



Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘZ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 11/99

LISTOPAD 2012



**ZWIĄZEK ZAWODOWY MASZYNISTÓW
KOLEJOWYCH W POLSCE**

**W obronie ulg przejazdowych
Na ratunek Przewozom Regionalnym**

Razem przeciw cięciom

Przez całą Europę przelała się fala manifestacji. Do akcji i solidarności 14 listopada 2012 roku - w tym do strajków, demonstracji, pochodów i innych działań jednoczących europejski ruch związkowy wezwał Komitet Wykonawczy Europejskiej Konfederacji Związków Zawodowych.



Walczymy o godną pracę
OGÓLNOPOLSKIE POROZUMIENIE ZWIĄZKÓW ZAWODOWYCH

Manifestacje są sprzeciwem wobec polityk oszczędnościowych poszczególnych państw, które wypychają Europę w stagnację gospodarczą, a nawet w recesję.

Zdaniem EKZZ obecna sytuacja wynika z braku koordynacji polityk gospodarczych oraz minimalnych standardów socjalnych w Europie. Ze względu na kryzys zmiana kierunku jest niezbędna, a priorytetem do rozwiązania tej sytuacji powinien być zaproponowany przez EKZZ Kontrakt Socjalny dla Europy. Opiera się on na dialogu społecznym i negocjacjach zbiorowych, zarządzaniu gospodarczym na rzecz zrównoważonego wzrostu i zatrudnienia oraz sprawiedliwości ekonomicznej, podatkowej i społecznej.

OPZZ popiera akcję uwzględniając nasze lokalne warunki, czyli pogarszającą się sytuację na rynku pracy. Dlatego też cały protest przeprowadzany jest pod hasłem „Godna praca”.

M.Sz.



Z okazji Święta Kolejarza dla całej naszej społeczności najserdeczniejsze życzenia zdrowia, szczęścia oraz lepszych warunków pracy i płacy. Niech w tych trudnych czasach kolejarska służba będzie źródłem dumy i życiowego spełnienia.

Rada Krajowa ZMZ

Sprawa dla inspektora

Sektor Przewozów Samorządowych ZMZ zwrócił się o kontrole w zakładach pracy do okręgowych inspektoratów pracy w Katowicach i Poznaniu.

Sprawa dotyczy pracowników Przewozów Regionalnych - ze Śląskiego i Wielkopolskiego ZPR, którzy otrzymali wypowiedzenia lub zostali zmuszeni do rozwiązania stosunku o pracę, co umotywowano likwidacją stanowisk pracy. Z taką argumentacją i działaniami nie zgadza się Sektor Przewozów Samorządowych ZMZ. - To nie likwidacja stanowisk pracy, a likwidacja pracodawcy, którego zadania mają przejąć odpowiednio spółki Koleje Śląskie i Koleje Wielkopolskie. Nowi pracodawcy powinni zastosować artykuł 23' Kodeksu pracy, dotyczący przejścia zakładu pracy lub jego części na innego pracodawcę. Tym samym wypowiedzenia nie można uznać za racjonalne - powiedział przewodniczący Sektora Sławomir Centkowski.

(L)



Pod semaforem

Zarząd PKP SA i Związek Pracodawców Kolejowych za nie uwzględnienie żądań kolejarzy przekazanych w Petycji w sprawie przywrócenia zakresu świadczeń przejazdowych.

PKP PLK SA za nieodpowiedzialną interpretację dotyczącą wskazań semaforów ze zmniejszoną prędkością, w której właściwą prędkość maszynista będzie miał odczytać w WOS

Skarga do ERA

ZZM zwrócił się do unijnej Europejskiej Agencji Kolejowej o podjęcie interwencji w obszarach związanych z bezpieczeństwem na polskich kolejach. Poniżej przedstawiamy treść pisma.

Bieżący rok jest fatalny z uwagi na zaistnienie bardzo wielu wypadków i katastrof kolejowych, z których najbardziej tragiczna - pod Szczekocinami z dnia 3 marca - pochłonęła aż 16 ofiar śmiertelnych i spowodowała poważne okaleczenia ponad 60 osób. Praktycznie co dzień dochodzi do zagrażających zdrowiu i życiu ludzkiemu wypadków i incydentów.

Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce zrzeszający pracowników, którzy niemal zawsze są uczestnikami, a często też ofiarami wypadków kolejowych, czując odpowiedzialność za życie i zdrowie ludzkie od wielu lat wskazuje instytucjom rządowym tj. właściwemu ministerstwu odpowiedzialnemu za sprawy transportu oraz krajowej władzy bezpieczeństwa - Urzędowi Transportu Kolejowego na obszary zaniechań, mające bezpośredni wpływ na stan bezpieczeństwa - **jednak nasze wystąpienia dotąd nie spowodowały podjęcia rzeczywistych i skutecznych działań przywracających bezpieczeństwo na polskiej kolei.**

W obliczu zaistniałej sytuacji, czując odpowiedzialność za stan bezpieczeństwa, ale również bezradność, przedstawiamy European Railway Agency - instytucji odpowiedzialnej m.in. za wzmocnienie bezpieczeństwa europejskiego systemu kolei, wdrożenie jednolitego systemu szkoleń i uznawania kompetencji maszynistów kolejowych, przygotowywanie wspólnych standardów bezpieczeństwa i ciągłej jego kontroli oraz rozwoju - przyczyny zaistniałej sytuacji, które mają charakter:

I. Systemowy - zagrażający bezpieczeństwu ruchu

1. Wieloletnie zaniedbania w obszarze infrastruktury kolejowej doprowadziły do degradacji linii kolejowych.

2. Bardzo głębokie procesy liberalizacji rynku kolejowego i pojawienie się dziesiątków nowych podmiotów kolejowych prowadzących działalność operacyjną bez dostosowania odpowiednich procedur bezpieczeństwa.

3. Permanentna redukcja kosztów związanych z prowadzoną działalnością przez przedsiębiorstwa kolejowe, głównie w obszarach związanych z bezpieczeństwem.

4. Brak wspólnych przepisów, instrukcji związa-

nych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, które są indywidualnie opracowywane przez przewoźników korzystających z dostępu do tej samej infrastruktury, wskutek czego są ze sobą niespójne.

5. Brak rozwiązań prawnych i niedobór kompetentnych kadr umożliwiających pełną realizację zadań nałożonych na Urząd Transportu Kolejowego.

6. Nieskuteczność działań Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych i wskazywanie przede wszystkim źródeł pierwotnych wypadków leżących po stronie czynnika ludzkiego.

7. Nie wdrażanie w życie zaleceń powypadkowych Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

8. Nie podejmowanie przez Prokuraturę czynności wyjaśniających po zgłoszonych nieprawidłowościach i zaniedbaniach w obszarach bezpieczeństwa.

II. Organizacyjny - zagrażający bezpieczeństwu ruchu

1. Zezwala się przewoźnikom na eksploatację lokomotyw jednokabinowych przystosowanych do wykonywania pracy manewrowej, do obsługi liniowych pociągów towarowych lub pasażerskich. Istotne jest jednak to, że aż 99 % tych lokomotyw (serie SM30, SM42, SU42, SM31, SM48) ma ograniczoną widoczność ze stanowiska maszynisty tylko do jednej strony - prawej lub lewej w zależności z której strony w danej chwili znajduje się maszynista.

Powyższej sytuacji sprzyja również fakt, że usuwane są z istniejących ustaw rozporządzeń i przepisów nadrzędnych wszelkie obostrzenia, które powinny dotyczyć przewoźników, co uzasadnia się liberalizacją i dowolnością kreowania tzw. „działalności gospodarczej”. W rezultacie prowadzi to do patologii i braku jakichkolwiek wspólnych zasad i przepisów w najważniejszych obszarach związanych z bezpieczeństwem.

2. W Polsce nie ma systemu kontroli czasu pracy maszynistów zatrudnionych u różnych pracodawców. Powyższe znaczy, że pracodawca zatrudniający maszynistę nie wie, czy nie wykonuje on takiej samej pracy u innego pracodawcy oraz według jakiego rozkładu czasu pracy jest on zatrudniony.

Znane są przypadki, kiedy doszło do wypadków w wyniku niewłaściwego stanu psycho-fizycznego maszynisty, który przyszedł do pracy niewypoczęty ponieważ bezpośrednio przed podjęciem pracy świadczył pracę u innego pracodawcy (katastrofa kolejowa w Białymstoku dn. 08.11.2010r.). Wszelkie próby wprowadzenia ograniczeń w tym zakresie, polegające m.in. na propozycji wprowadzeniu centralnego rejestru maszynistów kontrolującego również czas pracy, nie znajdują zrozumienia zarówno u przewoźników, jak również urzędów państwowych odpowiedzialnych za bezpieczeństwo.

