktury kolejowej zostanie zmieniona w sposób eliminujący pokrywanie przez realizującego je przewoźnika kosztów utrzymania infrastruktury (stacji rozrządowych i manewrowych) służącej do przewozów w ładunkach rozproszonych.

3. „Strategia dla transportu kolejowego do roku 2013” zakłada (...) kontynuację procesu rozczłonkowania, prywatyzacji i urynkowania kolei. Całe obszerne opracowanie zajmuje się głównie tylko planowanymi, bardzo licznymi zmianami w organizacji struktury wyróżnianych podmiotów działających na kolei i relacji między nimi. (...) Myślenie jedynie ekonomiczne, pomijające interdyscyplinarność i systemowość kolei, inspirowane przez takie środowiska jak ZDG „TOR”, całkowicie zdominowało myślenie menedżerów odpowiedzialnych za przyszłość polskich kolei. Stąd eksponowane są problemy podziału i koordynacji majątku, inwestycji, użytkowania, rozliczeń kosztów i wpływów, obiektów wspólnych. A przecież kluczem do opanowania pogarszania się sytuacji nie jest żonglerka strukturami lecz odpowiednie, kompetentne zarządzanie przez ludzi rozumiejących specyfikę kolei, wchodzenie w nowe niszowe segmenty rynku, logistyka, rozrachunek wewnętrzny, skuteczne i nowoczesne systemy motywacyjne.

4. Wymieniona „Strategia”, niestety, posiada także inne wady i słabości, wśród których należy wymienić:

- brak w niej określenia narzędzi polityki transportowej dostępności do sektorów transportu z preferencją dla kolei w dyrektywnej relacji 60–40. Nadal odczuwa się tu siłę lobby transportu drogowego,

- brak w niej śmiałej integracji struktur kolei dla stworzenia warunków do strategicznej i konkurencyjnej siły narodowej kolei. Za uważalna jest integracja spółek Grupy PKP jedynie wokół problemu spłaty zadłużenia PKP S.A., co jest dodatkowym balastem ograniczającym konkurencyjność tych spółek na otwartym rynku,

- nie proponuje ona mechanizmu eliminacji politycznego zarządzania koleją i wprowadzenia naprawczego, autonomicznego biznesowego kierownictwa tworzącego strategię naprawy i rozwoju Grupy PKP,

- nie rozwiązano w niej problemu uwłaszczenia polskich kolei na majątku o przedwojennych (niemieckich) hipotekach, jak też wyposażenia spółek przewozowych – szczególnie Cargo – w odpowiednie terminale co uczyni je mocno konkurencyjnymi,

- w „Strategii” brak mechanizmów wsparcia spółki Polskie Linie Kolejowe S.A. poprzez kierowanie środków na inwestycje w infrastrukturę kolejową podnoszącą wydajność polskiego systemu transportu kolejowego głównie na ciągach komunikacyjnych potrzebnych dla polskiej gospodarki. Prawie wszystkie fundusze kierowane są aktualnie na inwestycje w korytarzach transeuropejskich, natomiast infrastruktura poza korytarzami niszczy się, co może w najbliższym czasie spowodować upadek przewozów towarowych na kierunkach zgodnych z potrzebami polskiej gospodarki.

- nie zakłada ona stworzenia warunków do powstania wrażliwych konkurencyjnych zakładów wewnątrz kolei, dostosowa-

nych do przyszłej konkurencji i przetargowego rynku zamówień usług przez samorządy.

– w „Strategii” zwraca się uwagę na potrzebę współpracy między rządem a samorządami dla rozwoju transportu intermodalnego. Są to zatem kolejne pomysły usamorządowania problemów, które tylko polityka centralna (na szczeblu ogólnopolskim) może skutecznie rozwiązać, co jest oczywiste dla menedżerów i polityków umiejących stosować podejście systemowe i stosować analizę strategiczną.

