

Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘŻ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 8/108

SIERPIEŃ 2013



**WARSZAWA, 11 WRZEŚNIA 2013 (ŚRODA)
ZBIÓRKA O 11.00 POD PKiN
PIKIETA POD MINISTERSTWEM TRANSPORTU
O GODZINIE 12.00,
A NASTĘPNIE PRZEMARSZ POD PARLAMENT**

Dość lekceważenia społeczeństwa!

Trzy reprezentacyjne centrale związkowe zwierają szyki, a lokalne struktury zacieśniają współpracę. W dniach 11-14 września rząd PO-PSL zostanie wezwany do konstruktywnego dialogu społecznego ze światem pracy oraz usłyszy krzyk dezaprobaty i niezadowolenia wobec swojej antyspołecznej polityki.

Międzyzwiązkowy Krajowy Komitet Protestacyjno-Strajkowy zrzeszający OPZZ, „Solidarność” i Forum Związków Zawodowych wezwał rząd do podjęcia działań mających na celu poprawę pogarszającej się sytuacji pracowników, emerytów i rencistów i ich rodzin. Póki co strona rządowa się do tego nie kwapi. Jeśli szybko nie podejmie merytorycznych dyskusji, we wrześniu będzie miała miejsce skoordynowana, czterodniowa akcja protestacyjna związków zawodowych.

– W środę 11 września zostaną podjęte działania na rzecz rozwiązania różnego typów konfliktów branżowych, które narosły i nabrzmiały w ostatnim czasie – mówi wiceprzewodniczący OPZZ Andrzej Radzikowski. – W kolejnych dwóch dniach natomiast podniesiemy problematykę ogólnopolską, jak np. podwyższenie wieku emerytalnego, bezrobocie, demontaż prawa pracy, likwidacja umów śmieciowych, podniesienie płacy minimalnej, funkcjonowanie systemu opieki zdrowotnej i emerytalno-rentowego – dodaje. Organizatorzy chcą utworzyć pod Sejmem obozowisko (tzw. miasteczko), które w dniach 12-13 września ma się zamienić w hyde-park oraz miejsce debat z ekspertami. Kulminacją ma być duża, być może największa od 1989 r., wspólna manifestacja na ulicach stolicy, w sobotę 14 września. W chwili zamykania numeru organizatorzy dopinali szczegóły i załatwiali formalności z tym związane. Chcą by uczestnicy zebrali się w trzech miejscach: pod Sejmem, przed Pałacem Kultury i Nauki oraz pod Stadionem Narodowym o godzinie 11, skąd grupami udadzą się na rondo de Gaulle.



Spod popularnej „palmy” o godzinie 13 nastąpi przemarsz Nowym Światem i Krakowskim Przedmieściem do Placu Zamkowego.

Z końcem czerwca OPZZ, „S” i Forum ZZ zawiesiły swój udział w pracach Trójstronnej Komisji ds. Społeczno-Gospodarczych i innych instytucjach dialogu społecznego w proteście przeciw ignorowaniu stanowisk i propozycji strony związkowej. Uwiad tej instytucji trwa od dłuższego czasu – ostatnia merytoryczna uchwała trzech stron TK, czyli rządowej, związkowej i pracodawców miała miejsce 3 lata temu. Komisja całkowicie poddała się niestety dyktatowi przedsiębiorców w zakresie demontażu prawa pracy. Nawet nieliczne wspólne ustalenia trójstronne nie zostały przyjęte do realizacji. Dotyczyły m.in.:

- przyjęcia ustawy wymuszającej szybszy wzrost płacy minimalnej (OPZZ i „S” przygotowały odpowiednie projekty),

- ograniczenia bezprawnego stosowania „śmieciowych” umów o pracę,
- pełnej realizacji pakietu antykryzysowego (rząd nie podjął spraw korzystnych dla pracowników),
- pakietu zmian poprawiających funkcjonowanie ochrony zdrowia oraz kolei,
- podniesienia progów dochodowych upoważniających do świadczeń rodzinnych i socjalnych,
- pełnego wykorzystania środków finansowych przewidzianych na aktywne formy przeciwdziałania bezrobociu.

– Tylko nasza liczna obecność na ulicach Warszawy w dniach 11-14 września pozwoli na rozwiązanie zgłaszanych przez związki zawodowe problemów pracowniczych. Wielotysięcznymi manifestacjami możemy wyrwać nacisk na rząd Donalda Tuska – mówi wiceprzewodniczący Radzikowski.

■

R.

pod semaforem



Kolejarskie związki zawodowe za wspólne dotychczasowe działania i plany na najbliższe tygodnie



Rząd PO-PSL za plany łatania dziury budżetowej cięciami w inwestycjach na infrastrukturę kolejową

MY, KOLEJARZE DOMAGAMY SIĘ ROZWIĄZANIA PROBLEMÓW TRAPIĄCYCH NASZE ŚRODOWISKO I RZECZYWISTEGO, A NIE POZOROWANEGO, DIALOGU SPOŁECZNEGO.

POLSKA KOLEJ – NASZA WSPÓLNA SPRAWA!

ŻĄDAMY:

- przyjaznej, „prokolejowej” polityki transportowej państwa
- poprawy stanu bezpieczeństwa na polskich kolejach
- stabilności zakładowych układów zbiorowych pracy
- paktów gwarancji pracowniczych na okoliczność zmian właścicielskich i organizacyjnych
- podwyżek wynagrodzeń dla pracowników

SPRZECIWIAMY SIĘ:

- zmianom w prawie umożliwiającym upadłość kolejowych spółek
- wyprzedazy naszych firm celem pokrycia „historycznych długów” PKP
- rozdrabnianiu spółki Przewozy Regionalne
- likwidacji i zamykaniu linii kolejowych oraz redukcji połączeń
- ograniczaniu uprawnień do ulg przejazdowych dla kolejarzy, emerytów i rencistów
- zwolnieniom na podstawowych stanowiskach pracy

PRZYŁĄCZ SIĘ DO PROTESTU! RAZEM MOŻEMY WIĘCEJ!

Spotykamy się 11 września (środa) o godzinie 11 pod Pałacem Kultury i Nauki, przy Muzeum Techniki. Stamtąd udajemy się pod siedzibę Ministerstwa Transportu (Warszawa, ul. Chałubińskiego 4/6), gdzie o godzinie 12 rozpocznie się pikiet. Po ok. 1,5-godzinym wiecu nastąpi przemarsz ulicami stolicy pod Sejm.

NIE MOŻE CIĘ TAM ZABRAKNAĆ!



Groźny szczyt sezonu

W ostatnich tygodniach sporo zdarzeń i wypadków. Poniżej krótkie zestawienie tylko z początku sierpnia.

1.08. – Dwa pociągi towarowe zderzyły się w Tczewie (patrz fot.). Z kabiny jednego z nich wyciągnięto zakleszczonego maszynistę i przewieziono do szpitala na obserwację.

3 – Na przejeździe kolejowym w Grabarce samochód wjechał pod pociąg. Cztery ofiary śmiertelne.

8 – Pożar pociągu Kolei Śląskich na trasie Katowice–Częstochowa – do pożaru pociągu doszło na odcinku Poraj–Korwinów. Na pociąg spadła zerwana sieć trakcyjna. Zapaliła się kabina maszynisty. Pasażerowie zostali ewakuowani, na szczęście nikt nie ucierpiał.

Tego samego dnia w wyniku problemów w okolicach Krakowa opóźniły się

32 pociągi pasażerskie, średnio 2 godziny każdy. Pasażerowie składu Kraków–Gdynia prawie 5 godzin czekali w 40-stopniowym upale. Przyczyną awarii było pęknięcie izolatora w wyniku wysokiej temperatury.

9 – Na niestrzeżonym przejeździe kolejowym w Lipienicach Dolnych volkswagen transporter wjechał pod pociąg. Kierowca samochodu uciekł z miejsca wypadku, a pasażer trafił do szpitala.

9/10 – Zerwanie trójki na szlaku kolejowym między Porajem a Myszkowem. Przez kilka godzin ruch pociągów był zablokowany. Część pociągów odwołano, niektóre zastąpiono autobusami.



Fot. A. Magulski

12 – W okolicach Stramnicy zapaliła się lokomotywa EP07 pociągu z Kołobrzegu do Bielska-Białej. Pożar pojawił się w przedziale maszynowym. Brawa dla maszynisty, który zachował zimną krew i odłączył lokomotywę od składu.

15 – Na odcinku Warszawa–Poznań wstrzymano ruch kolejowy, ponownie z powodu pożaru lokomotywy.

