

Piękni dwudziestoletni

W marcu 1994 roku utworzono, w miejsce MZK, Miejskie Zakłady Autobusowe. To było piękne dwudziestolecie. Dokończył się jakościowy skok, niemal o lata świetlne. O „pięknym dwudziestolecu” mówią: **Jan Kuźmiński, Roman Podsiadły, Kazimierz Kulig, Leszek Grzechnik**. Czytaj na stronach 3-9.

Fot. Adam Stawicki



Solbusy są już na Kleszczowej

Przegubowe Solbusy już w naszej flocie! To rezultat podpisanej w październiku ub. roku umowy na dostawę 47 tego typu jednostek.

Oddział Przewozów R-2 Kleszczowa rozpoczął już eksploatację pierwszych partii tych pojazdów. Sukcesywnie mają przybywać kolejne jednostki tej marki.

Nasza Spółka jest pierwszą, która zakupiła Solbusy w wersji 18-metrowej. Ale to nie koniec zakupów. Przygotowywany jest właśnie kolejny przetarg na zakup 25 autobusów przegubowych.



Regulamin Wynagradzania w Waszych pytaniach

Od naszych Czytelników, jak również podczas spotkań, jakie w ostatnich dniach odbyli członkowie Zarządu z Pracownikami, padają pytania z prośbą o wyjaśnienie wątpliwości, dotyczących Regulaminu Wynagradzania

– Co zmienia wprowadzenie Regulaminu Wynagradzania?

– Z dniem, od którego nastąpi rozliczanie wynagrodzeń wg zasad Regulaminu wszyscy pracownicy będą wynagradzani za pracę wg jednakowych reguł.

– Czy stawki: 3200, 3350, 3500 zł itd. dla kierowców są stawkami brutto?

– Tak, są to miesięczne stawki wynagrodzenia brutto.

– Czy będę dostawał np. 3200 zł co miesiąc, niezależnie od liczby godzin (rozkładu) w miesiącu?

– Tak, jest to stawka miesięczna, wyliczona w oparciu o średni miesięczny nominalny miesiąc w wysokości 168 godzin. Pracownik będzie otrzymywał miesięczne wynagrodzenie zasadnicze, po przepracowaniu nominalnego czasu pracy w miesiącu, niezależnie czy będzie to np. 160 czy 176 godzin.

– Co będzie wchodziło w skład mojej pensji?

Wynagrodzenie będzie się składało ze stawki miesięcznej wynagrodzenia i premii regulaminowej (550 zł dla kierowcy

autobusu, 500 zł dla pozostałych pracowników). Do wynagrodzenia podstawowego, w zależności od liczby przepracowanych godzin będą doliczane dodatki: świąteczny, specjalny, z tytułu pełnienia funkcji patrona (dotyczy kierowców autobusów), za pracę w porze nocnej, a także wynagrodzenie za pracę w godzinach nadliczbowych.

– Czym jest tak naprawdę te 550 zł? (dotyczy kierowcy)

– Jest to miesięczna premia regulaminowa (wyrażona w kwocie brutto). Pracownikowi przysługuje prawo do premii, wypłaconej po zakończeniu miesiąca, łącznie z wynagrodzeniem za pracę.

– A co z premią co trzy miesiące?

– Premia co 3 miesiące to funkcjonująca jeszcze 5 proc. nagroda uznaniowa, wypłacana w cyklach kwartalnych. Kwota z tej nagrody, w pełnej wysokości 5% od wynagrodzenia zasadniczego pracownika, zostanie włączona do stawki miesięcznej wynagrodzenia zasadniczego.

– A co z „13”?

– 1/12 „13”, jaką Pracownik otrzymuje dotychczas, zostanie włączona do stawki

miesięcznej wynagrodzenia zasadniczego każdego pracownika.

– Co z jubileuszami?

– Regulamin przewiduje wprowadzenie nagrody za wieloletnią, nieprzerwaną pracę w Spółce i jej poprzednikach prawnych dla wszystkich Pracowników na jednakowych zasadach od 1.01.2018 roku. Pracownicy, którzy byli zatrudnieni w oparciu o postanowienia nieobowiązującego już PUZP otrzymają rekompensatę za utracone uprawnienia w zakresie nagrody jubileuszowej do 31.12.2017 r. na obecnie obowiązujących zasadach.

– Co z „13” w 2014 roku, za 5 miesięcy?

– W lipcu będzie wypłacona pierwsza część „13” za 6 miesięcy 2014 roku. Będzie to ostatnia wypłata nagrody rocznej w tej postaci.

– Czy nadal będzie prowizja za sprzedane bilety oraz dodatek za oszczędności na paliwie?

– Tak, Regulamin nie reguluje tych kwestii. Kwoty te będą nadal wypłacane na podstawie obowiązujących w Spółce aktów wewnętrznych.

W jakiej wysokości będą dodatki? (wszystkie kwoty brutto)

– <u>dodatek świąteczny</u> – od 10.01.2014 – 5,28 zł/godz.	wg Regulaminu – 5,90 zł/godz.	
– <u>specjalny dodatek świąteczny</u> – od 1.01.2014 – 5, 28 zł/godz.	wg Regulaminu – 5,90 zł/godz	
– <u>dodatek nocny</u> – 20% od wynagrodzenia zasadniczego, np. przy obecnej stawce 13, 70 zł/godz. – 2,74 zł/godz.	wg Regulaminu – 3,50 zł/godz.	
– <u>dodatek patrona</u> – od 1.01.2014 – 1,06 zł/godz.	wg Regulaminu – 5,90 zł/godz.	
– <u>dodatek za przerywany czas pracy</u> – 50% stawki wynagrodzenia zasadniczego, np. obecnie przy stawce 13,70/godz. – 6,85 zł/godz.	wg Regulaminu, dla nominalu miesiąca 168 godzin,	przy stawce np. 3200 zł/m-c – 9,52 zł/godz., przy stawce np. 4000 zł/m-c – 11,90 zł/godz.
– <u>dodatek brygadzystowski</u> – od 1.01.2014 – 0,53; 0,80 lub 1,06 zł/godz.	wg Regulaminu – 1,20 zł lub 1,80 zł/ godz.	
– <u>dodatek do wynagrodzenia za godziny nadliczbowe</u> w wysokości 50% lub 100% np. obecnie od stawki 13,70/godz. – 6,85 lub 13,70 zł/godz.	wg Regulaminu, dla nominalu miesiąca 168 godzin,	przy stawce np. 3200 zł/m-c – 9,52 lub 19,05zł/godz. przy stawce np. 4000 zł/m-c – 11,90 lub 23,81 zł/godz.

Wysokość dodatku świątecznego, specjalnego dodatku świątecznego, za pracę w porze nocnej, z tytułu pełnienia funkcji patrona, brygadzystowskiego jest zależna od wysokości wynagrodzenia minimalnego i najniższego miesięcznego wymiaru czasu pracy w roku.

Ile zarobi kierowca? Policzmy, zakładając, że pracuje na cały etat od 2012 roku**Policzmy, przyjmując 13,70 zł/godz.**

13,70 x 168 = 2301, 60 obecne wynagrodzenie zasadnicze

13,70 x 168 x 0,05 = 115,08 nagroda uznaniowa 5%

13,70 x 168 x 0,085 = 195,64 1/12 z „13”

550 zł część z dodatku efektywnościowego

Razem – 3162,32 – stawka **3200 zł/msc** – wynagrodzenia zasadniczego brutto, plus premia regulaminowa, plus dodatki wynikające z przepracowanych godzin (nocnych, świątecznych, nadliczbowych), np.

