

Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIEŻ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 2/162

LUTY 2018



Skandaliczny wyrok

PKP PLK wciąż za mało. Jako oskarżyciel posiłkowy zaapelowała o wyższy wyrok ws. katastrofy kolejowej pod Szczekocinami.

Katastrofa pod Szczekocinami to bez wątpienia jedna z najczarniejszych kart w historii katastrof kolejowych w naszym kraju. Po 6 latach temat po raz kolejny pojawił się w mediach, powodując kontrowersje, wątpliwości i oburzenie, w szczególności w środowisku kolejarzy.

Wyrokiem sądu dyżurny ruchu Andrzej N. został skazany na 6 lat więzienia (karę ma odbyć w oddziale psychiatrycznym zakładu karnego), a jego koleżanka po fachu Jolanta S. – na 3,5 roku więzienia. Kary są wyższe niż w I instancji. Dyżurnych uniewinniono jednak od zarzutów poświadczenia nieprawdy.

Mimo faktu, że kolejarze na długo przed szczekocińską katastrofą alarmowali o nieprawidłowościach, ostatecznie biegli i w ślad za nimi Sąd Okręgowy uznali, że zawiódł czynnik ludzki. Z uwagi na fakt, że prowadzący pociągi maszyniści ponieśli śmierć w katastrofie, akt oskarżenia dotyczył jedynie dyżurnych.

„Wydany wyrok jest skandaliczny. Pokazuje, że polski wymiar sprawiedliwości skupia się wyłącznie na poszukiwaniu

koźłów ofiarnych. Prokuratura do dziś nie postawiła zarzutów osobom odpowiedzialnym i zarządzającym systemami bezpieczeństwa na kolei. W Polsce ugruntował się schemat robienia oszczędności na systemach bezpieczeństwa i zjawiska takie, jak ten wyrok pozwalają czuć się bezkarnie tym, którym zarzuty winny zostać postawione. W sytuacji, kiedy dochodzi do katastrofy odpowiedzialnymi czyni się wyłącznie maszynistów lub dyżurnych ruchu. My jako maszyniści współczujemy rodzinom ofiar i rannych w katastrofie. Jest nam bardzo przykro, bo zaważyła ona na ich życiu, ale żałujemy również, że dramat ten nie spowodował, że wyciągnięte zostały wnioski przez osoby odpowiedzialne i nadzorujące system bezpieczeństwa na kolei.” skomentował decyzję sądu Prezydent Leszek Miętek.

Stronnicze, przytaczane w mediach wypowiedzi oskarżycieli i sędziów są jednoznacznie stygmatyzujące. Sędzia Karina Maksym powiedziała: – Ten wyrok musi być sygnałem dla osób odpowiedzialnych za bezpieczeństwo, że ich

obowiązki muszą być bezwzględnie przestrzegane.

Takie stwierdzenia wywołują oburzenie kolejarzy jako wyjątkowo stronnicze. W Europie do tematu odpowiedzialności podchodzi się zgoła inaczej – W styczniu 2017 r. zapadły wyroki na osoby odpowiedzialne za katastrofę w Viareggio – Mauro Moretti, były prezes firmy Rete Ferroviaria Italiana zarządzającej infrastrukturą, został skazany na 7 lat więzienia. Ponadto 23 z 33 oskarżonych – w tym osoby pełniące wysokie funkcje kierownicze w spółkach kolejowych – zostało skazanych na kary do 7,5 roku pozbawienia wolności. Po katastrofie w Santiago de Compostela w 2014 r. hiszpańska policja aresztowała 11 pracowników państwowej firmy „Aldif”, zarządzającej infrastrukturą kolejową. Wszyscy oni pracowali na wysokich stanowiskach w czasie gdy linię, na której doszło do katastrofy, dostosowywano do ruchu pociągów dużej prędkości.

Bez odpowiedzi pozostają pytania takie jak: dlaczego nie postawiono zarzutów przełożonym którzy dopuścili do



DRUKARNIA KOLEJOWA KRAKÓW

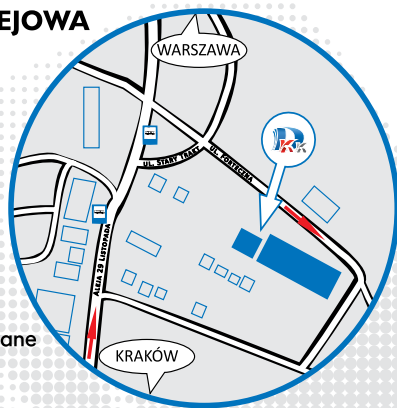
32-086 Węgrzce, ul. Forteczna 20 A
Centrala, Sekretariat
e-mail: biuro@drukkol.pl
tel./fax : 12 298-04-00

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

pod semaforem



Marek Mazur z Prokuratury Okręgowej w Częstochowie za zadowolenie, że sąd podzielił stanowisko prokuratury, iż kary z I instancji dla dyżurnych ruchu ze Szczekocin były zbyt łagodne



Przewozy Regionalne – gratulacje za rekordowy wynik finansowy

pracy dyżurną ruchu do pracy na nastawni bez autoryzacji, dlaczego jest tak wielka ilość usterek w systemach sterowania, że sygnalizacja zajętości toru nie wzbudziła reakcji dyżurnej, dlaczego nie postawiono zarzutów osobom, które dopuścili do użytkowania wadliwej rozjazdy, nad którymi często dyżurny tracił kontrolę położenia, dlaczego nie postawiono zarzutów osobom, które zmieniły przepisy pod względem oświetlenia czoła lokomotywy świadczącego o tym, że pociąg porusza się po torze przeciwnym do zasadniczego itd. Kozłem ofiarnym jest również maszynista odsiadujący wyrok po katastrofie w Babach. W tym przypadku też nie zostały postawione żadne zarzuty osobom odpowiedzialnym za błędy systemu sterowania, które eksperci ZMZ

wykazali w procesie, a które nie zostały dopuszczone przez sąd. Dlaczego nie dopuszczono w tej sprawie niezależnych biegłych z Instytutu Transportu w Łodzi tylko wezwano biegłych z Instytutu Kolejnictwa, który projektuje te systemy. Wydając opinię był zatem sędzią we własnej sprawie.

Przyczyn katastrof należy upatrywać nie tylko w zachowaniu pracowników, ale też w nadzorze nad nimi, nad czasem pracy oraz nad systemami bezpieczeń-



Co roku w rocznicę katastrofy, przedstawiciele ZMZ oddają cześć maszynistom, którzy zginęli pod Szczekocinami

stwa. W Polsce, osoby odpowiedzialne za kwestie bezpieczeństwa pełniące swoje obowiązki w czasie, gdy katastrofa miała miejsce pełnią je nadal. Bezpieczeństwo obecnie zależy zatem od tych samych ludzi. ■

Posiedzenia Sektorów ZMZ

12 lutego w siedzibie związku przy ulicy Wojciechowskiego w Warszawie, odbyło się spotkanie Sektora Przewozów Pasażerskich ZMZ.

Leszek Miętek otwierając spotkanie omówił kalendarz zbliżających się wydarzeń związkowych – w tym posiedzenie Rady Krajowej ZMZ, Krajowy Zjazd Delegatów ZMZ, na którym omówione zostaną plany zmian do Statutu oraz Ordynacji Wyborczej. Wspomniał również o zbliżającym się Kongresie OPZZ, na który ZMZ wybierze swoich delegatów. Podziękował maszynistom instruktorom z IC Kraków oraz Zbigniewowi Budzińskiemu – instruktorowi centrali Spółki za uwagi w dotyczących planów inwestycyjnych PKP PLK S.A. mających na celu umożliwienie poruszania się pociągów po linii 4 z prędkościami 230/250 km/h pod nadzorem systemu ETCS. Przypomniał również, że wszelkie kwestie dotyczące tematu bezpieczeństwa kierować należy na email: bezpieczenstwozmm@wp.pl. Poinformował, że w Spółce Przewozy Re-

gionalne zakończył się dialog społeczny w sprawie wynagrodzeń. Obecnie rozmowy są prowadzone w ramach sporu zbiorowego.

Omówiono propozycje pracodawcy, dotyczące prac nad nowym systemem wynagradzania w spółce IC. Gośćmi spotkania Sektora byli Dyrektorzy z Centrali PKP Intercity S.A. – Ewa Boguszewska – Dyrektor ds. pracowniczych w IC i Marek Kapusta – z Biura Realizacji Przewozów.

Zmiana systemu wynagradzania, które planuje IC według Prezydenta musi wnieść poprawę warunków płacowych pracowników, w przeciwnym razie strona społeczna

nie widzi powodów do ich wprowadzania. Argument, że obecny system wynagradzania ma negatywny wpływ na wizerunek pracodawcy jest niewystarczający.

