

www.zzm.org.pl

Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘŻ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

Nr 2/54

LUTY 2009



Przekaz 1% podatku dla potomka maszynisty Pomoc dla Mateusza



Szanowni Państwo

Synek nasz, który obecnie ma 10 lat, jest dzieckiem niepełnosprawnym z porażeniem mózgowym i epilepsją. Jest po operacji oddzielenia dróg pokarmowych od oddechowych (oddycha przez otwór w tchawicy). To dziecko wymagające szczególnej opieki i troski. Wskazane jest, aby Mateusz uczestniczył w turnusach leczniczo-rehabilitacyjnych kilka razy w roku. Koszt jednego turnusu wynosi 3 800 zł. To duża kwota i nie stać nas na pokrycie jej w całości. Dlatego zwracamy się do Państwa z prośbą o pomoc dla naszego dziecka, dzięki czemu Mateusz będzie mógł uczestniczyć w turnusach i osiągać dalsze postępy. W związku z tym prosimy o przekazanie 1% podatku na konto fundacji.

W 2009 roku 1% podatku można deklarować na formularzach PIT na rzecz Fundacji, do której należy Ma-

teusz, z dopiskiem MATEUSZ NORKO w polu nr 128.

Przykład: PIT-37

H. WNIOSEK O PRZEKAZANIE 1% PODATKU NALEŻNEGO NA RZECZ ORGANIZACJI POŻYTKU PUBLICZNEGO (OPP) Należy podać nazwę OPP, numer wpisu do Krajowego Rejestru Sądowego (KRS) oraz wysokość kwoty dla OPP.			
124. Nazwa OPP		FUNDACJA POMOCY OSOBOM NIEPEŁNOSPRAWNYM „SŁONECZKO”	
125. Numer KRS	0000186434	Wnioskowana kwota	126. Kwota 1% podatku
		Kwota z poz. 126 nie może przekroczyć 1% kwoty z poz. 120, po zaokrągleniu do pełnych dziesiątek groszy w dół.	zł gr
I. INFORMACJE UZUPEŁNIAJĄCE W poz. 127 można podać m.in. dane ułatwiające kontakt z podatnikiem, w poz. 128 cel szczegółowy 1% oraz poprzez zaznaczenie kwadratu w poz. 129 wyrazić zgodę na przekazanie OPP danych, o których mowa w art. 45c ust. 5 ustawy, tj. imienia, nazwiska, adresu oraz wysokości kwoty z poz. 126.			
127.			
128.		129. Wyrażam zgodę	
MATEUSZ NORKO		☐	

Jest to pole bezpośrednio pod rubryką dotyczącą przekazania 1% podatku 128 w PIT-37. Po wypełnieniu można złożyć PIT w Urzędzie Skarbowym. Urząd w ciągu 3 miesięcy sam prześle kwotę na subkonto MATEUSZA. Bardzo dziękujemy za pomoc. Dziękujemy też wszystkim, którzy wspomogli nas w roku ubiegłym.

Rodzice

tel. 091 416 22 50 lub 667 649 701



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: Łódź Fabryczna

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.

Z ostatniej chwili

Dwunastego lutego Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy PKP Cargo S.A. odwołało ze składu zarządu spółki Zbigniewa Janickiego – członka zarządu do spraw handlowych. Stanowisko to powierzono **Markowi Zaleśnemu**.

Jest absolwentem Politechniki Śląskiej w Gliwicach. Dotychczas pełnił obowiązki członka rady nadzorczej Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji w Gliwicach. W latach 2005–2007 członek zarządu CTL Logistics SA. – dyrektor pionu handlowego.



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 arkuszyowych 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**

Fobia w czasach kryzysu

Posiedzenie Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa, które odbyło się 6 lutego poświęcone było omówieniu sytuacji w PKP Cargo i kwestiom Pakt Gwarancji Pracowniczych dla pracowników PKP Przewozy Regionalne. Ale w pamięć zapadnie także z innego powodu. Z bulwersującym pomysłem godzącym w załogę i całe środowisko maszynistowskie wystąpił jeden ze... związkowców.

Zarząd PKP Cargo S.A. przedstawił trudną sytuację w spółce, grożącą utratą płynności finansowej, a wywołaną głównie przez kryzys gospodarczy wskutek którego przewozy spadły nawet o 50 proc. Prezes Wojciech Balczun omówił założenia programu naprawczego przygotowanego przez zarząd i przebieg negocjacji ze związkami zawodowymi w sprawie jego realizacji. Przedstawił też treść porozumienia w tej sprawie z 5 lutego (patrz str. 4–5).

Odnosząc się do zapisanych w dokumencie oczekiwań strony społecznej w stosunku do właściciela i strony rządowej prezes Andrzej Wach poinformował, że zarząd PKP S.A. podjął decyzję o przekazaniu PKP Cargo akcji spółek naprawczych Wagrem w Kluczborku i Gorzów Wagoni. Mówił także o innych decyzjach antykryzysowych, jak m.in. zamrożenie wysokości wynagrodzeń zarządów kolejowych spółek, udzielenie pierwszeństwa zatrudnienia w spółkach Grupy PKP dla pracowników PKP Cargo, zmianie w umowie D36 (czynsze dzierżawne), skracającej z pół roku do miesiąca okres wypowiedzenia umowy najmu.

Minister ds. kolei Juliusz Engelhardt poinformował o zmianach w cenniku stawek dostępu do infrastruktury, przesunięciach w ramach Funduszu Kolejowego, a także środkach na infrastrukturę w wysokości 730 mln zł na 2009 r. i 900 mln zł na 2010 rok. Strona związkowa wystąpiła o wsparcia procesu restruktu-

ryzacji kwotą 220 mln złotych z budżetu państwa. Jej wysokość nie jest przypadkowa. Tyle właśnie spółka PKP Cargo straciła w wyniku umorzenia długu PKP Przewozy Regio-

Fot. T. Makuch



nalne. Sekretarz stanu w MPiPS Jarosław Duda poinformował, że resort pracy w ciągu dwóch tygodni odniesie się do możliwości realizacji tego postulatu strony związkowej.

W punkcie dotyczącym sytuacji w Przewozach Regionalnych jako pierwszy głos zabrał prezes spółki Jan Tereszczuk. Omówił przebieg dialogu społecznego z udziałem samorządów dotyczącego paktu. Poinformował o deklaracjach i gwarancjach składanych w imieniu Konwentu Marszałków przez marszałka Bogdana Rzońcę i o audycie przeprowadzanym obecnie w spółce, który pokaże jej kondycję. Po zakończeniu prac marszałkowie będą gotowi do zawarcia, jak podkreśla-

ją, merytorycznego i uczciwego porozumienia.

SKK NSZZ Solidarność i Federacja ZZZP PKP poinformowały, że w zakładach spółki PKP PR przeprowadzone będzie referendum strajkowe.

Referendum dotyczy braku realizacji porozumienia zawartego przez w tej sprawie przez te organizacje z ministrem Engelhardtem. Przypominę, że ZZM nie podpisywał tego porozumienia, gdyż już wtedy byliśmy przekonani, że nie będzie ono realizowane. Staliśmy na stanowisku, że pakt powinien być jeden. Niestety, ci którym zależało na szybkim podziale maszynistów zdecydowali inaczej i takie są między innymi tego efekty.

Podczas omawiania spraw bieżących konsternację zebranych wywołał wiceprzewodniczący Federacji ZZZP PKP Włodzimierz Sztern, informując, że jego związek zamierza zaskarżyć do Trybunału Konstytucyjnego artykuł 49 ustawy o emeryturach pomostowych. Na podstawie tego przepisu m.in. maszyniści, którzy po wielu latach ciężkiej pracy utracili zdrowie przed wejściem w życie ustawy, po osiągnięciu 55 lat będą mogli skorzystać z emerytury pomostowej. Przypominę, że do tego sprawiedliwego, kompromisowego rozwiązania udało nam się przekonać zarówno stronę rządową, jak i pracodawców. Ale jak widać działacze Federacji ZZZP PKP woleliby, aby ci maszyniści pracowali do normalnego wieku emerytalnego. Skandaliczna, iście antymaszynistowska fobia niektórych liderów tego związku przekroczyła już chyba wszelkie granice. Ciekawe, co na to maszyniści-członkowie Federacji? Z samego stanowiska widać zresztą jak na dłoni, jaki był prawdziwy cel strajków w sprawie pomostówek organizowanych przez władze Federacji ZZZP PKP.

