



# TABOROWIEC

GAZETA  
MIĘDZYKŁADOWEGO ZWIĄZKU ZAWODOWEGO  
REWIDENTÓW TABORU

NR 2 / 7 LUTY 2010

## RADA KONFEDERACJI KOLEJOWYCH ZWIĄZKÓW ZAWODOWYCH

W dniu 14 stycznia br. w Warszawie w siedzibie Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce odbyło się posiedzenie Rady KKZZ. Nasz związek należy do KKZZ od 8 września 2009 r. a członkami Rady są koledzy Piotr Dubrownik, Aleksander Łukaszyk i Janusz Miśtał.



W trakcie obrad Rada podjęła uchwałę o zaciągnięciu przez KKZZ zobowiązań na zabezpieczenie szkoleń finansowanych przez UE w ramach Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki. W szkoleniach uczestniczyć będzie około 210 członków KKZZ a odbędą się one m.in. w Warszawie, Gdańsku, Krakowie, Poznaniu, Wrocławiu i Szczecinie. W dalszej części obrad Rada dokonała podziału 19 mandatów na mający odbyć się w dniach 28 - 30 maja br. Kongres OPZZ - Związek Zawodowy Maszynistów i Związek Zawodowy Dyżurnych Ruchu otrzymały po 6 mandatów, Międzyzakładowy Związek Zawodowy Rewidentów Taboru 3 mandaty, 2 mandaty Związek Zawodowy Drużyn Konduktorskich w RP a po 1 mandacie Związek Zawodowy Dyspozytorów i Związek Zawodowy Kolejarzy w Przemyślu. Przewodniczący KKZZ Leszek Miętek poinformował, że 20 kwietnia odbędzie się Sprawozdawcze Walne Zebranie Delegatów KKZZ. Jednak zasadniczym celem Rady było omówienie sytuacji w Przewozach Regionalnych i wypracowanie stanowiska, które przesłano do Ministra Infrastruktury, Marszałków Województw oraz Prezesa Zarządu Spółki Przewozy Regionalne.

Stanowisko KKZZ oraz Notatkę ze spotkania w dniu 3 lutego przedstawiamy poniżej.



## Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych

ul. Grójecka 17; 02-021 Warszawa; tel: 22 474 2615; fax: 22 474 2616

Warszawa, dnia 14.01.2010 r.

Pan  
Cezary Grabarczyk  
Minister Infrastruktury

Panowie  
Marzałkowie  
Województw

Pan  
Tomasz Moraczewski  
Prezes Zarządu Spółki  
Przewozy Regionalne

### Stanowisko

#### Rady Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych w sprawie sytuacji w Spółce Przewozy Regionalne

Według deklaracji strony rządowej i sprawującego funkcje właścicielską w Grupie PKP Zarządu PKP S.A. proces usamodzielnienia kolejowych przewozów regionalnych miał sprawić, że Spółka PKP Przewozy Regionalne jako podmiot całkowicie oddzielony będący własnością samorządów będzie stabilną dobrze rozwijającą się częścią kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce.

W ponad rok po usamodzielnieniu widać wyraźnie, że deklaracje autorów reformy nie potwierdziły się, demaskując słabości tego rozwiązania przejawiające się w szczególności:

1. Spółka utraciła płynność finansową przez zadłużenie z okresu poprzedzającego usamodzielnienie i brak właściwego finansowania po usamodzielnieniu;
2. Nastąpiła blokada kont Spółki przez komornika powodując nawet zagrożenie wypłat dla pracowników;
3. Majątek konieczny do funkcjonowania Spółki pomimo wyraźnych zapisów ustawy nie został przekazany, co więcej wypowiedziano wszystkie umowy dzierżawy na obiekty, które użytkowane są przez Spółkę;
4. Brak przepływu pieniędzy do Spółki zapisanych w ustawie na zakup taboret;
5. Stworzono układ właścicielski, w którym największy udziałowiec nie ma w swoim województwie Spółki Przewozy Regionalne a przewozy realizuje poprzez własną konkurencyjną Spółkę Koleje Mazowieckie;
6. Przyjęty układ właścicielski ze względu na różne interesy poszczególnych właścicieli nie daje podstaw do wypracowania wspólnej strategii rozwoju firmy;
7. Brak sankcji za niepodpisanie umów na świadczenie usług przez poszczególne województwa powoduje, że Spółka realizuje przewozy narażając się na ryzyko nieotrzymania zapłaty za jej wykonanie;
8. Oparcie finansowania kolejowych przewozów regionalnych na przekazywanych do samorządów odpinach z podatki CIT i PIT bez jasnego wskazania na co te pieniądze mają być przeznaczone nie daje żadnej gwarancji, że będą one wykorzystane na ten cel;
9. Wprowadzony system finansowania kolejowych przewozów regionalnych oparty na podatku CIT i PIT ze względu na zróżnicowanie poziomu wpływów z tych podatków w poszczególnych województwach wynikający z poziomu ich rozwoju gospodarczego i związany też z tym ściśle poziom potoków podróży powoduje, że w województwach najbogatszych koszt uruchomienia pociągu jest najniższy a w najbiedniejszych najdroższy;
10. Brak rozwiązań skutecznie ustalających konieczność wzajemnego uzgadniania rozkładów jazdy między przewoźnikami powoduje brak skomunikowań między pociągami różnych spółek i przez to bardzo poproszoną ofertę dla podróży przygotowaną przez brak wspólnie uznawanych przez przewoźników biletów;
11. Brak wieloletnich umów z samorządami uniemożliwia podjęcie opartego na rzeczywistych planach procesu inwestycyjnego Spółki;
12. Brak paktu gwarancji pracowniczych pomimo jednoznacznych ustaleń i deklaracji strony rządowej, że będzie on zawarty przed dokonaniem procesu usamodzielnienia nie daje bezpieczeństwa zatrudnienia szczególnie w sytuacji niestabilnej działalności firmy, a także pozwala na rozważanie przez różne samorzady powołania własnych spółek przewozowych;
13. Brak nowego – wspólnego dla wszystkich pracowników Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy;
14. Podjęcie w Spółce procesu restrukturyzacji zatrudnienia bez określenia docelowego modelu i kształtu firmy;

Wszystkie wskazane zagrożenia dla funkcjonowania i istnienia Spółki Przewozy Regionalne sprawiają, że pracownicy w tym członkowie związków zawodowych zrzeszonych w strukturach KKZZ mają realne podstawy, aby obawiać się o swoje miejsca pracy.

Wobec powyższego Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych oczekuje od strony rządowej i samorządów podjęcia natychmiastowych działań zmierzających do zmiany rozwiązań prawno-organizacyjnych Spółki Przewozy Regionalne szczególnie w obszarach wskazanych w niniejszym stanowisku.

Niepodjęcie rzeczywistych działań przez stronę rządową i samorzady mających dać podstawy funkcjonowania i rozwoju Spółki w terminie do końca stycznia 2010 r. spowoduje, że KKZZ w obronie miejsc pracy pracowników i swoich członków nie zahała się podjąć radykalnych działań statutowych z ogłoszeniem strajku na całym obszarze wszystkich województw.

Do wiadomości:  
– Sejmowa Komisja Infrastruktury  
– Senacka Komisja Gospodarki

Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych  
KRS: 0000000000 Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy  
XII Wydział Gospodarczy KRS  
REGON: 141100110  
NIP: 701-000-00-00

Organizacja zrzeszona w strukturach



Notatka  
ze spotkania przedstawicieli Zarządów Województw, Zarządu  
„Przewozy Regionalne” spółka z o.o. i organizacji związkowych  
działających w Spółce.

Warszawa, 3 lutego 2010 r.

W nawiązaniu do ustaleń podjętych przez przedstawicieli Zarządów Województw na spotkaniu ze stroną rządową oraz przedstawicielami związków zawodowych w dniu 11 stycznia 2010 r., na spotkaniu w dniu dzisiejszym omówiono postulaty strony związkowej dot. procesu usamorzadowania, przyszłości funkcjonowania Spółki.