Według władz Spółki obecny system wynagradzania jest mało motywacyjny, w którym jest zbyt wiele zawichości przy wyliczaniu wynagrodzenia. Dla pracodawcy najkorzystniejszy byłby rynkowy system wynagradzania, czyli część podstawa plus



premie i ewentualne dodatki za umiejętności ponadnormatywne. Jego propozycje to m.in. włączenie do wynagrodzenia zasadniczego takich dodatków jak: stażowy, za pracę w niedzielę i święta, za pracę w warunkach uciążliwych i niebezpiecznych, językowy,

Posiedzenia Sektorów ZZM

za czynności dodatkowe, kilometrowy i za jednoosobową obsługę, za kierowanie zespołem oraz deputat węglowy i premię za odprawę podróżnych w pociągu. Do wysokości przewidzianej przez KP obniżeniu ulec miałyby dopłata z nadgodziny i dodatek za pracę w nocy. Pozostawione na obecnych poziomie byłyby nagrody jubileuszowe i odprawa emerytalna.

Sektor dyskutował również nad kwestią „Premii Zimowej”. Jego zdaniem 3 miesięczny okres brany pod uwagę przy rozliczaniu absencji w pracy jest zbyt długi. Objąć miałyby czas od 10 grudnia do 9 marca 2018. Brany pod uwagę winien być tylko czas służb pełnionych w okresie Świąt oraz Nowego Roku gdyż pracownicy, których nieplanowana absencja w nagradzonym okresie przekroczy 10% zostaną wyłączeni z premii. Kwota bazowa nie została jednak podana. Ustalona zostanie przez Zarząd po zbilansowaniu roku.

Poruszona przez członków ZZM kwestia braku miejsc w obiektach sanatoryjnych, w ramach ekspozycji zawodowej wywołała zdziwienie Dyrektora Boguszewskiej. Poinformowała, że raporty dotyczące wykonania planu nie odnotowują żadne przypadków braku miejsc i zaapelowała o zgłaszanie konkretnych sytuacji, jeśli faktycznie zaistniały do jej biura. Wyjaśniając sprawę wątpliwości co do lokalizacji egzaminów sprawdzających stwierdziła, że będą odbywały się w siedzibach Sekcji.

Ważnym elementem spotkania były informacje przedstawicieli Kół handlowych ZZM dotyczące pogarszającego się bezpieczeństwa podróżnych zwłaszcza w pociągach nocnych. Dyrektorzy poinformowali członków Sektora, że temat jest monitorowany i podjęto już odpowiednie działania.

Omówiono również problem rozliczania wynagrodzenia drużyny trakcyjnej w sytuacjach nieprzewidzianych rozkładem (prędkość, inna lokomotywa, obsada).

Spotkania Sektora było okazją do podzielenia się uwagami, spostrzeżeniami i możliwością wyjaśnienia wątpliwości. Dla przedstawicieli pracodawcy to możliwość „żywego” kontaktu z maszynistami, wysłuchania problemów związanych z wykonywaniem zawodu maszynistów.

13 lutego przy ul. Wojciechowskiego 7 w Warszawie odbyło się posiedzenie Sektora Spółek Samorządowych ZZM.

Głównym tematem posiedzenia Sektora było prowadzony dialog społeczny i spór zbiorowy związane z premią kwartalną jako rekompensatą za brak podwyżek – w spółce PR pracownicy nie otrzymali jej od 2013 roku.

Na spotkaniu w ramach dialogu 29 stycznia 2018 r. pracodawca zaproponował 500 zł co w żaden sposób nie mogło być przyjęte przez stronę społeczną. Związki zawodowe oczekują wdrożenia premii kwartalnej w wysokości 1200 zł dla wszystkich

pracowników. W związku z tym spisano protokół rozbieżności kończący dialog społeczny i w tym samym dniu związki zawodowe złożyły żądanie wdrożenia premii kwartalnej wypłacanej w marcu, czerwcu, wrześniu i grudniu 2018 r. w ramach Ustawy o rozwiązywaniu sporów zbiorowych. Z uwagi na to, że Zarząd nie spełnił tych postulatów spór zbiorowy stał się faktem.

Sektor poparł działania swoich reprezentantów w negocjacjach z pracodawcą w ramach prowadzenia sporu zbiorowego. Przebieg spotkania szerzej opisuję na 5 stronie numeru.

W sprawie zgłoszonego tematu zakupu okularów przeciwsłonecznych ustalono, że zostanie skierowane pismo do Zarządu PR dotyczące ujednoczenia procedur zakupowych z uwzględnieniem okularów korekcyjnych.

Podobnie jak podczas spotkania Sektora PP ustalono, że zgłoszenia dotyczące zapotrzebowania na skorzystanie z turnusów profilaktycznych (sanatoryjnych) i ewentualne przypadki braku miejsc zgłaszane winny zostać do pracodawcy.

Przedstawiciel pracowników w RN PR Jarosław Sromała, pokrótce przedstawił sytuację w obrębie spółki. Wspomniał o procedurze weryfikującą wątpliwości KE do pomocy publicznej udzielonej w przeszłości Spółce. Zapewnił, że procedury takie nie są niczym niezwykłym, nie wywołują niepokoju pracodawcy. ■

PS



Spór zbiorowy w PR

12 lutego w siedzibie Spółki Przewozy Regionalne w Warszawie odbyło się pierwsze spotkanie w ramach sporu zbiorowego, w którym uczestniczył Zarząd „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. i strona związkowa.

W odpowiedzi na postulaty związków zawodowych wdrożenia premii kwartalnych w wysokości 1200 zł Zarząd Spółki przedstawił propozycję strukturalnego wzrostu wynagrodzeń. Spółka zaproponowała:

1. W terminie do 10 marca 2018 r.:

Wypłatę dodatkowej gratyfikacji, której wysokość będzie uzależniona od wysokości miesięcznego wynagrodzenia uprawnionego pracownika, w wysokości:

- 1 000 zł – dla pracowników otrzymujących miesięczne wynagrodzenie poniżej 3 000 zł;
- 700 zł – dla pracowników otrzymujących miesięczne wynagrodzenie w przedziale od 3 000 do 5 000 zł;
- 550 zł – dla pracowników otrzymujących miesięczne wynagrodzenie powyżej 5 000 zł;

Spółka proponuje aby ustalenie kręgu uprawnionych pracowników nastąpiło w dalszym toku rokowań.

2. Od 1 lipca 2018 r. – podwyższenie wynagrodzenia dla pracowników posiadających najniższe wynagrodzenie, poprzez ustalanie wysokości ich wynagrodzenia zasadniczego w wysokości nie niższej niż wynikająca z 20 szczebla – zgodnie z tabelą stawek miesięcznego wynagrodzenia zasadniczego, stanowiącą Załącznik nr 2 do ZUZP dla pracowników zatrudnionych u pracodawców działających w „Przewozy Regionalne” sp. z o.o.
3. Od 1 września lub października 2018 r. – podwyższenie wynagrodzenia dla pracowników Spółki w wysokości średnio 170 zł brutto na jednego pracownika;
4. Z okazji Święta Kolejarza wypłata zwiększonej gratyfikacji w wysokości o 100 zł brutto/uprawnionego pracownika.

Prezydent ZMZ Leszek Miętek odnosząc się do propozycji pracodawcy stwierdził,

że rekompensata za brak podwyżek należy się wszystkim pracownikom – najgorzej uposażonym ale też tym, który zgodnie z ZUZP zarabiają więcej z uwagi na charakter wykonywanej pracy i ponoszoną odpowiedzialność bo żaden z pracowników Spółki nie dostał podwyżki od 2013 roku.

Nowością w propozycji pracodawcy jest wprowadzenie systemowej podwyżki płac. Jest ona odmienna od tego, co pracodawca twierdził do tej pory, że do końca 2018 r. ze względu na proces restrukturyzacji nie będzie takiej możliwości. Sam fakt wysunięcia propozycji wdrożenia podwyżki przyjmujemy z zadowoleniem, jednak jej wysokość w kwocie 170 zł brutto od września-października 2018 r. jest daleko niewystarczająca.

Po dyskusji związki zawodowe przedstawiły stanowisko będące odpowiedzią na propozycję Zarządu:

- w odniesieniu do punktu 1 propozycji Spółki: w terminie do 10 marca 2018 r. – wypłaty jednorazowej gratyfikacji w wysokości 1200 zł/pracownika;
- w odniesieniu do punktu 2 propozycji Spółki: wyrównanie w ramach systemowej podwyżki płac określonej w punkcie 3;
- w odniesieniu do punktu 3 propozycji Spółki: żądanie 250 zł podwyżki wynagrodzenia w uposażeniu zasadniczym na każdego pracownika, wdrożone od 1 kwietnia 2018 r.;

Zgorzelski: Przewozy Regionalne mają jeszcze większy zysk niż w 2016 roku

Jakub Madryas • 07.02.2018 • 65



Fot. ms. Rynek-Kolejowy.pl

– Po raz drugi w historii spółki odnotowaliśmy dodatni wynik finansowy, przy czym nasz zysk był wyższy, niż w roku 2016. Dotyczy to zarówno wyniku na sprzedaży, jak i wyniku netto. Dokładne sprawozdanie finansowe zostanie przedstawione w okolicach – mówi „Rynkowi Kolejowemu” prezes Przewozów Regionalnych Krzysztof Zgorzelski.

