



Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘŻ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 10/122

PAŹDZIERNIK 2014



Na ratunek PR

Tylko 6 marszałków województw – mazowieckiego, śląskiego, kujawsko-pomorskiego, lubelskiego, świętokrzyskiego i opolskiego podpisał do tej pory porozumienie, które ma uratować Przewozy Regionalne dzięki interwencji Agencji Rozwoju Przemysłu. Pozostali nadal są destruktorami spółki i nie zgadzają się na uzdrowienie systemu. Jako kolejarze nie możemy się temu biernie przyglądać – stąd nasze ostre stanowisko, po którym nastąpią radykalne działania.

Pracownicy PR czują się oszukani przez rząd i marszałków województw, którzy deklarowali wolę naprawy systemu i zmian w obszarze kolejowych przewozów regionalnych, a tymczasem nadal kontynuują destrukcję. Wszczęcie dialogu przez Elżbietę Bieńkowską wicepremier i mini-

ster Infrastruktury i Rozwoju 3.12.2013 roku w tej sprawie spowodowało z naszej strony zawieszenie na znak dobrej woli już podjętej decyzji o strajku.

Pomimo upływu prawie roku, jak się okazało pozorowanego dialogu przez rząd i marszałków doszło do wielu zwolnień

skutkującym zwolnieniami pracowników w wielu oddziałach spółki oraz zagrożeniem intensyfikacją zwolnień po wprowadzeniu rozkładu jazdy 2014/2015, oczekujemy w terminie do 31.10.2014 roku zawarcia porozumień konsolidujących segment przewozów regionalnych w Polsce oraz oddłużenia PR.

Ponadto domagamy się wstrzymania jakichkolwiek zwolnień z przyczyn leżących po stronie pracodawcy do czasu zawarcia porozumień o sposobie i zasadach restrukturyzacji przewoźnika. Zwolnienia mają miejsce w szczególności w oddziałach, na terenie których powstają lub rozszerzają działalność wojewódzkie kolejowe spółki samorządowe.

Żądamy również wstrzymania współpracy ze spółkami konkurencyjnymi dla Przewozów Regionalnych, w szczególności



pod semaforem



Firma EY – za pominięcie związkowych propozycji konsolidacji w analizie rynku kolejowych przewozów regionalnych



Polskie firmy kolejowe – za dobrą promocję naszego kraju na międzynarodowych targach InnoTrans w Berlinie

wśród pracowników spółki a także za paści w ilości pracy eksploatacyjnej oraz liczbie podróżnych korzystających z usług przewozów kolejowych.

Jako pracownicy i kolejarze nie będziemy dalej tolerowali destrukcji polskiego systemu kolejowego i marnotrawienia publicznych pieniędzy a także odcięcia od możliwości korzystania z publicznego transportu kolejowego mieszkańców wielu regionów Polski.

W związku z fiaskiem prac zespołów roboczych, powołanych na mocy ustaleń z ministrem Infrastruktury i Rozwoju 3.12.2013 roku, w sprawie reformy i koncentracji w obszarze przewozów regionalnych,

ści poprzez udostępnianie taboru i świadczenia usług przewozowych, jako podmiot podwykonawczy.

Pisma w tej sprawie zostały przekazane 21 października minister Infrastruktury i Rozwoju Marii Wasiak oraz prezesowi spółki Tomaszowi Pasikowskiemu. ■

Jeżeli do końca października nie zostaną podjęte decyzje w sprawie PR, to spotkamy się na wspólnej pikiecie pod Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju w Warszawie ul. Chałubińskiego 6.11.2014 roku o godz. 12.00. Jeżeli i to nie przyniesie skutku, to w pierwszej połowie listopada zostanie ogłoszony strajk.

Wystąpienie do minister Wasiak

ZZM wspólnie z Federacją ZZMK skierowały do minister infrastruktury i rozwoju Marii Wasiak wspólną opinię środowiska maszynistów ws. zapalnych obszarów na kolei.

W piśmie z 8 października, pod którym podpisali się prezydent ZZM Leszek Miętek i przewodniczący Federacji Maszynistów Grzegorz Samek, wymienione zostały trzy bloki problemowe wymagające pilnej interwencji na najwyższym szczeblu.

Pierwszy z nich to

sytuacja w przewozach regionalnych.

Jak napisano w piśmie, przekazanie własności spółki Przewozy Regionalne na podstawie ustawy o usamorządowaniu było błędem, a dotychczasowe prace nad zmianami w tym obszarze nie zmiernają w dobrym kierunku. Firma EY przeanalizowała wiele wariantów ćwiartowania spółki Przewozy Regionalne, nie dokonała natomiast żadnej analizy postulowanej przez nas koncentracji funkcjonowania w obszarze segmentu przewozów regionalnych. W naszym przekonaniu utrzymywanie nieefektywnej struktury rozdrobnionych spółek nie tylko nie odwróci niekorzystnego odpływu pasażerów, ale będzie też miało destrukcyjny wpływ na przyszłość polskiego transportu kolejowego w aspekcie wykorzystania wielomiliardowych nakładów inwestycyjnych w infrastrukturze, a także na przewoźników Intercity i Cargo.

Ćwiartowanie spółki Przewozy Regionalne powoduje utratę korzyści skali, znaczne pogorszenie optymalnej gospodarki zasobami taborowymi i kadrowymi, irracjonalne zakupy nowego taboru, co znacznie podnosi koszty funkcjonowania. Ale przede wszystkim rozdrobnienie spółek regionalnych powoduje znaczne

pogorszenie spójnej oferty dla podróżnych, szczególnie na stykach województw, oraz skomunikowań z innymi przewoźnikami na stacjach węzłowych.

Drugi blok zagadnień obejmuje

zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Dotychczasowe działania resortu w tych obszarach uznane zostały za zbyt powolne. Raport Głównego Inspektora Pracy potwierdza wypaczenia w kwestii czasu pracy, form zatrudnienia, procesów szkolenia pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, w tym szczególnie maszynistów. Niestety do tej pory nie doczekaliśmy się projektu ustawy o warunkach zatrudnienia i czasie pracy maszynistów, a także rozporządzeń ujednolicających instrukcje związane z bezpieczeństwem ruchu pociągów pomimo tego, że ustawa nakłada taki obowiązek na ministra.

W zmianach prawa nie znajdują zastosowania zalecenia Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, formułowane w raportach po katastrofach kolejowych.

Szereg zagrożeń prowokowanych jest też przez źle przygotowane i realizowane pod względem bezpieczeństwa procesy inwestycyjne na liniach kolejowych. Ostatnie największe katastrofy kolejowe w Polsce

miały miejsce właśnie na obszarach linii poddawanych procesom modernizacyjnym.

Z Raportu GIP wynika wiele niepravidłowości w organizacji prac, ale też przede wszystkim prowokowania sytuacji zagrażających bezpieczeństwu ruchu pociągów poprzez zwiększanie obowiązków pracownikom.

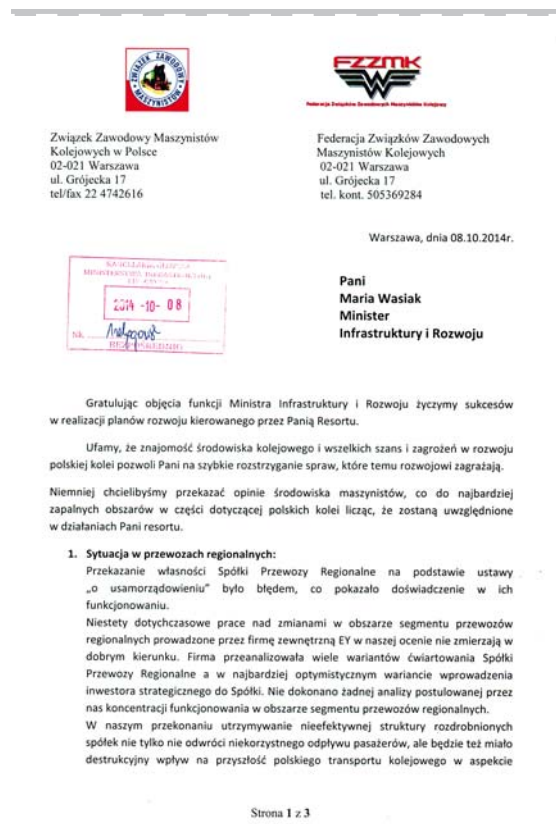
Trzeci punkt wiąże się z

niebezpiecznymi zakusami na LHS,

związanymi z oddzieleniem infrastruktury od przewoźnika LHS. Mamy nadzieję, że nie dopuści Pani do działań wprost uderzających – pod pozorem wymogów UE – w spółkę LHS, ale także w interesy Grupy PKP – zaapelowali szefowie maszynistowskich związków.

Złożyli także deklarację współpracy i pomoc w rozwiązywaniu najistotniejszych problemów polskiego kolejnictwa poprzez wykorzystanie formuły dialogu społecznego.