3. Ciągłe poważne zakłócenia procesu przewozowego z uwagi na prowadzone inwestycje i remon-

ty na obszarze infrastruktury powodują ustawiczne zmiany w rozkładach jazdy, zmiany parametrów linii kolejowych, ograniczenia prędkości. Z uwagi na powyższe pracownicy bezpośrednio związani z bezpieczeństwem ruchu - maszyniści i dyżurni ruchu pracują w warunkach stresogennych, co ma wpływ na wszystkie znane obszary zagrożeń. Na okres prowadzenia prac inwestycyjnych, gdy występuje zwiększona ilość obowiązków zarówno posterunki ruchu, jak i obsady drużyny trakcyjnej nie są wzmacniane kadrowo.

III. Techniczny - zagrażający bezpieczeństwu ruchu

1. Właściwa władza bezpieczeństwa, odpowiedzialna m.in. za nadzór techniczny nad eksploatacją i utrzymaniem pojazdów kolejowych i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, zezwala przewoźnikom kolejowym na wydłużanie cykli utrzymaniowo-naprawczych zarówno wagonów jak i lokomotyw, co przy średniej wieku taboru wynoszącej około 35 lat jest niedopuszczalne i w rezultacie zwiększa zarówno usterkowość, jak również wypadkowość. Wskazana sytuacja ma również swoje odzwierciedlenie w występującej ilości wypadków spowodowanych złamaniami i ukręceniem osi zestawów kołowych, w ilości nie spotykanej w skali europejskiej.

2. Zły stan przestarzałych urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego - maszyniści ujawniają przypadki złych wskazań semaforów w stosunku do ułożenia drogi przebiegu pociągu np. droga przebiegu wymaga zmniejszenia prędkości do max 40km/h a semafor wskazuje jazdę z największą dozwoloną prędkością (stacja Baby - katastrofa w dniu 12.08.2011r. 2 ofiary śmiertelne i 82 ranne, incydent z dnia 18.04.2012r. zatrzymanie pociągu i ujawnienie wadliwych wskazań semafora).

3. Całkowity brak zabezpieczeń technicznych na styku prędkości i jazda pociągu do wskazań urządzeń sygnalizacyjnych.

4. Powszechne stosowanie przez zarządców infrastruktury tzw. „sygnałów zastępczych” i pomijanie wszelkich zabezpieczeń w prowadzeniu ruchu pociągów.

IV. Szkoleniowy - zagrażający bezpieczeństwu ruchu

1. Szkolenie maszynistów na podstawie transpozycji do prawa krajowego postanowień Dyrektywy 2007/59/UE w sprawie: nadawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego

Wspólnoty Europejskiej w wymiarze czasowym (łącznie szkolenie na licencję i świadectwo) wynoszącym około 4 miesiące. Powyższe wynika m.in. z tego, że wprowadzone krajowe rozporządzenie z dnia 18 lutego 2011 r. opublikowane w Dz. U. 2011 nr 66, poz. 347, w sprawie świadectwa maszynisty nie nakłada na przewoźników, którzy opracowują programy szkoleniowe absolutnie żadnych, nawet minimalnych norm czasowych.

Stanowi to bardzo poważne zagrożenie, zwłaszcza w szkoleniu młodego pokolenia maszynistów, którzy z uwagi na wysoką średnią wieku maszynistów (około 53 lata), będą zatrudniani przez pracodawców kolejowych w najbliższym okresie w sposób „lawinowy” (efekt tzw. luki pokoleniowej).

2. Skracanie w ramach oszczędności systemowych cykli doskonalenia zawodowego - pouczeń okresowych m.in. maszynistów i dyżurnych ruchu, co negatywnie wpływa na poziom wyszkolenia i jakość pracy w/w pracowników. Szkolenia zarządzane okazjonalnie po katastrofach kolejowych. Znaczne ograniczenie szkoleń instruktorskich bezpośrednio na stanowiskach pracy oraz praktycznie marginalny odsetek szkoleń na symulatorach.

Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce informuje dodatkowo, że w każdym wymienionym obszarze proponował konstruktywne rozwiązania, które były kierowane zarówno do ministerstwa odpowiedzialnego za sprawy transportu, krajowej władzy bezpieczeństwa - Urzędu Transportu Kolejowego, Zarządcy Infrastruktury Kolejowej, jak również poszczególnych przewoźników. Jednak w większości nie znalazły one żadnego zrozumienia, a wręcz były postrzegane jako działania skierowane przeciwko rozwojowi sektora kolejowego.

Z uwagi na przedstawione argumenty prosimy o podjęcie interwencyjnych działań mających na celu niezwłoczną poprawą stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Polsce.



**DRUKARNIA KOLEJOWA
KRAKÓW**

32-086 Węgrzce, ul. Forteczna 20 A
Centrala, Sekretariat
e-mail: biuro@drukkol.pl
tel./fax : 12 298-04-00



Oferuje usługi w zakresie:

- ⊗ składu i grafiki komputerowej
- ⊗ druku offsetowego
- ⊗ oprawy inroligatorskiej

Wykonujemy wszelkie druki numerowane z odpowiednimi zabezpieczeniami

TRADYCJA

KONKURENCYJNE CENY

PROFESJONALIZM

www.drukkol.pl

Na ratunek PR

Panie Ministrze, Panowie Marszałkowie Województw, Drodzy Czytelnicy! Niniejszym przedstawiamy kompleksowy dokument zawierający propozycje nowych rozwiązań i regulacji o charakterze systemowym, istotnych dla funkcjonowania spółki Przewozy Regionalne. Wierzymy, że rozpocznie dyskusję, która przyczyni się do poprawy sytuacji przewoźnika.

I. WPROWADZENIE

Przewozy Regionalne sp. z o.o funkcjonuje w niekorzystnych warunkach systemowych regulacji dotyczących regionalnych, kolejowych przewozów pasażerskich oraz w niejednoznacznej sytuacji właścicielskiej.

Jeśli chodzi o pierwszą z w/w kwestii to czynnikami systemowymi, najsilniej negatywnie oddziałyującymi na działalność operacyjną spółki są:

1) Zbyt wysokie opłaty za dostęp do infrastruktury kolejowej, co skutkuje niekonkurencyjnością kolejowych przewozów pasażerskich w relacji do przewozów autobusowych oraz w relacji do prywatnej komunikacji samochodowej. W następstwie utrzymywania się takiego stanu przez wiele lat maleje systematycznie ilość połączeń kolejowych i zmniejsza się liczba pasażerów korzystających z usług Przewozów Regionalnych sp. z o.o. Spada udział kolei w przewozach ogółem. Nie zmienia tej tendencji tegoroczny (okresowy) niewielki wzrost przewozów koleją w pierwszych 9 miesiącach br. związany głównie z organizacją EURO 2012 i wysokimi cenami paliw w I półroczu br. Niewielki wzrost nominalny ilości przewiezionych przez kolej pasażerów nie zahamował tendencji dalszego spadku udziału kolei w przewozach ogółem.

2) Niewystarczające wysokości finansowania regionalnych, kolejowych przewozów pasażerskich ze strony samorządów województw (tych realizowanych przez spółkę Przewozy Regionalne sp. z o.o) oraz powtarzające się co roku wielomiesięczne opóźnienia w płatnościach. W następstwie Przewozy Regionalne sp. z o.o nie dysponują wystarczającymi środkami na zapewnienie płynności w finansowaniu działalności przewozowej (operacyjnej) nie mówiąc już o braku środków na niezbędne modernizacje taboru i inne wydatki inwestycyjne.

Sytuację powyższą można podsumować następująco: Zarząd spółki Przewozy Regionalne sp. z o.o ma zamkniętą lub co najmniej mocno ograniczoną drogę w zwiększaniu wpływów z rynku (zbyt wysokie opłaty za infrastrukturę i przejmowanie najlepszych połączeń na rynku przez spółki samorządowe) i ma niewielki wpływ na wysokość dofinansowania działalności przewozowej ze strony samorządów województw, będących jednocześnie właścicielami udziałów spółki.

Jeśli chodzi o kwestię niejednoznacznej sytuacji właścicielskiej Przewozy Regionalne sp. z o.o i jej wpływu na jej działalność spółki to podkreślenia wymagają następujące kwestie:

1) Samorządy województw mają zgodnie z obowiązującymi regulacjami prawo do wpływania na:

- Organizowanie przewozów, poprzez wpływanie na kształt rozkładu jazdy pociągów.

- Finansowanie przewozów, poprzez ich dofinansowanie ze środków samorządu.

- Wykonywanie przewozów, poprzez posiadanie udziałów w spółce Przewozy Regionalne sp. z o.o.