- w odniesieniu do punktu 4 propozycji Spółki: z okazji Święta Kolejarza wypłaty zwiększonej gratyfikacji w wysokości o 200 zł brutto/uprawnionego pracownika ponad zapisy ZUZP.

Zarząd poprosił o przerwę w rokowaniach w celu odniesienia się do propozycji ZZ i ustalono, że kolejne spotkanie w ramach sporu zbiorowego odbędzie się w dniu 28 lutego br.

Strony zgodziły się, że to spotkanie ma zakończyć etap rokowań podpisaniem porozumienia bądź protokołem rozbieżności.

ZMZ liczy, że dalszy przebieg sporu zbiorowego będzie adekwatny do sytuacji ekonomicznej Spółki przedstawionej przez Prezesa w wywiadzie dla Rynku Kolejowego.

Prezydent Leszek Miętek wystosował list gratulujący tak świetnego sukcesu Zarządowi PR z nadzieją, że stanie się on też udziałem pracowników Spółki, którzy niewątpliwie są współtwórcami tego sukcesu.

PS

W 2018 wymieniamy uprawnienia

Prawa kierowania pojazdem kolejowym wystawione na podstawie rozporządzeń z 2004 r. i 2011 r. są ważne jedynie do 29 października 2018 r. Urząd Transportu Kolejowego wskazuje, w jaki sposób należy wystawić nowe prawa kierowania pojazdem kolejowym dla osób przechodzących ze stanowisk związanych z prowadzeniem pojazdu kolejowego na stanowisko prowadzącego pociągi lub pojazdy kolejowe.

W wyniku implementacji dyrektywy o maszynistach (2007/59/WE) osoby zatrudnione na stanowiskach: maszynisty pojazdów trakcyjnych, maszynisty zakładowego, kierowcy lokomotywy spalinowej o mocy do 300 KM, kierowcy drezyny i wózka motorowego, maszynisty wieloczynnościowych i ciężkich maszyn do kolejowych robót budowlanych i kolejowej sieci trakcyjnej muszą wymienić dotychczasowe uprawnienia.

Przedsiębiorcy kolejowi, którzy posiadają jedynie świadectwo bezpieczeństwa i nie posiadają certyfikatu bezpieczeństwa albo autoryzacji bezpieczeństwa, od 30 października 2018 r. będą zatrudniać pracowników na stanowisku prowadzącego pociągi lub pojazdy kolejowe. Zgodnie z art. 22d ustawy o transporcie kolejowym oraz rozporządzeniem z 2014 r. pracownicy tacy powinni: posiadać wymagane wykształcenie, spełniać wymagania zdrowotne, fizyczne i psychiczne, posiadać

wymagane przygotowanie zawodowe oraz zdać egzamin kwalifikacyjny.

W 2017 r. UTK wydał 6315 licencji maszynisty 6315 wydanych licencji w 2017 roku, ponad 90% wniosków o licencję złożonych przez internet – takie są efekty działania Systemu Obsługi Licencji Maszynisty wdrożonego ponad rok temu w Urzędzie Transportu Kolejowego.

Rok 2017 dla Urzędu Transportu Kolejowego był rekordowy. Wpłynęło ponad 6 tys. wniosków o wydanie licencji maszynisty. Według informacji podanych przez urząd, większość wniosków została złożona poprzez System Obsługi Licencji Maszynisty (SOLM), którego wdrożenie w styczniu 2017 r. ułatwiło i przyspieszyło ich składanie.

Zastosowanie systemu sprawdzającego poprawność danych już w trakcie wypełniania zmniejszyła liczbę błędnie składanych wniosków i znacząco przyspiesza proces wydawania licencji. Wniosek



można złożyć przez internet, podpisać profilem zaufanym i opłacić przelewem bez konieczności pojawiania się w urzędzie. Formularz można również pobrać i wydrukować, a po podpisaniu wysłać pocztą lub dostarczyć osobiście do kancelarii podawczej w siedzibie UTK.

Urząd Transportu Kolejowego zachęca do korzystania z materiałów dostępnych na stronie internetowej Akademii Wiedzy Kolejowej UTK pod adresem: akademia.utk.gov.pl

Źródło UTK

Wokół partycypacji związkowej

Młodzi związkowcy, w tym przedstawiciel ZZM, wzięli udział w międzynarodowym projekcie MOPZZ. Dotyczył działań związków zawodowych skierowanych do młodych pracowników oraz organizowania ich i angażowania w działalność organizacji.

W ramach projektu w pięciu krajach (oprócz OPZZ wzięły w nim udział organizacje związkowe z Hiszpanii, Litwy, Łotwy i Rumunii) przeprowadzono badania ankietowe młodych

pracowników. Celem było zdiagnozowanie powodów niewielkiego zaangażowania w działalność związkową. Badania podzielono na dwie grupy: osoby zrzeszone i niezrzeszo-

ne. Wiek: do 35 roku życia. W krajach biorących udział w projekcie ustalono bowiem taką górną granicę wiekową przynależności do struktur młodzieżowych związków.

Wyniki podsumowano podczas konferencji w Maladze 24 stycznia. – Były różne, w niektórych obszarach często zaskakujące. Na pewno każda organizacja wykorzysta wiedzę zdobytą w projekcie do dalszej pracy związkowej – powiedział uczestniczący w projekcie wiceprzewodniczący Komisji Młodych OPZZ Marcin Dylowicz, maszynista z IC Centralny.

Najważniejsze pytania zadane w ankiecie, a mogące mieć wpływ na dalsze działania związków zawodowych, przeanalizowano w kontekście poszczególnych krajów. Jedno z nich, w grupie osób niezrzeszonych, zwróciło uwagę wszystkich uczestników konferencji. Na pytanie „Czy był(a)byś w stanie przystąpić do związku zawodowego gdybyś wiedział(a) jak on działa?” odpowiedź „tak” uzyskała 43,8 proc. wskazań. Odmowę wyraziło 19 procent ankietowanych, a 1/3 nad tym się nie zastanawiała. (raz)



OGŁOSZENIE PŁATNE OGŁOSZENIE PŁATNE OGŁOSZENIE PŁATNE OGŁOSZENIE PŁATNE OGŁOSZENIE PŁATNE OGŁOSZENIE PŁATNE OGŁOSZENIE PŁATNE OGŁOSZENIE PŁATNE OGŁOSZENIE PŁATNE



PKP CARGO S.A.

infolinia 801 022 042 | 32 722 14 14

pkpcargo.com

Marszałkowie kontra PR

Od dłuższego czasu narastają konflikty pomiędzy kolejami, których właścicielami są Urzędy Marszałkowskie, a lokalnymi oddziałami Przewozów Regionalnych. Koegzystencja przewoźników to tylko teoria, w praktyce mamy do czynienia z nie do końca uczciwymi praktykami.

Na temat sytuacji w województwie dolnośląskim rozmawiałem z Markiem Dudziakiem – przewodniczącym Międzyzakładowego Związku Zawodowego Maszynistów i Pracowników Kolejowych we Wrocławiu.



– W mediach ostatnio duże pisze się o aktywności Marszałka Województwa w kwestii organizacji przewozów w regionie. To on rozdziela pracę przewozową pomiędzy Oddziałem Przewozów Regionalnych a Kolejami Dolnośląskimi, które są własnością województwa. Jak to wygląda w praktyce?

Marszałek przed zmianą/korektą rozkładu jazdy dokonuje liczenia podróżnych na danych trasach, co w konsekwencji skutkuje zabranie dochodowych linii z Oddziału PR do kolei marszałkowskich. Tak zwany podział pociągów odbywa się bez żadnych przetargów, a najlepsze kaski przydzielane są do kolei będących jego własnością. Pozostałe linie – o wysokim koszcie obsługi a małym zysku trafiają do Oddziału PR.

– W roku 2016 miała miejsce podobna sytuacja. Wtedy to argumentem przeciw przejściu pracy od PR były braki taborowe i kadrowe w UM. Co się zmieniło od tamtej pory?

Koleje Dolnośląskie już wypożyczały w przeszłości tabor do planowej obsługi swoich pociągów od PR. Co do kwestii braków kadrowych istniały i istnieją ciągle w kolejach Pana Marszałka. Na chwilę obecną zatrudnionych jest w nich dodatkowo około sześćdziesięciu maszynistów z różnych firm oraz z Grupy PKP.

