



Rozdroża

Listopad 2003 NR 10

Gazeta Związku Zawodowego Pracowników Komunikacji Miejskiej w Warszawie

Trzeba coś z tym zrobić

Czyli rozmowy pracowników z warsztatu na „Stalowej”

Staramy się na naszych łamach przedstawiać różne sprawy, którymi żyje załoga w MZA czy w TW. Wiele z tych spraw dotyczy ich codziennej pracy, a ta, pośrednio wpływa nie tylko na ich zadowolenie, wynagrodzenie, ale także na wyniki ekonomiczne ich firm. Niemal każdy z zatrudnionych chce pracować jak najlepiej, jak najwydajniej, bo wie czym dla niego jest jego firma, z którą bardzo często, identyfikuje się nie tylko przez osiem godzin dziennie. Pytanie – tylko czy zawsze może „dać z siebie wszystko”?

Nie od dzisiaj, jednym z najbardziej denerwujących i nurtujących ludzi, pracujących na warsztacie w MZA, jest problem części zamiennych. A ostatnio, także planowane zwolnienia kolejnych pracowników z i tak już uszczuplonych załóg OT, OC i innych warsztatowych służb pomocniczych.

O tych i innych problemach rozmawialiśmy z pracownikami ze „Stalowej”, członkami ZZPKM.

„Sławomir Szwed – brygadzysta na OT”: Wiem, że obecna sytuacja w firmie wymusza czasami drastyczne rozwiązania, by kiedyś było lepiej. Tylko czy zawsze są one do końca przemyślane, skalkulowane? Czy przypadkiem zamiast zaoszczędzić, nie tracimy? Np. dzisiaj 23 października mam na warsztacie 7 wozów nowej generacji. Dwie rejestracje, dwa przeglądy i trzy wozy z OC. Te siedem wozów mają zrobić 4 osoby. Jeśli przy rejestracji okaże się, że trzeba zrobić „grubszą robotę” np. hamulce, to nie wystarczy 8 godzin dla dwóch ludzi. Wówczas musimy taką naprawę odstawić do następnego dnia, pozostawiając wóz na kanale (a są tylko trzy – red.) i bierzemy się za drobniejsze naprawy, aby kolejny wóz mógł jak najszybciej wejść do planu i wyjechać na miasto. Za pozostawiony na kanale wóz weźmiemy się od samego rana i często okazuje się, że oprócz hamulców jeszcze coś wyszło i z 8 godzin robi się 20, albo więcej, bo w tym momencie nie ma danej części na magazynie. Są przypadki, że niektóre wozy trzymamy tydzień lub dłużej i to nie z naszej winy. Najczęściej czekamy na części. Teraz mam Neoplana 64, który stoi już trzeci dzień na kanale na wymianę łożysk. Mam nadzieję, że nic więcej nie wyjdzie, ale jest to wóz z

„Inflanckiej” i właściwie nadaje się do kapitalnego remontu. Nie wiem co koledzy robili na „Inflanckiej”, ale tych „paszтетów”, trochę do nas trafiło i teraz zajmują sporo czasu. Większość prac robimy na pierwszej zmianie o ile są części. Nieraz, ludzie więcej czasu tracą na znalezienie części w magazynie czy w katalogu, zamówienie jej

niż na pracę. Czasami z mechanika muszę zrobić się urzędnikiem, który wyszuka numer części w katalogu, zamówi, dopilnuje procedury itd. To chyba coś jest nie tak? A teraz, jak planuje się u nas zwolnienie 35 osób z zaplecza, to już naprawdę będzie kiepsko. Autobusów nie ubywa, a będzie przybywało napraw. Kto to, w którymś momencie robi i gdzie? Na drugiej hali są krótkie kanały. Żeby zrobić naprawę „przeguba” trzeba najpierw wjechać przodem, potem wyjechać i wjechać tyłem.

dok.str. 2



Sławomir Szwed, Eugeniusz Talarek

Musimy przestrzegać postanowień ustawy

Rozmowa ze Zbigniewem Adamskim – Szefem Utrzymania Taboru w pionie „T” i Mirosławem Pietruszką – kierownikiem Działu Zaopatrzenia i Zamówień Publicznych Działu Gospodarki Materialowej i Magazynowej w MZA

Jednym z zadań gazety „Rozdroża” jest nie tylko wywoływanie na światło dzienne nurtujących załogę problemów, ale także szukanie rozwiązań i odpowiedzi na stawiane przez nią pytania. W poniższej rozmowie próbujemy odpowiedzieć na kilka pytań postawionych przez pracowników ze „Stalowej” w tekście pod tytułem „Trzeba coś z tym zrobić”, zamieszczonego w bieżącym numerze.

„Rozdroża”: W firmie MZA odpowiadają Panowie między innymi za sprawy związane z przetargami na części zamienne i całą związaną z nimi procedurę. Dochodzą do nas sygnały od ludzi z warsztatu, że jest ona wewnętrznie w firmie skomplikowana, wymaga dużej ilości papierkowej roboty, a ludzie chcą pracować na warsztacie a nie przy biurku. Chcą pracować, a nie czekać na części. Czy można w tym temacie coś przyspieszyć, ułatwić?

„Zbigniew Adamski”: Na dzień dzisiejszy jest taka procedura, jaką wymagają przepisy i niewiele da się zmienić czy przyspieszyć. W chwili obecnej mamy dość sporo przetargów na różne rzeczy i w różnych widełkach cenowych. Jednak, każdy z nich musi podlegać w 100% Ustawie o Zamówieniach Publicznych, pełnej kontroli wewnętrznej, jak również ze strony „miasta” jako właściciela spółki oraz pełnej dokumentacji, która musi być również dostępna na stronach internetowych www. Zanim się ogłosi przetarg, musi być wykonane naprawdę sporo pracy przygotowawczej samej dokumentacji. Tutaj niewiele da się przyspieszyć, bo procedury przetargowe wymagają określonego czasu. Najlepiej pokazać to na konkretnym przykładzie. Pan Mirek Pietruszka szef służby Szefa Controlingu przygotowuje do akceptacji

dok.str. 3



Trzeba coś z tym zrobić... – dok. ze str. 1

Dwa razy manewrowanie, czas ucieka, a może by go było spożytkować na inne naprawy.

„Stalowa” była budowana jako zajezdnia dla 150 autobusów, z czego 110 „solówek” i 40 „przegubów”. Wtedy wszystko było OK. Krótkie kanały i długie były w wystarczającej ilości. Teraz mamy prawie dwa razy tyle autobusów, a kanały pozostały te same i nie ma miejsca na budowę nowych. Teraz

miesiącach lub nie chce pracować, bo warszawskie warunki, złe drogi, zakłócenia pól elektromagnetycznych wymagają zupełnie innych standardów. Mówi się o tym wiele razy, ale ktoś uparcie nie chce tego słuchać i wymaga „cudów”. A dobra elektronika jest strasznie droga.

„Eugeniusz Talarek”: Plan wymusza od nas jak najwięcej wypuszczania na miasto wielkogabarytowych wozów, a my mamy

podsumować. Co zatem proponujecie pod hasłem – Trzeba coś z tym zrobić.

„Sławomir Szwed”: Najpilniejsza sprawa, to skrócić czas oczekiwania na części. Uprościć procedury przetargowe przynajmniej wewnątrz naszej firmy. Stworzyć warunki, by ludzie mogli pracować na swym stanowisku osiem godzin, a nie sześć „załatwiać”. Być może, ktoś z „góry” widzi, że ludzi jest za dużo, bo kręcą się po zakładzie i trzeba zwolnić, może się mylić. Ludzie tracą czas z powodu braku części, a nie bumelują.

„Jarosław Kiczyński”: Być może warto by było się zastanowić nad zmianą formy przetargu. Nie ogłaszać przetargu na dostawę części, tylko na dostawcę, który zapewni nam części na każde żądanie. Przetarg do określonej kwoty w roku, która wcale nie musiałaby być wykorzystana, a części na magazynie nie obciążałyby naszej kasy.

„Tadeusz Bujalski”: Popieram kolegów i myślę, że zaproponowane pomysły, gdyby znalazły realizację, to na pewno ułatwiłyby nam pracę. Łatwiejsza praca, to lepsza, wydajniejsza praca, bo można się skoncentrować na niej, a nie na rzeczach, które do nas nie powinny należeć.