17 – W okolicach Bogaczewa wykołochała się lokomotywa pociągu Intercity „Rybak” z Białegostoku do Szczecina. Nikt nie został poszkodowany. ■

Związki są nie do zastąpienia

Z profesorem Juliuszem Gardawskim, kierownikiem Katedry Socjologii Ekonomicznej w Szkole Głównej Handlowej w Warszawie rozmawia Rafał Zarzecki

– Od wielu lat zajmuje się Pan badaniami poświęconymi związkom zawodowym. Jaki obraz związków się z nich wyłania?

– Wyniki najnowszych badań są obecnie opracowywane. W tych z 2007 roku bardzo wyraźnie zarysował się obraz związków zawodowych jako instytucji z którą pracownicy się identyfikują. To jest ich instytucja, swojska, ale jednocześnie definiowana jako instytucja słaba – taka która chce, stara się, ale niewiele może. Generalnie związki zawodowe traktowane są jako instytucja walcząca o prawa pracownicze, mało skuteczna, ale dająca usługę potencjalną – np. w przypadku zwolnień grupowych.

– Związki zawodowe to nie tylko przywódcy, ale i szeregowi członkowie, od których zależy siła oddziaływania. Czy związki mogą dużo w Polsce?

– Obecna sytuacja ekonomiczna sprawia, że mogą niewiele. W okresie autorytarnego socjalizmu związki zawodowe były instytucjami pełniącymi szereg istotnych funkcji z punktu widzenia zakładów pracy, czy szerzej świata pracy. Funkcje te nadało im państwo. Były czymś w rodzaju dodatkowego urzędu zajmującego się zarówno ochroną pracowników, jak wczasami czy sprawami mieszkaniowymi. W większości krajów zachodnioeuropejskich związki mają nadal charakter przekraczający ochronę interesów załóg w miejscu pracy. Przekazywane są im funkcje, które wzmacniają te instytucje i przysparzają im siły, jak np. administrowanie funduszami ubezpieczeniowymi. W Wielkiej Brytanii premier Tony Blair umożliwił związkom zajęcie się ustawicznym kształceniem.

Rząd skierował na to budżetowe pieniądze i umożliwił stworzenie etatów. W Polsce takie kroki nie są jednak podejmowane.

Zaznaczmy, że jako zwolennik funkcjonowania związków zawodowych jestem przeciwny wrogiemu majstrowaniu przy tej instytucji. Z drugiej strony nie chcę, by była chroniona jak żrenica w oku i unikała modernizacji. A związki zawodowe same się nie zmodyfikują, tu musi działać rząd, ale ostrożnie, żeby nie wylać dziecka z kąpielą.

– Związki pełnią dziś funkcję kozła ofiarnego. Jak Pan ocenia obecną medialną nagonkę?

– Przede wszystkim należy sobie odpowiedzieć na pytanie, czy opisywane fakty mają jakieś ugruntowanie w społecznej praktyce. Oczywiście są pewne negatywne zjawiska, lecz w opinii przeciwników związków ulegają hipertrofii. Ponadto przejawy pozytywne działalności związków są rzadko dostrzegane, negatywne są wydobywane i uwypuklane. W rezultacie w mediach rysuje się ciemny obraz ruchu związkowego. Jest to tendencja stała, która w ostatnich miesiącach uległa natężeniu. Z badań opiniotwórczej prasy prowadzonych kilka lat temu przez zespół prof. Wiesławy Kozek wynikało, że przytłaczająca ilość artykułów na temat związków miała negatywny wydźwięk. Być może istnieje popyt społeczny na takie publikacje.

– Myśli Pan, że istnieje zapotrzebowanie na materiały szkolące związki zawodowe i związkowców jako takich?

– Zapotrzebowanie może nie, ale ludzie lubią czytać o rzeczach wywołują-



Prof. Juliusz Gardawski, kierownik Zakładu Socjologii Ekonomicznej SGH, współpracuje z „Solidarnością”, OPZZ, Instytutem Spraw Publicznych. Jest m.in. członkiem Rady Konsultacyjnej Konfederacji Lewiatan oraz obserwatorem prac Komisji Trójstronnej ds. Społeczno-Gospodarczych. Napisał m.in. książki „Związki zawodowe na rozdrożu”, „Konfliktowy pluralizm związków zawodowych”, „Polacy pracujący a kryzys fordyzmu”.

cych wzburzenie i instytucjach przedstawianych jako „chrome”. Trzeba pamiętać, że związki zawodowe odnoszą się w tej chwili przede wszystkim do tradycyjnego, industrialnego segmentu świata pracy, który już dawno przestał dominować. W Polsce jest 2 miliony związkowców, z czego 1,5 mln w reprezentacyjnych centralach. Związki są jednak całkowicie nieobecne w małych firmach i w niewielkim stopniu w firmach średnich. Duża część pracowników nie może być chroniona przez związki zawodowe. Około 2 milionów osób pracuje w mikroprzedsiębiorstwach i w firmach zatrudniających do 50 osób. Średnia płaca rzędu 3700 zł to dla wielu z nich abstrakcja. Mamy istotny podział polskiego świata pracy. Związki zawodowe nie mają oferty dla tej wielkiej rzeszy Polaków pracujących. Niełatwo byłoby ją jednak obecnie znaleźć. Trzeba by przeznaczyć część związkowych składek na szukanie tych rozwiązań dla pracowników nie należących obecnie do związków, zamiast na zaspokajanie potrzeb płacących składki.

Nie wystarczy mówić, że umowy śmieciowe są złe. Zinstytucjonalizowana obrona pracownika jest konieczna, ale nie powinno się dopuszczać do swoistego gettoizowania się dzisiejszych związków, zamykania na sektor małych i średnich przedsiębiorstw. Uważam, że związkom zawodowym potrzebny jest think-tank z prawdziwego zdarzenia, instytut działający w ich imieniu, a może szerzej – całego polskiego świata pracy. Pozwoliłoby to na niedopuszczenie do wepchnięcia związków do „okopów Świętej Trójcy”. Ruch związkowy musi uciekać od pieczętki „anachroniczna instytucja wieloprzemysłowej klasy robotniczej” i podążać w kierunku tworzenia ruchu społecznego. Za hasłami o jedności związkowej tworzonej w imię walki z aktualną polityką powinien popłynąć pozytywny kapitał społeczny.

– Jest Pan obserwatorem zinstytucjonalizowanego dialogu społecznego w Polsce. Czy Panu się ten dialog podoba?

– Mam rosnące zastrzeżenia co do dialogu, i to z wielu powodów. Wszyscy mają swoje grzechy, większe czy mniejsze. Największy grzech leży jednak po stronie rządu, ale nie poszczególnych ministrów, zwłaszcza nie winiłbym ministerstwa pracy, lecz logikę uprawiania polityki przez samego premiera. Wydaje się, że w rządzie panuje klimat niechętny trudnemu dialogowi z reprezentacją pracowników, klimat budowy liberalnej gospodarki rynkowej i odchodzenia od modelu deliberacyjnej demokracji.

Wydaje mi się, że rząd – pod naciskiem kryzysu gospodarczego oraz niemożności porozumienia i uzyskania paktów zgodnych z liberalnymi wyzwaniem ze strony rynków finansowych – uznał dialog za rzecz niewartą energii i czasu. Czyli w praktyce: spotkania – tak, ale bez przestrzeni negocjacyjnej na „ugranie” czegokolwiek ze strony związków zawodowych. Nie chcę tego oceniać, bo z drugiej strony Polska prześlizgnęła się, jak dotychczas, przez

rafy kryzysu gospodarczego – to daje argumenty zwolennikom neoliberalizmu. Widzimy przecież co się dzieje w innych krajach.

– Bez współodpowiedzialności i współuczestnictwa pojawią się napięcia i wybuchną konflikty społeczne. Można tak po prostu przejść do porządku dziennego nad brakiem dialogu?

– Bez dialogu można żyć, tak jak bez demokracji, wbrew dawniejszym przekonaniom, możliwy jest szybki rozwój gospodarczy. Wszystko jednak pociąga za sobą koszty. Można więc wyobrazić sobie taki ład społeczny, który nie będzie miał charakteru obywatelskiego, to znaczy nie będzie się budowało organizacji reprezentujących interesy różnych środowisk, z którymi będzie się prowadziło dialog i dążyło do uwzględniania ich interesów przy rządzeniu państwem. Co cztery lata będą się odbywały wybory, zaś demokratycznie wybrana władza będzie rządziła w sposób biurokratyczno-technokratyczny. Piotr Żuk określał to jako demokrację spektaklu. W krótszych okresach ten model może mieć swoje plusy, zwłaszcza gdy trzeba podejmować szybkie decyzje. Taki model i styl rządzenia oznacza jednak, że gdy dochodzi do społecznych napięć, protesty wybuchają niespodziewania i mają chaotyczny charakter. To pół biedy, gorsza jest stała atomizacja, fragmentaryzacja społeczeństwa, trwałe wyobcowanie władzy, silna tendencja do dzielenia społeczeństwa na „nas” i na „nich”. Na tym gruncie społeczeństwo zanika, zaś ludzie stają się podatni na różne populizmy, irracjonalne wyjaśnienia itp.

