



Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIEŻ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 2/66

LUTY 2010



Nie pytaj
co **ZZM** może zrobić dla Ciebie.
Spytaj
co Ty możesz zrobić dla **ZZM!**

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

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	Wnioskowana kwota	126. Kwota 1% podatku
0000186434	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.	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. Za zebrane pieniądze Mateuszek mógł uczestniczyć w turnusach leczniczo-rehabilitacyjnych oraz kontynuować rehabilitację w domu. Zakupiliśmy również dla naszego synka wózek rehabilitacyjny, fotelik i kombinezon THERATOGS oraz drobny sprzęt medyczny.

www.mateusznorko.pl

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: Adam Murawski, Eugeniusz Śliwiński, Grzegorz Moc

Druk: Drukarnia Kolejowa Kraków

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.



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

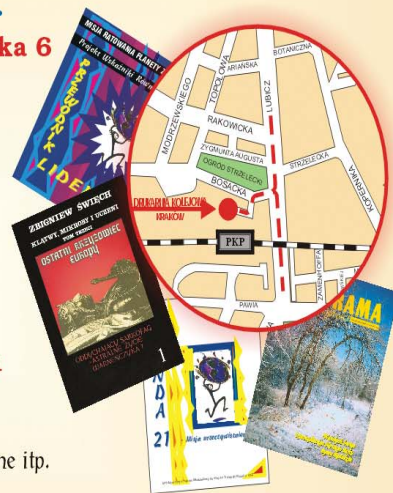
Oferuje Państwu swoje usługi w zakresie:

- ⇒ 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**

Uprawnienia na celowniku

Spółki PKP Cargo i PKP Intercity przedstawiły propozycje zmian w zakładowych układach zbiorowych pracy. Gołym okiem widać, że obie firmy usiłują radykalnie ciąć koszty. Skutki takich działań pracownicy mogą odczuć w portfelu.

Trzeba oczywiście pamiętać, że nad propozycjami pochyla się teraz strona związkowa i będą one przedmiotem dalszych negocjacji. Czyli opisujemy co można stracić i co zyskać. Dość obszerny zakres proponowanych zmian zdążył jednak wzbudzić niepokój tej części załogi, która się z nimi zapoznała. Główne obszary zainteresowania pracodawców to stosunek pracy oraz zasady wynagradzania pracowników i inne świadczenia.

I tak w obydwu spółkach chcieliby zmienić definicję miejsca wykonywania pracy. W PKP Cargo proponują oparcie się w tym zakresie na Kodeksie pracy, w PKP Intercity – by stał się nim obszar działania spółki lub obszar działania zakładu. To szczególnie ważny aspekt dla wszystkich tych, których obowiązki sprowadzają się m.in. do częstych podróży służbowych, czyli maszynistów.

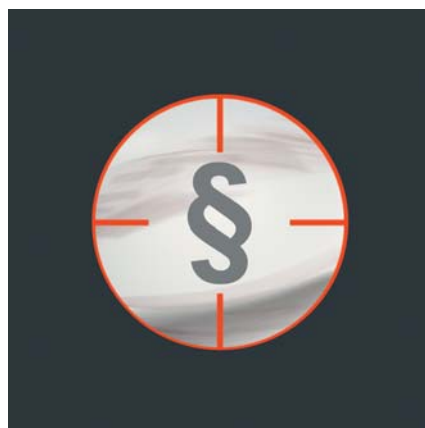
PKP Cargo: ciach po dodatkach

PKP Cargo ma iście rewolucyjne zapędy w odniesieniu do dodatków, co dobrze nie wróży. Kierownictwo spółki zaproponowało np.:

- likwidację dodatku za pracę w godzinach nadliczbowych przypadającą w niedzielę, święta i dni wolne od pracy wynikające z przeciętnie pięciodniowego tygodnia pracy, wynoszącego 200 proc. wynagrodzenia,
- zmniejszenie dodatku za pracę wykonywaną w warunkach szkodliwych dla zdrowia, uciążliwych lub niebezpiecznych z 11 na 6 proc. stawki godzinowej wynika-

jącej z najniższego wynagrodzenia w odniesieniu do prac takich jak: obsługa pojazdu trakcyjnego oraz prace wykonywane przez zespół drużyn manewrowych,

- likwidację dodatku wyrównawczego dla pracownika, który stał się niezdolny czasowo lub trwale do wykonywania dotychczasowej pracy z przyczyn innych niż wy-



nikające z art. 179 i art. 230–231 Kodeksu pracy

- likwidację dodatku kilometrowego.

Ponadto zagrożone jest świadczenie przysługujące pracownikom drużyn trakcyjnych z tytułu odbywania podróży służbowych na terenie kraju będące ekwiwalentem diet. Na tym jednak wcale nie koniec. Na celowniku PKP Cargo znalazły się również dodatkowe urlopy pracownicze zapisane w układzie zbiorowym tej spółki – 4 dni dla maszynistów oraz 8 dla pracowników zatrudnionych w systemie równoważonego czasu pracy oraz na przeładunku. Strona pracodawców proponuje ich likwidację, podobnie zresztą jak i obowiązku uzyskania pisemnej zgody pracownika na zmianę rozkładu czasu pracy.

Inna z propozycji dotyczy skrócenia organizacji związkowej czasu (z 5 dni roboczych do 5 kalendarzowych) na konsultację w przypadku zamiaru wypowiedzenia lub rozwiązania stosunku pracy. PKP Cargo krzywo patrzy także na zapisy dotyczące ekspozycji zawodowej i posiłków regeneracyjnych. Z przyjemniejszych spraw – zamierza wprowadzić premie o charakterze motywacyjnym za wykonanie konkretnych zadań i indywidualne osiągnięcia pracowników. Pytanie: obok, czy zamiast obowiązującej dziś 15-procentowej premii?

PKP Intercity: ćwiartowanie układu

Kierownictwo PKP Intercity wybiera z kolei nieco inną strategię, co wcale nie musi znaczyć, że nie zmierza do tego samego celu. Chce bowiem „odchudzić” zakładowy układ zbiorowy pracy IC i przenieść do innych regulacji (porozumienia i regulaminy) takie elementy jak: dodatek funkcyjny, za języki obce, kilometrowy, ryczałt za diety krajowe, posiłki regeneracyjno-wzmacniające, urlopy dodatkowe, ekspozycja zawodowa i nagroda za Dzień Kolejarza. Według propozycji złożonej ostatnio stronie związkowej, cztery ostatnie negocjować miałyby strony układu, a pozostałe zostałyby objęte dwoma regulaminami: premiowania i dla drużyn pociągowych. Czas pokaże, co dalej.

W przekazanym projekcie brak więc wyżej wymienionych zagadnień. Widać jedynie zakusy, by diety i zwrot kosztów podróży za zlecone przez pracodawcę badania poza miejscem zamieszkania lub zakładem pracy także objąć ryczałtem. O planach zmiany definicji wykonywania pracy już wspomnieliśmy powyżej. PKP Intercity proponuje także, by liczba godzin nadliczbowych dla pracownika nie przekraczała ośmiu w przeciętnie pię-

dokończenie na str. 6

Nie obrażać się na rynek

Z Wojciechem Balczunem, prezesem zarządu PKP Cargo SA, rozmawia Rafał Zarzecki

– Najgorsze już chyba za nami. Ze wstępnych szacunków wynika, że spółka PKP Cargo zanotowała w 2009 roku ok. 500 mln złotych straty, z czego połowę pochłonęły koszty związane z wdrożeniem Programu Dobrowolnych Odejsć. Jak Pan ocenia ubiegły rok?