■
(L)



Chcemy rozmawiać

O jubileuszu ZZM, dialogu społecznym w PKP Cargo i PKP Intercity, planach przekształceń Przewozów Regionalnych, oczekiwaniach po przetarasowaniach w rządzie z Leszkiem Miętkiem, prezydentem ZZM, rozmawia Rafał Zarzecki

– Obchody jubileuszu związku połączone z Dniem Maszynisty odbyły się szerokim echem w mediach. Jakie akcenty jubileuszowe jeszcze przed nami?

– W siedzibie ZZM, przy ul. Wojciechowskiego 7 w Ursusie, planujemy 30 października uroczyste odsłonięcie Ściany Pamięci oraz kapliczki kolejarskiej patronki – św. Katarzyny Aleksandryjskiej. Zgodnie z decyzją Krajowego Zjazdu Delegatów ZZM, uwiecznimy na tabliczkach trzech bardzo zasłużonych naszych działaczy związanych z Komisją Obrony Praw Pracowniczych – Henryka Szymańskiego, Eugeniusza Śliwińskiego i Mieczysława Walarusa. Na uroczystość zaprosiliśmy przedstawicieli rodzin zmarłych kolegów.

Cieszę się, że popularyzacja Dnia Maszynisty, podnosząca prestiż naszego zawodu. Uczestniczyłem również w święcie zorganizowanym przez Federację

ZZ Maszynistów Kolejowych. Wspominam je pozytywnie, zwłaszcza bardzo konstruktywne rozmowy na temat działań związków zawodów i problemów maszynistów. Dają podstawę by mieć nadzieję, że doczekamy się wspólnych obchodów EDM.

– W PKP Cargo i PKP Intercity wszczęty został dialog społeczny. Czy jest już odzew ze strony zarządów na wystosowane postulaty?

– Nie. Na razie sprawdzają się przypuszczenia, że dialog społeczny zostanie rozpoczęty blisko upływu terminu 30 dni. Przedstawione postulaty kondensują nasze wątpliwości w poszczególnych obszarach funkcjonowania przedsiębiorstw. Od dłuższego czasu nie ma niestety formalnych spotkań na których moglibyśmy rozmawiać i podejmować decyzje w relacjach związku zawodowe – zarządy spółek. Do wielu



spraw mamy zastrzeżenia, stąd wystąpienie z konkretnymi zagadnieniami, w których chcemy uzyskać porozumienie. Musieliśmy mocno sformalizować ów dialog, określając wyraźnie czas jego trwania oraz perspektywę wejścia w spory zbiorowe. Gdybyśmy tego nie zrobili, to znając życie rozmowy byłyby odwołane.

– Dlaczego nie wszystkie związki podpisały się pod wspólnymi postulatami i jakich obszarów one dotyczą?

– Postulaty są różne w poszczególnych spółkach. Dotyczą spraw płacowych, unormowania kwestii zatrudnieniowych,

Wszczęty dialog społeczny w Cargo i Intercity

Kolejowe związki zawodowe, w tym ZZM, rozpoczęły dialog społeczny w obu spółkach. Skosowane pisma z postulatami zostały 29 września skierowane do prezesów: Adama Purwina i Marcina Celejewskiego.

Od zarządu **PKP Cargo** związki zawodowe domagają się realizacji następujących postulatów:

1. Ustalenia wysokości gratyfikacji wypłacanej z okazji Święta Kolejara w 2014 roku na 1000 złotych.
2. Ustanowienia gratyfikacji za zgodę na zmianę harmonogramu pracy w wysokości 50 zł za każdą zmianę harmonogramu.
3. Podwyższenia o 100% stawek dziennych dla jednego pracownika na zakup posiłków profilaktycznych oraz regeneracyjno-wzmacniających.
4. Przedstawienia zgodnie z art. 77 Kodeksu Pracy regulaminu

wynagradzania dla pracowników, którzy zgodnie z par. 29 ust. 2 i załącznikiem nr 21 ZUZP dla pracowników zatrudnionych przez zakłady pracy PKP Cargo są wynagradzani wg innych niż zawarte w ZUZP zasad.

5. Stosowania prawa pracy w stosunku do pracowników objętych art. 23' KP m.in. w zakresie wykonywanych zadań i wysokości premii stałej.
6. Waloryzacji dodatku kilometrowego zgodnie z ZUZP.
7. Ustalenia dodatku motywacyjnego dla maszynistów szkolących maszynistów stażystów.

sposobu funkcjonowania spółki, zmian organizacyjnych i strukturalnych. Chcemy na te tematy merytorycznie porozmawiać. Z postulatami i ich uzasadnieniem każdy z członków związku może zapoznać się w swojej macierzystej organizacji. Wydane zostały zalecenia ws. wspólnych spotkań w zakładach, mających na celu omówienie działań w ramach dialogu społecznego, a jeśli nie przyniesie on efektów – sporu zbiorowego.

W spółce PKP Intercity pod wspólnym wystąpieniem podpisały się wszystkie kluczowe związki zawodowe. W Cargo także, z wyjątkiem Federacji ZZZP PKP, której przedstawiciele uczestniczyli w spotkaniu i wnosili swoje propozycje, ale na końcu oświadczyli, że nie ma zgody przewodniczącego na podpisanie dokumentu. Widocznie Federacja ma inne priorytety niż wspólne działania z innymi związkami zawodowymi.

– Tym bardziej, że nie podpisała protokołu dodatkowego nr 10 do ZUZP w PKP Cargo...

– Zawieranie protokołów dodatkowych to relacja między zarządem a związkami zawodowymi. Pracodawcę udało się nakłonić do doprecyzowania zapisów układowych,

na podstawie których maszyniści instruktorzy i pomocnicy maszynistów uzyskują uprawnienia do zryczałtowanej należności za wyjazdy służbowe. Bo pierwsi często pracują jako maszyniści kolejowi, a drudzy przez dużą część szkolenia prowadzą pociągi pod nadzorem. Doszło jednak do kuriozalnej sytuacji. Maszyniści instruktorzy i maszyniści stażyści mogą zawdzięczać nie komu innemu jak Federacji ZZZP PKP, że nie dostaną od 1 listopada ryczałtu. Tłumaczenia tego bardzo negatywnie nastawionego do środowiska maszynistowskiego związku, że chcą uprawnieniem do ryczałtu objąć również manewrowych, rewidentów i ustawiaczy brzmią groteskowo. Bo maszyniści są w układzie uwzględnieni i trzeba tylko uszczegółowić zapisy do obecnej sytuacji, a stanowisk o których mówią koledzy z FZZP PKP nie ma w ZUZP i na ich wprowadzenie nie zgadza się zarząd. Dlatego o te grupy pracowników upominamy się w naszych wspólnych żądaniach dialogu społecznego. Tymczasem Federacja odmawia podpisania się pod tymi postulatami! Dziwne posunięcie, ale wolę nie wyciągać zbyt daleko idących wniosków, a tym bardziej wdawać się w polemiki w mediach. Uważam natomiast, że śro-

dowisko instruktorów i stażystów powinno wiedzieć komu zawdzięcza zablokowanie korzystnych rozwiązań, na które zgodził się zarząd spółki.

– Związkom zawodowym została zaprezentowana analiza firmy doradczej EY na temat dalszego funkcjonowania kolejowych przewozów regionalnych. Jak oceniasz blisko półroczny jej urobiek?

– Jestem zbulwersowany, że firma EY nawet nie przeanalizowała koncepcji związków zawodowych – konsolidacji spółek w tym obszarze. Koncentracja spółek samorządowych umożliwi efektywne funkcjonowanie tego sektora przewozów. Przełoży się na korzyść skali, ograniczenie kosztów związanych np. z utrzymaniem oraz efektywne wykorzystanie zasobów taborowych i ludzkich. Pozwoli także na stworzenie lepszej oferty przewozowej dla podróżnych i wyhamuje odpływ pasażerów, pociągający za sobą destabilizację całego rynku kolejowego. Niestety, przedstawiciele EY z rozbijającą szczerością stwierdzili na spotkaniu, że konsolidacji w ogóle nie wzięli pod uwagę. Wnikliwie przeanalizo-