Od 1919 roku Międzynarodowa Organizacja Pracy głosi zasadę dającą się nazwać w wielkim uproszczeniu jako „inkorporacja klasy pracowniczej do systemu”, wynikającą między innymi z lęku przed budowaniem społecznych przedziałów, które w momencie konfliktu prowadzą do nieobliczalnych eksplozji. Idea jest instytucjonalizacja

konfliktu poprzez inkorporację świata pracy, nie dopuszczanie do wykluczenia i dzielenia się w pewnym sensie władzą i odpowiedzialnością. Po II wojnie światowej ta inkorporacja była powszechnie rozwijana, obawiano się, że kryzys z lat 30., wielkie bezrobocie i podziały klasowe były zarzewiem wojny. Ten model, oparty na dialogu trójstronnym między przedstawicielami rządu, kapitału i świata pracy, zaczął chwiać się wraz z globalizacją, nowym wymiarem międzynarodowej konkurencji. Większość krajów europejskich nadal podtrzymuje jednak formy dialogowe, choć akurat w czasie kryzysu gospodarczego zawodowym trudno zgodzić się na jednostronne wyrzeczenia, a to przecież świat pracy ma ponosić największe koszty.

– Ale w zachodnich demokracjach władza nie kwestionuje prawa pracowników do protestów, nie podważa pozycji związków, nie mówi o ich likwidacji.

– Likwidacja związków zawodowych oczywiście nie wchodzi w rachubę, jednak ich istotne osłabienie już tak. Moim zdaniem byłaby to groźne dla naszego społeczeństwa, bo związki zawodowe mimo pewnych minusów polskiego modelu „konfliktowego pluralizmu” to instytucja stabilizująca ład gospodarczy. Partner niełatwy, ale bardzo potrzebny i nie do zastąpienia, szczególnie w sytuacjach trudnych, które mogą w Polsce nastąpić. Związki zawodowe zmieniają klimat zarządzania, cywilizują je, instytucjonalizują sytuacje konfliktowe i sprawiają, że w Polsce pracuje się w sposób bardziej „europejski”. Nie mam wątpliwości, że to instytucja potrzebna, zwłaszcza przy naszej autorytarnej kulturze zarządzania. Jeśli związki zawodowe stracą możliwość oddziaływania na stosunki pracy w polskich przedsiębiorstwach to powstanie przestrzeń do brutalizacji stosunków pracy. Związkom należy pomóc w procesie modyfikacji ich modelu, a nie podważać zasadność ich istnienia.

– Dziękuję za rozmowę. ■

Referendum strajkowe w PR!

Zarząd spółki Przewozy Regionalne unika rokowań ze związkami zawodowymi w sprawie zawarcia Paktu Gwarancji Pracowniczych. Strona związkowa wszczęła z początkiem sierpnia spór zbiorowy z pracodawcą, który jest już na etapie protokołu rozbieżności i zdecydowała o przeprowadzeniu referendum strajkowego, które potrwa do 26 sierpnia.

Związki zawodowe działające w PR usilnie dążą do zawarcia Paktu by chronić pracowników przed utratą pracy wskutek coraz bardziej prawdopodobnych zmian strukturalno-organizacyjnych w spółce oraz postępującego procesu przejmowania pracy przewozowej przez innych operatorów. W lipcu zarząd spółki nie wykazał dobrej woli i nie znalazł czasu na rozmowy z przedstawicielami załogi, Etap dialogu społecznego nie tylko nie zakończył się zawarciem porozumienia, ale nawet się nie rozpoczął. Pismem z 1 sierpnia związki zawodowe podtrzymały wysunięte żądania i wszczęły spór z zarządem PR. Jednocześnie zdecydowały o przeprowadzeniu referendum strajkowego w spółce w dniach 5–26 sierpnia br. Pracownicy odpowiadają w nim na pytanie:

– Czy jesteś za podjęciem akcji strajkowej w przypadku niezawarcia Paktu Gwarancji Pracowniczych przez Zarząd

Spółki Przewozy Regionalne ze Związkami Zawodowymi?

W dniu 8 sierpnia br. zarząd Przewozów Regionalnych spotkał się wprawdzie ze związkami zawodowymi, ale jedynie celem przedstawienia informacji o aktualnej sytuacji spółki, chcąc tym samym zachować pozory prowadzenia dialogu ze stroną społeczną. – Jeżeli zwołane spotkanie nie odbywa się w ramach sporu zbiorowego, to związki uczestniczące w sporze nie wezmą udziału w tej grze zarządu, który nie przestrzega prawa – powiedział na spotkaniu prezydent Leszek Miętek. Uporczywe uchylanie się pracodawcy, a przez to uniemożliwianie prowadzenia sporu zbiorowego podlega bowiem karze z art. 26 ust. 1 ustawy o rozwiązywaniu sporów zbiorowych.

Przedstawiciele trzech największych kolejowych central związkowych (KKZZ, SKK NSZZ Solidarność, Federacji ZZP PKP) opuścili salę, a do sporu przystąpiło

również 6 mniejszych organizacji związkowych.

W ramach sporu zbiorowego spotkanie odbyło się dopiero cztery dni później, w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Kujawsko – Pomorskiego. Niestety i tym razem nadzieje na porozumienie okazały się płonne. Związki zawodowe podtrzymały żądanie zawarcia Paktu Gwarancji Pracowniczych, na co nie przystał zarząd PR, i tym samym spisano protokół rozbieżności. Dalsze rozmowy z udziałem mediatora mają się odbyć nie później niż do 26 sierpnia.

Równolegle trwa spór zbiorowy związków zawodowych z dyrekcją Kujawsko-Pomorskiego Zakładu PR z udziałem mediatorów pod przewodnictwem sekretarza województwa Marka Smoczyka. Strona społeczna podtrzymała żądania utrzymania wszystkich miejsc pracy, stworzenia programu zatrudnienia pracowników zakładu w spółce i wycofania się ze zwolnień grupowych. Ponadto zaproponowała stworzenie programu dobrowolnych odejść. Póki co w zakładzie wstrzymano proces zwolnień grupowych, a do 28 sierpnia dyrekcja zakładu ma przygotować program zagospodarowania nadwyżki pracowników.

R, MS

Uroczysta premiera

Tłumy przybyły na prezentację pierwszego z zamówionych przez PKP Intercity składu typu Pendolino, który 12 sierpnia został zaprezentowany na dworcu we Wrocławiu.

To pokazuje, jak bardzo społeczeństwo jest spragnione nowoczesnego taboru na polskich torach. Zanim to nastąpi, pociąg musi zostać poddany testom i uzyskać homologację. Pierwszy etap, na torze doświadczalnym w Żmigrodzie, zakończy się na przełomie września i października. Po nim nastąpią próby na Centralnej Magistrali Kolejowej. Koło Olsztyna Pendolino będzie sprawdzane w jeździe na łukach, a niedaleko Nowego Sącza w jeździe pod górę. Testy na liniach kolejowych potrwać do połowy grudnia. Do maja 2014r. pociąg powinien uzyskać homologację UTK.

Projekt wzbudza kontrowersje w związku z dużymi kosztami w zestawieniu do ewentualnych zysków i brakiem przystosowania naszej infrastruktury do możliwości Pendolino (prędkość eksploatacyjna to 250 km/h). Na całą inwestycję zaciągnięto kredyt w wysokości 342 mln euro, co daje ponad 1,4 mld zł. Wartość projektu to: 400 mln euro za same składy + 235 mln euro za serwisowanie przez 17 lat + 30 mln euro za centrum serwisowe, co daje łącznie kwotę 665 mln euro. Czy naprawdę stać nas na ładne, ale bardzo kosztowne cacko?

MS



Fot. PKP Intercity

Negocjacje w Cargo

Decydenci zapowiadają giełdowy debiut PKP Cargo na 17 października br. Czy to oznacza, że można spodziewać się przyspieszenia prac nad Paktem Gwarancji Pracowniczych na okoliczność prywatyzacji spółki?