„Eugeniusz Talarek”: Większe wykorzystanie naszego taboru, to więcej pracy dla kierowców, mechaników. Większe zyski dla firmy. Myślę, że ktoś o tym myśli, bo trzeba coś z tym zrobić. Zwalnianie ludzi, chyba nie jest rozwiązaniem i może się odbić „czkawka”, której już pierwsze symptomy widać, a jeszcze bardziej wyjdą zimą. Więcej awarii. Oby tylko ta zima była lekka.

„Rozdroża”: No właśnie, trzeba coś z tym zrobić, a takich spraw i im podobnych w firmie nie brakuje. Czekamy na kolejne sygnały i tematy, na które postaramy się znaleźć odpowiedź u osób, które są po części za to odpowiedzialne.

Not. Wiwo 23.10.03



Jarosław Kiczyński, Tadeusz Bujalski

pomału wychodzą „bóle” i brak miejsca. Za chwila okaże się, że i ludzi jest za mało. Jeśli jeszcze planuje się zlikwidowanie kolejnej zajezdni, to naprawdę trzeba coś z tym zrobić. Być może jesteśmy za mali, żeby rozmawiała z nami „góra”, ale my widzimy najlepiej, jak czasami w praktyce pewne rzeczy nie wychodzą i lepiej się wycofać wcześniej, niż za późno. To żaden wstyd przyznać się, że coś nie wyszło.

„Jarosław Kiczyński – mechanik”: Masz rację, ale powrócę jeszcze do tych „nieszczęsnych” części. W moim przypadku, przy regeneracji i ustawianiu pomp wtryskowych, niektóre elementy kosztują 20 zł. Np. uszczelniacze, oringi. Żeby je sprowadzić trzeba przejść całą procedurę przetargową. Kilka razy dzwonić, wypełnić mnóstwo kwitów, papierków, zebrać podpisy i czekać, aż ktoś powie gdzie i co mamy kupić. Czasami trwa to dwa, trzy miesiące, a robota stoi. Bo my sami nie możemy kupić, to musi kupić zakład. O ile byłoby łatwiej, gdybyśmy mieli do dyspozycji pieniądze i kupowali wtedy gdy potrzebujemy. Wówczas pompę można by było zrobić w dwa dni a nie w dwa miesiące. Dodatkowo byłoby to znacznie taniej, bo zakupy byłyby robione pod konkretną rzecz a nie na magazyn, z którego czasami i przez rok nie bierzemy danej części, bo nie potrzeba. Wymusza się na nas przewidywanie zamówień, a gdy nie trafimy, to są do nas pretensje, że zamrażamy kapitał obrotowy na magazynie.

„Tadeusz Bujalski” – elektronik”: Podobnie jest z elektroniką, która w nowych autobusach jest standardem. Mało tego, to co sprawdza się w Berlinie i przez lata jest nie wymieniana, u nas siada po paru

nadmiar „solówek” Przynajmniej 40 mogłoby dodatkowo wyjechać na miasto. Czy nie można by było zastanowić się i nie wpuścić dodatkowo zamiast jednego dużego, dwóch mniejszych? Myślę, że koszt byłby niewiele większy, a i pasażerowie byłiby bardziej zadowoleni, bo luźniej i my, bo tabor jedzie i zarabia. Może warto by było, aby ktoś to zaproponował, przeliczył. Przecież mamy nadmiar wozów i nie powinny stać. Chyba ktoś w dyrekcji powinien się tym naprawdę poważnie zająć, a nie myśleć jak najmniejszym wysiłkiem zmniejszać koszty firmy. Chyba nie tędy droga?

„Rozdroża”: Widzę tematów jest sporo i nie na jeden numer. Ale warto by było jakoś tę naszą, dzisiejszą rozmowę skwitować,

Podziękowanie

Prezydium i Zarząd ZZPKM serdecznie dziękuje wszystkim członkom za aktywne uczestnictwo w pracach Komisji Wyborczych i sprawne przeprowadzenie wyborów, jak również za aktywne uczestnictwo w głosowaniu.

Duże uczestnictwo naszych członków w wyborach do Rady potwierdziło, że jesteśmy dużym, solidnym Związkiem Zawodowym w MZA. Związkiem, z którym trzeba i należy się liczyć. Związkiem z kompetencjami, doświadczeniem i co najważniejsze, z przyszłością.

**Za Prezydium
Przewodniczący ZZPKM
Waldemar Dominicki**

Podziękowanie

Janusz Sakowski z ZZPKM i Leszek Grzechnik z NSZZ „Solidarność”, serdecznie dziękują wszystkim swoim wyborcom za okazane zaufanie i oddanie na nich głosu, którego na pewno postarają się nie zawieść. Od pierwszych dni pracy w Radzie, będą pamiętać, że muszą dbać o interesy nie tylko firmy MZA, ale również o zatrudnionych w niej ludzi.

Janusz Sakowski dziękując za udzielone poparcie zapewnia jednocześnie, że będzie realizował w pracach Rady swoje wyborcze hasło: „Jedność w działaniu, to rozwój firmy i miejsca pracy. Nie tylko oszczędzać ale i zarabiać”.

**Janusz Sakowski
Leszek Grzechnik**



Musimy przestrzegać postanowień ustawy...— dok. ze str. 1

przez dyrektora określona pulę pieniędzy przewidzianą w roku przyszłym na zakup części z uwzględnieniem pór roku, zwiększonych zapotrzebowań, limitów dla poszczególnych Oddziałów. Po akceptacji mówimy ile poszczególne oddziały mają pieniędzy np. na luty 2004. Jest to 3-go listopada tego roku. Uzgadniamy z pionem przewidziany plan wykorzystania taboru *przeznaczonych dla nich środków* i 10 12 listopada dostajemy odpowiedź. Następnie szukamy informacji do naszych oddziałów „T” o podziale środków i 12 14 listopada trafia ona do oddziałów. Po 19 21 listopada otrzymujemy odpowiedź od oddziałów, która jest potem weryfikowana, sprawdzana ze stanami magazynowymi itd. Niektóre zamawiane elementy trzeba z zestawień wykreślić, bo się dublują. Potem robimy tzw. „zbitkę” i zaczynamy procedury przetargowe, gdzieś w połowie grudnia. Pierwsze dostawy przewidziane muszą być na początek lutego 2004 roku i trwać do prawie końca stycznia 2005 roku *stycznia i trwać do końca stycznia tak, aby sprowadzić materiały przed lutym*. Czyli prawie kwartał trwa przygotowanie przetargu i jego realizacja. Po drodze jest mnóstwo papierów które trzeba przygotować. Wyciągi z KRS (Krajowy Rejestr Sądowy) Urzędu Skarbowego, ZUS-u, certyfikaty „B” (certyfikat bezpieczeństwa) i wiele innych.

„Miroslaw Pietruszka”? : np. proszę popatrzeć na dokumentację na prosty przetarg – Posiłki regeneracyjne na okres jesienno zimowy. Jedyne warunki cena, ale dokumentacja do przetargu ma ponad 40 stron i co na nich musi być. Oprócz wymienionych wcześniej załączników musi być powiedziane gdzie te posiłki będą wydawane, w jakie dni, ile dni, na której zmianie, jaka kaloryczność, skład zupy, jakie tzw. „wkładki” itd. To wszystko trzeba zbilansować, obliczyć, uzgodnić. Ktoś by mógł powiedzieć, po co to robić? Przecież na każdym zakładzie są bufety i mogłyby to robić na potrzeby oddziału. Ale w firmie nie może być 7 przetargów na ten sam przedmiot zamówienia. Musi być jeden i po sprawie. Podobnie jest z innymi rzeczami, także z częściami zamiennymi.

„Zbigniew Adamski”: Jak Pan widzi, przy tej ilości papierów jakie musimy obrobić do każdego przetargu, są małe szanse na to, aby coś udało się przyspieszyć

„Rozdroża”: Rozumiem i widzę, że niewiele da się zrobić w sprawie przyspieszenia, uproszczenia procedur. Ale są i inne drobniejsze sprawy. Np. oringi do pomp wtryskowych. One kosztują 20 zł. Czy nie można by było uprościć procedury, aby pracownik nie musiał pisać do mistrza, kierownika zapotrzebowania na zakup, które potem przechodzi przez kolejne działy aż ktoś zatwierdzi. Czasami trwa to 2 –3 tygodnie, a część jest potrzebna od zaraz. Czy coś można tutaj zrobić?