CIĄG DALSZY NA STR. 6-7

8. Wprowadzenia do ZUZP protokołu dodatkowego nr 11, ustanawiającego prawo do ryczałtów delegacyjnych dla następujących stanowisk: starszy rewident, rewident, starszy ustawiacz, ustawiacz, manewrowy, starszy odprawiacz, odprawiacz, operator pociągowy i operator handlowy.
9. Pracownikom spółki PKP Cargo S.A., którzy podejmują czasowo pracę w innym zakładzie spółki i nie jest im wypłacana delegacja, rekompensowania zwiększonych kosztów utrzymania dodatkiem alokacyjnym w wysokości 1200 zł miesięcznie.
10. Przestrzegania praw i wolności związkowych oraz zaprzestania utrudniania działalności związkowej i dyskryminowania działaczy związkowych i członków związku.
11. Zapewnienia pracownikom spółki bezpiecznych i higienicznych warunków pracy m.in. poprzez wyposażenie ich w odzież ochronną i identyfikacyjną, środki czystości i niezbędne narzędzia pracy.
12. Zachowania integralności terytorialnej spółki PKP Cargo S.A. i nie wyłączenia wybranych obszarów jej działalności i jednostek organizacyjnych do innych podmiotów gospodarczych.
13. Wstrzymania zmian organizacyjnych polegających na centralizacji i wdrażaniu pionowych struktur zarządzania przez spółkę, wycofania planów likwidacji zakładów i sekcji, a także ograniczenia kompetencji zakładów spółki oraz utrzymania statusu pracodawcy wielozakładowego.
14. Ustanowienia w statutach spółek, w których PKP Cargo S.A. ma pozycje dominującą przedstawiciela pracowników w radach nadzorczych tych spółek.
15. Wstrzymania dalszego rozrostu centrali spółki, poprzez tworzenie nowych stanowisk i zatrudnianie kolejnych osób na wysokopłatnych stanowiskach.
16. Nie dokonywania sprzedaży majątku niezbędnego do prowadzenia działalności, który został wniesiony aportem przez PKP S.A. Zgodnie z § 9 ust. 2 porozumienia ws. wzajemnych zobowiązań stron ZUZP PKP Cargo, związki zawodowe oczekują

CIĄG DALSZY NA STR. 6-7

Chcemy rozmawiać

DOKOŃCZENIE ZE STR. 5

wali za to cztery warianty poćwiartowania spółki Przewozy Regionalne na kawałki. Myślałem, że po to wynajmuje się firmę doradcą z zewnątrz, żeby zbadać różne opcje. Jestem bardzo rozczarowany tym co nam pokazano.

Tylko jedna z przedstawionych koncepcji idzie w dobrym kierunku – oddłużenia spółki i wprowadzenia inwestora strategicznego w postaci Agencji Rozwoju Przemysłu. W moim przekonaniu jest jednak dość ryzykowna. Nie wyeliminuje chaosu związanego z funkcjonowaniem wielu małych przewoźników i usankcjonuje zawężenie działalności spółki Przewozy Regionalne do części kraju. Zresztą wygląda na to, że ten wariant zmian kapitałowych PR nie uzyskał pełnego wsparcia samorządów, skoro rada nadzorcza PR nie będzie obradowała nad jego przyjęciem.

– Podkreślmy, że na wszystko nakładają się zmiany w rządzie...

– Liczę, że dojdzie wkrótce do spotkania z panią minister Marią Wasiak, która świetnie zna te problemy, bo swego czasu była m.in. prezesem i przewodniczącą rady nadzorczej Przewozów Regionalnych. Będę również namawiał panią minister do odwrócenia negatywnych skutków ustawy o usamorządowieniu PR oraz nakłaniał do decyzji o koncentracji segmentu przewozów regionalnych. To absurd, że powstają spółki pochłaniające znacznie więcej publicznych środków, stwarzające dużo gorszą ofertę dla podróżnych. Przykładowo Koleje Śląskie realizują tylko 40 procent przewozów dawnego Śląskiego Zakładu PR, przy wzroście nakładów rzędu 50 procent. A przecież cięcia w rozkładzie skutkują wyłączeniem komunikacyjnym wielkich skupisk ludzkich.

Kolej to skomplikowany system. Rozregulowanie segmentu przewozów regionalnych będzie miało opłakane konsekwencje dla całego rynku kolejowego. Ograniczanie działalności PR oznacza brak połączeń dowożących do pociągów PKP Intercity. Zmniejszenie częstotliwości kursowania pociągów negatywnie wpłynie na wysokość stawek dostępu do infrastruktury. Chyba nie po to za miliardy modernizuje

się linie kolejowe, żeby nie jeździły po nich pociągi?

Najwyższy czas na odważne decyzje resortu, bo przed nami Czwarty Pakiet Kolejowy. Pojawi się konkurencja europejska, która nie będzie zainteresowana potrzebami komunikacyjnymi społeczeństwa. Zajmie się biznesem na tych liniach, gdzie to się opłaca.

– Przeciwnicy koncentracji lamentują nad losem spółeczek, a przechodzą do porządku dziennego nad perspektywą likwidacji największego polskiego przewoźnika, mającego 70-procentowy udział w rynku. Straszny cynizm, nie sądzisz?

– W segmencie kolejowych przewozów regionalnych ścierają się interesy lokalne. Obecna sytuacja daje możliwość obsadzenia dobrze płatnych stanowisk w zarządach i radach nadzorczych, kształtowania przepływów finansowych przy zakupach, utrzymaniu taboru itp. Osobiście uważam, że wiodący powinien być interes państwa i wykorzystanie wielomiliardowych inwestycji infrastrukturalnych w taki sposób, żeby rynek kolejowy się rozwijał. Tak się jednak nie dzieje.

Wariant związkowy nie jest atakiem na spółki samorządowe. Pracuje w nich wielu

Wszczęty dialog...

DOKOŃCZENIE ZE STR. 5

podjęcia dialogu bezpośredniego przez zarząd spółki ws. realizacji postulatów w terminie umożliwiającym zawarcie porozumienia w ciągu 30 dni.

W wystosowanym piśmie zastrzegły sobie możliwość wszczęcia procedury sporu zbiorowego, jeśli prowadzony dialog społeczny nie doprowadzi w ciągu 30 dni do zawarcia porozumienia.

Od zarządu **PKP Intercity** związki zawodowe domagają się natomiast realizacji następujących postulatów:

1. Wypłacenia dodatkowej premii w listopadzie 2014 r. w wysokości 800 zł dla każdego pracownika wg stanu zatrudnienia na dzień 1.11.2014 r.
2. Utrzymania poziomu zatrudnienia w zakładach spółki i ich jednostkach wykonawczych, pozwalającego na realne i bezpieczne wykonywanie powierzonych prac. Natychmiastowe wstrzymanie zwolnień z przyczyn leżących po stronie pracodawcy.
3. Uzgodnienia jasnych zasad wynagradzania dla pracowników wskazanych w § 3 ust. 3 ZUZP, a wynagradzanych na podstawie uchwały zarządu spółki.
4. Zaprzestania wydatkowania przez spółkę znacznych środków finansowych na usługi firm doradczych i konsultingowych a skupienie się na rzeczywistych potrzebach szkoleniowych pracowników (np. brak szkoleń pracowników utrzymania taboru w zakresie obsługi nowego taboru lub po modernizacji).
5. Przestrzegania praw i wolności związkowych, zaprzestania utrudniania działalności związkowej, przestrzegania trybu opiniowania i uzgadniania ze związkami zawodowymi spraw określonych w prawie pracy oraz wewnętrznych porozumieniach zawartych w spółce.
6. Poprawy warunków pracy, usunięcia usterek wykazywanych we wnioskach pokontrolnych Państwowej Inspekcji Pracy, Państwowej Inspekcji Sanitarnej oraz SIP. Eliminacji urągających podstawowym standardom warunków socjalnych i sanitarnych na wielu stanowiskach pracy.

zdolnych menadżerów z fajnymi pomysłami. Cóż z tego, skoro obecny model funkcjonowania rynku nie jest efektywny.

– Jakie wiążesz oczekiwania w związku z nominacją Marii Wasiak na stanowisko ministra IIR?

– Liczę, że przy podejmowaniu ważnych decyzji dla polskich kolei będzie prowadzony dialog społeczny. Dobrze rokuje fakt, że minister Maria Wasiak jest osobą kompetentną, posiadającą gruntowną wiedzę w obszarach kolejowych. Ze związkowego punktu widzenia nasze oczekiwania obejmują kilka płaszczyzn. Oprócz wspomnianych przewozów regionalnych, m.in. szeregu kwestii związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Potrzebne są bardzo szybkie decyzje ws. zapowiadanej ustawy o warunkach zatrudnienia i czasie pracy maszynistów, a także wydanie rozporządzenia normującego instrukcje związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Pilnie trzeba zająć się poprawą bezpieczeństwa na odcinkach modernizowanych. Mam również nadzieję, że minister Wasiak powstrzyma zakusy lobbystów domagających się wydzielenia infrastruktury od przewoźnika LHS.

Wyrządziłoby to wielką szkodę samemu przewoźnikowi, jak i polskiemu transportowi kolejowemu. Nasi zachodni sąsiedzi do dzisiaj formalnie nie oddzielili infrastruktury od części przewozowej i funkcjonują w ramach holdingu.