Przedstawiciele Właścicieli i Zarządu Spółki odnieśli się do zgłaszanych przez przedstawicieli związków wniosków i uwag.

W oparciu o przeprowadzoną dyskusję ustalono:

Zasadnym jest utworzenie – w trybie pilnym - wspólnego zespołu składającego się z przedstawicieli: właściwych ministerstw, PKP S.A. właścicieli Spółki „Przewozy Regionalne” spółka z o.o., Zarządu Przewozy Regionalne Spółka z o.o. oraz reprezentacją związków zawodowych działających w „Przewozy Regionalne” spółka z o.o. w zakresie uregulowania spraw istotnych dla funkcjonowania Spółki w tym m.in.:

- koniecznych zmian legislacyjnych,
- oddłużenia Spółki,
- wniesienia aportem niezbędnego majątku do Spółki.

Przedstawiciele Zarządów Województw

*Janusz Sebesta*  
*Ryszard Czapala*

*Bartosz Jona*

*Wojciech Janowski*

Strona związkowa oczekuje wypełnienia deklaracji Ministra Infrastruktury złożonych na spotkaniu w dniu 11 stycznia br. i uruchomienia prac zespołu w terminie nie później niż do końca lutego br.

*B*

*[Signature]*

Stanowisko odrębne Przedstawiciela Województwa Śląskiego:

„Województwo Śląskie stoi na stanowisku, że ustalenia dot. funkcjonowania i sytuacji Przewozów Regionalnych winny być czynione na poziomie korporacyjnym. Uznając za reprezentatywne organy Spółki, Województwo nie będzie brać udziału w bezpośrednich rozmowach ze związkami zawodowymi, powierzając Zarządowi Spółki prowadzenie spraw.”

Wobec oświadczenia przedstawiciela Województwa Śląskiego, Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych oświadcza, że do czasu rozpoczęcia prac ww. Zespołu powstrzymuje się od rozpoczęcia działań protestacyjno- strajkowych wskazanych w stanowisku z dnia 14 stycznia 2010 r. Powyższe nie dotyczy terenu województwa śląskiego.

Konfederacja Kolejowych  
Związków Zawodowych  
PRZEWODNICZĄCY

*Leszek Miętek*

Za Zarząd  
„Przewozy Regionalne”  
Spółka z o.o.

PREZES ZARZĄDU  
DYREKTOR GENERALNY

*Tomasz Moraczewski*

CZŁONEK ZARZĄDU  
Dyrektor ds. Pracowniczych

*Danuta Bodzek*

Przedstawiciele Związków Zawodowych

MZZ REWIDENTÓW TABORU  
ZARZĄD KRAJOWY  
PRZEWODNICZĄCY

*Piotr Dębny*

ZWIĄZEK ZAWODOWY MASZYNISTÓW  
KOLEJOWYCH W POLSCE  
PREZYDENT

*Leszek Miętek*

ZWIĄZEK ZAWODOWY ADMINISTRACJI PKP

*Zbigniew Szewca*  
Zł. Przewodniczącego  
Z. Z. Z. PKP

WARMIŃSKO-MAZURSKI ZWIĄZEK ZAWODOWY  
PRACOWNIKÓW W PRACOWNIACH REGIONALNE  
14-2001  
POLSKIEGO 35  
PRZEWODNICZĄCY

*Stanisław Chojnacki*  
tel. kol. 3382, tel. kom. 600 806882

KRAJOWY SEKRETARIAT KOLEJARZY

NRZZ  
08-704 Warszawa, ul. Targowa 74  
tel./fax (0-22) 47 32 650

Federacja ZZA PKP  
WICEPRZEWODNICZĄCY

*Włodzisław Szterit*

Ekonomiczne Związki Zawodowe  
Transportu Kolejowego  
WICEPRZEWODNICZĄCY RADY KRAJOWEJ

*mgr Władysław Orepuk*

SEKCJA TERENOWA KOLEJANŃ

PRZEWODNICZĄCY

2

PRZEWODNICZĄCY

Rady Krajowej Związku Zawodowego  
Pracowników Wymagających Kwalifikacji w RP

*Jacek Drożdziel*

ZDR PKP

*Chojnacki*

## **CO DALEJ Z PRZEWOZAMI REGIONALNYMI ?**

Rada Nadzorcza spółki Przewozy Regionalne, w skład której wchodzi m.in. przedstawiciele związków zawodowych, zaakceptowała program monitorowanych odejść z pracy. Odchodzący otrzymają po 15 tys. zł zachęty + 6 miesięczną odprawę.

