

Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘZ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 1/65

STYCZEŃ 2010



Przekaż 1% podatku dla potomka maszynisty

Pomoc dla Mateusza



Szanowni Państwo

Synek nasz, który obecnie ma 11 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 2010 roku 1% podatku można deklarować na formularzach PIT na rzecz Fundacji, do której należy Mateusz, z dopiskiem MATEUSZ NORKO w polu nr 128.

Przykład: PIT-37

| | | |
|---|--|--|
| 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 Kwota z poz. 126 nie może przekroczyć 1% kwoty z poz. 120, po zaokrągleniu do pełnych dziesiątek groszy w dół. | 126. Kwota 1% podatku 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. MATEUSZ NORKO | | 129. Wyrażam zgodę <input type="checkbox"/> |

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 przekaże 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: rkzmm@wp.pl

Redaktor naczelny: Rafał Zarzecki

Zespół redakcyjny: Roman Jordan, Adam Murawski, Eugeniusz Śliwiński, Grzegorz Moc

Druk: Drukarnia Kolejowa Kraków

Okladka: ED 74 w drodze do Łodzi

Fot. Rafał Zarzecki

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



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

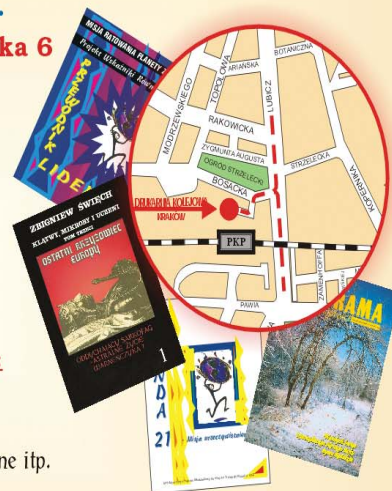
Oferuje Państwu swoje usługi w zakresie:

- 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

Zespół Trójstronny

Program posiedzenia Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa, które odbyło się 13 stycznia w Warszawie, zakładał dwa bloki tematyczne – omówienie nowego programu rządowego oraz sytuacji w Przewozach Regionalnych. Ostatecznie zrealizowano jeden, do tego pobieżnie.

Minister ds. kolei Juliusz Engelhardt przedstawił prezentację zawierającą kierunki planowanych zmian (patrz str. 4–6). Program działań dla rozwoju transportu kolejowego do roku 2015 został przyjęty przez Ministerstwo Infrastruktury i zostanie skierowany do uzgodnień międzyresortowych oraz konsultacji społecznych. Strona związkowa powstrzymała się od komentarzy na temat prezentacji argumentując, że musi się zapoznać z całym dokumentem. Według zapowiedzi

ministra Engelhardta zostanie on przekazany w najbliższym czasie i ma być dostępny na stronie internetowej resortu – www.mi.gov.pl.

Ze względu na odbywający się w tym samym czasie Konwent Marszałków

Województw drugi punkt posiedzenia nie mógł zostać zrealizowany. Prezydent ZMZ Leszek Miętek zaproponował, aby nie zdejmować go z porządku obrad, ale ogłosić przerwę do czasu, gdy strona samorządowa będzie gotowa do rozmów na temat przyszłości spółki na forum Zespołu. Uczestnicy spotkania przychyliili się do tej propozycji. ■



Personalia

Powrót do PKP Jacka Prześlugi. Nowego prezesa mają Koleje Mazowieckie, a przewodniczącego – związek rewidentów taboru.

PKP S.A. Walne Zgromadzenia Akcjonariuszy PKP S.A. podjęło 16 grudnia 2009 r. decyzję o zmianach w kierownictwie spółki. Odwołano członka zarządu PKP SA Andrzeja Panasiuka, a w jego miejsce powołano dwa dni później Jacka Prześlugę. Zmiany umotywowano potrzebą przyspieszenia prac w zakresie remontów i modernizacji dworców kolejowych. Jednocześnie Andrzej Panasiuk został powołany na prezesa zarządu spółki Telekomunikacja Kolejowa.



Jacek Prześluga jest absolwentem Wydziału Nauk Społecznych Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu. W latach 2004–2005 dyrektor marketingu i rzecznik prasowy PKP SA. W latach

2005–2006 prezes zarządu PKP Inter-city.

KOLEJE MAZOWIECKIE. Rada nadzorcza spółki powierzyła z dniem 11 stycznia stanowisko prezesa zarządu spółki Arturowi Radwanowi.



Artur Radwan jest absolwentem Wydziału Dziennikarstwa i Nauk Politycznych Uniwersytetu Warszawskiego – kierunku nauki polityczne. Ukończył Podyplomowe Studia Menadżerskie na kierunku Europejski Model Zarządzania w Wyższej Szkole Przedsiębiorczości i Zarządzania im. Leona Koźmińskiego.

Ostatnio pracował w PKP Przewozy Regionalne na stanowiskach dyrektora projektu, dyrektora Biura Kontroli Terenowej oraz dyrektora pionu pracowniczego, a także pełnił funkcję członka zarządu – dyrektora ds. pracowniczych PR.

MZZRT. XII Zjazd Sprawozdawczo-Wyborczy Międzyzakładowego

Związku Zawodowego Rewidentów Taboru wybrał 15–17 grudnia ub. r. nowe władze związku. Przewodniczącym organizacji został Piotr Dubrownik, a wiceprzewodniczącymi: Andrzej Komorniczak, Aleksander Łukaszyk, Janusz Miśtał i Zbigniew Satyła.



Piotr Dubrownik jest starszym rewidentem taboru kolejowego w Śląskim Zakładzie Przewozów Regionalnych w Katowicach. Jeden z założycieli MZZRT na ziemi raciborskiej. Pełnił wiele funkcji w zarządach zakładowych organizacji oraz we władzach krajowych, m.in. od 1999r. skarbnik zarządu krajowego MZZRT.

Ukończył: Technikum Kolejowe w Gliwicach, Wyższą Szkołę Społeczną Ekonomiczną w Warszawie oraz studia podyplomowe w Wyższej Szkole „Humanistas” w Sosnowcu. Od 2008 r. jest mediatorem z listy Ministra Pracy i Polityki Społecznej. ■

Nie widzę zagrożenia

Z Juliuszem Engelhardtem – podsekretarzem stanu w Ministerstwie Infrastruktury rozmawia Rafał Zarzecki

– Pod paroma względami dla polskiej kolei 2009 rok wydaje się przełomowy. Co nie znaczy niestety, że był dobry...

– Można się cieszyć z tego, że udało nam się wybrnąć z dużych tarapatów będących konsekwencją kryzysu gospodarczego. Wystarczy przypomnieć sobie pierwsze miesiące ubiegłego roku i dramatyczny spadek przewozów towarowych dochodzący do 40 procent, czy pasażerskich o 8–9 proc. To wszystko musiało się odbić na funkcjonowaniu kolejowych spółek. Osobiście wierzyłem, że wyjdziemy z tego obronną ręką, bo w 2008 roku przeprowadziliśmy proces usamorządowania. Wyobraźmy sobie sytuację

gdybyśmy tego nie zrobili, a zwłaszcza gdybyśmy nie dokonali podziału majątku i przemieszczeń pracowników między spółkami PKP Cargo, PKP Intercity i PKP Przewozy Regionalne. Udało nam się jednak stworzyć warunki do restrukturyzacji PKP Cargo i przedsięwziąć środki zaradcze, gdy nadszedł kryzys. Wdrażany przez zarząd program naprawczy pozwolił spółce na odbicie się od dna w drugiej połowie roku. To niewątpliwie sukces



nas wszystkich. Pamiętajmy oczywiście, że to połowa drogi. Najważniejsze, że spółka podjęła stojące przed nią wyzwania konkurencyjne i twardo walczy o każdy kontrakt, który przekłada się na pracę dla załogi.

– Smuci natomiast sytuacja w przewozach pasażerskich. Czy można było uniknąć konfliktu między PKP Intercity a Przewozami Regionalnymi?