W kolejnej turze negocjacji, 13 sierpnia, zarząd PKP Cargo przedstawił stronie społecznej nowy projekt Paktu. W stosunku do poprzedniej propozycji, modyfikacji uległy kwestie związane z gwarancjami zatrudnienia dla załogi. Pracownikom o stażu pracy na kolei powyżej 30 lat, zatrudnionym na podstawie umowy o pracę na czas nieokreślony, zaoferowano gwarancje do czasu uzyskania uprawnień emerytalnych, przy czym nie dłużej niż przez 10 lat od wejścia

w życie Paktu. W przypadku pracowników ze stażem poniżej 30 lat – propozycja brzmi: 4 lata. Strona związkowa domaga się dla pracowników z 25-letnim stażem gwarancji do osiągnięcia wieku emerytalnego oraz 6-letnich dla pozostałych.

Zarząd jest gotów przeznaczyć większą kwotę na wypłatę premii prywatyzacyjnej niż dotychczas. W propozycji z 13 sierpnia uzależniona od stażu pracy wysokość tzw. jednorazowego świadczenia

w postaci akcji spółki ma wynosić równowartość:

- 0,8 przeciętnego wynagrodzenia (5–15 lat),
- 1,2 przeciętnego wynagrodzenia (15–30 lat),
- 1,8 przeciętnego wynagrodzenia (powyżej 30 lat).

– Propozycje zarządu zbliżyły się do naszych oczekiwań, chociaż nie spełniają jeszcze tego, co powinny. Nie jest też rozstrzygnięta kluczowa sprawa – stabilności ZUZP i wypowiedalności układu w przypadku pogorszenia kondycji spółki. Zarząd nie przedstawił jednoznacznych zapisów i czekamy na kolejne spotkanie – powiedział Leszek Miętek, prezydent ZZM. Następne ma się odbyć już po zamknięciu numeru GM. ■



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 samodzielne 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.**

Kolejowy dialog à la dyktat

Konflikty z pracodawcami przybierają na sile. Ich podstawowym tłem są gwarancje socjalne dla załogi na okoliczność planowanej restrukturyzacji spółki Przewozy Regionalne i prywatyzacji PKP Cargo.

Właściciele PR, czyli marszałkowie województw, sukcesywnie powołują konkurencyjne dla firmy spółki kolejowe, które systematycznie odbierają PR rynek. Sam minister transportu Sławomir Nowak wielokrotnie podkreślał, że takie zachowanie marszałków nie jest fair, ale nie był w stanie lub nie chciał tego procederu powstrzymać. Jakby tego było mało, PR mogą zostać rozdrobione. Po lipcowej decyzji Rady Nadzorczej o powołaniu niezależnych oddziałów spółki już tylko jeden krok do podziału firmy. Zarząd spółki nie chce dyskutować ze stroną społeczną o strategicznych decyzjach. Ponieważ grożą one utratą miejsc pracy, związki zawodowe zareagowały wszczęciem sporu zbiorowego w sprawie zawarcia Paktu Gwarancji Pracowniczych w PR. Prezes Ryszard Kuć długo nie podejmował rokowań w ramach sporu. Trzeba przy tym pamiętać, że planowane zmiany strukturalne w PR są istotne w skali całego kraju i dlatego Pakt powinien zabezpieczać interesy wszystkich pracowników spółki.

Stan wrzenia w regionach

Tymczasem zaostrzają się konflikty o charakterze lokalnym. W województwie kujawsko-pomorskim już został spisany protokół rozbieżności w ramach rokowań sporu toczącego się pomiędzy związkami zawodowymi, a dyrekcją Kujawsko-Pomorskiego Zakładu PR na okoliczność przejścia od grudnia 2013 r. części przewozów w województwie przez spółkę Arriva RP. W tej chwili spór wkroczył w fazę mediacji z udziałem mediatora.

Na Dolnym Śląsku poseł Marzena Machałek z PiS rozesłała niedawno list otwarty do przewodniczącego sejmiku województwa, w którym sprzeciwia się lekceważeniu pracowników Dolnośląskiego Zakładu Przewozów Regionalnych, a także interwencję w ich sprawie. W liście pisze, że pracownicy i związkowcy DZPR zaniepokojeni przyszłości swojego zakładu pracy proszą od dłuższego czasu o pomoc. Obawy te wynikają z faktu, że coraz wię-

cej przewozów urząd marszałkowski przekazuje spółce Koleje Dolnośląskie, ograniczając tym samym zatrudnienie w ich zakładzie. Zwalniani są wykwalifikowani i doświadczeni pracownicy. KD przejmują nowe zadania, ale kadry z PR – już nie. Posłanka doma-

gała się omówienia problemów z udziałem strony związkowej na forum Komisji Polityki Rozwoju Regionalnego i Gospodarki, lecz nawet nie uzyskała odpowiedzi na swoje wystąpienie. O tym, że jej wniosek spotkał się z odmową dowiedziała się z pisma przesłanego do... związkowców. Komisja owszem planuje tematyczne posiedzenie w tej sprawie, ale dopiero na jesieni, czyli po zakończeniu trwającego obecnie procesu restrukturyzacji w DZPR. W sprawie planowanych zmian nie rozmawia się ani z posłanką, ani ze związkami zawodowymi. Nic dziwnego, że 26 lipca związki zawodowe działające w DZPR powołały komitet protestacyjno-strajkowy.

Przykładem doprowadzania ludzi do ostateczności była również głośna próba zwolnienia 107 pracowników w Małopolskim Zakładzie Przewozów Regionalnych, w którym dyrektor ogłosił „program naprawczy”. W następstwie tego związkowcy weszli z dyrekcją w spór zbiorowy, a siedmiu pracowników podjęło strajk głodowy. Po spotkaniu protestujących z dyrekcją jeden z uczestników głodówki, 42-letni Józef C. podpalił się na znak protestu przeciwko zwolnieniom. W stanie ciężkim trafił do szpitala. Po tym tragicznym finale i nagłośnieniu sprawy w mediach okazało się, że dyrekcja wycofała się jedynie z części zwolnień.

Po pierwsze pakty

Regionalne konflikty i planowane zmiany w strukturze PR wskazują, jak bardzo ważny dla pracowników spółki jest Pakt Gwarancji Pracowniczych, który stanowi przedmiot sporu zbiorowego.

Celem jest ochrona pracowników PR w obliczu iscie rewolucyjnych pomysłów decydentów co do przyszłości i roli spółki. Idzie o stworzenie mechanizmów uwzględniających zatrudnianie pracowników PR u potencjalnych nowych pracodawców w trybie art. 23¹ Kodeksu pracy – w przypadku przejmowania rynku przewozów pasażerskich przez nowe podmioty



Strona związkowa chce zawarcia paktu gwarancji w Przewozach Regionalnych

w województwach. Marszałkowie muszą się w końcu zacząć liczyć z tym, że są również właścicielami PR, a co za tym idzie mają zobowiązania wobec pracowników firmy. Nie może być przecież tak, że z dnia na dzień tworzy się nowe spółki kolejowe i zatrudnia ludzi z zewnątrz, a na bruku lądują wykwalifikowani kolejarze, którzy większość życia przepracowali w zawodzie.

W PKP Intercity trwa spór zbiorowy w sprawie podwyżek płac. Z końcem sierpnia upływa natomiast termin na zawarcie porozumienia dotyczącego świadczeń przejazdowych na rok 2014 i lata następne. Jak dotychczas nie mamy informacji jaki projekt przedstawi prowadzący spór Piotr Ciżkowicz z zarządu PKP S.A.

„Gotuje się” w spółce PKP Cargo, która ma zadebiutować na giełdzie na jesieni. Prywatyzacja jest przygotowywana od dawna. Jeszcze w 2011 r. (po 2 latach pracy nad projektem) związki zawodowe wynegocjowały Pakt Gwarancji Pracowniczych. Czekał on już tylko na podpis właściciela, ale się nie doczekał. Zmiana sposobu prywatyzacji posłużyła za pretekst do anulowania wszystkich dotychczasowych ustaleń wynegocjowanych z poprzednim zarządem. Związki zostały postawione przed koniecznością rozpoczęcia negocjacji od nowa. Jakby 2 lata dotychczasowych prac nad projektem i koszty poniesione na kancelarie prawne nie miały żadnego znaczenia. Oczywiście tym razem oferta zarządu jest znacznie mniej korzystna. Obecne kierownictwo spółki przy wydatnym udziale zarządu PKP S.A. chce drastycznie okroić poprzednią wersję dokumentu. Ponadto mimo, że spółka radzi sobie na rynku i wypracowuje zyski, to nie zamierza się nimi dzielić z załogą. Nie ma woli by wypłacić nagrody z zysku za rok 2012, ani premii za 1 kwartał 2013r.