„Zbigniew Adamski”: Myślę, że jest to trochę przejawskrawione i przerysowane. Na „Stalowej” jest stół Boscha specjalnie dla

pomp wtryskowych. Aby mogło to poprawnie funkcjonować, stworzyliśmy pulę rotacyjną polegającą na zakupie części z wyprzedzeniem. O ile wiem, zgłoszone zapotrzebowanie zostało zrealizowane. Pragnę zaznaczyć, że niektóre zamówienia z Niemiec przychodzą dopiero po 6 miesiącach, a więc z takim wyprzedzeniem trzeba zamawiać. Nie ułatwia nam to pracy.

„Rozdroża”: Czyli mało, że życie utrudnia procedury przetargowe, to jeszcze długie terminy oczekiwania na dostawy? Jednym słowem mało ciekawa sytuacja, ale czy np. nie można by było zmienić formuły przetargów. Ogłaszać przetarg na dostawę części za określona pulę a nie na części. Wówczas to dostawca miałby magazyn, z którego pobierano by w danej chwili potrzebne części. Mogłoby to zmniejszyć koszty magazynowe w MZA.

„Zbigniew Adamski”: Jednak również dostawca chce, aby dane części u niego za długo nie leżały. Potrzebuje gwarancji, że te części wcześniej czy później kupimy. Podobne pomysły już wcześniej ćwiczyliśmy, niewiele z nich wyszło.

„Rozdroża”: A czy nie można powiększyć puli środków finansowych dla poszczególnych zakładów, aby ułatwić im choć trochę życie z zakupami.

„Zbigniew Adamski”: Każdy oddział ma swoją pulę do dyspozycji, tzw. „pulę rezerwową” na zakupy doraźne, nie podlegające przetargom. Natomiast wszystkie zakupy muszą być rejestrowane. W firmie jest taki system, że później musimy się sprawozdawać z wydatkowanych środków, bo to nie są środki wypracowane przez MZA, tylko środki określone z poziomu usług zakupionych przez „miasto”. Miasto jako właściciel i nadzór właścicielski wymaga od nas pełnej dokumentacji wydatkowanych pieniędzy. (czyżby błędne koło, którego nikt nie może przerwać – przyp. red.) W związku z tym nikt nie będzie się narażał, by coś zrobić po tzw. „boku” niezgodnie z zapisami. Chcielibyśmy sporo ułatwić, ale nie zawsze możemy. Wszyscy chcą zabezpieczeń, umów, a w wielu przypadkach jest to niemożliwe.

„Miroslaw Pietruszka”: Jeśli chodzi o współpracę z dostawcami. Bardzo często jest tak, że gdzieś można kupić daną część bardzo tanio. Jednak, żeby ją kupić my musimy uzyskać od sprzedawcy całą masę

dokumentów, bo tego od nas wymaga Ustawa o zamówieniach. Miedzy innymi to o czym wcześniej mówiliśmy KRS, US, ZUS itd. W wielu przypadkach dostawca grzecznie odmawia. Proponuje kupić, ale bez tych wszystkich papierków, bo mu się to nie opłaca. W tym momencie jesteśmy skazani na rynek dużych hurtowni, dostawców, droższych ale posiadających wszystkie dokumenty. Inną sprawą jest, że często mały dostawca

nie posiada *wymaganych ustawowo* certyfikatów „B”, bo gdyby je posiadał, owa część na pewno nie była cenowo konkurencyjna. A my jesteśmy zobligowani zakupem tylko takich części, które posiadają certyfikat.

Niestety prawda jest taka, że obecne ustawy są strasznie zbiurokratyzowane, wiążą nam ręce i o tym wszyscy wiedzą.

„Rozdroża”: Czyli na dzień dzisiejszy niewiele możemy zmienić?

„Zbigniew Adamski”: My musimy, jako urzędnicy, postępować zgodnie z ustawą o zamówieniach i odstępstwa od niej nie ma. Nie chcemy spotkać się z czymś takim, że ktoś coś nam zarzuca, oskarża. Ustawa utrudnia nam życie, wiemy o tym i zdajemy sobie z tego sprawę, ale niewiele możemy coś w tej sprawie zrobić, nawet po nowelizacji ustawy w dniu 20 października br.

„Rozdroża”: Na „Stalowej” zaczyna przybywać długich autobusów. A kanałów do ich obsługi jest zbyt mało. Czy przewidujecie jakąś modernizację?

„Zbigniew Adamski”: Z mojej wiedzy wynika, że do obsługi długich wozów jest 5 kanałów. Do tego dochodzi podnośnik. Autobusy nowej generacji nie wymagają kanałów. Producent zaleca, aby wszystkie naprawy były robione z tzw. powierzchni gładkiej bez kanału, a takie warunki na „Stalowej” są. A co się tyczy modernizacji, to w temacie kanałów, nie przewidujemy na razie żadnej modernizacji. Na „Stalowej” myślimy i mówimy głośno o zrobieniu myjni podzespołów i to prawdopodobnie w najbliższym czasie będzie realizowane.

„Rozdroża”: Dziękujemy za rozmowę, choć nie do końca uzyskaliśmy odpowiedzi takie, na jakie czekaliśmy. Myślimy, że choć trochę udało się nam podczas tej rozmowy wyjaśnić zawiłości i procedury.

Not. Wiwo 31.10 2003 r.



Zbigniew Adamski, Miroslaw Pietruszka



Choć tyk ciepłej herbaty

Czyli krótki sondaż wśród pracowników torowych, sieciowych TW w pierwsze zimne dni października 2003 roku

Niemal z każdym dniem zbliżamy się nieuchronnie do zimy. Słupki rtęci, mimo naszych zabiegów, stale opada poniżej zera i coraz rzadziej w ciągu dnia, chce

ma, to pozostaje tylko trwać w zimnie i w pracy i wyglądać samochodu, który ma dowieźć, tylko raz na zmianę, ciepły posiłek regeneracyjny.

poruszyć. Niemal każdej mroźnej zimy prosimy o ciepłe napoje naszych bezpośrednich przełożonych. Często nic z tego nie wychodzi, a oni tłumaczą, że na to musi być odgórne zarządzenie.

- To dobry pomysł, szczególnie, gdy temperatura spadnie poniżej - 10 stopni. Posiłek regeneracyjny na krótko rozgrzeje. Jak nie mam swojej herbaty w termosie, to już kłops. Na kolegów nie zawsze można liczyć, bo też często nie mają herbaty.

- Zapewnienie ciepłego napoju dla nas ludzi z torów, to chyba nie jest zbyt wysoki koszt dla firmy. No, bo ile może kosztować paczka herbaty, trochę cukru i ciepła woda. Chyba na pewno mniej, niż płacenie za chorobowe.

- Dobrze, że wreszcie ktoś o tym pomyślał i upomniał się o nas, że jak pracujemy przy torach to od razu musimy być gorsi. To kiedy będzie ta ciepła herbata?

- Nie myślałem, że Dyrekcji zależy na takich pracownikach jak my proste ludki z torów i chce nam dawać ciepłe napoje. To bardzo ładnie z ich strony, że dbają o nas. Zawsze wiedziałem, że Tramwaje Warszawskie to porządna firma. Co? To dopiero propozycja. Musi być wprowadzona.

Jednym słowem, gdyby udało się coś w tej sprawie załatwić, na pewno ludzka, pracownicza wdzięczność była ogromna, która mogłaby przeistoczyć się w większe oddanie do pracy, poprawę sumienności, dokładności. Może nawet spadłoby zachorowanie w tej grupie pracowników. Dajemy to pod rozwagę decydentom i czekamy, że coś pozytywnego w tej sprawie załatwią. To naprawdę, drogo nie kosztuje.

Z mroźnego miejsca awarii sieci, chuchając w ręce, wasz korespondent

Wiwo w październiku 2003



się wspiąć powyżej. Coraz bardziej odczuwamy przenikliwe zimno, które najbardziej dokucza w wietrzne, deszczowe dni. A za parę dni, to wszystko może zamienić się w mroźny wiatr i śnieżne zadymki, które nie wygonią nawet przysłowiowego „psa z budy”.

Jednak, nie wszyscy będą mogli w te najgorsze dni schować się w ciepłych, miłych pomieszczeniach i patrzeć przez okno na piękną zimę w całej jej złości i okazałości. Tymi, którzy muszą wyjść do pracy, bez względu na pogodę i niemal cały dzień przepracować pod gołym niebem są pracownicy torowi i sieciowi Tramwajów Warszawskich. Ekipy remontowe, awaryjne, sprzątające. Ludzie sieci i torów. Bez ich codziennej, żmudnej, często niebezpiecznej pracy, trudno by było pomyśleć, jak w te trudne zimowe dni, jeździłyby warszawskie tramwaje.