Rel. Leszek Miętek

Tonącemu na ratunek

Ponadzakładowe centrale związkowe podpisały 5 lutego porozumienie z zarządem PKP Cargo w sprawie realizacji niektórych elementów programu naprawczego spółki. To krok w dobrym kierunku, bo spółka przeżywa nadzwyczaj ciężkie chwile. Trzeba jednak być naiwnym, by liczyć, że stanie na nogi i będzie skutecznie konkurować z DB bez głębokiej restrukturyzacji.

Globalny kryzys ekonomiczny przełożył się na ogólny spadek kolejowych przewozów towarowych, a recesję dotkliwie odczuli wszyscy przewoźnicy. Ci najwięksi jednak najbardziej, a prognozy na 2009 rok dla całego rynku zakładają dalszy, kilkuprocentowy spadek przewozów. Alarmujące były już wyniki działalności PKP Cargo za ubiegły rok, który – według wstępnych szacunków – spółka zakończyła sięgającą 200 mln zł stratą. Co gorsza, styczniowe wyniki – ok. 6,5 mln ton przewiezionej masy – to bodaj najgorszy wynik w historii PKP Cargo. Wprawdzie stycznia nigdy nie był dobrym miesiącem, ale w analogicznym okresie ubiegłego roku spółka przewiozła ponad 4 mln ton więcej. Zagrożona została płynność finansowa i pojawiły się problemy z płatnościami. Na dodatek próżno szukać symptomów poprawy tej sytuacji w najbliższym okresie. Wyjścia są więc właściwie dwa: albo dalsze radykalne cięcia kosztów albo wyczekanie

na cud, który prędko pewnie nie nastąpi – poprawę koniunktury. Druga opcja niesie za sobą poważne ryzyko, jakim jest doprowadzenie spółki do upadłości.

W takiej scenerii rozpoczęły się negocjacje ze związkami zawodowymi na temat programu naprawczego opracowanego przez zarząd spółki. Zakłada on m.in. redukcję zatrudnienia w spółce o 7 268 osób, zwolnienie z obowiązku świadczenia pracy kolejnych 8–9 tysięcy pracowników oraz zawieszenie obowiązywania niektórych postanowień ZUZP Cargo.

Zgodnie z podpisanym 5 lutego porozumieniem rozwiązane zostaną umowy pracowników zatrudnionych na czas określony i okres próbny. Kolejna część załogi, która nabyła prawa emerytalne, otrzyma propozycję określającą tryb rozwiązania umowy o pracę, jeszcze inni mogą liczyć na ofertę pracy w spółkach naprawczych. Związki zawodowe zwróci-

ły się ponadto do rządu o przyznanie funduszy na odprawy oraz zdjęły ochronę z części działaczy. W porozumieniu ustalono także zasady zwalniania ze świadczenia pracy. Proces ten będzie monitorowany przez organizacje związkowe, by uniknąć sytuacji, że na nieświadczenia wysyłane są osoby posiadające zaległy urlop lub mają przekroczone miesięczne normy pracy. W programie naprawczym znalazł się ponadto zapis, że pracowników drużyn trakcyjnych należy traktować w sposób szczególny.

Nie da się ukryć, że restrukturyzacja to bolesna kuracja, bo dotyczy ludzi z krwi i kości. Sęk w tym, że nie widać alternatywy. Obecna sytuacja to dla związków zawodowych prawdziwe wyzwanie – test odpowiedzialności nie za pojedynczego człowieka, ale za całą firmę. Nadwyżka zatrudnienia w PKP Cargo jest faktem i rzutuje na wyniki. Jeśli kryzys będzie się pogłębiał, pociągnie spółkę na dno. W tej sytuacji związkom zawodowym nie pozostaje nic innego jak maksymalne łagodzenie skutków restrukturyzacji. Czy dla 20 procent załogi, z której większość skorzysta z emerytur lub otrzyma pracę w innych podmiotach warto ryzykować los pozostałych 80 procent? Czas pokaże, czy górę weźmie rozsądek, czy populizm i silenie się na obrońców ludu.

(raz)

Komentarz do spotkania

Spotkanie z zarządem PKP Cargo w sprawie zawieszenia niektórych elementów Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy Cargo i Ponadzakładowego Układu Zbiorowego Pracy, będące kontynuacją dialogu w sprawie programu naprawczego tej spółki odbyło się 12 lutego.

Zgodnie z porozumieniem zawartym w dniu 5.02.2009 r. i w związku ze złą sytuacją finansową PKP Cargo, zarząd spółki przedstawił projekt porozumienia zawieszającego pracownikom wypłatę z okazji Dnia Kolejarza oraz nagrodę pieniężną z okazji otrzymania odznaczenia, a także obniżającego fundusz premiowy z 15% do 5%. Obowiązywałoby to do końca 2009 r. Ponieważ elementy te wynikają zarówno z ZUZP, jak i PUZP zawieszenie musi dotyczyć obu układów.

Poszczególne związki zawodowe wyraziły zrozumienie dla sytuacji w spółce i zadeklarowały przeprowadzenie konsultacji ze swoimi organami statutowymi na temat podpisania tego dokumentu. Wyjątkiem było stanowisko Krzysztofa Czarnoty, przedstawiciela Federacji ZZP PKP, który zażądał zawieszenia w ZUZP załączników: 12 (dodatek kilometrowy), 13 (dodatek za pojedynczą obsługę pojazdu trakcyjnego), 16 (posiłki regeneracyjno-wzmacniające) oraz 17 (ryczałty za wyjazdy służbowe). Zagroził również, że Federacja nie podpisze projektu, jeżeli elementy dotyczące maszynistów nie zostaną zawieszone i uczyni wszystko, aby zarząd PKP Cargo wypowiedział ZUZP. Stanowisko przedstawiciela Federacji ZZP PKP pozostawiam bez komentarza. Spotkanie w sprawie podpisania przedstawionego projektu odbędzie się 19 lutego.

(LM)

Porozumienie

zawarte w dniu 5 lutego 2009 roku

pomiędzy Zarządem PKP CARGO SA a Stroną Związkową reprezentowaną przez:

1. NSZZ „Solidarność”
2. Federacja Związków Zawodowych Pracowników PKP
3. Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce
4. Federacja Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych
5. Międzyzakładowy Związek Zawodowy Rewidentów Taboru
6. Związek Zawodowy Pracowników Warsztatowych
7. NSZZ „Solidarność 80”
8. Związek Zawodowy Dyżurnych Ruchu PKP
9. Związek Zawodowy Dyspozytorów PKP
10. Związek Zawodowy Administracji PKP
11. Związek Zawodowy Kolejarzy w Przemysłu
12. Międzyzakładowa Komisja Związkowa Związku Zawodowego „Kontra”
13. NSZZ Pracowników PKP CARGO S.A. z siedzibą w Chojnicach
14. Związek Zawodowy Pracowników Służby Przewozów
15. NSZZ Pracowników Kolejowych Zakładu Taboru w Szczecinie z siedzibą w Szczecinku

W związku z przedłożonym Programem Naprawczym PKP CARGO SA na rok 2009 oraz w wyniku ustaleń dokonanych w toku dotychczasowych spotkań, Strony Porozumienia dokonały następujących ustaleń:

1. Przy stosowaniu art. 54 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” ustalono, że ilość pracowników PKP CARGO SA wobec których stosowane będą zwolnienia z obowiązku świadczenia pracy na zasadach określonych w ustawie, jednorazowo będzie wynosić nie mniej niż 10% ogółu zatrudnionych w danym miesiącu. Podstawowym terminem rozpoczęcia zwolnienia z obowiązku świadczenia pracy będzie data przypadająca na drugą dekadę miesięcznego okresu rozliczeniowego. Strony dopuszczają odstępstwa od stosowania tej zasady.
2. Pracodawcy rozwiążą umowy o pracę zawarte na czas określony oraz na okres próbny, w ilościach i trybie wskazanym w Programie Naprawczym PKP CARGO SA.
3. Pracownikom, którzy posiadają lub nabędą prawo do zaopatrzenia emerytalnego, zaproponowane zostanie porozumienie określające tryb rozwiązania stosunku pracy.
4. Strony ustalają, że w terminie do dnia 16 lutego br. przeprowadzą rozmowy zmierzające do zawarcia porozumienia w zakresie zawieszenia niektórych postanowień ZUZP, między innymi np. takich jak: gratyfikacja z okazji Święta Kolejarza (§ 67 ust.5 ZUZP), nagroda pieniężna z tytułu wyróżnienia odznaczeniem państwowym lub odznaką honorową (§ 67 ust. 1 ZUZP) oraz ograniczenia funduszu premiowego (Załącznik nr 4 do ZUZP).
5. Strona Związkowa oświadcza, że uznaje za stosowne w obecnej sytuacji aby organizacje zakładowe odstąpiły od ochrony działaczy związkowych, którzy nabyli uprawnienia emerytalne.
Wobec powyższego apeluje do zakładowych organizacji związkowych, by w przypadkach o których wyżej mowa, wobec osób korzystających z uprawnień wynikających z art. 32 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o związkach zawodowych, stosować zasady tożsame jak dla pozostałych pracowników PKP CARGO SA.