– Patrząc tylko na aspekt finansowy trudno być zadowolonym. To oczywiste, że chciałbym by wynik był lepszy. Ale z perspektywy pierwszych miesięcy ubiegłego roku i rozwijającego się na wielką skalę kryzysu uderzającego w istotne dla spółki branże rok 2009 trzeba ocenić pozytywnie. Wszyscy pracownicy PKP Cargo – począwszy od kierownictwa, a na partnerach społecznych skończywszy – zmobilizowali się jak rzadko kiedy. Wbrew prognozom wielu ekspertów i analityków przeprowadziliśmy gruntowną restrukturyzację spółki, obniżyliśmy znacząco koszty funkcjonowania i utrzymaliśmy płynność finansową. Bardzo cieszy mnie również fakt, że zaczęliśmy systematycznie odbudowywać nasz udział rynkowy. Niewiele się tego po nas spodziewało. Wszyscy pracownicy PKP Cargo zrozumieli, że bezpowrotnie zmieniły się uwarunkowania rynkowe i nie ma powrotu do pozycji monopolisty. Jesteśmy normalnym, rynkowym graczem. Zauważalna jest zmiana nastawienia do klienta. Udowadniamy, że możemy być bardzo elastyczni i reagować na jego potrzeby wręcz z godziny na godzinę. Mało w Polsce firm działa w takiej skali i posiada taki potencjał. Jesteśmy przecież drugim kolejowym przewoźnikiem towarowym w Unii Europejskiej.

– Docenił to rynek, doceniły też media. Został Pan wybrany Me-

nedżerem Roku przez miesięcznik Home&Market. Czym jest dla Pana to wyróżnienie?

– Przyjmuję je z pokorą jako nagrodę dla całej firmy i wszystkich jej pracowników. To co udało się zrobić jest sumą wysiłku nas wszystkich.



Wyróżnienie traktuję jako docenienie bezprecedensowej w skali całej Europy restrukturyzacji, którą przeprowadziliśmy prowadząc dialog z partnerami społecznymi oraz jako motywację do trwałego wyprowadzenia PKP Cargo na prostą.

– Spółka wygrywa przetargi, ale przy tak silnej konkurencji drastycznie spadają ceny za usługi. Co trzeba zrobić, żeby poprawić konkurencyjność PKP Cargo i wygrywać kontrakty, przekładające się na pracę dla załogi?

– Polski rynek kolejowych przewozów towarowych jest bodaj najbardziej zliberalizowany w Europie. Mamy bardzo silną konkurencję i twarde regulacje. Nie można się jednak obrażać na rynek. Dlatego szczególną uwagę zwracamy na

czynniki, na które mamy bezpośredni wpływ. Od 2008 roku realizujemy program redukcji kosztów, który z wielką determinacją kontynuowaliśmy w ramach programu antykryzysowego w 2009 roku. Będziemy go również realizować w roku bieżącym. W spółce tkwią jeszcze ogromne rezerwy kosztowe. Program naprawczy przygotowany na 2010 rok obejmuje racjonalizację kosztów w pionie eksploatacji, utrzymania i całym procesie przewozowym. Czekają nas ciężka praca, ale dostrzegam rezerwy pozwalające nam konkurować w warunkach – nie bójmy się tego słowa – wojny cenowej. Nie wiadomo jak długo ona potrwa i czy każdy uczestnik gry rynkowej ją przetrwa. Jestem przekonany, że utrzymując reżim kosztowy PKP Cargo będzie należało do tego grona. Nie znaczy to, że jesteśmy w stanie wygrać każdy przetarg. Ale coraz trudniej nas ograć, a w wielu aspektach nie jest już to możliwe.

– Co jest kluczowe dla powodzenia programu naprawczego?

– Nie da się analizować jednego wątku w oderwaniu od całego kontekstu, bo to mechanizmem naczyń połączonych. Chcąc ograniczyć koszty musimy dotknąć sfer, którymi wcześniej mało kto się interesował: ile nas kosztują części, paliwo, energia trakcyjna, dostęp do infrastruktury, jak wygląda system utrzymania lokomotyw i wagonów, jak je remontujemy i jak zarządzamy tymi procesami. Mógłbym wymienić wiele przykładów braku racjonalności kosztowej, jakie miały miejsce w spółce. To obszary decydujące o tym, czy uzdrowimy firmę. PKP Cargo jest spółką przewymiarowaną i trzeba ją dostosować do warunków, w których obecnie funkcjonuje. Proszę zauważyć, że nastąpił spadek zatrudnienia o ponad 8 tysięcy osób, zredukowaliśmy kilkadziesiąt punk-

tów utrzymania taboru, a spółka funkcjonuje bez zakłóceń.

– Czy docenia Pan pracę zespołu drużyn trakcyjnych, a dokładniej maszynistów?

– Spotykając się z przedstawicielami innych związków zawodowych często słyszę opinie, jakoby preferował maszynistów i ZZM. Wszystkie grupy zawodowe traktuję równo, bo są tak samo istotne z punktu widzenia spółki. Z całą pewnością pracownicy zespołu drużyn trakcyjnych są istotnym elementem procesu przewozowego. Mam o nich jak najlepsze zdanie.

– Widząc propozycje zmian w Zakładowym Układzie Zbiorowym Pracy spółki maszyniści mają inne wrażenie.

– Wszystko co udało nam się do tej pory wspólnie osiągnąć jest efektem rzetelnego dialogu społecznego.

Nawet sprawy uważane za niemożliwe do zrealizowania, jak np. zawieszenie niektórych postanowień ZUZP PKP Cargo. Decydujemy o losach jednej z najważniejszych spółek w Polsce, a stawką jest los kilkudziesięciu tysięcy osób. Osobiście przywiązuję szczególną wagę do rozmów fair ze związkami zawodowymi i szukania porozumienia. Pokazuję stan faktyczny i nasze intencje. Dialog będzie kontynuowany, a przedstawione propozycje należy traktować jako rozpoczęcie dyskusji. Nie może być jednak tematów tabu.

– No dobrze, ale jak wyjaśni Pan, że zdecydowana większość zmian w ZUZP dotyczy jednej grupy pracowników?

– Musimy szukać rozwiązań upraszczających system i zwiększających udział elementu motywacyjnego. Wspólnie wypracować system

uwzględniający wiele różnych specyfik, w którym załoga nie straci. Zastanówmy się razem, jak promować najbardziej efektywnych pracowników. Nie prowadzimy polityki konfrontacji, ale chcemy o tym rzetelnie i uczciwie porozmawiać. Spółka musi się w tym roku zbilansować i osiągnąć zysk. Jeżeli wejdziemy na tę ścieżkę, to każdy pracownik to odczuje. Także finansowo.

– W niektórych grupach zawodowych występuje zjawisko luki pokoleniowej. Czy PKP Cargo zamierza szkolić i zatrudniać młodych maszynistów?