Ileokroć widzimy ich przy pracy w mroźny poranek, zastanawiamy się jak oni mogą pracować, kiedy nie można nawet lekko ruszyć palcami. Ile muszą mieć zdrowia, jak być zahartowanym, by pracować często przy kilkunastostopniowym mrozie i potem nie chorować. Patrząc na nich, często przechodzą nam zimne ciarki po plecach i myśl – ja bym tak nie mógł. A prawdę mówiąc, oni też często nie mogą, mimo że mają ciepłą odzież, ciepłe rękawice. Co jakiś czas muszą przerwać swoją pracę i schować się gdzieś w ciepły kąt wozu technicznego. Choć na chwile, zagrzać się. Dobrze, jeśli jest w pobliżu taki wóz, jeśli go nie

A gdyby tak, udało się szanownemu kierownictwu oprócz posiłków regeneracyjnych (za nie, chwała im) tak jeszcze choć troszeczkę pomyśleć, w te najzimniejsze dni, o zapewnieniu brygadam pracującym na mieście ciepłych napojów. Nie musi to być mała czarna z mleczkiem, może to być zwykła zbożowa kawa, czy najtańsza herbata w termosie. Niekoniecznie dowieziona co godzinę na miejsce awarii. Może być zawsze zabierana w termosie przy wyjeździe z bazy na miasto. Czy byłby z tym jakiś poważny kłopot? Chyba nie.

Zapytaliśmy o zdanie w tej sprawie kilku pracowników z T-1 i T-2, którzy pracują już nie pierwszy rok, właśnie na mieście, przy torach i sieci. Oto ich opinie:

- Myślę, że powinien ktoś ten temat szerzej



T 1 przygotowane do zimy

Bezpieczna praca?

Czy kradzieże, pobicia kierowców, motorniczych muszą być w kalkulowane w ryzyko zawodowe?

Warszawa nigdy nie należała do zbyt bezpiecznych miast. Jednak ostatnie lata, to niestety stały wzrost przestępczości już nie tylko na ulicach w konkretnych dzielnicach, ale w całym mieście, niemal przez 24 godziny na dobę. Coraz bardziej brutalna, coraz bardziej bezkompromisowa wkroczyła także do autobusów, tramwajów. Kieszonkowcy, drobni złodzieje torebek, telefonów komórkowych, to już niemal warszawska codzienność w środkach komunikacji miejskiej, z którą na razie, bez pomocy finansowej miasta i jego służb, trudno będzie wygrać. Jednak do listy przestępstw popełnianych w autobusach, tramwajach, coraz częściej dochodzą wymuszenia, kradzieże i pobicia kierowców, motorniczych i to nie zawsze na odległych, podmiejskich pętach. Trudno dokładnie określić, ile tylko w tym roku doszło do takich przestępstw, dlatego, że część z nich po prostu nie jest zgłaszana, kiedy w grę wchodzi małe sumy czy to w gotówce czy w biletach i obeszło się tylko na wymuszeniu bez pobicia. Jednak z coraz częstszych rozmów na poszczególnych zakładach „R” w MZA i TW, wynika, że zjawisko nasila się niemal z każdym miesiącem. Na niektórych trasach zaczynają pojawiać się zorganizowane grupy, które proceder kradzieży opanowały do perfekcji. Najpierw okradają pasażerów, a kiedy łup jest zbyt mały, pukają do prowadzącego pojazd, aby oddał telefon, bilety, gotówkę itp. rzeczy, które mają jakąś wartość. Gdy ten opiera się, dochodzi niestety do szamotaniny, pobicia i często dewastacji pojazdu. Zdarzają się również przypadki, kiedy młodociani przestępcy, chcąc zatuszować swoją przestępczą działalność, biją dla zastraszenia. Niemal każdy kierowca, motorniczy, który kończy pracę w późnych godzinach wieczornych, szczególnie w piątek i sobotę, może opowiedzieć kilka historyjek, które „mrozą krew w żyłach”. Wiele z nich skończyło się sporym strachem, ale coraz częściej nie kończy się tylko na strachu. Sprawa zaczyna się robić problemem.

Problemem, nad którym trzeba się jak najszybciej zastanowić i znaleźć rozwiązanie, bo za kilka miesięcy sprawa może wymknąć się z pod kontroli.

Kierowca, motorowy prowadzący pojazd, będąc sam, ma często przy sobie bloczki biletów o łącznej wartości ponad 400 zł, a niejednokrotnie i za 800 (w przypadku linii podmiejskich), własną gotówkę, telefon komórkowy w zależności od firmy o wartości od 100 do 800 zł (realna cena zbycia u pasera od 50 do 300 zł). Może mieć też inne rzeczy, które mogą przedstawiać jakąś realną cenę dla złodzieja. Czasami pożyczkę, wypłatę. Jednym słowem, licząc oszczędnie, wyruszając na miasto ma przy sobie przynajmniej 800 do 1000 zł. To już sporo i jest to łakomy kąsek dla drobnych złodziei, na który coraz częściej polują. Jedyną ochroną jego przed przestępcami jest wątpliwej trwałości kabina, która nie zawsze ochroni. Powiadomienie policji, to potrzeba skorzystania z telefonu komórkowego, który nie zawsze jest pod ręką. Zmiana trasy i podjechanie pod komisariat, często wzbudza dodatkową agresję przestępców, którzy na ogół dobrze znają trasę. A czasu na negocjacje, na ogół nie ma. A zatem często pozostaje nierówna walka. Pasażerowie, jeśli są, na ogół „nie widzą”, nie chcą interweniować, powiadomić policji, a potem świadcować, co zresztą jest pewnym następstwem sytuacji odwrotnej, kiedy kierowca „nie widzi”, jak coś się dzieje wśród pasażerów. A przestępcy, coraz częściej, nie boją się zastraszonej wcześniej pasażerów. Robią swoje i to coraz częściej brutalnie, poprzez pobicie.

Czy zatem, nie warto poważnie zastanowić się nad dodatkowym ubezpieczeniem od pobicia i kradzieży kierowców, motorniczych. Dodatkowym ubezpieczeniem ich życia, póki nie doszło jeszcze do tragedii.

Kwoty wydane na takie ubezpieczenie są niewspółmiernie mniejsze od późniejszych rent, wypłat, które będzie musiał wypłacać pracodawca. Nie koniecznie takim dodatkowym ubezpieczeniem muszą być objęci wszyscy pracownicy. W pierwszej kolejności należy ubezpieczyć tych,

którzy pracują na najbardziej niebezpiecznych liniach.

Wiem, zaraz podniesie się w niejednym Zarządzie „Iarum”, że nie ma pieniędzy itd. Ale, czy ludzkie zdrowie, życie nie jest cenniejsze od jakieś tam składki, którą być może w jakiejś części pokryłby także pracownik, by później nie musiał przez siedem lat włożyć się jak intruz po dyrekcji i prosić o wypłatę odszkodowania, które mu się słuszenie należy (niedawna informacja w Faktach TVN o kierowcy, który został pobity na Pradze i ma trwałe uszkodzenia ciała). Takie dodatkowe ubezpieczenie nie załatwia sprawy, ale przynajmniej daje prowadzącemu pojazd lepsze samopoczucie i zadowolenie, że firma dba o niego i widzi, że jego praca jest nie tylko odpowiedzialna, ale i coraz częściej niebezpieczna i zagrożona utratą zdrowia, życia z innych przyczyn niż wypadki drogowe, kolizje nierozzerwalnie związane z pracą kierowcy, motorniczego.

Czy nie lepiej pomyśleć o składce na dodatkowe ubezpieczenie, zanim trzeba będzie dopłacać do wynagrodzenia zasadniczego tzw. składnik ryzyka zawodowego, podobny, jak mają ludzie wykonujący pracę z narażeniem życia, konwojenci, spec grupy itd.

Na razie policja, służby ochrony, straż miejska, „miasto” nie zajęły się poważnie problemem, który już zaczyna się pojawiać w komunikacji miejskiej i na pewno nie szybko się tym zajmą. Na razie nie ma co marzyć o kamerach w pojazdach, systemie powiadamiania itd. Zatem, pozostaje choć w części zabezpieczyć się samemu w ramach firmy.