Będę również zachęcał panią minister do stworzenia warunków prawnych zwiększających zakres funkcjonowania Związku Pracodawców Kolejowych. Do stworzenia organizacji na wzór cechu rzemiosł, do której przynależność byłaby obowiązkowa, stanowiącej dobrą platformą do rozstrzygnięcia wielu spraw na rynku. Takich jak np. bezpieczeństwa ruchu kolejowego, które musi być bezwzględnie wyłączone z obszarów na których buduje się przewagi konkurencyjne. Sygnalizowaliśmy już tę sprawę wicepremier Elżbiecie Bienkowskiej.

– Zakończyło się 2,5 letnie śledztwo ws. katastrofy w Szczekocinach. Sprawdziły się Twoje przypuszczenia, że nie wykaże ono błędów systemowych, a wina zostanie przypisana pracownikom. Także tym, którzy już nie mogą się bronić...

– Śledztwo nie dotknęło niestety wielu czynników. Dlaczego np. dyżurny ruchu nie

miał kontroli położenia zwrotnic? Dlaczego były montowane zwrotnice tracące kontrole położenia? Dlaczego usterki w systemie srk nie spowodowały nadzwyczajnej reakcji dyżurnej ruchu? Czy tak już spowszedniały, że nie wzbudzają zastanowienia, podobnie jak używanie sygnałów zastępczych przez dyżurnych?

Obarczanie winą wyłącznie pracowników to zielone światło dla błędów w systemach sterowania ruchem kolejowym. W śledztwie ws. katastrofy w stacji Baby, akt oskarżenia został oparty wyłącznie na ekspertyzie Instytutu Kolejnictwa, uczestniczącego w projektowaniu tych systemów i mającego nad nimi nadzór. Instytut jednoznacznie stwierdza, że sygnalizacja w momencie wypadku na pewno działała prawidłowo. Mimo iż praktyka dowodzi, że nie można mieć co do tego pewności.

To krótkowzroczne działanie, wręcz pójście na łatwiznę, wykluczające doskonalenie systemu sterowania ruchem kolejowym, a w konsekwencji – uniemożliwiający poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

– Dziękuję za rozmowę. ■

7. Odstąpienia od łamania zapisów ZUZP w kwestii miejsca pracy jako punktu geograficznego.
8. Należytego zaopatrzenia pracowników w odzież ochronną i umundurowanie identyfikacyjne oraz środki produkcji i części zamienne do eksploatowanego taboru, zgodnie z potrzebami.
9. Natychmiastowej realizacji urlopów zdrowotnych maszynistów.
10. Zaprzestania zatrudniania pracowników związanych z ruchem pociągów powyżej 12 godzin i opracowania procedur postępowania dyspozytur.
11. Wstrzymania zmian organizacyjnych polegających na centralizacji i wdrażaniu pionowych struktur zarządzania przez spółkę, co prowadzi do zniszczenia dotychczasowych sprawdzonych struktur i chaosu organizacyjnego bez przedstawienia związkowi rzetelnych analiz z uzasadnieniem techniczno-ekonomicznym oraz ich skutków dla pracowników.
12. Wycofania planów likwidacji lub ograniczenia kompetencji zakładów spółki oraz utrzymania statusu pracodawcy wieloz-

- kladowego, w którym kompetencje pracodawcy w rozumieniu art. 3 Kodeksu pracy posiada każdy z zakładów.
 13. Przestrzegania przez osoby kierujące w spółce wprowadzonego przez Grupę PKP Kodeksu Etyki, a zwłaszcza traktowania pracowników z godnością i poszanowaniem, zaprzestania szykanowania, poróżniania i stosowania zastraszania wobec pracowników pod groźbą zwolnienia z pracy, a także zwalniania pracowników bez uzasadnionej przyczyny i wcześniejszego stosowania innych środków dyscyplinujących przewidzianych w prawie pracy.
- Zgodnie z §11 ust. 2a porozumienia ws. wzajemnych zobowiązań pracodawcy i partnerów społecznych PKP Intercity, związki zawodowe oczekują podjęcia dialogu bezpośredniego przez zarząd spółki ws. realizacji postulatów w terminie umożliwiającym zawarcie porozumienia w ciągu 30 dni. W wystosowanym piśmie zastrzegły sobie możliwość wszczęcia procedury sporu zbiorowego, jeśli prowadzony dialog społeczny nie doprowadzi w ciągu 30 dni do zawarcia porozumienia. ■

Leszek Miętek wiceprezydentem ALE!

Obradujący w dniach 10–12 października w rumuńskim Sinaia Kongres ALE wybrał nowe władze.

Po raz trzeci z rządu na stanowisko wiceprezydenta Autonomicznych Europejskich Związków Zawodowych Maszynistów wybrany został szef ZZM!

Skład nowego prezydium ALE to ponownie prezydent Juan Jesús García Fraile (SEMAF, Hiszpania) oraz wiceprezycenci Leszek Miętek (ZZM, Polska) i Pietro Serbassi (Fast Ferrovie, Włochy).

W programie ALE na nową kadencję znalazły się m.in.: działania na rzecz bezpieczeństwa (kontrola tego obszaru

na płaszczyźnie międzynarodowej, współpraca w ramach rozwoju technicznego najbardziej zaawansowanych systemów typu ERTMS, zgłaszanie sytuacji niebezpiecznych, kontynuacja prac w grupach roboczych Europejskiej Agencji Kolejowej), pogłębianie dialogu z najwyższymi instytucjami wspólnotowymi (zgłaszanie uwag do IV Pakietu Kolejowego, czuwanie nad transpozycją prawa unijnego w krajach członkowskich



w kwestii przestrzegania norm i wymogów dotyczących szkoleń, zapewnienia niezbędnego wypoczynku, godnych i bezpiecznych warunków pracy maszynistów, przekazywanie informacji o braku realizacji ustalonych regulacji, opóźnieniach lub sprzecznych interpretacjach do instytucji wspólnotowych). Na wszystkich tych polach związki zadeklarowały wzmocnienie działań i ich ścisłą koordynację

Powstałe w 1989 roku w Rzymie ALE zrzesza organizacje maszynistów z 16 krajów.

MS



PERSONALIA

Maria Wasiak 22 września została zaprzysiężona na stanowisko ministra infrastruktury i rozwoju. Zastąpiła Elżbietę Bieńkowską desygnowaną na stanowisko komisarza Komisji Europejskiej ds. rynku wewnętrznego, przemysłu, przedsiębiorczości oraz średnich i małych przedsiębiorstw.



prywatyzacji. W latach 2010–2012 była prezesem, a ostatnio członkiem zarządu PKP S.A.

Karierę zawodową rozpoczynała od orzekania jako asesor sądowy, później została radcą prawnym. Była wicewojewodą radomskim i dyrektorem gabinetu politycznego ministra transportu

Maria Wasiak od 2000 r. związana jest z Grupą PKP, najpierw jako prezes spółki PKP Przewozy Regionalne, a następnie dyrektor biura

i gospodarki wodnej Tadeusza Syryjczyka.

Jest wiceprzewodniczącą Wspólnoty Kolei Europejskich (CER) oraz Zarządców Infrastruktury Kolejowej w Brukseli, członkinią Rady Wykonawczej Międzynarodowego Związku Kolei (UIC) oraz członkinią konferencji dyrektorów generalnych kolei Organizacji Współpracy Kolei (OSŽD).

Ukończyła Wydział Prawa i Administracji Uniwersytetu Warszawskiego oraz Wielkopolską Szkołę Biznesu przy Akademii Ekonomicznej w Poznaniu.

Nigdy sam

Maszyniści znowu wcielili w życie maksymę „niech nas łączy honor i więź zawodowa”. Zapewnili wsparcie koledze oskarżonemu o nieumyślne spowodowanie katastrofy w ruchu lądowym.

Tocząca się przed Sądem Okręgowym w Piotrkowie Trybunalskim sprawa dotyczy katastrofy, która wydarzyła się w Babach 12.08.2011 roku. Prowadzącemu lokomotywę wykolejonego pociągu TLK maszyniście w trakcie postępowania pomagała m.in. Komisja Obrony Praw Pracowniczych. Na

kolejnych wokandach 24 września i 15 października stawilo się także po kilkudziesięciu maszynistów w pełnym umundurowaniu.

Sprawa może okazać się precedensowa dla całego środowiska. Do chwili zamknięcia numeru sąd nie ogłosił wyroku. ■



Qvo vadis PR?

Firma doradcza EY, która zajęła się analizą rynku kolejowych przewozów regionalnych w Polsce, przedstawiła efekt swoich wielomiesięcznych prac. Zaproponowane rozwiązania dla spółki PR są dalekie od oczekiwań społecznych.

Jak wiadomo, analiza miała służyć wypracowaniu planu naprawczego dla spółki. EY przedstawił dwie koncepcje restrukturyzacji Przewozów Regionalnych. Pierwsza wiąże się z wprowadzeniem inwestora strategicznego (kapitał publiczny, mówi się o wykorzystaniu Agencji Rozwoju Przemysłu) oraz utrzymaniem zakresu działalności spółki bez zmian. W przyszłości natomiast plan zakłada prywatyzację PR. Warto przy tym odnotować, że zarząd spółki uważa ten wariant za optymalny.