10 godz. nocnych – 10 x 3,50 = 35 zł,

20 godz. świątecznych – 20 x 5,90 = 118 zł,

10 godz. nadliczbowych 100% – poza wynagrodzeniem zasadniczym za te godziny (10 x 19,05 = 190,50), dopłata za godziny nadliczbowe w wysokości 10 x 19,05 = 190,50 zł

łącznie: 3200 + 550 + 35 + 118 + 190,50 + 190,50 = 4284 zł brutto**Ile zarobi pracownik zaplecza technicznego przy obecnej stawce 14 zł/godz. i 20% wysłudze? (bez dodatków)**

14 x 168 = 2352 zł obecne wynagrodzenia zasadnicze,

14 x 168 x 0,05 = 117,6 zł nagroda uznaniowa 5%,

14 x 168 x 0,2 = 470,40 zł wysługa,

(2352 + 470,4) x 0,085 = 239,90 zł 1/12 „13”,

200 zł część z dodatku efektywnościowego

Razem: 2352 + 117,60 + 470,40 + 239,90 + 200 = 3379,90 zł – stawka **3400 zł/msc brutto** plus premia regulaminowa w wysokości 500 zł/msc.**Ile zarobi pracownik na stanowisku nierobotniczym przy obecnej stawce np. 3000 zł/msc i 30% wysłudze?**

3000 zł obecna stawka wynagrodzenia zasadniczego,

3000 x 0,05 = 150 zł nagroda uznaniowa 5%,

3000 x 0,3 = 900 zł wysługa,

(3000 + 900) x 0,085 = 331,50 zł 1/12 „13”,

Razem: 3000 + 150 + 900 + 331,50 = 4381,50 – stawka **4400 zł/msc brutto** plus premia regulaminowa 500 zł/msc.

Nasze dwadzieścia lat

Dwadzieścia lat temu zlikwidowano Miejskie Zakłady Komunikacyjne. Powołano Miejskie Zakłady Autobusowe i Tramwaje Warszawskie. Zaczął się nowy okres w historii warszawskiej komunikacji.

Dwadzieścia lat to niedużo. Wiele naszych Koleżanek i wielu Kolegów wciąż bowiem pamięta MZK. I w zbiorowej pamięci wciąż tkwi zadra, gdyż podział, jaki się wówczas dokonał, wciąż rodzi pytania, czy nie można go było zrobić lepiej.

Pewnie i można było. Ale pamiętajmy, że w 1994 roku byliśmy dopiero pięć lat po przełomie ustrojowym. Brakowało doświadczeń.

Stolica była prekursorem w reformowaniu komunikacji i za nami poszły inne miasta.

Na kolejnych stronach publikujemy rozmowy z ludźmi, którzy współtworzyli tamte przemiany. Pokazujemy, jak do nich doszło, jak to się stało.

Różnie można oceniać miniony czas i dokonane reformy, ale z faktami się nie dyskutuje, a fakty są takie, że jakość usług MZK i MZA to są dwa różne światy.

MZA w 20-leciu ma dopiero trzeciego prezesa. Były w Polsce wielkie koncerty, gdzie w ciągu trzech lat wymieniało się dwudziestu prezesów. Te firmy zniknęły z rynku, MZA ma się

dobrze i zapewnia stabilną pracę tysiącom ludzi.

Kiedyś można było się wstydzić stołecznej komunikacji, obecnie jest ona na lepszym poziomie, niż w niejednym zachodnioeuropejskim mieście. I to są fakty. MZK chciano zaorać, bo już gorzej być nie mogło, MZA jest wiodącym przewoźnikiem w mieście i udawadnia, że samorządowe, czyli dawniej państwowe, coraz częściej znaczy lepsze. Bo jesteśmy lepsi od przewoźników prywatnych. To widać po badaniach ZTM-u.

Możemy być dumni. I powinniśmy.

I to też jest efektem tamtej pionierskiej reformy.

Sławomir Ślubowski

Z Janem Kuźmińskim, Prezesem Zarządu Spółki, rozmawia Sławomir Ślubowski

Misja – jakość i zadowolenie pasażerów

– Panie Prezesie, mija właśnie dwadzieścia lat od podziału MZK na TW i MZA oraz jedenaście lat od przekształcenia Zakładu Budżetowego m. st. Warszawy pod nazwą „Miejskie Zakłady Autobusowe” w jednoosobową spółkę prawa handlowego. Czy może Pan przedstawić i scharakteryzować misję naszej Spółki?

– Naszą misją jest jakość i zadowolenie pasażerów. Aktualnie Spółka realizuje powierzone zadania na mocy Umowy Wykonawczej zawartej z miastem w dniu 2 grudnia 2009 roku. W najbliższych latach nie spodziewamy się nagłych zmian na tym rynku, zatem głównym odbiorcą naszych usług pozostanie m. st. Warszawa. Jesteśmy i pozostaniemy głównym przewoźnikiem zdolnym zaspokoić zapotrzebowanie stolicy na komunikację autobusową. Dodajmy, że w dalszym ciągu jest to usługa na poziomie niedoścignionym przez naszą konkurencję. Dzięki strategicznie ulokowanym Oddziałom Przewozów, rozbudowanemu zapleczu i bogatej infrastrukturze technicznej pozostajemy bezkonkurencyjni. Naszą pozycję zdecydowanie umacniają kolejne zakupy nowoczesnego taboru, inwestycje w rozwój infrastruktury, a od niedawna także zakupy coraz większej ilości autobusów niskiemisyjnych, które zabezpieczą naszą pozycję lidera na rynku warszawskim w perspektywie najbliższych lat.

– Przedstawiony obraz Spółki jako lidera na rynku jest budujący, ale jest też wiele problemów, z którymi pracownicy mają do czynienia na co dzień przystępując do pracy, które dotyczą stanu infrastruktury technicznej i warunków pracy czy zaplecza socjalnego.

– W naszej działalności skupiamy się przede wszystkim na realizacji powierzonych zadań, zleconych w umowie oraz zagrożeniach i ryzykach związanych z działalnością na rynku usług transportu pasażerskiego. Chcę jednak zapewnić, że nie zapominamy o problemach związanych z infrastrukturą techniczną i socjalną dla pracowników zaplecza oraz kierowców, których praca zasługuje na szczególne uznanie, gdyż to dzięki nim Spółka ma rację bytu. W najbliższych latach Spółka przeznaczy środki na poprawę warunków i podniesienie komfortu warunków pracy. Proces modernizacji infrastruktury, tak jak składu parku taborowego jest etapem ciągłym, rozłożonym na wiele lat. Zawsze kiedy jest to do pogodzenia z możliwościami Spółki nasi pracownicy mogą liczyć na zrozumienie lub spełnienie ich oczekiwań. Zależy nam aby zapewnić bardzo dobre warunki pracy.

Jestem przekonany, że podjęte działania zdecydowanie poprawią warunki pracy pra-



owników, jak również przyniosą wymierne korzyści także dla Spółki. Mam tu na myśli przede wszystkim odzwierciedlenie poczynionych inwestycji, poprawy wydajności i efektywności pracy, jak również dostrzegalne podniesienie jakości świadczonych usług, co z kolei bezpośrednio przełoży się na polepszenie wizerunku i zwiększenie konkurencyjności naszej Spółki. Liczę, że pracownicy będą mieli coraz większą świadomość, a przede wszystkim satysfakcję z tego, że swoją pracą mogą wywierać bezpośredni wpływ na dobry wizerunek Spółki i jej postrzeganie przez naszych klientów.

– Panie Prezesie, skoro mowa już o naszych klientach, proszę powiedzieć jaki jest plan działania Spółki, który zapewni nam zawarcie kolejnych umów na przewozy pasażerów.

– W celu utrzymania konkurencyjności kluczowe jest zapewnienie możliwie najwyższej jakości świadczonych usług przy zachowaniu możliwie niskich kosztów działalności. Pamiętajmy, że każdą słabość konkurencja wykorzysta bezwzględnie. Nie możemy sobie pozwolić na zaniedbania w tym zakresie i musimy chronić naszą pozycję, którą możemy łatwo utracić. Jednym z elementów realizacji polityki Spółki w tym zakresie, o czym już wspominałem, jest stworzenie odpowiednich warunków pracy i przyjaznej atmosfery, uzupełnionej o system nagród i zachęt ekonomicznych.