Chcąc nieco przybliżyć temat osobom odpowiedzialnym w Dyrekcjach za bezpieczeństwo pracowników prosimy naszych czytelników o telefony i informowanie nas o każdym przypadku, który miał miejsce w tym i w zeszłym roku. Wszystkie szczegółowo opiszemy, wyciągniemy wnioski i spróbujemy coś w tej sprawie zrobić. Lepiej teraz, niż potem, kiedy będzie za późno.

Wiwo w październiku 2003 r.



Pomyślmy o dzieciach

Co prawda dopiero listopad i do świąt jeszcze ponad miesiąc, albo tylko miesiąc, jednak chcielibyśmy zachęcić naszych czytelników do pomyślenia o tych radosnych dla wielu ludzi chwilach, już teraz. Czy aby na pewno będą one dla wszystkich radosne? Czy gdzieś, w pobliżu nas, nie ma osoby, dla której święta, to kolejny dzień smutku, łez, tęsknoty za rodzinnym ciepłem i zwykłym serdecznym uśmiechem. Czasami, są takie osoby tuż za ścianą, na wyciągnięcie ręki. Czasami, tuż obok nas, często spotykamy się z nimi w miejscu pracy i nie wiemy, że po raz kolejny nie będą mogły nic ofiarować swoim dzieciom na gwiazdkę. Nie wiemy, o one często przez skromność, wstyd przyznania się do swego ubóstwa, niechętnie o tym mówią. Trudno się dziwić. Ludzie coraz częściej nie chcą mówić o swojej biedzie, mylnie uważając, że widocznie nie było im dane być zamożnym.

Dorośli, łatwiej przyzwyczajają się do coraz skromniejszych świąt, ale czy muszą to robić coraz częściej dzieci. Dzieci, które za kilka lat, jak dorosną, nie będą miały miłych wspomnień z dzieciństwa. Jak wówczas przekażą radość swym przyszłym dzieciom. Skąd będą brały wzorce, z których tak bardzo jesteśmy dumni, które pokazujemy w telewizji na cały świat, a w rzeczywistości

zapominamy o nich.

Dlatego, mimo, iż każdemu z nas co roku jest gorzej, ale mamy jeszcze nadzieję na lepsze jutro, pomyślmy o dzieciach. O wszystkich. Tych z Domów Dziecka i o tych, naszych kolegów z pracy. Wielu z nich znamy, o wielu wiemy wszystko i wiemy, że jest im ciężko. Nie ważne, że nie należy do naszego związku, że ma inne poglądy polityczne, ale jest naszym kolegą i ma dzieci, którym warto dać pod choinkę niewielki, skromny prezent. Zróbm coś, by mógł zobaczyć w Wigilię uśmiech na twarzy swoich dzieci. Uśmiech radości, że także o nich pamiętał w tym roku Mikołaj.

A naprawdę niewiele trzeba. Trzeba tylko trochę chęci. Proponujemy zatem przeprowadzenie błyskawicznej zbiórki rzeczowo – pieniężnej na zafundowanie najbardziej

potrzebującym dzieciom pracowników MZA i TW skromnych prezentów. Może małych laleczek, może małych, pierwszych książeczek lub innych upominków. To naprawdę ma być bardzo symboliczne. Może czasami warto przekazać innym dzieciom już niechciane przez nasze dzieci, zabawki, książki, które są w dobrym stanie i mogą posłużyć innym. Zwracamy się zatem z prośbą do wszystkich naszych członków ZZZPKM o jak najszybsze ustalenie listy osób, które oczekiwałyby pomocy. Nazwisko i Imię osoby- pracownika, dział, zakład, dzieci do lat 8-9 i ile, oraz jak możemy mu pomóc. Trzeba zaznaczyć, że muszą to być naprawdę osoby w trudnej sytuacji materialnej i nie



oczekują dla swych dzieci np. komputera. Nie muszą to być członkowie naszego związku. Następnie sporządzenie listy oczekujących pomocy jak również ofiarodawców i w jakiej formie chcą się włączyć w akcję, czy rzeczowej czy finansowej.

Liczymy, że w naszą akcję włączy się również kadra kierownicza i inne związki. Być może uda się nam zrobić, choć w tym jednym przypadku związkową i pracowniczą jedność. Jedność dla dobra i uśmiechu dzieci, którym to, co my dorośli robimy i myślimy na co dzień, jest zupełnie obojętne. Czekamy zatem na pierwsze zgłoszenia potrzebujących pomocy jak również ofiarodawców. Jednocześnie szukamy osób, które chciałyby zająć się bezinteresownie sprawą i pomóc nam w zorganizowaniu zbiórki. Szczegóły i informacje w Redakcji. Kontakt i telefony w redakcyjnej stopce.

No, właśnie do świąt jeszcze ponad miesiąc, a dla nas tak mało czasu na zorganizowanie akcji. Spieszmy się zatem i pokażmy, że jeszcze trochę zostało w nas serca i pamięci o innych, i o tych którzy z utęsknieniem, patrząc w okno, czekają na Mikołaja. A zatem postarajmy się, aby w tym roku przyszedł, tak długo oczekiwany przez nich, Mikołaj.

Liczymy, że zaproponowana akcja przyniesie oczekiwane efekty. Szczególnie liczymy na zaangażowanie się naszych koleżanek i kolegów z ZZZPKM.

Wiwo Listopad 2003 r.



Raz rzucony bumerang, zawsze wraca

Czyli rozmowy w związkowym pokoju w T-4

W naszym cyklu pod wspólnym tytułem „Rozmowy w związkowym pokoju” przedstawiamy między innymi sprawy, o których się rozmawia w poszczególnych zakładach. Niekoniecznie o sprawach

rewelacyjny, ale nie u nas. Mogę to powiedzieć z całym przekonaniem, bo widzę w jakim stanie przychodzą do nas autobusy. U nas autobusy są nadmiernie obciążone, ale ulice niszczą najbardziej

koszty, bo zdarza się dewastacja nie tylko szyb, ale podsufitek, boczków, siedzeń, a taka naprawa kosztuje nawet i 30 tys. zł. A za to nikt nam nie płaci i chyba nie zapłaci. Michalczewski jest wygrany, a my przegrani. Teraz policzyć ilość meczy, zdewastowanych autobusów. Na pewno wyjdzie parę złotych, które wchodziły w nasze koszty.

„Andrzej Włodarczyk”: Prawdę mówiąc, to tylko jeden z przykładów „podobno równego wykonywania zadań”. Firmy, z którymi musimy konkurować mają jeszcze wiele innych przywilejów. Lepsze linie, wybór linii, lepsze rozkłady, a czy naprawdę ich tabor jest lepszy. Nie raz jechałem autobusem konkurencji na trasie „110”, gdzie widziałem pod nogami asfalt. Gdyby u nas taki autobus wyjechał, zaraz by była afera, a jak oni wyjadą, to nic się nie dzieje. Myślę, że trzeba by było trochę i tę sprawę zbadać i coś sobie wyjaśnić.

„Jolanta Milewska”: Wracając do naszej załogi. Obecna polityka personalna, chyba do końca nie jest przemyślana. Mamy bardzo wysoki potencjał techniczny i fachowy pracowników. Naprawdę możemy z tą załogą wykonać najbardziej złożone zadania technologiczne i konstrukcyjne, tylko jakby nie zawsze jest to dostrzegane, a czasami przemilczane. Wiadomo, że przynajmniej jeszcze przez 10 lat, MZA nie pozbędzie się wszystkich Ikarusów. Trzeba je naprawiać, łątać, by mogły jeździć. Tylko, w którymś momencie nie będzie kim. Przynajmniej od pięciu lat, nie są przyjmowani do pracy młodzi ludzie.

związkowych, obronie spraw pracowniczych. Czasami, rozmawia się o losie firmy, bo od jej kondycji ekonomicznej, gospodarczej często zależy los związkowca. W zakładzie T-4, który jest nierozdzielnie związany z całością MZA, ostatnio częściej się rozmawia o przyszłości zakładu i całej firmy. Zapis jednej z takich rozmów przedstawiamy poniżej. Zapis, zaledwie kilku z problemów, o których rozmawia się na warsztacie i nie tylko, bo jest ich znacznie więcej. W rozmowie uczestniczyli Jolanta Milewska i Andrzej Włodarczyk członkowie Zarządu Oddziałowego ZZPKM w T-4.