2) Samorządy województw mają też prawo (niezależnie od posiadania udziałów w spółce Przewozy Regionalne sp. z o.o) zakładania i/lub nabywania udziałów i akcji w innych, niż Przewozy Regionalne sp. z o.o, przedsiębiorstwach przewozowych, w tym prawo zakładania własnych spółek celowych dla działalności w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich.

3) Uwzględniając uprawnienia samorządów województw opisane w pkt. 2 i fakt dysponowania przez samorządy środkami finansowymi na regionalne, kolejowe przewozy pasażerskie, należy stwierdzić, że relacje władz samorządów województw z zarządem spółki Przewozy Regionalne sp. z o.o nie są równoprawne. Spółka Przewozy Regionalne sp. z o.o ma w tych stosunkach zdecydowanie słabszą pozycję. Dla usprawnienia rynku kolejowych przewozów regionalnych, w tym poprawy sytuacji spółki Przewozy Regionalne sp. z o.o celowym byłoby podjęcie dyskusji nad:

A. Zmianami o charakterze systemowym dotyczącymi całego segmentu kolejowych przewozów regionalnych, w tym pozycji rynkowej, ekonomicznej i właścicielskiej spółki Przewozy Regionalne sp. z o.o.

B. Zmianami poprawiającymi relacje spółki Przewozy Regionalne sp. z o.o z samorządami województw.

W dalszej części niniejszego materiału prezentowane są propozycje nowych rozwiązań i regulacji. Niektóre z nich wymagają zmian legislacyjnych, inne możliwe są do wdrożenia bez potrzeby zmian ustawowych.

I. PROPOZYCJE NOWYCH ROZWIĄZAŃ I REGULACJI O CHARAKTERZE SYSTEMOWYM

Proponowane poniżej zmiany i regulacje o charakterze systemowym mają na celu poprawę sytuacji ekonomicznej spółki Przewozy Regionalne sp. z o.o oraz doprowadzenie do takiego docelowego ukształtowania struktury właścicielskiej spółki aby nie rodził on konfliktów jakie mają miejsce obecnie.

A. SYSTEMOWE ZMIANY WŁAŚCICIELSKIE

1. Warto rozważyć podjęcie dyskusji a następnie prac nad przekształceniem spółki Przewozy Regionalne sp. z o.o w spółkę akcyjną. Wykonalność takiej operacji jest warunkowana uprzednią rekonstrukcją kapitałową spółki. Proponowane przekształcenie powinno być powiązane z perspektywicznym zamiarem upublicznienia akcji przyszłej Przewozy Regionalne S.A.

Formuła spółki akcyjnej z akcjami notowanymi na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie przyniosłaby korzyści zarówno dotychczasowym udziałowcom spółki Przewozy Regionalne sp. z o.o jak i samej spółce. Obecni udziałowcy uzyskaliby dzięki tej operacji możliwość swobodnego wyj-

ścia ze struktury właścicielskiej spółki. Zaś spółka uzyskalaby możliwość pozyskiwania nowych środków finansowych z rynku kapitałowego, w drodze kolejnych emisji akcji.

2. Rekonstrukcja kapitałów spółki Przewozy Regionalne sp. z o.o., niezbędna dla skutecznego przeprowadzenia operacji przekształcenia w spółkę akcyjną, mogłaby być przeprowadzona w następstwie następujących działań i decyzji:

2.1. Pozytywnego rozpatrzenia wniosku spółki o zwrot dopłat do przewozów zrealizowanych w latach poprzednich.

2.2. Dokapitalizowania spółki przez Fundusz Kolejowy, który miałby szansę wyjścia z tej inwestycji poprzez przyszłą sprzedaż akcji spółki na Giełdzie. Środki na ten cel Fundusz Kolejowy mógłby wygospodarować poprzez zmniejszenie wydatków na wykupywanie akcji spółki PKP PLK S.A od PKP S.A, co jest możliwe gdyż należy przychylić się do poglądów, że sytuacja finansowa PKP S.A charakteryzuje się nadpłynnością.

2.3. Dokapitalizowania spółki przez Agencję Rozwoju Przemysłu S.A, która zgodnie ze swoim statutem jest powołana m.in. do finansowego wspierania firm przechodzących trudne procesy restrukturyzacyjne. Aktualnie ARP S.A angażuje środki finansowe w upadające spółki z sektora budowlanego. Wyjście ARP S.A z tej inwestycji byłoby możliwe również poprzez Giełdę.

2.4. Należy zaznaczyć, że możliwym jest łączne zaangażowanie się Funduszu Kolejowego i ARP S.A w proces restrukturyzacji finansowo - kapitałowej spółki Przewozy Regionalne sp. z o.o.

3. Proponowana restrukturyzacja finansowa i przekształcenia kapitałowo - własnościowe powinny przyjąć charakter PROGRAMU RZĄDOWO - SAMORZĄDOWEGO. Inicjatorem tych zmian mogłby być Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

B. SYSTEMOWE ZMIANY REGULACYJNE

1. Obniżka opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej - cel ten możliwy jest do osiągnięcia poprzez wyrównanie poziomu opłat ponoszonych przez przewoźników kolejowych z poziomem opłat jaki płać autobusy i busy za korzystanie z infrastruktury drogowej lub poprzez zwiększenie udziałów samorządów w przychodach z podatków PIT i CIT z przeznaczeniem na finansowanie kolejowych przewozów regionalnych. Należy w tym miejscu zaznaczyć, że UE przyjęła nową dyrektywę dotyczącą utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego. PE uchwalił ją 3 lipca 2012 a Rada UE przyjęła ją w dniu 29.X.2012. W myśl postanowień nowej dyrektywy państwa członkowskie UE muszą obniżyć opłaty za dostęp do infrastruktury kolejowej do poziomu umożliwiającego przewoźnikom kolejowym konkurowanie z przewoźnikami samochodowymi.

2. Wykupywanie bezpośrednio przez samorządy od PKP PLK S.A tras dla uzgodnionego w województwie rozkładu jazdy pociągów. W efekcie środki finansowe szybciej trafiałyby do spółki PKP PLK S.A. Spółka Przewozy Regionalne sp. z o.o nie miałaby zatem w perspektywie zobowiązań do spółki PKP PLK S.A. Podobne rozwiązanie można zastosować również przy zakupach energii elektrycznej od spółki PKP Energetyka S.A

3. Obowiązek zawarcia w opracowywanym przez samorząd

województwa Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego, zwanego w skrócie Planem Transportowym, informacji o sposobie realizacji przewozów kolejowych, w tym o zamiarze (lub nie) utworzenia własnej spółki do realizacji tych przewozów oraz zobowiązanie samorządów do realizowania przewozów kolejowych jedynie w przewidziany w Planie Transportowym sposób. Do rozważenia jest również włączenie przewoźników kolejowych realizujących przewozy pasażerskie w wymiarze ponadregionalnym w proces uzgadniania wojewódzkich Planów Transportowych, podobnie, jak w procesie tym uczestniczy zarządca infrastruktury.

III. PROPOZYCJE ZMIAN MAJĄCYCH NA CELU POPRAWĘ RELACJI SAMORZĄDÓW WOJEWÓDZTW ZE SPÓŁKĄ PRZEWOZY REGIONALNE SP. Z O.O

Do rozważenia są następujące scenariusze zmian, z których każdy wymaga nowych regulacji prawnych. **PIERWSZY SCENARIUSZ** zakłada wprowadzenie następujących rozwiązań i regulacji:

1. Wprowadzenie zasady, że samorząd województwa może być udziałowcem jednej spółki realizującej przewozy pasażerskie na terenie danego województwa, zaś większej liczby spółek jedynie za zgodą Ministra Transportu po zasięgnięciu opinii UOKiK

2. Wprowadzenie okresu przejściowego, w którym spółki już założone przez samorządy województw powinny zostać przejęte przez spółkę Przewozy Regionalne sp. z o.o., w drodze wniesienia organizowanych części przedsiębiorstwa spółki Przewozy Regionalne sp. z o.o, tj. zakładu obsługującego dane województwo oraz wniesieniem posiadanych przez samorząd udziałów w danej spółce do Przewozów Regionalnych Sp. z o.o. Alternatywą dla takiej operacji byłoby zbycie przez samorząd posiadanych udziałów na rzecz spółki Przewozów Regionalnych Sp. z o.o.

To rozwiązanie nie dotyczy spółki Koleje Mazowieckie sp. z o.o.