Celem programu jest przede wszystkim rozwiązanie problemu przerostu zatrudnienia oraz redukcja kosztów i zoptymalizowanie zasobów pracowniczych. W toku spotkań z partnerami dialogu społecznego ustalono, że program monitorowanych odejść obejmie około 700 pracowników. Każdy z nich zostanie objęty działaniami osłonowymi, w skład których wchodzi m.in. zachęta finansowa w kwocie 15 tys. zł.

Szacuje się, że całkowita kwota przypadająca na pracownika objętego programem wyniesie ok. 30 tys. zł brutto. Program dotyczy personelu wchodzącego w skład zespołów, w których występuje istotna nadwyżka zatrudnienia lub zajmującego stanowiska przewidziane do likwidacji. Niestety znajdują się tam stanowiska związane z eksploatacją i utrzymaniem taboru kolejowego. Niepokój MZZ Rewidentów Taboru budzi sytuacja w PR Białystok, PR Kielce oraz w PR Lublin

Decyzje dotyczące każdego konkretnego pracownika będą podejmowane po dokładnej analizie między innymi aspektów związanych z jego rolą w spółce oraz aktualną sytuacją zawodową i życiową. Przewidywany koszt realizacji porozumienia wynosi ok. 21 mln zł. Zmniejszenie wydatków na zatrudnienie przyniesie spółce oszczędności finansowe w okresie maksymalnie 1 roku po odejściu pracowników objętych programem.

Sytuacja finansowa i perspektywy działania spółki Przewozy Regionalne rozpoczęła w dniu 21.01.2010r. kolejną część odbywającego się w Nysie i Głucholazach Konwentu Marszałków. Dziś spółka ma 42,6% udziałów w przewozach pasażerów w całym kraju.

Trzeba zwrócić uwagę na rok 2009, kiedy to po przekazaniu przewozów międzywojewódzkich do PKP Inter-city spadła efektywność przewozów, spadły przychody spółki, zwiększyło się też jej zadłużenie. Dzięki rekompensacie z Ministerstwa Infrastruktury podczas 2009 roku obniżyły się jednak zobowiązania spółki wobec kontrahentów.

Spółka szuka źródeł pokrycia zadłużenia. Dziś brak jest możliwości przekazania spółce 200 mln zł z Funduszu Kolejowego. Wydaje się, że sposobem na to może być sprzedaż taboru samorządom.

Jeśli chodzi o perspektywy na rok 2010, to spółka przygotowała program restrukturyzacyjny. To m.in. rozszerzenie zakresu kompetencji jednostek terytorialnych (oddziałów), reorganizacja produktowa (nowy produkt - przewozy interREGIO) i restrukturyzacja sieci dystrybucji czy redukcja zatrudnienia.

To nie wszystkie problemy spółki. Do tej pory tylko kilka województw podpisało umowy roczne na realizację przewozów regionalnych, a w wielu trwają jeszcze negocjacje. Kontrowersje, zwłaszcza wśród pasażerów, wzbudzają pociągi interREGIO. To nowy produkt spółki, jednak w opinii wielu pasażerów niezbyt udany. Podczas dyskusji zwracano uwagę na problemy w dotrzymaniu warunków oferty przez spółkę, zwłaszcza w ostatnich dniach, w trudnych warunkach pogodowych. Marszałkowie dopytywali także o szczegóły programu restrukturyzacyjnego.