Druga z koncepcji dotyczy natomiast podziału Przewozów Regionalnych. Co ciekawe, doradcy z EY zadali sobie trud przedstawienia aż czterech wariantów poćwiartowania PR. Z wiadomych względów nie będziemy się nad nimi specjalnie rozwodzić. Z dziennikarskiego obowiązku odnotujemy tylko, że w pierwszym z nich województwa w których już funkcjonują spółki samorządowe miałyby przejąć majątek PR, a sami przewoźnicy – obsługę połączeń w regionie, a cała „reszta” pozostałaby w PR. Kolejne warianty zakładają

już wprost likwidację spółki PR, a w ich miejsce odpowiednio: tzw. klastry 3–4 regionów lub 15 nowych podmiotów – na bazie PR i przewoźników samorządowych, a także pełną liberalizację rynku z uwzględnieniem okresu przejściowego (3–5 lat).

W dokumencie, który został przedłożony marszałkom województw, próżno natomiast szukać odniesienia do propozycji wnoszonej przez kolejowe związki zawodowe. Solidnie i merytorycznie umotywowany wariant konsolidacji spółek w obszarze przewozów regionalnych nie doczekał się analizy ze strony doradców EY. Ten kierunek został najwyczejniej pominięty w rozważaniach, co jednoznacznie świadczy o intencjach doradców. – Żle to niestety rokuje wypracowaniu optymalnego rozwiązania kwestii kolejowych przewozów regionalnych – mówi prezydent ZZM Leszek Miętek. Komentarz prezidenta w tej sprawie znajduje się na str. 5. ■

R.

Z prac sektorów

Przedstawiamy w telegraficznym skrócie problemy, którymi zajmowały się sektory ZMZ na swoich ostatnich posiedzeniach – pod koniec września i na początku października.

Sektor Przewozów Towarowych

Do Rady Krajowej ZMZ wpłynęło pismo z Biura Zarządzania Zasobami Ludzkimi PKP Cargo o potrzebie powołania specjalnego zespołu wyjaśniającego wątpliwości ws. stosowania zapisów ZUZP. Do jego zadań w szczególności będzie należało dokonanie analizy funkcjonowania Układu, przygotowanie rozwiązań ułatwiających stosowanie jednolitej interpretacji przepisów we wszystkich zakładach spółki, jak również zaproponowanie mechanizmów promujących jakość pracy, zaangażowanie i udział pracownika w kształtowaniu wyników ekonomicznych spółki.

Rada Sektora podjęła uchwałę w tej sprawie, wyznaczając do interpretacji, negocjacji ZUZP i protokołów dodatkowych w PKP Cargo – oprócz Prezydium Rady Krajowej – przewodniczącego SPT Tadeusza Stachaczyńskiego.

Przewodniczący sektora przedstawił ponadto tekst proponowanego Protokołu Dodatkowego nr 10 do ZUZP, który reguluje kwestię ryczałtów za wyjazd poza miejsce pracy. Rozszerza on zapisy o stanowiska maszynistów instruktorów oraz maszynistów stażystów. Znalazł się w nim również zapis na temat wypłat ryczałtu

za wyjazdy – pracodawca proponuje żeby wypłacać go jeżeli co najmniej jeden wyjazd w miesiącu poza miejsce pracy wyznaczone w umowie o pracę trwa minimum 8 godzin. Rada Sektora przyjęła uchwałę rekomendującą Radzie Krajowej wyrażenie zgody na podpisanie dokumentu przez prezydenta ZMZ.

Jak wiadomo, protokołu tego nie podpisała ostatecznie Federacja Związków Zawodowych Pracowników PKP, na domiar złego atakując ZMZ, że jakoby dzieli kolejarzy. Zarzut absurdalny, bo ryczałty delegacyjne dla pracowników (starszy rewident, rewident, starszy ustawiacz, ustawiacz, manewrowy, starszy odprawiacz, odprawiacz, operator pociągowy i handlowy) znalazły się w związkowych postulatach rozpoczynających dialog społeczny w spółce. Których nomen omen Federacja również nie podpisała...

Wystosowane do zarządu PKP Cargo postulaty to również efekt prac Sektora, który podjął uchwałę ws. wszczęcia dialogu. Członkowie SPT przeanalizowali postępowanie pracodawcy dotyczące plac, przestrzegania prawa pracy oraz zarządzania. Bardzo krytycznie ocenili działalność zarządu spółki i właściciela, który zwiększył kwotę wypłaty dywiden-

dy za 2013 rok, a także spadek pracy przewozowej.

Do ZMZ wpłynęło również pismo ws. wniesienia uwag do proponowanych zmian w instrukcjach Ct-1 i Ct-2. Po ich analizie Rada SPT nie zgodziła się na wydłużenie czasu zatracenia znajomości szlaku do jednego roku. Okres ten uznała za stanowczo zbyt długi i mający negatywny wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

Sprzeciwia się też, wykonywaniu manewrów stacyjnych przez lokomotywy pociągowe, mając na względzie zagrożenie pracy manewrowej. W pracy pociągowej stosowana jest pojedyncza obsługa trakcyjna, a lokomotywy pociągowe są dwukabinowe, w tym o napędzie elektrycznym, co w sposób zasadniczy ogranicza pole obserwacji sygnalizatorów i wskaźników manewrowych oraz sygnałów podawanych przy wykonywaniu manewrów. Niedopuszczalne jest również, aby maszynista dokonywał jakichkolwiek napraw we własnym zakresie nie mając na wyposażeniu lokomotyw żadnych narzędzi, co proponuje jedna z poprawek pracodawcy.

Jest natomiast konieczność dodania do instrukcji punktu o treści „w przypadku wystąpienia wypadków z ludźmi, ze skutkiem śmiertelnym dalsza jazda maszynisty w jednoosobowej obsadzie trakcyjnej jest niedopuszczalna”. Każde uczestnictwo w zdarzeniu ze skutkiem śmiertelnym wywołuje wstrząs i może spowodować nieprzewidywalne reakcje psychofizyczne maszynisty. Rada SPT upoważniła prezydenta ZMZ do wystosowania pisma w tej sprawie do Biura Kierowania Przewozów.

W Zakładzie Zachodnim spółki pojawiło się pismo pracodawcy, z którego wynika,



że maszyniści powinni wykonywać próby hamulca. Członkowie Rady SPT zwrócili uwagę na przepisy BHP, zgodnie z którym maszynista aby to zrobić musi być wyposażony w odpowiedni sprzęt ochrony osobistej, tj. kask, kamizelkę, buty sztyblety, młotek rewidencki, manometr, a w stacji musi być zamknięty sąsiedni tor. Jeżeli te wymogi nie są spełnione, maszynista nie może wykonywać próby.

Sektor Spółek Samorządowych

Kwestia przeniesienia premii z porozumienia do uposażenia zasadniczego nadal pozostaje w zawieszeniu pomimo wielu spotkań z przedstawicielami zarządu Przewozów Regionalnych. Data graniczna tej operacji to 31 grudnia

Trwa walka o dodatkową gratyfikację za opiekę nad szkolącymi się adeptami naszego fachu. Przewodniczący sektora Marek Kielar został zobligowany do interwencji na piśmie w tej sprawie. Tak też się stało.

W ostatnim okresie drużyny pociągowe pozbawiono wielu sortów umundurowania – kurtek ocieplanych, maszynistów munduru letniego i zimowego. Zwiększono też okres wynoszenia półbutów (u maszynistów instruktorów aż o 100%). Wobec tego członkowie sektora zobowiązali przewodniczącego do wyrażenia ostrego sprzeciwu na piśmie.

Sektor Przewozów Pasażerskich

Po interwencji prezydenta ZMZ Leszka Miętka u prezesa PKP Intercity został wy-

Przewodniczący sektora Piotr Rybikowski omówił również interpretację MliR dotyczącą warunków zastosowania wskaźników jazdy bezprądowej. W ocenie Departamentu Transportu Kolejowego w tym resorcie, do realizacji tego zadania, uwzględniając konieczność zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego, niezbędne jest wyłączenie poboru energii elektrycznej przez silniki trakcyjne, przy czym dopuszczalne jest pozostawienie nieznacznego poboru prądu przez pozostałe obwody i odbiorniki – takie jak wentylacja, klimatyzacja, czy przetwornice. Jednym z akceptowalnych sposobów realizacji ww. dyspozycji jest zastosowanie przez maszynistę techniki jazdy polegającej na ustawieniu nastawnika jazdy/zadajnika mocy w pozycji „0”.