3. Do rozważenia jest również przekształcenie spółki Przewozy Regionalne sp. z o.o w spółkę akcyjną i wprowadzenie jej akcji o publicznego obrotu na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie. W efekcie takiego kroku samorządy uzyskalaby możliwość łatwiejszego wyjścia (zbycie akcji) ze spółki Przewozy Regionalne S.A. Spółka Przewozy Regionalne S.A uzyskalaby równocześnie możliwość pozyskania kapitału na rozwój firmy w drodze emisji nowych akcji.

DRUGI SCENARIUSZ zakłada wprowadzenie następujących rozwiązań i regulacji:

1. Samorządy województw zachowują (tak jak dotychczas) prawo powoływania własnych spółek przewozów kolejowych, jednak decyzja w tym zakresie byłaby warunkowana wyczerpaniem procedury proponowanej w punktach 2 - 7.

2. Zamiar powołania przez samorząd województwa własnej spółki przewozów kolejowych powinien być zawarty w zatwierdzonym Planie Transportowym.

3. Przed podjęciem decyzji o powołaniu własnej spółki przewozów kolejowych, samorząd województwa miałby prawo żądać od Zarządu spółki Przewozy Regionalne sp. z o.o prze-

kształcenia zakładu obsługującego dane województwo w samobilansujący się Oddział. Zarząd spółki Przewozy Regionalne sp. z o.o. musiałby spełnić w/w oczekiwania samorządu województwa w okresie nie dłuższym niż 6 miesięcy.

4. Samobilansujący się Oddział spółki Przewozy Regionalne sp. z o.o. mógłby być dodatkowo monitorowany (oprócz prac Rady Nadzorczej) przez Radę Programową (3 - 5 osób) złożoną z osób wskazanych przez samorząd województwa. Rada Programowa dla danego Oddziału spółki Przewozy Regionalne sp. z o.o. byłaby powoływana przez Zarząd tej spółki i koszty jej funkcjonowania obciążałaby koszty Oddziału.

5. Samorząd województwa byłby zobowiązany do powstrzymania się od decyzji o powołaniu własnej spółki przewozów kolejowych przez okres minimum 1 roku od daty przekształcenia zakładu w samobilansujący się Oddział spółki Przewozy Regionalne sp. z o.o. Po tym okresie nastąpiłaby ostateczna ocena jakości funkcjonowania samobilansującego się Oddziału spółki Przewozy Regionalne sp. z o.o.

6. Gdyby jednak samorząd województwa decydował się na założenie własnej spółki do przewozów kolejowych, to miałby obowiązek przejścia w całości Oddziału spółki Przewozy Regionalne sp. z o.o. jako zorganizowanej części przedsiębiorstwa. Dotyczy to zarówno majątku tego Oddziału jak i zatrudnionych w nim pracowników.

7. Przejęcie przez utworzoną przez samorząd województwa spółkę zorganizowanej części przedsiębiorstwa - Oddziału spółki Przewozy Regionalne sp. z o.o. powinno być połączone z umorzeniem i rozliczeniem udziałów samorządu w spółce Przewozy Regionalne sp. z o.o.

Niezależnie od wyboru scenariusza zmian, należy przyjąć, że spółka Przewozy Regionalne sp. z o.o. powinna dopasować swoją organizację do oczekiwań i uzgodnień z samorządami województw. W konsekwencji spółka Przewozy Regionalne sp. z o.o. lub w perspektywie jako spółka akcyjna ulegałaby przeobrażeniu (w segmencie przewozów regionalnych) w organizację o strukturze mieszanej, tj. zakładowo - oddziałowo - holdingowej. Przewozy międzywojewódzkie powinny pozostawać w gestii centrali spółki.

Wniosek końcowy

Do czasu wypracowania systemowych rozwiązań w zakresie warunków dalszego funkcjonowania spółki Przewozy Regionalne sp. z o.o. i przyjęcie kompleksowego PROGRAMU RESTRUKTURYZACJI tej spółki i sektora kolejowych, regionalnych przewozów pasażerskich, należy wstrzymać nowelizację ustawy z dnia 8 września 2000 roku o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP, dopuszczając upadłość spółki Przewozy Regionalne sp. z o.o. Zakres nowelizacji można bowiem ograniczyć do innych podmiotów.

Upadłość tej spółki, nieuchronna bez podjęcia proponowanych działań będzie skutkować:

- Wielomiesięczną awanturą społeczną osłabiającą notowania Rządu.
- Masowymi zwolnieniami (kilka do kilkunastu tysięcy osób) co grozi ciągłymi strajkami i dalszym osłabieniem notowań Rządu.
- Przejściem rynku przez państwową spółkę niemiecką Arriva, co spowoduje ujemne skutki dla polskiego zaplecza technicznego kolei, zatrudniającego dziesiątki tysięcy ludzi.

naturalnie z nami

Naszą misją jest transport towarów i świadczenie usług logistycznych, przyjaznych i bezpiecznych dla środowiska. **Celem jest zapewnienie satysfakcji i zadowolenia klientów.**

Połączenie funkcji handlowych z eksploatacyjnymi pozwala nam elastycznie reagować na potrzeby rynku oraz rozszerzać ofertę, m.in. o usługi „door to door”, „just in time” oraz „szyte na miarę”.

Uruchamiamy nowe relacje w kraju i zagranicą, w głównych europejskich korytarzach transportowych. Realizujemy samodzielnie przewozy kolejowe w Niemczech, Czechach i na Słowacji.

Optymalizujemy systemy planowania i monitorowania przewozów. Wprowadzamy nowe, korzystne dla klienta zasady sprzedaży usług i atrakcyjne bonifikaty. **Wybierając nas, niezawodnie, szybko i prosto trafisz do celu.**

Czarne chmury nad PR

Na ostatnim posiedzeniu Rada Krajowa ZZM podjęła m.in. decyzje o zgłoszeniu do prokuratury sprawy nierównego traktowania pracowników Przewozów Regionalnych oraz o ogłoszeniu pogotowia strajkowego we wszystkich strukturach związku w PR.

Decyzje Rady są następstwem ostatnich wydarzeń. W październiku stała się rzecz bez precedensu. Nawet najstarsi kolejarze nie pamiętają sytuacji, by nie wypłacono im wynagrodzeń za wykonaną pracę. Polska kolej zawsze słynęła ze stabilności i terminowego regulowania należności. Dziś o stabilności zatrudnienia pozostało wspomnienie, jednak pensje - choć relatywnie niskie - nadal trafiały do załogi w terminie. Niestety, do czasu... I konia z

wiem ludziom z wypowiedzenia w rękę, z zakładu mającego działać do końca roku. Realizowane przez niego zadania urząd marszałkowski województwa zamierza zlecić od nowego rozkładu jazdy samorządowej spółce Koleje Śląskie. Skutkiem tego Przewozy Regionalne podjęły decyzję o likwidacji zakładu i rozwiązaniu stosunków pracy, a przed pracownikami stanęło widmo bezrobocia od nowego roku.



Fot. G. Moc

Marszałek odpierał zarzuty powołując się na brak aneksu do umowy z PR. Mijały kolejne dni, należności za wrzesień nie uregulowano, za to wojenka rozgorzała w najlepsze. Co gorsza, obie strony nie poczuwały się do odpowiedzialności za taki stan rzeczy, ręce od wszystkiego umyło też ministerstwo transportu. Kozłami ofiarnymi bałaganu systemowego i konfliktu „na górze” stali się oczywiście pracownicy. Grupa maszynistów przytąpiła to problemami zdrowotnymi, co skutkowało odsunięciem od pracy przez lekarzy.

Na wysokości zadania stanęły na szczęście związki zawodowe. Te działające na Śląsku interweniowały w okręgowym inspektoracie Państwowej Inspekcji Pracy, który wszczął kontrolę w SZPR. Na zwołanym w trybie nadzwyczajnym posiedzeniu 15 października Rada Krajowa ZZM zdecydowała o zgłoszeniu do prokuratury sprawy nierównego traktowania pracowników spółki Przewozy Regionalne pod względem miejsca zatrudnienia. Udzieliła też zgody organizacji ZZM w PR Katowice na wszczęcie sporu zbiorowego w sprawie opóźnienia w wypłacie wynagrodzeń. Opóźnień, bo wskutek licznych działań pensje w końcu taskawie pracownikom wypłacono, aczkolwiek w... ratach.



Konferencja prasowa w siedzibie ZZM

rzędem temu, kto zagwarantuje, że taki przypadek ma miejsce na kolei po raz ostatni.

Wynagrodzenia za miesiąc wrzesień nie zostały wypłacone pracownikom Śląskiego Zakładu Przewozów Regionalnych. Tak jakby mieli mało innych zmartwień. Swoisty „poligon doświadczalny” urządzono bo-

czarę goryczy dopełnił brak terminowej wypłaty wynagrodzeń. Zarząd PR złamał prawo i nie dopełnił ciężącego na pracodawcy obowiązku, jednak winą za całe zamieszanie obarczył śląskiego marszałka Adama Matusiewicza. Prezes Małgorzata Kuczevska-Laska zarzuciła mu nie wywiązywanie się z obowiązku finansowania przewozów .

