



Związkowa OSA

Nr 101

01.03.2011

Stała pensja czy stawka godzinowa

Nasz Związek Zawodowy od pewnego czasu przyglądał się zmianom w formie wynagrodzeń naszej grupy zawodowej w innych miastach w których działają struktury naszego związku.

Coraz częściej w różnych miastach dla pracowników którzy dostawali wynagrodzenie na zasadzie obliczeń godzin wypracowanych w danym miesiącu podejmuje się decyzję o zmianie wynagrodzenia na formę stałej pensji (u nas funkcjonuje to u pracowników umysłowych). Nie ukrywamy że po wstępnych analizach i opiniach pracowników objętych już tymi zmianami w innych miastach doszliśmy do wniosku, że przejście na taką formę ma wiele zalet i dlatego podejmujemy rozmowy z Zarządem naszej spółki o możliwościach takich zmian w naszej firmie. W tym artykule postaramy się krótko przedstawić na czym miałyby polegać zmiany i jakie korzyści miałyby one przynieść naszej grupie zawodowej.

Jednym z czołowych argumentów za zmianą jest stabilne rozłożenie wynagrodzenia w poszczególnych miesiącach. Wyjaśnijmy od razu o co chodzi. Jak wiemy są w kalendarzu miesiące o dużej liczbie godzin do przepracowania i takie, gdzie tych godzin jest bardzo mało. Przykładowo w jednym miesiącu możemy mieć 152 godziny do wypracowania, a w innym do 184 godzin. Taki rozrzut godzin powoduje, że w jednym miesiącu dostaniemy o wiele mniejszą pensję od pensji w miesiącu o dużym nominalnie godzinowym co nie jest bez znaczenia w planowaniu naszych budżetów domowych, zwłaszcza przed świętami, gdzie np. listopad jest krótkim miesiącem pracy i skutkuje to mniejszym wynagrodzeniem w grudniu. Ryczałtowe wynagrodzenie niweluje te dysproporcje utrzymując zasadniczą pensję na stałym poziomie, średnio ok.168 godzin miesięcznie przez cały rok.

Drugim czynnikiem przemawiającym za wprowadzeniem wynagrodzenia stałego jest korzystniejsze naliczanie podwyżek w tym systemie niż w przeliczniku godzinowym. Weźmy przykładowo pracowników umysłowych, którzy mają właśnie pensje w formie stałego wynagrodzenia. Podczas podwyżki dostają konkretną kwotę natomiast w naszym przypadku stosuje się wymyślne przeliczniki w których mamy wrażenie, że chodzi tylko o to, by nikt nie mógł połapać się o jakich pieniądzech mówimy.

Oczywiście pomimo tych wszystkich korzyści jakie możemy uzyskać należy pamiętać by zachować te przywileje które mamy zapisane w Zakładowym Układzie Zbiorowym wymieńmy choćby najważniejsze 6 dni Świątecznych, inne Święta i Niedziele, godziny nocne czy też inne.

Zdajemy sobie sprawę, że u wielu pracowników każda zmiana dotycząca wynagrodzenia powoduje zapalenie się czerwonej lampki ostrzegawczej, gdyż mamy złe doświadczenia z ostatnich lat gdzie przedstawiciele Zarządu Spółki każdą zmianę finansową pracowników obwarowywali oddaniem wypracowanych długoletnimi doświadczeniami i zapisanych w Zakładowym Układzie Zbiorowym przywilejów pracowniczych. Żeby rozwiązać wszelkie obawy zanim Związek podejmie jakiegokolwiek decyzję będzie musiał przedstawić pracownikom dokładny plan postępowania podczas przechodzenia z jednego systemu na drugi w którym opisane będzie w dostępnym i zrozumiałym sposób dla wszystkich model na jakich zasadach ma odbyć się cały proces przekształceń płacowych zatwierdzony przez pracodawcę. Nieodzownym elementem całości musi być przeprowadzona dyskusja w

grupie zainteresowanych i tylko aprobatą zdecydowanej większości tej grupy zawodowej powinna dać zielone światło do dalszych prac w przeciwnym razie należy wycofać się z tych propozycji. Dlatego staramy się w tym artykule pokazać nasz punkt widzenia i sposób działania by każdy miał możliwość wyrobienia sobie własnego zdania, a w razie wątpliwości mógł wysłać zapytanie do redakcji która obiecuje, w miarę swoich możliwości odpowiedzieć na wszystkie pytania w następnym artykule.