Kolejny element stanowi optymalizacja wykorzystywania dostępnych zasobów i środków. Mamy tutaj do czynienia z aspektami, które obejmują Spółkę jako całość. Bardzo istotne jest racjonalne zagospodarowanie posiadanych nieruchomości, zgodnie z obecnymi i przyszłymi potrzebami przewozowymi. Zasadniczą kwestią jest stworzenie wydajnej infrastruktury do obsługi przewozów, zapewniającej wysoką sprawność i niezawodną ob-

ługę taboru. Równoległe do infrastruktury tworzymy na nowo park taborowy w składzie ilościowym i konfiguracji niezbędnej do realizowania powierzonych zadań i możliwych do zawarcia umów w przyszłości. Bardzo duże korzyści może przynieść również kompleksowo przeprowadzona restrukturyzacja kosztów, obejmująca również potrzebę usprawnienia systemu zakupów, paliw i energii oraz wyposażenia i materiałów eksploatacyjnych.

– Czy optymalizacja kosztów odbije się negatywnie na innych aspektach prowadzonej działalności gospodarczej? Czy może to mieć znaczenie dla pracowników Spółki lub naszych klientów?

– W żadnym wypadku. Nie mówimy tutaj o oszczędnościach kosztem pracowników, zaniedbania względów bezpieczeństwa lub obniżenia poziomu świadczonych usług. Ze względu na charakter prowadzonej działalności gospodarczej, Spółka realizuje powierzone zadania mając na względzie szczególnie obowiązek zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów przewożonych autobusami Spółki. Nasza troska obejmuje również innych uczestników ruchu drogowego, a przede wszystkim pracowników Spółki. Bezpieczeństwo jest naszym priorytetem i nie możemy sobie pozwolić na jakiegokolwiek zaniedbanie lub niedociągnięcie. Podejmujemy niezbędne działania w celu podtrzymywania wysokiej sprawności taboru, z tendencją do zmniejszenia awaryjności i poprawy bezpieczeństwa kierowców przy zastosowaniu łączności alarmowej i systemu monitoringu oraz poprzez stosowanie automatycznych systemów gaśniczych. Szczególną troskę przykładamy również do prewencji alkoholowej i narkotykowej. W odniesieniu do niedawnych tragicznych doniesień medialnych, Spółka będzie utrzymywała objęty kierunek zmierzający do dalszej intensyfikacji działań prewencyjnych w tym zakresie.

Chciałbym też dodać kilka zdań dotyczących stanu ogólnego naszej Spółki. Mimo, iż w ostatnich latach zostaliśmy dotknięci kryzysem ekonomicznym, to jednak sytuacja Spółki się poprawia i następują zmiany na lepsze. Spółka podejmuje aktywne działania mające na celu odciążenie budżetu miasta poprzez pozyskanie środków na zakupy taborowe i inwestycje infrastrukturalne ze środków zewnętrznych. Do zdobycia mogą być środki zarówno z funduszy europejskich jak i innych źródeł krajowych i zagranicznych. Jednakże konkurencja na tym polu jest liczna, a na obecną chwilę nie ma zbyt wielu projektów, w których moglibyśmy aplikować z wnioskiem o przyznanie dofinansowania. Liczymy tutaj na nową perspektywę finansową Unii Europejskiej na lata 2014-2020.



ZEUS da nam prąd

Bruksela mówi: wymiana taboru na gazowy i elektryczny to dobry kierunek! Pomożemy wam!

Bruksela, siedziba UITP, chwilę przed rozpoczęciem rozmów. Od lewej stoją: Janusz Bosakirski – doradca Zarządu, Jacek Kaznowski – Członek Zarządu, Stanisław Szweycer – Doradca ds. pojazdów elektrycznych, Jan Kuźmiński – Prezes Zarządu

Nasza Spółka ma szansę znaleźć się w elitarnym gronie ośmiu miast Europy, które będą testowały 35 autobusów elektrycznych w ramach unijnego programu ZEUS.

To bardzo duże wyróżnienie i docenienie tego, że MZA stawia na pojazdy niskoemisyjne. Przetarg na 10 autobusów elektrycznych, które niedawno został ogłoszony, stał się dla Brukseli jasnym sygnałem: MZA to poważny partner.

W Brukseli, w siedzibie UITP (Międzynarodowej Unii Transportu Publicznego, ogólnoeuropejskiej organizacji, zrzeszającej m. in. operatorów transportu publicznego) odbyły się niedawno rozmowy pomiędzy przedstawicielami naszej Spółki a Sekretarzem generalnym UITP, Alainem Flauschem.

W rozmowach uczestniczyli z naszej strony Prezes zarządu p. Jan Kuźmiński, członek za-

rządu ds. operacyjnych p. Jacek Kaznowski, Doradca zarządu p. Janusz Bosakirski oraz przedstawiciel Biura Drogownictwa i Komunikacji p. Stanisław Szweycer, Doradca ds. pojazdów elektrycznych.

W trakcie spotkania omówione zostały plany rozwoju transportu publicznego w Warszawie, ze szczególnym uwzględnieniem pojazdów niskoemisyjnych.

Ważnym elementem wizyty było spotkanie z Dyrektorem Projektu unijnego ZEUS, Umberto Guidą. Projekt ZEUS dotyczy testowej eksploatacji 35 autobusów elektrycznych lub hybrydowych typu plug-in w 8 miastach Europy.

Warszawa dostała propozycję włączenia się do tego programu.

Naszyci przedstawiciele nie mogli też zabraknąć w Parlamencie Europejskim, gdzie

uczestniczyli w debacie na temat „Transformacja transportu”. Delegacja z Warszawy była jedyną z naszego regionu. Uczestnicy debaty przedstawili wizję rozwoju transportu publicznego do roku 2020. W trakcie dyskusji poruszony był temat ograniczenia transportu opartego na paliwach kopalnych, propagowania transportu niskoemisyjnego, transportu publicznego, rowerów, a także rozwoju dalekobieżnych przewozów szynowych. W trakcie rozmów kularowych z dużym zainteresowaniem spotkały się nasze informacje na temat strategii rozwoju elektrycznego transportu publicznego. Warszawskie założenia etapowego zakupu pojazdów elektrycznych, jako drogi do stopniowego rozwoju autobusów nisko czy zeroemisyjnych, zostały ocenione jako bardzo interesujące i w chwili obecnej jedyne w Europie.

Wszystkiego najlepszego!

Aby 8 marca trwał cały rok. Aby z twarzy nigdy nie schodził uśmiech.

Wszystkim Paniom – nie tylko od święta – najlepsze życzenia składa

Zarząd Spółki

Z Romanem Podsiadłym, pierwszym dyrektorem, następnie prezesem Zarządu MZA,
rozmawia Sławomir Ślubowski

Staliśmy przed KOLOSALNYM wyzwaniem

– Jest rok 1994, zostaje Pan dyrektorem MZA. Z jakimi wyzwaniami musiał się Pan mierzyć?