– Dostrzegamy problem i staramy mu się przeciwdziałać. Mamy świadomość, że będzie narastał i mogę obiecać, że nie dopuścimy, by w spółce zabrakło np. maszynistów.

– Dziękuję za rozmowę.



naturalnie z nami

przewozimy • niezawodnie • bezpiecznie • terminowo

PKP cargo
GRUPA PKP

Z prac Rad Sektorów

Rady Sektorów: Przewozów Pasażerskich i Przewozów Towarowych przyjęły uchwały odnoszące się do planowanych akcji protestacyjnych na terenie województwa śląskiego, mających związek z odmową podjęcia dialogu społecznego w sprawie przyszłości spółki Przewozy Regionalne przez przedstawicieli tamtejszego urzędu marszałkowskiego. Jeśli dojdzie do strajku, członkowie ZM w PKP Cargo i PKP Intercity nie będą obsługiwać pociągów spółki PR.



Na posiedzeniu Rady Sektora Przewozów Towarowych ZM, które odbyło się w Hławie, omawiano m.in. propozycje pracodawców dotyczące zmian w Zakładowym Układzie Zbiorowym Pracy PKP Cargo. W związku z ewentualną akcją strajkową na terenie Śląskiego Zakładu Przewozów Regionalnych Rada przyjęła uchwałę w sprawie nie obsługiwania pociągów spółki PR przez członków ZM zatrudnionych w PKP Cargo i zobo-

wiązała ich do bezwzględnego jej przestrzegania.

Z kolei Rada Sektora Przewozów Pasażerskich obradująca w Warszawie przyjrzała się m.in. projektowi Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy PKP Intercity. Przyjęła także uchwałę o nie obsługiwaniu pociągów PR przez członków ZM pracujących w PKP Intercity w przypadku akcji strajkowej na terenie województwa śląskiego i zaapelowała o jej realizację. ■

Uprawnienia na celowniku

dokończenie ze str. 3

ciodniowym tygodniu pracy, a roczny limit godzin nadliczbowych zwiększyć do 400. W kwestii urlopu wypoczynkowego pracodawca odsyła do Kodeksu pracy i odrębnych przepisów. W tabeli stanowisk, kwalifikacji i zaszerogowania, będącej załącznikiem do projektu, zauważalny jest natomiast brak stanowiska starszy maszynista.

Podobnie jak PKP Cargo, PKP Intercity chce stworzyć system motywacyjny – składający się z funduszu premiowego (premie regulaminowe – stanowiące 30 proc. i motywacyjne – 70 proc.) oraz nagrodowy, którego dysponentem będzie prezes IC. Najprawdopodobniej źródłem owego motywowania miałyby być środki z 15-procentowej premii, pozostającej dziś w gestii pracowników.

Zarówno ze strony pracodawców PKP Cargo, jak i PKP Intercity słyhać zgodne deklaracje, że zaproponowane zmiany służyć mają co do zasady porządkowaniu zaszczości historycznych i wprowadzaniu nowoczesnego systemu wynagrodzeń bez obniżenia wynagrodzenia w spółkach. Kto chce, niech w takie tłumaczenia wierzy. Jedno jest pewne – stawka w tej grze jest wysoka i trzeba zachować szczególną czujność.

(L)

Propozycje pracodawców zamieściliśmy na naszym związkowym serwerze: www.informacjeczmm.pl

W skrócie

PKP INTERCITY. Dziennik Gazeta Prawna podał, że spółka PKP Intercity zakończyła 2009 rok z gigantyczną stratą sięgającą 180 mln zł, którą jakoby prezes IC miał „uściślić” do 200 mln zł. Spółka kategorycznie zaprzeczyła tym informacjom, zarzuciła dziennikarzowi nierzetelność i naruszenie prawa prasowego oraz zapowiedziała wystąpienie na drogę sądową przeciwko dziennikarzowi oraz wydawcy DGP. A nam nie pozostaje nic innego jak spokojnie poczekać na wyniki PKP IC za 2009 rok.

KOLEJE MAZOWIECKIE. Zwycięzcą przetargu na dostawę 11 nowych, dwukabinowych lokomotyw elektrycznych dla Kolei Mazowieckich okazała się firma Bombardier. W pobitym polu pozostawiła Siemens i chińską firmę ZELC. KM eksploatuje 36 wagonów push-pull produkcji Bombardiera, na potrzeby których zakupione zostaną te lokomotywy.

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



Żarty się skończyły

Machina ruszyła. Wobec nie podjęcia dialogu ze strony władz województwa śląskiego i planów utworzenia własnej spółki Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych wprowadziła pogotowie strajkowe we wszystkich swoich strukturach działających w spółce Przewozy Regionalne na terenie województwa śląskiego i przeprowadzi tam referendum strajkowe.

Taka uchwałę przyjęła Rada KKZZ 9 lutego. Niecały miesiąc wcześniej, 14 stycznia, zaniepokojona o los spółki i miejsca pracy Konfederacja wystosowała pismo skierowane do ministra infrastruktury, marszałków województw i prezesa Przewozów Regionalnych domagając się natychmiastowych działań zmierzających do zmiany rozwiązań prawno-organizacyjnych spółki w kilkunastu obszarach (patrz GM 1/2010). W efekcie udało się doprowadzić do spotkania z udziałem nowych właścicieli Przewozów Regionalnych, zarządu spółki i związków zawodowych, które odbyło się 3 lutego. Ponad rok po zmianach właścicielskich w PR, przedstawiciele nowych udziałowców PR uznali, że warto oficjalnie spotkać się z reprezentantami załogi. Z tego też

powodu ten dzień zapisze się w historii polskiego kolejnictwa. Z kronikarskiego obowiązku dodajmy więc,



że byli nimi Józef Sebesta (Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego – przewodniczy Konwentowi Marszałków), Roman Ciepela (UMW Małopolskiego), Bartosz Nowacki (UMW Kujawsko-Pomorskiego), Wojciech Jankowiak (UMW Wielkopolskiego) oraz Łukasz Czopik (UMW Śląskiego).

Ze strony ZZM udział wzięli prezydent Leszek Miętek i wiceprezydent Krzysztof Ciećka oraz członek Rady Nadzorczej PR – przedstawiciel załogi Piotr Bernaciak oraz przewodniczący Sektora Spółek Samorządowych Sławomir Centkowski. Poruszyli oni kwestie wyartykułowane w stanowisku z 14 stycznia. Wywołało to dyskusję, w trakcie której ustalono, że zasadne jest utworzenie w trybie pilnym zespołu składającego się z przedstawicieli rządu, PKP SA, właścicieli PR, zarządu tej spółki oraz związków zawodowych. Zajęłyby się on uregulowaniem tak istotnych spraw dla funkcjonowania spółki jak zmiany legislacyjne, oddłużenie i aporty niezbędnego majątku. Strona związkowa oczekuje ponadto na wypełnienie deklaracji ministra infrastruktury złożonych na spotkaniu 11 stycznia br. dotyczących uruchomienia takiego zespołu, domagając się, by jego

prace rozpocząć nie później niż do końca lutego br. Odrębne stanowisko wniósł przedstawiciel samorządu śląskiego Łukasz Czopik, który uważa, że ustalenia powinny być czynione na poziomie korporacyjnym. Zapowiedział, że zarząd Województwa Śląskiego nie będzie brał udziału w rozmowach ze związkami zawodowymi. Wobec tego przedstawiciele Konfederacji wstrzymali się od rozpoczęcia działań protestacyjno-strajkowych w PR do czasu rozpoczęcia prac ww. zespołu, z wyjątkiem województwa śląskiego. Oto treść uchwały Rady KKZZ z 9 lutego:

1. W związku z odmową podjęcia dialogu społecznego przez Marszałka Województwa Śląskiego w sprawie funkcjonowania Przewozów Regionalnych w obszarach wskazanych w Stanowisku KKZZ z dnia 14.01.2010 r., a także planów powołania konkurencyjnej



Taborowe testy PR

Przewozy Regionalne testują nowoczesne lokomotywy. Do Traxx-ów produkcji Bombardiera doszlusowały niedawno Eurosprintery Siemens.