Źródło

Czy to już koniec czekania?

Wszyscy długo czekaliśmy na decyzje władz miasta dotyczącą powierzenia usług przewozowych dla naszej firmy. Praktycznie od 2007 roku, kiedy to wiadomo było o tym, że przepisy unijne wprowadzają pewne ograniczenie w przepisach na decyzję władz miasta w tym temacie. Władza w mieście zmieniała się kilkakrotnie (wiceprezydentów odpowiedzialnych za komunikację było jeszcze więcej) i każda z nich miała inne pomysły na funkcjonowanie komunikacji zbiorowej w Łodzi. Każda chciała po swojemu wprowadzić pomysły bardziej lub mniej przemyślane i wszystkie deklarowały, iż jest to dla dobra mieszkańców i naszej spółki przede wszystkim.

Prawda jest jednak taka, iż bez odpowiednich nakładów finansowych „zielonego światła” dla komunikacji zbiorowej oraz przede wszystkim długoletniej umowy z firmą przewozową nie da się zrobić dobrej komunikacji w żadnym mieście. I o to walczyły Związki Zawodowe w naszej firmie. Jedne w ten sposób drugie w inny, ale walczyły.

I wreszcie doczekaliśmy się podpisania umowy powierzenia usług przewozowych dla MPK-Łódź sp. z o.o. I dobrze, bo wreszcie będziemy mogli spokojnie skupić się na dobrze wykonywanych zadaniach przewozowych. Ale tak się głębiej zastanawiając, to czy aby na pewno. Z pewnością dobrym rozwiązaniem jest fakt, iż firma nasza będzie miała większy wpływ na organizowanie komunikacji w mieście, gdyż jak pamiętamy wszyscy ZDiT z tego zadania nie wywiązywał się najlepiej, a właściwie wcale się nie wywiązywał. Moja krytyka urzędników ZDiT była niemal stałą rubryką w naszej gazecie. Nasze działania wiele zmieniły na lepsze, ale gdyby nie upór właśnie urzędników ZDiT mogłoby być zdecydowanie lepiej. Teraz w dużej mierze komunikacja zależeć będzie od nas samych. W dużej mierze, ale nie w całości. Wielokrotnie opowiadałem się za tzw. „zielonym światłem” dla transportu zbiorowego. Porównywanie się z innymi miastami czy to w Polsce czy to za granicą jest tylko drobnym elementem w tej układance, gdyż porównywać się można i trzeba we wszystkich lub prawie wszystkich elementach. Jeśli ktoś np.. mówi, że w Warszawie tramwaj czy autobus jeździ częściej i punktualniej to w Łodzi trzeba dla tramwaju czy autobusu stworzyć podobne warunki co tam, np. wydzielone torowisko dla tramwaju czy bus pasy dla autobusu i dodatkowo uzbroić je w nowoczesne urządzenia pomocne w takim transporcie. Pozostawienie przewoźnika samemu sobie przy stwierdzeniu „macie powierzenie i działajcie” nie jest rozwiązaniem problemu komunikacyjnego w mieście. Bo nie wiadomo jak nowoczesny tabor z jak nowoczesnymi urządzeniami i z jak najlepszą załogą nie pokona punktualnie trasy „od A do Z” w ciasnych, zakorkowanych ulicach. Z tego wszyscy musimy sobie zdać sprawę. Jeśli tutaj miasto nie okaże daleko idącej pomocy dla lokalnego transportu zbiorowego to nasi pasażerowie nadal będą narzekać na punktualność, a jest to pierwszy krok do frustracji i dalszych narzekań. To musi być w świadomości całego społeczeństwa, nie tylko korzystającego z transportu zbiorowego. Wróćmy jeszcze na chwilę do powierzenia usług przewozowych naszej firmie. Jak pisałem nastąpiło powierzenie usług przewozowych, a co dotyczy Zakładu Torów i Sieci oraz sprzątania przystanków sprawa nie jest definitywnie rozwiązana. Wiceprezydent Cieślak, odpowiedzialny za spółki