Cargo po macoszemu

Związki w PKP Cargo walczą również o podwyżkę od 1 czerwca 2013r. Tym

bardziej, że podwyżki w Grupie PKP już w tym roku były i nie ma najmniejszego powodu, żeby załogę Cargo traktować po macoszemu. Na tle placowym oraz w sprawie podpisania Paktu Gwarancji Pracowniczych toczy się spór zbiorowy, który wszedł obecnie w fazę mediacji, po tym jak 8 lipca br. strony nie doszły do porozumienia i spisały protokół rozbieżności. Równoległe przeprowadzone zostało referendum strajkowe, w którym 98% pracowników opowiedziało się za strajkiem, jeśli postulaty strony społecznej nie zostaną spełnione. Mediacje trwają, ale do porozumienia droga daleka. Nasilają się również ataki wymierzone zarówno w związki zawodowe jako organizacje, jak i personalnie w stronę poszczególnych związkowców. A w rzeczywistości zarząd spółki nawet nie podjął negocjacji na ten temat podwyżek.

Przy takim klimacie prowadzenia rozmów można się spodziewać, że po prywatyzacji natychmiast wypowiedziany zostanie PUZP. Od 1 lipca związki zawodowe apelują o przestrzeganie harmonogramów czasu pracy. Jest to reakcja na informację zarządu o tym, że w spółce są przerosty zatrudnienia. Ważne jest, żeby pokazać władzom Cargo, że w firmie nie tylko nie ma nadmiaru pracowników, ale bywa wręcz odwrotnie – brakuje ich. Jeżeli zarządowi przed prywatyzacją potrzebny jest dodatkowy zysk, który chce wygenerować zwalniając ludzi (a przy okazji zaoszczędzić na Pakcie, który zwolnionych przed jego podpisaniem pracowników już nie obejmie), to

związki chcą dać temu stanowczy odpór. Jakby tego było mało, Biuro Audytu PKP Cargo zarekomendowało zmiany w zasadach zatrudniania i pracy maszynistów, na których pracownicy stracą nie tylko finansowo, ale które mogą wręcz negatywnie wpłynąć na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

Trudno nie odnieść wrażenia, że rozmowy się toczą swoim trybem, a zarząd i tak robi swoje. Do Komisji Nadzoru Finansowego wpłynął prospekt emisyjny spółki, w którym zapewne zabrakło informacji o tym, że Pakt Gwarancji Pracowniczych jest wciąż niepodpisany. Drugim ważnym brakiem w opinii prezydenta ZZM Leszka Miętka jest pominięcie informacji na temat zmiany sytuacji rynku przewozów po wyroku Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie stawek dostępu do infrastruktury, który może pozytywnie wpłynąć na finanse Spółki.

Decydentom najwygodniej byłoby przeforsować zmiany na swoich, mało korzystnych dla załogi warunkach i bez większego rozgłosu, ale na drodze do tego stoją związki zawodowe. Na kolei radykalizują się nastroje wśród załogi. Wszyscy zdają sobie sprawę z tego, że o gwarancjach pracowniczych rozmawia się przed, a nie po planowanych zmianach. Jednak na ten moment dialog przypomina raczej dyktat. Jeżeli pracodawcy i strona związkowa nie dojdą do porozumienia, wizja strajku jest bardzo realna. ■

Magdalena Szulecka



Negocjacje w PKP Cargo

Brudna, antyzwiązkowa kampania

Wreakcji na zapowiedź wrześniowych protestów wobec antypracowniczych działań rządu PO-PSL, pod ostrzałem części mediów znalazły się związki zawodowe i ich liderzy. Nie ma w tym przypadku. To świadoma strategia: spuścić psy ze smyczy i zojdyzić instytucję stojącą na straży praw pracowniczych.

Medialna nagonka, inspirowana m.in. prowokacyjnymi wypowiedziami Filipa Libickiego z PO, trwa od pewnego czasu w najlepsze, ale na niebywałą wprost skalę nasiliła się po ogłoszeniu informacji o powstaniu wspólnego komitetu protestacyjno-strajkowego trzech największych ogólnopolskich central, czyli OPZZ, NSZZ Solidarność i Forum Związków Zawodowych. – W naszych kręgach zjednoczenie organizacji dość odległych w kwestiach światopoglądowych żartobliwie komentowane jest jako pierwszy z cudów premiera Tuska – mówi Leszek Miętek, prezydent ZZM, a zarazem przedstawiciel OPZZ w Komisji Trójstronnej. Spoiwem był brak dialogu społecznego w ramach Trójstronnej Komisji Społeczno-Gospodarczej, a także towarzysząca temu zjawisku arogancja i znieczulica decydentów.

Dialog? Pic na wodę!

Dla obecnej władzy Komisja Trójstronna stała się bowiem jedynie przykrywką. W najlepszym razie mającą zamydlić oczy opinii publicznej, że gdzieś wprawdzie trwają rozmowy o cięciach, oszczędnościach, dodatkowych obciążeniach dla obywateli, ale trwa dialog i możliwy jest rozsądny kompromis. Tyle, że to pic na wodę. Strategiczne decyzje zapadają bowiem gdzie indziej – w zaciszu ministerialnych gabinetów, a potem nie ma już przestrzeni do negocjacji. Wypracowane wspólnie ustalenia też zresztą mogą powędrować do kosza. Takimi metodami rząd PO-PSL i organizacje pracodawców (z pomocą większości parlamentarnej oraz prezydenta RP) przeforsowały szereg zmian w prawie, bez oglądania się na stanowisko strony społecznej. Zmian dodajmy dotkliwych i godzących w śro-

dziennik.pl POLITYKA

Lubię to! 5,9 tys.

Wiadomości Aktualności Polityka

Strona główna » Wiadomości » Polityka » Senator Platformy pr

Senator Platformy przez związki zawodowe

dowiska pracownicze, jak np. podwyższenie wieku emerytalnego do 67 roku życia, podwyższenie płacy minimalnej jedynie o 80 zł, czy demontaż Kodeksu pracy za pomocą wprowadzenia rocznego okresu rozliczeniowego i ruchomego czasu pracy.

Obrazy tajne przez poufne

Z początkiem roku OPZZ kilkakrotnie występowało o upublicznienie obrad Komisji Trójstronnej i transmitowanie ich przez ogólnodostępne media. Najpierw bezpośrednio na jej forum, spotykając się ze stanowczą odmową przedstawicieli rządu i organizacji pracodawców. W liście otwartym do premiera przewodniczący OPZZ Jan Guz przekonywał, że społeczeństwo powinno mieć prawo do oceny argumentów wszystkich stron dialogu społecznego. Na próżno jednak, obrady mają pozostać tajne i koniec. Dlaczego? Bo tak, koniec, kropka! Pytanie kto ma w tym swój interes albo coś do ukrycia wydaje się czysto retoryczne.

Nic zatem dziwnego, że sprowadzani do roli dyskutantów, którym trzeba (jeszcze?) dać się wygadać, ale których się kompletnie nie słucha przywódca związkowi nie chcieli brać udziału w farsie i legitymizować pozorowanego dialogu. Wyczerpawszy formułę rozmów przy

Rzeź św
Formalnie należy do nich 2,
wynaturzeniu. Czy ZWIĄZKI Z



TYKA

Kraj Świat Nauka Opinie Media

Zygotował bat na związki zawodowe

Zygotował bat na

stole zawiesili członkostwo w pracach Komisji i zapowiedzieli powrót doń wtedy, gdy wróci tam rzeczywisty dialog. A także zapowiedzieli inne, dopuszczalne prawem w demokratycznych krajach, działania – protesty uliczne i strajki we wrześniu. Do tego czasu będziemy pewnie świadkami dalszego szkalowania i mieszania z błotem związków zawodowych, prób złamania jedności, dyskredytowania i skłócania liderów na łamach dyspozycyjnych mediów. Wszystko po to, by stworzyć odpowiedni klimat i przygotować grunt do dalszych działań. Oraz odwrócić uwagę

Łętych krów

5 mln Polaków. Ale według części polityków PO uległy AWODOWE są jeszcze komukolwiek potrzebne?

od rzeczywistych problemów – 14-procentowego bezrobocia czy deficytu budżetowego w wysokości 24 miliardów złotych.