## **POGOTOWIE STRAJKOWE W ŚLASKIM ZPR**

Wobec nie podjęcia dialogu społecznego ze strony władz woj. śląskiego i planów utworzenia przez tamtejszy samorząd nowej spółki przewozowej, Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych wprowadziła pogotowie strajkowe we wszystkich swoich strukturach działających w spółce Przewozy Regionalne na terenie woj. śląskiego i przeprowadzi tam w dniach 15-27 lutego referendum strajkowe.

Wobec trudnej sytuacji spółki Przewozy Regionalne, Rada KKZZ wystosowała 14 stycznia 2010 roku pismo do ministra infrastruktury, marszałków województw i prezesa spółki Przewozy Regionalne, domagając się natychmiastowych działań zmierzających do zmiany rozwiązań prawno-organizacyjnych spółki w kilkunastu obszarach. Na spotkaniu z udziałem właścicieli PR, zarządu spółki oraz związków zawodowych, w dniu 3 lutego zapadła decyzja, że dla uregulowania tak istotnych spraw dla dalszego funkcjonowania PR jak zmiany legislacyjne, oddłużenie i aperty niezbędnego majątku, zasadne jest utworzenie zespołu złożonego z przedstawicieli rządu, PKP SA, właścicieli PR, zarządu tej spółki oraz związków zawodowych. Strona związkowa oczekuje, by jego prace zaczęły się nie później, niż do końca lutego br. Odrębne stanowisko wniósł obecny na spotkaniu przedstawiciel Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego Łukasz Czopik. Zapowiedział, że zarząd Województwa Śląskiego nie będzie brał udziału w rozmowach ze związkami zawodowymi.

W efekcie KKZZ wstrzymała się od rozpoczęcia działań protestacyjno-strajkowych w spółce Przewozy Regionalne, do czasu rozpoczęcia prac ww. zespołu, ale z wyjątkiem województwa śląskiego, gdzie na mocy uchwały Rady KKZZ, wprowadzono pogotowie strajkowe i przeprowadzone zostanie wśród załogi referendum strajkowe.

## **FORUM ZMIENIAMY POLSKI PRZEMYSŁ**

25 stycznia 2010 r. w hotelu Sheraton w Warszawie odbyła się konferencja zorganizowana przez Redakcję Miesięcznika Gospodarczego Nowy Przemysł oraz portal wnp.pl pod nazwą „Zmieniamy Polski Przemysł”. Forum „Zmieniamy Polski Przemysł” to impreza wieńcząca roczny cykl spotkań i konferencji. W obradach Forum

uczestniczyło około tysiąca najważniejszych osób w polskiej i europejskiej gospodarce. O sprawach najistotniejszych dla gospodarki dyskutowali przedstawiciele zarządów czołowych polskich przedsiębiorstw, przedstawiciele rządu i parlamentu, eksperci o uznanej pozycji. W konferencji uczestniczyli też przedstawiciele naszego związku, których uwaga skupiła się głównie na jednym z licznych paneli poświęconym poszczególnym działom gospodarki pod nazwą „Polski rynek przewozów kolejowych”. Do udziału w dyskusji w tym panelu zostali zaproszeni m.in.: Juliusz Engelhard - podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury; Janusz Piechociński – poseł na Sejm RP, zastępca przewodniczącego w Sejmowej Komisji Infrastruktury; Andrzej Wach – prezes Zarządu PKP S.A. i prezesi lub członkowie zarządów spółek z grupy PKP S.A. oraz prezesi lub członkowie zarządów spółek kolejowych m.in.: Mieczysław Olender prezes Zarządu DB Schenker Rail Polska i Krzysztof Sędzikowski – prezes Zarządu CTL Logistyk Sp. z o.o.