„Jolanta Milewska”: Martwi mnie, że po raz kolejny reorganizację kadrową w MZA robi się kosztem zakładu T-4 przy Włocławskiej. Zaledwie w ciągu dwóch lat przeżywamy kolejne zwolnienia. W pierwszej turze było 80 osób, kilka miesięcy później około 40 osób. Teraz następne 23 osoby muszą odejść. W ciągu dwóch lat odeszło z pracy blisko 150 osób. Można powiedzieć, że zwolniono prawie połowę załogi. Teraz zostanie około 170 osób na warsztacie i to podobno za dużo. Ale czy na pewno? Już teraz widać, że ci co pozostali nie są w stanie wszystkiego zrobić. Trudno, żeby człowiek mógł wykonywać na raz dwie roboty, a są dni, że naprawdę nie wyrabiają się. Podobno mamy nowocześniejszy tabor, mniej obsługowy i nie potrzeba tylu ludzi co kiedyś. Ale ja tego nie widzę.

„Andrzej Włodarczyk”: Nowocześniejszy tabor? Być może jest on nowocześniejszy z punktu widzenia pasażera, kierowcy. Może ładniej wygląda na ulicy, ale z punktu widzenia obsługi serwisowej, naprawczej, przy naszych warszawskich drogach, pełnych dziur, innych niespodzianek, po prostu się nie sprawdza. Może, w Paryżu, Berlinie, gdzie autobusem jedzie parę osób, po gładkiej nawierzchni ulicy, jest on

samonośną konstrukcją. Czasami, jeszcze w okresie gwarancji, konstrukcja jest tak zniszczona, że po prostu, autobus nadaje się tylko na złom, a chyba nie o to chodzi. Wiedzą o tym nie tylko mechanicy z zakładów, kierowcy, ale także inni. Czasami, moglibyśmy coś uratować, ale podpisane umowy nie dają nam autoryzacji na naprawy i tutaj musimy oddać na miasto, a to kosztuje. Widzę to na podstawie awarii. Części są potwornie drogie. Czasami jak robi się kalkulację” włosy dęba stają”.

„Jolanta Milewska”: Naprawa autobusów staje się coraz droższa. Wiedzą o tym wszyscy przewoźnicy. Podobno na rynku



Andrzej Włodarczyk i Jolanta Milewska



Mniej obsługowy tabor też wymaga naprawy

warszawskim wszyscy mają takie same warunki wykonywania usług, ale nie jestem o tym do końca przekonana. Np. w dniach, kiedy są mecze Legii w W-wie, F-ma Michalczewski zawiesza swoje brygady na liniach w pobliżu stadionu. Wtedy, my jako MZA, wysyłamy swoje brygady i swoje wozy. Trzeba powiedzieć najgorsze, wozy, bo zawsze, choć jeden, z wozów jest zdewastowany. My jako MZA, wpadamy w

Obecna kadra, niestety starzeje się, a ona potrafi jeszcze coś zrobić. Jak już teraz nie pomyśli się o tym, to po prostu za 10 lat odejdzie obecna kadra, a nowi ludzie powiedzą – my przy tym złomie nie umiemy pracować.

„Andrzej Włodarczyk”: Myślę, że nie dotyczy to tylko Ikarusów. Za 10 lat obecne Solarisy, MAN-y, też już będą przypominały złom, o dok.str. 8



Raz rzucony bumerang, zawsze wraca... — dok. ze str.7

ile dotrą, w co, coraz częściej wątpię. „Jolanta Milewska”: Naprawdę, ktoś w firmie powinien pomyśleć o młodych, którzy powinni przyjść do pracy. Kiedyś była szkoła przyzakładowa. Był młody narybek, a teraz, nie ma. Podobno się nie opłaca, tylko komu? Szkole, firmie. Przecież, można by było na zasadzie praktyk szukać młodych, zdolnych „wariatów” do pracy na warsztacie. Przykład supermarketów sprawdził się. Czy nie można choć trochę z nichściągnąć?

„Andrzej Włodarczyk”: To co mówisz, jest jeszcze jednym przykładem na to, że ktoś rzucił bumerang, tylko nie pomyślał, że on czasami wraca i wtedy naprawdę trzeba uważać i w odpowiednim momencie go złapać. Inaczej może być naprawdę nieciekawie. Ktoś rzucił bumerangiem, by

coś rozwalić, ale on nie doleciał i wraca. Miejmy nadzieję, że ten kto nim rzucił, w odpowiednim momencie złapie go. Ja na razie widzę lot powrotny, tylko nie widzę, kto ma złapać bumerang. Pewnie jak zawsze, załoga.

„Jolanta Milewska”: Mówi się, że za dużo mamy ludzi na warsztacie. To jak wyjaśnić ciągle „wypożyczanie” naszych ludzi do innych zakładów. Podobno nie mają dostatecznej ilości swoich fachowców. Czyli co, tam brakuje, a jak od nas wezmą, to i u nas brakuje. Czyli, mam rozumieć, że już jest za mało ludzi do pracy, a i tak jest za dużo? Coś chyba jest nie tak. Jak się zwolni następnych, to naprawdę, kierownicy po godzinach będą musieli zamieniać się w mechaników. To było dobre przed wojną, gdzie Pan kierownik był mechanikiem, wulkanizatorem i czymś tam jeszcze.

Czyżby wracały dobre sanacyjne czasy, tak jak chcą tego niektóre postępowe partie w polskim parlamencie?

„Andrzej Włodarczyk”: Myślę, że chyba najwyższa pora zacząć głośno rozmawiać. Rozmawiać, podejmować decyzje i najważniejsze odpowiadać za nie. Myślę, że jeśli coś nie wyszło, to trzeba się do tego przyznać. Nie bać się błędów. Człowiek jest tylko człowiekiem i może się mylić, ale żeby był nim do końca, musi umieć jeszcze się przyznać do błędów.

„Jolanta Milewska”: Jak widać, problemów nie brakuje, tylko ludzie coraz mniej chcą o nich rozmawiać. Po prostu boją się, a szkoda. Mam nadzieję, że ta nasza dzisiejsza rozmowa zachęci ich do dyskusji i zacząć rozmawiać nie tylko „po kątach”, ale także na związkowych zebraniach i na forum gazety. Chciałabym, aby wreszcie ludzie przestali się bać. Żeby zaczęli mówić o tym co ich boli, włączyli się aktywnie w życie swojego zakładu, a nie biernie czekali na kolejne decyzje, czy ów bumerang, który ich dosięgnie.

Od Redakcji!

Czekamy na kolejne zaproszenia od związkowców, aby porozmawiać o firmie. Wygłaszane opinie i zdania są tylko pewnym hasłem do wspólnej dyskusji, którą trzeba cały czas toczyć. W trakcie wielu z nich powstają pomysły, które być może będą wykorzystane przez decydentów. Jeśli tak, to znaczy, że jesteśmy czytani, a wygłaszane na naszych łamach zdania są cenne i doceniane.

Wiwo w listopadzie 2003 roku



Z tego będą autobusy

Z prac Rady Nadzorczej w TW

Zgodnie z wcześniejszymi zapowiedziami przedstawiamy dzisiaj niektóre z uchwał podjętych w miesiącu wrześniu i październiku przez Radę Nadzorczą w TW. Poniższe informacje uzyskaliśmy od Pana Krzysztofa Tomaszewskiego, który, jak zapewne wszystkim wiadomo reprezentuje załogę i ZZPKM w Radzie.

1. Podjęto uchwałę w sprawie zaciągnięcia przez Zarząd TW zobowiązania o wartości szacunkowej w przybliżeniu 2 891 400 zł brutto w przedmiocie zamówienia publicznego na konserwację Systemu Nadzoru Ruchu Tramwajów SNRT 2000 (wartość samych prac konserwacyjnych w skali roku kształtowałaby się około 564 000 PLN netto)

2. Podjęto uchwałę w sprawie zaciągnięcia przez Zarząd TW zobowiązania o wartości szacunkowej 1 586 000 zł brutto w przedmiocie zamówienia publicznego na dostawę pojazdu szynowego drogowego do

sprzątania torowisk

3. Podjęto uchwałę w sprawie zaciągnięcia przez Zarząd TW zobowiązania o wartości szacunkowej 1 220 000 zł brutto w przedmiocie zamówienia publicznego na dostawę pojazdu do napraw i konserwacji sieci trakcyjnej w trybie przetargu nieograniczonego.