Ponadto strona związkowa oczekuje spełnienia następujących warunków:

- Od właściciela PKP S.A. – zawieszenia pobierania czynszu dzierżawnego od PKP CARGO S.A. za nieruchomości w roku 2009.
- Od Ministra Infrastruktury – obniżenia stawek za prace związane z przewozami ładunków rozproszonych (rozrząd), obniżenia opłaty rezerwacyjnej oraz nie pobieranie kar za nie wykorzystanie zamówionej trasy z winy klienta PKP CARGO S.A.
- Od Rządu RP – przyznania z budżetu Państwa kwoty 220 mln PLN w formie odpłatności pieniężnych dla pracowników zwalnianych z przyczyn nie dotyczących pracownika.

PRZEWODNICZĄCY
Zarządu Głównego ZZZA PKP
mgr Józef Matusz

ZWIĄZEK ZAWODOWY
Maszynistów Kolejowych w Polsce
Przewodniczący
022 474-20-15, fax 022 474-20-11

NSZZ „Solidarność”
men. P. Polak

Wiceprzewodniczący
Mirosława Rębkiewicza

ZEPW
WICEPRZEWODNICZĄCY
Jacek Stabiga

Związek Zawodowy Dyspozytorów PKP
PRZEWODNICZĄCY
RADY GŁÓWNEJ
Robert Sadowski

Związek Zawodowy Kolejarzy
w Przemysłu
P. K. K. K.
Jerzy Kiełar

Federacja ZZZ PKP
WICEPRZEWODNICZĄCY
Dariusz Brzuchalski

Vice-PRZEWODNICZĄCY
NSZZ Prac. Kol. Eksploata. Taboru
w Szczecinie i regionie w Szczecinku
Marek Guczek

PRZEWODNICZĄCY
MZS Rew. Tab.
Rudy Włodzimierz

Kolejarze mogą wcześniej

W obliczu globalnego kryzysu ekonomicznego, problemów PKP Cargo i planowanych zwolnień załogi ratunkiem dla wielu kolejarzy może być wcześniejsza emerytura. Wymogi jakie należy spełnić określa artykuł 184 ustawy o emeryturach i rentach z FUS.

Od stycznia zmieniły się natomiast zasady jej naliczania.

Jak wiadomo kolejarze mogą przejść na wcześniejszą emeryturę jeśli osiągną wymagany wiek emerytalny (55 lat – dla kobiet i 60 lat – dla mężczyzn) oraz udokumentują okres składkowy i nieskładkowy, wynoszący co najmniej 20 lat dla kobiet i 25 lat dla mężczyzn, w tym co najmniej 15-

letni okres zatrudnienia na kolei, łącznie z okresami równorzędnymi i zaliczanymi do okresów zatrudnienia na kolei. Warunki te muszą być osiągnięte do dnia 31 grudnia 1998 roku.

Warto wiedzieć, że od nowego roku zmieniły się przepisy związane z naliczaniem emerytur. Z roku na rok,

przez pięcioletni okres przejściowy, coraz większą rolę w wysokości emerytury będą pełnić środki zgromadzone od stycznia 1999 roku na indywidualnym koncie emerytalnym w ZUS oraz tzw. kapitał początkowy, czyli hipotetyczna kwota składek odprowadzonych przez pracownika do Funduszu Ubezpieczeń Społecznych do końca 1998 roku. Osobom które przystąpiły do ofe przysługiwać będą emerytury z dwóch filarów: pierwszego tj. z ZUS-u i drugiego – kapitałowego.

Nowa zasada naliczania emerytur polega na tym, że suma wspomnianych zgromadzonych środków po zrewaloryzowaniu dzielona będzie przez średnie dalsze trwanie życia dla osób w wieku równym wiekowi przejścia na emeryturę danego ubezpieczonego. Tzw. tablice trwania życia ogłaszać będzie corocznie w „Monitorze Polskim” do 31 marca prezes GUS.

P.S. Na stronie internetowej ZUS – www.mojaemerytura.zus.pl znajduje się kalkulator, za pomocą którego można próbować wyliczyć wysokość emerytury.

Zasady wyliczania emerytur w latach 2008–2014

Osiągnięcie wieku emerytalnego w roku	Procent emerytury obliczonej wg zasad	
	starych	nowych
2008	100	–
2009	80	20
2010	70	30
2011	55	45
2012	35	65
2013	20	80
2014	–	100

Powyższe zasady nie dotyczą osób urodzonych przed 1 stycznia 1949 r.

Przykładowe pomostówki

Namówiliśmy Zakład Ubezpieczeń Społecznych, by obliczył wysokość emerytur pomostowych czterem naszym kolegom zatrudnionym w różnych częściach kraju. Spełniali oni wymogi skorzystania ze świadczenia, z wyjątkiem rzecz jasna posiadania orzeczenia lekarskiego o braku możliwości wykonywania zawodu maszynisty.

Dla każdego z maszynistów wysokość potencjalnej emerytury pomostowej ZUS obliczał indywidualnie. Warto jednak uważnie prześledzić sposób jej wyliczania i przebieg kariery zawodowej naszych kolegów oraz porównać z własnymi doświadczeniami. Pozwoli to zorientować się, co do ewentualnej wysokości świadczenia. Podane kwoty są kwotami brutto.

Przy ustalaniu wysokości emerytury pomostowej przyjęto podstawowe

założenie, że osoby te spełniły ustawowe warunki (patrz ramka).

Dodatkowo zaś :

- ubezpieczeni nie są członkami otwartego funduszu emerytalnego
- składki na ubezpieczenie emerytalne z uwzględnieniem waloryzacji zewidencjonowane na indywidualnym koncie ubezpieczonego do grudnia 2008 r. i odpowiednio zwaloryzowany kapitał początkowy

- średnie dalsze trwanie życia dla osób w wieku 60 lat – zgodnie z aktualnie obowiązującymi tablicami, stanowiącymi załącznik do komunikatu Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 25 marca 2008r. w sprawie średniego trwania życia kobiet i mężczyzn (M.P. nr 26, poz. 259).

Algorytm obliczenia wysokości emerytury przedstawia się następująco:

$$E = \frac{KS + KKP}{\dot{S}DT\dot{Z}}$$

KS – to kwota składek na ubezpieczenie emerytalne – odpowiednio zwaloryzowanych, zewidencjonowanych na koncie ubezpieczonego do końca miesiąca, od którego przysługuje wypłata emerytury;

KKP – waloryzowany kapitał początkowy;

ŚDTŻ – średnie dalsze trwanie życia, ustalone według zasad powyżej.

Przykład 1

Starszy maszynista, urodzony w 1954 r.

1969–1972 – szkoła przyzakładowa ZDZ

1972–1973 – warsztat napraw parowozów

1973–1975 – służba wojskowa

1975–1976 – warsztat, jazda za praktykanta, kurs młodszego maszynisty pojazdów spalinowych

1977–1980 – młodszy maszynista, kurs na maszynistę pojazdów trakcyjnych

1980–1987 – maszynista pojazdów trakcji spalinowej i kurs na trakcji elektrycznej

1987–dziś – maszynista pojazdów trakcji elektrycznej

1990–1993 – technikum kolejowe, specjalność: Eksploatacja i naprawa pojazdów trakcyjnych.