– brak w „Strategii” realnego planu szkoleniowo-edukacyjnego, który pozwoliłby przyciągnąć młode kadry do pracy na kolei. W Polsce średnia wieku pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego (dyspozytorów, dyżurnych ruchu, nastawniczych, maszynistów) zbliża się do 50 lat. A zatem za kilka lat zabraknie kadr do kierowania ruchem pociągów i ich prowadzenia, stąd środki zaradcze powinny być podjęte już dzisiaj.

– „Strategia” nie proponuje ponadto działań mających na celu poprawę konkurencyjności transportu kolejowego. O tych sprawach mówi się od lat, ale prawie nic w tym kierunku nie zostało zrobione. Obecna sytuacja zdecydowanie promująca transport drogowy stoi w sprzeczności z założeniami polityki transportowej Unii Europejskiej oraz interesami polskiej gospodarki.

5. (...) Wszelkie plany prywatyzacyjne należy przeanalizować z punktu widzenia możliwości rynku inwestycyjnego oraz sytuacji na rynku kapitałowym i zagrożeń przejściami dla celów ratowania załamującego się sektora finansowego. Rząd niemiecki wobec światowego kryzysu zdecydował się na wycofanie sprzedaży na giełdzie 25% części towarowej swoich kolei, gdyż szacowane wpływy z takiej operacji skurczyłyby się blisko trzykrotnie. Pokazuje to głębokość załamania systemu finansowego i sygnalizuje wielkie kłopoty w pozyskiwaniu kapitałów dla procesów inwestycyjnych w warunkach globalnego kryzysu. U nas, nie bacząc na giełdowe skutki tego kryzysu, do prywatyzacji dąży się za wszelką cenę, co więcej – środki pozyskane z prywatyzacji nie mają służyć wyłącznie na dokapitalizowanie spółek, lecz zostaną przeznaczone na pokrycie starego, wynoszącego ok. 6 mld zł, długu PKP S.A.

6. Dokonane już usamorządowanie przewozów regionalnych powinno być monitorowane przez resort infrastruktury, tym bardziej, że już ujawniły się pierwsze negatywne jego skutki, przejawiające się na przykład likwidacją ponad 70 połączeń regionalnych na samym Górnym Śląsku! Istnieje też niebezpieczeństwo, że samorządy po przejęciu przewozów – aby być w zgodzie z dyrektywnym przetargowym zamawianiem usług – mogą je sprzedać. Dlatego w przyszłości nie można wykluczyć zmian w modelu usamorządowania kolei za pomocą zmian legislacyjnych.

7. Menadżerów rozdrobnionych kolei prywatnych cieszy liberalizacja rynku przewozów kolejowych i ewentualny upadek PKP. Atomizacja i brak korzyści skali na dłuższą metę nie pozwoli jednak wygrać tym kolejom konkurencji z zachodnimi kolejami, zwłaszcza, że nie będzie uczciwej konkurencji. Będzie jak z bankami, które po prywatyzacji nie chcą finansować konkurencyjnych wobec kraju ich centrali projektów. Zachodni właściciele przedsiębiorstw przemysłowych w Polsce zapewne będą korzystać ze swojego narodowego przewoźnika, co umożliwi zbyt liberalna ustawa o transporcie kolejowym. Prawdopodobnie nastąpi to co w energetyce – prywatyzacja będzie polegać na tym, że nasz rynek przewozów połączą państwowe firmy narodowych przewoźników z Niemiec czy Francji. (...) Dlatego ostrzegamy, że mechanizmy funkcjonowania europejskich systemów transportowych, przy braku polskiej polityki transportowej przygotowującej nasz rynek do obsługi przez polskie, silne i skonsolidowane podmioty, w sytuacji nie przygotowania ich do konkurencji i obciążenia kosztami obsługi starego długu PKP S.A.,

może spowodować całkowite przejście polskiego rynku przez dużych zagranicznych przewoźników, co już następuje w spedycji.