Marszałek Województwa zapowiada przejście obsługi kolejnych linii po zakończeniu prac modernizacyjnych. Zapowiedź ta oznacza zabranie kolejnej pracy Oddziałowi, a co za tym idzie ludziom. Jak należy przygotować się do batalii o utrzymanie linii?

Marszałkowie ze swoimi kolejkami wchodzić tylko na linie wyremontowane, niejednokrotnie za pieniądze podatników, gdyż tylko wtedy odnosi to skutek medialny. Chwalenie się zakupionym taborem, dużą ilością przewiezionych pasażerów (oczywiście na liniach wcześniej wyselekcjonowanych)

jest świetnym marketingiem. Dla Oddziału PR skutkuje to ograniczeniem zatrudnienia, co w konsekwencji przekłada się na zmniejszanie kadr. Aby zapobiec występowaniu takiej sytuacji należałoby doprowadzić do wprowadzenia przetargów na obsługę ruchu pasażerskiego, w których mogliby wziąć udział wszyscy zainteresowani przewoźnicy.

Przewozy Regionalne wprowadziły do obsługi nowe i zmodernizowane pojazdy. Jakie są potrzeby Oddziału i jakie są szanse na ich zaspokojenie? Jak wygląda współpraca z centralą w tej kwestii?

Znacząca większość zmodernizowanego taboru trafiła do Oddziału Wielkopolskiego, reszta oddziałów została potraktowana po macoszemu. Potrzeby naszego Oddziału to około trzydzieści sztuk. Na obecną chwilę użytkujemy z różnym skutkiem sześć EN 57 AL oraz dwie EN57 typ 19 o zamkniętym obiegu WC. Pozostała część taboru to „odpady” z innych oddziałów, które w żaden sposób nie przynoszą chwały marce POLREGIO. Naszym zdaniem mimo zapoznania ze stanem faktycznym naszego Oddziału współpraca z centralą w kwestii taboru oraz utrzymaniu pracy a w konsekwencji jej utrzymaniem jest zerowa.

O sytuację w województwie małopolskim zapytałem Dyrektora "Przewozów Regionalnych" sp. z o. o. Oddziału Małopolskiego z siedzibą w Krakowie – Andrzeja Siemieńskiego.



W grudniu 2017 roku Koleje Małopolskie przejęły część pracy przewozowej, którą wykonywał do tej pory Małopolski Oddział PR. Urząd Marszałkowski zapowiada w kwietniu uruchomienie połączenia Nowy Targ–Zakopane. Co oznaczają te zmiany dla oddziału?

Rozpocznijmy od dobrych wiadomości. 27 kwietnia 2018 r. rusza Kolej Podhalańska obsługiwana w całości przez Oddział Małopolski Przewozów Regionalnych w Krakowie. Od kilku lat znając trudną sytuację komunikacyjną na odcinku Nowy Targ–Zakopane postulowaliśmy o uruchomienie większej ilości pociągów na tym odcinku. Dzięki wsparciu Urzędu Marszał-

kowskiego i lokalnych gmin rusza taki pilotaż. Na początek to 11 par pociągów. Będziemy bacznie przyglądać się tej ofercie. Jeżeli mieszkańcy Podhala i turyści przekonają się do tego środka transportu, to w dalszych planach przewidujemy wydłużenie odcinka do Rabki i zwiększenia ilości pociągów, tak aby pociągi kursowały w stałym rytmie, co 45–40 minut.

W roku 2016 miała miejsce podobna sytuacja. Wtedy to argumentem przeciw przejęciu pracy od PR były braki taborowe i kadrowe. Co się zmieniło od tamtej pory?

W województwie małopolskim istnieje bardzo szorstka przyjaźń pomiędzy Przewozami Regionalnymi a Małopolskim Urzędem Marszałkowskim. Urząd Marszałkowski wbrew logice i ekonomii nadal forsuje swój pomysł rozwoju Kolei Małopolskich. Przewozy Regionalne są zwolennikiem konkurencji na torach, ale ta konkurencja musi być uczciwa. Kolejom Małopolskim przydziela się 100% nowego taboru zakupionego z funduszy Województwa, przydziela się do obsługi najbardziej rentowne linie po remontach. Na tych liniach buduje się parkingi, montuje automaty biletowe, zwiększa się ilość połączeń. Linie, na których my pracujemy są poza zainteresowaniem Urzędu. Województwo Małopolskie w roku 2018 na transport kolejowy wyda dotację w wysokości 125 milionów złotych. Nasza oferta obsługi całego województwa za 115 milionów w 2018 r. nie spotkała się z jakimkolwiek zainteresowaniem Pana Marszałka. Obecna błędna polityka Urzędu Marszałkowskiego w latach 2016–2020 będzie kosztowała mieszkańców Małopolski ponad 50 milionów. Już obecnie pomimo posiadania nowego taboru i nie ponoszenia kosztów utrzymania tego taboru (pojazdy na gwarancji) Koleje Małopolskie wykazują większe koszty obsługi pociągów.

Ostatnimi czasy Marszałek Województwa Małopolskiego zapowiada przejęcie obsługi kolejnych linii po zakończeniu prac modernizacyjnych. Chodzi m.in. o połączenie do Katowic i Oświęcimia. Zapowiedź ta oznacza zabranie kolejnej pracy oddziałowi a co za tym idzie ludziom. Jak należy przygotować się do batalii o utrzymanie linii?

Oddział Małopolski Przewozów Regionalnych w roku 2018 wykona pracę na poziomie 4 milionów pociągokilometrów. Umowa trzyletnia zawarta z Małopolskim Urzędem Marszałkowskim gwarantuje nam w roku 2019 3,4 miliona pociągokilometrów. Do tego dochodzi praca zlecona przez Śląski Urząd Marszałkowski na poziomie 550 tysięcy pociągów kilometrów. Jak z tego wynika, rok 2019 zapowiada się rokiem spokojnej i stabilnej pracy dla pracowników oddziału. Mam nadzieję, że trudny okres redukcji zatrudnienia mamy już za sobą. W roku 2017 przyjęliśmy 32 młodych ludzi, których szkolimy na maszynistów i 20 którzy już są konduktorami i szkolą się

na kierowników pociągu. Na rok 2018 mamy ambitne plany zatrudnienia 45 pracowników z przeznaczeniem do drużyn pociągowych.

Buńczuczne zapowiedzi Kolei Małopolskich o przejmowaniu kolejnych linii w województwie przyjmujemy z pełną powagą, ale traktujemy raczej w kategoriach zapowiedzi reklamowo-marketingowych. Znamy możliwości i potencjał naszego konkurenta. Brak rezerwy taborowej, brak zaplecza utrzymaniowo–naprawczego i nadal występujące braki kadrowe na wielu stanowiskach eksploatacyjnych w znacznym stopniu będą ograniczać możliwość rozwoju tego przewoźnika.

Cały czas staramy się docierać do opinii społecznej i informować ją, że taka polityka transportowa, jaką obecnie preferuje Małopolski Urząd Marszałkowski jest szkodliwa dla rozwoju transportu kolejowego w województwie i na dodatek bardzo kosztowna.

Myślę, że w najbliższym czasie nastąpi korekta sposobu myślenia w Małopolskim Urzędzie Marszałkowskim.

Przewozy Regionalne wprowadziły do obsługi nowe i zmodernizowane pojazdy. Jakie są potrzeby Oddziału i jakie są szanse na ich zaspokojenie? Jak wygląda współpraca z centralą w tej kwestii?

Jedną z podstawowych bolączek Krakowskiego Oddziału jest niewielka ilość nowego taboru. Obecnie 1/3 naszych pociągów jest obsługiwana nowoczesnymi pojazdami EN63a, EN64 i EN99 (13 pojazdów). To pojazdy dzierżawione z Urzędów Marszałkowskich Województwa Małopolskiego i Śląskiego. Cały czas usilnie naciskamy Małopolski Urząd Marszałkowski w sprawie przekazania kolejnych dwóch pojazdów czterocłonowych, których przydział jest zapisany w umowie trzyletniej. Liczymy również na to, że co najmniej dwa pojazdy z czterech, które mają być zakupione w tym roku przez Województwo Małopolskie trafią do naszej obsługi. Osobną sprawą jest modernizacja starego taboru. Niestety tutaj nie możemy liczyć na pomoc Pana Marszałka. Część starego taboru już przeszła drobną modernizację poprawiającą komfort podróżowania (nowe fotele, informacja pasażerska, zamknięte WC). Wspólnie z Zarządem Spółki rozważamy głęboką modernizację 5 sztuk ED72. Całość kosztów – kilkadziesiąt milionów złotych będzie musiała być sfinansowana ze środków własnych oddziału. Bardzo dobry wynik ekonomiczny oddziału w roku 2017 pozwala na przystąpienie do tego zadania.

