

A
02 kwiecień 1997r

DYREKCJA GENERALNA
BIURO STRATEGII I RESTRUKTURYZACJI
ul. Chałubińskiego 4
00-928 WARSZAWA

Zarząd Krajowy Związku Zawodowego Pracowników Warsztatowych po zapoznaniu się z materiałem Zarządu PKP przesłanym pismem KSR3-0123/23/97 z dnia 17.02.1997r dotyczącym planu wdrożenia drugiego etapu restrukturyzacji w przedsiębiorstwie PKP w zakresie zmian organizacyjno strukturalnych przedkłada następującą opinię :

1. Opracować biznes-plan jako fundament pod restrukturyzację PKP .Biznes-plan określi strategię, marketing i koszty restrukturyzacji Polskich Kolei . Opracować projekt strategii społeczno-ekonomicznej przedsiębiorstwa , który odzwierciedli specyfikę firmy i ukaże wszystkie parametry działalności.

Sprawą pierwszorzędnej wagi jest połączenie już na etapie wstępnej analizy wszystkich działań (zmiennych) strategicznych , aby strategia była rzeczywiście wynikiem kolejnych przybliżeń i oceny różnych uwarunkowań pracy sektorów i pionów.

Projekt planu działań społeczno ekonomicznych należy opracować w kilku etapach :

- Analizowania kluczowych zmian i prognozowania (zagrożenia i szanse wdrożenia), badania współzależności między zmiennymi , aby być przygotowanym na zmiany organizacyjno- strukturalne.

- Wybór projektu strategicznego , uwzględni wnioski z analizy wstępnej , określi misję przedsiębiorstwa, jego doświadczenie, kompetencje, wiarygodność i dostępne środki finansowe.

- Informowanie i konsultowanie partnerów zainteresowanych wyborem projektu , klientów , przedstawicielei Ministerstwa Finasów , Gmin i samorządów lokanych , kadr kierowniczych , personelu i instancji związkowych zainteresowanych niektórymi aspektami projektu .

Etap ten ma na celu doprowadzenie do możliwie największego stopnia współdziałania i uniknięcia , w niektórych przypadkach zdeklarowanej opozycji z jednoczesnym przestrzeganiem przepisów prawa i umów społecznych.

Marketing określi zapotrzebowanie na przewozy i inne usługi , wskaże kierunki rozwoju przedsiębiorstwa PKP oraz oceni stan techniczny i ilościowy parku wagonów potrzebnych do realizacji przewozów w dużej konkurencji krajowej i zagranicznej .

2. Zainteresować kosztami restrukturyzacji Ministerstwo Finansów , Gminy i samorządy lokalne w terenie .Restrukturyzacja dużego przedsiębiorstwa jak PKP , które w historii nazywano „krwioobiegim gospodarki” wymaga skutecznej współpracy , stałych kontaktów i z Ministerstwem Finansów , Gminami i samorządami lokalnymi w terenie , w celu określenia zadań i pozyskania środków na przeprowadzenie restrukturyzacji . Należy w szczególności określić co finansuje PKP , a co budżet i samorząd oraz sposób przekazywania środków finansowych z budżetu do Gminy w celu dotacji Gminy do nierentownych linii kolejowych.

Działalność PKP po restrukturyzacji należy opierać o marketing i promocję usług , a przewozy w komunikacji lokalnej osobowej oraz żądania przez społeczeństwo utrzymania linii nierentownych dla PKP powinny być finansowane z budżetu Gminy. Przykład Francji , gdzie małe stacje osobowe zamykane są o godz. 22⁰⁰ , zatrudnieni kolejarze odjeżdżają ostatnim pociągiem do domu .

Na stacji pozostaje tylko stróż . Gminy pokrywają koszty nie wypracowanego czasu pracy kolejarzy zatrudnionych od godz .18⁰⁰ do godz .22⁰⁰ .

3. Spisać umowę w sprawie zasad współpracy PKP z Gminami i samorządami terytorialnym przy opracowaniu i wdrażaniu programu restrukturyzacji.

Umowa pomoże rozwiązać wiele nabrzmiałych problemów na linii PKP - Gmina. Społeczeństwo lepiej pozna problemy kolei i zrozumie potrzebę dofinansowania nierentownych linii , wagonów i zakupu autobusów szynowych potrzebnych do zastąpienia dróg pociągów, które przewożą kilkudziesięciu pasażerów, stając się nierentownymi dla PKP.