Raport zemsty

Kulminacja tej kampanii nastąpi z chwilą publikacji dokumentu, nad którym pracuje zespół parlamentarzystów kierowany przez posła PO Michała Jarosa. Specjalny raport ma ujawnić koszty funkcjonowania związków zawodowych, związane z udostępnianiem pomieszczeń i odprowadzaniem

składek przez pracodawcę, etatowymi działaczami, ich zarobkami etc. Pał sześć jeśli będzie sporządzony rzetelnie i bez zacierzenia. ZSM nie ma na tym polu nic do ukrycia. Ostatnio do mediów „wyciekły” informacje o zarobkach kolejowych związkowców. Ale w ślad za tym trzeba ujawnić wynagrodzenia kadry menedżerskiej w spółkach Skarbu Państwa, koszty administracji centralnej, koszty przywilejów najwyższych władz, posłów i senatorów, wreszcie rozdawanych hojną ręką nagród i premii dla urzędników. Bo co to za jawność z podziałem na równych i równiejszych? Zwykła polityczna zemsta i tyle.

Trzeba się faktycznie liczyć z tym, że działania mogą być podyktowane niskim pobudkami – produkcją i fabrykowaniem „kwitów”, które podlane odpowiednim sosem mogą posłużyć wywołaniu społecznego wzburzenia, ułatwiającego zmianę nastawienia opinii publicznej do związków zawodowych. Tak się bowiem składa, że bez brudnych gier Platformie raczej trudno będzie uzyskać poparcie społeczne dla tworzonego antyzwiązkowego prawa. Jeśli wierzyć sondażom, z badań CBOS z maja 2013 r. wynika, że 61 procent Polaków uważa, że związki zawodowe mają w naszym kraju zbyt mały wpływ na decyzje polityczne. Przeciwnego zdania było jedynie 8 procent.

raz

51 mld zł – tyle miała kosztować w 2009 roku w Polsce administracja centralna (1/5 budżetu kraju), z czego blisko 70 proc. stanowiły płace urzędników

212 mln zł – premie dla pracowników ZUS w 2012 roku

141 mln zł – budżetowe dotacje i subwencje dla partii politycznych w ubiegłym roku

101 mln zł – nagrody w administracji centralnej w 2012 roku

43 mln zł – premie przyznane urzędnikom warszawskiego ratusza w 2012 roku

19 mln zł – nagrody w Ministerstwie Finansów w 2012 roku

976 tys. zł – a tyle pochłonęły premie za 2012 rok dla kierownictwa Kancelarii Sejmu

250 tys. zł – premie za 2012 rok dla prezydium Kancelarii Sejmu

59 tys. zł – tyle wynosi miesięczne wynagrodzenie zasadnicze prezesa PKP SA

50 tys. zł – premia za 2012 rok dla marszałka Senatu

27 tys. zł – a tyle zgarnęli jego zastępcy – wicemarszałkowie Senatu

71 zł – o taką kwotę zrewaloryzowano w ubiegłym roku emerytury

Źródło: Deloitte, RMF/FM, Wprost, Fakt

Związkowcy bogacze ZADAJĄ podwyżek!

Pod lupą inspektorów

W wrześniu, w okolicach naszego święta, można się spodziewać ogólnopolskiego raportu Głównego Inspektoratu Pracy dotyczącego m.in. czasu pracy maszynistów. Na razie wypłynęły wycinkowe dane. Okręgowy Inspektorat Pracy w Poznaniu ujawnił wyniki kontroli z terenu Wielkopolski.

Inspektorzy poznańskiego OIP przeprowadzili je w dniach 1 marca–31 maja br. w Zakładzie Zachodnim PKP Intercity, Wielkopolskim Zakładzie PKP Cargo oraz w spółce Koleje Wielkopolskie. – Obejmowały okres trzech lat poprzedzających kontrolę – wyjaśnia Jacek Strzyżewski, rzecznik prasowy OIP Poznań. – W skontrolowanych placówkach pracowało w tym czasie 685 maszynistów – dodaje.

Prawo było łamane w każdej z nich. I tak inspektorzy stwierdzili 13 przypadków równoległego zatrudnienia maszynistów, z czego 11 na podstawie umowy cywilnoprawnej. Wykryli również blisko 50 przypadków świadczenia pracy w czasie wolnym od pracy (28 w czasie odpoczynku między służbami i 19 podczas urlopu). Czterokrotnie wykonywana była praca powyżej 20 godz. na dobę.

Spośród innych nieprawidłowości, na światło dzienne wypłynęło 20 przypadków nieudzielenia dobowego wypoczynku co najmniej 11 godz. oraz 8 przypadków nieudzielenia pracownikowi 35-godzinnego odpoczynku. Sześciu maszynistów przekroczyło dopuszczalną 48-godzinną liczbę godzin pracy średnio w okresie rozliczeniowym. W najbardziej skrajnym przypadku

maszynista pracował średnio w tygodniu ponad 62 godziny w miesięcznym okresie rozliczeniowym.

Patrząc jedynie na liczby, negatywne i niebezpieczne zjawiska to margines. – Sęk w tym, że psują one reputację całego środowiska – mówi Leszek Miętek, prezydent ZZM. – W tej profesji liczy się odpowiedzialność za pasażerów i powierzone mienie. Gdyby maszyniści wzajemnie się szanowali, zarobili by te pieniądze w normalnych warunkach – dodaje.



Prezydent zwraca także uwagę na inny aspekt całego zagadnienia. – Ustawodawcy i pracodawcy chowają głowę w piasek i udają, że nie dostrzegają pewnych zjawisk. Po katastrofie pod Szczekocinami minister Sławomir Nowak szumnie ogłosił 10-punktowy plan poprawy bezpieczeństwa na kolei. Nowym regulacjom

miały być poddane m.in. kwestie czasu pracy i wypoczynku maszynistów. Tymczasem mija 1,5 roku i wszystko jest po staremu. Fakt, że ustawa może wejść w życie dopiero za 2,5–3 lata dowodzi, że problem nie jest poważnie traktowany – mówi szef ZZM.

Kontrolowane spółki zostały ukarane mandatami karnymi w wysokości... 1000 złotych, a wicemarszałek województwa zapowiedział kontrolę w spółce KW. Oficjalny raport Głównego Inspektoratu Pracy dla całego kraju zawierający ogólne wnioski i zalecenia ma być gotowy na początku września.

R.

Fot. Tomasz Makuch



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:

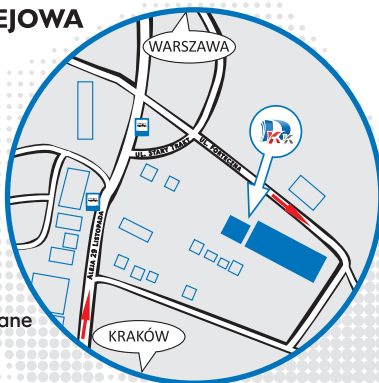
- ⊕ składu i grafiki komputerowej
- ⊕ druku offsetowego
- ⊕ oprawy inroligatorskiej

Wykonujemy wszelkie druki numerowane z odpowiednimi zabezpieczeniami

TRADYCJA

KONKURENCYJNE CENY

PROFESJONALIZM



www.drukkol.pl

Sektor z Sekcją

Bodaj po raz pierwszy w historii ZMZ odbyło się robocze spotkanie komórki wysokiego szczebla z udziałem przedstawicieli innej organizacji związkowej. Posiedzenie Sektora Przewozów Towarowych z Sekcją Zawodową PKP Cargo NSZZ Solidarność poświęcone było sytuacji spółki i wypracowaniu wspólnych uzgodnień.

Do spotkania doszło 25 lipca w siedzibie ZMZ w Ursusie. Na „pierwszy ogień” poszła problematyka negocjacji Paktu Gwarancji Pracowniczych na okoliczność prywatyzacji PKP Cargo. Szczegółowo omówiono przebieg dotychczasowych spotkań z pracodawcami, propozycje zarządu spółki, a także wyniki referendum strajkowego. Przybyli zgodnie uznali, że oferta drugiej strony reklamowana jako „pakiet korzyści” jest dalece niewystarczająca, bo nie umywa się do poprzedniej wersji paktu.

Uczestnicy starali się przewidzieć dalsze scenariusze i przygotować na różne kierunki rozwoju sytuacji. Ustalili także jak powinna wyglądać współpraca związków zawodowych w zakładach pracy. ■



WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA SP. Z O.O. W GRODZISKU MAZOWIECKIM

przyjmie do pracy czynnych zawodowo

MASZYNISTÓW ELEKTRYCZNYCH POJAZDÓW TRAKCYJNYCH

Oferujemy:

- stabilność zatrudnienia,
- atrakcyjne warunki wynagradzania zgodne z Zakładowym Układem Zbiorowym Pracy dla pracowników spółki Warszawska Kolej Dojazdowa.
- możliwość korzystania z ulgowych przejazdów kolejami oraz funduszu socjalnego.