8. „Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku” powinien, naszym zdaniem, rozpatrywać podstawowe scenariusze sytuacyjne, uwzględniające możliwe warianty dotyczące:

- różnego tempa i charakteru wzrostu gospodarczego kraju,
- stagnacyjnej lub rozwojowej sytuacji i aktywności budżetowej państwa,
- rozwoju ludnościowego i regionalnego kraju.

Również jeśli nie ma ustalonych podstawowych zasad ładu komunikacyjnego w kraju, określających racjonalne role różnych środków transportu i warunki ich kojarzenia (opartych na zasadach współfinansowania i konkurencyjności), to Master Plan powinien ten problem podjąć na samym początku. Potrzebne są do tego wnikliwe analizy kosztów bezpośrednich i pośrednich, wewnętrznych i zewnętrznych dotyczących różnych przewozów, a także analizy preferencji społecznych oraz istniejących fizycznych ograniczeń ilościowych. Nie można w tych obliczeniach pomijać kosztów około transportowych, takich jak ilość zabitych na drogach, rannych, koszty ich rehabilitacji, wyłączenia z życia zawodowego, koszty rujnowanego środowiska itd. Na tej podstawie opracowane zasady ładu komunikacyjnego powinny być następnie zabezpieczone instytucjonalnie i prawnie oraz wdrożone z pomocą odpowiednich instrumentów regulacyjnych.

9. Z przeprowadzonej oceny możliwości realizacji zamierzeń Master planu dla transportu kolejowego, określonych scenariuszami 1, 2 i 3 oraz scenariuszem (1 + KDP), wynika szereg wniosków:

a) możliwość pozyskiwania środków finansowych na rozwój transportu kolejowego w Polsce, pochodzących ze wszystkich czterech źródeł finansowania: publicznych, własnych, prywatnych i unijnych, są znacznie ograniczone. Autorzy Master Planu nie wzięli w pełni pod uwagę tychże ograniczeń dotyczących możliwości pozyskania środków.

b) przedstawione w Master planie scenariusze 2 i 3 są poza zasięgiem możliwości ich sfinansowania. Stąd wydaje się, że ich dalsze rozpracowywanie nie ma uzasadnienia. Jedynie co wymaga dalszych rozważań, to uwzględnienie w scenariuszu 1 budowy KDP.

c) budowę KDP należałoby przenieść ze scenariusza 3 do scenariusza 1.

W ten sposób powstałby nowy scenariusz, nazwany scenariuszem (1 + KDP).

W nim zostałby również uwzględniony projekt budowy KDP obejmujący zarówno I etap do 2035 r. jak i II etap budowy po 2035 r.

(...) f) kluczem do realizacji Master Planu transportu kolejowego jest:

- szczegółowe rozpracowanie scenariusza (1 + KDP),
- rozpoczęcie prac wdrożeniowych dla tego scenariusza,
- znalezienie źródeł finansowania dla budowy I etapu KDP.

Organizatorzy Konferencji postulują pilne podjęcie efektywnych działań w wyżej wymienionych obszarach, w tym prac analitycznych i koncepcyjnych uwzględniających sytuację wynikającą z pogłębiającego się światowego kryzysu finansowo-gospodarczego. Naszym zdaniem, przy wypracowaniu określonych rozwiązań warto szukać analogii w ustawodawstwie obowiązującym w innych krajach Unii Europejskiej, w których kolej się rozwija i skutecznie konkuruje z transportem drogowym, m.in. w krajach skandynawskich, w Niemczech i we Francji. Uważamy, że do tych prac należałoby zaangażować niezależnych ekspertów znających rynek polski i doświadczenia zagraniczne w restrukturyzacji kolei, oraz zapewnić w nich udział uczestnictwo przedstawicieli załóg pracowniczych.

Wokół wydarzenia

Każda strona ma prawo do własnej interpretacji przepisu. Ale, prawo do wykładni – interpretacji obowiązującej wszystkich, uprawnienia posiada prawodawca.