4. Opracować fachową analizę ekonomiczną w zakresie zapotrzebowania na przewozy PKP i świadczenie innych usług oraz długofalową strategię przewozów polskimi wagonami .

Wzorem polskiego lotnictwa przewozy polskich towarów i osób realizować polskimi wagonami przez PKP . Opracowanie analizy ekonomicznej powinno być wykonane przez Zakład Ekonomiki Transportu Kolejowego Akademii Ekonomicznej w porozumieniu z Zakładem Pojazdów Szynowych Politechniki na podstawie prognoz przewozowych osób i towarów .

Opracowanie powinno dać odpowiedź na pytanie jaki jest koszt, a jaki dochód z przewozów wagonami PKP , a prowadzeniem przewozów wagonami obcych podmiotów gospodarczych i zagranicznych kolei .

5. Opracować program naprawczy modernizacji i zakupu nowych wagonów towarowych najbardziej poszukiwanych przez klientów PKP, środków transportu, które najwięcej przewożą osób i ładunków oraz przynoszą polskiej kolei największy dochód .

Większość wagonów towarowych i osobowych PKP jest przestarzała , średnia wieku wynosi około 19 lat, wyeksploatowana i zniszczona przez długotrwałą eksploatację bez przestrzegania regulaminowych napraw okresowych.

Przy dużych ilościach najbardziej eksploatowanych wagonów towarowych zaniedbano planowe naprawy okresowe , jak rewizje, średnie i główne ,

a przeglądy okresowe zlikwidowano. Takie działanie przyspieszyło zużycie i starzenie wagonów oraz częste uszkodzenia w czasie przewozów.

Naprawy bieżące wykonywane przez wagonownie ze względu na przydzielanie im bardzo niskich kosztów nie są w stanie odbudować wagonów i zdecydowanie poprawić stanu technicznego.

Wagonownie, w obecnej sytuacji finansowej z kwot wyznaczonych na naprawę wagonów, są w stanie zabezpieczyć wagony przed dalszym uszkodzaniem i wykonać drobne, tanie naprawy bieżące.

Nie wolno dopuszczać do wyniszczenia i pozbywania się polskich wagonów. Uczyniono tak z wagonami Leks, cysternami i innymi wagonami specjalistycznymi, które sprzedano lub skasowano i pocięto na złom. Obecnie PKP za przewóz własnych ładunków takimi seriami wagonów musi dużo płacić prywatnym właścicielom wagonów. Zabrano też pracę polskim kolejarzom warsztatowcom, których zadaniem było bieżące utrzymanie tych wagonów.

Należy brać przykład z polskiego LOT-u, który sprzeciwia się przejmowaniu polskich przewozów przez zagraniczne linie lotnicze. W PKP polskie towary należy przewozić polskimi wagonami, a nie zagranicznymi. Realizacja tego wniosku przyniesie PKP większy dochód, a polskim kolejarzom warsztatowcom - wagonowcom zapewni stałą pracę.

Z powagą należy rozpatrzyć nasz wniosek realizacji przewozów wagonami PKP, ponieważ z chwilą uchwalenia ustawy o kolejach wystąpi wiele zagranicznych przewoźników kolejowych z zamiarem przejęcia przewozów PKP ich wagonami, gdyż posiadają duże ilości wagonów towarowych w lepszym stanie technicznym.

Wyrażenie zgody na przewozy wagonami zagranicznymi lub wydzierżawianie do przewozów obcych wagonów spowoduje likwidację warsztatów napraw wagonów w wagonowniach i pogłębi bezrobocie polskich warsztatowców zatrudnionych przy naprawach i utrzymaniu wagonów towarowych.

Ze względu na wieloletnie zaniedbania w utrzymaniu i naprawach wagonów towarowych (po likwidacji samodzielnej służby wagonów) i zły stan techniczny, należy utworzyć samodzielny pion wagonów.

6. Zrekonstruować zespoły restrukturyzacyjne o konstruktywną grupę fachowców z zakresu prawa pracy, organizacji zarządzania, którzy będą w stanie odrzucić wierność i bierność niektórych członków obecnego zespołu, odrzucą to co jest złe w programie restrukturyzacji PKP i wzbogacą program o dobre elementy i nowości oraz osiągnięcia w zakresie organizacji i zarządzania kolejami w nowych warunkach i dostosują PKP do gospodarki rynkowej kraju.

Z Z P W »M«
V-ce PRZEWODNICZĄC
Andrzej Hamera