Według oceny wiceministra J. Elgenharda, po dziesięciu latach od przekształcenia przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe w Grupę PKP, nadal nie udało się podzielić majątku między powstałe spółki kolejowe ani rozwiązać problemu zadłużenia Grupy przejętego po PKP, które obecnie wynosi kilka mld zł. Nadal nie przeprowadzono prywatyzacji m.in. spółki PKP Cargo i PKP Intercity a pilnego remontu wymaga ¼ zaniedbanej infrastruktury kolejowej, na remont której z budżetu państwa przeznaczono w br. „aż” 900 mln złotych. Zbigniew Szafranski – prezes PKP PLK- zadał pytanie: *czy bez przewozów kolejowych Polska sobie poradzi a samochody będą w stanie przejąć masowe potoki ładunków?* Jego zdaniem, z pieniędzy otrzymywanych od przewoźników za dostęp do torów można utrzymać jedynie około 4,4 tys. km linii kolejowych z obecnie posiadanych 19 tys. km a przy obecnych wysokościach kolei wsparcia przez rząd potrzeba 15 lat by stan infrastruktury kolejowej uległ poprawie.



Poważne problemy przeżywają przewoźnicy towarowi m.in. uważana do niedawna za wentyl bezpieczeństwa Grupy PKP spółka PKP Cargo, której straty w 2009 r. liczone będą w setkach milionów złotych. Marek Zalesny, członek zarządu PKP Cargo przypomniał, że w ostatnich latach PKP Cargo w przewozach towarowych straciło 40 % rynku na rzecz prywatnych przewoźników lecz dzięki głębokiej restrukturyzacji przeprowadzonej w spółce w 2009 r. i cięciu kosztów od kilku miesięcy próbuje odzyskać utracone pozycje a to wzbudza protesty prywatnej konkurencji.

Problemy z konkurentem – zarządzaną obecnie przez samorządy wojewódzkie spółką Przewozy Regionalne - sygnalizował też prezes PKP Intercity Krzysztof Celiński. Samorządowa spółka Przewozy Regionalne uruchomiła bowiem sieć pociągów interREGIO złożonych z wysłużonych wagonów nie spełniających podstawowych standardów podczas kilkugodzinnej podróży a uruchamianych zazwyczaj bezpośrednio przed lub po odjeździe pociągów PKP Intercity.

## **PROGRAM NAPRAWCZY NA ROK 2010 W PKP CARGO**



Dwukrotnie już w 2010 roku spotykał się Zarząd PKP Cargo S.A. z centralami związkowymi działającymi w Spółce. Celem tych spotkań było: omówienie aktualnej sytuacji w spółce; podsumowanie roku 2009; przedstawienie Programu Naprawczego na rok 2010 oraz omówienie propozycji dostosowania Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy do PUZP i przepisów powszechnie obowiązujących.

Z przedstawionego podsumowania roku 2009 r. wynika, że mimo poniesienia znacznych strat finansowych, redukcji zatrudnienia o ponad 8 tys. pracowników (w tym ok. 5 tys. skorzystało z Programu Dobrowolnych Odejść) Program Naprawczy na rok 2009 spełnił swoje zadania i spółka wyszła obronną ręką z głębokiej zapaści. Jak podkreślił prezes PKP Cargo S.A. W. Balczun to wszystko udało się zrealizować dzięki zrozumieniu i współpracy ze związkami zawodowymi.

Jeszcze bardziej optymistycznie przedstawia się Program Naprawczy na rok 2010, który zakłada uzyskanie minimum 1% rentowności z działalności podstawowej, poprawę wydajności pracy o około 10% oraz inwestycje na poziomie min. 350 mln złotych. By zrealizować ten ambitny plan Zarząd PKP Cargo S.A. oczekuje od zakładów spółki bezpośrednich działań regulujących procesy związane z weryfikacją i likwidacją zbędnych stacji manewrowych i rozrządowych oraz zmiany organizacji pracy pociągów TKM. Przewiduje się uporządkowanie zasad odzysku i sprzedaży złomu oraz weryfikacji punktów jego cięcia pod względem efektywności. Podjęte zostaną działania zmierzające do uporządkowania: wyposażenia zaplecza (ograniczenie liczby magazynów oraz pracowni analitycznych i laboratoriów do niezbędnego minimum); określenie nieruchomości o strategicznym znaczeniu dla spółki oraz rezygnacja z dzierżawy terenów i obiektów wynikających ze zmian organizacji pracy; poprawy organizacji przewozów rozproszonych; zwiększenie efektywności wykorzystania lokomotyw oraz efektywnego czasu pracy na pojeździe przez drużyny trakcyjne; likwidacji z nierentownych punktów ładunkowych i bocznic. W Programie nie zabrakło też miejsca i środków na inwestycje, m.in. w: odbudowę parku wagonów i lokomotyw (modernizacja lub zakup); inwestycje w zaplecze, maszyny i urządzenia; zakup i wdrożenie systemów informatycznych. W celu optymalizacji zatrudnienia w poszczególnych zespołach pracowniczych zostanie przeprowadzona analiza określająca: aktualną wydajność zespołów pracowniczych w poszczególnych lokalizacjach; braki w usprzętowieniu; ewentualne nadwyżki zatrudnienia w zespołach pomocniczych; braki w kwalifikacjach pracowników. Według Zarządu Spółki nie chodzi o dalszą redukcję zatrudnienia lecz o przekwalifikowanie pracowników na zawody szczególnie potrzebne oraz alokację do lokalizacji o zwiększonym natężeniu zadań do realizacji.