Spółka zamierza ogłosić wkrótce przetarg na wyleasingowanie do 10 sztuk nowoczesnych lokomotyw z opcją zakupu. Na razie trzy testowane Traxx-y F140 MS, które dostarczyła firma Railpool, kursują w pociągach interRegio w relacjach Warszawa–Rzeszów, Rzeszów–Wrocław i Warszawa–Bydgoszcz. Natomiast Eurosprintery (ES64 F4, Vmax=140 km/h) mają jeździć między Warszawą a Poznaniem. Przewozom Regionalnym zaproponowała je do testowania inna niemiecka firma – MRCE Dispolok. ■



spółki przewozowej w tym województwie stanowiące bezpośrednio zagrożenie utraty miejsc pracy pracowników Spółki Przewozy Regionalne w tym regionie, Rada KKZZ z dniem 9.02.2010 r. wprowadza Pogotowie Strajkowe we wszystkich strukturach KKZZ działających w Spółce Przewozy Regionalne Sp. z o.o. działających na terenie województwa śląskiego

2. Pogotowie Strajkowe polega na przeprowadzeniu akcji informacyjnej wśród załóg pracowniczych, wywieszeniu informacji dotyczących sytuacji w Spółce a także stanowiska KKZZ z dnia 14.01.2010 r., oflagowanie flagami macierzystych związków zawodowych siedzib organizacji zakładowych wchodzących w skład struktur KKZZ
3. W związku z wprowadzonym pogotowiem strajkowym na ob-

szarze województwa śląskiego Rada KKZZ poleca w trybie pilnym zwołanie wspólnych posiedzeń władz statutowych organizacji zakładowych w Śląskim Zakładzie Przewozów Regionalnych na których należy:

- a) Powołać wspólny Komitet Protestacyjno Strajkowy
- b) Powołać Zakładową Komisję Referendalną i przeprowadzenie wszystkich działań wynikających z wprowadzenia Pogotowia Strajkowego.

4. Rada KKZZ ustala treść pytania referendalnego:
„Czy jesteś za podjęciem strajku z powodu działań Śląskiego Urzędu Marszałkowskiego zagrażających utratą miejsc pracy w Spółce Przewozy Regionalne związane z odrzuceniem dialogu w sprawie postulatów zgłoszonych w stano-

wisku KKZZ z dnia 14.01.2010r i planami powołania oddzielnej spółki na terenie województwa śląskiego?”

Wzór Karty referendalnej stanowi zał. Nr 1 do niniejszej uchwały

5. Referendum należy przeprowadzić wśród wszystkich pracowników Śląskiego Zakładu Przewozów Regionalnych w Katowicach w dniach 15–27.02.2010r. Protokół z wynikami referendum należy przesłać do siedziby Rady KKZZ w Warszawie ul. Grójecka 17.
- Karty referendalne winny być zabezpieczone i przechowywane w siedzibie Zakładowego Komitetu Protestacyjno Strajkowego.
6. Rada KKZZ dopuszcza możliwość włączenia do wspólnego Komitetu Strajkowego KKZZ również innych Związków Zawodowych działających na terenie Zakładu. ■

Młodzi do

Maszyniści młodszego pokolenia rozmawiają o takim spotkaniu nowego zespołu. Będą działać na pewno związkowej młodzieży

maszyniści to proces czasochłonny, a ZZM – w trosce o bezpieczeństwo ruchu kolejowego i podróżnych – stoi i zawsze będzie stał na straży standardów jakości szkoleń.



Gwoli wyjaśnienia, termin „młodzież” w pekapowskich i okołopekapowskich realiach jest oczywiście umowny. Nie jest bowiem tajemnicą, że w ZZM i innych kolejarskich związkach zawodowych średnia wieku członków jest stosunkowo wysoka. Tak jak zresztą przeciętnego kolejarza.

Wskutek krótkowzrocznej polityki kadrowej pracodawców i likwidacji tzw. szkolnictwa zawodowego (nieodżałowane technika kolejowe) na miano młodych kolejarzy „zapracowało” pokolenie 30-latków. Zaniechanie szkoleń i zatrudniania młodych pracowników w poszczególnych, wyspecjalizowanych zawodach doprowadziło do powstania tzw. luki pokoleniowej. ZZM sygnalizuje to od dawna, dzięki czemu decydenci mają świadomość występowania problemu wśród grupy maszynistów. Sęk w tym, że nie w każdej spółce przekłada się to na konkretne działania. Niektóre za kilka lat obudzą się z ręką w nocniku, bo wyszkolenie



Pasowanie na maszynistów

Grupa dotychczasowych młodszych maszynistów z SKM w Trójmieście odebrała 15 stycznia z rąk prezesa spółki Macieja Lignowskiego prawa kierowania oraz nastawniki jazdy.



Tym samym stali się pełnoprawnymi członkami elitarnego klubu maszynistów. Od 20 stycznia ruszyli na pierwsze swoje służby. Przed nimi lata ciężkiej pracy, ale – jak deklarują – doskonale wiedzą, na co się zdecydowali. Momentu pasowania nie zapomną pewnie do końca życia, bo uroczystości nadano odpowiednią rangę. Co godne podkreślenia, stała się ona dużym wydarzeniem w SKM.

Świadczy o tym silna reprezentacja kierownictwa spółki, z prezesem Lignowskim i członkiem zarządu Bartłojem Buczkim na czele, przedstawiciele administracji, naczelników i instruktorów. Prezydium ZZM reprezentował wiceprezydent Krzysztof Ciećka. Po przemówie-

działa!

awiali z Prezydium ZKM. To pierwsze następne, bo dobrych chęci i woli do eży nie brakuje.

Kwestia luki pokoleniowej jest nie tylko problemem pracodawców. Rykoszetem odbija się także na organizacjach pracowników, które borykają się z niedoborem młodych związkowców w swoich szeregach.

Nie uciekniemy przed tym problemem także i my. Czarny scenariusz, że tu i ówdzie zabraknie następców wydaje się mało prawdopodobny, ale jednak jest realny. Oznacza to, że przed ZKM otwiera się nowe pole do działania.