Z optymizmem patrzymy w przyszłość na trudności, które zdarzają się na tej drodze i mobilizują nas do skutecznych działań. ■

opr. G. Moc/P. Sychalski

Halowy Turniej Piłki Nożnej

OPuchar Przewodniczącego Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych Przewozy Regionalne w Szczecinie, 3 lutego 2018 r., zmagaly się drużyny piłkarskie w hali sportowo-widowiskowej przyjaznego maszynistom Chociwla w województwie zachodniopomorskim.

Trudy organizacji turnieju po raz szósty, wzięły na siebie ZMZ PR Szczecin pod przewodnictwem Ryszarda Króla przy współpracy organizacji z IC i CARGO Szczecin. Gośćmi turnieju obok lokalnych dygnitarzy byli m.in. Ryszard Burzyński – Zastępca Dyrektora w spółce Przewozy Regionalne sp. z o.o. Oddział Zachodniopomorski w Szczecinie oraz Krzysztof Ciećka – Wiceprezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce. W turnieju wzięło udział 8 drużyn reprezentują-

cych: MZZM i PK Wrocław, PR Kołobrzeg, IC Szczecin, Elektra, PR Szczecin, Cargo Szczecin Oddział Poznań, Gmina Chociwiel, i SKM Gdynia. Zawody odbywały się w atmosferze fair play – obojętne było bez czerwonych kartek, pomimo zażartej rywalizacji.

Puchar Przechodni za I miejsce, zdobyty po raz trzeci z rzędu, trafił do drużyny SKM Gdynia.

Królem strzelców został Patryk Kowalczyk z SKM Gdynia, który od sponsora turnieju – Polkomtel Sp. z o.o. otrzymał



aparatu telefonicznego nowej generacji. Najlepszym bramkarzem ogłoszono znanego z wielu imprez sportowych z udziałem ZMZ golkipera – Macieja Szlągę z SKM Gdynia. Nagroda Fair Play trafiła do Michała Furmana z PR Szczecin.

Przypomnijmy, że w sierpniu 2017 r. Rada Miejska w Chociwlu przemianowała jeden z traktów na ulicę Maszynistów Kolejowych. Duży wkład w powstanie Ulicy Maszynistów Kolejowych miał radny Wojciech Kalinowski, maszynista PKP Cargo, przewodniczący szczecińskiego Koła ZMZ w tej spółce, który również był obecny na turnieju.

PS



Zwycięska drużyna SKM Gdynia z organizatorami Turnieju



Prezydium ZMZ reprezentował Wiceprezydent Krzysztof Ciećka



Za oknem zima a w hali gorąca, sportowa atmosfera zmagania



„Soliarna” drużyna MZZM i PK Wrocław



Organizatorzy Turnieju Ryszard Król i Stanisław Galecki z golkipierem



Doping równie ważny jest jak start w zawodach



Drużyna Cargo Szczecin ó. Poznań



Drużyna IC Szczecin



Reprezentacja Gminy Choćiweł



Drużyna „Elektry”

O związkowym prawie koalicji

Przedstawiciele kierownictwa Głównego Inspektoratu Pracy, 24 stycznia 2018 r. wzięli udział w posiedzeniu sejmowej podkomisji ds. rynku pracy poświęconym pracom nad nowelizacją ustawy o związkach zawodowych.

W spotkaniu uczestniczyli Wiesław Łyszczek – główny inspektor pracy, Bogdan Drzastwa – zastępca głównego inspektora pracy oraz Halina Tulwin – dyrektor Departamentu Prawnego GIP.

Podstawowym celem projektowanych zmian ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o związkach zawodowych jest rozszerzenie zakresu podmiotowego prawa do tworzenia i wstępowania do związków zawodowych w celu

wykonania wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 2 czerwca 2015 r., sygn. akt K 1/13 (Dz. U. poz. 791). Zaproponowane przez rząd zmiany zmierzają do objęcia pełnym prawem koalicji związkowej, tj. prawem tworzenia i wstępowania do organizacji związkowych wszystkich osób świadczących pracę za wynagrodzeniem, bez względu na podstawę zatrudnienia, które na gruncie konstytucyjnym i prawno międzynarodowym mogą być zaliczone do kategorii pracowników.

Wiesław Łyszczek wyraził nadzieję, że zaproponowane przez rząd rozwiązania zostaną przyjęte przez Parlament i w pełni zrealizują wyrok Trybunału Konstytucyjnego. ■

pip.gov.pl



Wątpliwości KE

Komisja Europejska wszczęła postępowanie wyjaśniające dotyczące pomocy publicznej na restrukturyzację dla Przewozów Regionalnych.

Unijna komisarz odpowiedzialna za politykę konkurencji Margrethe Vestager powiedziała: „Spółka Przewozy Regionalne korzystała już w przeszłości z pomocy państwa. Musimy ocenić, czy przyznana pomoc jest zgodna z unijnymi przepisami dotyczącymi pomocy państwa i zadbać o to, by wsparcie publiczne nie prowadziło do zakłóceń konkurencji na rynku kolejowym.”

W 2015 r. Państwowa Agencja Rozwoju Przemysłu dokapitalizowała spółkę

kwotą 770 mln zł i stała się tym samym udziałowcem większościowym. Przewozy Regionalne wykorzystywały te pieniądze na spłatę długów i sfinansowanie restrukturyzacji. Wątpliwości KE wynikają z faktu, że zgodnie z unijnymi przepisami przedsiębiorstwo może otrzymać pomoc restrukturyzacyjną tylko raz na 10 lat. Problem jednak polega chyba na braku zrozumienia urzędników unijnych...

Prezydent ZZM Leszek Miętek uważa, że spółka wątpliwości wyjaśni. ■

– Nie zgadzamy się, że spółka taką pomoc publiczną, która może zakłócić wolny rynek, otrzymywała w przeszłości, bo spółka otrzymywała pieniądze, ale np. jako rekompensatę zastosowania ulg przejazdowych, które parlament ustala dla niektórych grup podróży, m.in. dla uczniów szkół, studentów i z tego wynikało. Z innych przepisów prawa wynika prawo do ulgi, co pomniejszało wpływy do spółki i takie rekompensaty były. Mam nadzieję, że spółka wykaże tę oczywistość i że ta pomoc publiczna w wysokości 770 mln złotych, która rzeczywiście była w tej chwili zastosowana do restrukturyzacji spółki, zostanie uznana jako prawnie uzasadniona – powiedział. ■

Śladem naszych publikacji

Program wsparcia w PKP SKM

W nawiązaniu do dwóch artykułów, które ukazały się w styczniowym numerze Głosu Maszynisty w dziale temat miesiąca, a dotyczących wdrażania wśród krajowych przewoźników programów powypadkowej pomocy psychologicznej, warto przypomnieć, że PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. już w 2014 r. decyzją zarządu spółki uruchomiła, poprzez działalność ośrodka szkolenia i egzaminowania, nową formę pomocy dla pracowników w postaci indywidualnych konsultacji psychologa.

Celem programu kontynuowanego od 3 lat jest dbanie o zaspokajanie ważnych potrzeb osobistych pracowników, mających duży wpływ na jakość i bezpieczeństwo pracy, a także prowadzenie działań związanych z profilaktyką psychologiczną i zdrowotną w spółce.

Program w szczególności skierowany jest do osób, które uczestniczyły w zdarzeniach wypadkowych lub w sytuacjach traumatycznych w czasie wykonywania zadań służbowych, odczuwają negatywne emocje lub skutki silnego stresu, czy też przeżywają trudności w radzeniu sobie z sytuacjami kryzysowymi.

W początkowym, pilotażowym okresie wdrażania programu, ze wsparcia psychologa korzystali tylko maszyniści, jednak z czasem grono odbiorców usługi zostało poszerzone o pracowników na pozostałych stanowiskach związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego.

Mając na uwadze, iż profesjonalna pomoc w trudnej psychologicznie sytuacji pozwala na przeciwdziałanie niekorzystnym skutkom traumy, pomaga w przywróceniu i utrzymaniu równowagi emocjonalnej, niezbędnej do prawidłowego funkcjonowania człowieka oraz jego najbliższego otoczenia, podjęliśmy w spółce, wraz z wykonawcą usługi, działania informacyjne, aby przybliżyć nasze intencje i cel programu.

Konsultacje prowadzi mgr psychologii, psychoterapeuta z ponad 20-letnim stażem zawodowym.

Zgodnie z kodeksem etycznym pracy psychologa i standardami prowadzenia psychoterapii, program zapewnia całkowitą dyskrecję i poufność informacji poruszanych podczas konsultacji.