Zdaniem Zarządu Spółki realizacja Programu Naprawczego na rok 2010 pozwoli na: zahamowanie spadku przewozów; optymalizację zasobów/poprawę efektywności; poprawę wyników; dofinansowanie zewnętrzne; realizację inwestycji w 2010 roku i będzie stanowiło podstawę do dalszego rozwoju spółki, czego sobie i kierującym Spółką życzymy.

Omówienie propozycji zmian do ZUZP w następnym numerze „Taborowca”.

## **PROPOZYCJE ZMIAN W INTERCITY**



Międzyzakładowy Związek Zawodowy Rewidentów Taboru działający przy PKP Intercity S.A. Zakład Centralny informuje wszystkich członków i pracowników spółki Intercity, że w dniu 09.02.2010 rozpoczęto negocjacje i otrzymano projekt nowego Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników PKP Intercity S.A.

Optymalny termin zakończenia prac nad nowym układem to data 30.06.2010. Następne spotkanie ma się odbyć w dniu 23.02.2010 i po tym spotkaniu mają być cykliczne spotkania, raz w tygodniu.

Nowy projekt liczy 51 stron, stary był nieco grubszy – miał 62 strony.

Część rzeczy, które były w starym układzie zbiorowym tj.:

1. Dodatek funkcyjny
2. Dodatek za języki obce
3. Dodatek kilometrowy
4. Ryczały za diety krajowe
5. Posiłek regeneracyjny – wzmacniający
6. Urlopy dodatkowe
7. Ekspozycja zawodowa
8. Nagrody za „Dzień Kolejarza”

pracodawca proponuje zawrzeć w odrębnych przepisach (porozumienia, regulaminy).

Jedną z bardzo ważnych rzeczy która nie znalazła się w projekcie układu jest likwidacja stanowiska i nazwy „starszy rewident”. Ma zostać tylko tytuł „rewident taboru”. Oczywiście strona związkowa nie dopuści do tego zamierzenia, które jest w projekcie. Również są likwidowane tytuły pracowników i pozbywanie ich drogi awansu na stanowiska wyższe (np. starszy rzemieślnik, starszy elektromonter, starszy ustawiacz, starszy mechanik). Są również zmiany w grupach zaszerogowania wynagrodzenia zasadniczego, w większości jest to obniżenie progów o jedną grupę.

W spółce Intercity zaczynają się zwolnienia pracowników. Po sporządzeniu średniorocznego stanu zatrudnienia na rok 2010 pracodawcy bilans wyszedł, że jest za dużo pracowników. Mają być prowadzone rozmowy z pracownikami, którzy osiągnęli wiek emerytalny i mogą odejść na emeryturę za porozumieniem stron. Będą zwalniani pracownicy którzy są na urloпах bezpłatnych i którzy zbyt często przebywają na zwolnieniach lekarskich.