Sektor sygnalizował i występuje o opracowanie postępowania ws. zgłaszania ponadharmonogramowego czasu pracy, czyli w przypadku wystąpienia zagrożenia przekroczenia 12 godzin pracy w czasie zmiany roboczej. Sektor dąży też do precyzyjnego określenia zasad dyżurów awaryjnych przedstawicieli komisji przewoźnika oraz sposobu dojazdu do miejsca wypadku i powrotu do miejsca zamieszkania. Regulacji wymaga także podległość służbowa maszynistów instruktorów, którzy powinni podlegać bezpośrednio pod swojego zwierzchnika służbowego w miejscu zatrudnienia.

SPP pracował również nad postulatami rozpoczynającymi dialog społeczny w PKP Intercity.

Tekst i fot. Magdalena Szulecka



2014 roku. ZMZ stoi na stanowisku iż można się zgodzić maksymalnie na 63% pochodnych: wysługa lat ok. 33%, premia stała ok. 15%, pochodne od godzin świątecznych 14,2%. Podczas spotkania została wypracowana strategia dalszych działań w tej sprawie, jeżeli pracodawca nie przyjmie naszej propozycji. Jednocześnie prostujemy: w poprzednim GM (9/2014) w tekście „Z prac Rady Krajowej” wkradł się błąd. ZMZ nigdy nie godził się na pochodne od godzin nadliczbowych – w miejscu „godzin nadliczbowych” powinno znaleźć się sformułowanie „premia stałej okolo 15%”. Za pomyłkę przepraszamy.

cofany plan wyznaczania w umowach kilku miejsc pracy. Niezgodna z zapisami ZUZP praktyka była inicjowana przez dyrektorów zakładów spółki.



List otwarty do premier Kopacz

Przewodniczący OPZZ Jan Guz wystosował list otwarty do premier Ewy Kopacz. Poniżej publikujemy jego treść.

Szanowna Pani Premier,

w imieniu Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych gratuluję Pani objęcia obowiązków Prezesa Rady Ministrów. Oczekujemy, że rząd pod Pani kierownictwem znajdzie rozwiązanie kluczowych problemów setek tysięcy Polek i Polaków. Oto nasz związkowy bilans otwarcia:

- **Odbudowa dialogu społecznego**
Związkowe propozycje dotyczące nowego kształtu Komisji Trójstronnej są gotowe od wielu miesięcy.
- **Podwyższenie miesięcznego minimalnego wynagrodzenia i wprowadzenie godzinowej płacy minimalnej**
Ustawy dotyczące tych kwestii są już w Sejmie.
- **Radykalne ograniczenie umów cywilnoprawnych**

Rok 2014 miał być początkiem końca „śmieciówek”. Zaczyna się jesień, a końca śmieciówek nie widać.



- **Nowe miejsca pracy**
Obowiązek prowadzenia przez rząd polityki pełnego zatrudnienia jest wpisany w Konstytucję RP.
- **Walka z ubóstwem**
W zeszłym roku przybyło w Polsce około 300 tys. osób żyjących poniżej minimum egzystencji. Oczekujemy znacznego zwiększenia świadczeń społecznych i podwyższenia kryteriów uprawniających do ich pobierania.
- **Uzależnienie emerytur od stażu pracy**
Przypominamy o naszym postulatcie wprowadzenia możliwości przechodzenia na emeryturę po 35 latach pracy dla kobiet i po 40 latach pracy dla mężczyzn.
- **Reforma systemu podatkowego**
Domagamy się zmniejszenia rozwarstwienia dochodowego. Biedni powinni płacić niższe podatki, a bogaci wyższe. Przypominamy o naszym postulatcie: wprowadźmy dwie dodatkowe stawki podatku dochodowego w wysokości 15% i 50%.
Mam nadzieję, że Pani rząd zajmie się naszymi postulatami, a współpraca ze związkami zawodowymi przyniesie korzyści dla społeczeństwa i kraju. Jesteśmy gotowi do rozmów z Panią na temat konkretnych rozwiązań.



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

Jan Guz
Przewodniczący OPZZ

Szkolenia dla maszynistów XXI wieku

Już pod koniec listopada tego roku maszyniści PKP Intercity będą mogli skorzystać z symulatora jazdy pociągów. To pierwszy tak zaawansowany technologicznie projekt w Polsce. Do dyspozycji przewoźnika będą kabiny pojazdów EP09 oraz Husarz. Za cały projekt spółka zapłaci prawie 4,4 mln zł, z czego około 1,3 mln zł pochodzi ze środków z UE. W przygotowaniu inwestycji bierze udział Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego oraz Instytut Kolejnictwa.

Prace nad projektem rozpoczęły się już w 2012 roku i zostały podzielone na trzy etapy. Dwa pierwsze obejmowały części przygotowawczą oraz badawczą, realizowaną wraz z Instytutem Kolejnictwa. Ostatnim etapem była część wdrożeniowa projektu, w ramach której PKP Intercity kupiło symulator opracowany zgodnie ze specyfikacją opartą na wynikach fazy badawczej. W listopadzie 2013 roku do przewoźnika wpłynęły trzy oferty. Kryterium wyboru dostawcy urządzenia była cena. Wygrała polska firma Autocomp Management, której oferta opiewała na kwotę 4 386 498,00 zł netto.

Symulator powstaje na warszawskiej Olszynie Grochowskiej w hali całopociągowej PKP Intercity. Pomieszczenie będzie podzielone na trzy strefy. W pierwszej znajdować się będzie ruchoma platforma z wymiennymi kabinami imitującymi dwa rodzaje lokomotyw – EP09 oraz Husarz. W drugiej strefie umiejscowione zostanie stanowisko dla operatora urządzenia, natomiast w trzeciej maszyniści będą mogli obserwować pracę symulatora z różnych ujęć kamer. Szkolenia rozpoczną się już pod koniec listopada 2014 roku.

– Zaletą symulatora jest możliwość budowy dowolnych scenariuszy, obejmujących zarówno opanowanie praktycznych umiejętności i nawyków niezbędnych do bezpiecznego prowadzenia pociągów, jak również postępowanie w przypadku awarii wybranych systemów oraz rozpoznawanie potencjalnych zagrożeń w ruchu kolejowym i reagowanie na nie – mówi Jacek Kosiński, Dyrektor Ośrodka Szkoleń Zawodowych PKP Intercity S.A.

Możliwość zapisu danych symulacyjnych pozwoli na efektywną ocenę maszynistów wykonujących ćwiczenia. Szkolenie z wykorzystaniem symulatora może być również użyteczne do badań pracowników drużyn, którzy brali udział w wypadkach i katastrofach kolejowych, szczególnie pod kątem ewentualnych zaburzeń psychomotorycznych, będących skutkiem przeżytego stresu. W scenariuszach będzie można ująć zdarzenia mogące wystąpić realnie na trasach np. złe warunki pogodowe, uszkodzenia hamulca, czy przeszkody niestandardowe. Dzięki specjalnemu oprogramowaniu maszyniści skorzystają z opcji jazdy z systemem ETCS zarówno poziomu pierwszego jak i drugiego.

Projekt jest dofinansowany przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego 2007–2013 Priorytet I „Tworzenie warunków dla rozwoju potencjału innowacyjnego i przedsiębiorczości na Mazowszu” Działania 1.2 „Budowa sieci współpracy nauka-gospodarka”. Zakup symulatora zostanie dofinansowany kwotą 1 249 500,00 zł. ■



Integracja przez futbol

W turnieju piłkarskim w Vesely nad Morawą z czeskimi maszynistami dzielnie poczynaly sobie dwie nasze drużyny – kadra Rady Krajowej ZZM oraz finaliści turnieju w Iławie, CT Północny.



Zawody 24 września służyły przede wszystkim dalszej integracji i współpracy z kolegami zza południowej granicy. Podobnie jak rok temu, zaprosili oni do Vesely nie tylko drużynę, która uplasowała się na najwyższym miejscu w turnieju o Puchar Prezydenta ZZM, ale także naszą reprezentację.

– Zostaliśmy tam bardzo mile przyjęci. Wynik sportowy to sprawa drugorzędna – powiedział wiceprezydent ZZM Sławomir Centkowski.

W turnieju grały także: świetnie nam znany tzw. dream-team z Czech oraz drużyna z regionu Vesely. Rywalizowano w systemie każdy z każdym, więc do rozegrania były trzy



mecze. Z pierwszą z ww. ekip, w szlagierowym meczu Reprezentacja Maszynistów uzyskała cenny remis 1:1. Niestety, gorzej poszło jej w meczu z maszynistami z Vesely i okolic (0:2). Ostatecznie zajęła więc trzecie miejsce, wyprzedzając CT Północny.

■

(L)

Nie mówimy żegnaj

Swoją ostatnią służbę odbył 29 września Szbigniew Kaczor, starszy maszynista Zachodniopomorskiego Oddziału Przewozów Regionalnych.