– Było ich bardzo wiele. Nowoutworzone MZA było zakładem budżetowym, a zatem wszystkie decyzje, dotyczące czy to zakupu taboru, czy inwestycji, czy wprowadzenia nowych zasad płac, musiały być zatwierdzone bądź przez Zarząd, bądź Radę Miasta. Myśmy mogli tylko proponować pewne rozwiązania. Tereny, budynki, budowle, cała infrastruktura stanowiła – tak, jak w czasach, gdy istniało MZK – własność miasta, myśmy tylko zarządzali tym majątkiem. Wymagał on kolosalnych nakładów. Ale to tylko jeden problem. Drugim było uspokojenie nastrojów społecznych, przekonanie pracowników, że w nowych, wolnorynkowych warunkach mogą funkcjonować, choć nie obędzie się bez np. redukcji etatów. To wymagało szkoleń, ogromnej pracy z personelem. Było to tym trudniejsze, że tak naprawdę nikt nie wiedział, jaki ma być docelowy model funkcjonowania MZA. Konsultanci brytyjscy, którzy przeprowadzili audyt MZK, w wyniku którego nastąpił podział na MZA i TW, sugerowali wręcz, by prywatyzować poszczególne zajezdnie, by stały się one samodzielnymi podmiotami, konkurującymi ze sobą. A to wszystko w warunkach panującej inflacji, wysłużonego taboru, ogromnego niedoinwestowania. To jest obraz tamtych dni. Do tego doszły obawy pracowników o przyszłość ekonomiczną – załoga nie wiedziała, czy zachowa przywileje, jakie miała, gdy istniało MZK. A jednak udało nam się przeforsować zmiany w systemie płac, stymulujące jakość i wydajność pracy i podpisać Układ Zbiorowy Pracy.

– Jaką zastał Pan średnią wiekową taboru, obejmując stanowisko?

– Zbliżała się ona do wieku konieczności skasowania taboru. Wynosiła ok. 11-12 lat. Zakupom nowego taboru nie sprzyjała ówczesna sytuacja gospodarcza i polityczna w mieście – ustrój Warszawy zmieniał się, dochodziło do sporów kompetencyjnych, kto ma tę komunikację finansować. A nam jednocześnie wysłano sygnały: musicie być gotowi do gry rynkowej! Do konkurencji na rynku przewozów...

– Nie łapał się Pan wtedy za głowę i nie myślał: o rany, po co mi to stanowisko?

– Ja przepracowałem całe życie w MZK. Od stażysty w zakładzie remontowym Tramwa-

jów przez wszystkie stanowiska. Czułem się tu jak w rodzinie, a rodziny się nie opuszcza. Do końca 1992 roku byłem członkiem zarządu MZK i pierwszym zastępcą dyrektora, następnie objąłem funkcję dyrektora MZK. Po podziale na dwie jednostki – zostałem dyrektorem MZA.

– Wspomnieliśmy: stan taboru – tragiczny, nastroje załogi – podłe, budynki – w rozsypce. Ale to nie jedyne zmartwienia tamtych czasów...

– Zmagaliśmy się jeszcze z inflacją. Galopowały ceny paliwa – bywało, że w ciągu roku wzrastały kilka razy, a paliwo to 30 proc. naszych kosztów. Bardzo pilnowaliśmy, by nasze koszty własne nie prześcignęły inflacji i miałem ogromną satysfakcję, gdy były one niższe.

– Ówczesne władze miejskie „urodziły dziecko”, jakim były MZA i TW, ale tym „dzieciom” nie zapewniono wyprawki...

– Niestety, z wielkim ubolewaniem patrzyłem, jak „kraje” się nas kawałek po kawałku: likwidując poszczególne zajezdnie: Pożarową, Piaseczno, Inflancką, Chełmską. Przecież ze sprzedaży tych cennych terenów MZA nie zobaczyło ani złotówki! No i kwestia taboru: niejednokrotnie tłumaczyłem prezydentom, a było ich 8 lub 9, że tabor to nie jest budynek, który może funkcjonować 50 lat i jeszcze kilka. Tabor starej generacji, który wówczas mieliśmy, po 10-12 latach nie nadawał się już do eksploatacji.

– Naprawdę, był taki czas w Ratuszu, gdy prezydentom trzeba było tłumaczyć takie rzeczy?

– Jestem przekonany, że ci ludzie mieli świadomość trudnej sytuacji, ale w trudnej sytuacji było też miasto. Rozmawiam kiedyś z prezydentem Świącickim, który był zwolennikiem kupowania nowego taboru. Mówię: – Panie prezydencie, potrzebujemy sto sztuk. Na to on: nie ma mowy. Możemy dać pieniądze na dziesięć.

– Przekształcenie MZA w spółkę z o. o. radykalnie zmieniło sytuację...

– Raczej pojawiły się nowe wyzwania. Bo już nie można było iść do prezydenta i powiedzieć: prosimy o pieniądze. Trzeba było mieć własne. A tych, jak wspominałem, nie mieliśmy, bo z likwidowanych zajezdni nie dostaliśmy nic. Stosowaliśmy zatem różne rozwiązania, np. kupowaliśmy autobusy na kredyt.

– Czy podział MZK miał w ogóle sens?



– To zależy jak na to patrzeć. W starej organizacji panował układ scentralizowany. Organizator i wykonawca przewozów stawili jedność. Można postawić zarzut, że MZK samo jeździło i samo się kontrolowało. Proszę jednak pamiętać, że w wielu państwach, do dziś, funkcjonuje coś takiego jak MZK i komunikacja tam działa. Prekursorami podziału na wykonawców i oddzielenia ich od organizatorów przewozów, byli Brytyjczycy za panowania Margaret Thatcher. Ale proszę pamiętać, że komunikacja miejska w Londynie w jej czasach była podległa rządowi, a nie samorządowi, jak u nas! Gdyby u nas komunikacja była rządowa, to podejrzewam, że ówczesny wicepremier, Leszek Balcerowicz, sprywatyzowałby nas w pół roku...

– Nie jest Pan entuzjastą prywatyzacji...

– Ponieważ zawsze – w tej czy innej formie organizacyjnej – miasto będzie dofinansowywało przewozy. Gdyby wycofało się z dofinansowywania, bilet na autobus musiałby kosztować 10 zł, na metro 20 a na SKM-kę chyba 30, bo tak wyglądają rzeczywiste koszty. Ale jest coś jeszcze: w Londynie z jednej firmy komunikacyjnej po prywatyzacji wyłoniło się 60. Ale po 15 latach zostały bodaj trzy, które zaczęły narzucać miastu swoje warunki i ceny.

– Do dziś niektórzy pracownicy twierdzą, że podział MZK był karą za strajk 1991 roku...

– Nie, absolutnie nie. To nie było w żaden sposób zależne od strajku. Taki był po prostu okres – wszystko przekształcano i taki trend, jak w Warszawie przejęły inne miasta – nie ma praktycznie większego miasta bez czegoś w rodzaju ZTM. Ale chcę też podkreślić, że

historia udowodniła, że mały, prywatny przedsiębiorca nie działa cudów. MZA, dzięki temu, że się przekształciło, zrestrukturyzowało, że daje pracownikom stabilne gwarancje zatrudnienia nie musi się obawiać konkurencji.

– **Odszedł Pan z MZA w połowie 2007 roku. Nie było Panu tak po prostu żal?**

– Moja kadencja skończyła się już w roku 2006 i nie miałem wątpliwości, że nie będę

się ubiegał o następną. Każdy się zużywa. A czy czegoś żal? Byłoby dziwne, gdybym nie czuł, po tylu latach pracy, sentymentu do tej firmy.

– **Patrząc z perspektywy czasu: czy coś można było zrobić lepiej?**

– Zarówno w życiu państwa jak i w życiu firmy można było coś zrobić lepiej, szybciej... Może ten czas, wkrótce po zmianach ustro-

jowych, gdy przekształcono MZK, nie był najszczęśliwszym. Może można było poczekać, zrobić reformę w innym terminie. Ale to samo można powiedzieć o każdej innej dziedzinie życia gospodarczego. Ale sądzę, że ta łódź, jaką jest MZA, nawet po zmianie długoletniego sternika, płynie w dobrym kierunku.

– **Serdecznie dziękuję za rozmowę**

To tak miało być

Z Kazimierzem Kuligiem, ostatnim dyrektorem Miejskich Zakładów Komunikacyjnych i pierwszym dyrektorem Zarządu Transportu Miejskiego rozmawia Sławomir Ślubowski

– **20 lat temu podzielono Miejskie Zakłady Komunikacyjne...**

– I bardzo dobrze się stało, że to podzielono. Jakie były MZK to wszyscy widzieli. Zbiurokratyzowany kolos z przerostami administracyjnymi, o dość odrębnych zakresach działań – przecież tramwaje, autobusy, czy funkcjonujące jeszcze wówczas trojlebusy łączyło tak naprawdę tylko to, że woziły ludzi.