– Wszyscy uczymy się na błędach. Niemniej uważam, że usamorządowanie było konieczne i efekty reformy staną się widoczne za kilka lat. Intencją rządu był i jest klarowny podział rynku na rynek przewozów regionalnych obsługiwany przez PR i dalekobieżnych

Program działań dla rozwoju transportu kolejowego do roku 2015. Cele i zadania rządu w sektorze kolejowym

Przewozy pasażerskie:

- integracja systemów biletowych,
- wdrażanie nowych systemów informacji dla podróżnych,
- uruchamianie nowych pociągów dla relacji o największym popycie,
- uruchamianie połączeń pociągami dużych prędkości,
- modernizacja i wymiana taboru z uwzględnieniem wymagań interoperacyjności,
- zwiększenie dostępności usług kolejowych dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się.

Przewozy towarowe:

- wdrożenie systemów informatycznych śledzenia pociągów i jednostek ładunkowych bazujących na nowoczesnych narzędziach teleinformatycznych, wdrożenie specyfikacji TSI TAF w skali sieci,

- wdrażanie narzędzi ułatwiających dostęp do informacji związanych z realizacją procesów przewozowych,
- modernizacja i dostosowanie taboru towarowego do struktury popytu,
- modernizacja i wymiana taboru z uwzględnieniem wymagań interoperacyjności.

Infrastruktura:

- modernizacja linii kolejowych pod kątem przeznaczenia dla ruchu pasażerskiego, towarowego lub mieszanego z uwzględnieniem właściwych TSI dla branż obejmujących infrastrukturę kolejową,
- budowa linii kolejowych dużych prędkości z uwzględnieniem TSI HS,
- wdrażanie systemu ERTMS,

- budowa krótkich odcinków linii zapewniających dobre połączenia z lotniskami,
- realizacja inwestycji odtworzeniowych na obciążonych odcinkach zdegradowanych linii kolejowych,
- likwidacja zbędnej infrastruktury z rekultywacją odzyskanej powierzchni gruntu tam, gdzie będzie zachodziła taka potrzeba,
- modernizacja dworców kolejowych z dostosowaniem do potrzeb osób z ograniczoną możliwością poruszania się oraz wymagań ochrony środowiska, a także wymagań konserwatorskich przy renowacji zabytków,
- budowa węzłów integracyjnych,
- modernizacja istniejących i budowa nowych terminali przeładunkowych, w szczególności w portach morskich oraz punktach zmiany szerokości toru,

obsługiwanych przez PKP Intercity. Na tym polu nie doszło jednak do wypełnienia porozumienia przez marszałków województw. Samorządowa spółka Przewozy Regionalne uruchomiła bowiem sieć pociągów interREGIO konkurujących ze składami PKP Intercity, uruchamianych często tuż przed lub po ich odjazdach. To nie jest gra fair, ale zwykła hucpa. Nieuczciwością wobec pasażerów jest tabor iR, który nie spełnia podstawowych standardów podczas kilkugodzinnej podróży. Takie podejście urąga etosowi kolejarstwu i przynosi wstyd naszemu środowisku.

– Zaraz, zaraz. Wcześniej to samo zrobili Koleje Mazowieckie uruchamiając pociąg „Słoneczny”.

– Zgoda, ale to raptem jeden pociąg sezonowy skierowany do młodych ludzi wyjeżdżających nad morze. W przypadku pociągów iR mamy zaś do czynienia ze zjawiskiem masowym.

– uwzględnienie w prowadzonej działalności standardów ochrony środowiska.

Sfera organizacyjna i prawna:

- przeprowadzenie procesu alokacji majątku PKP S.A. do spółek zależnych oraz realokację majątku pomiędzy spółkami Grupy PKP,
- zdefiniowanie infrastruktury kluczowej i stworzenie warunków do udostępnienia jej,
- dalsza restrukturyzacja PKP S.A. i spółek z Grupy PKP,
- stworzenie warunków finansowych i organizacyjnych dla rozwoju infrastruktury kolejowej (finansowanie ze środków publicznych, partnerstwo publiczno-prywatne),
- wyodrębnienie PLK S.A. z Grupy PKP (modelem docelowym – PLK S.A. własnością Skarbu Państwa),
- prywatyzacja wybranych spółek z Grupy PKP,
- oparcie funkcjonowania przewozów kolejowych o charakterze



J. Engelhardt: Nieuczciwością wobec pasażerów jest tabor interREGIO, który nie spełnia podstawowych standardów podczas kilkugodzinnej podróży.

A wracając do pytania – tak, tego konfliktu można było uniknąć. Wystarczyło twardo egzekwować obowiązujące przepisy. Zapisy ustawy o transporcie kolejowym uniemożliwiały de facto takie działanie ze strony przewoźnika. Sęk w tym, że zarządca infrastruktury przyjmował indywidualne rozkłady

jazdy w trakcie roku rozkładowego, chociaż w świetle ustawy powinien przedtem żądać wzajemnego uzgodnienia przewozów między spółkami. Okazało się, że regulamin udostępniania tras PKP PLK nie uwzględniał przepisów obowiązującej ustawy o transporcie kolejowym. Po prostu nie

- usług publicznych na konkurencyjnym procesie przetargowym,
- kontrakty wieloletnie na świadczenie usług publicznych w zakresie przewozów pasażerskich oraz utrzymania infrastruktury kolejowej,
- przekazanie niektórych składników infrastruktury na rzecz samorządów różnych szczebli.

Kształtowanie rynku:

- uniezależnienie zarządcy infrastruktury, spółki PKP PLK S.A., poprzez wyodrębnienie go ze struktur Grupy PKP,
- nowa struktura własności infrastruktury kolejowej,
- nowy model dostępności infrastruktury kolejowej,
- kontrakt wieloletni na utrzymanie i remonty infrastruktury kolejowej,
- pośrednia regulacja wysokości opłat za dostęp do infrastruktury przez ministra właściwego do spraw transportu poprzez możliwość dofinansowania z budżetu

- państwa kosztów remontu i utrzymania infrastruktury kolejowej w celu zmniejszenia kosztów i wysokości opłat za korzystanie w okresie przejściowym – docelowo kontrakt,
- wzmocnienie funkcji regulacyjnej UTK w zakresie dostępu do rynku przewozowego (licencjonowanie przewoźników) i udostępniania infrastruktury kolejowej,
- konkurencja regulowana w przewozach pasażerskich – rozporządzenie 1370/2007,
- stymulowanie i wspieranie rozwoju kolejowych systemów przewozowych w ruchu pasażerskim (międzyaglomeracyjnych kwalifikowanych, międzyregionalnych aglomeracyjnych kwalifikowanych, regionalnych),
- stymulowanie przewozów towarowych (intermodalnych, całopociągowych),
- rozwój europejskich korytarzy dla przewozów towarowych,

znalazły one w nim odzwierciedlenia. Bezrefleksyjnie przyjmowano każdy wniosek PR dotyczący rozkładu jazdy. Jestem tą niefrasobliwością rozczarowany.

Przewozy Regionalne z premedytacją wykorzystały również fakt dostępu do rozkładu PKP Intercity. Na to wszystko nałożyło się jeszcze przetrzymywanie przez PR gotówki ze sprzedaży biletów na pociągi PKP Intercity. Można było tego uniknąć, ale nasz plan utworzenia spółki Bilety Kolejowe napotkał na silny opór. Być może ktoś miał w tym interes żeby ona nie powstała.

– Sytuacja Przewozów Regionalnych jest nie do pozazdroszczenia. Pracownicy obawiają się upadłości firmy. Czy taki scenariusz jest w ogóle możliwy?

– Według obowiązującego prawa spółki utworzone na mocy ustawy specjalnej, jak np. ustawa o PKP, nie podlegają upadłości. Ale konieczność dostosowania prawa polskiego do unijnego wymaga zmiany tych przepisów. Od 2004 roku w Polsce to samorządy mają zadanie organizowania i finansowania przewozów regionalnych. Odrębną kwestią jest ich struktura organizacyjna. Tu możliwe są różne warianty. Proszę zauważyć, że niektórzy

- zapewnienie interoperacyjności systemu kolejowego,
- zapewnienie warunków bezpieczeństwa w systemie kolejowym,
- ochrona praw pasażerów.