Między innymi o potrzebie otwarcia się na nowozatrudnionych i sposobach ich zachęcania do członkostwa w ZKM dyskutowała na spotkaniu 2 lutego w Warszawie grupa młodszych wiekiem i stażem pracy maszynistów. Przyjechali z całego kraju i reprezentowali różne spółki. Koordynatorem prac zespołu został Arnold Modrzejewski z SKM. Na kolejnym spotkaniu, które odbędzie się w marcu, omawiana bę-

dzie strategia związku. Jedną z pierwszych inicjatyw naszej młodzieży ma być utworzenie platformy komunikacji – forum lub grupy dyskusyjnej. Pozwoli to na swobodną wymianę myśli, doświadczeń i zacieśnienie znajomości. Miejmy nadzieję, że oprócz nowego spojrzenia na pewne zagadnienia z nieco innej perspektywy młodzi wniosą w działania związku powiew świeżości, innowacyjność i entuzjazm. Bo wszak do nich świat należy. ■

Wszystkich młodych maszynistów – członków ZKM zainteresowanych aktywną działalnością związkową i kontaktem z kolegami z zespołu zachęcamy do przysłania maila na adres Biura Rady Krajowej ZKM: rkzzm@wp.pl (w tytule wiadomości prosimy wpisać „Młodzi”).

niach i życzeniach 14-osobowa grupa otrzymała prawa kierowania elektrycznymi pojazdami trakcyjnymi oraz – jako symbol swojej przyszłej trudnej służby – nastawniki jazdy. Uroczystość pasowania zakończyły rozmowy przy kawie i ciastkach.



A że jedna jaskółka wiosny nie czyni, SKM w Trójmieście nie zamierza wcale na tym poprzestać. Uruchomiono proces szkolenia kolejnej, tym razem 16-osobowej, grupy młodych maszynistów. Wypada mieć nadzieję, że tak cenna inicjatywa znajdzie także naśladowców w innych kolejowych spółkach. (R)

Fot. Zbigniew Stelmach

Krajobraz po reformie

Bańka prysła. Restrukturyzacja PKP nie przyniosła spodziewanych efektów – zgodnie przyznają przedstawiciele rządu i władze PKP. Blisko dekadę od wprowadzenia ustawy o PKP nadal mamy fatalny stan infrastruktury kolejowej, przestarzały tabor i gigantyczne zadłużenie PKP SA. W tym czasie koleje europejskie, z którymi już przychodzi nam konkurować na zliberalizowanym rynku, odjechały w siną dal.

Dla kolejarzy to oczywiście żadna nowina, bo stykają się z tymi problemami każdego dnia. Związki zawodowe, w tym ZZM, mówią o tych i innych bolączkach od dawna. Głosy rozsądku ginęły jednak w zgiełku urzędowego optymizmu i frazesów, że idzie ku lepszemu. Jak się okazuje do czasu, bo dziś nawet wśród rządzących zaczyna dominować optyka, że jednak były to „stracone lata” i postępuje „degradacja kolei”. Można byłoby powiedzieć: „a nie mówiliśmy”, ale po pierwsze żadna to satysfakcja, a po wtóre sytuacja jest alarmowa.



Żnin

Fot. G. Moc

Brak polityki transportowej

Jakie są tego przyczyny? Jedną z najważniejszych jest brak w Polsce rozwiązań systemowych dla całej branży transportowej. Żaden rząd nie zadał sobie trudu stworzenia polityki dla tego segmentu i określenia roli kolei w systemie transportowym

kraju. Warto o tym pamiętać. A świat nie stoi w miejscu, lecz ucieka nam nieubłaganie. Pomiedzy polskimi kolejami, a tymi z większości europejskich krajów zrobiła się przepaść. Co gorsza, z niektórymi przychodzi lub przyjdzie nam rywalizować na zliberalizowanym rynku. Rodzi to uzasadnione obawy o miejsca pracy

określonych rodzajów działalności. To się akurat udało, ale znacznie gorzej idzie z wyposażeniem ich w niezbędny majątek, m.in. ze względu na nieuregulowany stan prawny nieruchomości. Ograniczenie zatrudnienia dokonało się natomiast kosztem znacznego wzrostu zadłużenia PKP S.A., która nie doczekała się pomocy państwa. W tym trudnym procesie rządzący pozostawili kolej samą sobie, w przeciwieństwie do innych branż. Odprawy dla zwalnianych kolejarzy, w wysokości ok. 1 mld złotych, finansowane były ze środków własnych PKP, czyli w praktyce z zaciąganych kredytów. Obecnie spółka PKP S.A. jest zadłużona na kwotę 6,5 mld złotych i problem jej oddłużenia jest jednym z najbardziej palących w Grupie PKP.

Infrastruktura kolejowa w pigułce:

- w 1990 r. eksploatowano 24,1 tys. km linii kolejowych, natomiast obecnie – 19,2 tys. km (spadek o 21,2%),
- według danych na koniec 2008 r. – w stanie dobrym znajduje się jedynie 37%, w dostatecznym 38%, zaś w stanie niezadowolającym aż 25% linii,
- tylko na 5% długości torów (1493 km) mogą być prowadzone pociągi z prędkością większą lub równą 160 km/h,
- na 15% długości torów (4011 km) pociągi mogą być prowadzone z prędkością większą niż 120 km/h, ale mniejszą niż 160 km/h,
- na zdecydowanej większości długości torów (71%) obowiązują prędkości między 40 a 120 km/h,
- ograniczenia prędkości występują na wszystkich liniach, a ich łączna długość stanowi 9,3% długości linii.

Źródło: Projekt „Programu działań dla rozwoju transportu kolejowego do roku 2015” Ministerstwa Infrastruktury

Pobożne życzenia

Twórcy reformy zakładali, że PKP SA spłaci szybko swoje zadłużenie ze

środków uzyskanych z prywatyzacji spółek zależnych i sprzedaży majątku zbędnego. Tak się nie stało. W tym pierwszym przypadku skończyło się na Farmacji Kolejowej. Komunalizacji poddano jeszcze przewoźników pasażerskich. Inna sprawa, że nawet usamorządowanie Przewozów Regionalnych nie rozwiązało wszystkich problemów spółki, a można pokusić się o stwierdzenie, że stworzyło nowe. Na przeszkodzie sprzedaży zbędnego majątku stanął natomiast wspomniany już wyżej nieuregulowany stan prawny nieruchomości. Naiwne okazało się także inne założenie autorów ustawy, że spółki utworzone w 2001 roku przez PKP na mocy ustawy z 8 września 2000 roku będą w stanie działać na rynku bez strat.

W toku wielkich procesów restrukturyzacyjnych na dalszy plan schodziły inne równie ważne zagadnienia, natury techniczno-technolo-

gicznej. Zaniechano m.in. inwestycji taborowych, choć ostatnio coś w tej materii drgnęło. Niemniej przeciętny wiek ok. 8 tys. wagonów pasażerskich wynosi obecnie 22–26 lat, a tylko co czwarty wagon towarowy może służyć do specjalistycznych, nowoczesnych przewozów. W fatalnym stanie znajduje się infrastruktura kolejowa. Znikome środki z budżetu państwa przeznaczone na jej modernizację, remonty i utrzymanie doprowadziły do istnej zapaści. Byłoby jeszcze gorzej, gdyby nie fundusze unijne. Konia jednak z rządem temu, kto pamięta w którym roku zbudowano w naszym kraju ostatnią nową linię kolejową. Spośród obecnie eksploatowanych w dobrym stanie znajduje się ponad 1/3 z nich, niemal tyle samo w dostatecznym, a aż 25 procent – w niezadowalającym. PKP PLK coraz śmieiej przebąkuje, że dla zapewnienia pokrycia

kosztów utrzymania zarządzanych linii te ostatnie należałoby zlikwidować.