Podwyżki w SKM

Podwyżkę rzędu 120 zł przeciętnie na jednego zatrudnionego otrzymają pracownicy Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście.

Porozumienie płacowe związki zawodowe działające w spółce podpisały z zarządem SKM 15 października br. Ustalono wprowadzenie podwyżki w wysokości 120 zł przeciętnie na jednego zatrudnionego (nie mniej niż 50 zł brutto) w wynagrodzeniu zasadniczym od 1 października 2012r. Porozumienie kończy toczony od 2007 roku spór zbiorowy z pracodawcą. Wówczas strona związkowa wystąpiła o podwyżkę w kwocie 500 zł od 1 maja 2007. Podczas negocjacji ustalono, że podwyżka zostanie podzielona na transze. Pierwszą - w wysokości 220 zł - wprowadzono 5 marca



2008r., drugą - w kwocie 125 zł - 5 maja 2011r. O pozostałą sumę związki wystąpiły w sierpniu tego roku. Warto dodać, że zarząd SKM przeznaczył w tym roku 350 tys. zł na wypłatę premii dla pracowników za sprawną obsługę turnieju Euro 2012.

Tadeusza Winiarskiego, przewodniczącego ZZM w SKM w Trójmieście zapytaliśmy, czy jest zadowolony z przebiegu negocjacji:

- Potrzebowaliśmy 5 lat oraz wsparcia pozostałych związków zawodowych działających w spółce SKM by nasze po-

stulaty zostały w dużym stopniu spełnione, ale myślę, że warto

było czekać. Przewodniczący związku zawodowego nigdy nie powinien być do końca zadowolony z tego, co podpisze. Sam zadaje sobie pytania, czy musiało to tyle trwać, dlaczego odstąpiliśmy o 35 zł i dlaczego dla tak pracującej załogi (w niedziele i święta, służby rozpoczęające i kończące się w środku nocy, zmienne warunki atmosferyczne, ciągła koncentracja, stres i ogromna odpowiedzialność) nie powinno być większych podwyżek.

Podczas negocjacji należy jednak również uważnie wstąpić się w to, co ma do powiedzenia druga strona. Poza dbaniem o interes pracowników dla przewodniczącego związku priorytetem musi być również dobro spółki. Reasumując, uważam, że ostatnia akcja awansowa jest dużym sukcesem - powiedział GM Tadeusz Winiarski.

mag

Rada Krajowa zdecydowała ponadto o ogłoszeniu pogotowia strajkowego we wszystkich strukturach ZZM w spółce PR i oflagowaniu siedzib ZZM oraz powołaniu komitetów strajkowych w każdej tamtejszej organizacji. Nad Przewozami Regionalnymi zebrały się bowiem czarne chmury. Trwający demontaż systemu kolejowych przewozów regionalnych przybiera na sile. Jak grzyby po deszczu powstają samorządowe spółki, które już przejmują, albo będą to czynić wkrótce, zadania wykonywane dotychczas przez PR. To dotyczy nie tylko Śląska, ale również Wielkopolski, Małopolski czy Łodzi. Co gorsza, PR są wypierane z rynku również wskutek przegranych przetargów. W Kujawsko-Pomorskiem zdobyty przyczółek prawdopodobnie rozszerzy od grudnia 2013 roku należąca do Deutsche Bahn spółka



Arriva. Jakby tego było mało, rząd zintensyfikował prace legislacyjne mające umożliwić upadłość kolejowych firm utworzonych na bazie

ustawy o PKP z 2000 roku. Co to może oznaczać w praktyce, nie trzeba chyba nikomu tłumaczyć.

R.

W obronie uprawnień

Kilka tysięcy kolejarzy protestowało pod siedzibą PKP SA przeciwko ograniczaniu uprawnień do ulgowych świadczeń przejazdowych. Próba zamachu na ostatnie świadczenie łączące kolejarskie środowisko spotkała się ze zdecydowanym odporem związków zawodowych.

„Ręce precz od emerytów”, „Dość eksperymentów na kolejarzach”, „Złodzieje”, „Związek Pałajacyków Kolejowych. Prezes ZPK omamił kolejarzy”, „Związki razem” - takie hasła w asyście syren

i gwizdków wznosili uczestnicy stacjonarnej pikiety. Zorganizowały ją wspólnie trzy największe centrale związkowe - Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych, Sekcja Krajowa Kolejarzy



NSZZ Solidarność oraz Federacja Związków Zawodowych Pracowników PKP. W Warszawie 18 października otrzymały one wsparcie ze strony innych organizacji związkowych - kolejarskich oraz OPZZ i Forum Związków Zawodowych. Problematyką próbowano zainteresować polityków. Pod siedzibę PKP SA na Szczęśliwicką przyjechali przewodniczący klubu parlamentarnego Solidarna Polska Arkadiusz Mularczyk oraz senator Stanisław Kogut z PiS, którzy deklarowali poparcie i obiecali zająć się sprawą.

Wśród kilkutyśięcznego tłumu dało się zauważyć liczne grono kolejowych emerytów i rencistów. To oni w największym stopniu mają być obciążeni kosztami zmian, które od 2013 roku chce wprowadzić Związek Pracodawców Kolejowych. Prawo do ulg przejazdowych musieliby bowiem kupować sobie sami (wcześniej czynili to pracodawcy) - za 12 złotych miesięcznie za drugą klasę lub 14 złotych miesięcznie za pierwszą. - Dla kogoś, kto zarabia 40 czy 50 tys. zł, to jest nic, ale dla emerytów to sprawa życia i śmierci. Wyboru, czy zrezygnować z chleba, czy z leków - podkreślił w czasie pikiety prezydent ZKM Leszek Miętek.

Propozycja ZPK zakłada zmianę nie tylko w sposobie finansowania świadczeń. Od nowego roku znacząco ograniczony zostałby ich zakres. Do porozumienia przewoźników nie tylko nie zamierzają



przystąpić nowotworzone spółki pasażerskie. Z przedsięwzięcia wycofały się Przewozy Regionalne. Tym samym „po kieszeni” oberwać mogą nie tylko emeryci, ale i wielu kolejarzy dojeżdżających do pracy pociągami.

Delegacja związkowa przekazała petycję na ręce prezesa PKP SA Jakuba Karnowskiego i przewodniczącego ZPK Krzysztofa Mamińskiego, domagając się pozostawienia kwestii ulg na dotychczasowych zasadach, opisanych

w porozumieniu z 21.09.2009 r. Propozycja nie znalazła zrozumienia, w związku z czym KKZZ, „S” i Federacja wszczęły procedurę dialogu bezpośredniego z pracodawcami w sprawie ustalenia wysokości rekompensaty finansowej za ograniczenie zakresu świadczeń przejazdowych na 2013 rok i wysunęły postulat

rekompensat w wysokości 720 złotych brutto, wypłacanych pracownikom co miesiąc od 1 stycznia 2013 roku. Jeśli stronom nie uda się porozumieć na etapie dialogu, otworem stanie droga do wszczęcia sporów zbiorowych w spółkach PKP Polskie Linie Kolejowe, PKP Intercity, PKP Cargo, PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście, Przewozy Regionalne, Koleje Mazowieckie i Warszawska Kolej Dojazdowa.

Tekst i fot. (raz)



Podziękowanie

Koleżanki i Koledzy!

Chcemy Wam wszystkim bardzo gorąco podziękować za Wasz liczny udział oraz godną i właściwą postawę podczas manifestacji. Byliście najlepszymi z najlepszych. To dzięki Wam Koleżanki i Koledzy pokazaliśmy

niedowiarkom ze Szczęśliwiczkiej, że jesteśmy zdolni do przeprowadzenia poważnej pikiety i zdeterminowani do kontynuowania naszej akcji. Swą postawą daliście doskonały przykład związkowego i kolejarzkiego zachowania w walce o nasze niezaprzeczalne prawa do świadczeń i ulg przejazdowych.

Szczególne podziękowania za udział w tej manifestacji przesyłamy naszym emerytom i rencyście PKP. To Wy pokazaliście swoją siłę i determinację w tym powszechnym proteście.

Stanisław Stolorz
Henryk Grymel
Leszek Miętek

Młodzi w natarciu

Nasz związkowy narybek miał okazję odwiedzić nową siedzibę związku w warszawskim Ursusie. A także przejść swego rodzaju chrzest bojowy.