W PKP pracował 41 lat, z czego jako maszynista – 33. Na peronie w Szczecinku żegnali go rodzina, koledzy, koleżanki i przyjaciele oraz członkowie ZZM w Szczecinie Koło Szczecinek.

Życzymy dużo zdrowia i spełnienia marzeń na emeryturze.

IS



W obiektywie



Federacja ZZ Maszynistów Kolejowych Obchody Europejskiego Dnia Maszynisty zorganizowała w Szczyrku w dniach 26–27 września. Po mszy w miejscowym kościele odbyła się biesiada piwna. Wśród zaproszonych gości był prezydent ZZM Leszek Miętek.

Układy zbiorowe pracy

Wielu pracowników nie zdaje sobie sprawy, że zawdzięczają układowi zbiorowemu pracy m.in. takie świadczenia jak wypłata jubileuszowa, dodatki stażowe, nagrody, trzynastki.

Układ zbiorowy to prawna regulacja stosunków pracy pomiędzy pracodawcą, a pracownikiem. W polskim prawie po raz pierwszy odniesienie do zakładowej umowy zbiorowej pojawia się w Kodeksie pracy w 1974 r. Niestety, w gospodarce centralnie sterowanej i realiach istniejącego socjalizmu nie było mowy o faktycznym funkcjonowaniu układu. Rzeczywiste zmiany nastąpiły po 1989 r., a dokładniej po nowelizacji Kp w 1994 r., nadającej układowi rolę prawnego instrumentu przenikającego do umowy o pracę. Zdefiniowano wówczas również instytucję ponadzakładowego układu zbiorowego pracy oraz ponadzakładowej organizacji uprawnionej do negocjacji układów.

Wielu pracowników nie zdaje sobie sprawy, ile zawdzięczają ZUZP i PUZP. Kodeks pracy jest bardzo skromny – nie przewiduje odpraw (oprócz jednomiesięcznej emerytalnej) ani innych świadczeń, poza wynagrodzeniem za pracę. To właśnie w układach przeważnie zawiera się takie dodatkowe świadczenia. Poza tym często zawierają nie tylko rozbudowane regulacje płacowe, ale także socjalne oraz dotyczące współpracy ze związkami. W wielu zakładach układy to ogromne zbiory aktów regulujące całościowo wszystkie kwestie związane z zatrudnieniem u pracodawcy. To nie polski wymysł, lecz europejski czy wręcz światowy trend (np. niemiecki GAV, francuski CCT, czy włoski CCL).

Układy zawierane w różnych branżach obejmują pracowników reprezentujących różnych pracodawców, szczególnie prywatnych. Do tych standardów Polsce niestety jeszcze bardzo daleko. Niewiele przedsiębiorstw z udziałem skarbu państwa lub spywatyzowanych przejęło ZUZP. W sferze prywatnej, gdzie są miliardowe zyski i zarazem głodowe pensje, nie ma mowy o regulacjach występujących w UE. Niejednokrotnie ogranicza się również już istniejące układy – przykładem jest skuteczne wypowiedzenie PUZP w branży kolejowej. Dlatego zmieniając pracodawcę bądź mając zamiar przejścia do innego zakładu trzeba sprawdzić, czy jest to pracodawca europejski, czy tkwiący jeszcze w epoce socjalizmu.

Sławomir Centkowski

PKP CARGO S.A. największy kolejowy przewoźnik towarowy w Polsce i jeden z największych i najbardziej profesjonalnych operatorów logistycznych w Europie **poszukuje kandydatów na stanowisko:**

Maszynista pojazdów trakcyjnych

na terenie całej Polski

Osoba na tym stanowisku będzie odpowiedzialna za prawidłową obsługę pojazdu trakcyjnego podczas wykonywania pracy z zachowaniem zasad bezpieczeństwa ruchu kolejowego, zgodnie z obowiązującymi przepisami kolejowymi.

Wymagania podstawowe:

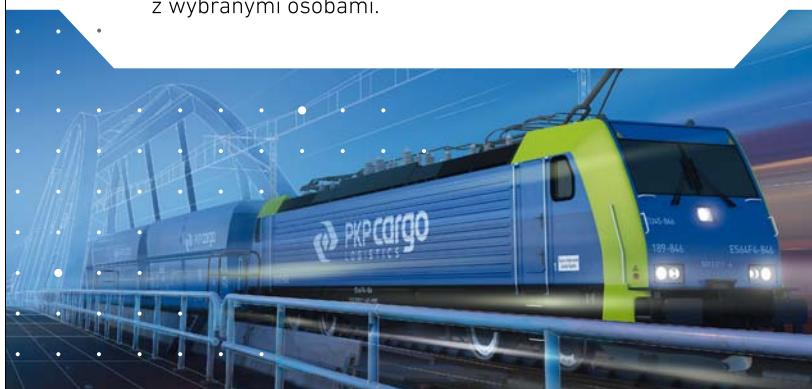
- kwalifikacje zawodowe poświadczone:
 - posiadaniem świadectwa złożenia egzaminu kwalifikacyjnego/ścistego na stanowisko maszynisty spalinowego i/lub elektrycznego pojazdu trakcyjnego lub
 - posiadaniem licencji i świadectwa maszynisty (w kategorii A+B2) zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami,
- spełnienie wymagań zdrowotnych zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami,
- niekaralność za przestępstwa popełnione umyślnie,
- dyspozycyjność, samodzielność, odpowiedzialność i zaangażowanie w wykonywaniu czynności.

Dodatkowym atutem będzie:

- posiadanie uprawnień manewrowego lub ustawiacza,
- posiadanie uprawnień rewidenta taboru.

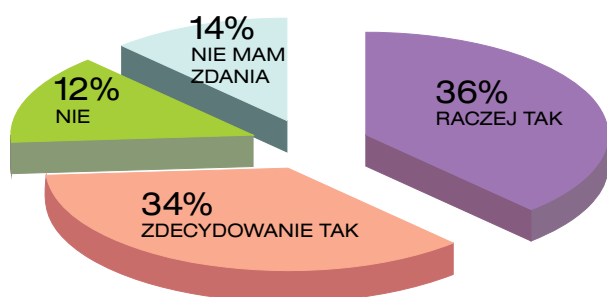
Zainteresowane osoby prosimy o przesłanie oferty (CV i list motywacyjny) na adres: **rekrutacja.maszynista@pkp-cargo.eu**

Prosimy o zamieszczenie zgody na wykorzystanie danych osobowych w procesie rekrutacji zgodnie z ustawą o ochronie danych osobowych z dnia 29.09.1997r. (Dz. U nr 133 poz.883). Jednocześnie informujemy, że skontaktujemy się tylko z wybranymi osobami.



Barometr

Czy oprócz płacy minimalnej w Polsce powinna obowiązywać również minimalna godzinowa stawka, która dotyczyłaby również osób zatrudnionych na umowie-zleceniu?



Źródło: Sondaż CBOS z 19-25.08 przeprowadzony na reprezentatywnej próbie losowej dorosłych mieszkańców Polski.

LICZBA MIESIĄCA



Tyle tysięcy osób opuściło Polskę w 2013 roku, wynika z najnowszych danych GUS. W 2013 r. ponad trzy miesiące za granicą przebywało aż 2,2 mln Polaków (rok wcześniej – 2,13 mln) – zaledwie o 70 tys. mniej niż w rekordowym, 2007 roku.

*

O 70 złotych wzrośnie na mocy rozporządzenia Rady Ministrów wysokość minimalnego wynagrodzenia pracownika zatrudnionego w pełnym wymiarze czasu pracy. Od stycznia 2015 r. będzie to 1750 zł brutto.

Cytat miesiąca

RAZI MNIE PARTYJNY NEPOTYZM



W PRZEDSIĘBIORSTWACH PAŃSTWOWYCH

Leszek Balcerowicz w programie „Fakty po faktach”, TVN 24, 29.09.2014

XXXI Pielgrzymka Kolejarzy na Jasną Górę

Za naszym pośrednictwem, Krajowe Duszpasterstwo Kolejarzy serdecznie zaprasza wszystkich pracowników kolei, emerytów, rencistów i przyjaciół z rodzinami na XXXI Ogólnopolską Pielgrzymkę Kolejarzy na Jasną Górę. Odbędzie się ona w dniach 15-16 listopada.

Pielgrzymka rozpocznie się konferencją „Jan Paweł II: Człowiek, Papież, Święty” w Bazylice Jasnogórskiej w sobotę 15 listopada o godz. 18.00. Po niej wieczorem m.in. Droga Krzyżowa na wałach z pochodniami, Apel Jasnogórski i Pasterka Maryjna w Bazylice.

Następnego dnia w sali Ojca Kordeckiego między 8.30 a 10.15 m.in. spotkanie duszpasterzy kolejarzy, rodzin kolejarских, ministra infrastruktury, pracowników i administracji kolei, związków zawodowych, które poprowadzi ks. Ryszard Marciniak. Uroczystości, którym będzie przewodniczył ks. abp Stanisław Gądecki, metropolita poznański, zakończy msza w niedzielę 16 listopada o godz. 11.00.