– **Jaki był cel podziału?**

– Oddzielić część eksploatacyjną, wykonawczą, od zarządzającej. Proszę pamiętać, że czasy były niełatwe – komunikacja znajdowała się na krawędzi wydolności finansowej. „Dobijał” nas obowiązuje wówczas tzw. podatek od ponadnormatywnych wynagrodzeń. Przekształcenie było więc ucieczką spod topora. A jaka była jakość tej komunikacji... no, niektórzy jeszcze pamiętają...

– **Jest początek lat 90-tych, świeżo po transformacji ustrojowej. Mamy pierwszego demokratycznego prezydenta miasta. Nowy ustroj dopiero się tworzy, a Wy porywacie się na tak gigantyczną operację, nie mając żadnych wzorów! Jak to wszystko „zgraliście” logistycznie, organizacyjnie? Tego typu przedsięwzięcia wymagają szeregu ustaleń, np. z miastem...**

– Bardzo dobrze nam się współpracowało z pierwszą ekipą Ratusza – prezydentem Stanisławem Wyganowskim i jego zastępcą, Rafałem Maliszewskim. Gdy w 1992 roku przedstawiliśmy im założenia podziału MZK, mieliśmy pełne wsparcie. Rozmowy szły sprawnie i szybko, prezydent Maliszewski zapalił się do naszego pomysłu. Pewien element sprzyjający był też w ówczesnym Ministerstwie Przekształceń Własnościowych, z którego uzyskaliśmy dofinansowanie na audyt MZK. Przeprowadziła go brytyjska firma i wskazała nam, jak powinno wyglądać to przekształcenie.

– **A Pan, dyrektor MZK, nie protestował?**

– Ależ ja byłem zwolennikiem tej reformy! Ona dawała nam ogromną szansę na rozwój. MZK w formie, w jakiej było, mogłoby nie przetrwać.

– **Pomysł podziału, jak Pan wspominał, zaprezentowaliście w 1992 roku. Rok wcze-**

śniej doszło do strajków komunikacji, jeden z nich trwał kilka dni. Czy to nie była zemsta za tamten strajk? Czy likwidacja MZK nie była jednoznacznym sygnałem dla związkowców: już nigdy nie zastrajkujecie, bo się was podzieli?

– Z logicznego punktu widzenia może się wydawać, że tak było, ale proszę mi wierzyć: nie chcieliśmy nikogo karać. To nie był powód, dla którego zlikwidowaliśmy MZK. Strajk był oczywiście bardzo dokuczliwy dla mieszkańców, pamiętam, wygrałem właśnie konkurs na stanowisko dyrektora MZK i od razu miałem strajk na głowie. Można byłoby więc wysnuć taki wniosek, o jakim pan wspomina, ale nie! Naprawdę nie taki był cel. Tym bardziej, że przecież związki nie tylko nie przestały działać, ale powstały nowe.

– **No właśnie: czy w czasie przekształceń nie było protestów strony związkowej?**

– Może to dziwne, ale nie. Zaufano nam. Może jakieś odgłosy niezadowolenia były, ale nieznaczne. Proszę pamiętać, w jak trudnej sytuacji wtedy wszyscy byliśmy. Nieporównywalnie trudnej. Może dlatego udało się przez to wszystko przejść.

– **Podział miał sprawić, że będzie szybciej, efektywniej, lepiej, że usprawnione zostanie zarządzanie komunikacją. Dziś nie brak głosów, że wcale tak się nie stało, że na podjęcie decyzji czeka się tygodniami...**

– To może wynikać z tego, że przed 1989 rokiem zarządzenie było proste: był dyrektor i był I sekretarz. I była decyzja, czasem po konsultacji z miastem. W sprawach inwestycji nie ogłaszano przetargów, bo tego wówczas nie znano. Po roku 1989 wszystko się zmieniło. I dlatego może się wydawać, że pewne działania trwają dłużej.

– **Minęło dwadzieścia lat... Czy to tak miało być?**

– Tak! To było dobre, bardzo dobre dwadzieścia lat. Jakość komunikacji jest nieporównywalnie lepsza. Płacenie spółkom za wokilometry odciąża miasto od kosztownych inwestycji, gdyż zadaniem spółek jest odnowa taboru. Najlepszym dowodem na to, że powo-



łanie Zarządu Transportu Miejskiego było celowym jest to, że podobne struktury powstały w niemal każdym dużym mieście w Polsce i w wielu miastach europejskich. Jedyne, do czego mógłbym mieć pewne zastrzeżenia, to zatrudnienie. Myśmy startowali w ZTM-ie od 250 osób, teraz pracuje ich wielokrotnie więcej. Oczywiście rozumiem, że można tłumaczyć to nowymi zadaniami: np. doszły parkingi P&R, doszły sprawy związane z przygotowaniem inwestycji itp., no, ale to są fakty.

– **Wyobraźmy sobie, że w 1992 roku, gdy zaproponowaliście jednemu z najmłodszych polskich prezydentów, prężnemu i energicznemu Rafałowi Maliszewskiemu pomysł wielkich zmian, nie robicie nic. Wszystko zostaje po staremu. Dalej mamy MZK. Jak by wyglądała teraz warszawska komunikacja?**

– Ogromnie trudno na to odpowiedzieć. Na pewno jakaś komunikacja musiałaby w mieście funkcjonować. Jak i na jakich zasadach – to już jest odrębna kwestia. Być może byłoby coś na kształt MZK, ale uważam, że dobrze się stało, że wówczas, 20 lat temu, nie baliśmy się podjąć decyzji, zmieniającej sposób zarządzania komunikacją. Najlepszy dowód to jej jakość.

– **Serdecznie dziękuję za rozmowę.**

Kazimierz Kulig – w latach 1984-1991 dyr. ekonomiczny MZK, w latach 1991 – 1992 – dyrektor naczelny MZK, od 1993 do 31. XII. 1999 – dyrektor ZTM.

Jak to się stało?

20 lat temu 1 marca 1994 roku zlikwidowano MZK.

Utworzono Miejskie Zakłady Autobusowe i Tramwaje Warszawskie

Aby zrozumieć, dlaczego tak się stało, trzeba przypomnieć tamte czasy. Jest początek lat 90-tych. Kraj przechodzi z socjalizmu do kapitalizmu. Plajtują wielkie państwowe fabryki. Prywatyzuje się niemal wszystko, jak leci. Problem w tym, że nikt tak do końca nie wie, jak się ten kapitalizm „je” i przekształcenia nie zawsze wychodzą na dobre.

Zawirowania nie omijają Warszawy i MZK, które jest na skraju zapaści. Stary, wysłużony tabor. Brak pieniędzy na inwestycje, remonty, płace.

I anachroniczny sposób zarządzania – MZK jest jedynym organizatorem, operatorem, zarządcą, przewoźnikiem w jednym i działa na zasadzie monopolistycznego przedsiębiorstwa państwowego.

RÓWNIA POCHYŁA

MZK, niczym tonący, chwytający się brzołty, aby ratować się przed zapaścią, już w 1990 roku postanawiają: nastąpi likwidacja nierentownych linii, wydzierżawienie autobusów MZK osobom prywatnym, wydłużenie godzin eksploatacji wozów itd.

Efekt? W styczniu 1992 pod nóż idzie 25 linii autobusowych i 13 tramwajowych. Tabor ze skasowanych linii przesuwa się na linie bardziej obciążone. Ta zmiana miała spowodować zmniejszenie kosztów i wygospodarowanie oszczędności na zakup jeszcze w 1992 roku 40 autobusów i 40 tramwajów. Plan częściowo spala na panewce, choć szuka się najtańszych autobusów i tramwajów, sięgając nawet po wozy używane (Dennis Lance – 3 sztuki, DAB – 4 sztuki).