Od 1977 w zespole drużyn trakcyjnych.

- Kwota składek z uwzględnieniem waloryzacji – 94 314,76
- Zwaloryzowany kapitał początkowy – 384 387,23
- Średnie dalsze trwanie życia dla osób w wieku 60 lat – 245,30

Obliczenie wysokości emerytury:

$$\frac{94\,314,76 + 384\,387,23}{245,30} = 1951,50$$

Wysokość emerytury pomostowej to **1 951,50 złotych**.

Przykład 2

Starszy maszynista, urodzony w 1952 r.

W PKP od 11.1967 r. do dziś.

1967–1970 – zasadnicza szkoła zawodowa

1972 – praca w drużynach (ok. 2 miesiące)

1972–1974 – służba wojskowa

Po wojsku podejmuje pracę na kolei, gdzie zatrudniony jest do dziś.

- Kwota składek z uwzględnieniem waloryzacji – 89 409,61
- Zwaloryzowany kapitał początkowy – 405 212,61
- Średnie dalsze trwanie życia dla osób w wieku 60 lat – 245,30

Obliczenie wysokości emerytury:

$$\frac{89\,409,61 + 405\,212,61}{245,30} = 2016,40$$

Wysokość emerytury pomostowej to **2 016,40 złotych**.

Przykład 3

Starszy maszynista, urodzony w 1951 r.

1965–1968 – szkoła przyzakładowa przy ZNTK

1968–1972 – praca w ZNTK i jednocześnie nauka w technikum

1972–1975 – pomocnik parowozu

1975–1988 – dyspozytor trakcji w lokomotywowni

1988–1993 – pomocnik maszynisty w trakcji spalinowej

1993–dziś – maszynista spalinowych pojazdów trakcyjnych w ruchu pasażerskim, towarowym i manewrowym.

Łączny czas pracy na PKP 43 lata i 5 miesięcy.

- Kwota składek z uwzględnieniem waloryzacji – 71 236,90
- Zwaloryzowany kapitał początkowy wynosi 339 408,74
- Średnie dalsze trwanie życia dla osób w wieku 60 lat – 245,30

Dla kogo „pomostówki”

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 pracę w szczególnych warunkach lub pracę 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.

Maszyniści spełniając warunki określone w punktach 1–2, 4–5 i 7 nabywają prawo do emerytury pomostowej dziesięć lat wcześniej (czyli w wieku 55 lat), o ile przepracowali co najmniej 15 lat jako: 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 lekarz medycyny pracy wydał orzeczenie o niezdolności do wykonywania przez nich maszynistowskich prac. Mówi o tym artykuł 9 ustawy.

Orzeczenie o niezdolności do wykonywania zawodu mogło być wydane przed dniem 1.01.2009 r. czyli przed wejściem w życie ustawy, co gwarantuje art. 49.

dokończenie na str. 8

Przykładowe pomostówki

dokończenie ze str. 7

Obliczenie wysokości emerytury:

$$\frac{71\,236,90 + 339\,408,74}{245,30} = 1\,674,05$$

Wysokość emerytury pomostowej to **1 674,05 złotych**.

Przykład 4

Dyspozytor, urodzony w 1950 roku. 1967–1969 – rzemieślnik (w POM i lokomotywni PKP) i pomocnik parowozu, 1969–1971 – służba wojskowa. Potem podejmuje pracę jako pomocnik maszynisty w trakcji spalinowej. 1974–2000 – maszynista spalinowych pojazdów trakcyjnych z dużą ilością godzin nadliczbowych zarówno w ruchu pasażerskim, jak i towarowym.

W lipcu 2000 r. ze względu na stan zdrowia „zdjęty” przez Kolejową Medycynę Pracy i przesunięty do pracy na stanowisku dyspozytora, gdzie pracuje do dziś.

Łączny staż pracy 41 lat i 5 miesięcy, w tym 39 lat na PKP.

- Kwota składek z uwzględnieniem waloryzacji – 95 882,54
- Zwaloryzowany kapitał początkowy – 511 347,84
- Średnie dalsze trwanie życia dla osób w wieku 60 lat – 245,30

Obliczenie wysokości emerytury:

$$\frac{95\,882,54 + 511\,347,84}{245,30} = 2\,475,46$$

Wysokość emerytury to **2 475,46 złotych**.

Jak interpretować zapisy

Miesiąc temu zachęcaliśmy do nadsyłania pytań dotyczących ustawy o emeryturach pomostowych. Zwróciliśmy się do Zakładu Ubezpieczeń Społecznych o wyjaśnienie kilku kwestii. Poniżej przedstawiamy pytania i uzyskane odpowiedzi.

Czy pracownik spełniający warunki artykułu 4 pkt 1–2 i 4–7 ustawy o emeryturach pomostowych, a nie spełniający obecnie kryterium wieku określonego w punkcie 3, uzyska prawo do świadczenia gdy osiągnie ów wiek i będzie pracował na innym stanowisku (nie wykonując prac zawartych w załączniku 1 lub 2) albo nie będzie już pracował?

Tak. Pracownik spełniający warunki określone w art. 4 pkt 1–2 i 4–7 ustawy z dnia 19 grudnia 2008 r. o emeryturach pomostowych, a nie spełniający kryterium wieku, będzie mógł skorzystać z emerytury pomostowej po osiągnięciu wymaganego wieku (55 lat – kobiety i 60 lat – mężczyźni) nawet jeżeli w momencie osiągnięcia tego wieku:

- będzie pracował na stanowisku, na którym nie będzie wykonywał pracy wymienionej w załączniku nr 1 lub 2 do ustawy,
- w ogóle nie będzie pracował.

Czy maszynista będzie mógł skorzystać z emerytury pomostowej po spełnieniu wszystkich warunków artykułu 9 ustawy jeśli w momencie osiągnięcia wymaganego wieku (55 lat – mężczyźni) będzie pracował na innym stanowisku?

Tak. Emerytura pomostowa zostanie przyznana osobie, która w momencie osiągnięcia wieku określonego w art. 9 nie będzie wykonywała pracy w charakterze maszynisty, o ile spełni określone w tym artykule warunki, w tym m.in. będzie posiadała orzeczenie lekarza medycyny pracy o niezdolności do wykonywania pracy w charakterze maszynisty.

Czy jeśli maszynista spełniający warunki art. 9 ustawy skorzysta

z możliwości przejścia na emeryturę pomostową będzie mógł potem przejść na emeryturę w oparciu o art. 184 ustawy FUS, oczywiście po spełnieniu wymaganych warunków? Czy może na emeryturze pomostowej będzie musiał pozostać aż do osiągnięcia wieku 65 lat?

Jeżeli maszynista uzyska uprawnienia do emerytury pomostowej np. w wieku 56 lat po spełnieniu warunków określonych w art. 9 ustawy



Fot. T. Makuch

o emeryturach pomostowych, to będzie mógł przejść na emeryturę po osiągnięciu wieku 60 lat, o ile spełni warunki określone w art. 184 ustawy o emeryturach i rentach z FUS, tj. jeżeli na dzień 1 stycznia 1999 r. udowodni co najmniej 25 letni okres składkowy i nieskładkowy, w tym co najmniej 15-letni okres zatrudnienia na kolei.

Komu należą się rekompensaty wynikające z art. 21–23 ustawy o emeryturach pomostowych?

Rekompensata przysługuje ubezpieczonemu urodzonemu po 31 grudnia 1948 r., jeżeli przed 1 stycznia 2009 r. przez co najmniej 15 lat wy-

konywał pracę w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze w rozumieniu przepisów art. 32 ustawy o emeryturach i rentach z FUS, a nie ma ustalonego w drodze decyzji prawa do:

- emerytury z tytułu pracy wykonywanej w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze, np. emerytury kolejowej, emerytury przyznanej na podstawie art. 32 lub 184 ustawy o emeryturach i rentach z FUS, albo
- emerytury pomostowej.

Prawo do rekompensaty będzie rozpatrywane w momencie ustalania uprawnień do emerytury przysługującej po osiągnięciu powszechnie obowiązującego wieku emerytalnego, wynoszącego 60 lat dla kobiety i 65 lat dla mężczyzny.

Czy rekompensata będzie naliczona gdy osoba uprawniona do emerytury pomostowej nie skorzysta z tego prawa w całości, czy także za część okresu w którym była uprawniona, a z prawa tego nie skorzystała?