Oferta powinna zawierać:

CV ze zdjęciem, kopie dokumentów potwierdzających posiadane kwalifikacje zawodowe, (ewentualnie) referencje.

Oferty należy przysyłać pod adresem:

Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.

05-825 Grodzisk Mazowiecki ul. Batorego 23

Wydział Spraw Pracowniczych z dopiskiem na kopercie

„Oferta pracy – maszynista”

e-mail: kadry@wkd.com.pl tel. (22) 755 47 60

Przewodniczący kół ZZM

Przedstawiamy pierwszą część zestawienia ukazującego przewodniczących kół w naszej organizacji.



Wojciech Krzyżankiewicz
MZZMK RŚ-D
w Katowicach,
Koło w DB Schenker Rail
Polska



Ireneusz Szabla
ZZM w PR Szczecin,
Koło Szczecinek



Jerzy Felc
ZZM w PR Lublin,
Koło Lublin



Bogdan Kurowski
ZZM w PR Lublin,
Koło Łuków



Andrzej Szymański
ZZM w Zakładzie
Północnym Intercity,
Koło w Olsztynie



Piotr Nojszewski
MZZM w Zachodniopomorskim Zakładzie Cargo,
Koło Szczecinek



Henryk Duhr
MZZM Poznań
Koło w PKP Intercity
Poznań



Jacek Białach
ZZM w Zakładzie
Południowym
PKP Intercity
Koło w Katowicach



Joanna Dybaś
ZZM w Zakładzie Za-
chodniopomorskim PKP
Intercity w Szczecinie
Koło Handlowe



Artur Olejarczyk
ZZM we Wschodnim
Zakładzie PKP Cargo,
Koło Sekcja Lublin



Ryszard Wojtas
ZZM we Wschodnim
Zakładzie PKP Cargo
Koło Lublin



Leszek Gajaszek
ZZM we Wschodnim
Zakładzie PKP Cargo
Koło Dęblin



Eugeniusz Majorek
MZZMK RŚ-D
w Katowicach
Koło Koleje Śląskie



Andrzej Hanszla
MZZMK RŚ-D
w Katowicach
Koło przy PR Łódź



Bogdan Jańczak
MZZM Poznań
Koło PR Poznań



Andrzej Matuszewski
MZZM Czerwieńsk
Koło w PKP Cargo
Dołnośląski Zakład Spółki



Sławomir Kościelski
MZZM Czerwieńsk
Koło w PR Zielona Góra



Jarosław Szybko
MZZMK RŚ-D
Koło PKP Cargo Service

Wszystkim pozostałym przewodniczącym kół przypominamy o przysłaniu maila z informacją i zdjęciem do Biura Rady Krajowej ZZM, najlepiej na adres glosmaszynisty@wp.pl. W mailu prosimy o podanie dokładnej nazwy organizacji/koła, imię i nazwisko przewodniczącego/ej, oraz podanie numeru telefonu oraz adresu mailowego.

Nie mówimy żegnaj

Kolejni nasi członkowie przeszli na zasłużone emerytury.

Dnia 12 lipca 2013 r. ostatnią służbę na elektrowozie ET 22-709 pełnił starszy maszynista Wiktor Bławat – pracownik Północnego Zakładu PKP Cargo, sekcja eksploatacji taboru w Zajączkowie Tczewskim. Członek miejscowej ZM prowadził pociąg 523004 relacji Gdańsk Port Północny–Połaniec.

Posiada trzy prawa kierowania – na trakcje parową, spaliniową i elektryczną. Co ciekawe, Wiktor Bławat czasie 44 lat pracy łącznie przebywał na zwolnieniu lekarskim tylko 75 dni – przez pozostałe 15 985 zawsze na stanowisku pracy. Jako członek ZM czynnie i aktywnie współpracował z Radą maszynistowską. Udzielał się m.in. jako przyboczny Pocztu Sztandarowego.

Ostatnią służbę przed odejściem na zasłużoną emeryturę w wieku 60 lat postanowili uczcić koledzy z Rady ZM w Zajączkowie. Mimo niesprzyjającej aury udali się stację w miejsce planowej podmiany drużyny trakcyjnej. Była m.in. tradycyjna bramka z taśmy szybkościomierza, kwiaty od kierownictwa organizacji oraz życzenia od kolegów, a także maszynistowski zegarek kieszonkowy – z parowozem na kopercie.

„Pamiętamy o wspólnych latach pracy. Mamy świadomość, ile Tobie zawdzięcza Polska Kolej i nasz Związek Maszynistów. Dziękujemy!” – taką treść miała tablica z podziękowaniami, które od kierownictwa macierzystej organizacji otrzymał natomiast maszynista Bogdan Okuniewski z ZM w PKP Intercity Zakład Północny w Gdyni. Zanim został emerytem przepracował blisko 42 lata – od 4.10.1971 do 30.06. 2013 roku. Ostatnią służbę odpowiednio upamiętniła i uczciła na gdyńskim dworcu czekająca z kwiatami delegacja.

W imieniu kolegów oraz redakcji na nowej ścieżce życia życzymy obu Panom dużo zdrowia i pomyślności. ■

(Amur, Zbig)

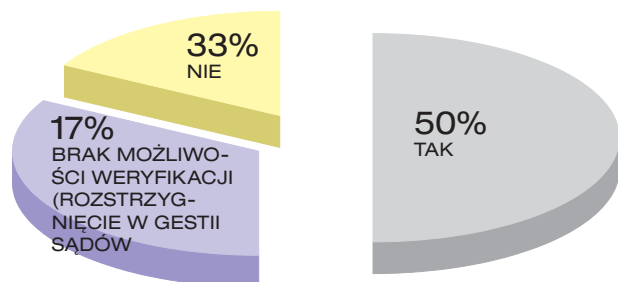


30

O tyle procent wzrosła liczba przypadków niewypłacenia pensji w pierwszym półroczu 2013 roku (w stosunku do analogicznego okresu 2012 r.) w zakładach skontrolowanych przez Państwową Inspekcję Pracy. Liczba przypadków oznacza w przybliżeniu liczbę pracowników.

Barometr

Czy problemy zgłaszane przez związki zawodowe są uzasadnione?



Dane Państwowej Inspekcji Pracy dotyczące skarg związków zawodowych oraz działań kontrolnych w latach 2010–12 i I półroczu 2013 r.

Cytat miesiąca

**NASZYM CELEM
BYŁO WPROWADZENIE DO PKP**



WIĘCEJ „CZYNNIKA NIEKOLEJOWEGO”.

Jakub Karnowski, prezes PKP SA, zapytany przez Rynek Kolejowy o największe dokonanie zarządu w ostatnim roku

Skontaktuj się z nami!

- UCZĘSZCZASZ NA SZKOLENIE NA LICENCJĘ MASZYNISTY?
- ZDAŁEŚ EGZAMIN I ODBYWASZ STAŻ NA ŚWIADECTWO MASZYNISTY?
- JESTEŚ LUB ZA CHWILĘ BĘDZIESZ POMOCNIKIEM MASZYNISTY?

W Związku Zawodowym Maszynistów Kolejowych w Polsce znajdziesz fachową, kompetentną i skuteczną pomoc.

Na stronie www.zzm.org.pl

znajdziesz dane teleadresowe do organizacji związkowych zrzeszonych w ZZM.

W ofercie związku znajdziesz ponadto wiele atrakcyjnych i pomocnych narzędzi dla Ciebie i Twoich najbliższych.

Dzwoń do biura Rady Krajowej ZZM
22 (922) 47 42 615.

Jeśli jesteś pracownikiem PKP Intercity S.A.
– bezpośrednio do przewodniczącego
Sektora Przewozów Pasażerskich ZZM
Piotra Rybikowskiego,
(42 lub kol. 942) 205–66–34.

Do zobaczenia.

Kolej na wakacje porusza donację



ODDAJĄC KREW PODAJ HASŁO

**„Kolejarze
– Potrzebującym”**

28.06 – 2.09.2013

Organizator:
Krajowa Rada Kolejarskich Klubów HDK PCK



KRAJOWA RADA
KOLEJARSKICH KLUBÓW
HONOROWYCH DAWCÓW KRWI PCK

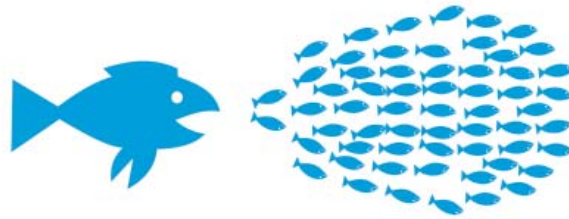
Parowozjada i jubileusz skansenu

Podczas tegorocznej Parowozjady, która w dniach 24–25 sierpnia odbędzie się w Chabówce, zaprezentują się zabytkowe lokomotywy z Chabówki, Wolsztyna, Pyskowic oraz Czech.