Aby zaoszczędzić pieniądze i poprawić sytuację taborową, zapada decyzja o własnym montażu autobusów Ikarus 260.73A w zajezdni „Stalowa” (pierwsze wozy zaczęto składać we wrześniu 1993 roku, jednak przez długotrwałą polską homologację na ulice wyjechały dopiero w styczniu 1994 – 4 sztuki).

MY WAS UZDROWIMY! SZOKOWO...

Pod koniec 1991 roku z propozycją uzdrowienia warszawskiej komunikacji i samego MZK do władz Warszawy zwraca się angielska firma konsultingowa „Drawlane Consultants Europe



Ltd. Firma proponuje terapię szokową: podzielenie MZK na 4-5 przedsiębiorstw z dalszym podziałem na samodzielne zajezdnie. Prywatyzację zakładów remontowych autobusów i tramwajów, obniżenie zatrudnienia, likwidację wielu komórek pomocniczych (socjalnej, transportowej, organizacji ruchu, itd.), przeszkolenie kadry przez angielskich specjalistów do pracy w warunkach wolnego rynku, itd.

TO JUŻ JEST KONIEC!

Pod koniec 1992 roku firma „Drawlane” przedstawia Zarządowi miasta pierwsze opracowania i analizy ekonomiczne. To na ich podstawie Rada Warszawy w dniu 19 lipca 1993 roku uchwałą LI/298/93 dokonuje podziału Zakładu budżetowego Miejskie Zakłady Komunikacyjne na dwie firmy – Miejskie Zakłady Autobusowe i Tramwaje Warszawskie.

To jest wyrok na MZK i początek nowej historii. Ówczesne władze miasta patrzą w przyszłość optymistycznie: „Decyzja o podziale otwiera możliwość dalszych przekształceń przedsiębiorstwa. Chodzi o czystość obiegu pieniądza, by było wiadomo, ile wydajemy na tramwaje, ile na autobusy, gdzie są możliwe oszczędności. Zakład autobusowy będzie pierwszym na rynku usług, który spotka konkurencją.” – mówi w wywiadzie dla „Rzeczpospolitej” ówczesny wiceprezydent miasta Rafał Maliszewski.

Kilka dni później prezydent m. st. Warszawy Stanisław Wyganowski powołuje swych peł-

nomocników do organizacji nowych, wydzielonych z MZK przedsiębiorstw budżetowych.

Roman Podsiadły, ostatni Dyrektor MZK zostaje powołany do organizacji zakładu autobusowego. Krzysztof Karos, ostatni gł. księgowy MZK - do organizacji zakładu tramwajowego.

Termin rozpoczęcia samodzielnej działalności obu firm wyznaczono na 1 stycznia 1994 roku.

Ale wskutek protestów związkowców dopiero 1 lutego 1994 Zarząd Związku Dzielnic-Gmin Warszawy podjął uchwałę (nr 519/94) o powołaniu Zakładu Budżetowego „Miejskie Zakłady Autobusowe” z siedzibą w Warszawie do prowadzenia komunikacji zbiorowej na terenie m. st. Warszawy taborem autobusowym i trolejbusowym. Analogiczną uchwałę podjęto w sprawie powołania Tramwajów Warszawskich.

TAK RODZI SIĘ NOWE...

Uchwała „Zarządu Związku Dzielnic” pozwoliła na rozpoczęcie działalności z dniem 1 marca 1994 Miejskim Zakładom Autobusowym. Wówczas bezpośrednio zależnym i podległym (podporządkowanym) Zarządowi Związku Dzielnic-Gmin.

I tak zaczyna się ta historia. Powołane do życia MZA nie jest właścicielem żadnej zajezdni. Żadnego budynku. Dysponuje taborem w tragicznym stanie technicznym (szczegóły w ramce).

Dopiero w listopadzie 1994 roku do zajezdni „Inflancka” trafić ma pierwszy fabrycznie

1) Gazeta Wyborcza – 17 maja 1992 – „Zmienić kształt po angielsku”

nowy Neoplan N4020, który zapoczątkuje nową erę niskopodłogowców² w warszawskiej komunikacji (nr tab. 6455 z późniejszym przenumеровaniem 6430).

ww., wsp. Sławomir Ślubowski

Dziecko bez wiana, czyli MZA na progu startu

MZA w 1994 roku dysponowało:

- 1688 wozami w tym:
- 199 sztukami średniej wieku do 5 lat,
- 1016 o średniej wieku do 10 lat,
- 237 powyżej 10 lat
- 236 do natychmiastowej kasacji

W ramach przedsiębiorstwa działało 8 zakładów: R-5/MZA – Inflancka, R-6/MZA – Redutowa, R-7/MZA – Woronicza, R-9/MZA – Chełmska, R-10/MZA – Ostrobramska, R-11/MZA – Kleszczowa, R-13/MZA – Stalowa i T-4/MZA – Zakład Naprawy Autobusów.

W 1994 roku były jeszcze dwa Zakłady R-12/MZA – Piaseczno¹ trolejbusowo-autobusowy i R-8/MZA – Pożarowa², jednak wówczas przeznaczone do tzw. wygaszenia działalności i przesuwania taboru na inne zakłady i już nie ujęte w strukturze organizacyjnej, mimo iż spełniały jeszcze swoje role jako zajezdnie autobusowe i trolejbusowe przez kilka następnych lat („Piaseczno”).

Siedziba Dyrekcji mieściła się przy Senatorskiej 37.

Na koniec 1994 roku w MZA pracowało ponad 5 tysięcy osób, w tym około 3600 kierowców.

1) Ostatnim dniem działalności „Piaseczno” był 3 września 1995 roku, dzień likwidacji ostatniej linii trolejbusowej „51”. Zajezdnia powróciła jeszcze do swojej funkcji w latach 2000 – 2002 jako Oddział R-7 „Woronicza”

2) Ostatnim dniem działalności „Pożarowej” był 31 sierpnia 1995 roku

ZTM był pierwszy

Zanim jeszcze podzielono i zlikwidowano MZK, w 1992 roku wyłoniono z jego struktur komórki zarządzające organizacją transportu (rozkłady jazdy, analizy tras, budowanie tras, itd.) tworząc z nich Zarząd Transportu Miejskiego jako przyszłego zarządzającego w imieniu organizatora (Rada Warszawy i Zarząd miasta) warszawską komunikacją w całym tego słowa znaczeniu – autobusami, tramwajami, metrem, kolejami, itd.

A takie było MZK

W maju 1993 roku, na rok przed likwidacją, w MZK pracowało ponad 9, 7 tysiąca osób: ponad 3 tysiące kierowców, 720 motorniczych, 43 kierowców trolejbusów. Dysponowały: 640 autobusami Ikarus 260, 1030 Ikarus 280 (łącznie 1670 wozów), 900 tramwajami, 39 trolejbusami.

2) Pierwsze niskopodłogowe autobusy (Somua), choć analogia jest niewielka kursowały jeszcze przed II wojną światową. Co prawda nie do końca były podobne do dzisiejszych, jednak platforma dla wsiadających była niewiele ponad chodnikiem.

ZROBILIBYŚMY TEN STRAJK JESZCZE RAZ

Z Leszkiem Grzechnikiem, przewodniczącym NSZZ „Solidarność” rozmawia Sławomir Ślubowski

– Likwidacja MZK to była kara dla Was za strajk z 1991 roku, prawda? Podział firmy miał zapobiec podobnym sytuacjom. Dostaliście czytelny sygnał: już nigdy nie pozbawicie mieszkańców komunikacji...