Nowy model zarządzania dworcami, opłata dworcowa:

- dworce kolejowe stanowią punkt wyjścia do kształtowania warunków mających zasadniczy wpływ na jakościową zmianę oferty kolei i samych dworców, a także przy korzystnym zdyskontowaniu możliwej do spełnienia przez nie roli w strukturze miasta,
- celem nadrzędnym jest stworzenie wewnętrznie i zewnętrznie zintegrowanego systemu obsługi

marszałkowie przestali się oglądać na innych i zaczęli tworzyć swoje spółki. Struktura wykonywania przewozów może się więc zmienić, ale nie widzę zagrożenia dla 15 tysięcy pracowników PR. Kolejowe przewozy regionalne są społeczeństwu potrzebne.

– Do przewidzenia były konflikty udziałowców, bo mają różne interesy. Nie jest błędem podział na 16 właścicieli spółki? Takie Mazowsze, największy udziałowiec PR, ma przecież własną spółkę do wykonywania przewozów.

– Podział na 16 województw był suboptymalnym rozwiązaniem, tzn. nie najlepszym, ale jedynym realnym do przyjęcia przy istniejących wówczas uwarunkowaniach. Pamiętajmy, że marszałek mazowiecki wyłożył spore pieniądze na zakup oddziału PKP PR. Błędem było co innego – zakładanie dobrej woli wszystkich marszałków w zakresie prowadzenia spółki PR przy pełnej współpracy, a nie konfrontacji z kierownictwem Ministerstwa Infrastruktury i ze spółkami Grupy PKP. Grupa, która z nami negocjowała porozumienie w 2008 roku takową wykazywała. Teraz ma jednak mniejsze wpływy na innych. Świadczy o tym powołanie konfrontacyjnie na-

transportowej społeczności z wykorzystaniem nowoczesnych zintegrowanych węzłów przesiadkowych (ZWP) w ramach zrównoważonego rozwoju, w pierwszej kolejności z wykorzystaniem dworców w największych aglomeracjach,

- w wymiarze praktycznym oznacza to przekształcenie obecnych dworców w wielofunkcyjne obiekty powiązane z systemem komunikacyjno-urbanistycznym miast.

Grupa PKP:

- dokończenie restrukturyzacji majątkowej w Grupie PKP, w tym:
 - przekazanie zarządcy infrastruktury niezbędnych składni-

stawionego do PKP zarządu Przewozów Regionalnych.

– Według ministra Grabarczyka 2010 rok ma być rokiem kolei. Na początku stycznia kierownictwo Ministerstwa Infrastruktury przyjęło „Program działań rozwoju transportu kolejowego do roku 2015”, który zostanie skierowany do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji społecznych. Co jest jego filarami?

– Kluczowa dla rozwoju kolei w Polsce jest kwestia oddłużenia PKP SA, sięgającego 6,5 mld zł. Za pieniądze z budżetu i Funduszu Kolejowego PKP SA przekazałaby do skarbu państwa akcje PKP PLK. W planach są prywatyzacje kolejowych spółek. Nie mogą one otrzymać ochrony od rządu, bo prawo tego zabrania, a potrzebują kapitału umożliwiającego ich rozwój. Zakładamy również wygaszanie działalności PKP SA i utworzenie spółki Dworce Kolejowe, która byłaby zarządcą infrastruktury dworcowej. Wszystkich zainteresowanych zapraszam na stronę internetową www.mi.gov.pl, gdzie będzie można zapoznać się z całym dokumentem, po skierowaniu go do konsultacji społecznych.

– Dziękuję za rozmowę. ■

- ków infrastruktury kolejowej
- przekazanie dworców kolejowych na rzecz Skarbu Państwa i samorządów terytorialnych
- wyposażenie spółek zależnych od PKP S.A. w składniki majątkowe niezbędne do ich funkcjonowania
- komercyjne zagospodarowanie nieruchomości
- prywatyzacja spółek zależnych od PKP S.A. (PKP Intercity – pierwsza tranza 2010, dalsza prywatyzacja – 2013–2015, PKP Cargo – odpowiednio: 2012 i 2014–2015)
- zapewnienie efektywnych źródeł obsługi historycznego zadłużenia byłego p.p. PKP i PKP S.A. ■

PRZY WYBORZE OFE ZDECYDUJ SIĘ NA FUNDUSZ, KTÓRY MA DOSKONAŁE WYNIKI



AXA Otwarty Fundusz Emerytalny

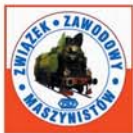
Jesteśmy **w czołówce**
rankingów OFE pod względem
wyników inwestycyjnych.

0801 200 200
axa.pl

Stopa zwrotu AXA OFE za okres od 29 września 2006 r. do 30 września 2009 r. wyniosła 10,025%.
Źródło: Komisja Nadzoru Finansowego, komunikat z dnia 6 października 2009 r.

więcej / niż standard





Warszawa, dnia 14.01.2010 r.

Pan
Cezary Grabarczyk
Minister Infrastruktury

Panowie
Marszałkowie
Województw

Pan
Tomasz Moraczewski
Prezes Zarządu Spółki
Przewozy Regionalne

Stanowisko Rady Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych w sprawie sytuacji w Spółce Przewozy Regionalne

Według deklaracji strony rządowej i sprawującego funkcje właścicielską w Grupie PKP Zarządu PKP S.A. proces usamorządowania kolejowych przewozów regionalnych miał sprawić, że Spółka PKP Przewozy Regionalne jako podmiot całkowicie oddzielony będący własnością samorządów będzie stabilną dobrze rozwijającą się częścią kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce.

W ponad rok po usamorządowania widać wyraźnie, że deklaracje autorów reformy nie potwierdziły się, demaskując słabości tego rozwiązania przejawiające się w szczególności:

1. Spółka utraciła płynność finansową przez zadłużenie z okresu poprzedzającego usamorządowanie i brak właściwego finansowania po usamorządowaniu;
2. Nastąpiła blokada kont Spółki przez komornika powodując nawet zagrożenie wypłat dla pracowników;
3. Majątek konieczny do funkcjonowania Spółki pomimo wyraźnych zapisów ustawy nie został przekazany, co więcej wypowiedziano wszystkie umowy dzierżawy na obiekty, które użytkowane są przez Spółkę;
4. Brak przepływu pieniędzy do Spółki zapisanych w ustawie na zakup taboru;
5. Stworzono układ właścicielski, w którym największy udziałowiec nie ma w swoim województwie Spółki Przewozy Regionalne a przewozy realizuje poprzez własną konkurencyjną Spółkę Koleje Mazowieckie;
6. Przyjęty układ właścicielski ze względu na różne interesy poszczególnych właścicieli nie daje podstaw do wypracowania spójnej strategii rozwoju firmy;
7. Brak sankcji za niepodpisanie umów na świadczenie usług przez poszczególne województwa powoduje, że Spółka realizuje przewozy narażając się na ryzyko nieotrzymania zapłaty za jej wykonanie;
8. Oparcie finansowania kolejowych przewozów regionalnych na przekazywanych do samorządów odpisach z podatki CIT i PIT bez jasnego wskazania na co te pieniądze mają być przeznaczone nie daje żadnej gwarancji, że będą one wykorzystane na ten cel;
9. Wprowadzony system finansowania kolejowych przewozów regionalnych oparty na podatku CIT i PIT ze względu na zróżnicowanie poziomu wpływów z tych podatków w poszczególnych województwach wynikający z poziomu ich rozwoju gospodarczego i związany też z tym ściśle poziom potoków podróźnych powoduje, że w województwach najbogatszych koszt uruchomienia pociągu jest najniższy a w najbiedniejszych najwyższy;
10. Brak rozwiązań skutecznie ustalających konieczność wzajemnego uzgadniania rozkładów jazdy między przewoźnikami powoduje brak skomunikowań między pociągami różnych spółek i przez to bardzo pogorszoną ofertę dla podróźnych potęgowaną przez brak wspólnie uznawanych przez przewoźników biletów;
11. Brak wieloletnich umów z samorządami uniemożliwia podjęcie opartego na rzeczywistych planach procesu inwestycyjnego Spółki;
12. Brak paktu gwarancji pracowniczych pomimo jednoznacznych ustaleń i deklaracji strony rządowej, że będzie on zawarty przed dokonaniem procesu usamorządowania nie daje bezpieczeństwa zatrudnienia szczególnie w sytuacji niestabilnej działalności firmy, a także pozwala na rozważanie przez różne samorzady powołania własnych spółek przewozowych;
13. Brak nowego – wspólnego dla wszystkich pracowników Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy;
14. Podjęcie w Spółce procesu restrukturyzacji zatrudnienia bez określenia docelowego modelu i kształtu firmy;

Wszystkie wskazane zagrożenia dla funkcjonowania i istnienia Spółki Przewozy Regionalne sprawiają, że pracownicy w tym członkowie związków zawodowych zrzeszonych w strukturach KKZZ mają realne podstawy, aby obawiać się o swoje miejsca pracy.