W tym roku organizator – spółka PKP Cargo, spodziewa się następujących zabytkowych parowozów: TKh49-1, TKt48-191, OI12-7 oraz Ty42-107 z Chabówki, a ponadto OI49-69 z Wolsztyna, 475.101 z Czech oraz Ty42-24 z Towarzystwa Opieki Zabytków Kolejnictwa Organizacji Skansenów w Pyskowicach. Mini-parada odbędzie się 24 sierpnia o godz. 13, a zawody drużyn parowozowych dzień później, też o 13.

Ponadto będzie można podziwiać zabytkowe składy pociągów znajdujące się na terenie Skansenu Taboru Kolejowego, który właśnie obchodzi 20-lecie swojego istnienia. Są to zarówno wagony pasażerskie, niektóre z początku XX wieku, jak i towarowe, których nigdzie na co dzień nie zobaczymy. Wśród nich: cysterny, węglarki, kryte, czy unikatowy na skalę światową, polskiej budowy wagon do przewozu gęsi.

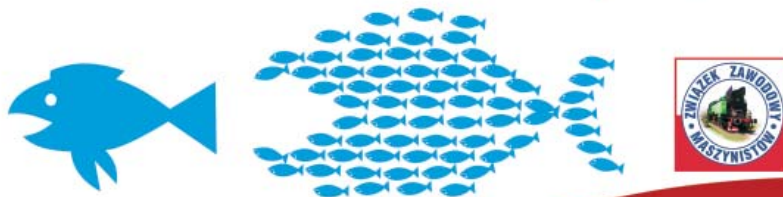
Ponadto podczas dwóch dni imprezy na trasach z Chabówki do Dobrej k. Limanowej, Zakopanego, Rabki Zaryte oraz Mszany Dolnej będą kursowały pociągi retro zestawione z zabytkowych lokomotyw i wagonów. Szczegółowy rozkład jazdy pociągów znajduje się na stronie www.skansen.hg.pl



WARTO BYĆ W ZZM!

- Nie jesteś sam lecz w grupie kolegów po fachu pracujących w innych firmach, ale napotykających na podobne problemy. Wspólnie łatwiej je rozwiązać.
- Uzyskujesz prawo konsultowania ze związkowymi prawnikami zagadnień z zakresu prawa pracy
- Możesz liczyć na profesjonalną pomoc w sprawach indywidualnych związanych z wykonywaniem pracy, m.in. po ewentualnych zdarzeniach i wypadkach kolejowych
- Zwiększasz swoją szansę na wyższą płacę i poprawę warunków pracy
- Możesz skutecznie bronić praw pracowniczych i czynnie przeciwstawić się nierównemu traktowaniu, dyskryminacji, lobbingsowi i wykorzystywaniu
- Wraz ze swoimi bliskimi zostajesz objęty atrakcyjnymi ubezpieczeniami OC i na życie
- Masz bezpłatny kontakt z bliskimi dzięki atrakcyjnej taryfie w sieci ZZM w telefonii komórkowej Plus

RAZEM MOŻEMY WIĘCEJ!



Skontaktuj się z nami!

Związek Zawodowy
Maszynistów Kolejowych w Polsce
ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa
tel. 22 474 26 15
e-mail: rkzzm@wp.pl
www.zzm.org.pl

Koledze

GRZEGORZOWI JAGIELSKIEMU

Przewodniczącemu
Koła ZZM w IC Szczecin
wyraży głębokiego współczucia
z powodu tragicznej śmierci

MAMY

składają
koledzy ze Szczecina

Koledze

GRZEGORZOWI JAGIELSKIEMU

Przewodniczącemu
Koła ZZM w IC Szczecin
wyraży głębokiego współczucia
z powodu tragicznej śmierci

MAMY

składa
Rada Krajowa ZZM

Humor

Idzie dwóch facetów koło parlamentu.
Nagle słyszą:

– Sto lat, sto lat!!!
– O chyba ktoś ma urodziny – mówi jeden.

A drugi na to:

– Nie, ustalają wiek emerytalny.

Firma zatrudnia nowego dyrektora finansowego. Spośród kandydatów wybrano matematyka, filozofa, ekonomistę i prawnika. Pierwszy na rozmowę kwalifikacyjną do prezesa wchodzi ekonomista.

– Mam tylko jedno pytanie. Ile jest dwa plus dwa? – pyta prezes.

– No, jeżeli spojrzymy na to pod kątem matematyki to 4, ale jeżeli weźmiemy pod uwagę zasadę zysków korporacyjnych...

– Dziękuję, skontaktujemy się z panem. Następnie wchodzi filozof i słyszy to samo pytanie.

– Hmmmm, to trzeba by się zastanowić nad symboliką liczby dwa... Można by zacząć od kultury antycznej albo nawet hinduizmu... Trzeba też pomyśleć o aspektach znaczenia połączenia obu dwójek... Kolejny wchodzi matematyk.

– Cztery – odpowiada bez zastanowienia.

Ostatni wchodzi prawnik. Usłyszawszy pytanie powoli wstaje, podchodzi do okna, zaciąga żaluzje, zamyka drzwi na klucz. Wraca na swoje miejsce, siada, spogląda prezesowi prosto w oczy i pyta:

– A ile ma być?

Przychodzi baba do lekarza i mówi:

– Panie doktorze, jestem uzależniona od Facebooka.

– Lubię to!

Dyrektor do świeżo zatrudnionej sekretarki-blondynki:

– Wysłała pani faks do Nowakowskiego?

– Tak, panie dyrektorze.

– To teraz proszę jeszcze wysłać do Nowaka.

– Nie mamy więcej faksów...

Fraszki Jerzego Szulca

FINANSE

*Lepszy rubel w garści – bez szwanku
Niż lokata w Amber Gold banku.*

MAŻ STANU

*Taki on mąż
Jak z kija wąż.*

WYRZECZENIA

*Gdy rzucisz palenie oraz trunków picie
Będziesz mógł żyć dłużej... lecz co to za życie.*



Modelarstwo



Życie przerasta kabaret, co dostrzegają również modelarze kolejowi. (Wystawa makiet kolejowych w siedzibie Fundacji Elektrowni Rybnik 5.2012).

Fot. G. Moc

Filatelistyka

W nawiązaniu do zbliżającej się 74. rocznicy wybuchu II wojny światowej, prezentujemy historyczny walor z 1989 roku – kopertę pierwszego dnia obiegu FDC ze znaczkiem ukazującym pierwszy polski pociąg pancerny nr 53 „Śmiały” podczas działań obronnych miasta Lwów. „Śmiały” przybył tam 17 września, po informacji o wkroczeniu do Polski Armii Czerwonej. Już dzień później brał udział w walkach w rejonie Dworca Łyczakowskiego, wspierając uderzenie polskiej piechoty na Sichów i Pirogowkę. Następnego dnia z pociągu ostrzeliwano Zboiska i Kamionkę Strumiłową. Wieczorem wrócił na stację Podzamcze, a w nocy z powrotem na Dworzec Łyczakowski. Po kapitulacji Lwowa 22 września 1939 r. pociąg pancerny „Śmiały” został zajęty przez wojska radzieckie.





MEDUZA ŚWINOUJŚCIE



TRYGŁAW MIĘDZYDROJE



SŁONECZNY BRZEG MIELNO



CISNA PEREŁKA



KAMIENNY POTOK Sopot



POLESIE FIRLEJ



AMADEA MIĘDZYDROJE



ZACISZE SPAŁA



SIWARNA ZAKOPANE



KARPACZ HALNY



KOLEJARZ USTRONIE JASZOWIEC



SOSNA WISŁA

SOPOT KAMIENNY POTOK

GDYNIA 18-28.08.2013

CENA **777 zł**
Z WYŻYWIENIEM HB

TRYGŁAW MIĘDZYDROJE

CENA **55 zł/dzień**
ŚNIADANIE W CENIE

STOKROTKA

KARPACZ 17-23.08.2013

CENA **420 zł**
Z WYŻYWIENIEM HB



KOLEJARZ ZAKOPANE

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

szczegóły w Biurach Podróży
Natura Tour