Najlepsi w likwidowaniu

Sieć połączeń kurczy się zresztą w naszym kraju jak w żadnym innym w Unii Europejskiej, przez co Polska zasłużyła sobie na miano antylidera rozwoju infrastruktury kolejowej. W porównaniu do roku 1990 zmniejszyła się ona prawie o 1/4, co według raportu „Energia i transport w liczbach 2007” unijnej Dyrekcji Generalnej ds. Energetyki i Transportu plasuje Polskę na ostatnim, 25 miejscu wśród starych i nowych członków UE. Aż 40 proc. wyciętych w ostatnich latach w UE linii kolejowych znajdowało się w Polsce. Innymi słowy w doborowym gronie nasz kraj okazał się najlepszy. Szkoda tylko, że w niechlubnej dziedzinie likwidowania... (L)

Tajemnica ED 74

Przyczyną dwukrotnego samoczynnego rozłączenia się elektrycznych zespołów trakcyjnych typu ED 74 nr 005 i 012 bez efektu samoczynnego hamowania było uszkodzenie sterownika systemu sterowania pojazdu – poinformowało PKP Intercity. UTK wyraził zgodę na eksploatację dwóch zestawionych ED 74, po tym jak PESA miała jakoby uporać się z usterką. Tyle tylko, że wokół całej sprawy nadal jest więcej pytań niż odpowiedzi.

Przede wszystkim ZZM nie otrzymał decyzji UTK w sprawie dopuszczenia do eksploatacji ED 74 w trakcji podwójnej, ani też protokołu badającej sprawę komisji powypadkowej. Szkoda, bo pozwoliłoby to na wyjaśnienie wątpliwości, a maszynistom zapewniło większy komfort prowadzenia pociągów. Z pisma otrzymanego 5 lutego z Biura Spraw Pracowniczych PKP Intercity (nie wiemy dlaczego akurat stamtąd, a nie

np. z Biura Taboru) wynika, że przyczyną samoczynnego rozłączenia się sprzęgów automatycznych bez efektu samoczynnego hamowania było „uszkodzenie sterownika systemu sterowania pojazdu”. Dalej dowiadujemy się, że przeprowadzone próby wykazały, że wszystko było „pod kontrolą”, a Biuro

Taboru IC podejmuje działania w celu wyeliminowania niesprawności. Zastanawia w takim razie z jakiego powodu producent dokonał przeróbek, o czym świadczy suplement do podręcznika dla maszynisty na okoliczność rozprzegania/sprzegania ED 74, przeróbek sprawiających, że przy samoczynnym rozłączeniu się sprzęgów, cyt.: „...w obu pojazdach zostanie wdrożone hamowanie nagle zainicjowane spadkiem ciśnienia w przewodzie głównym”? ■



Spotkanie Komisji Obrony Praw Pracowniczych z wiceprezesem UTK Krzysztofem Bańszkiem i dyrektorem Departamentu Bezpieczeństwa UTK Jerzym Nejmanem

Wokół regulaminu

Niewłaściwa interpretacja lub nadinterpretacja obowiązujących przepisów w połączeniu z arogancją części kadry kierowniczej może PKP Intercity drogo kosztować. Przykładem jest decyzja UOKiK nakładająca na spółkę karę w wysokości 2,2 mln zł za ograniczanie praw podróżnych.

Związek maszynistów działający w Zakładzie Centralnym PKP Intercity wielokrotnie informował Centralę spółki o braku możliwości porozumienia się w sprawie nieprawidłowości w regulaminie pracy oraz warunków pracy drużyn trakcyjnych z dyrektorem zakładu. Bez skutku. Odpowiedzi dyrektor Biura spółki sprowadzały się głównie do własnej interpretacji przepisów prawa pracy lub wyroków sądowych. Co ciekawe, zawsze w kierunku utrudniającym porozumienie lub ograniczenia działalności związkowej, jak np. w sprawie udzielania dnia wolnego od pracy dla funkcyjnego członka związku (pismo BWP4-72-40/09). Wyrok Sądu Najwyższego z 6 czerwca 2001 roku (I PKN 460/00) jednoznacznie stwierdza cyt: „jeżeli wniosek odpowiada przesłankom określonym w art.31 ust.1 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o związkach zawodowych jego uwzględnienie jest obligatoryjne”. Powyższy wyrok odnosi się również do postanowienia dotyczącego urlopowania na czas niezbędny do wykonania doraźnej czynności wynikającej z pełnionej funkcji związkowej (art. 31 ust. 3 ustawy). Oznacza to, że odpowiedzialność prawną za celowość i czas urlopowania funkcyjnego członka związku ponosi wnioskująca o urlopowanie organizacja związkowa.

Odpowiedzi PKP Intercity na zgłoszone rozbieżności postanowień regulaminu pracy z aktami wyższego rzędu sprowadziły się do... braku akceptacji stanowiska strony związkowej, bez podania uzasadnienia (pismo BWP4-72-27/2009). ZZM nadal oczekuje na okazanie protokołu, w którym zawarto porozumienie ustalające przez obie stro-

ny termin, od którego pracodawca ma prawo liczyć 30-dniowy okres oczekiwania na wspólną decyzję organizacji związkowych, zgodnie z art. 104² Kp. Pani dyrektor jak ognia unika jednak zajęcia stanowiska w przedmiotowej sprawie. Czyżby wiedziała o braku takiego porozumienia? Tak czy owak potwierdza to słuszność stanowiska związkowego,



Fot. G. Mbc

że regulamin pracy w Zakładzie Centralnym PKP Intercity S.A. został wprowadzony w sposób nieuprawniony.

Po zapoznaniu się z całością dokumentacji związanej ze sporem dotyczącym regulaminu pracy, udzielania dnia wolnego, jak i warunków pracy drużyn trakcyjnych sądzę, że dyrektor Biura PKP Intercity, jak i dyrektor Zakładu Centralnego spółki popełnili istotny błąd. Źle odebrali wyrozumiałość związku. A taka arogancja i niewłaściwa interpretacja lub nadinterpretacja przepisów może drogo kosztować. Przykładem jest decyzja Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów nakładającą na PKP Intercity



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

S.A. karę w wysokości 2,2 mln zł za ograniczanie praw podróżnych.

ZZM doskonale zna swoje uprawnienia wynikające z postanowień Kodeksu pracy i ustawy o związkach zawodowych. Stąd np. pytanie do dyrektora Zakładu Centralnego czy ma świadomość, że przedstawiona organizacji związkowej ocena ryzyka

zawodowego dokonana przez komisję BHP została przeprowadzona w sposób niekompetentny i wykazała nieznaną obowiązków przepisów w tym zakresie? Analizując skład komisji łatwo zauważyć, że jest sprzeczny z postanowieniem art. 237¹² i art. 237^{13a} Kodeksu pracy. W komisji nie ma ani lekarza sprawującego profilaktyczną opiekę, ani pełnej, wybranej reprezentacji przedstawicieli pracowników. Zapoznając się z zadaniami komisji BHP

można stwierdzić, że przekroczyła ona swoje uprawnienia określone w art. 237¹³ par. 1 Kodeksu pracy – oceny ryzyka zawodowego w oparciu o... właściwie nie wiadomo co. W myśl prawa powinna w oparciu o przeprowadzone aktualne wyniki pomiarów czynników szkodliwych czy badań środowiskowych, których ważność i aktualność jest określana ustawowo lub przez jednostkę uprawnioną do ich wykonywania. Na ocenę ryzyka zawodowego składa się analiza wyników uzyskanych pomiarów z tymi dokonany wcześniej, w odniesieniu do obowiązujących w da-

nym zakresie polskich norm. Wykonanie pomiarów i ekspertyz powierza się uprawnionym do tego jednostkom specjalistycznym.