Rekompensata nie podlega dzieleniu. Osoba, która będzie miała ustalone prawo do emerytury pomostowej nie uzyska rekompensaty.

P.S. Tekst ustawy o emeryturach pomostowych jest dostępny na serwerze www.informacjeczmp.pl

W skrócie

KOLEJE NIEMIECKIE KUPUJĄ PCC RAIL. DB Schenker finalizuje zakup pionu logistycznego PCC, w tym spółki PCC Rail. Z końcem stycznia pod umowę podpisali się Hartmut Mehdorn (prezes Deutsche Bahn), Norbert Bense (szef DB Schenker) i Waldemar Preussner (PCC), teraz czeka ona na zgodę urzędów antymonopolowych. Transakcja nie objęła sprzedaży spółki PCC Intermodal.

Pojawienie się DB na polskim rynku przewozów towarowych, choć spodziewane, nie jest dobrą wiadomością dla PKP Cargo. Przypomnijmy, że kilkanaście miesięcy temu inny konkurent spółki – firma CTL została przejęta przez europejski fundusz private equity Bridgepoint.

ARRIVA PCC NA POMORZU. Jak poinformował „Dziennik Bałtycki”, konsorcjum PCC Rail/Arriva przejmie od PKP PR przewozy na linii Malbork – Kwidzyn oraz wznowi je na odcinku Kwidzyn–Grudziądz. By tak się stało, władze województwa pomorskiego wykorzystały formułę „zaproszenia do negocjacji”. Skierowano je jedynie do PCC Rail/Arriva.



naturalnie z nami

przewozimy • niezawodnie • bezpiecznie • terminowo

PKP cargo
GRUPA PKP

Twórca hymnu



Maszyniści są jedną z nielicznych grup zawodowych posiadających swój hymn. Za oficjalny uchodzi słynny patriotyczny utwór „Marsz Polonia”, który rozpoczyna uroczystości. Autorem tzw. biesiadnego, czyli właśnie „Hymnu Maszynistów” jest natomiast nasz kolega Kazimierz Adamiec z ZZM Czechowice-Dziedzice.

Polacy to jak wiadomo naród rozśpiewany, a nic tak dobrze nie integruje i nie wprowadza w podniosły nastrój jak wspólne odśpiewanie hymnu. Z tego powodu potrzeba stworzenia własnej pieśni chodziła po głowach wielu maszynistów od dawna. Ostatecznie zmaterializowała się w połowie lat 90., gdy na spotkaniu czechowickiej organizacji z pomysłem głośno wystąpił Czesław Białek. Temat z miejsca podchwycił Kazimierz Adamiec, który zawsze lubił układanie okolicznościowych rymowanek z okazji urodzin, świąt itp. Tym razem zadanie było jednak znacznie poważniejsze. – Obawiałem się, czy to, co napiszę spodoba się kolegom i zostanie zaakceptowane przez członków związku. Zdecydowałem się jednak podjąć wyzwanie – wspomina po latach.

Jedną z pierwszych czynności był znalezienie odpowiedniej melodii. – Szukałem wśród tych powszechnie znanych, a przez to łatwych do zaśpiewania. Dodatkowo musiała jeszcze współgrać z tekstem. Po ułożeniu pierwszej zwrotki okazało się, że dobrze komponuje się z melodią „Jak długo na Wawelu” – opowiada Kazimierz Adamiec. Potem trzeba było pochylić się nad tekstem. Z założenia miał być łatwy do zapamiętania i traktować nie tylko o pracy maszynistów, ale odwoływać się do kolejarskiego etosu służby i patriotyzmu.

W szerszym gronie „Hymn Maszynistów” po raz pierwszy odśpiewano w drugiej połowie lat 90. – podczas karczmy w Olsztynie. Efekt przeszedł chyba wszelkie oczekiwania. Pieśń błyskawicznie zdobyła popularność i niosła się w całym kraju, nie tylko zresztą w maszynistowskich kręgach. Miało to zresztą także i drugie oblicze. Zdarzały się przypadki „zapożyczenia” utworu, w którym zmieniano parę słów i tytuł, przerabiając go np. na „Hymn Kolejarzy”. Zapewne nadal nie brakuje takich, którzy przypisują sobie autorstwo. Kazimierz Adamiec podchodzi do tego ze spokojem. – Mam dużą satysfakcję z tego, że coś po sobie pozostawię i tego nikt mi nie odbierze.

Z PKP twórca naszego hymnu związał się w 1973 roku. Nadal pracuje jako maszynista w PKP Cargo – Śląsko-Dąbrowskim Zakładzie w Katowicach. Prywatnie ceni sobie dobrą książkę, lubi posłuchać muzyki i pojeździć na rowerze. **(raz)**

Hymn Maszynistów

(Na melodię
„Jak długo na Wawelu”)

Jak długo w naszej ojczyźnie
Żelazne drogi są
Tak długo maszyniści
Ostoją dróg tych są

Ref. Niech żyją maszyniści
Potęgą kolei
Bo gdyby nie ich praca
Diabli by ją wzięli

A Związek Maszynistów
Potęgą jest i basta
Kto mu się przeciwstawi
Frajerem jest rzecz jasna

Ref. Zwycięży orzeł biały
I kolejarski ród
Może władza doceni
Maszynistowski trud

Instruktorzy zaś wszyscy
Powinni z nami być
A nie za każdą błahostkę
Nas po kieszeni bić

Ref. Więc bądźmy wszyscy
razem
Bo tak powinno być
Szacunek w czasie pracy
Po pracy piwko pić

Nasze sztandary

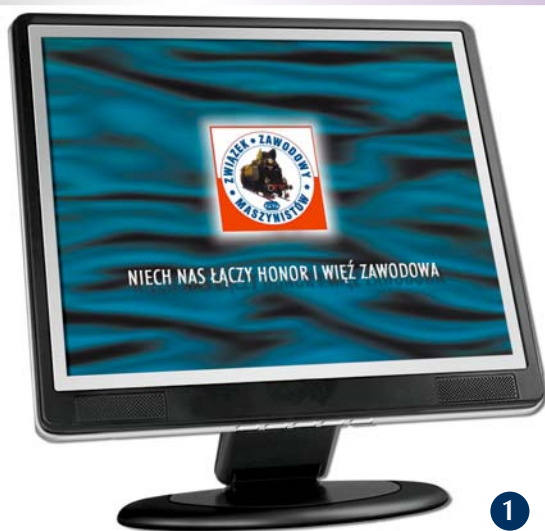
ZZM Toruń

Sztandar Międzyzakładowego Nadwiślańskiego Związku Zawodowego Maszynistów w Toruniu wykonany został ze składek członkowskich organizacji. Uroczystie poświęcony w Spale podczas obchodów Europejskiego Dnia Maszynisty w 2006 roku. Poczet sztandarowy tworzyli wówczas Tomasz Głowacki (chorąży) oraz Grzegorz Młotkowski i Andrzej Jaszki. Projekt stworzyli Sławomir Centkowski i Grzegorz Młotkowski.



Tapety do wzięcia!

Jako pierwsi w PKP stworzyliśmy tapety na pulpit z motywami kolejowo-związkowymi. Można je bezpłatnie pobierać ze strony internetowej www.zzm.org.pl



1



2



3

Zastosowany przewodni motyw to związkowe hasło „Niech nas łączy honor i więź zawodowa”. Jest jeden wyjątek, ale o nim na końcu. Pierwsza tapeta przedstawia logotyp na granatowym, zbliżonym do kolejarskiego, tle. Druga nawiązuje, także stylistyką, do dwóch przypadających w tym roku rocznic – założenia i reaktywacji związku. Ta sama fotografia, ale w kolorze umożliwiającym podziwianie pociągu i pejzażu, została zresztą wykorzystana w trzecim projekcie. Czwarty zaś to miód na serce chyba każdego maszynisty. Rzesza miłośników kolei fetuje na cześć prowadzonych przez nich parowozów (w tym konkretnym przypadku Ty-2) podczas słynnej parady w Wolsztynie. Piąty przypomina właściwy skrót nazwy związku, czyli ZZM, który często bywa niestety mylony. W litery wkomponowani zostali maszyniści protestujący w ubiegłym roku pod Sejmem. Ostatni projekt przypomina przemarsz grupy członków ZZM pod Urząd Rady Ministrów. Zaczepnięte hasło to fragment „Hymnu Maszynistów” autorstwa Kazimierza Adamca. (R)

P.S. Zachęcamy także do przesyłania sugestii, propozycji lub własnych projektów pod adres rkzzm@wp.pl



4



5



6

Wokół programu naprawczego

Przewodniczący organizacji zakładowych w PKP Cargo dyskutowali z członkami zarządu tej spółki. Przedstawili swoje oczekiwania dotyczące planów restrukturyzacji i zwrócili uwagę na poszczególne aspekty. Prezydent ZZM Leszek Miętek zapowiedział, że dołoży wszelkich starań, by zabezpieczyć miejsca pracy dla maszynistów.

