

Katowice, dnia 28 września 1999r.

Pan

JAN ZABOROWSKI

PREZYDENT

Związek Zawodowy Maszynistów

Kolejowych w Polsce

ul. Targowa 74

W A R S Z A W A

Do napisania tego listu skłoniły nas reprezentujących grupę doświadczonych pracowników PKP : informacje w prasie o zaległościach w opłacaniu składek ZUS przez PKP, restrukturyzacja przedsiębiorstwa i artykuły zamieszczane w ostatnich numerach "Nowych Sygnałów" a w szczególności apele Dyrektora Generalnego o nadsyłanie uwag i spostrzeżeń n.t. funkcjonowania przedsiębiorstwa.

Uwagi nasze ograniczymy do działań związanych z procesem restrukturyzacji b. sektora trakcji i sektora CARGO będących macierzystymi dla tak ważnego zespołu pracowników jakim jest zespół drużyn trakcyjnych i personel pionu utrzymania taboru (zespoły warsztatowe, rewidencji) w związku z działaniami jakie w imieniu w/w. grupy zawodowej podejmuje Pan od wielu lat kierując jedną z najważniejszych Central związkowych na PKP,

„Osiągnięcia b. sektora trakcji i jego kierownictwa” ograniczały się w okresie od odejścia p.dyr. J.Śmałkowskiego do takich działań jak :

- zmniejszanie zatrudnienia
- ograniczanie ilości zakładów pracy sektora
- przekazanie do sektora pasażerskiego rewidentów taboru
- przekazanie do sektora pasażerskiego wagonów osobowych
- przekazanie do sektora pasażerskiego łącznie 3600 pracowników
- przekazanie do Zakładów Przewozów Towarowych 2900 pracowników
- kolejna "akcja" zmniejszania ilości zakładów pracy

Z dniem 1.09.1999r. dokonano kolejnego zmniejszenia ilości Zakładów Taboru z 33 do 19 tj. o 14 zakładów. W praktyce działania b. sektora trakcji musiało się zatem okazać, że niemożliwym jest kierowanie tak dużą liczbą zakładów z poziomu centrum jakim była dyrekcja sektora umiejscowiona w Krakowie t.j. podczas gdy w poprzednich strukturach centralnym punktem kierowania przedsiębiorstwem była Warszawa.

W związku z w/w. działaniami spodziewane było przez sektor trakcji a docelowo przez sektor CARGO uzyskanie wymiernych korzyści a także poprawa wyników finansowych. Czy to się stało okaże życie i dogłębne analizy techniczno - ekonomiczne, które należy niezwłocznie przeprowadzić.

Z dniem 1.09.1999r. t.j. z chwilą powołania sektora CARGO uległ likwidacji sektor trakcji włączony do sektora kolejowych przewozów towarowych.

Zmarnotrawiono tym samym olbrzymi wkład pracy jaki włożył w powołanie sektora trakcji jego twórca p. dr Jerzy Śmiałkowski. Likwidacja sektora trakcji zakończyła tym samym cały ciąg niekorzystnych zmian i decyzji, które rozpoczęły się odwołaniem w ubiegłym roku p. dyr. J.Śmiałkowskiego. Stąd też deklaracje następcy kierującego sektorem o działaniach, które doprowadzą do pozostania sektora należy traktować jako słowa bez najmniejszego pokrycia w praktyce.

Niepłacenie składek ZUS

W ostatnich dniach wśród głównych dłużników ZUS prasa i media wymieniały ciągle górnictwo i PKP. Jako pracownicy PKP myśleliśmy, że chodzi tu o całe przedsiębiorstwo PKP. Wg informacji tygodnika "Wprost" z dnia 26 września 1999r. (w zał.) tym głównym dłużnikiem z ramienia PKP okazała się b. Dyrekcja Trakcji i Zaplecza Warsztatowego w Krakowie. Zadłużenie tej dyrekcji wyniosło (wg stanu na dzień 31.07.1999r.) - 300,918 mln zł. co w uwzględnieniu ok. 46 tys. pracowników zatrudnionych w sektorze dało zadłużenie ok. 5374 zł przypadające na jednego pracownika sektora.

Ta zaskakująca informacja o sytuacji jednego z głównych udziałowców sektora CARGO stawia pod znakiem zapytania funkcjonowanie tej "nowej struktury", którą powołano od dnia 1.09.1999r. jako antidotum na wszystkie kłopoty finansowe kolei. W związku z powyższym należy liczyć się z jeszcze większym zadłużeniem tego bardziej licznego (pod wzgl. zatrudnienia) sektora.