Wobec powyższego Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych oczekuje od strony rządowej i samorządów podjęcia natychmiastowych działań zmierzających do zmiany rozwiązań prawno-organizacyjnych Spółki Przewozy Regionalne szczególnie w obszarach wskazanych w niniejszym stanowisku.

Niepodjęcie rzeczywistych działań przez stronę rządową i samorzady mających dać podstawy funkcjonowania i rozwoju Spółki w terminie do końca stycznia 2010 r. spowoduje, że KKZZ w obronie miejsc pracy pracowników i swoich członków nie zawaha się podjąć radykalnych działań statutowych z ogłoszeniem strajku na całym obszarze wszystkich województw.

Do wiadomości:
– Sejmowa Komisja Infrastruktury
– Senacka Komisja Gospodarki



Rada Konfederacji

Rada KKZZ wystosowała do ministra infrastruktury, marszałków województw oraz prezesa Przewozów Regionalnych stanowisko w sprawie sytuacji tej spółki. Od rządu i władz samorządowych oczekuje działań mających na celu obronę poprawę funkcjonowania i rozwój PR.

Całe stanowisko Rady Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych, która obradowała 14 stycznia w Warszawie, prezentujemy obok. Oprócz omówienia sytuacji w Przewozach Regionalnych i otoczeniu spółki oraz zaplanowaniu dalszych działań w tym obszarze Rada przyjęła również uchwałę w sprawie zaciągnięcia zobowiązań KKZZ mających na celu zabezpieczenie projektu szkoleń członków Konfederacji w ramach Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki. Jak informowaliśmy w ubiegłym nu-

merze „GM” odbędą się one w siedmiu miastach. Na pierwszy ogień pójdzie Warszawa (kwiecień), potem Gdańsk i Szczecin (maj).

Rada zdecydowała także o podziale mandatów na Kongres OPZZ, który odbędzie się w dniach 28–30

maja br. Konfederację reprezentować będzie 19 delegatów – po 6 z ZZM i ZZ Dyżurnych Ruchu, 3 ze ZZ Rewidentów Taboru, 2 ze ZZ Drużyn Konduktorskich w RP i po jednym ze ZZ Dyspozytorów oraz ZZ Kolejarzy w Przemysłu. Natomiast Sprawozdawcze Walne Zebranie Delegatów KKZZ odbędzie się 20 kwietnia w Warszawie. ■



naturalnie z nami

PKP cargo
GRUPA PKP

EU43-002

przewozimy • niezawodnie • bezpiecznie • terminowo

PKP cargo
GRUPA PKP

Z prac Rady Krajowej

Podczas „opłatkowego” posiedzenia Rady Krajowej ZM zapadły ważne decyzje dotyczące funkcjonowania naszego związku. Po raz pierwszy w historii na tego typu spotkaniu gościł prezydent ALE.

Rada spotkała się w Karpicku k. Wolsztyna w dniach 18–19 grudnia. W pierwszej części obrady miały charakter wewnętrzny. Omówiono m.in. plan prac nad strategią związku na najbliższą kadencję, sytuację w poszczególnych kolejowych spółkach oraz prace nad układami zbiorowymi w PKP Intercity oraz Przewozach Regionalnych. Podjęto także szereg ważnych uchwał. Wiceprezydent Krzysztof Ciećka oraz Sławomir Centkowski zostali upoważnieni przez Radę do negocjacji układów zbiorowych w spółkach zatrudniających maszynistów oraz protokołów dodatkowych PUZP i ZUZP. Pozostałych przedstawicieli wyłonią odpowiednie Rady Sektorów. Upoważniony do podpisywania ww. dokumentów został prezydent Leszek Miętka.



Rada Krajowa przyjęła ponadto plan budżetowy na 2010 rok i umożliwiła przesuwanie nadwyżek

wyznaczonych limitów z jednej pozycji na inną przez Prezydium ZM. Zdecydowała także o zakupie nieruchomości w Warszawie na potrzeby siedziby związku. Inwestycja zostanie sfinansowana ze środków

własnych ZM oraz kredytu bankowego, do którego zaciągnięcia upoważniono, w imieniu Rady, prezy-

Dopięliśmy swego

Z Manfredem Schellem – prezydentem europejskiego związku maszynistów ALE rozmawia Rafał Zarzecki

– Miło gościć Pana na świątecznym posiedzeniu Rady Krajowej ZM. Jakie są pierwsze wrażenia z pobytu?

– W 2009 roku dwukrotnie byłem zapraszany do Polski, ale wówczas na przyjazd nie pozwoliły obowiązki służbowe. Obiecałem jednak prezydentowi Miętkowi, że bez względu na okoliczności następnym razem przyjadę na pewno. Tak też się stało.

Jestem pod ogromnym wrażeniem tego, co miałem okazję tu przeżyć. Wszystko przebiegało zupełnie inaczej niż w Niemczech. Przede wszystkim w Polsce można zaobserwować

odmienność kulturową – typowo wspólnotową, gdy na zachodzie jest bardziej indywidualistyczna. Zaimponowało mi, że w spotkaniu z załogą wzięło udział tylu przedstawicieli pracodawców oraz sam minister ds. kolei. W krajach Europy Zachodniej to niestety nie do pomyślenia. W Niemczech prezes Deutsche Bahn spotyka się z maszynistami raz na cztery lata – na kongresie GDL. Bardzo podobała mi się rodzinna atmosfera i polska tradycja obchodzenia świąt Bożego Narodze-



Manfred Schell (pierwszy z prawej) wraz z ministrem Engelhardtem i prezydentem Miętkiem.

nia – dzielenie się opłatkami, składanie sobie życzeń, przygotowane na tę okazję potrawy. To wszystko dla mnie nowość. Zdziwiło mnie, że wszyscy śpiewali kolędy. W Niemczech większość pewnie nie znałaby słów.



denta Miętka oraz wiceprezydenta Bogusława Sady.

Rada Krajowa wybrała również delegatów na Kongres OPZZ, który odbędzie się w maju. Z puli dla Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych ZMZ przypadnie w udziale 6 mandatów. Rada przychyliła się do wniosku, by oprócz członków Prezydium ZMZ delegatami zostali członkowie RK działający w strukturach regionalnych OPZZ. Ostatecznie wyłoniono ich w wyborach. Najwięcej głosów poparcia zebrali Michał

Pilecki, Jacek Serkowski i Mariusz Szczurek.

Zapadły także decyzje dotyczące naszych „flagowych” imprez. Obie odbędą się w Ławie. Piłkarski turniej o Puchar Prezydenta ZMZ w dniach 23–26 czerwca, zaś Centralne Obchody Dnia Maszynisty Kolejowego 16–18 września. Wielkanocne posiedzenie Rady Krajowej odbędzie się natomiast w Warszawie i potrwa jeden dzień.

Po części roboczej głos zabrali zaproszeni goście, którzy odpowia-

dali również na pytania z sali. Robert Nowakowski z zarządu Przewozów Regionalnych powiedział, że oddłużenie spółki było wybiórcze. Jej sytuację uznał za bardzo trudną, a 2010 rok – za kluczowy dla przyszłości. Zarząd PR zamierza zredukować zatrudnienie o 800 osób i planuje wdrożenie programu monitorowanych odejść. Ireneusz Wasilewski z zarządu PKP Cargo dziękował za trudny 2009 rok, który spółka osta-

dokończenie na str. 12

– Co jest największym dokonaniem ALE ?