W Ursusie odbyło się 17 października posiedzenie Komisji ds. Młodych ZZM. Jej przewodniczący Wojciech Cholka rozpoczął od omówienia spraw organizacyjnych oraz



podsumowania dotychczasowych prac. W dalszej części odbyło się szkolenie prowadzone przez Pawła Galca. Ekspert OPZZ zapoznał młodych związkowców z najważniejszymi zagadnieniami prawnymi dotyczącymi m.in. szczególnej ochrony działaczy związkowych, relacji na linii pracodawca - związek zawodowy oraz trybu i sposobu negocjacji regulaminów pracy i wynagrodzenia. Odpowiadał na pytania dotyczące systemu karania za poszczególne naruszenia kodeksu pracy i regulaminów, a także kwestii mobbingu.

Po części stricte szkoleniowej odbyło się spotkanie z wiceprezydentem ZZZM Krzysztofem Cieką, a następnie prezydentem związku Leszkiem Miętkiem. Młodzi związkowcy poruszyli m.in. sprawę maszynistów

na Śląsku, którym pracodawca nie wypłacił w terminie wynagrodzeń. Problem „od środka” naświetlił pracownik PR Katowice, którego bezpośrednio on dotyczy. W toku dyskusji młodzi przedstawili swoje pomysły na okoliczność wyeliminowania podobnych zdarzeń w przyszłości.

Dzień później Komisja przeszła egzamin bojowy, biorąc udział w pikiecie ws. utrzymania świadczeń przejazdowych dla kolejarzy pod siedzibą PKP SA. Udowadniając, że można liczyć na wsparcie młodzieży w chwili gdy trzeba „wyjść na ulicę”.

(MaD, MM)

Członków ZZZM do 35 lat i młodych kolejarzy zainteresowanych działalnością związkową Komisji ds. Młodych ZZZM prosi o kontakt pod adresem wojtekcholka@wp.pl

Listy

Refleksjami na temat expose premiera Donalda Tuska podzielił się jeden z młodych maszynistów. Publikujemy obszerniejsze fragmenty jego listu.

Z punktu widzenia młodego kolejarza najbardziej interesujące w expose były kwestie związane z koleją, pomocą państwa młodej rodzinie oraz rozwiązania patologii obecnego polskiego rynku pracy.

Temat kolei został potraktowany bardzo pobieżnie, ale nie obyło się bez zapewnień, że niedługo sytuacja ulegnie diametralnej poprawie. Nie sposób nie zgodzić się z premierem Tuskiem, iż inwestycje kolejowe to jeden z najbardziej rozczarowujących projektów ostatnich lat. Planowane jest zaangażowanie

30 mld zł w latach 2013-2015, a zakupy taboru mają być realizowane także w teoretycznie najtrudniejszym dla Polski roku 2013. Mając w pamięci dotychczasowe obietnice i skalę ich realizacji, chyba tylko niepoprawni optymiści wierzą, że zapewnienia zostaną w całości spełnione.

W kwestii „umów śmieciowych” premier dobitnie zadeklarował, że nie zostaną one zlikwidowane, natomiast zostaną zatłane luki prawne dające najzamożniejszemu możliwość, cyt: „płacenia składki niższej niż salowa w szpitalu”. (...) Nie usłyszeliśmy nic na temat egzekwowania prawa określającego jaka praca może podlegać umowie zleceniu lub umowie o dzieło, jaka musi być realizowana na podstawie umowy o pracę. (...) Premier jasno dał do zrozumienia, że obecna ekipa rządząca umywa ręce od odpowiedzial-

ności za problem. Przyjdzie się z nim zmierzyć dopiero bezpośrednio zainteresowanym w odległej przyszłości, kiedy przyjdzie czas na obliczanie swoich świadczeń emerytalnych.

Problem niżej demograficznego premier potraktował bardzo poważnie. Flagowym projektem jest wydłużenie urlopu macierzyńskiego do roku, przy czym świeżo upieczona mama ma mieć możliwość wyboru urlopu półrocznego, pełnopłatnego lub rocznego płatnego w 80 procentach. Budowa żłobków i przedszkoli ma być w większym stopniu finansowana ze szczybla centralnego, a ceny ich usług mają być przystępne. W tej beczce miodu jest jednak nie łyżka, a chochła dziegiu. Bo najpierw przyszła matka musi mieć pracę na etacie, a jak wiemy gross młodzieży pracuje na umowach śmieciowych.

M.

(Imię i nazwisko do wiadomości redakcji)

Święto maszynistów

W Piotrkowie Trybunalskim regionalne obchody maszynistowskiego święta rozpoczęły się na miejscowym rynku rankiem 14 października, gdzie przewodniczący Marek Kraska złożył meldunek prezydentowi Leszkowi Miętkowi, a orkiestra odegrała hymn ZZM i kilka patriotycznych utworów. W Sanktuarium Matki Bożej Trybunalskiej modlono się w intencji maszynistów, emerytów i rencistów oraz byłych pracowników piotrkowskiej lokomotywni i ich rodzin. Podczas seminarium członków ZZM z Piotrkowa

Tryb. i Kutna z udziałem zaproszonych gości wspomniano lata świetności Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej.

W uroczystościach brał udział m.in. prezydent Piotrkowa, maszyniści ze słowackiego Preszowa i Koszyc oraz poczty sztandarowe ZZM: gospodarzy oraz z Łodzi, Częstochowy, Sierpca, Białegostoku i Nowego Sącza. W tym roku przypadła rocznica 15-lecia Fundacji Poświęcenia Sztandaru ZZM Piotrków Tryb. Poczci jubilatami stanowili: chorąży Jerzy Hejniak oraz Sławomir Majewski i Jan Krawczyk.



Międzyzakładowy Nadwiślański Związek Zawodowy Maszynistów zorganizował natomiast 12 października karczmę piwną w Aleksandrowie Kujawskim z udziałem członków organizacji i zaproszonych gości. Zabawie nie było dość, bo prowadzący wiceprzewodniczący organizacji Janusz Drybs miał do pomocy straż piwną, która rygorystycznie wymagała od uczestników przestrzegania złożonego ślubowania. W gronie przyjaciół przy dobrej muzyce bawiono się wiele godzin, choć na chwilę zapominając o ogromnych problemach i trudnościach, z jakimi mamy do czynienia.

mak, scen



ZUE S.A. - jeden z czołowych podmiotów działających na rynku infrastruktury tramwajowej i kolejowej

poszukuje kandydatów na stanowisko

**ELEKTROMONTER SIECI TRAKCYJNEJ
KIEROWCA WÓZKA MOTOROWEGO
MASZYNISTA POCIĄGU SIECIOWEGO
KIEROWNIK POCIĄGU**

Miejsce pracy: możliwość zatrudnienia na terenie całego kraju

Od kandydatów oczekujemy:

doświadczenia zawodowego w pracy na danym stanowisku
wykształcenia średniego lub zawodowego
posiadania odpowiednich uprawnień
odpowiedzialności i samodzielności
dyspozycyjności

Naszym pracownikom oferujemy:

stabilność i atrakcyjne warunki zatrudnienia na podstawie umowy o pracę
możliwość podnoszenia kwalifikacji zawodowych
pakiet socjalny

Zainteresowane osoby prosimy o wysłanie cv na adres: **ZUE S.A. ul. K. Czapińskiego 3, 30-048 Kraków**
lub e-mail: **praca@zue.krakow.pl**

Prosimy o zamieszczenie zgody na wykorzystanie danych osobowych w procesie rekrutacji zgodnie z ustawą o ochronie danych osobowych (Dz. U. 133 poz. 883).
Jednocześnie informujemy, że kontaktujemy się tylko z wybranymi osobami.



Dajcie człowieka, a paragraf się znajdzie

Czy kolejowa komisja badająca przyczyny wypadku w Babach najpierw „znalazła” winnego, a następnie skupiła się na szukaniu dowodów i tworzeniu „faktów”, jak się okazuje nie koniecznie rzeczowych i logicznych?

Miesiąc temu opisaliśmy nieprawidłowości w powołaniu i działaniu komisji powypadkowej. Tym razem przyjrzymy się przyczynom pośrednim oraz dokonamy analizy faktów, które zdaniem komisji stanowiły podstawę dla ustalenia przyczyn tego poważnego wypadku.

Za przyczynę pośrednią komisja uznała cyt: „brak dostatecznej obserwacji sygnałów na semaforach- niedostateczna koncentracja, co było niezgodne z postanowieniem paragrafu 63 ust.1 pkt 3a instrukcji Ir-1(R-1)”. Brzmi on tak: „podczas jazdy pociągu obserwować: sygnały i wskaźniki, informować się z pomocnikiem maszynisty (kierownikiem pociągu) wzajemnie o ich wskazaniach, powtórzyć każdą otrzymaną informację oraz zastosować się do tych wskazań”.