miejskie deklaruje powierzenie takich usług naszej firmie. Jeśli chodzi o ZTiS jest to sprawa bardziej skomplikowana, ale wykonalna. Na dzień dzisiejszy miasto deklaruje na utrzymanie infrastruktury torowo- sieciowej w tym roku 7,8 mln zł. Jest to suma daleko niewystarczająca do utrzymania naszych pracowników w tym zakładzie, a co dopiero samej infrastruktury. Deklaracje miasta są takie, aby w powierzeniu lub dzierżawie przekazać naszej firmie infrastrukturę torowo- sieciową (jeśli to będzie zgodne z prawem, ale na to wychodzi, że tak) oraz jakieś konkretne pieniądze na utrzymanie, konserwację i remonty tej infrastruktury. Pod ten kontrakt firma może zaciągnąć kredyt i w krótkim terminie wymienić co najmniej 30% najbardziej zdezelowanego torowiska. To jest coś. Jest praca na kilka lat dla naszych pracowników ZTiS i na kilkanaście czy kilkadziesiąt utrzymanie i remonty bieżące. To jest plus. Jednak warunkiem jest, aby ten zakład został zakładem o własnej księgowości, a co za tym idzie brutalnie mówiąc odrębnym podmiotem. Odrębnym, ale z nazwą MPK w 100% podległą MPK- Łódź sp. z o.o., a ta w 100% podległa miastu. A więc oba te podmioty muszą być podmiotami wewnętrznymi, a więc co za tym idzie nie mogą zostać sprzedane lub sprywatyzowane. Jest to bardzo ważne, gdyż powierzenie można przekazać tylko podmiotom wewnętrznym. Idąc dalej zarówno Zarząd Spółki jak i władze miasta deklarują, że gdyby do tego doszło wszyscy pracownicy z ZTiS objęci zostaną wszystkimi zapisami, które obowiązują w MPK- Łódź sp. z o.o., a więc między innymi Zakładowym Układem Zbiorowym Pracy, Regulaminem Wynagradzania, Zakładowym Funduszem Świadczeń socjalnych, gwarancją iż ZTiS nie zostanie sprzedany ani sprywatyzowany. Można ewentualnie negocjować inne zapisy. I teraz wszyscy pracownicy w MPK - Łódź sp. z o.o., a zwłaszcza pracownicy ZTiS stoją przed bardzo ważną decyzją: chcemy powierzenia infrastruktury torowo- sieciowej z gwarancją pracy przez następne lata (lecz wiąże się to z pewną restrukturyzacją) czy też nie chcemy i czekamy być może rok, być może krócej czy dłużej co się dalej wydarzy. A wydarzyć się może dużo. Niezwykle trudna decyzja lecz przy pełnym zabezpieczeniu chyba warta ryzyka. Stanie w próżni i odwlekanie decyzji w nieskończoność nic nie da, warto o tym pamiętać. Musimy podjąć decyzję: albo, albo. Bo gdyby, odpukać w niemalowane drewno, stało się coś niedobrego to czy ci co dziś mącą stojąc w stagnacji jutro staną przed pracownikami i stukną się w piersi mówiąc: „tak to między innymi moja wina, że nie macie pracy” i zaproponują coś w zamian. Życie pokazuje, że niestety nie. Wina jak zwykle obarczają wszystkich tylko nie siebie. I o tym trzeba pamiętać.

Konkurs na najlepszego prowadzącego

W naszej firmie powstał pomysł na zorganizowanie konkursu dla najlepszego kierowcę i motorniczego. Głównym motywem tego konkursu jest fakt zmobilizowania naszych prowadzących do lepszego wykonywania zawodu kierowcy czy też, co za tym idzie kulturalnego i grzecznego zachowania się w stosunku do pasażerów, odpowiedniego wyglądu zewnętrznego, punktualności itd., itp. Nie byłoby w tym nic dziwnego, gdyż miasto powierzając nam usługi przewozowe, chce mieć jednocześnie dobrze wykonaną tą usługę z której będą zadowoleni mieszkańcy tego miasta i pasażerowie transportu zbiorowego. Dałoby to spokój sumienia władz miasta w tak newralgicznej gałęzi zarządzania jakim jest komunikacja miejska.