W nowym opracowaniu instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków, incydentów oraz trudności eksploatacyjnych na liniach kolejowych Ir-8 (R-3), pierwsze co rzuca się w oczy to zmiana tytułu. Został on poszerzony o nowe pojęcie „trudności eksploatacyjne”, którego objaśnienie zawarto w załączniku nr 4 do instrukcji. A zatem trudności eksploatacyjne to cyt. „wydarzenie kolejowe nie będące poważnymi wypadkami, wypadkami ani incydentami stwarzającymi utrudnienia (przerwy czy ograniczenia) w działalności przewozowej nie wywierające jednak bezpośredniego wpływu na bezpieczeństwo ruchu”.

W opracowaniu brak informacji określającej zasady i sposób kwalifikacji przyczyn do grupy „trudności eksploatacyjnych – wydarzenie”. Nie znajdziemy również odpowiedzi na pytania: kto i kiedy będzie decydować, że ustalona przyczyna (przez kogo?) kwalifikuje do owej grupy oraz kto będzie ponosił koszty powstałe w wyniku wydarzenia. Jedno nie ulega wątpliwości: nowopowstała grupa przyczyn, poprzez zmianę kwalifika-

cji na wydarzenie, przyczyni się do poprawy statystyki wypadkowej, gdyż określenie to nie mieści się w pojęciu „zdarzenie kolejowe”, a tym samym nie podlega działaniu komisji powypadkowej.

W Rozporządzeniu Ministra Transportu w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych nie ma określenia „trudności eksploatacyjne”. Natomiast w paragrafie 33 czytamy: „zarządcy infrastruktury kolejowej oraz przewoźnicy kolejowi dostosują przepisy wewnętrzne do przepisów rozporządzenia w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia rozporządzenia w życie” (termin ów minął 24 września 2007 r.). Czy można to traktować jako zgodę do tworzenia i wprowadzania nowych pojęć lub postanowień? Na pewno nie. Gdzie zatem szukać upoważnienia umożliwiającego wprowadzenie i stosowanie nowego pojęcia przez zarządcę infrastruktury kolejowej?

Kontrowersję budzi brak jednoznaczności par. 1 ww. instrukcji, w którym czytamy: „Główny Inspektorat Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego PKP PLK S.A. jest uprawniony do interpretacji niniejszej instrukcji”. Interpretacja to ustalanie znaczenia przepisów budzących wątpliwości, a w szerszym znaczeniu – synonim rozumienia tekstu prawnego. Prawo do interpretacji autentycznej posiada prawodawca i to on interpretuje z mocą powszechnie obowiązującą. Trudno uwierzyć, że wiodący zarządca infrastruktury nie



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

dostrzeżać różnic między ustawą, aktem wykonawczym, a przepisem wewnętrznym – instrukcją opracowaną w oparciu o te akty prawne. Czy można uznać, że instrukcja Ir-8 (R-3) jest obowiązująca? Zarządzenie 27/2007 Zarządu PKP PLK z 7 listopada 2007 r. (par. 3) dotyczy wprowadzenia przepisu wewnętrznego pod innym tytułem, który nie uwzględnia w swej treści nowych postanowień... Choć sam pomysł wprowadzenia pojęcia wydarzenia niewątpliwie zasługuje na uwagę i znajduje uzasadnienie.

Nadal ponadto PKP Intercity i PKP Przewozy Regionalne nie opublikowały pełnego wykazu instrukcji oraz zarządzeń związanych z pracą drużyn trakcyjnych przejętych od PKP Cargo. Wprawdzie spółka Intercity Uchwałą Zarządu z 28.08.2008 r. przejęło do stosowania 9 instrukcji, lecz nie spełnia to nawet zakresu wymagań znajomości przepisów przez drużyny trakcyjne ujętych w instrukcji dla maszynisty pojazdów trakcyjnych Ct-1(Mt-1). Mamy świadomość, że niektóre zapisy muszą być zastąpione Zarządzeniami Zarządu, a jeszcze inne decyzjami Prezesa Zarządu. Naszym zdaniem wszystkie regulacje powinny być podane do wiadomości pracowników, zgodnie z treścią postanowienia par. 9 PUZP. Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce jest gotowy do współpracy. Ze względu na zagrożone bezpieczeństwo pracy oraz ruchu kolejowego dalszy brak działań przewoźników w tej sprawie będzie jednakże skutkował naszym wystąpieniem do instytucji zewnętrznych.