Dyrektor Zakładu Centralnego PKP Intercity nie przedstawił zakładowej organizacji związkowej żadnej aktualnej dokumentacji z przeprowadzonych badań środowiskowych i pomiarów w oparciu o które komisja BHP dokonała pozytywnej oceny ryzyka zawodowego. Przypuszczalnie nawet nie zlecił ich wykonania, choć zgodnie z postanowieniami art. 226 i art. 227 par. 1 Kodeksu pracy, zlecenie niezbędnych badań i pomiarów czynników szkodliwych oraz dokumentowanie oceny ryzyka zawodowego to zakres jego obowiązków. Jak nie realizując tego ustawowego obowiązku pracodawca zamierza wobec tego wykonać postanowienia par.6.1 Rozporządzenia Rady Ministrów z 30 czerwca 2009r. w sprawie chorób zawodowych? Przecież dokumentacja oceny ryzyka zawodowego jest podstawą do uznania choroby zawodowej. Czy w pozostałych zakładach PKP Intercity S.A. ocenę ryzyka zawodowego określono w podobny sposób?

Korzystając z uprawnień wynikających z art. 29 ustawy o związkach zawodowych organizacje związkowe

zlecą wykonanie niezbędnych badań na koszt pracodawcy. Będą to badania ściśle związane z oceną ryzyka zawodowego na stanowisku maszynisty pojazdu trakcyjnego dotyczące: hałasu, wibracji, pola elektromagnetycznego, pola widzialnego, uderzenia termicznego (szczególnie w okresie zimowym), obciążenia psychicznego itp. Liczymy, że znając swoje obowiązki w zakresie BHP pracodawca w pełni poprze tę inicjatywę.

Odnosząc się do treści pisma dyrektora Zakładu Centralnego (BZWP-074-2/2010) z dnia 8.01.2010 r. dotyczącego odmowy wypłaty ekwiwalentu pieniężnego za używanie przez maszynistę odzieży prywatnej z uwagi na brak w magazynie odzieży ochronnej, proponuję kierownictwu placówki zapoznać się z instrukcją dla maszynisty pojazdu trakcyjnego Bt-1 (Mt-1), z której jednoznacznie wynika, że maszynista ma obowiązek wykonywać pracę w przydzielonej odzieży ochronnej. Tym samym stanowisko dyrektora zakładu można odebrać jako swoistą zachętę dla drużyn trakcyjnych do realizacji postanowienia art. 210 Kodeksu pracy, tj. odmowy wykonania pracy.

Niewątpliwie pomocą ze strony organizacji związkowej będzie wskazanie pracodawcy występujących w zakładach PKP Intercity nieprawid-

łowości naruszających rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. (Dz. U. 169 poz. 1650 z 2003 r. z późn. zm.) w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy. Rozporządzenie określa obowiązujące przepisy bezpieczeństwa i higieny pracy w zakładach pracy w szczególności: pomieszczeń pracy, urządzeń higieniczno-sanitarnych, jadalni, palarni, dróg wewnątrz zakładowych itp. Należy zatem przewidzieć również środki finansowe na przeprowadzenie badań środowiskowych związanych np. z prawidłowym oświetleniem stanowisk pracy (również biurowych), zapyleniem występującym podczas napiaszczania lokomotyw czy prawidłowej wentylacji w pomieszczeniu spawalni, szatni, umywalni itp. Przypadkami zaniżania wynagrodzenia przez pracodawcę z powodu: nie zaliczania do czasu pracy jazdy w charakterze pasażera, skracania lub całkowicie pozbawienia maszynistów czasu przeznaczonego na przyjęcie i zdanie pojazdu trakcyjnego oraz nieuprawnionymi zmianami w harmonogramach pracy związek zajmie się we współpracy z Głównym Inspektorem Pracy.

Eugeniusz Śliwiński
Przewodniczący Komisji
Obrony Praw Pracowniczych

Przeznacz 1% podatku

na ratowanie zabytków kolejnictwa



FUNDACJI ERA PAROWOZÓW

www.eraparowozow.pl

Halo, tu Ziemia...

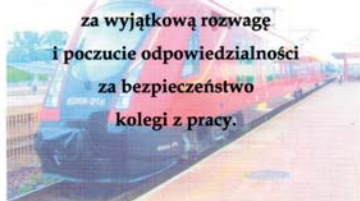
Na górze wyniszczająca wojna na pozwy i skargi mające doprowadzić konkurenta do ruiny, na niższych szczeblach – współpraca w imię pewnych zasad oraz w trosce o bezpieczeństwo ruchu kolejowego i podróżnych. Mowa o wzajemnych stosunkach PKP Intercity i Przewozy Regionalne. Taki oto – oprócz nagrody finansowej – list gratulacyjny od kierownictwa swojego zakładu otrzymał jeden z naszych kolegów z PR, który ostrzegł jadącego z naprzeciwka maszynistę PKP Intercity, że za moment na swojej drodze spotka zastawiona przez chuliganów pułapkę – kamień zawinięty w gazetę (patrz GM nr 9/2009).

*„To, co uczynisz dla innych,
daje Ci wewnętrzne piękno”*

LIST GRATULACYJNY

dla Pana

Włodzimierza Nowickiego



za wyjątkową rozwagę
i poczucie odpowiedzialności
za bezpieczeństwo
kolegi z pracy.

„PKP Przewozy Regionalne” spółka z o.o.
Łódzki Zakład Przewozów Regionalnych
90-002 Łódź ul. Towarna 28
NIP 526-25-57-278

DYREKTOR
mgr inż. Andrzej Cichowski
(1)

Łódź, 30 października 2009 r.



Polska krajem rozwarstwienia płacowego

Polska należy do krajów o największym rozwarstwieniu zarobków – tak wynika z raportu przygotowanego przez firmę doradcą Hay Group na podstawie danych z kilku tysięcy przedsiębiorstw z 56 krajów.

W Polsce szefowie największych firm zarabiają przeciętnie 10 razy więcej niż pracownicy średniego szczebla, co stawia nas obok krajów Trzeciego Świata. Za Polską znalazły się takie kraje, jak Chiny, Nigeria, Egipt, Wietnam czy Panama. W Europie pod względem rozpiętości płac wyprzedza nas tylko Rumunia. Jak wynika z raportu, polscy prezesi jeśli chodzi o siłę nabywczą należą do najbogatszych na świecie. Wyprzedzają pod tym względem prezesów ze Stanów Zjednoczonych, Niemiec, Wielkiej Brytanii czy Francji.