My też jesteśmy za dobrze wykonywaną usługą przewozową, za kulturalnym zachowaniem i schludnie wyglądającym prowadzącym pojazdy komunikacji miejskiej, ale jesteśmy również za grzecznymi i kulturalnymi pasażerami. Jesteśmy przeciwni temu, aby robić z naszych prowadzących przysłowiowych „koźłów ofiarnych”, a niestety często tak bywa. Nasi przełożeni często wolą nie widzieć winy pasażera i wolą ukarać prowadzącego niż narazić się opinii publicznej, a tym bardziej brać prowadzącego w obronę. Niestety, jest to przykre. Ale wracamy do konkursu. Już w przeszłości były organizowane różnego rodzaju konkursy. Pamiętamy współzawodnictwo między zajezdniami z czasów tzw. „komuny” gdzie sztucznie, na papierze tworzono statystyki, aby udowodnić jak to jest dobrze kto jest lepszy. Był i również konkurs na najlepszego prowadzącego. Nie dalej, jak w zeszłym roku. Był tak popularny, iż chyba nawet laureaci dowiedzieli się o nim dopiero wtedy, gdy go wygrali. Bo my się o tym dowiedzieliśmy właśnie wtedy, gdy przedstawiono nam laureatów tego konkursu. Jeszcze wcześniej odbywały się takie konkursy w latach 90-tych. Wprowadzały do załogi niezdrowe współzawodnictwo, zazdrość i wiele frustracji i na pewno nie służyły poprawie wykonywania jakości usług, a już na pewno nie poprawia stosunków międzyludzkich wśród uczestników konkursu i oceniających ich ludzi. Teraz ma

być lepiej. Następną rzeszą ludzi do kontroli i opiniowania, odegrania się pasażera na prowadzącym. Oczywiście nie musi tak być, ale mając niedobre doświadczenie w tym temacie jesteśmy sceptycznie do tego nastawieni. Bo tak np. mają być pod uwagę brane tylko zasadne skargi pasażerów. My mamy dowody, iż zapytanie pasażera nasi przełożeni przerobili na skargę, oczywiście zasadną i na tej podstawie została wystawiona kara. Dlatego boimy się tego typu ocen. Ponieważ konkurs ma obejmować tylko pracowników MPK- Łódź sp. z o.o. nikt nie potrafi odpowiedzieć na pytanie jak będą traktowani inni kierowcy i motorniczowie. Pełno zagadek. Nasz Związek jest przeciwny takim konkursom z tego tytułu, iż rodzi się pełno wątpliwości co do niego. Czyż nie lepiej byłoby wynagrodzić dobrze pracujących prowadzących jakąś nagrodą bez tworzenia sztucznych konkursów i stwarzania niepotrzebnych zgrzytów wśród załogi. Do przemyslenia.

Szczepionki

W ostatnim czasie jest bardzo dużo zachorowań na grypę. Przypominamy, że w siedzibie Związku są do odbioru szczepionki, dla tych osób, które jeszcze nie pobrały.

Uwaga prowadzący pojazdy poprzez OZZKiM OM w Łodzi

Przypominamy o przestrzeganiu przepisów dla prowadzących pojazdy, a zwłaszcza: prowadzenie pojazdu w umundurowaniu służbowym, zakazie przewożenia pasażerów w kabinie, palenie tytoniu w pojeździe, punktualnego odjeżdżania z przystanków, sprzedaży biletów itd..itp. W przypadku nieprawidłowości będą przypisywane kary prowadzącemu, któremu udowodniono przewinienie.

Ubezpieczenie Inter Risk

Ochroną ubezpieczeniową objęta jest odpowiedzialność cywilna Ubezpieczonego gdy w następstwie nienależytego wykonania z umowy, Ubezpieczony ze swojej winy wyrządził szkodę w mieniu należącym do MPK w Łodzi. Okres ubezpieczenia jest od 01.03.2010 do 29.02.2012. Składka jednorazowa wynosi 360zł za osobę.

Śmiechu warte!!!!

W trakcie procesu:

- Jest Pan oskarżony o to, że uderzył Pan poszkodowanego trzy razy w twarz. Chce Pan coś jeszcze dodać?
- Nie, dziękuję Wysoki Sądzie, myślę że mu to wystarczy.

...

Wsiada pijany mężczyzna do pierwszej lepszej taksówki. Taksówkarz się pyta:

- Dokąd jedziemy?
- Do domu.
- A dokładnie?
- Do sypialni na drugim piętrze....

...

Zataczający się pijaczek zaczepia w parku młodego mężczyznę i pyta:

- Panie gdzie ja jestem??
- w Łodzi
- w łodzi to ja wiem, ale na jakim oceanie...???