– Nie jestem pewien, że podział MZK na MZA i TW był wynikiem strajku z maja roku 1991, ale żeby była jasność: ten pięciodniowy strajk, strajk o podwyżkę płac, który zaczął się najpierw w zajezdni tramwajowej na Pstrowskiego, potem objął pozostałe zajezdnie tramwajowe, a dopiero dzień później dołączyły autobusy – więc ten strajk przyniósł w konsekwencji utworzenie zakładu budżetowego i umożliwił wzrost wynagrodzeń. Państwowe MZK nie mogły dać podwyżek – obowiązujący wówczas tzw. podatek od ponadnormatywnych wynagrodzeń przewidywał, że za każdą złotówkę podwyżki pracodawca musi zapłacić 5 zł podatku! Ten przepis dobijał MZK. Podział Firmy, który nastąpił po dwóch latach od wspomnianego strajku i utworzenie dwóch niezależnych jednostek – MZA i TW – dla pracowników w dłuższym okresie nie był jednak dobry.

– Dlaczego?

– Tramwajarze zachowali monopol na przewozy tramwajowe – więc wolno im więcej, również zarobki są tam wyższe, autobusiarzy przymuszono do konkurowania z innymi firmami autobusowymi, a więc wolno im mniej. Zresztą, my Solidarność w MZA i TW, zaskarżył uchwałę Rady Warszawy o likwidacji MZK do Naczelnego Sądu Administracyjnego. Sąd przyznał nam rację, jednak niewielka to pociecha, odwołanie złożyliśmy po terminie... O tym, że ten podział to była zła decyzja, świadczą liczby: w chwili, gdy dzielono MZK, pracowało tam ok. 10 tys., osób, dziś liczba zatrudnionych w MZA i TW wynosi ok. 8300 osób...

– Ależ Panie Przewodniczący, setki, tysiące firm ograniczyło zatrudnienie w minionych latach, aby funkcjonować na rynku...

– A co to jest za argument? MZK miało 1400 wozów w planie, MZA ma ich 1090...

– Ponieważ, Panie Przewodniczący, doszli przewoźnicy prywatni. Można by zakładać, że gdyby istniał MZK, też straciłoby udziały w rynku...

– Pojęcie rynku komunikacyjnego w Warszawie nie istnieje. To jest złuda! Te firmy konkurencyjne uprawiały, jeszcze do niedawna, wolną amerykanke. MZA musiały płacić wszystkie zobowiązania wobec pracowników oraz władz państwowych i samorządowych, te firmy – miały inne, szczególnie ze swymi

pracownikami rozliczenia i może im nie było łatwiej, to były i są komunikacją uzupełniającą. A ponieważ tak wtedy, jak też dziś ci pracownicy chętnie zatrudniają się w MZA to wyraźnie widać, że u nas pracuje się lepiej i pewniej. To jaka to konkurencja? Zresztą, życie dowiodło, że kilku z konkurujących z nami firm nie stać było na kontynuację dalszej pracy po wyczerpaniu się ich pierwszej umowy z miastem. Te firemki padły.

– Jak Pan, jako związkowiec, z natury krytycznie patrzący na rzeczywistość, ocenia te 20 lat? Czy wszystko było złe?

– Oczywiście, że nie wszystko. Obie firmy – tramwajowa i autobusowa – przetrwały. Nasz Związek jeszcze do niedawna był postrzegany jako sprzyjający Zarządowi Spółki. Natomiast od trzech lat z niepokojem obserwuję, że sprawy mają się gorzej. Nie trafia do mnie argument, że nie ma podwyżek płac, bo jest kryzys. Że nie zawiera się umów na czas nieokreślony, bo jest kryzys. Nie przemawia do mnie Regulamin Wynagradzania, w którym nie wiadomo, z czego ma się składać premia, a stawka zasadnicza jest „rozbita” na bardzo wiele elementów. Uważam, że płaca kierowcy winna być wynagradzana adekwatnie do jego odpowiedzialności, do jego stresu, do panujących warunków ruchu. Stawka 2500 zł (netto) dla pracownika ze stażem poniżej 5 lat pracy w MZA nie jest kwotą adekwatną i nie pozwala na utrzymanie rodziny w mieście stołecznym...

– Wie Pan, ja pracowałem w firmach, gdzie płacono sporo... I firm tych już nie ma...

– Bo na produkty, które tworzyły te firmy, zabrakło zbytu. A u nas pasażer jest. Każdy mieszkaniec Warszawy – w podatkach – płaci ok. 1000 zł na komunikację. Sprywatyzujmy komunikację, uwolnijmy ceny biletów, dajmy ludziom po te 1000 zł i niech wybiorą – czy wolą jeździć komunikacją, czy samochodami...

– Obawiam się, że wtedy i Pan i ja i setki innych zatrudnionych w MZA stracą pracę...

– Ale przynajmniej będzie to rozwiązanie uczciwe. Bo teraz kto jest odbiorcą naszej usługi? Pasażer? Nie! Odbiorcą jest miasto, które kontraktuje tę usługę i dlatego Zarząd nie ma motywacji do gospodarności – bo i tak ta usługa zostanie kupiona.

– Patrząc wstecz... Gdybyście wtedy, w 1991 roku, wiedzieli, że władze ukarzą was za strajk, likwidując MZK, zdecydowałibyście się go zrobić jeszcze raz?

– Oczywiście. Wtedy (ale też i dziś) nie było innego wyjścia.

DACIA da radę



Oto nowy pojazd we flocie Wydziału Zarządzania Przewozami. Napęd 4 na 4 gwarantuje, że dojedzie nawet w największy śnieg, czy błoto. Miniona zima wprawdzie nie należała do najcięższych, ale trzeba liczyć się z tym, że ta najbliższa może dać do wiwatu. A sytuacje, wymaga-

jące interwencji instruktora, zdarzają się bardzo często na peryferyjnych trasach, gdzie trudno czasem dojechać „zwykłym” radiowozem.

Wkrótce dojadą jeszcze dwie takie Dacie. Niski koszt eksploatacji i prostota samochodów tej marki a jednocześnie niezawodność

gwarantują, że były to dobrze wydane pieniądze. Dzięki nowym zakupom najstarsze skody, mające ponad pół miliona km przebiegu, zostaną wycofane z eksploatacji.

Na naszym zdjęciu instruktor, Krzysztof Łukaszczyk, właśnie rusza do kolejnej interwencji.

KALEKA Z DEFINICJI

W poprzednim numerze Klaksonu, w felietonie „Czy kaleka to kaleka?” opisałem sytuację, w jakiej znalazła się jedna z pasażerek, osoba niepełnosprawna. Chciała wejść pierwszymi drzwiami – Wejście dla kalek jest drugimi drzwiami – wykrzyknął do niej kierowca, ani myśląc oczywiście pomóc. Upokorzona pasażerka złożyła oficjalną skargę, kierowca potwierdził użyte słowa, argumentując, że przecież ktoś kto ma kłopoty w poruszaniu się, jest kaleką.

Napisałem o tym, nie podając oczywiście danych kierowcy, ani nawet numeru linii. Bo istotny był problem – a ten problem trzeba nazwać po imieniu – zwyczajnego chamstwa, które swoją postawą zaprezentował kierowca.

Dostaliśmy od niego... długi list. Cytujemy fragmenty, pisownia i interpunkcja oryginalna: „Cieszę się, że poruszył Pan ten temat mam nadzieję, że zwiększy świadomość znaczenia wypowiedzianych słów wśród naszych Kolegów. Jestem Polakiem znajduje się na terytorium

Tomasz Bednarski, kierowca numer 106 z Oddziału R-4 uważa, że można do niepełnosprawnego powiedzieć: – „Kaleki” wsiadają drugimi drzwiami

Polski posługuję się oficjalnym językiem na terytorium Polski, jakim jest Język Polski. Przeczytałem ze zrozumieniem Pana artykuł. Tak sytuacja jak ją Pan opisał miała miejsce. Użycie przeze mnie słowa KALEKA było celowe i słuszne w sytuacji, jaka zaistniała. Nie chcąc obrazić Tej Pani użyłem precyzyjnego określenia jej stanu fizycznego, jakim był lekki niedowład nóg a jest nim słowo KALEKA”.