## **PKP S.A. POWOŁA SPÓŁKĘ DWORZEC POLSKI**

Prezes zarządu PKP S.A. Andrzej Wach poinformował, że w najbliższej przyszłości zostanie powołany do życia nowy, odrębny podmiot - spółka o roboczej nazwie "Dworzec Polski" .

1010 dworców kolejowych będzie ulokowanych w jednym podmiocie zarządzającym. Ten podmiot oprócz samych dworców, będzie zajmował się m.in. utrzymaniem peronów, placów i terenów przydworcowych. Wprowadzenie opłaty dworcowej umożliwi powstanie spółki "Dworzec Polski". Ta opłata funkcjonuje już w tej chwili, tylko inaczej się nazywa - wyjaśnia prezes zarządu PKP S.A. Andrzej Wach.

"Dworzec Polski" ma być podmiotem, który będzie zajmował się kompleksową obsługą wybranych dworców kolejowych, począwszy od kas biletowych, poprzez systemy informacyjne dla podróżnych i całą gamę innych rzeczy, a skończywszy na peronach i toaletach. Będzie to dogłębna przemiana wizerunku i sposobu zarządzania dworcami kolejowymi, w której ważny elementem będzie także czynnik ludzki. - Ludzie, którzy nie potrafią utrzymać odpowiedniego stanu estetyki na dworcach, odejdą, jeśli nie będą spełniać naszych standardów - mówi Jacek Prześluga, członek zarządu PKP S.A., który prawdopodobnie zostanie prezesem nowego podmiotu.

## **60 LAT SPOŁECZNEJ INSPEKCJI PRACY**

Obok Państwowej Inspekcji Pracy do nadzoru i kontroli przestrzegania przepisów prawa pracy upoważniona jest społeczna inspekcja pracy (sip). Kierują nią zakładowe organizacje związkowe. Społecznym nadzorem mogą być zatem objęte tylko te przedsiębiorstwa, w których działają związki zawodowe. Społeczni inspektorzy wybierani są spośród pracowników danego zakładu.

15 lutego w Sejmie RP odbyło się uroczyste posiedzenie Rady Ochrony Pracy zorganizowane z okazji obchodów 60-lecia powstania Społecznej Inspekcji Pracy.

Patronat nad jubileuszem objął marszałek Sejmu Bronisław Komorowski, który powiedział - *...praca jest dobra i bezpieczna pod warunkiem, że jest dobrze wykonywana i opłacana. Społeczni inspektorzy pracy patrzą na ręce pracodawcom i wskazują pewne rozwiązania. Ten jubileusz oznacza konieczność wyznaczenia nowych celów i kierunków...*



Społeczni inspektorzy pracy współdziałają z Państwową Inspekcją Pracy oraz innymi organami nadzoru i kontroli warunków pracy. Państwowa Inspekcja Pracy udziela pomocy sip w realizacji jej zadań, w szczególności przez poradnictwo prawne, szkolenia i specjalistyczną prasę. Inspektorzy PIP przeprowadzają także kontrole wykonania zaleceń i uwag społecznych inspektorów pracy. Główny inspektor pracy Tadeusz Zajac poinformował w swym wystąpieniu, że 2009 roku społeczni inspektorzy pracy przeprowadzili około 50 kontroli a w 30 z nich stwierdzono naruszenie prawa, zdarza się, że pracodawca ze względów oszczędnościowych woli płacić mandaty niż dostosować warunki pracy do obowiązujących norm. W ubiegłym roku Państwową Inspekcją Pracy zorganizowała ponad 170 szkoleń, w których swoje kwalifikacje podniosło ponad 7 tys. społecznych inspektorów pracy. Podczas uroczystości odznaczono krzyżami zasługi i medalami "Za szczególne zasługi dla ochrony pracy" 42 społecznych inspektorów, w tym dwie kobiety. Społeczna Inspekcja Pracy powstała w 1950 r. jako społeczna służba powoływana i pełniona przez samych pracowników. Jej celem było wzmoczenie kontroli nad przestrzeganiem prawa pracy, poprawy warunków pracy i zwalczanie chorób zawodowych w zakładach pracy.

**Wydanie przygotował:**