4. Podjęto uchwałę w sprawie wyrażenia zgody na rozpoczęcie przez Zarząd TW postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w przedmiocie modernizacji lakierni w Zakładzie Naprawy Tramwajów przy Młynarskiej i zaciągnięcie zobowiązania o wartości szacunkowej brutto 1 387 000 zł

Wszystkie posiedzenia Rady Nadzorczej odbywają się wspólnie z Zarządem TW, na których dyskutowane są tematy związane z prawidłowym funkcjonowaniem spółki, nie tylko w najbliższym czasie, ale także w odległej perspektywie. Omawiane były takie tematy, jak: modernizacja podstacji,

modernizacja trasy Banacha – Gocławek, budowa linii Bemowo – Bielany, wymiana taboru czy w dalszej perspektywie budowa linii tramwajowej Banacha – Wilanów, sprawa dostaw energii elektrycznej przez Stoen, budowa w przyszłości szybkiej bezkolizyjnej linii tramwajowej z Tarchomina na Młociny.

1. Zatwierdzono zmiany w regulaminie organizacyjnym Spółki w związku z połączeniem zakładów T-1 i T-2,

2. Pozytywnie zaopiniowano kolejny projekt planu gospodarczego na 2003 rok.

Krzysztof Tomaszewski
W-wa 3.11.2003 rok

Rozdroża – Gazeta ZZPKM, W-wa
ul. Siedmiogrodzka 20

Nakład 1500 egz.

Wydaje: Prezydium ZZPKM

Redaguje: Winiek Włodzimierz

Skład: Piotr Dobrzyński, tel. 0 501 602 845

Materiały prosimy kierować pod adres:
01-232 Warszawa, ul. Siedmiogrodzka 20,
tel. 631-42-72, 632-11-83



Zmienny rynek usług, to zmienne zasady gry ekonomicznej. Musimy o tym wiedzieć i dostosować się do tego

Rozmowa z Jerzym Ryńskim – Kierownikiem Oddziału MZA – R-11 „Kleszczowa”

„Rozdroża”: Po ośmiu latach powrócił Pan na „Kleszczową”. W międzyczasie poznali Pana pracownicy na Redutowej, Inflanckiej. Ma Pan pewne porównania nie tylko pod względem wielkości zadań, ilości taboru, ale i możliwości poznania ludzkiej natury. Jak Pan ocenia teraz „Kleszczową” i ludzi tutaj pracujących po tych ośmiu latach?

„Jerzy Ryński”: Właściwie to niewiele się zmieniło patrząc na ludzi. Znajome twarze, tylko nieco jakby starsze, z widocznymi oznakami już pewnego doświadczenia zawodowego, większej odpowiedzialności za pracę i swoje życiowe postępowanie. Cieszy mnie, że zostały dawne koleżeńskie układy, które znam sprzed ośmiu lat. Układy, które pozwalają na współpracę i szybsze „dogadanie się” pomiędzy wszystkimi niemal na każdym szczeblu, czy to mistrzowskim, brygadzystowskim. Dogadaniu się w układzie pionowym, czyli zależności służbowej, ale również w układzie poziomym, czyli międzyludzkim. Chcę, tę dobrą atmosferę utrzymać. Chcę również utrzymać pewne porządki, które wypracował poprzedni kierownik, ale jednocześnie polepszyć pracę biurową i organizacyjną na zapleczu technicznym i w ruchu. Mam nadzieję, że uda się nam kontynuować rozpoczęte prace inwestycyjne, które w znacznym stopniu poprawią warunki pracy na warsztacie, a to pośrednio wpłynie na poprawę pracy kierowców na posiadanym w zajezdni taborze.

„R”: No właśnie. Tabor taki jest, jaki jest. Niestety starzeje się, a o nowych zakupach nikt na razie nie chce głośno mówić. Zatem, pozostaje utrzymać posiadany tabor w jak najlepszym stanie. Ostatnio sporo ludzi zostało zwolnionych właśnie z zaplecza technicznego. Jak to wygląda na „Kleszczowej”?

„Jerzy Ryński”: Gro robót, do chwili powstania nowej organizacji obsługi technicznej, chcemy wykonać we własnym zakresie. Jak najwięcej drobnych napraw robić u siebie, tylko większe przekazywać do T-4. Będziemy ograniczać się do napraw Neoplanów i Solarisów i jak najmniej wydawać robót do serwisu, który szczerze mówiąc, nie jest najtańszy, a nasi ludzie będą mieli pracę i zrobią to samo za mniejsze

pieniądze. Będziemy starali się utrzymać obecną, podstawową załogę, ale nie wszystkie decyzje zależą od nas. Czasami rachunek ekonomiczny bierze górę. Jeżeli już będą musiały być redukcje zatrudnienia, to będziemy robić je w sposób jak najmniej drastyczny. Jak najmniejszym kosztem ludzi młodych i tych, którym brakuje niewiele do emerytury. Na razie udaje się nam to, a co potem, zobaczymy.

„R”: Które z dobrych rzeczy, metod zarządzania, które wypracował Pan na „Inflanckiej”, chce Pan przenieść na „Kleszczową”?

„Jerzy Ryński”: Mimo, że „Kleszczowa” jest jednym z elementów składowych MZA, to każdy zakład jest inny. Na razie staramy się usprawnić pewne prace organizacyjne, obieg dokumentacji. To, co było dobre na „Inflanckiej” i potwierdziła to kontrola, chcemy wprowadzić tutaj. Pozostaje tylko problemem szybkości wprowadzenia pewnych innowacji, a to zależy przede wszystkim od ludzi. Ludzie muszą się trochę zmienić w sposobie myślenia i przystosować do tego, co proponujemy. My ze swojej strony staramy się to robić pomalutku, aby dać czas na zmianę pewnych nawyków. Chcemy wdrożyć zlecenia, karty pracy po to aby dział ekonomiczny, controlling, sprawozdawczość, mogły lepiej, szybciej i skuteczniej pracować, ale również pomagać przy planowaniu. Będziemy zwracać większą uwagę na wykorzystanie czasu pracy, a karty pracy, pozwolą nam skutecznie walczyć ze złą organizacją czasu pracy. Wszelkie nasze działania będą zmierzać do podniesienia pozycji „Kleszczowej” w rankingu zakładów MZA.

„R”: A jak „Kleszczowa” wypada w owym rankingu?

„Jerzy Ryński”: Chyba zbyt krótko pracuje jeszcze, aby mówić o moich dokonaniach i ich wpływie na pozycję w rankingu. Jednak mam nadzieję, że „Kleszczowa” będzie dobrym zakładem. Zawsze, jak pamiętam, mieliśmy II, III miejsce. Myślę, że już niedługo to miejsce osiągniemy, choć konkurencja innych zakładów, na naszym wewnętrznym rynku nie śpi. Oni także stale coś udoskonalają i uciekają stale do przodu. Jednak będziemy walczyć o jak najlepsze miejsce. Myślę, że w tych

naszych staraniach będą uczestniczyli wszyscy, nie tylko kierownictwo, ale i cała załoga. Kierowcy, zaplecze, administracja.

„R”: Wspomniał Pan, że po ośmiu latach zastał Pan na „Kleszczowej” te same twarze, tych samych ludzi. Pamięta Pan ich poprzednią pracę i ma możliwość przyjrzenia się obecnej. Czy coś się zmieniło?

„Jerzy Ryński”: Pod tym kątem nastąpiła znaczna poprawa na plus. Naprawdę ludzie znacznie lepiej pracują niż przed ośmiu laty. Wielu z nich pamiętam jako ludzi młodych. Dzisiaj są nieco starsi, jakby mniej „rozhukani”, bardziej odpowiedzialni, bardziej kontaktowi i widać, że naprawdę zależy im na pracy. A to dobrze wróży na przyszłość zakładu. Myślę, że wspólnie, we wzajemnym zrozumieniu i zaufaniu będziemy dobrze w najbliższym czasie pracować.

Na zakończenie chciałbym podziękować wszystkim byłym pracownikom z „Inflanckiej” za tę krótką, ale dobrą współpracę z Kierownikiem i Zastępcą. Tam, na „Inflanckiej” naprawdę dobrze się nam pracowało. W tych ostatnich dniach, z prawdziwymi, nieukrywanyimi łzami w oczach żegnaliśmy się z zajezdnią, ale nie ze sobą, mając nadzieję, że jeszcze nie raz będziemy mogli spotkać się w znacznie przyjemniejszych chwilach. Jestem przekonany, że wielu z nich zostało już docenionych na nowych zajezdniach, a wielu kierowników cieszy się, że może na nich polegać. Pracownicy z „Inflanckiej” to naprawdę dobrzy, oddani fachowcy. Część z nich przeszła na „Kleszczową”. Zasymilowała się i stanowi wspólną załogę z R-11. Życzyłbym sobie, aby ta atmosfera z „Inflanckiej”, choć w części przyjęła się na „Kleszczowej”. Myślę, że już niedługo tak będzie.