Rok postępowania wyjaśniającego nie wystarczył, by komisja powypadkowa zauważyła, że maszynista pociągu nr 14101 prowadził pojazd jednoosobowo. Dalej mamy coś z pogranicza kabaretu. Zdaniem komisji „o niedostatecznej koncentracji i braku skutecznej obserwacji drogi przebiegu przez maszynistę świadczy fakt, że w dniu wypadku podczas jazdy pociągu nr 41100 relacji Katowice - Warszawa Wschodnia przeprowadził cztery rozmowy telefoniczne przez prywatny telefon komórkowy”. Nie wiemy co upoważnia komisję do stwierdzenia, że przeprowadzone 4 godziny wcześniej rozmowy spowodowa-

ły brak koncentracji maszynisty w chwili wypadku.

Kolejny zarzut to „prowadzenie pociągu przez maszynistę bez okularów korekcyjnych, pomimo zaleceń lekarza okuliasty”. Tymczasem ta sama komisja stwierdza cyt. „brak adnotacji w zaświadczeniu lekarskim wydanym przez uprawnionego lekarza orzecznika medycyny pracy o konieczności używania okularów korekcyjnych przez maszynistę”. Maszynista twierdzi, że lekarz nie zalecał mu obowiązkowego noszenia okularów korekcyjnych, czego dowodem jest brak stosownej uwagi w zaświadczeniu. Komisja doszła jednak do wniosku, że maszynista powinien otrzymać (otrzymał?) zalecenie lekarskie o konieczności używania okularów korekcyjnych.

O braku wyobraźni i odpowiedzialności ze strony komisji powypadkowej świadczą zapisy mające na celu uniknięcie podobnych wypadków. Po raz kolejny zostaje wydane „miękkie” zalecenie „PKP PLK S.A. oraz pozostali zarządcy infrastruktury rozważą możliwość wprowadzenia zmiany w instrukcji Ir-1 (R-1) lub w przepisach pokrewnych w zakresie wprowadzenia obowiązku dodatkowego informowania maszynistów na stacjach nie objętych systemem sterowania zdalnego przez dyżurnych ruchu o zmianach toru wjazdowego na stacji w stosunku do rozkładu jazdy pociągów, w przypadku gdy to wiąże się



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

z koniecznością ograniczenia prędkości”. Podobnej treści zapisy miały miejsce np. po wypadkach na stacji Zarzeka i Krzewie. Forma zalecenia jest tym bardziej niezrozumiała, bo rok wcześniej Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych dążyła do wprowadzenia bezwarunkowego zapisu o obowiązku informowania maszynistów przez dyżurnych ruchu o zmianie toru wjazdowego w przypadku konieczności ograniczenia prędkości. Co spowodowało więc nagłą zmianę stanowiska?

Nie brak głosów, że niezdecydowanie PKBWK skutkujące brakiem zmian w instrukcji Ir-1 (R-1) sprawia, że Komisja ta powinna poczuwać się do współodpowiedzialności za wypadek w Babach z 12.08.2011r. Przekazanie informacji o zmianie toru wjazdowego przez dyżurnego ruchu na stacji w Babach pozwoliłoby na uniknięcie wypadku, a na pewno zmniejszyło jego skutki. Dlaczego wreszcie w treści raportu pomija się fakt zwolnienia dyscyplinarnego dyżurnego ruchu pełniącego dyżur na tamtejszej stacji w dniu wypadku oraz zastępcy naczelnika odpowiedzialnego za utrzymanie urządzeń automatyki? Biorąc pod uwagę, że do chwili wypadku nie prowadzono wobec nich żadnego postępowania wyjaśniającego, rozwiązanie umowy o pracę w trybie art.52 Kodeksu pracy może być bezpośrednio związane z naruszeniem obowiązków pracowniczych związanych z wypadkiem pociągu nr 14101. Czy jest to celowe zatajenie czy kolejne niedopatrzenie?

Apel krwiodawców

W przyszłym roku będziemy obchodzili 50-lecie powstania Kolejarskiej Służby Krwi oraz 55-lecie Honorowego Krwiodawstwa w Polsce. Najbliższy czas powinien być więc przełomowy we wznowieniu działalności KSK, której głównym celem będzie dbałość i pomoc kolejowym klubom zrzeszających krwiodawców.

Historia Krajowej Rady Kolejarskich Klubów HDK PCK sięga roku 1990, gdy grupa inicjatywna powołała ją do życia za zgodą ówczesnego ministra komunikacji. W tamtym okresie PKP były jedną firmą podzieloną na 8 dyrekcji okręgowych kolei państwowych. Zadaniem Rady, którą dostosowano do tych struktur, było: prowadzenie działalności zmierzającej do popularyzowania idei Honorowego Krwiodawstwa w środowisku kolejarskim, pomoc w tworzeniu klubów HDK na PKP, organizacja okolicznościowych imprez, uroczystości i rajdów dla kolejowych krwiodawców.

Wszystko układało się dobrze do 8 listopada 2000 roku, kiedy weszła w życie ustawa o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP. Zadała ona potężny cios nie tylko w Polską Kolej, ale również w krwiodawców - ludzi niosących bezinteresownie

pomoc drugiemu człowiekowi. Zaczęły się ciężkie czasy dla Kolejarskiej Służby Krwi. Wiele klubów HDK postawionych zostało w stan likwidacji, niektóre z ocalałych dostawały wypowiedzenia ze swoich siedzib. Zapanował ogólny chaos związany z niezrozumieniem ludzi działających społecznie w słusznej idei. Wszystko to wiązało się z zaprzestaniem działalności KSK, choć na szczęście kolejarze nie zawiedli i dalej oddawali krew, choć już w mniejszej liczbie.

W ostatnim czasie coraz częściej słyszymy o ogólnym problemie braku krwi, który dotyka również kolej, gdzie średnia wieku załogi to ponad 45 lat, a młodych pracowników jest niewielu. Dlatego ten rok, z Państwa pomocą, ma być przełomowym we wznowieniu działalności Kolejarskiej Służby Krwi, której głównym celem będzie dbałość i pomoc w każdej dziedzinie kolejowym klubu

zrzeszających krwiodawców. Pierwszy krok został już zrobiony. Jest nim akcja Kolejjarze - Potrzebującym podzielona na dwa etapy. Pierwszy to akcja ogólnopolska, w trakcie której wszyscy chętni mogą oddać krew w RCKiK. Drugi to akcja zorganizowana w ambulansach przystosowanych do poboru krwi, która odbędzie się na terenie całej Polski na kilka dni przed naszym świętem - 25 listopada.

Mamy także nadzieję, że razem stworzymy taką Radę, w której każdy będzie czuł się potrzebny, a jednocześnie dumny z tego, że jest Kolejjarzem-Krwiodawcą. Bo przecież płynie w naszych żyłach taka sama krew, bez względu na to w jakiej spółce pracujemy. Przewodniczących/prezesów wszystkich klubów HDK działających na kolei prosimy o zgłaszanie się pod podany poniżej numer telefonu. Niech hasłem przewodnim odnowionej Krajowej Rady Kolejarskich Klubów HDK PCK będą słowa „Służba i krew to nasz cel”.

Łukasz Derylak
Czesław Azarczyk
PS. Kontakt : 22 47-321-47,
e-mail: l.derylak@plk-sa.pl

Po analizie Raportu PKBWK/1/2012 Komisja Obrony Praw Pracowniczych uważa, że ustalone przyczyny wypadku w Babach nie znajdują potwierdzenia w materiale dowodowym, na który powołuje się komisja powypadkowa. Sądziłszy, że wydłużony czas publikacji raportu został spowodowany analizą bliźniaczych wypadków: na stacji w Szamotułach w dniu 10.10.2011r., czy na

stacji w Babach 18.04.2012r., ale w treści raportu brak odniesienia do tych bliźniaczo podobnych zdarzeń. Opis wypadku jest subiektywny i oparty o nieudowodnione twierdzenia. Naszym zdaniem bierze się to z braku jakiegokolwiek odpowiedzialności członków komisji kolejowych za prawne i pracownicze skutki błędnie ustalonych przyczyn i okoliczności wypadków. A brak realizacji zaleceń

komisji po kolejnych wypadkach prowadzi do stałego naruszania zasad bezpiecznego prowadzenia ruchu pociągów przez zarządzających infrastrukturą kolejową.