Winę za powyższą sytuację ponosi naszym zdaniem b. kierownictwo sektora trakcji, a w szczególności zastępca dyrektora odpowiedzialny za pion finansowy sektora.

Restrukturyzacja PKP (sektora trakcji) na tle działań innych zarządów

Restrukturyzacja PKP, której jedynym skutkiem jest jak na razie: ograniczanie zatrudnienia, zakaz przyjęć do pracy w przedsiębiorstwie, likwidacja zakładów pracy, wyprzedaż majątku PKP i "dyrektoryzacja przedsiębiorstwa" (termin wg b. Dyrektora Generalnego PKP p.J. Dąbrowskiego) realizowana jest po wielu miesiącach zastoju w przyspieszonym tempie, którego przykładami są m.innymi: powołanie z dniem 1.09.1999r. sektora CARGO i projekcje przekształcenia z dniem 1.01.2000 r. PKP w spółkę PKP S.A.

Z uwagi na fakt, że niektórzy (wybrani) pracownicy PKP poddawani są szkoleniom prowadzonym przez przedstawicieli kolei szwedzkich (SJ) należy przypomnieć trochę faktów z restrukturyzacji kolei szwedzkich:

- restrukturyzacja kolei Szwecji rozpoczęła się już w roku 1988 od wydania przez parlament nowej ustawy o polityce transportowej
- restrukturyzację kolei szwedzkich rząd powierzył Stigowi Larssonowi, doświadczonemu biznesmenowi z sektora prywatnego (a nie przyuczonym inżynierom udającym ekonomistów i menadżerów) dając mu przyzwolenie na takie zarządzanie jakby SJ były prywatną firmą
- S.Larsson wprowadził do SJ - 40 innych doświadczonych biznesmenów, a kadre pracowników kolejowych poddał szkoleniu wg programu opracowanego na uniwersytecie w Sztokholmie
- kierownictwo jednostek organizacyjnych raz w tygodniu spotykało się z załogami dla wysłuchania propozycji załóg i omówienia możliwości ich praktycznego zastosowania. Cementowało to wzajemne więzi, a pracownicy widzieli, że są czynnymi uczestnikami zmian.

- *dziś po 10 latach ciężkiej pracy nad wprowadzeniem zmian restrukturyzacyjnych SJ kojarzą się z: czystością koloru niebieskiego, ogromną uprzejmością i solidnością w obsłudze klientów, punktualnością kursowania pociągów*
- *SJ są zmodernizowane technicznie, dysponują własnym taborem (budowanym wg potrzeb i życzeń klientów)*
- *w przypadku 2 - 3 minut opóźnienia szybkich pociągów pasażerskich kwalifikowanych, zwracane są pasażerom koszty biletów, a w przypadku awarii kolei pasażerów dowozi się na koszt kolei transportem samochodowym*
- *SJ należą do przedsiębiorstw dochodowych, choć pozostały państwowe.*
- *prywatyzacji poddano tylko niektóre segmenty działalności (część zaplecza naprawczego i przewozy na niektórych liniach np. Lulea - Narvik)*
- *podkreślenia wymaga fakt stałego popierania restrukturyzacji SJ przez polityków szwedzkich i przeznaczania na ten cel ogromnych dotacji przez rząd.*

Stąd też na proces restrukturyzacji i ew. prywatyzacji niektórych rodzajów działalności przedsiębiorstwa PKP należy patrzeć przez pryzmat doświadczeń tych zarządów kolejowych którym to się udało.

Sektor CARGO przygotowuje się także do przekazania :

- *pociągów i wagonów ratunkowych*
- *hamulców torowych*
- *urządzeń do diagnostyki zagrzaných osi (Servo, Asdek)*
- *plugów odśnieżnych*

W dalszej kolejności wg standardów obowiązujących w zachodnich zarządach kolejowych należy liczyć się z takimi krokami w sektorze CARGO jak :

- *przekazanie elektrycznych zespołów trakcyjnych do Zakładów Przewozów Aglomeracyjnych*
- *przekazanie lokomotyw elektrycznych i spalinowych obsługujących pociągi ekspresowe i dalekobieżne (poc. kwalifikowane) do sektora pasażerskiego*
- *przekazanie maszynistów obsługujących pociągi kwalifikowane do sektora pasażerskiego (wzorem innych zarządów kolejowych)*

Można się również spodziewać przejęcia utrzymania taboru trakcyjnego nowego do producentów wzgl. wytypowanych przez nich ZNTK

Skutkiem ww. decyzji będzie dramatyczne ograniczenie zatrudnienia w sektorze CARGO w zespołach : utrzymania taboru (pion naprawczy) i eksploatacji (drużyny trakcyjne, konduktorskie).