Więcej na stronie: www.kskp.pl

Podpatrzone



Odwiedzając groby naszych bliskich napotkamy wiele świadectw pamięci i miłości. Inskrypcja na ponad 120-letnim grobie maszynisty Kolei Nadwiślańskiej na Cmentarzu Powązkowskim w Warszawie.

Fot. M. Moczulski

Z żalem zawiadamiamy, że 19.09.2014 r. zmarł w wieku 56 lat Ś.P.

ANDRZEJ SUROWIEC

były maszynista PKP Intercity S.A. Zakład Centralny Sekcja Eksploatacyjno-Handlowa w Łodzi

Rodzinie i Bliskim

wyraża współczucia

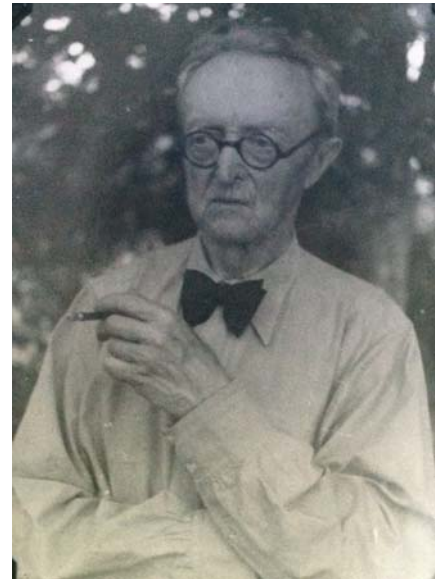
składają
Zarząd i członkowie ZZMK w Łodzi

W hołdzie Nowkuńskiemu

Powstaje pomnik budowniczego magistrali węglowej Śląsk-Gdynia. Ma zostać wzniesiony w Tarnowskich Górach.

Pomysł upamiętnienia inż. Józefa Nowkuńskiego (1868–1952), m.in. budowniczego linii kolejowej będącej jedną z trzech największych inwestycji II Rzeczypospolitej, zrodził się w ubiegłym roku podczas obchodów jej 80-lecia. Prace projektowe zlecono artyście Piotrowi Gorolowi, który wykorzysta do tego celu awers medalu z podobizną budowniczego, jaki wykonał w 2003 r.

Działania koordynuje Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP Oddział w Katowicach. Komitet honorowy, któremu przewodniczy były minister transportu Adam Wielądek, zbiera środki potrzebne na realizację projektu. Zabiega o wsparcie



finansowe firm oraz rozprawdza cegiełki, które można nabyć m.in. w siedzibie SITK RP Oddział w Katowicach, ul. Podgórna 4, 40-026 Katowice, a także w oddziałach SITK RP. Numer konta: 94 1020 2313 0000 3102 0488 2488. mr



Święto w regionie

Równoległe z Centralnymi Obchodami Dnia Maszynisty Rodbywały się regionalne uroczystości organizowane przez poszczególne organizacje ZZM. Maszyniści z ZZM w CT Północny świętowali 26 września w Ostrzycach.

W trakcie uroczystej akademii 10 z nich zostało odznaczonych medalami „Zasłużony dla Zakładowej Organizacji ZZM w CT Północnym”: Zbigniew Berendt, Krzysztof Chyła, Mirosław Cieszyński, Zenon Durkalec, Jan

Gajewski, Bogusław Jaffke, Eugeniusz Kosmaczewski, Grzegorz Toczek, Stefan Zabłocki i Tomasz Zakrzewski. Akademię prowadzoną przez przewodniczącego ZZM w CT Płn. Andrzeja Magulskiego zaszczylicili swą obecność

cią: Sławomir Centkowski – wiceprezydent ZZM, Kazimierz Świtajski – dyrektor regionalny ds. utrzymania w CT Północnym, Dariusz Geldon, Tadeusz Berg, Zbigniew Malinowski – naczelnicy sekcji utrzymania lokomotyw (odpowiednio w Zajączkowie Tczewskim, Bydgoszczy i Iławie) oraz Henryk Kopański – wiceprzewodniczący Sektora Przewozów Towarowych. Wszyscy uczestnicy obchodów: maszyniści i goście otrzymali pamiątkowe albumy wydane z okazji jubileuszu ZZM. ■

A. Murawski



Humor

Bazarek. Między stoiskami z wędliną przechadza się facet.

- I co pan tak łąsisz? Próbujesz, próbujesz, a nic nie kupujesz! Nie smakuje?
- zeżlił się w końcu jeden ze straganiarzy.
- Smakuje.
- Pieniędzy nie masz?
- Mam.
- To kupuj pan!
- A po co?
- Żeby jeść!
- A co ja robię?

•

- Masz dziewczynę?
- Nie.
- A dlaczego?
- Bo mam skomplikowany charakter.
- Co to znaczy?
- Oj sp...aj.

•

Wnuk mówi do dziadka:

- Kiedyś to mieliście kiepsko. Nie było internetu, komórek, czatu ani Gadu-Gadu... Jak ty w ogóle babcię poznałeś?
- Jak nie było? Wszystko było! - odpowiada dziadek.
- Jak to?
- No przecież babcia mieszkała w internacie, jak wracała ze szkoły to stałem na czatach, wychodziłem z babcią na gadu-gadu. A gdyby nie komórka, to twojego ojca i ciebie nie byłoby na świecie...

•

Sierżant-szef kompanii wraca do domu. A tam obiadu nie ma, a żona lamentuje:

- Caluteńki dzień tyram, ani razu nie przysiadłam! - powiada.
- Użalił się sierżant nad żoną i kazał jej zrobić dwieście przysiadów.

Fraszki Jerzego Szulca

PRZEZORNOŚĆ

*Myślący oszczędza kiedy kabza tłusta
Bezmyślny dopiero kiedy już jest pusta.*

WYBORY

*Gdy brak jest mocnych kampania rusza
Pchając do góry i słabeusza.*

APEL

*Szanowny kierowco, tak samochód prowadź
Żeby nie musieli cię z niego wyjmować.*



Modelarstwo

Pytacie nas o imprezy związane z modelarstwem kolejowym, na których można spotkać innych pasjonatów i obejrzeć ich dokonania. W paru słowach o dwóch zbliżających się wydarzeniach.

W dniach 25–26 października na terenie MTP w Poznaniu odbędą się Targi Hobby. W programie m.in. prezentacje producentów, parady modeli oraz XIV Mistrzostwa Polskich Modeli Kolejowych. W zawodach tych biorą udział zarówno miłośnicy kolei z wieloletnim doświadczeniem, jak i początkujący hobbyści, którzy swoją przygodę z makietami rozpoczęli niedawno.

W dniach 20–22 listopada w Galerii Port Rumia w Rumii odbędzie się natomiast IV Ogólnopolska Wystawa Makiet i Modeli Kolejowych „Nostalgia Za Parą”. Organizatorzy do aktywnego udziału w imprezie, oprócz doświadczonych modelarzy i miłośników modelowej kolei, serdecznie zapraszają osoby bez doświadczenia.

Ponadto oprócz cyklicznych imprez, w kilku miastach co niedzielę goszczą giełdy modelarskie, m.in. w Katowicach (pierwsza niedziela miesiąca), Krakowie (druga), Lublinie (2. i 4.), Warszawie (3.) i Wrocławiu (2.)

R.

Filatelistyka

Minęło 50 lat od przejazdu pierwszych pociągów serii Shinkansen.

Japonia jest krajem, który zapoczątkował prace nad systemem kolei dużych prędkości. Budowa pierwszego odcinka – pomiędzy Tokio i Osaką – rozpoczęła się w 1959 roku, a oficjalne otwarcie linii nastąpiło 1 października 1964 roku.

Shinkanseny to pociągi normalnotorowe (rozstaw torów 1435 mm). Pierwsze jeździły z prędkością 200 km/h, zwiększoną potem do 220 km/h. Obecnie jest to uzależnione od linii. Najszybsze pociągi przewożą pasażerów z prędkością 300 km/h.

(amur)





Mielno
"Słoneczny
Brzeg"



Karpacz
"Stokrotka"



Kolejarz
Ustron
Jaszowiec



POBYTY ŚWIĄTECZNE

Mielno "Słoneczny Brzeg"
od 90 zł za dobę od osoby

Karpacz "Stokrotka"
499 zł od osoby

24.12.
-28.12.

POBYTY Z ZABAWĄ SYWESTROWĄ:

Ustron "Kolejarz"
799 zł od osoby

30.12
-04.01.

Karpacz "Stokrotka"
760 zł od osoby

31.12
-04.01

Zadzwoń lub zarezerwuj on-line
www.naturatour.pl
Infolinia: 801 000 527