– Na ALE najlepiej patrzeć poprzez pryzmat 20 lat istnienia. Przypomnę, że założyły ją maszynistowskie związki zawodowe z czterech krajów w zupełnie innej rzeczywistości politycznej. Nikt chyba nie przypuszczał, że tak szybko dołączą do nas organizacje z innych państw – w tym zwłaszcza z byłego bloku wschodniego. Dziś do ALE należy 16 organizacji zrzeszających ponad 100 tysięcy europejskich maszynistów. Powstała wielka, międzynarodowa platforma wzajemnej pomocy i wymiany doświadczeń. To wielki sukces.

– Panu, jako szefowi GDL, udało się doprowadzić do tego, że niemieccy maszyniści wywalczyli własny układ zbiorowy pracy. Jak do tego doszło?

– W Niemczech Zachodnich maszyniści nie mieli nawet prawa do strajku, bo pochodzili z mianowania. Zmieniło się to wraz ze zjednoczeniem kraju i przejściem kolegów z byłej NRD. W Niemczech związki zawodowe mają silną pozycję. Tyle, że na zawieranych ogólnych układach zbiorowych nasza grupa zawodowa wychodziła źle. Dość powiedzieć, że w latach 1997–2007 wynagrodzenie maszynistów zmniejszyło się realnie o 10 procent. Dlatego w 2007 roku rozpoczęliśmy walkę o odrębny układ zbiorowy pracy. Trwała ona 18 miesięcy. Na początku władze Deutsche Bahn nawet nie chciały z nami rozmawiać. Usiłowały zabronić działań. Próbowano nam wmawiać, że nie mamy prawa do własnego układu zbiorowego i nie możemy przeprowadzić strajku. W sądach wytoczono nam kilka-

dziesiąt spraw. Ale nie przestraszyliśmy się i w końcu dopieśliśmy swego.

– Jak zmobilizował Pan członków GDL do czynnych akcji strajkowych w całym Niemczech?

– W takich sytuacjach załoga może mieć pewne obawy, ale trzeba je rozwiązać. Pracodawcy podejmują na ogół próby zastraszenia zwolnieniami z pracy. Naszym przeciwnikiem nie był zresztą tylko pracodawca, lecz również inne związki zawodowe. Byliśmy jednak dobrze przygotowani i mocno zdeterminowani. Mieliśmy porównanie z zarobkami maszynistów w innych krajach, wsparły nas media i społeczeństwo. Według sondaży nasze postulaty popierało ponad 50 proc. ankietowanych. I to mimo strajku i związanych z tym utrudnień.

– Dziękuję za rozmowę.

Z wizytą w Głównym Inspektoracie Pracy

Szeroko pojętym zagadnieniom związanym z bezpieczeństwem na kolei poświęcone było spotkanie w Głównym Inspektoracie Pracy w Warszawie 21 grudnia.

Wzięli w nim udział m.in. zastępca głównego inspektora pracy Anna Tomczyk, a ze strony związkowej: wiceprzewodnicząca OPZZ Wie-

sława Taranowska, przewodnicząca Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych Leszek Miętek, przewodniczący Komisji Obrony Praw



Pracowniczych ZZM Eugeniusz Śliwiński, przewodniczący Sektora Przewozów Pasażerskich ZZM Piotr Rybikowski oraz przewodniczący ZZM w Białymstoku Tadeusz Pleskot. (L)

P.S. Więcej na ten temat na str. 16.

Sam zdecyduj o swojej emeryturze!

OPZZ przy współpracy z dziennikiem Super Express podjął nową inicjatywę obywatelską dotyczącą zmiany ustawy z dnia 17 grudnia 1998 roku o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych.



Projekt zakłada przyznanie prawa do świadczenia emerytalnego po 35 latach opłacanych składek na ubezpieczenie społeczne w przypadku kobiet i po 40 latach w przypadku mężczyzn.

Koncepcja ta jest odpowiedzią na budzące kontrowersje zamiary koalicji rządowej mające na celu podwyższenie obecnego wieku emerytalnego do 67. roku życia oraz zrównania go dla kobiet i mężczyzn.

Aby projekt obywatelski miał szansę znaleźć się w Sejmie należy zebrać sto tysięcy podpisów zwolenników nowego rozwiązania.

Apelujemy więc do wszystkich, którzy liczą na sprawiedliwy system emerytalny w Polsce – zbierajmy podpisy na listach! Wzór list jest do pobrania z serwera informacyjnego ZZM: www.informacjezzm.pl

Wypełnione listy z podpisami prosimy przysyłać pod adresem:

Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce
ul. Grójecka 17
02-021 Warszawa
z dopiskiem:
„Obywatelski Komitet Inicjatywy Ustawodawczej”

Projekt ustawy o zmianie ustawy o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych znajduje się na stronie OPZZ: www.opzz.org.pl

Z prac Rady Krajowej

dokończenie ze str. 11

tecznie zakończy stratą ok. 500 mln zł, z czego blisko połowę pochłonęły koszty wdrożenia Programu Dobrowolnych Odejsć. W bieżącym zaś kontynuowana ma być jej restrukturyzacja, zwłaszcza w obszarze handlowym i eksploatacyjnym (redukcja punktów utrzymania taboru i ograniczenia ilości stacji rozrządowych). Bartłomiej Buczek z zarządu Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście mówił natomiast o postępującym usamorządowieniu spółki, modernizacji linii nr 250 oraz taboru. Zapowiedział, że w przyszłości te ostatnie również będą przeprowadzane przy udziale maszynistów.

Prezydent ALE Manfred Schell pytał co robi polskie państwo, skoro każda spółka uprawia własną politykę, w planach są prywatyzacje, a cały system transportu kolejowego nie jest komplementarny. Wyraził zdziwienie, że spółka DB Schenker ma tak znaczący udział w polskim rynku przewozów towarowych, bo tworzono ją w zupełnie innych celach. Dziękował prezydentowi Miętkowi za dotychczasowe prace na rzecz ALE i życzył ZZM sukcesów w działalności.

Posiedzenie Rady zakończyło się uroczystym spotkaniem przy wigilijnym stole. ■

0 krok od tragedii?

W spółce PKP Intercity zbagatelizowano dwukrotne, samoczynne rozpięcie sprzęgów automatycznych bez efektu samoczynnego hamowania pociągu w zestawionych składach ED 74. Przez kilka dni udawano, że nic się nie stało, a pociągi jeździły w podwójnej trakcji. Na szczęście ZZM podjął działania mające na celu bezpieczeństwo podróżnych i ruchu kolejowego.

Do zdarzenia doszło 29 grudnia 2009 roku w Warszawie. Pierwsze rozpięcie składu zestawionego z ED 74-005 i ED 74-012 miało miejsce na Dworcu Wschodnim, gdzie pociąg nr 91517 z Łodzi skończył bieg. Po zmianie kierunku jazdy maszynista niespodziewanie ujrzał na monitorze komunikat 1/1 (jeden pojazd). Na moment uruchomił skład, który ruszył z miejsca. Po jego zatrzymaniu wyszedł na peron zobaczyć co się stało. Zauważył, że obie jednostki są oddalone o ok. 2 metry od siebie. W obecności rewidenta maszynista połączył je i wykonał próby hamulca. Wszystko wydawało się w porządku i pociąg ruszył w kierunku Łodzi. Na Dworcu Centralnym zabrał pasażerów, ruszył i... oczom maszynisty znowu ukazał się komunikat 1/1. Błyskawicznie zatrzymał pojazd i wyskoczył na peron. Okazało się, że po raz drugi w krótkim czasie w sposób niekontrolowany doszło do rozerwania pociągu. Całe szczęście, że nie na szlaku. Decyzja mogła być tylko jedna – odłączenie drugiego składu i dopiero wtedy dalsza jazda. Dzięki czujności, szybkiej reakcji i zimnej krwi maszynisty sytuacja została opanowana.

Okoliczności zdarzenia wyjaśnia komisja. Najprawdopodobniej rozpięcie się dwóch ED 74 nie spowodowało zadziałania zasadniczego, pneumatycznego hamulca. Wyjaśnienie przyczyn usterki to jednak wcale nie wszystko.