Aktualnie przeprowadzane zmiany w przedsiębiorstwie PKP to przede wszystkim :

- *ograniczanie zatrudnienia, wyprzedaż majątku PKP, likwidacja zakładów pracy, "dyrektoryzacja"*
- *brak syntetycznych ocen funkcjonowania sektorów: trakcji, pasażerskiego, towarowego i całego pionu finansowego PKP*
- *wzrost biurokracji w przedsiębiorstwie*
- *brak bieżącej informacji o zmianach jakie przeprowadzane będą na PKP (poza lakonicznymi artykułami w Nowych Sygnałach) i jakiegokolwiek trosko o byt i dalsze losy wielu tysięcy kolejarzy*
- *tworzenie coraz to nowych lokalnych koncepcji restrukturyzacyjnych bez jakiegokolwiek konsultacji z pracownikami, których te zmiany będą dotyczyć (odmiennie niż na SJ).*

6

Wnioski :

W związku z powyższym w uwzględnieniu ww. spostrzeżeń przed dalszym "prywatyzowaniem" przedsiębiorstwa i działaniami restrukturyzacyjnymi należy :

1. Dokonać rzetelnej oceny funkcjonowania b. sektora trakcji za cały okres jego funkcjonowania (t.j. od 1.07.1997r. - 31.08.1999r.) oraz sektorów: pasażerskiego i towarowego
2. Dokonać także (przez organ kontrolny spoza sektora) oceny funkcjonowania sektora CARGO za okres od 1.09. - 31.12.1999r.
3. Opracować program wyrównania zaległości opłacania składek ZUS i innych zobowiązań, które z b. sektora trakcji "przeszły" do sektora CARGO.
4. Proces dalszego zmniejszania zatrudnienia i ilości zakładów pracy uzależnić od przedstawienia przez wnioskodawców : zmian organizacyjnych i proceduralnych, które mogą uzasadniać takie zmiany z uwzględnieniem spodziewanych wyników ekonomicznych.
5. W tych wszystkich działaniach restrukturyzacyjnych należy wreszcie "zobaczyć także człowieka", tego szeregowego pracownika PKP, a nie ograniczać się tylko do stołków kierowniczych i dyrektorskich.
6. W procesie zmniejszania zatrudnienia PKP uwzględnić także wyższe organa przedsiębiorstwa PKP takie jak: Dyrekcja Generalna, dyrekcje sektorów i pionów.

Przedstawiając powyższe spostrzeżenia prosimy o ich wykorzystanie w Pana dalszej pracy. W rękach Pana Prezydenta przyszły los wielu tysięcy pracowników PKP.

Z wyrazami szacunku

grono starych pracowników PKP
ze Śląska

PS. Przepraszamy, że nie ujawniamy naszych nazwisk,
gdyż w dalszym ciągu jesteśmy pracownikami PKP
a w firmie tej pracują jeszcze nasi bliscy przyjaciele
i koledzy.

5

26 września 1999

KONSALNET: PRYWATNY UOP ZEMSTA MITROCHINA

NR 39

Cena 2:



Worek bez dna		
Najwięksi państwowi dłużnicy ZUS		
1	Gliwicka Spółka Węglowa	632,910
2	Nadwiślańska Spółka Węglowa	623,229
3	Bytomska Spółka Węglowa	587,715
4	Rybnicka Spółka Węglowa	519,924
5	Rudzka Spółka Węglowa	424,314
6	PKP (Dyrekcja Trakcji i Zaplecza Warsztatowego w Krakowie)	300,918
7	Jastrzębska Spółka Węglowa	200,445
8	KWK „Wesoła”	117,118
9	KWK „Niwka-Modrzejów”	99,468
10	KWK „Staszic”	84,370
11	KWK Katowice „Kleofas”	62,063
12	KWK „Wieczorek”	59,292
13	Stocznia Gdynia	59,067
14	PKP (Dyrekcja Okręgu Infrastruktury Kolei w Gdansk)	57,185
15	Fabryka Ciągników Ursus	56,681
16	Zakłady Metalowe Łucznicz SA	52,538
17	Huta Częstochowa	47,292
18	KWK „Sląsk”	45,208
19	KWK „Mysłowice”	43,150
20	Huta Baildon	42,952

Dane z 31 lipca 1999 r. **zadłużenie** (w mln zł)