Korzystanie z usługi jest bezpłatne i dobrowolne, odbywa się na życzenie



pracownika. Konsultacje mogą odbywać się na miejscu, w siedzibie spółki lub na zewnątrz w gabinecie psychologa. O potrzebie skorzystania ze wsparcia specjalisty mogą także wnioskować bezpośredni przełożeni pracowników, którzy są informowani o zdarzeniach i trudnych sytuacjach, w których uczestniczą ich podwładni i którzy zazwyczaj jako pierwsi obserwują symptomy zmiany w zachowaniu swojego pracownika.

Z naszych doświadczeń wynika, iż nawet jednorazowa konsultacja psychologiczna jest skuteczna, pozwala na uporanie się z silnymi emocjami, zrozumieniu swojej sytuacji, a także wypracowaniu planu dalszego postępowania. ■

Katarzyna Rewers-Dawid
PKP Szybka Kolej Miejska
w Trójmieście sp. z o.o.

Odznaczony

Dnia 7.02.2018 r. odbyło się uroczyste Walne Zebranie Delegatów Koła ZZM w Bydgoszczy przy Północnym Zakładzie PKP Intercity S.A. Podczas zebrania, w imieniu Rady Krajowej Związku, wiceprezydent Krzysztof Ciećka wręczył Honorową Odznakę Zasłużony dla ZZM kol. Andrzejowi Dieringowi. ■



Dobry rok 2017

Mam nadzieję, że era „bankomatów” na polskiej kolei dobiegła końca i już nigdy nie powróci. Jednakże w tym miejscu muszę przyznać się do zmiany poglądów na kwestie zarządzania. Mimo społecznie prawicowych poglądów moje przekonania gospodarcze były liberalne.

Ogólnie rzecz biorąc będzie lepiej, gdy będziemy pracować więcej i szybciej, a firmą dobrze zarządzać będzie tylko menadżer z fakultetami renomowanych uczelni ekonomicznych. Irytowało mnie hasło „bankomat” bo dobry menadżer nie musi wywodzić się z branży, żeby efektywnie zarządzać przedsiębiorstwem. Przecież prezes sieci komórkowej, robiący bardzo dobre wyniki finansowe po krótkim rekonesansie rynku będzie doskonałym szefem koncernu samochodowego lub farmaceutycznego. Znając dogłębnie prawa ekonomii odnajdzie się także na kolei.

I wygląda na to, że tu się myliłem. Nawet najlepszy menadżer próbując wprost przenieść schematy zarządzania z innych przedsiębiorstw, stosując sprawdzone gdzie indziej rozwiązania, nie znając od podstaw specyfiki branży kolejowej poniesie porażkę.

Zresztą czasy „bankomatów” na kolei zdają się to potwierdzać.

Skąd zmiana poglądów? Raz, że moje poglądy ukształtowały się, gdy jeszcze nie pracowałem na kolei i o kolei nie miałem

pojęcia. (Choć wtedy mi się wydawało, że mam...).

Dwa, fakty mówią same za siebie.

Przewoźnicy chwala się zyskami. I w tym momencie malkontenci mogą powiedzieć, że zysk jest sztuczny, bo jedna firma dostała odszkodowanie od producenta taboru, inna w tabor nie inwestuje, a jeszcze inna została oddłużona. Jednakże jest wskaźnik, który napawa optymizmem i wydaje się być obiektywnym. Liczba przewiezionych pasażerów i masa przewiezionych ładunków.

Jak wynika z raportu Urzędu Transportu Kolejowego pt. „Rok 2017 w przewozach pasażerskich i towarowych. Podsumowanie Prezesa UTK” zeszły rok dla kolei był najlepszym od kilku lat jeśli chodzi o liczbę przewiezionych pasażerów i masę przewiezionych towarów. Przyjrzyjmy się zatem statystykom zamieszczonym w raporcie.

Z usług przewoźników pasażerskich w 2017 roku skorzystało blisko 304 mln pasażerów co stanowi wzrost o 3,8% względem roku 2016. Podobny wynik zanotowano ostatnio 15 lat temu.

Udział w rynku poszczególnych przewoźników nie uległ istotnym zmianom. Najwięcej osób podróżowało Przewozami Regionalnymi (26,32%), Kolejami Mazowieckimi (20,44%), PKP Intercity (14,11%), PKP SKM (13,94) i dalej SKM Warszawa, Koleje Śląskie, Koleje Dolnośląskie i inni przewoźnicy samorządowi.

Wyniki w przewozach towarowych również wyglądają optymistycznie.

W minionym roku wszyscy przewoźnicy towarowi przewieźli blisko 240 mln ton ładunków co stanowi wzrost o 7,9% w stosunku do roku 2016. Wcześniej podobny poziom przewiezionych mas odnotowano w związku z inwestycjami na EURO 2012. W głównej mierze na dobry wynik składa się wzrost przewozów intermodalnych oraz ładunków masowych takich jak węgiel i kruszywo.

Najwięcej towarów w 2017 roku przewiozła spółka PKP Cargo z ponad 44% udziałem w rynku. Na pozostałych miejscach uplasowali się: DB Cargo Polska (17,88%), Lotos Kolej (5,56%), PKP LHS (4,20%), CTL Logistics (3,84%) i inni (ok. 24%).

Choć sytuacja na polskich torach pozostawia jeszcze wiele do życzenia, wygląda na to, że wszystko zmierza w dobrym kierunku. W końcu tendencja się odwróciła. Robimy dwa kroki w przód i tylko jeden w tył, a nie odwrotnie, jak (można było odnieść takie wrażenie) było dotychczas. ■

Andrzej Dawcewicz

Nie mówimy żegnaj

Po blisko 40 latach pracy na kolei na stanowisku pomocnika maszynisty i maszynisty na zasłużoną emeryturę udał się Zdzisław Nowacki z Zachodniego Zakładu PKP Cargo.

Posiadacz 2 praw kierowania: trakcji spalinowej i elektrycznej wieloletnią służbę zaczynał w Lokomotywowni Szczecin Wzgórze Hetmańskie. Następnie do czasu przejścia na odpoczynek kontynuował ją w Lokomotywowni Szczecin Port Centralny. Wyszkolił wielu następców, od których na uroczystym pożegnaniu 26 stycznia otrzymał liczne podziękowania z najlepszymi życzeniami na nowej drodze życia.

(BN)





Podaruj 1 procent podatku

Fundacja Grupy PKP
ul. Szczęśliwicka 62
00-973 Warszawa
tel. +48 22 474 38 86
e-mail: fundacja@pkp.pl
www.fundacja@pkp.pl

FGPKP/MN/2018/01/78

FUNDACJA GRUPY



Warszawa, dn. 24 stycznia 2018 r.

Szanowny Panie Prezydery,

Fundacja Grupy PKP została założona w 2013 roku w celu prowadzenia działalności społecznie użytecznej i dobroczynnej. Jej celem nadrzędnym jest efektywne rozwiązywanie problemów społecznych, edukacja dzieci i młodzieży czy przeciwdziałanie marginalizacji różnych grup społecznych. Misją, jaką przyświeca Fundacji, to pogłębianie wiedzy i świadomości w zakresie bezpiecznego korzystania z transportu kolejowego, promowanie nowych technologii i innowacji dla kolejnictwa, ochrona dóbr kolejowych o wartości historycznej i artystycznej, a także wspieranie środowisk związanych z koleją.

Przez 5 lat działalności Fundacja wsparła tysiące osób czy instytucji. Beneficjentami są w dużej mierze kolejarze, zarówno ci aktywnie działający, jak i emerytowani, ale także osoby spoza branży, które znalazły się w trudnej sytuacji życiowej.

Obok działalności dobroczynnej Fundacja angażuje się w aktywność projektową. W 2017 roku prowadziliśmy takie akcje jak m.in. WidzialniPełnosprawni.pl, Kolej na Ciebie – uratuj życie! czy Beni uczy bezpieczeństwa. Dzięki projektom o ogólnopolskim zasięgu udaje nam się dotrzeć do wielu odbiorców, co sprawia, że działania przekładają się na realne wyniki.

W 2017 r. Fundacja Grupy PKP uzyskała status Organizacji Pożytku Publicznego i została wpisana na listę Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej jako organizacja uprawniona do otrzymywania 1%. Aby móc działać jeszcze prężniej, docierając do coraz większej liczby odbiorców oraz wspierając darowiznami więcej beneficjentów, potrzebujemy Państwa wsparcia. Każda przekazana kwota będzie pomocna w codziennej aktywności Fundacji, ale jednocześnie pamięć o nas przy przekazywaniu 1% sprawi, że nasza chęć do działania i niesienia pomocy stanie się jeszcze większa.

1% można przekazać na Fundację Grupy PKP, nr KRS 0000499069.