Dalej kierujący podaje słownikową definicję tego określenia. I nie trafia do niego argument, że zachowanie, jakiego się dopuścił, świadczy o jego braku wrażliwości.

Komentarz

Przyznam, że po przeczytaniu wywodów pana Bednarskiego opadły mi ręce. Nigdy do

tej pory w Klaksonie nie podawaliśmy imion, nazwisk, numerów służbowych kierowców, którzy dopuścili się wykroczeń. Każdy ma bowiem prawo do błędów. Do chwili stresu i „wyjścia z nerwów”. Rozumiemy, że praca kierowcy jest bardzo stresująca. Piętnujemy jednak negatywne zachowania i postawy, ale NIGDY – konkretnych ludzi. Nie jesteśmy i nie będziemy gazetą, która posługuje się publicznym linczem.

Ale kierujący, o którym napisaliśmy, sam się do nas odezwał. On się nie wstydi, że upokorzył niepełnosprawną pasażerkę. On uważa, że można doprowadzić starszą osobę do łez i wszystko jest w jak najlepszym porządku. Nazywa się Tomasz Bednarski, numer 106, z Oddziału R-4.

Sam chciał, byśmy podali jego dane. Spełniamy Pana prośbę, Panie Kierowco. Liczymy, że wszyscy – także przyszli potencjalni pracodawcy – Pana zapamiętają.

Sławomir Ślubowski



WSPIERAMY NAJLEPSZYCH STUDENTÓW

Jak co roku, nasza Spółka była jednym ze sponsorów konkursu na najlepszą pracę magisterską obronioną na Wydziale Samochodów i Maszyn Roboczych Politechniki Warszawskiej, w roku akademickim 2012/2013. Konkursowi patronuje rektor uczelni.

Finał XVII już edycji Konkursu odbył się 4.02.2014r. Nagroda specjalna, ufundowana przez naszą Spółkę, trafiła do mgr inż. Łukasza Zielińskiego za pracę pod tytułem: „Propozycja metody sterowania silnika dwupaliwowego o zapłonie samoczynnym ze zmodyfikowanym układem zasilania”.

Naszym zdaniem pan Łukasz bardzo interesująco potraktował temat możliwości wykorzystania paliw LPG i CNG w pojazdach

z silnikami diesla, a więc pojazdach, które stanowią gros flot w firmach przewozowych, głównie transportu publicznego.

Nasza Spółka dofinansowała też Koła Naukowe działające na Wydziale SiMR, doceniając wysokie zaangażowanie członków Kół w poszukiwaniu praktycznych rozwiązań proekologicznych, którzy budując nietypowe pojazdy, wykorzystują najnowsze osiągnięcia nauki i nowe technologie. W efekcie Koła mają bar-

dzo ciekawe osiągnięcia w budowie prototypów pojazdów napędzanych m. in. sprężonym powietrzem oraz energią elektryczną. Pojazdy te z powodzeniem uczestniczą w zawodach międzynarodowych. Studenci muszą sami zaprojektować i zbudować wyczynowy pojazd spełniający surowe warunki regulaminu FSAE. Zawody z cyklu Formuła SAE organizowane są na całym świecie, a liczba zarejestrowanych zespołów osiągnęła już prawie pół tysiąca.

Założ odblask, bądź bezpieczny

„Założ odblask” - to hasło najnowszej kampanii społecznej skierowanej do motocyklistów i użytkowników skuterów. Celem akcji zainaugurowanej przez Zarząd Dróg Miejskich jest zachęcenie kierowców jednośladów do noszenia kamizelek odblaskowych.

– Tą kampanią chcemy zwrócić uwagę motocyklistom, że będąc lepiej widzialnymi, mogą poprawić swoje bezpieczeństwo – podkreśla rzecznik Zarządu Dróg Miejskich Adam Sobieraj.

W ramach akcji odbędzie się sześć pikników promujących kampanię. Pierwszy – 26

kwietnia w Parku Bródnowskim – będzie można podziwiać pokazy kaskaderskie, nauczyć się pierwszej pomocy. Motocykliści będą oddawać honorowo krew. 17 maja w Przemysłowym Instytucie Motoryzacji odbędzie się symulowany pokaz wypadku drogowego z udziałem motocyklisty, cwi-

czenia dla motocyklistów oraz pokazy pierwszej pomocy dedykowane motocykliście. Podsumowanie kampanii, zaplanowane na koniec października, ma się odbyć podczas największych targów drogowych w Polsce „Infrastruktura 2014”.

SS

Konkurs! Mamy nagrody!

TRZY RAZY mini



Mini-państwo, mini-miasto i autobus też nieduży... Kolega Włodzimierz Cupryszak, autor tego zdjęcia, niespecjalnie się natrudził – był jednocześnie i w stolicy państwa i państwie. Nie jest to wielka metropolia – państwo liczy nieco ponad pół miliona ludności, a jego stolica – niecałe sto tysięcy, czyli mniej, niż np. Płock.

A jednak to bardzo ciekawe miasto, z wieloma zabytkami oraz instytucjami Unii Europejskiej. Czy już wiecie, gdzie był nasz fotoreporter? To piszcie! slawomir.slubowski@mza.waw.pl Możecie podać albo nazwę miasta, albo nazwę państwa.

Jak zwykle, pięć osób może liczyć na pamiątkowe upominki.

To jest Amsterdam

Tak! Nasze zdjęcie przedstawia kraniec autobusowy przy dworcu centralnym w Amsterdamie. Wiedziały o tym następujące osoby:

Monika Bieniowska
Bogdan Grudzinski
Mariusz Jaglarz

Marcin Kwasniak
Kamil Leczkowski
Patrik Lis
Rafał Miętus
Tadeusz Nowakowski
Patryk Piotrowski
Krzysztof Sienkowski

Zofia Sattar

Filip Skura
Rafał Sobolewski
Piotr Szurgott
Jarosław Szymański
Michał Zbrowski

Wszystkim gratulujemy, a najbardziej – tym, do których uśmiechnęło się szczęście i dostają od nas upominki. Imiona i nazwiska laureatów wyróżniamy tłustym drukiem.



TYLKO JEDNO POTKNIĘCIE...

KLAKSON ZDAJE SIĘ BYĆ CORAZ LEPSZY!
W POPRZEDNIM NUMERZE ZROBILIŚMY TYLKO JEDEN BŁĄD.

Na stronie 8 jest takie zdanie: „Wydarzenia ostatnich tygodni, te w których kierowcy będący pod wpływem alkoholu spowodowali wypadki, w wyniku których zostało zniszczone mienie, ucierpiali na zdrowiu lub stracili życie przypadkowi uczestnicy ruchu drogowego”...

Prawidłowo powinno być: ucierpieli. Jasne? No ale w tym przypadku nie dla nas.

Błąd ten wykrył nasz Czytelnik, Dariusz Kubajek, nr.sl.882 z R-3

Panie Dariuszu – gratulujemy. Za błąd przepraszamy.

Pan Darek dostaje od nas upominek.

A Ty? Też chcesz dostać firmowy gadżet? No to zapraszamy do lektury. Jeśli w tym numerze Klaksonu, który przeglądasz, znajdziesz błąd – masz szansę na nagrodę.

Kontakt z redakcją – tel. 568 75 69
e-mail: slawomir.slubowski@mza.waw.pl
adres redakcji: ul. Włociańska 52,
01-710 Warszawa budynek M-1 pokój 206

Wydawca: MZA Sp. z o.o., Biuro Zarządu i Strategii
Opracowanie graficzne, skład i tamanie: Konrad Wienczatek
Redaktor wydania: Sławomir Ślubowski

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności
za treść ogłoszeń, zastrzega sobie prawo
dokonywania skrótów w nadsyłanych tekstach