Eugeniusz Śliwiński
Przewodniczący Komisji
Obrony Praw Pracowniczych
Współpraca:
Michał Wawrzyniak
Tadeusz Kuźnar

Kręglowe zmagania



Maszyniści z ZZM IC Południowego Koła Katowice uczestniczyli 23-25. 10. w VI Międzynarodowym Turnieju w Kręgle o Puchar Prezydenta FS ČR. - To nasz pierwszy udział w tej imprezie. Turniej to nie tylko rywalizacja, ale również dobra zabawa, wymiana doświadczeń i integracja z kolegami z Europy - powiedzieli po powrocie do kraju.

W zawodach, które odbyły się w czeskim Hazlovie zwyciężyli gospodarze. dyl

W obiektywie



W gronie członków OKZ PZF „Kolejnictwo” im. Ernesta Malinowskiego zwracających uwagę na walory związane z transportem szynowym jest już czterech członków ZZM. Na zdjęciu od lewej: Zenon Durkalec, Adam Murawski (z CT Północny), Józef Jakubina (CT Śląski) oraz Piotr Chlebek (CT Północny), uczestnicy 61. spotkania członków Klubu we Włocławku.

mad

Nasze lektury

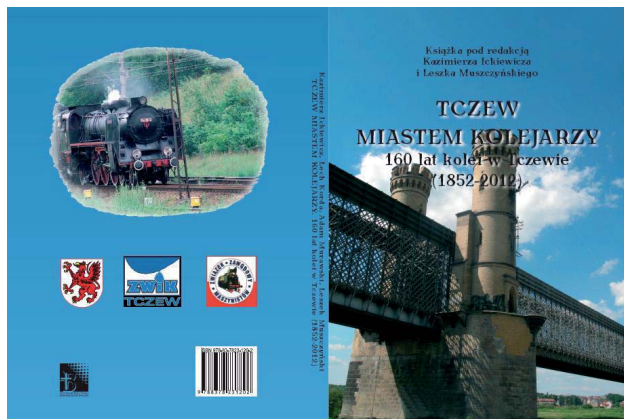
Na rynku wydawniczym ukazała się książka o tematyce kolejowej, której jednym ze współautorów jest nasz kolega Adam Murawski - starszy maszynista, członek ZZM przy CT Północny w Gdyni.

To przede wszystkim historia tczewskiego węzła kolejowego, ale nie tylko. W opracowanym

przez naszego kolegę rozdziale przeczytamy o strukturach i działaniach ZZM w Tczewie w okresie międzywojennym i współczesnym. Znajdziemy w niej nazwiska założycieli reaktywowanego ZZM w Tczewie, delegatów zebrania założycielskiego oraz składy osobowe poszczególnych rad.

Rada ZZM Zajęczkowo Tczewskie podjęła uchwałę o współfinansowaniu publikacji i przekazaniu książki każdemu członkowi organizacji. (MU)

K. Ickiewicz, L. Korda, A. Murawski, L. Muszczyński - *Tczew Miastem Kolejarzy - 160 lat kolei w Tczewie, wydawnictwo Bernardinum, 2012*



Koledze
Mieczysławowi Suchojadowi
Laureatowi honorowej
odznaki Zasłużony dla ZZM
wyrazy współczucia i żalu
z powodu śmierci
Żony
składa Rada Krajowa ZZM

25.09. 2012 r.
odszedł od nas maszynista
Małopolskiego Zakładu
Przewozów Regionalnych
w Krakowie
Jerzy Pająk
Rodzinie i bliskim
wyrazy współczucia i żalu
składa
Rada Krajowa ZZM

Z humorem i humorkiem

- Jakie są pana słabe strony?
- Szczerłość.
- Cóż, myślę, że szczerłość jest akurat mocną stroną.
- G... mnie obchodzi co pani myśli.

Na czym władza nie oszczędza?
Na obietnicach!

W przedziale siedzą matka z synkiem Jasiem i obcy mężczyzna. Chłopiec wykonuje te same ruchy co facet naprzeciwko. Mężczyzna po pewnym czasie nie wytrzymuje i mówi do matki dziecka:

- Czy może pani coś powiedzieć synkowi, żeby mnie nie przedrzeźniał?
- Jasiu, nie zachowuj się jak głupek.

Przychodzi staruszka do mięsnego. Przygląda się mrożonym kurczakom. Wybiera, przekłada, miesza lecz nie znajduje odpowiedniego. Wota ekspedientkę:

- Jutro będą większe?
- Nie, obawiam się, że już nie będą. One są martwe.

W pubie:

- Kochanie, proszę cię, nie pij tyle.
- Nie przesadzaj, otwieram dopiero trzecie piwo.
- Jesteśmy tu od 7 minut.

Ostatnia jazda

To był zwyczajny, powszedni dzień
Jak każdy inny odszedł już w cień.
Zabieram torbę z samego rana
(Już od wczoraj jest spakowana)
Idę na stację i rad nie rad
Tę drogę przemierzam 45 lat.
Wsiadam i jadę, wczesna jest pora
I się melduję do dyspozytora.
Po raz ostatni, każdy już wie
I jakoś życzliwie odnosi się.
Przyjmuję maszynę z zewnątrz,
od środka

I jadę luzem do Gliwic po „lopka”
Próba hamulca, dokumentacja
Odjazd, za oknem kolejna stacja.
Podmiana będzie, nie ma obawy
Czuwa kolega ze szkolnej ławy
Już Herby, wjeżdżam nie jak
zwyczajnie
Lecz w tor nr 1, znaczy centralnie.
Szarfę przerywam, już nic się
nie stanie
To jest ostatnie me hamowanie.
Gra trąbka, słychać zewsząd owacje
Wszyscy składają mi gratulacje
Koledzy, dyżurni, związkowcy, władza

Jestem jak w transie, wszystko się
zgadza.

Co pomyślałem w tej jednej chwili,
Że przecież na pewno oni mnie lubili
Że się stawili bezinteresownie
Ubrali odświętne koszule i spodnie,
I kwiaty wręczyli, stosowny podarek
Za wszystko dziękuje emeryt Marek.

Autorem utworu jest Marek Jagieła - do niedawna starszy maszynista pojazdów trakcyjnych w Śląskim Zakładzie PKP Cargo, obecnie na emeryturze.

Kącik filatelistyczny

Z okazji Święta Kolejarza przedstawiamy archiwalny walor filatelistyczny z 1995 roku z naszą patronką.

Kartka pocztowa wydana przez sekcję łódzką OKZ PZF „Kolejnictwo” ofrankowana jest frankaturą mechaniczną z obowiązującą wtedy taryfą 35 groszy, stosowaną przez Urząd Pocztowy Łódź 47 w dniu 11 czerwca 1995 r. Przygotowana została z okazji jubileuszu 150 - lecia kolei na ziemiach polskich. W części graficznej frankatury mechanicznej obok parowozu Tkt48 - 38 stojącego przy peronie dworca w Łodzi Ka-

liskiej, widnieje postać św. Katarzyny Aleksandryjskiej z palmą, książką, wielkim kołem oraz trojaka koroną. Ten sam motyw widzimy również w części graficznej tej beznominatowej kartki pocztowej. Dodatkowo w lewym górnym rogu kartki pocztowej widnieje logo OKZ PZF „Kolejnictwo” - parowóz Pm36.

(amur)



moja firma jest
w dobrej kondycji

wybrałem
**Plan Zdrowotny
w AXA**

- opieka ambulatoryjna, szpitalna i medycyna pracy – możliwość dopasowania oferty do indywidualnych potrzeb firmy
- gwarancja szybkiego dostępu do prywatnych usług medycznych (np. 24 h do lekarzy pierwszego kontaktu)
- szeroki zakres usług assistance gwarantujących pomoc w przypadku kłopotów ze zdrowiem (np. dowóz leków, wizyta pielęgniarki, korepetycje dla hospitalizowanego dziecka)
- szeroka sieć przychodni i szpitali w całej Polsce

dowiedz się więcej:
zadzwoń **801 707 200** lub wejdź
na stronę **www.axazdrowie.pl**

więcej / niż standard





MEDUZA ŚWINOUJŚCIE



TRYGŁAW MIĘDZYZDRÓJE



SŁONECZNY BRZEG MIELNO



AMADEA MIĘDZYZDRÓJE



KAMIENNY POTOK SOPÓT



POLESIE FIRLEJ



ZACZĘ SPÓŁA



KARPACZ HALNY



SOSNA WISŁA



KOLEJARZ USTRÓŃ JĄSZOWIEC



SIWARNA ZAKOPANE



KOLEJARZ ZAKOPANE



CISNA PEREŁKA

SIEĆ OŚRODKÓW W CAŁEJ POLSCE OD GÓR DO MORZA

WWW.NATURATOUR.PL
INFOLINIA: 801 000 527
ZADZWOŃ LUB ZAREZERWUJ ON-LINE