Opisywane wydarzenie, stwarzające ogromne zagrożenie dla bez-

pieczeństwa ruchu kolejowego i pasażerów, miało miejsce 29 grudnia. Maszynista sporządził szczegółowy raport, przekazał dalej i co? Rzecz w tym, że nic. Przez pięć dni spółka PKP Intercity nie podjęła działań mających na celu wyjaśnienie sprawy i nie przedsięwzięła żadnych środków pozwalających na uniknięcie podobnych incydentów. Długi weekend noworoczny nie może być dla nikogo jakimkolwiek usprawiedliwieniem. Trudno zresztą oprzeć się wrażeniu, że całej sprawie – mówiąc kolokwialnie – starano się ukłęcić łeb. I to mimo realnego niebezpieczeństwa.

Zaniepokojony tym faktem przewodniczący Sektora Przewozów Pasażerskich ZZM Piotr Rybikowski usiłował 4 stycznia zainteresować problemem dyrektora Zakładu Centralnego IC. Bez skutku, bo ten nie znalazł czasu na rozmowę i odesłał go do naczelnika działu... pracowniczego. W efekcie o całej sprawie powiadomiony został prezes PKP Intercity oraz prezes Urzędu Transportu Kolejowego. Na reakcje nie trzeba tym razem długo czekać, bo 5 stycznia UTK ze skutkiem natychmiastowym zabroniło eksploatacji ED 74 w trakcji wielokrotnej do czasu wyjaśnienia okoliczności zdarze-

nia. Po kilku dniach prezes UTK wydał kolejną decyzję. Wyraził zgodę na eksploatację nadzorowaną dwóch zestawionych jednostek typu ED 74, ale pod warunkiem przebywania w kabinie drugiego maszynisty posiadającego autoryzację na tę serię pojazdów i przeszkolonego na okoliczność rozłączenia się pociągu.

Przepisy sobie, a życie sobie. Bo zamiast przeszkolenia zainteresowani otrzymali od przełożonych wytyczne na piśmie. Nie wiadomo w jaki sposób maszynista w środkowej kabinie miałby zapewnić bezpieczeństwo w przypadku rozpięcia ED 74 bez efektu hamowania przy prędkości



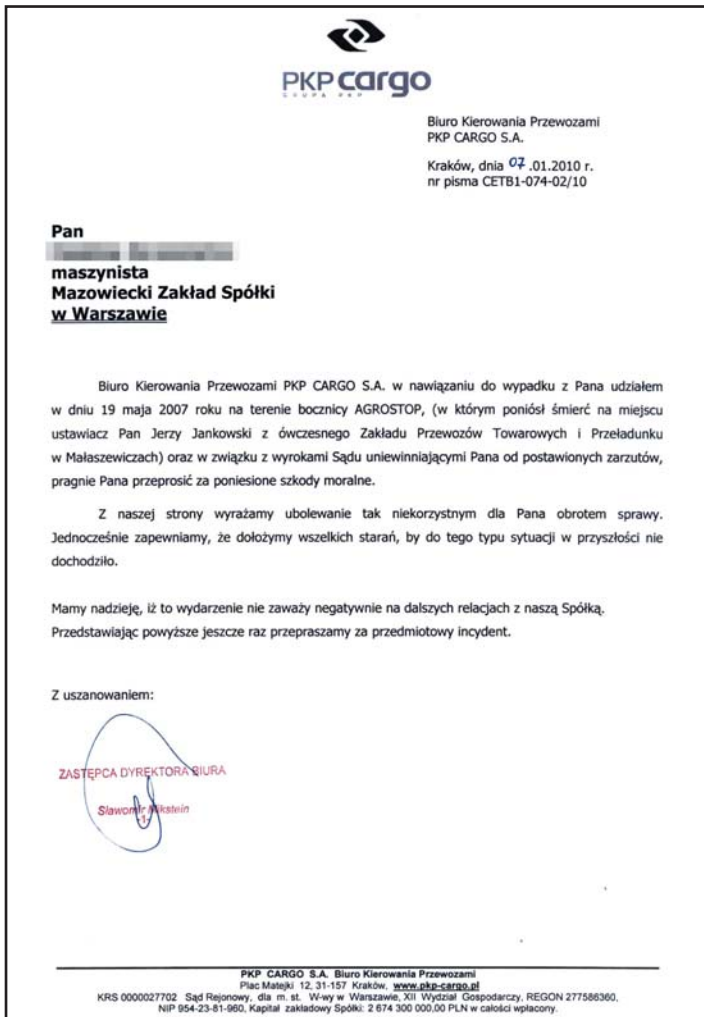
rozkładowej 130 km/h. Nie będzie w stanie wiele zrobić, a zostaje narażony na potencjalne skutki takiego zdarzenia. Miejmy jednak nadzieję, że najgorsze już za nami. Co ciekawe, nawet po decyzji UTK o zakazie jazdy podwójną trakcją ED 74 takie zestawy kursowały między Warszawą a Łodzią (np. jazdy służbowe).

Zgoda prezesa UTK obowiązywała do 16 stycznia, ale do tego czasu sprawy nie udało się wyjaśnić. Przedłużony został okres obowiązywania decyzji – do 29 stycznia. Tym samym UTK wziął na swoje barki dużą odpowiedzialność. Ze swojej strony ZZM podjął wszelkie czynności, żeby zapewnić bezpieczeństwo ruchu kolejowego i podróżnych.

(L)

Przeprosiny PKP Cargo

Dwóch naszych kolegów otrzymało z Biura Kierowania Przewozami PKP Cargo listy z przeprosinami poniższej treści. Miły i godny naśladowania gest. Na takie nigdy nie jest za późno.



Prasa o kolei

W styczniowym numerze miesięcznika „Press” ciekawa analiza artykułów dotyczących kolei w tygodnikach i dziennikach ogólnopolskich i regionalnych oraz portalach internetowych między 15 listopada a 15 grudnia 2009 r., czyli w okresie wprowadzania nowego rozkładu jazdy. Ukazało się ich ponad 1200. Najwięcej (867) miało charakter neutralny. Wśród negatywnych (148) przeważały teksty o restrukturyzacji, likwidacji połączeń, stanie dworców, opóźnieniach, braku lub złej informacji, a wśród pozytywnych (97) – o nowych połączeniach i niższych cenach biletów.

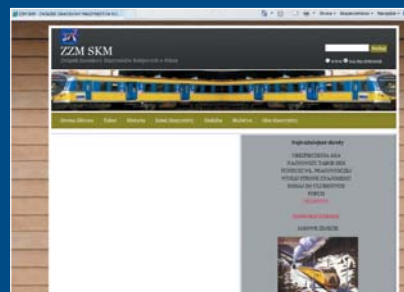
Informacje o spółkach kolejowych:

- Przewozy Regionalne: 69 artykułów pozytywnych, 284 neutralne, 82 negatywne (razem: 435),
 - PKP Intercity: 97 pozytywnych, 265 neutralnych, 44 negatywne (razem: 406),
 - PKP PLK: 7 pozytywnych, 141 neutralne, 15 negatywne (razem 163),
 - PKP Cargo: 22 pozytywne, 85 neutralnych, 2 negatywne (razem 109),
 - PKP S.A.: 2 pozytywne, 92 neutralne, 5 negatywne (razem 99).
- Monitoring przeprowadziła firma Newton Media.

W sieci

W ostatnim czasie w internecie pojawiło się kilka interesujących i wartych odwiedzenia stron.

Od 7 listopada swoją witrynę ma ZSM w Szybkiej Kolei Miejskiej sp. z o.o. Mieści się ona pod adresem <http://www.zsm.neostrada.pl>. Na stronie znajdują



się m.in. informacje z życia organizacji – te bieżące, jak i archiwalne – oraz wydarzenia w spółce, taborowe ciekawostki, tapety z kolejowymi motywami oraz serwis prasowy PKP PLK. Jest także kilka pożytecznych informacji o telefonach, sprawach ubezpieczeniowych oraz link do informacji o FWP.

Akcja społeczna na rzecz budowy w Polsce kolei dużych prędkości – <http://szybkakolejta.pl> – to inicjatywa

obecnego członka zarządu PKP S.A Jacka Prześlugi. Na stronie solidna, rzetelna argumentacja za ich budowę w Polsce oraz obywatelski projekt ustawy i opinie, a także m.in. informacje, zdjęcia i filmy o KDP w innych krajach.