Eugeniusz Śliwiński
Przewodniczący Komisji Obrony
Praw Pracowniczych

Podpatrzone



EU07-153 po „liftingu”.

Fot.mak

Piotrków Trybunalski, dn. 14 stycznia 2009 r.

Prokuratura Okręgowa w Piotrkowie Trybunalskim
Prokuratura Rejonowa w Piotrkowie Trybunalskim

Zażalenie

Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce „KOŁO” ZZM w Piotrkowie Trybunalskim wnosi zażalenie na postanowienie Prokuratury Rejonowej w Piotrkowie Tryb., o umorzeniu śledztwa w sprawie kradzieży elementów stalowych wyposażenia z budynku kolejowego, tzw. piaskowni lokomotyw w byłej Lokomotywowni PKP w Piotrkowie Trybunalskim.

Już sama forma powiadomienia, tj. doręczenia postanowienia Prokuratury na adres prywatny jest formą bardzo dziwną, gdyż Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce „KOŁO” ZZM Piotrków Tryb. jest osobą prawną, która powiadomiła Prokuraturę o tej kradzieży. Związek Maszynistów posiada NIP i Regon oraz posiada swą siedzibę w Piotrkowie Tryb., ul. Towarowa 1, o której wiedziała Prokuratura Rejonowa oraz Komenda Policji w Piotrkowie Tryb.

Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce „KOŁO” ZZM w Piotrkowie Trybunalskim ze zdumieniem przyjmuje fakt, że kradzież była ujawniona w dn. 10 października 2008r. Związek powiadomił Prokuraturę Rejonową o kradzieży w dn. 21 października 2008 r. i na przesłuchaniu w Komendzie Policji wynikało, że to Związek jest tą organizacją, która rozpoczęła proces wyjaśniania tego przestępstwa (kradzieży).

Dziwi nas również fakt, że Komenda Policji w Piotrkowie Trybunalskim tak wiarygodnie przyjmuje do wiadomości, że straty łączne tej kradzieży to 3,500 zł. Taką wysokość przedstawił w piśmie z dnia 28 października 2008 roku przedstawiciel PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami i Utrzymania Nieruchomości w Piotrkowie Trybunalskim.

Marek Kraska
Przewodniczący ZZM
Piotrków Tryb.

Podziękowanie

Wszystkim, którzy poparli moją kandydaturę w wyborach do Rady Nadzorczej Spółki PKP Szybka Kolej w Trójmieście Sp. z o.o. bardzo dziękuję za okazane zaufanie. Dołożę wszelkich starań, żeby spełnić pokładane w mojej osobie nadzieje.

Arnold
Modrzejewski



Pod semaforem

Związki zawodowe działające w PKP Cargo S.A. za dojrzałość i odpowiedzialność w obliczu poważnego zagrożenia jakim jest kryzys i bezprecedensową inicjatywę mającą na celu ratowanie spółki.

P.o. dyrektora Śląskiego Zakładu Przewozów Regionalnych za szykanowanie związkowców zamiast zajmowanie się podstawowymi obowiązkami, czyli rozwijaniem oferty przewozowej w regionie.