Różnice w zarobkach między zwykłymi pracownikami a kadra zarządzająca

- bardzo duża
- duża
- średnia
- mała
- bardzo mała



Źródło: Global Management Pay Report, Hay Group, XII 2009

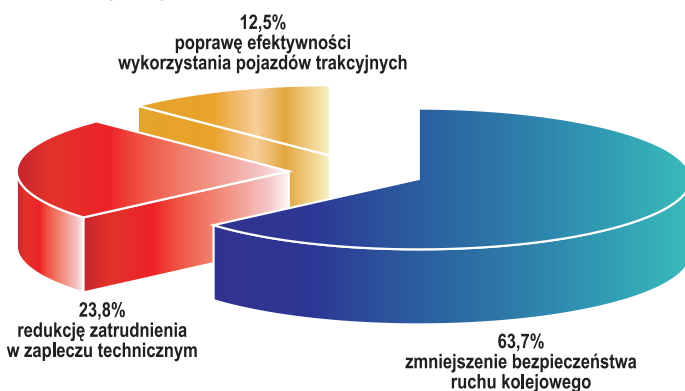
Oddali krew

Kolejowy Klub Honorowych Dawców Krwi „Twoja Krew” w Łazach zorganizował 2 lutego kolejną akcję. Tak jak zwykle, krew oddawano w miejscowym Zespole Szkół im. prof. R. Gostkowskiego. W tym roku podobne akcje odbędą się jeszcze w następujących terminach: 13 kwietnia, 7 września i 16 listopada.



SONDA

Czy zmniejszanie częstotliwości obsługi technicznej pojazdów trakcyjnych ma, Twoim zdaniem, największy wpływ na:



Źródło: www.zzm.org.pl

Śladem naszych publikacji

W styczniowym numerze „GM” opublikowaliśmy założenia do nowego programu działań w obszarze transportu kolejowego i wywiad z ministrem ds. kolei Juliuszem Engelhardtem, który zapowiedział, że cały dokument zostanie publicznie udostępniony. W związku z licznymi sygnałami, że tak się nie stało zwróciliśmy się do MI z pytaniem kiedy można się tego spodziewać. Oto czego się dowiedzieliśmy:

Szanowny Panie Redaktorze,
Ministerstwo Infrastruktury opracowało wstępny projekt *Programu działań dla rozwoju transportu kolejowego do roku 2015*. Obecnie, projekt ten oraz jego kluczowe założenia podlegają jeszcze roboczym konsultacjom z podmiotami, których opinia może mieć zasadniczy wpływ na ostateczny kształt *Programu działań dla rozwoju transportu kolejowego do roku 2015*. Omawiany materiał przesłany został do roboczych konsultacji, mających na celu pozyskanie ich stanowiska jeszcze przed pełnym upublicznieniem *Programu działań dla rozwoju transportu kolejowego do roku 2015*, a także przed oficjalnym skierowaniem go do uzgodnień międzyresortowych. Wstępne konsultacje powinny usprawnić późniejszy proces przyjmowania dokumentu przez Radę Ministrów. Upublicznienie *Programu działań dla rozwoju transportu kolejowego do roku 2015* nastąpi po zakończeniu procesu roboczych konsultacji i rozpatrzeniu zgłoszonych uwag.

Z poważaniem
Teresa Jakutowicz
Zastępca Dyrektora Biura Informacji
i Promocji Ministerstwo Infrastruktury

Pod semaforem



Pojawiające się w coraz szerszych kręgach decydentów zapowiedzi przesunięcia terminu prywatyzacji spółki PKP Intercity SA.

Urząd Marszałkowski Woj. Śląskiego za odrzucenie dialogu ze związkami zawodowymi w sprawie przyszłości spółki Przewozy Regionalne.



Dnia 24 stycznia 2010 roku odszedł do Domu Ojca nasz kolega wielki patriota, kolejarz-kombatant członek zarządu KZ nr 9 ZKRP i BWP przy Centrali CDOKP Warszawa Ś.P.

Tadeusz Jabłoński.

Niech spoczywa w pokoju.
Zarząd KZ nr 9 ZKRP i BWP przy Centrali CDOKP Warszawa

HOMOR

Do pracy przyjmują nowego pracownika:

- Jak długo był pan w poprzednim zakładzie?
- Trzy lata.
- Opuścił go pan wskutek wypowiedzenia czy porozumienia stron?
- Nie. Dzięki amnestii.

*

Położna wychodzi do oczekującego ojca z trójką noworodków na rękach:

- Nie przeraził się pan, że tyle ich?
- Nie.
- No to niech pan te trzyma, ja lecę po resztę.

*

Wieczór, rozmowa koleżanek przez telefon:

- Już nie mogę wyrobić z moim starym, jeszcze siedzi w barze!
- Powinien brać przykład z mojego, jego już dawno do domu przynieśli.

*

– Wchodzi pijany mąż do domu. Żona pyta:

- Gdzie byłeś?
- Na dożynkach.
- W styczniu?
- Na dożynkach byłem. Taka jest moja wersja i będę się jej trzymał.

*

Spotykają się dwie przyjaciółki.

- Wiesz, mój Krzysiek jest impotentem.
- Nie wiedziałas tego przed ślubem?
- Mówił że ma jakąś nieruchomości, ale myślałam, że chodzi o domek nad jeziorem.

fraszki Jerzego Szulca

Pościech

Czasem brak jest czasu i tak człowiek pędzi
Że nawet nie drapie się tam gdzie go śwędzi.

Mocodawcy

Wybrali zło mniejsze
Dwukrotnie silniejsze.

Gra miłosna

On nie amant, ona – nie miss
Ale tworzą zgodny remis.

Mieszczuchy

Ci co wieś
Mają gdzieś.

Polityk

To ten ustawiony,
który innym wmawia
Że nie jest tragicznie i się im poprawia.

*

Mąż z żoną śpią głębokim snem. Nagle dzwonek do drzwi. Żona zrywa się i woła:

- O rany! Mąż wraca!
- W tym momencie zbudzony mąż wskakuje pod łóżko. Po chwili otrzeźwił i mówi do żony:
- Chyba oboje mamy nadszarpięte nerwy...

Kącik filatelistyczny

Zima w tym roku sroga, warto więc choćby pomyśleć o cieplejszych rejonach świata. Na przykład takich jak Saint Lucia, z której pochodzi prezentowana kolejowa seria. To wyspa na Karaibach o powierzchni 617 km², odkryta przez Kolumba w 1502 r. i kolonizowana przez Anglików i Francuzów. Od 1803 r. kolonia brytyjska, która w 1967 r. stała się państwem stowarzyszonym z Wielką Brytanią. Od 1979 r. Saint Lucia jest niepodległą monarchią konstytucyjną, członkiem Brytyjskiej Wspólnoty Narodów. Zamieszkuje ją ok. 170 tys. osób.

(amur)



Infolinia: 0 801 000 527

www.naturatour.pl

NATURAtour

Planowałeś już
LETNI WYPOCZYNEK?
A twoi najbliżsi??
... jeszcze nie?

Najlepsze oferty
znajdziesz
w naszych
katalogach!

Jeśli dokonasz
rezerwacji wczasów
w obiektach Natury Tour
do 28 lutego
zagwarantujemy
Ci wycieczkę
gratis!!

SŁOŃCE JEST TAM GDZIE MY !