Blog redagowany przez biura prasowe kolejowych spółek informujący o sytuacji w przewozach pasażerskich <http://infokolej.blog.onet.pl> wystartował 13



stycznia w reakcji na falę krytyki pasażerów i mediów po licznych, wielogodzinnych opóźnieniach pociągów na przełomie roku. Informacje z pierwszej ręki o wydarzeniach skutkujących przerwami w ruchu, opóźnieniami itp.

W skrócie

TABOR. PESA Bydgoszcz S.A. podpisała umowę z samorządem województwa śląskiego na dostawę ośmiu elektrycznych zespołów trakcyjnych ELF. Kosztować będą ponad 187 mln zł. PESA była jedyną firmą, która stanęła do przetargu. ELF-y to czteroczłonowe, prototypowe pojazdy. Pierwszy ma pojawić się na śląskich torach w czerwcu 2011 r., kolejne – kilka miesięcy później. Dołączą do kursujących już po terenie województwa 8 składów Flirt, wyprodukowanych przez firmę Stadler.

Nie dojdzie natomiast do podpisania umowy z firmą Stadler, która złożyła najkorzystniejszą ofertę w przetargu na pozyskanie 16 czteroczłonowych ezt dla Kolei Mazowieckich do obsługi lotniska w Modlinie, w którym startowało ponadto konsorcjum PESY i ZNTK Mińsk Mazowiecki. Przetarg został unieważniony, a jako przyczynę podano przekroczenie sumy, która miała być przeznaczona na to przedsięwzięcie. Natomiast w przetargu na 11 lokomotyw elektrycznych do wagonów typu push-pull KM wpłynęły trzy oferty. Oprócz Bombardiera i Siemensa ofertę, notabene najtańszą, złożyła chińska firma CSR Zhuzhou Electric Locomotive Co. Ltd. (w skrócie ZELC).

W Warszawskiej Kolei Dojazdowej (WKD) nastąpiło otwarcie ofert w przetargu na dostawę 14 nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych dla Warszawskiej Kolei Dojazdowej. Wpłynęły 2 oferty – od Stadlera oraz PESY.

UOKiK KARZE PKP INTERCITY. Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów uznał, że spółka naruszyła zbiorowe interesy konsumentów m.in. ograniczając prawo do zmiany umowy przewozu i nałożył na nią karę w wysokości ponad 2,2 mln złotych.

UOKiK wziął na celownik regulaminy ofert specjalnych spółki: Bilet weekendowy, Bilet podróżnika, Wcześniej i taniej oraz regulamin przewozu osób i internetowej sprzedaży biletów. Zakwestionował cztery postanowienia dotyczące przede wszystkim ograniczania prawa podróżnego do odstąpienia od umowy przewozu i uzyskania zwrotu pieniędzy za niewykorzystany bilet.

Według UOKiK, zgodnie z prawem przewozowym przed rozpoczęciem podróży można zmienić termin odjazdu, miejscowość przeznaczenia oraz klasę pociągu, a także oddać bilet i żądać zwrotu pieniędzy proporcjonalnie do niewykorzystanego świadczenia, po potrąceniu odstępnego. PKP Intercity zastrzegła natomiast, że podróżny, który skorzystał z oferty promocyjnej i kupił m.in. bilet weekendowy mógł go oddać tylko przed rozpoczęciem terminu ważności biletu, a bilet kupiony przez internet najpóźniej na dwie godziny przed odjazdem. Tymczasem prawo przewiduje taką możliwość w dowolnym momencie przed podróżą – dopóki podróżny nie zajmie miejsca w pociągu. Tym samym PKP Intercity skracając przysługujący mu termin na odstąpienie od umowy miała naruszyć zbiorowe interesy konsumentów.

Decyzja nie jest ostateczna. Przysługuje od niej odwołanie do Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, co zapowiedziała PKP Intercity.

W grudniu 2008 roku UOKiK podobne praktyki wytknął ówczesnej spółce PKP Przewozy Regionalne, co skończyło się karą w wysokości... 100 tys. zł, od której spółka się odwołała. Postępowanie trwa do dziś.

Przeznacz 1% podatku

na ratowanie zabytków kolejnictwa



FUNDACJI ERA PAROWOZÓW

www.eraparowozow.pl

Wadliwy regulamin

Pracodawcom zdarza się zapominać, że brak dialogu i działanie z pozycji siły nie jest korzystne dla firmy. Na szczęście są jeszcze niezależne instytucje stojące na straży prawa pracy.

W Zakładzie Centralnym PKP Intercity S.A. jednostronną decyzją dyrektora zakładu wprowadzony został regulamin pracy. Zdaniem pracodawcy jego treść nie została uzgodniona z organizacjami związkowymi, gdyż związki zawodowe nie przedstawiły wspólnego stanowiska w wyznaczonym przez niego terminie. Naszym zdaniem ów termin nie został ustalony zgodnie z postanowieniem art. 104² Kodeksu pracy, z którego wynika, że strony wspólnie ustalają datę, od której biegnie termin 30 dni, gdy należy przedstawić wspólne stanowisko. Czyli terminu nie narzuca jedna ze stron. Trudno więc uznać, że pracodawca wprowadził regulamin zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce przedłożył swoje uwagi do projektu regulaminu pracy. Część naszych spostrzeżeń dotyczących niezgodności poszczególnych zapisów z aktami wyższego rzędu zostało uwzględnionych, ale pracodawca pozostawił wiele z nich bez echa. Znalazły się też nieścisłości jak np. brak w obowiązkach pracodawcy (par. 4) zapisu: „udostępniać lub przekazywać pracownikowi za pisemnym potwierdzeniem obowiązujące przepisy na danym stanowisku pracy oraz wszelkie wprowadzone zmiany” (PUZP par. 9). To konieczne w związku z nałożonym na pracownika obowiązkiem znajomości aktualnych przepisów. Proponowany powyżej zapis wskazywałby jednoznacznie źródło i sposób ich przekazywania, jak też wprowadzonych do nich zmian.

Postanowienia paragrafu 14 ust. 3 również nie są klarowne. Zasady wprowadzenia zmian w harmonogramach pracy zostały określone w ZUZP oraz w Kodeksie pracy. Dziwi zatem wprowadzenie przez pracodawcę nowego pojęcia „postanowienia układowe”. Kto z kim ma się bowiem układać? Tym bardziej, że z odmową spotkała się propozycja wprowadzenia proponowanego przez związek zapisu: „treść postanowień regulaminu wyjaśniają wspólnie jego strony”.

Inne wątpliwości budzą zapisy zawarte w par. 20 regulaminu. Nie wiadomo w oparciu o jakie podstawy prawne dyrektor Zakładu Centralnego PKP Intercity S.A. dokonał interpretacji i rozwinął treść postanowień artykułu 52 Kodeksu pracy. Dostosowania do Kodeksu pracy wymaga również par. 21 ust. 7 i 8 regulaminu, gdyż postanowienia art. 167² Kp nie nakładają na pracownika obowiązku wcześniejszego informowania pracodawcy o chęci skorzystania z tej formy urlopu. Zgodnie zaś z art. 18 Kodeksu pracy wszelkie postanowienia regulaminu będące mniej korzystne dla pracownika niż te zawarte w Kp z mocy prawa nie są ważne.

Niezgodny z Kodeksem pracy jest też zapis w par. 12 ust. 5, w którym pracodawca pozbawia pracownika należnego mu wypoczynku. Dzień wolny musi być przecież udzielony po zakończeniu doby pracowniczej, a nie w czasie jej trwania, do tego kosztem przysługującego pracownikowi wypoczynku po zakończonej pracy. Zapoznając się



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

natomiast z treścią załącznika nr 3 do regulaminu łatwo dostrzec brak jego aktualizacji o czas niezbędny do przeprowadzenia badania trzeźwości. Swoją drogą nie podano podstaw prawnych uprawniających na przeprowadzanie takich badań bezpośrednio przez pracodawcę. Pomimo wielu wystąpień z zapytaniem w przedmiotowej sprawie PKP Intercity S.A. unika udzielenia odpowiedzi.