W spotkaniu, które odbyło się 3 lutego w Warszawie, ze strony zarządu uczestniczyli prezes Wojciech Balczun, ówczesni dyrektor handlowy Zbigniew Janicki oraz dyrektor ds. pracowników Mirosław Pietkiewicz. Na wstępie omówili ostatnie wyniki spółki oraz plany przewozowe na 2009 rok, na których oparto program naprawczy (patrz str. 4–5). Z. Janicki wyjaśnił, że z brakiem zamówień boryka się nie tylko PKP Cargo, także koleje niemieckie zanotowały w grudniu spadek przychodów, o 30 procent. Banki nie udzielają kredytów i nawet najwięksi klienci spółki nie są w stanie określić wielkości przewozów. W dodatku budowa dróg, autostrad i całej infrastruktury niezbędnej do organizacji Euro 2012 praktycznie nie ruszyła z miejsca. Wymusza to redukcję kosztów w spółce, w tym także kosztów pracy – taka była mniej więcej konkluzja.

Zebrani członkowie ZZM wypytali o szczegóły i dzielili się własnymi spostrzeżeniami. Wieńczysława Kosakowskiego interesowało, czy dyrektorzy zakładu byli instruowani przez zarząd co do okresów nieświadczenia pracy. Usłyszał w odpowiedzi, że pozostawiono im wolną rękę i nie było szczegółowych wytycznych. Zdaniem prezesa Balczuna, nieświadczenia pracy wzięły się z uwolnienia zasobów spółki po reorganizacji. Tadeusz Stachaczyński przypomniał, że



w PKP Cargo skutek realokacji o 40 proc. zmniejszyła się praca trakcyjnej, pracownicy zespołu drużyn trakcyjnych przeszli do PKP PR i PKP IC, a administracja z tzw. stanowisk pomocniczych pozostała w PKP Cargo. – Chciecie ratować spółkę naszymi pieniędzmi! – grzmiał. – Ale nie zapominajcie, że koniowi obojętne, kto jest woźnicą.

W trakcie dyskusji kwestia kierowania na nieświadczenia pracy głównie maszynistów powtarzała się wie-

lokrrotnie na konkretnych przykładach z różnych zakątków kraju. Ireneusz Góralski dociekał, jaką część 37-tyśięcnej załogi stanowi administracja. Odpowiedzi udzieliła Barbara Pietkiewicz. – Ogółem to 6515 osób, z czego 1598 pracuje w centrali, a 4917 w zakładach. W firmie usługowej administracji zawsze jest dużo – starała się przekonywać, ale bezskutecznie, bo chwilę później program naprawczy został nazwany planem ratowania stanowisk administracyjnych.

Z sali padały liczne propozycje, gdzie można zaoszczędzić. Marek Kośny zapytał, czy spodziewane jest obniżenie kosztów dostępu do infrastruktury, bo paradoksem jest, że rosną dla przewozów towarowych, które są krwiobiegiem gospodarki. Prezes Balczun odpowiedział, że ma deklarację obniżenia kosztów rozrządu przewozów rozproszonych, stanowiących trzecią część przewozów spółki i mających najgorszą rentowność. Na koniec członkowie zarządu zobowiązali się do przedstawienia załodze w jaki sposób traktowane będą osoby mogące iść na emerytury pomostowe (m.in. świadczenia przejazdowe, deputat, odprawy). (L)

Z prac Rady Krajowej

Podczas posiedzenia 29 stycznia przyjęto m.in. w poczet ZZM nowe organizacje oraz ważną uchwałę związaną z sytuacją spółki PKP Cargo.

Rada Krajowa ZZM nie wyraziła zgody na rozwiązywanie stosunku pracy z pracownikami zespołu drużyn trakcyjnych z przyczyn nie dotyczących pracownika. Nie dotyczy to osób, które osiągnęły wiek emerytalny, w tym również podlegających

ochronie działaczy ZZM. Ponadto Rada sprzeciwiła się kierowaniu na nieświadczenia pracy pracowników zespołu drużyn trakcyjnych w zakładach, gdzie w tym zespole występują zaległości w realizacji urlopów oraz nadgodziny. Ilość pracowników kierowanych na nieświadczenia nie może przekraczać 10% ogółu pracowników danego zakładu przebywających



na nieświadczeniu pracy. Samo kierowanie powinno się odbywać w cyklu rotacyjnym, w okresach które nie spowodują utraty uprawnień koniecznych

dokończenie na str. 14

Infolinia: 0 801 000 527

www.naturatour.pl



NATURA Sp. z o.o.
tour



**Zaplanuj już dziś *LETNI WYPOCZYNEK*
swój i swoich najbliższych.**

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



Personalia

Karuzela się kręci

W ostatnich dniach znowu doszło przetasowań w kolejowych spółkach. Przedstawiamy najważniejsze zmiany personalne.



I tak 5 lutego walne zgromadzenie akcjonariuszy PKP SA. powołało do składu zarządu spółki **Andrzeja Panasiuka**,

który będzie odpowiadał za nadzór właścicielski oraz audyt w spółce. Ma 41 lat i jest absolwentem Wydziału Historycznego oraz Wydziału Prawa Uniwersytetu Warszawskiego. Posiada tytuł doktora habilitowanego, profesora nadzwyczajnego na wydziale prawa uniwersytetu w Białymstoku. W swojej karierze pełnił m.in. funkcję wicedyrektora departamentu w NIK, wiceprezesa Urzędu Zamówień Publicznych, a ostatnio – podsekretarza stanu ds. legislacji i telekomunikacji w Ministerstwie Infrastruktury.



Także 5 lutego ukształtował się zarząd PKP PLK S.A. Rada nadzorcza spółki powołała na prezesa **Zbigniewa Szafranskiego**

(wcześniej był p.o.), Bogdana Szafranskiego na członka zarządu – dyrektora ds. finansowych i ekonomicznych oraz Krzysztofa Groblewskiego na członka zarządu – dyrektora ds. utrzymania infrastruktury. W skład zarządu PLK wchodzi jeszcze Marek Pawlik – wiceprezes, dyrektor ds. strategii i rozwoju oraz Zbigniew Zarychta – dyrektor ds. sprzedaży. Jednocześnie nadzwyczajne walne zgromadzenie akcjonariuszy odwołało ze składu zarządu Teresę Zwiernik – dyrektora ds. projektów unijnych. Kilka dni

wcześniej ten sam los spotkał Agnieszkę Safutę-Pawlak, która odpowiadała za realizację inwestycji.



Zmiany nie ominęły PKP Cargo. Walne zgromadzenie akcjonariuszy tej spółki odwołało ze składu zarządu Ludomira Handzla – od spraw strategii oraz Mirosławę Pietkiewicz – odpowiadającą za sprawy pracownicze. Na członka zarządu powołany został **Ireneusz Wasilewski**. Ma 51 lat i jest absolwentem Wyższej Szkoły Inżynierskiej w Radomiu. Wcześniej był m.in. dyrektorem Wielkopolskiego Zakładu PKP Cargo w Poznaniu. W PKP pracuje od 1977 roku. Jednocześnie walne zgromadzenie akcjonariuszy PKP Cargo SA zdecydowało o zmniejszeniu składu zarządu z siedmiu do sześciu członków.

Z funkcji dyrektora Śląskiego Zakładu w Tarnowskich Górach odwołany został Zbigniew Maciąg. Do czasu wyłonienia nowego dyrektora będzie on kierował tą placówką, jako p.o. dyrektora. Zmiany objęły także kierownictwo biura kierowania przewoźnikami w PKP Cargo. Z funkcji dyrektora odwołany został Franciszek Kostrzewa, a obowiązki dyrektora pełni od 22 stycznia **Andrzej Dominik**, ostatnio naczelnik w tym biurze, w PKP od 1993 roku.



