

Związki zawodowe domagają się zmian na kolei

29 lutego 2024

W spółkach kolejowych od tygodni trwają strajki maszynistów, którzy domagają się przede wszystkim wyższych płac, ale wśród postulatów związkowców są też inne.



„Bardzo mocno doskwierają nam też kwestie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, nacisków na zwiększenie czasu pracy, pracę w nadgodzinach, duże obciążenia tego środowiska” – wymienia Leszek Miętek, prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce. Jak wskazuje, od lat mówi się o tym, że przewoźnicy kolejowi borykają się z problemem niedoboru maszynistów, ale w tej chwili problemem jest raczej nieefektywne zagospodarowanie ich czasu pracy. „Średnio 40 proc. czasu maszyniści poświęcają na to, do czego zostali przeszkoleni” – zauważa ekspert.

W Polsce protestują obecnie nie tylko rolnicy. W ostatnim czasie doszło też do fali strajków maszynistów, m.in. w spółce WDK i PKP Cargo, gdzie niedawno zakończyło się referendum strajkowe. Groźba strajku wisi też nad Polregio w województwie warmińsko-mazurskim, ponieważ dyrekcja tej spółki ogłosiła

zamiar wypowiedzenia pracownikom warunków pracy i wycofania podwyżek wprowadzonych w ubiegłym roku. Protesty na kolei mają głównie podłoże płacowe. Jak informował niedawno prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek, rynkowe wynagrodzenie w tym zawodzie sięga ok. 14 tys. zł, podczas gdy realne płace maszynistów wahają się w granicach ok. 7–8 tys. zł. Jednak wśród postulatów związków zawodowych są również te, które dotyczą bezpieczeństwa na kolei.

„Płace to nie jest największa bolączka samych maszynistów, bo bardzo mocno doskwierają nam kwestie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, nacisków na zwiększenie czasu pracy, pracę w nadgodzinach, duże obciążenia tego środowiska. Mamy również zagrożenia związane z placami budowy” – mówi agencji Newseria Leszek Miętek. „Trzeba pamiętać, że maszynista odpowiada za bezpieczeństwo setek ludzi i taka ciągła presja na pracę w nadgodzinach powoduje wiele zagrożeń. Wypadki na przejazdach kolejowych, potrącenia osób postronnych na kolei to jest coś, z czym mamy do czynienia na co dzień”.

Jak wskazuje, w Polsce od lat mówi się o tym, że przewoźnicy kolejowi borykają się z problemem niedoboru maszynistów. Według analizy Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) w 2019 roku na tym stanowisku było zatrudnionych blisko 16,8 tys. osób, ale – żeby w pełni pokryć zapotrzebowanie na maszynistów – na rynku powinno być ich przynajmniej o tysiąc więcej. Co więcej, w Polsce prawie połowa osób pracujących jako maszyniści ma 50 lat wzwyż i zbliża się do wieku emerytalnego, co oznacza, że problem może się znacznie pogłębić. Według prognoz UTK do końca obecnej dekady z zawodu może odejść nawet 7 tys. osób, czyli ok. 41,5 proc. obecnie czynnych zawodowo maszynistów. Tymczasem rocznie szkoli się zaledwie ok. 200 nowych przedstawicieli tego zawodu, a popyt rośnie – szacuje się, że w sektorze transportu kolejowego w najbliższych latach wzrost przewozu osób oraz ładunków będzie się wahał w granicach 10–15 proc. Dlatego według UTK zapotrzebowanie na maszynistów z

każdym kolejnym rokiem będzie wzrastać minimum o 1,5 proc. w stosunku do poprzedniego, a do 2031 roku do tego zawodu powinno wejść 4732 nowych pracowników (średniorocznie 364 osoby).

„Jest zmiana pokoleniowa, wielu maszynistów odchodzi na emeryturę, cały czas potrzeba młodych kadr. Natomiast nie przesadzałbym z tym niedoborem maszynistów, bo oni są po prostu bardzo nieefektywnie wykorzystywani” – zauważa rozmówca. „Dla przykładu u jednego z przewoźników maszynista prowadzi pociąg średnio przez 16–18 proc. swojego czasu pracy, a pozostały jest nieefektywny i obejmuje np. oczekiwanie na stacjach zwrotnych na pociąg ze swojej spółki. Średnio ok. 40 proc. czasu maszyniści poświęcają na to, do czego zostali przeszkoleni”.

Jak ocenia, wynika to głównie z podziału kolei na małe spółki regionalne, co powoduje konieczność zwiększenia zatrudnienia i spadek efektywności. „Trzeba zoptymalizować wykorzystanie maszynistów, usprawnić współpracę między spółkami w tym zakresie i spróbować w pewnym sensie odwrócić ten trend podziałów i ćwiartowania kolei na małe kawałeczki” – postuluje Leszek Miętek. „Kolej działa korzyścią skali, dzięki temu mamy przewagi konkurencyjne nad innymi środkami transportu. Podziały nam nie służą, a kwestia maszynistów jest tego znamienitym dowodem”.

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych podkreśla, że w tym celu konieczne są jednak odpowiednie zmiany w przepisach.

„Dzisiaj mamy prawo, które mówi o autoryzacji na tabor. Świadectwo maszynisty jest wydawane w danej spółce i nawet jeśli on mógłby i chciałby poprowadzić pociąg innej spółki, to nie może tego zrobić” – podkreśla ekspert. „Podam przykład sytuacji z historii, kiedy defektował pociąg pasażerski, pierwszą dostępną lokomotywę od pociągu towarowego odpinano i przypinano ją do tego pociągu pasażerskiego, który

jechał dalej. Dzisiaj to niemożliwe, ponieważ jeśli tę lokomotywę odepną od pociągu towarowego i przypną do pasażerskiego, to maszynista nie ma już autoryzacji, żeby go poprowadzić. Maszynista ze zdefektowanej lokomotywy z pociągu pasażerskiego też nie przesiądzie się na lokomotywę towarową, bo nie ma na nią autoryzacji. Tak więc ten pociąg musi oczekiwać na podesłanie lokomotywy ze swojej spółki i często to jest kilkaset kilometrów, zanim ona dojedzie. W efekcie mamy system, który jest szkodliwy dla funkcjonowania kolei. Należy to odwrócić, po pierwsze, jeśli chodzi o przewozy, po drugie, o umowy między spółkami i zarządcami infrastruktury, który będzie rozstrzygał tego typu rzeczy”.

Zdjęcie: Maurycy Hawranek

Źródło: Newseria.pl