Co ciekawe, większość naruszeń postanowień Kodeksu pracy zawartych w regulaminie pracy dotyczy organizacji pracy, która jest obowiązkiem pracodawcy. Powyższe przykłady przedstawiliśmy głównemu inspektorowi pracy, który potwierdził słuszność naszego stanowiska. Największe zdziwienie uczestników spotkania w Państwowej Inspekcji Pracy wywołał jednak zapis zawarty w protokole spisany przez dyrektora Zakładu Centralnego PKP Intercity S.A. z przedstawicielami ZZM w dniu 14.12.2009 r. na okoliczność prowadzonego dialogu społecznego. Dyrektor zakładu IC oświadczył, że nie posiada kompetencji dotyczących realizacji postanowień ZUZP, do czego zobowiązują pracodawcę postanowienia par. 4 Paktu Gwarancji Pracowniczych.

Można by sądzić, że wprowadzającemu jednostronnie w życie regulamin pracy kierownictwu zakładu znane są jego postanowienia. Nic bardziej mylnego, ale o tym w późniejszym terminie.

Eugeniusz Śliwiński
Przewodniczący Komisji
Obrony Praw Pracowniczych

Podpatrzone



Wagon 1 klasy jednego z pociągów PKP Intercity. Ciekawe, co na taką zmianę pasażerowie. Fot. archiwum



To nie fotomontaż. Podobne tablice pojawiają się na wielu liniach kolejowych. Jak się okazuje zastawy zostały udzielone pod kredyt zaciągnięty przez PKP PLK na cele związane z realizacją unijnorządowych programów inwestycyjnych. Kredytodawcą jest Europejski Bank Inwestycyjny, a kredyt jest gwarantowany przez skarb państwa. Fot. G.Moc



Pod semaforem



PKP Cargo SA
– za pomoc przy udrażnianiu ruchu pociągów pasażerskich, sparaliżowanego przez panujące warunki atmosferyczne. Skierowano do niej lokomotywy spalinowe i elektryczne oraz maszynistów.

Zarząd PKP SA
– za wypowiedzenia, z trzymiesięcznym terminem wypowiedzenia, umów dzierżawy w obiektach wykorzystywanych przez samorządową spółkę Przewozy Regionalne.

Z żalem zawiadamiamy, że 5 stycznia 2010 roku odszedł na wieczną służbę nasz nieodżałowany przyjaciel

Kol. LESZEK PAKIES

Pracę zawodową rozpoczął w Lokomotywni Żagań jako pomocnik maszynisty parowozu, później maszynista parowozu. Następnie ukończył kurs na pomocnika maszynisty spalinowych pojazdów trakcyjnych, a potem kurs na maszynistę spalinowych pojazdów trakcyjnych.

Od 1997 roku pracownik Zakładu Taboru w Czerwieńsku, a od stycznia 2009 roku w Dolnośląskim Zakładzie we Wrocławiu.

Założyciel ZZM w Żaganiu, członek ZZM od 1990 roku. Wierny idei związkowej do ostatnich swoich dni.

Cześć Jego Pamięci.

Międzyzakładowa Rada Maszynistów MZZM w Czerwieńsku, przyjaciele, koledzy i znajomi.

W dniu 9.01.2010 r. pożegnaliśmy zmarłego nagle w wieku 58 lat, naszego kolegę, byłego maszynistę,

MARKA DZIAŁAKA.

Rodzinie składamy wyrazy głębokiego współczucia. Cześć Jego Pamięci.

Koledzy z ZZMK w Łodzi

Koledze
Stanisławowi Jarema
wyrazy współczucia z powodu śmierci
żony Zofii

składają
koledzy z ZZM W-MZPR
z Olsztynie

HOO MOR

– Szefie, szefie! – krzyczy sekretarka. – Mam dla pana dobrą wiadomość...

– Co takiego? – pyta szef.

– Jednak nie jest pan bezpłodny...

– Tato, w telewizji mówili, że alkohol podrożeje. Czy to oznacza, że będziesz mniej pił?

– Nie synku. To oznacza, że będziesz mniej jadł.

Blondynka zaczęła pracę jako szkolny pedagog. Już pierwszego dnia zauważyła chłopca, który nie biega po boisku razem z innymi tylko stoi samotnie. Podchodzi do niego i pyta:

– Dobrze się czujesz?

– Dobrze.

– To dlaczego nie biegasz z innymi za piłką?

– Bo jestem bramkarzem.

W kinie trwa seans filmowy. Ciemno. Nagle rozlega się oburzony męski głos:

–Panie, weź pan tę rękę! To nie spódnica tylko sutanna!

– Panie kelner, co macie do jedzenia?

– Proponuję pieczeń huzarską...

– A co to ja huzar, żebym jadł huzarską?

– To może pieczeń wieprzową?

– O tak, bardzo proszę...

Ziuta chwali się sąsiadce:

– Doprowadziłam do tego, że mój stary pali tylko po dobrym obiedzie.

– To pięknie. Jeden papieros na rok jeszcze nikomu nie zaszkodził...

fraszki Jerzego Szulca

Uzdrowiciel

Cudotwórcze rączki
Na wszystkie bolączki.

Zadziorność

Nie czas radzić o ogładzie
Gdy już zadra siedzi w zadzie.

Modelka

Piękna figura...
Szkielet i skóra.

Świństwo

Zawiodła się locha
na dziku
Bo nie chciał z nią ryc
w zagajniku.

Lepsze jutro

Trzech dobrych ministrów
brak nam jest do tego:
Szczęścia, Zdrowia
i Wszystkiego Najlepszego.

Do drzwi mieszkania puka akwizytor. Otwiera mu lokatorka. Akwizytor zaczyna opowiadać o swoim produkcie, na co kobieta każe mu się wynosić i trzaska drzwiami przed nosem. Te jednak się nie domknęły, więc przez uchylone drzwi akwizytor dalej opowiada o zaletach produktu. Poirytowana kobieta znowu trzaska mocno drzwiami. Bez skutku, bo te znowu się nie domknęły, a akwizytor dalej zachęca, do tego coraz głośniej. Zdeenerwowana kobieta bierze potężny zamach i z całej siły trzaska drzwiami, z tym samym efektem. Na to akwizytor pokazując w dół mówi:

– Może pani najpierw zabierze kotka...

Kącik filatelistyczny

Już po raz 18. odbył się Finał Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy. Orkiestra Jurka Owsiaaka grała 10 stycznia dla dzieci z chorobami onkologicznymi. Z tej okazji Poczta Polska wydała w nakładzie 100 tys. sztuk i wprowadziła do obiegu kartkę pocztową – całostkę Cp 1527. Na wydrukowanym na kartce znaczku o nominale 1,55 zł widzimy tort w kształcie serca ze świeczkami tworzącymi liczbę 18. Z lewej strony obok słynnych obiektów architektonicznych dwa środki transportu: samolot i pociąg.

(amur)



Infolinia: 0 801 000 527

www.naturatour.pl

NATURAtour

Szanowni Państwo

Z prawdziwą przyjemnością oddajemy do rąk Państwa bogatą i atrakcyjną ofertę wypoczynku letniego z firmą NATURA TOUR. Katalogi-Kolonie i Obozy, Wczasy-Lato 2010 zawierają wiele wyjątkowych propozycji skierowanych dla Państwa rodzin.

Natura Tour zaprasza najmłodszych klientów na kolonie letnie, młodzież na obozy specjalistyczne, a całe rodziny na wczasy, wycieczki w wyjątkowych miejscowościach zarówno w kraju jak i za granicą.

Propozycja ofert wypoczynku opracowana przez naszą firmę powstała przede wszystkim z myślą o dostosowaniu jej do możliwości budżetowych polskiej rodziny przy jednoczesnym zapewnieniu wysokich standardów.

Ofertę dobraliśmy w taki sposób, aby usatysfakcjonować każdego, nawet najbardziej wymagającego klienta. Kierujemy, więc do Państwa nasze katalogi z ufnością, że zawarte w nich propozycje pozwolą zrealizować własne wakacyjne marzenia.

W imieniu wszystkich pracowników Natura Tour życzę Państwu przyjemnego i udanego wypoczynku.

Serdecznie zapraszam

Janina Mazurkiewicz

Prezes Zarządu



SŁOŃCE JEST TAM GDZIE MY !