Z góry dziękuję za wsparcie

PREZES ZARZĄDU
K. Kucharek
Katarzyna Kucharek

GDYBYM MOGŁA... mówić, śpiewać, tańczyć



Patrycja Skwara ma 20 lat i mieszka w Prandocinie. Uczęszcza od wielu lat do Ośrodka Rehabilitacyjno-Edukacyjno-Wychowawczego w Miechowie. Od urodzenia cierpi na dziecięce porażenie mózgowie, epilepsję i młodzieńcze zapalenie stawów. Patrycja została zakwalifikowana do eksperymentalnej terapii podania komórek macierzystych. Zabieg zostanie przeprowadzony przez dr Magdalenę Chrościńską-Krawczyk, neurologa z Dziecięcego Szpitala Klinicznego w Lublinie.

Rodzina Patrycji na 1 serię terapii (5 dawek) musi zebrać kwotę 90 000 zł.

– Rokowania są dobre. Patrycja ma 50% szans na lepsze życie, poprawę sprawności fizycznej i intelektualnej, a co za tym idzie większą samodzielność. Jest o co walczyć – mówi mama Patrycji Aneta Skwara.

Patrycja jest podopieczną Fundacji „Aby Życ”.

Każdy może pomóc.

Można przekazać 1% podatku **KRS 0000276006**

z dopiskiem **Patrycja Skwara**.

Można wpłacać pieniądze na konto

38249000050000460021481653

Liczy się każda złotówka!

Za pomoc i dobre serce dziękujemy!

PROŚBA

Jeśli doceniasz jak ważne jest sprawne poruszanie się, siła nóg i sprawność rąk Twoich, to podaj dłoń potrzebującemu Jerzemu. W 2003 roku straciłem obie nogi i rękę w wypadku komunikacyjnym.

Poruszam się w protezach i na wózku, staram się być aktywny. Biorę udział w Otyliadach aby udowodnić i pokazać, że bez nóg i ręki też można żyć.

Za tak niewiele można tak wiele.

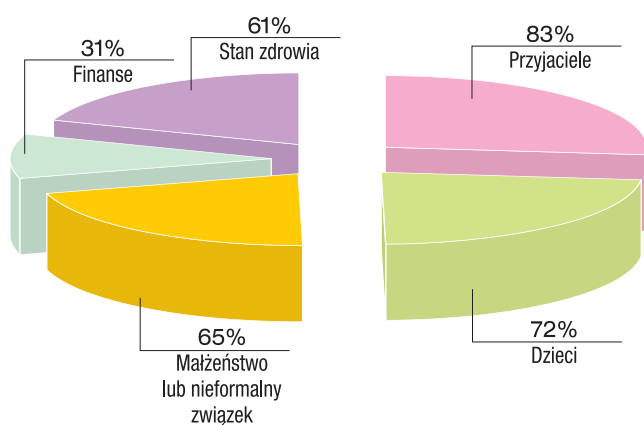
Wystarczy 1% **KRS 0000076301** z dopiskiem **dla Jerzego Tomczaka**.

Z podziękowaniem
Maszynista-rencista z Kutna
Jerzy Tomczak



Barometr

Co daje satysfakcję Polakom?



Źródło: CBOS, Badanie „Aktualne problemy i wydarzenia”, grudzień 2017

Wsparcie dla kolei historycznych

Ułatwienia w inwestycjach i ochronie dziedzictwa kolei. Rząd przyjął projekt ustawy.

Rada Ministrów przyjęła 6 lutego 2018 r. projekt ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o transporcie kolejowym, przedłożony przez Ministra Infrastruktury. Podstawowe cele nowelizacji to łatwiejsza budowa tuneli kolejowych, sprawniejsza realizacja inwestycji oraz efektywniejsza opieka nad zabytkami kolejnictwa.



– Podjęte dzisiaj przez rząd decyzje dotyczą przyszłości kolei. Ułatwiają realizację inwestycji tunelowych na liniach kolejowych. Umożliwiają także nieodpłatne przekazywanie mienia kolejowego jednostkom samorządu terytorialnego i organizacjom pozarządowym, które zajmują się zachowaniem w jak najlepszym stanie technicznym naszego dziedzictwa, jakim są koleje wąskotorowe i turystyczne – powiedział minister infrastruktury Andrzej Adamczyk.

Projekt wprowadza m.in. nowe instytucje wsparcia dla funkcjonowania kolei historycznych i turystycznych. Chodzi o nieodpłatne przekazywanie przez PKP (i spółki przez nie utworzone) zbędnego mienia ruchomego i materiałów pozostałych po remontach i modernizacji infrastruktury kolejowej na rzecz organizacji pozarządowych działających w tym obszarze. Rozwiązanie to ułatwi organizacjom pozyskiwanie zabytków techniki kolejowej i opiekę nad nimi, natomiast spółki kolejowe będą mogły pozbyć się mienia, które stanowi dla nich obciążenie, a jego zbycie na warunkach rynkowych oznaczałoby często jego zniszczenie.

Ponadto, w przypadku kolei historycznych i turystycznych przewidziano zwolnienie ich z obowiązku stosowania przepisów dotyczących interoperacyjności. Projektowana regulacja ma na celu umożliwienie również zarządom kolei wąskotorowych uzyskiwanie dofinansowania na ich działalność i rozwój, w tym od jednostek samorządu terytorialnego – dodaje MI.

Inf. prasowa MI

LICZBA MIESIĄCA



6315 Tyle licencji maszynisty wydał UTK w 2017 roku.

Cytat miesiąca

**Z UWAGI NA FAKT,
ŻE MASZYNIŚCI PONIEŚLI
ŚMIERĆ W KATASTROFIE,**



**AKT OSKARŻENIA DOTYCZYŁ
JEDYNIĘ DYŻURNYCH**

Przemysław Wierzbicki, partner zarządzający kancelarii Wierzbicki Adwokaci i Radcowie Prawni reprezentującej w procesie ws. katastrofy w Szczekocinach PKP PLK, która domagała się podwyższenia kar dla swoich pracowników. Rynek Kolejowy, 24.01.2018

Publikacja na 100-lecie

Przypominamy, że cały czas poszukujemy archiwalnych materiałów na potrzeby specjalnej publikacji, którą planujemy wydać w 2019 roku – na stulecie Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce.

Interesują nas wszelkie archiwalne dokumenty, typu legitymacje członkowskie czy wydawnictwa książkowe, zdjęcia ludzi, obiektów oraz/lub informacje naprowadzające na właściwy trop. Wierzymy, że w domach naszych Czytelników z racji kultywowania tradycji zawodowych mogą znajdować się prawdziwe „skarby” związane z historią ZZM, być może także z okresu II Rzeczypospolitej.

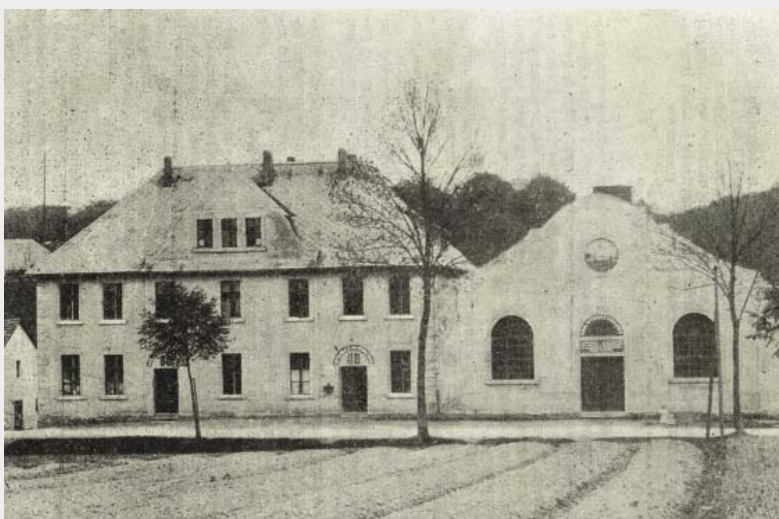
Zapewniamy, że materiały zostaną zwrócone właścicielom po zeskanowaniu lub sfotografowaniu. Można także przysyłać skany i zdjęcia pod adres mailowy:

glosmaszynisty@wp.pl

najlepiej z dopiskiem – publikacja na 100-lecie.

W razie pytań prosimy o kontakt pod numerem telefonu: 22 474 25 15

Razem utrwalamy przeszłość!



Dom wypoczynkowy Spółdz. Maszynistów w Jastrzębiu Zdroju.

Z NAMI ZAJEDZIESZ DALEKO!

Etos

Honor

Patriotyzm

Służba

Uznanie

Odpowiedzialność

Profesjonalizm

ZZM

ZWIĄZEK ZAWODOWY MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH W POLSCE
Działamy od 1919 roku.
Jeśli chcesz do nas dołączyć,
na stronie www.zzm.org.pl znajdziesz dane teleadresowe
do organizacji związkowych zrzeszonych w ZZM



Humor

Na 18. urodziny dziewczyna otrzymuje elegancką suknię wieczorową.