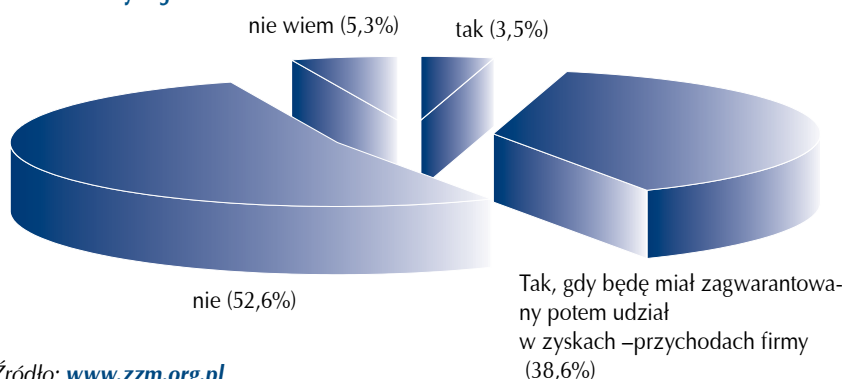
Protest KKZZ

Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych złożyła oficjalny protest przeciwko działaniom Jarosława Kołodziejczyka – p.o. dyrektora PR Katowice – wobec Waldemara Ziobro – przewodniczącego ZK Związku Zawodowego Pracowników Warsztatowych, z którym rozwiązano stosunek pracy w trybie art. 52 Kodeksu pracy. Konfederacja oczekuje oficjalnego stanowiska w tej sprawie ze strony Zarządu PKP PR oraz niezwłocznego przywrócenia do pracy W. Ziobro.

Zdaniem KKZZ, czas przeznaczony przez dyrektora na zwalczanie organizacji związkowej i jej władz, zastępowanie organów kontrolnych Związku i wchodzenie w kompetencje sądu dokonującego rejestracji Związku powinien być wykorzystany na efektywne zarządzanie zakładem i nie dopuszczanie do sytuacji, w której na szkodę podróżnych odwołuje się ponad 70 pociągów na terenie Śląska.

SONDA

Czy w związku z globalnym kryzysem ekonomicznym jesteś w stanie zrezygnować z części składników wynagrodzenia?



HUMOR

Przychodzi mężczyzna do sklepu z zabawkami żeby kupić swojej córce laleczkę Barbie na urodziny. Sprzedawczyni poleca:

– Jest wiele różnych modeli, mamy: „Barbie w szkole” za 27,95, „Barbie na kempingu” za 27,95, „Barbie imprezowa” za 27,95, „Barbie wychodzi za mąż” za 27,95, „Barbie na zakupach” za 27,95, „Barbie na plaży” za 27,95 oraz „Barbie rozwiedziona” za 527,95.

Zaskoczony facet pyta:

– Co takiego?! Proszę powtórzyć jaki model był na końcu?

– „Barbie rozwiedziona” za 527,95.

– A dlaczego ten kosztuje tak drogo?

– No cóż, w zestawie „Barbie rozwiedziona” jest masę dodatków. Między innymi domek Kena, auto Kena, motocykl Kena i stereo Kena...

Trzech starszych panów dyskutuje o trzęsących się rękach. Pierwszy mówi:

– Moje ręce trzęsą się tak bardzo, że dziś podczas golenia zaciąłem się w policzek.

Drugi go przebija:

– Moje trzęsą mi się tak mocno, że kiedy wczoraj strzygłem trawę w ogródku to pociąłem wszystkie moje kwiatki.

Na to trzeci:

– To jeszcze nic! Moje ręce tak się trzęsą, że kiedy wczoraj sikałem, doszedłem trzy razy!

– Dzieci moje, ja umieram! Przynieście mi szklankę wody!

– Ojciec, jest pierwszy stycznia, wszyscy umierają... Sam sobie przynieś!

fraszki Jerzego Szuleca

Bojaźliwość

Strach ma wielkie oczy bracie...
Czasami i pełne gacie

Pruderia

Nie bądź babo taka święta
Kiedy pała już przeięta.

Witalność

Bywa że i przyk
Zdrowy jest jak byk.

Szczebel

Dla tego, kto się wspina
Drabiny odrobina.

Zaręczyny

Nie prosił o rękę,
bo mu wystarczyło
Że w dniu zapoznania
już po palcu było.