W PKP Przewozy Regionalne, w związku ze zmianami właścicielskimi, zmienił się skład rady nadzorczej spółki. Reprezentantów PKP S.A. zastąpili w niej samorządowi, a gremium zostanie powiększone. W nowej radzie zasiądą przedstawiciele wszystkich samorządów wojewódzkich oraz trzech reprezentanci pracowników.

PKP Intercity

Zakłady pracodawcami

Z dniem 1 marca br. zakłady spółki uzyskają pełnomocnictwa do wykonywania czynności pracodawcy. Zarząd prześle odpowiednie kompetencje ich dyrektorom.

Pozwoli to na usprawnienie procesu zarządzania i kierowania tymi placówkami, w szczególności w zakresie obsługi pracowników. Do tej pory wszystko odbywało się na szczeblu centrali. Od marca dyrektorzy zakładów będą dysponowali imiennymi pełnomocnictwami do wykonywania w imieniu spółki, jako osoby prawnej, czynności pracodawcy. Tym samym zatrudniające pracowników zakłady, mimo iż nie posiadają osobowości prawnej, będą również pracodawcami w rozumieniu artykułu 3 Kodeksu pracy. Po otrzymaniu pełnomocnictw dyrektorzy zakładów będą informować pracowników o zakresie spraw wynikających ze stosunku pracy, które uregulowano w tym dokumencie. ■

Z prac Rady Krajowej

dokończenie ze str. 12

do wykonywania zawodu (znajomość szlaku, autoryzacje na poszczególne serie taboru). W przypadku nadwyżek zatrudnienia w poszczególnych regionach lub częściach zakładu Rada Krajowa oczekuje równoważenia pracy trakcyjnej oraz uruchomienia kursów i szkoleń podnoszących kwalifikacje i uprawnień maszynisty, według idei wielozawodowości. Uchwała została przekazana prezesowi spółki Wojciechowi Balczunowi oraz do wiadomości dyrektorów zakładów.

Rada zadecydowała także o przyjęciu nowych organizacji – Koła Żagań w PKP PR oraz ZZM w PR Łódź. ■

Zwolnień nie będzie

Kierownictwo spółki nie przewiduje redukcji zatrudnienia. Co więcej, dostrzega braki w niektórych zespołach pracowniczych w niektórych zakładach. Tak wynika z pisma skierowanego do załogi przez zarząd PKP PR 3 lutego.

Zostało ono wystosowane w związku z przygotowaniem niektórych związków zawodowych do akcji strajkowych na terenie zakładów spółki. Przypominamy, że niektóre organizacje podpisały 17 lipca 2008 roku porozumienie z ministrem Juliuszem Engelhardtem w sprawie zmian własnościowych. ZSM nie zdecydował się na ten krok, przeczuwając, że poszczególne zapisy dokumentu nie będą wypełniane. Tak też się stało. Koniec końcem usamodzielnienie stało się faktem, a umowa społeczna nadal jest w fazie negocjacji. Zwolennicy podziału na tzw. mały i duży pakt podczas realokacji mają

więc teraz twardy orzech do zgryzienia...

Tuż po przejęciu udziałów w PKP PR jej nowi właściciele, czyli samorządowcy, zdecydowali o przeprowadzeniu audytu w spółce. Tłumacząc, że chcą dokładnie wiedzieć na czym stoją i mieć klarowny obraz sytuacji wyjściowej. Do rozmów na temat umowy społecznej woliliby wrócić po przeprowadzeniu audytu, kiedy okaże się w jakiej kondycji znajduje się spółka i na co ich stać, jako jej właścicieli. Także w kwestii możliwości spełnienia oczekiwań zgłaszanych przez związki zawodowe, w tym dotyczących gwarancji pracowniczych. Wydaje się

to zresztą całkiem logiczne. Części urażonych związkowców takie wyjaśnienia jednak nie zadowolają. Zarząd PKP PR zwrócił się więc do marszałków województw z wnioskiem o kontynuowanie negocjacji przed zakończeniem audytu.

Spadek liczby pasażerów dojeżdżających do pracy i podwyżka energii elektrycznej wymusza prowadzenie działań oszczędnościowych w spółce, lecz niżanie kosztów odbywa się przy założeniu, że nie powinno powodować zwolnień pracowników – poinformował zarząd PKP PR. W dokumencie skierowanym do załogi przekonuje również, że negocjacje z samorządami w sprawie dofinansowania przewozów na terenie województw dobiegają końca i cyt. „w najbliższych miesiącach nie będą podejmowane decyzje o znaczącym ograniczeniu wielkości pracy eksploatacyjnej”.

Wszystkim tym zagadnieniom, a zwłaszcza kwestiom związanym z umową społeczną ZSM będzie się bacznie przyglądał. ■



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

Praca w nadgodzinach

Praca wykonywana ponad obowiązujące pracownika normy czasu pracy oraz ponad przedłużony dobowy wymiar czasu pracy, wynikający z obowiązującego pracownika systemu i rozkładu czasu pracy, to praca w godzinach nadliczbowych. Taką jej definicję zawiera artykuł 151 §1 Kodeksu pracy.

Praca ta jest dopuszczalna wyłącznie ze względu na:

- konieczność prowadzenia akcji ratowniczej w celu ochrony życia lub zdrowia ludzkiego, ochrony mienia bądź środowiska albo usunięcia awarii.
- szczególne potrzeby pracodawcy, którymi są zdarzenia wyjątkowe nie wynikające z codziennych obowiązków pracowniczych.

„Polecenie pracy w godzinach nadliczbowych nie wymaga szczególnej formy. Brak sprzeciwu przełożonego na wykonywanie w jego obecności przez pracownika obowiązków może być zakwalifikowany jako polecenie świadczenia pracy w godzinach nadliczbowych” – tak stanowi wyrok Sądu Najwyższego z 14.05.1998 r. (I PKN 122/98, OSNA i US 1999/10/343). Zwracam uwagę, że zgodnie z obowiązującymi drużyną trakcyjną przepisami wewnętrznymi, przełożonym maszynisty w czasie wykonywania pracy – prowadzenia pociągu jest kierownik pociągu, a w czasie wykonywania manewrów na stacji – dyżurny ruchu.

Udzielanie czasu wolnego

Czas wolny jako rekompensata pracy w nadgodzinach może być udzielony zarówno na wniosek pracownika, jak również z inicjatywy pracodawcy. W tym pierwszym przypadku jego wymiar odpowiadającym czasowi przepracowanemu w godzinach nadliczbowych. Obecne regulacje wymagają, aby wniosek pracownika o udzielenie czasu wolnego był złożony na piśmie. Pracodawca

powinien go dołączyć do indywidualnej ewidencji czasu pracy. Czas wolny może zostać udzielony także bez wniosku pracownika. Wtedy jednak pracodawca jest obowiązany uwzględnić następujące uwarunkowania:

- udzielenie czasu wolnego powinno nastąpić do końca danego okresu rozliczeniowego,
- wymiar czasu wolnego należy ustalić w proporcji: 1,5 godziny czasu wolnego za 1 godzinę nadliczbową,



Fot. K. Kulczycki

- udzielenie czasu wolnego jako rekompensata pracy ponadwymiarowej nie może spowodować obniżenia wynagrodzenia należnego pracownikowi za pełny miesięczny wymiar czasu pracy.

Tym samym pracownikowi nie zawsze opłaca się występować z własnej inicjatywy o udzielenie czasu wolnego. Należy pamiętać, że czas wolny należy ująć w harmonogramie pracy po zakończeniu doby pracowniczej.

Zasada uprzywilejowania

Bezwzględnie obowiązującą zasadę dotyczącą uprzywilejowania



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

pracownika zawarto w art. 18 ust. 1 Kodeksu pracy. Oznacza ona, że cyt. „postanowienia umów o pracę oraz innych aktów, na podstawie których powstaje stosunek pracy nie mogą być mniej korzystne niż przepisy prawa pracy”. Pracodawca nie może zatem zaproponować gorszych warunków od tych zawartych w Kodeksie pracy i innych ustawach oraz rozporządzeniach wydanych na ich podstawie. Jeśli postanowienia owych umów i aktów są mniej korzystne niż przepisy prawa pracy, to są one nieważne. Warto mieć to na uwadze przed podpisywaniem regulaminów.