- Mamo, co to za materiał?
- Nie widzisz? To jedwab.
- Rzeczywiście, cudownie delikatny i miękki. I wszystko to od małego, bezużytecznego robaka?

- Jak możesz mówić tak źle o własnym ojcu?

Przychodzi Putin do wróżki i pyta co jego i Rosję czeka w 2018 roku.

Wróżka na to że będzie wojna z Polską.

- Nudy, nudy – odpowiada Putin.
- Lepiej powiedz jaki w grudniu będzie kurs euro w Moskwie?
- Po 4 złote – odpowiada wróżka.

- Michał nie przyjedzie. Dzwonił, że zostaje jeszcze kilka dni.

- A gdzie on jest?
- Na Zakopiance.

- Dzień dobry, to mieszkanie Pietrowych?

- Tak.
- Nazywam się Aleksiej Krasnow i będę tu mieszkać.

- A niby z jakiej paki?

- Instalował pan wczoraj nowy program na komputerze?

- Tak.
- Umowę licencyjną pan czytał?
- Nikt tego nie czyta...
- No właśnie. A niech pan zgadnie, co tam na końcu było napisane...

- Jest pan już całkowicie normalny – psychiatra żegna pacjenta opuszczającego szpital po długiej kuracji.

- Cóż to? Nie cieszy się pan?
- A z czego mam się cieszyć, doktorze? Trzy lata temu byłem Napoleonem, a dziś jestem nikim.

Fraszki Jerzego Szulca

LEPIEJ

*Temu lepiej się układa
Kto lepszego ma sąsiada.*

SKUTKI

*Codziennie na rękach nosił swą dziewczynę
Ona ma innego, a on... przepuklinę.*

PRACOHOLIK

*Ciągle powtarzał: odpocznę sobie
I dopiął swego, leży już w... grobie.*

DOMATOR

*On się nieswojo czuje w plenerze
Woli oglądać świat w komputerze.*

Modelarstwo



Ciekawą konwersję modelu lokomotywy ET41 produkcji PIKO zaprezentował na forum modelarskim Mariusz Chiliński. Przedstawia lokomotywę o numerze 100 w malowaniu z jakim opuściła zakłady HCP, przygotowana do obsługi pociągu wiozącego delegatów na partyjny zjazd w 1980 roku.

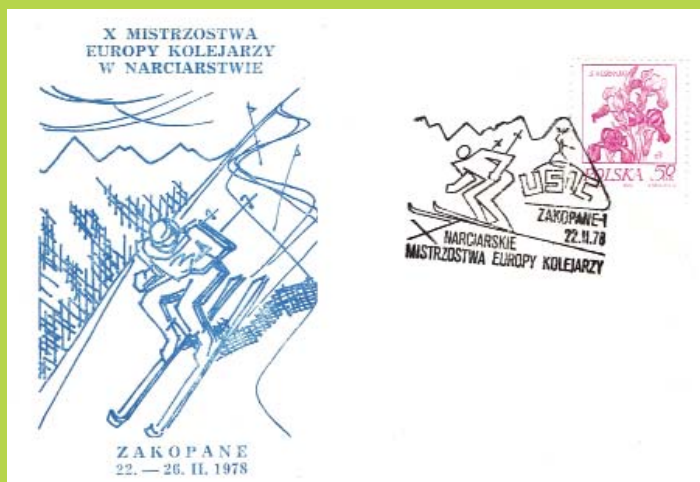
G. Moc, Fot. M. Chiliński

Filatelistyka

Pod wrażeniem ostatnich sukcesów polskich sportowców w konkursach Pucharu Świata w skokach narciarskich przypominamy, że Zakopane gościło też sportowców kolejarzy.

Mija dokładnie 40 lat od rozegranych pod patronatem USIC w stolicy Tatr w dniach 22–26 lutego 1978 roku X Mistrzostw Europy Kolejarzy w Narciarstwie. Wydarzenie upamiętnia okolicznościowa koperta oraz datownik okolicznościowy stosowany w Urzędzie Poczтовым Zakopane 1 w dniu 22.02.1978 roku.

Amur





Nadrzędna część zdania	Loki, kędziory	Wierzchnia szata księdza	Przyrząd mający dwie elektrody	Zalewa octowa do ogórków	1000 cm ³ wody	Kromka z opiekacza	Jan Krzeptowski	Tkanina w prążki	Zgrane towarzystwo lub z desek	Drożdżowa lub piaskowa	Pęka w dziadku	Wilczy – oznacza silny głód	Nieletni, młodzian	
Osoba porywczą; nerwus	15						Spotkał w lesie wilka (w bajce)			5			Posada w sądzie	
						„Mrugają” na rosole				Doskwiera w czasie kanikuly				
Znana marka (Gorący Kubek)						Zespół specjalistów				„Złoty” na Kubie			3	
Żona lorda lub sklepowe	19				Pilot ma go w rękach			Harvey, aktor („Fortepian”)		6				
					Tylna część szyi	Odgłos ptasich skrzydeł	Na ślubny wianek (dawniej)				... Łużycka, l. dopływ Odry			
W gazie ziemnym; CH ₄	Stosowany jako środek gaśniczy	Doc. lub mgr	Teczka na dokumenty	2					Biały puder lub ...-show		Karta, bije nawet asa			
Pływa stylem klasycznym	14	... 200, polska ciężarówka				Miasto ze skoczną Holmenkollen	7				Fragment fryzury rabina	Ojciec Ezawa (Biblia)	Króluje w czasie karnawału w Rio	
						Dzienna bielizna damska (żart.)		Zbiór pełen nagrań		Flamastr, mazak			Szeroka u kulturysty	
								1 z 95 ogłoszona przez Lutra					Placówka dyplomatyczna	
Język holenderki		Ma swoje znaki, aż 12		Kierownictwo Dywersji AK										
„Kregosłup” świecy	16				Stolica Państwa Środka	1				Kryjówka liska	10			
									Ogon królewskiego płaszcza	But zrobiony młotkiem i dłutem			18	
Jest nim lays		Szósty ... wycucie, intuicja	Pospólstwo, lud	Pojazd ze św. Mikołajem	„Zuchwała” peruka					Niechęć (żywić do kogoś ...)	Tam woda stała się winem			
					Duńska sieć supermarketów	Nieudane zagranie piłkarza	Miasto nad Wisłą (pierniki ...)				21	Janowski w „Nocnym graffiti”	Pseudo Roberta z kadry Nawalki	Najniższe w chórze męskim
Był nim pirat Sandokan						Mały statek rybacki					Niejeden, zrzeszony w PZPN			
						... Eris, polska bizneswoman					Znany hit (Chłopcy z Placu Broni)		8	
Tam królem był Agamemnon	12		Stolica Kirgistanu					Na żur – z żytniej mąki						
„... Z pokładu ldy” Morcinka						... Beauforta (meteor.)					... głodnego nie zrozumie (przysł.)			

Litery z pól ponumerowanych od 1 do 21 utworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

Rozwiązania krzyżówki nr 2 prosimy nadsyłać do 9 marca 2018 r. pod adresem: Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: rkzzm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 2”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy nagrodę – komplet gadżetów związkowych.

Rozwiązanie krzyżówki nr 1: „Rozwiązanie drogi przebiegu”. Nagrodę – pobyt weekendowy dla dwóch osób w wybranym ośrodku CS Natura Tour – wylosował **Jarosław Poladowski** ze Strzyżewic. Gratulujemy. Informację przesłaliśmy pocztą na podany adres. Przypominamy, że warunkiem wzięcia udziału w losowaniu jest dołączenie adresu zamieszkania oraz pisemnej zgody na udostępnienie i przetwarzanie danych osobowych.



Głos Maszynistów
MIECZ NAŚ SACZEY HONORI TYRZ ZARODOWA

BIULETYN ZWIĄZKU ZAWODOWEGO MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH W POLSCE

Wydawca: Rada Krajowa Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce

ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa, tel. (22) 474 26 15, fax (22) 474 26 16, tel. kol. 922 474 26 15 lub 16

e-mail: rkzzm@wp.pl

Zespół redakcyjny: Rafał Zarzecki (redaktor naczelny), Adam Murawski, Grzegorz Moc.

Druk: Drukarnia Kolejowa Kraków

Redakcja nie zwraca materiałów nie zamówionych oraz zastrzega sobie prawo dokonywania skrótów i adiacji, a także zmiany tytułów.

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść publikacji i ogłoszeń płatnych.



5 OŚRODKÓW
GÓRSKICH



7 OŚRODKÓW
NADMORSKICH



OŚRODEK W SERCU
SPALSKIEGO PARKU
KRAJOBRAZOWEGO

POCIĄG DO NATURY

wczasy 2018

sprawdź oferty w naszym nowym katalogu dostępnym na stronie www.naturatour.pl