Córka skarży się matce:

– Mamo, ja się chyba rozwiodę, już dłużej tak nie mogę! Ja tego nie wytrzymam – nic tylko seks, seks i seks... Kiedy wychodziłam za mąż miałam dziurkę jak dwadzieścia groszy, teraz mam jak pięć złotych.

Matka na to:

– Rozumiem córeczko, ale ty się jeszcze nad tym dobrze zastanów. Dom masz? Masz. Samochody przed domem stoją? Stoją. Wczasy w modnych kurortach, ciuchy od renomowanych projektantów, zabezpieczenie finansowe dla ciebie i dzieci. I co? Naprawdę zamierzasz się kłócić o te cztery osiemdziesiąt?!

Kącik filatelistyczny

W ubiegłym roku obchodziliśmy wiele okrągłych rocznic związanych z koleją, co znalazło swoje odzwierciedlenie także w filatelistyce. Jednym z jubileuszy było 150-lecie kolei podkarpackiej.

Odział Regionalny Poczty Polskiej w Rzeszowie upamiętnił to wydarzenie wydaniem beznominałowej kartki pocztowej w nakładzie 1700 sztuk. Dodatkowo w Urzędzie Pocztowym Rzeszów 1 stosowano 13 września 2008 r. datownik okolicznościowy doskonale dopasowany tematycznie do wydanej kartki.

Historia kolei w tym regionie rozpoczęła się w 1858 roku, kiedy to do Rzeszowa doprowadzono linię kolejową z Krakowa. W ubiegłym roku okazja do świętowania była zresztą podwójna. Równocześnie okrągłą rocznicę 100 lat filatelistyki w Rzeszowie obchodzili tamtejsi pasjonaci, co uczczono połączoną, okolicznościową wystawą w rzeszowskim Domu Filatelisty.



PO GODZINACH

Nauka o organizmach żywych			Imienniczka Kreglickiej	Biuro reagenta		Węgierskie „morze”		Znak dodawania		Gruby, pleciony sznur
Mur	Pacjent	11				Instrument dęty drewniany			1	
						Dietetyczna potrawa	15	23		
Stolica Hawajów								Zagrywka siatkarza		Węglowy proszek
Zasłona okienna						Gatunek herbaty				
	7		6						14	24
Obracające się ciało								Mityczny syn Agamemnona		Żółty śpiewak w klatce
						Kuchynka kury	8			
	12				21	Naczynie na zupę	22			
Najlepsze kubańskie			Kwinta Księga liturgiczna							
Cwał konia		2			5					
Skala barw					Slepy impuls			Ścierany z mebli		Smocza pod Wawelem
					Kolega Portosa				9	
Ryba denna		Produkt z huty					Imituje skórę			
	16			20						
					Gruby papier					
							18		19	
Spiekota		Bóg z łukiem w ręku								
			10							17
					Niejedna na sośnie					
			13							4

KRZYŻÓWKA NR 1/2009

Litery z ponumerowanych kratek utworzą rozwiązanie – „myśl nieuczesań” Stanisława Jerzego Leca.

Rozwiązania krzyżówki prosimy nadsyłać do 6 lutego 2009 pod adresem: Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: rkzzm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 1”.

Za prawidłowe rozwiązanie, rozlosujemy nagrodę-niespodziankę.

Rozwiązanie „Krzyżówki świątecznej”: „Patrzaniem w oczy ukrywa się często brak stosownych słów”.

Nagrodę-niespodziankę otrzymuje: Adam Bednarz (Harsiuki). Gratulujemy. Nagrodę wyślemy pocztą.

Przypominamy, że warunkiem otrzymania nagrody jest wyrażenie pisemnej zgody osoby wylosowanej na udostępnienie i przetwarzanie danych osobowych.



Rozwiązania jakich potrzebujesz.

Hestia Rodzina

Grupowe Ubezpieczenie
na Życie
Pracowników i ich Rodzin

*koszt połączenia wg taryfy operatora

0 801 107 107*

www.hestia.pl

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