Korzystając z okazji, chciałbym również podziękować organizacjom związkowym z „Inflanckiej” za miłą i wyrozumiałą współpracę. Mam nadzieję, że związkowcy z „Inflanckiej”, którzy przeszli na „Kleszczową” przypomną sobie o niej i najlepsze wzorce, przeniosą do pracy związkowej na tej zajezdni. Dobra współpraca ze związkowcami, gwarantuje lepsze wyniki pracy, mniej konfliktów, a na tym wszystkim, nam, zależy najbardziej.

Dobre ubezpieczenie na życie, to spokojne życie

– Rozmowa z Robertem Fabiszewskim przedstawicielem regionalnym firmy ubezpieczeniowej „FinLife”.

Firma „FinLife” S.A. – towarzystwo ubezpieczeń na życie – powstało w 2001 roku po wykupieniu większościowego pakietu akcji przez fińskiego ubezpieczyciela firmę Suomi Murtal od Cigna S.A.. Suomi Murtal jest towarzystwem o długoletniej tradycji i dużym doświadczeniu w działalności na rynku ubezpieczeniowym. Powstało w 1890 roku w Finlandii i przez cały okres swej działalności było wiodącą firmą ubezpieczeniową na rynku. Do Suomi Murtal należą towarzystwa ubezpieczeniowe na Litwie, Łotwie i w Estonii. Jest najzamożniejszym towarzystwem w Finlandii, zajmującym drugą pozycję na rynku pod względem posiadanych polis.

„Rozdroża”: Firma „FinLife” ma znaczącą pozycję na skandynawskim rynku, a jak wygląda jej pozycja na polskim rynku? W Polsce działa dużo firm ubezpieczeniowych. Każda z nich proponuje różne ciekawe ubezpieczenia. W czym zatem chcecie być od nich lepsi?

„Robert Fabiszewski”: Nasza firma w swej głównej misji, która jest widoczna na każdym kroku naszej działalności, zapewnia klientom długoterminowe bezpieczeństwo finansowe poprzez budowanie długotrwałych, wzajemnie korzystnych, opartych na zasadach lojalności relacji z klientami. Stale podwyższamy wprowadzony wysoki, wzorowany na doświadczeniach skandynawskich, standard obsługi naszych klientów. Oferujemy nowoczesne i kompleksowe usługi ubezpieczeniowe. Ubezpieczamy nie tylko na życie, ale również zdrowie, proponując unikalny na rynku pakiet świadczeń medycznych. O tym, że trafiamy z naszą ofertą do klientów i jest ona dobra, przystępna cenowo, atrakcyjna, może świadczyć stale wzrastająca dynamika składki przypisanej w ostatnich latach. Niemal każdego roku wzrasta ona o ponad 100 % w porównaniu z rokiem poprzednim. Wielkość składki i jej dynamika przyrostu świadczą, iż powierzone nam przez klientów pieniądze są dobrze lokowane, wydawane, co w efekcie klientowi daje stałą składkę opłat okresowych, a nawet możliwość ich zmniejszania przy jednoczesnym podnoszeniu jego kapitału, który w przyszłości zaprocentuje większymi wypłatami gotówki dla niego w przypadku potrzeby.

Nasza propozycja indywidualnych

ubezpieczeń na życie w dniu dzisiejszym, na bardzo dobrych warunkach finansowych (niska składka – szybko rosnący kapitał) to pakiet 5 tzw. „produktów ubezpieczeniowych”.

FINLIFE - OCHRONA

Ubezpieczenie terminowe na życie daje solidną ochronę ubezpieczeniową rodzinie i bliskim ubezpieczonego. Jest to klasyczne ubezpieczenie na życie dostępne dla każdego. O czasie jego trwania decyduje klient. Ubezpieczenie terminowe może ułatwić między innymi zaciągnięcie kredytu. „R”: **Czy chce Pan przez to powiedzieć, że posiadając taką polisę można zastawić ją w banku jako zabezpieczenie kredytu?** „Robert Fabiszewski”: Tak, ale musi ona trwać kilka lat i być przedłużona na następne lata. Nie bez znaczenia jest wielkość składki. Trudno tutaj dokładnie opowiedzieć o mechanizmach ekonomicznych. Myślę, że lepiej pytać się o to dokładnie przy zawieraniu takiej składki.

FINLIFE - SKARB

Jest to naprawdę bardzo unikatowe na polskim rynku ubezpieczenie. Jest to ubezpieczenie na życie, które zapewnia szeroką ochronę ubezpieczeniową a jednocześnie umożliwia gromadzenie oszczędności. Świadczenia powiększane są dzięki dochodom z lokowania przez naszą firmę w pewnych zaufanych źródłach, środków, które w krótkim czasie dają konkretne wymierne korzyści obu stronom. Część z owych korzyści wpływa potem na konta naszych klientów pomnażając ich indywidualne środki. Wypłata świadczenia następuje z chwilą śmierci lub w przypadku dożycia 100 lat. FinLife – Skarb umożliwia także zaciągnięcie pożyczki bez przerywania ciągłości ubezpieczenia.

„R”: Czyli jest to rodzaj ubezpieczenia, które może w stosunkowo krótkim czasie przynieść sporą kwotę na koncie ubezpieczonego, która w późniejszym czasie jest dobrym zabezpieczeniem pod kredyty, pożyczki?

„Robert Fabiszewski”: Można tak powiedzieć.

FINLIFE - KAPITAŁ

Ubezpieczenie na życie i dożycie, które zapewnia szeroką ochronę ubezpieczeniową i możliwość gromadzenia kapitału. Czas trwania umowy wybiera ubezpieczony. Klient nie ponosi ryzyka inwestycyjnego i ma zapewnioną wypłatą sumy ubezpieczenia, powiększoną o zyski

osiągnięte przez towarzystwo. Ono również umożliwia zaciągnięcie pożyczki.

FINLIFE – FUNDUSZ

Ubezpieczenie na życie z ubezpieczeniowym funduszem inwestycyjnym łączy ochronę ubezpieczeniową z funkcją inwestycyjną. Umożliwia korzystne lokowanie kapitału. W trakcie trwania umowy można dokonywać częściowych wypłat zgromadzonego kapitału.

FINLIFE – PRYMUS

Ubezpieczenie, które zapewnia dziecku wszechstronną ochronę ubezpieczeniową, a jednocześnie zgromadzić kapitał na finansowanie jego edukacji. Umożliwia zawarcie dodatkowych umów dotyczących poważnych zachorowań dziecięcych oraz ochrony dziecka przed skutkami finansowymi śmierci lub inwalidztwa ubezpieczającego. Środki pomnażane w ubezpieczeniowych funduszach inwestycyjnych mogą być wykorzystywane na zakup pomocy naukowych, okresowe stypendia, opłatę za studia lub bezpieczny start w dorosłe życie.

„R”: **Muszę powiedzieć, że pierwszy raz słyszę o takich ubezpieczeniach. Wiele z nich jest naprawdę bardzo atrakcyjnych. Tylko czy wielkość składek jest dostępna dla pracowników MZA i TW?**

„Robert Fabiszewski”: Zapewniam, że wiele z nich jest naprawdę w zasięgu ręki nawet tych najniższej zarabiających. A z każdym dalszym rokiem trwania ubezpieczenia jest coraz mniej dokuczliwa i niezauważalna. Zauważalny jest natomiast, szybko przyrastający kapitał na koncie ubezpieczeniowym. Ze względu na szczupłość miejsca i brak możliwości bliższego omówienia każdego z ubezpieczeń **odsyłam wszystkich zainteresowanych do naszej infolinii 0 801 11 11 22 lub na stronę internetową www.finlife.com.pl**. Jest także możliwość uzyskania dodatkowych informacji w Zarządzie ZZPKM przy Siedmiogrodzkiej 20 u Pani Joli Królak pod numerem 632 11 83, lub bezpośrednio ze mną pod numerami 569 47 17 lub (0607) 146 604

„R”: Dziękuję za rozmowę i myślę, że niedługo sam skorzystam z któregoś ubezpieczenia jako dodatkowego do już posiadanych, bo składki są naprawdę niskie.

Wiwo

FINLIFE

Towarzystwo Ubezpieczeń na Życie

FINLIFE

Towarzystwo Ubezpieczeń na Życie