Terminy wypłaty

Podstawowym kryterium dla ustalania terminu wypłaty dodatku do wynagrodzenia przysługującego z tytułu pracy w godzinach nadliczbowych jest długość przyjętego okresu rozliczeniowego. Jeśli jest nie dłuższy niż 1 miesiąc, przy pracy ponad dobową lub tygodniową normę albo ponad przedłużony dobowy wymiar czasu pracy, dodatek za nadgodziny powinien być wypłacony w dniu przyjętym jako termin wypłaty pełnego wynagrodzenia za pracę. Przy braku realizacji tzw. dni wolnych pracodawca zobowiązany jest do wypłaty za pracę w nadgodzinach w danym okresie rozliczeniowym i nie ma możliwości ich przełożenia.

Eugeniusz Śliwiński
Przewodniczący Komisji
Obrony Praw Pracowniczych

Podpatrzone



Tak podczas tegorocznych mrozów musieli sobie radzić maszyniści ze spółki PKP Przewozy Regionalne, by rozgrzać się ciepłą herbatą. Niby XXI wiek, a tabor i warunki pracy nadal rodem z minionej epoki...
Fot. D. Grześ

Pod semaforem

Włodzimierz Sztern – za zapowiedź zaskarżenia do Trybunału Konstytucyjnego artykułu 49 ustawy o emeryturach pomostowych, stwarzającego maszynistom możliwość przechodzenia na pomostówki w wieku 55 lat.

Zarząd spółki Warszawska Kolej Dojazdowa – za działania na zyskanie czasu, mające na celu odwołanie realizacji porozumienia z 30 stycznia 2008 roku w sprawie wzrostu wynagrodzeń w spółce.

Siedzą w pociągu ważni Unici,
Grubi, nadęci, lekko podpici,
Wiożą do Polski ustaw czterdzieści,
Każda w wagonie ledwo się mieści,
Pierwsza zawiera setki koncesji,
Pewną przyczynę rychłej recesji,
Druga przynosi drogą benzynę,
Kolejną naszych nieszczęść przyczynę,
Trzecia wprowadza nowe podatki,
Podnosi VATy, akcyzy, składki,
By „ludzie pracy” pieniądze mieli,
W kieszeniach swoich przedstawicieli,
Czwarta rozwała polskie mleczarnie,
Wszak smrodu i brudu to wylęgarnie,
Piąta morderców od kary zwalnia,
W więzieniach będzie miła sypialnia,
Szósta pomnoży nam urzędników,
W siódmej są wzory nowych
pomników,
W ósmej feminizm i parytety,
Wybierz cymbałów – byle kobiety,
W dziewiątej instrukcja indoktrynacji,
Za hojną kasę z Eurodotacji,
Aktorzy, panienki i dziennikarze,
Wyklepią wszystko, co im się każe,
Zaś szkolnej działwie,
Przynieś chlubę,
Udział w błękitnym Eurojugend,
Miłość do Unii w wierszu,
w piosence,
Wszystko co robisz, nawet w łazience
Robisz dla Unii, pamiętaj o tym,
Inaczej szybko wpadniesz w kłopoty,
Nie skończysz studiów,
Wylecisz z pracy,
Eurogestapo zrobi cię na „cacy”,
W dziesiątej i dalej,
Czytać się nie chce,
Można z pociągu wyskoczyć jeszcze.

Anna Rybikowska



Nic dodać nic ująć, chciałoby się rzecz patrząc na plakat OPZZ.

Naszemu koledze
Piotrowi Bernaciakowi
Przewodniczącemu ZMZ Gniezno
wyraży głębokiego współczucia
z powodu śmierci
Syna
składa
Rada Krajowa ZMZ

Zapraszamy do nadsyłania
komentarzy, opinii, listów
pod adresem: rkzzm@wp.pl
bądź listownie:
Głos Maszynisty, ul. Grójecka 17,
02-021 Warszawa.

HOO MOR

W pewnym miasteczku obok siebie stały synagoga i kościół. W sobotę rabin idąc do synagogi widzi, jak ksiądz myje mu samochód. Ucieszył się najpierw, ale po chwili mocno zasępił. W niedzielę ksiądz idzie na mszę. Patrzy, a rabin odcina rurę wydechową w jego samochodzie.

– Hej, co robisz z moim samochodem? – krzyczy zdenerwowany ksiądz.

Na to rabin odpowiada:

– Ty mi wczoraj ochrzciłeś samochód, to ja twój dzisiaj obrzeżam!

Przychodzi baca do lekarza:

– Przykro mi, baco, ale mam złą wiadomość. Macie raka.

Baca zasępił się, podrapał po głowie, pomyślał chwilę i pyta:

– Doktorze, a nie możecie mi napisać, że mam łejds?

– AIDS?! Hm, ale dlaczego? – pyta zdziwiony doktor.

– Ano, po pirse, to bede pirsy ze wsi, co ma łejds. Po wtóre, to bede miał pewność, że po moi śmirci moi baby zaden już nie rusy. A po trzecie, to chciałbym jesse obaczyć mordy tych, co już jom rusali...

W dziale kosmetycznym hipermarketu hostessa zachwala przechodzącemu facetowi produkt:

– Polecam nowy model szczoteczki do zębów „Oral-B”, która myje zęby nawet w trudno dostępnych miejscach.

Na to facet:

– Bardzo dziękuję, ale ja nie mam zębów w trudno dostępnych miejscach...

fraszki
jerzego szulea

Razowiec

Ona mu schlebia, a on wraz
Potrafi ino jedynie raz.

Ustawodawstwo

Dobrze ustawieni
są głównie w tej chwili
Ci, co pierwszy milion
ukraść potrafili.

Smakołyk

Nie łykaj od razu,
tylko zjedz to tak
Żebyś chociaż poczuł,
jaki to ma smak.

Per-forma

Przygasa nadzieja,
życie ludziom brzydnie
Bo perfekt być miało,
a wyszło perfidnie.

Drogi

Po czwartym piwie,
po wyjściu z baru
Wszystkie prowadzą
do... pisuaru.

Sześćcio- i czteroletni bracia naradzają się w pokoju przed zejściem na śniadanie. Starszy proponuje:

– Uważam, że pora zacząć przeklinać. Dzisiaj przy śniadaniu obaj użyjemy słowa „cholera”. Niech się rodzice pomału przyzwyczajają.

W kuchni matka pyta chłopców, co chcą na śniadanie. Na to odzywa się 6-latek:

– Cholera, nie wiem... Może płatki kukurydziane?

Ledwo skończył dostał szybkie dwa klapsy i został odholowany do pokoju. Matka z wściekłością trzasnęła za nim drzwiami i zakazała wychodzenia, po czym zeszła do kuchni, gdzie siedział wstrząśnięty tą sceną 4-latek. Pyta go:

– A ty? Co chcesz na śniadanie?

– Na pewno nie te cholerne płatki!

Kącik filatelistyczny

Okolicznościową kopertę w nakładzie 150 sztuk wydano z okazji 140-lecia uruchomienia linii kolejowej Oleśnica–Kluczbork oraz 450-lecia Poczty Polskiej.

Kopertę zaprojektował Adam Szuler – członek OKZ PZF „Kolejnictwo” im. Ernesta Malinowskiego. W części ilustracyjnej widnieje parowóz Tr 202–28 z oleśnickiej lokomotywowni. Prezentowana numerowana koperta to jedna z 307 przesyłek przewiezionych 15 listopada ub.r. „Pocztą Kolejową” na trasie Oleśnica – Kluczbork. Po ostemplowaniu datownikiem dziennym i dodatkowymi stemplami w UP Oleśnica Śląska 1 przesyłki zostały przewiezione pociągiem nr 134 relacji Wrocław Główny – Kluczbork. Dotarły do UP Kluczbork 1, gdzie zostały ostemplowane datownikiem dziennym. Wartość waloru podnoszą okolicznościowa nalepka oraz stempel dodatkowy „Poczty Kolejowej” na których widnieje ten sam element graficzny – tarcza ostrzegawcza DO. Projektantem owej nalepki oraz stempla jest również A. Szuler.

(amur)



19

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

