

NA NASTAWNI

BIULETYN INFORMACYJNY ZWIĄZKU ZAWODOWEGO
DYŻURNYCH RUCHU PKP

ROK Wyd. XII

MARZEC 2004 Nr 3

Http://rkzzdrpkp.republika.pl

POLSKA POTRZEBUJE NARODOWYCH KOLEI
Alternatywne propozycje funkcjonowania i rozwoju Polskich Kolei

P.L.P. POLSKIE LOBBY PRZEMYSŁOWE
im. Eugeniusza Kwiatkowskiego

Przyszłość PKP nie musi być czarna !

Dnia 2.03.2004 r. w Warszawie odbyła się ogólnopolska konferencja pt. "Polska Potrzebuje Narodowych Kolei. Alternatywne propozycje funkcjonowania i rozwoju PKP", której organizatorami byli: **Krajowy Komitet Protestacyjno-Strajkowy i Polskie Lobby Przemysłowe im. Eugeniusza Kwiatkowskiego.** Konferencje otworzył **dr. Paweł Soroka:** „Ogólnopolska konferencja "Polska potrzebuje narodowych kolei", zorganizowana przez KKP-S i Polskie Lobby Przemysłowe, jest ważnym etapem walki kolejarzy w obronie integralności polskich kolei i zachowania ich narodowego charakteru. Głównym celem konferencji jest ukazanie zagrożeń wynikających z realizacji Ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego PKP, oraz przedstawienie programu sanacji polskich kolei. Jest to program alternatywny wobec programu rządowego, którego istotą jest podział na kolejne spółki, który pogłębiłby niedowład i podniesie koszty zarządzania. Natomiast istotą alternatywnego programu - przedstawionego przez mgr inż. Marka Głogowskiego - jest zrjonalizowanie struktury Grupy PKP. Odnosząc się krytycznie do rządowych koncepcji prywatyzacji PKP, zawiera on propozycje wspólnych przedsięwzięć z partnerami zagranicznymi w celu pozyskania ich kapitału dla wzmocnienia polskich spółek przewozowych. Zawarte w niniejszej publikacji wystąpienia na konferencji, dużo uwagi poświęcają rządowej koncepcji regionalizacji przewozów lokalnych. Ułomność tej koncepcji - z punktu widzenia systemowej efektywności przedsięwzięć gospodarczych - wnikliwie ukazał prof. Włodzimierz Bojarski. Materiały z konferencji pokazują, że możliwa jest alternatywa dla dotychczas prowadzonej polityki w stosunku do PKP, którą krótko można scharakteryzować: zadłużyć, podzielić, zwolnić ludzi - w końcowym rachunku na koszt polskiego podatnika i sprzedać obcemu kapitałowi. Rzecz w tym, aby przymusić rząd do realizacji tej alternatywy. Będzie to celem dalszych działań KKP-S, wspartego przez ekspertów Polskiego Lobby Przemysłowego.”

Mgr inż. Marek Głogowski przedstawił: "Alternatywny Program naprawy PKP wobec zagrożeń wynikających z dotychczasowej restrukturyzacji", który powstał z inspiracji związków zawodowych, wchodzących w skład Krajowego Komitetu Protestacyjno-Strajkowego.

Obecna restrukturyzacja kolei stała się ciągłą ucieczką od problemów które wniosła ustawa o restrukturyzacji i prywatyzacji PKP, zamiast być poprawą konkurencyjności kolei na rynku przewozów.

Przedstawiony program jest alternatywą dla polityki, którą krótko można scharakteryzować : zadłużyć, podzielić, zwolnić ludzi - w końcowym rachunku na koszt polskiego podatnika i sprzedać obcemu kapitałowi, nie licząc się z tym, że może to być "wrogie przejęcie". Program ten ukierunkowany jest na tworzenie warunków do rozwoju polskich kolei i kolejowego rynku przewozów, na budowanie mocnej konkurencyjnej struktury, sterowanie nieuniknionym w przyszłości procesem integracji polskich kolei z innymi kolejami Europy, odzyskanie przez kolej bieżącej rentowności, minimalizowanie kosztów społecznych i budżetowych naprawy kolei, na stworzenie efektywnego mechanizmu zarządzania koleją i uczynienie naprawy polskiej kolei procesem ciągłym, stale ją doskonalącym.

Prof. dr hab. inż. Włodzimierz Bojarski wygłosił referat, w którym mówił o obecnym stanie kolei i zagrożeniach wynikających z kontynuacji złej restrukturyzacji.

Obecnie gospodarka kraju znajduje się w stanie głębokiego kryzysu i chaosu, przy którym bardzo znacznie spadły przewozy kolejowe. Kryzys ten musi być jednak przełamany, a warunkiem jego zwyciężenia jest m. in. zachowanie i modernizacja infrastruktury kolejowej. Likwidacyjne dostosowanie struktury kolei do warunków zapaści kryzysowej podetnie możliwości zwyciężenia kryzysu i będzie katastrofalne w skutkach. Nie wolno do tego dopuścić. Podział jednego spójnego systemu PKP na szereg niezależnych przedsiębiorstw (spółek), ukierunkowanych na doraźny własny zysk, prowadzi do wstrzymania inwestycji i modernizacji, do wielkich zaniedbań w remontach i utrzymaniu torów, stacji i taboru, do zmniejszenia bezpieczeństwa i standardu przewozów, a w efekcie - do ucieczki klientów i narastania deficytów finansowych.

cd. str. 2



Na tej, dawniej pięknej stacji pozostała tylko tabliczka z napisem PERON

Następnym bardzo interesującym mówcą był Mike Cash przedstawiciel RMT, oto główne myśli jego wystąpienia

Koledzy, Jesteśmy świadomi, że w najbliższym czasie będziecie musieli stawić czoło wyzwaniom związanym z prywatyzacją i podziałami na kolei. Zarządzający spółkami kolejowymi i Rząd lubią twierdzić, że prywatyzacja lub, jak ją nazywają, liberalizacja przyniesie korzyści i dobrobyt dla polskich kolei. Nic nie jest dalsze od prawdy. 10 lat temu Wielka Brytania została wykorzystana jako europejska świnka doświadczalna do testowania prywatyzacji. Dziś jeszcze ponosimy konsekwencje prywatyzacji. I do pewnego stopnia te doświadczenia mogą być podsumowane przez tragiczny wypadek, jaki miał miejsce na kolei 2 tygodnie temu. Czterech członków naszego związku zginęło w tragicznym, lecz możliwym do uniknięcia, wypadku. Jednostka o masie 20 ton, przewożąca szyny do wymiany, nie zatrzymała się na czas i przejechała jeszcze 2 mile zabijając 4 członków naszego związku i poważnie raniąc 3 innych. Na podstawie oględzin miejsca wypadku można stwierdzić, że wypadek był do uniknięcia. Podobny wypadek miał miejsce rok temu, szczęśliwie jednak nie doszło do tragedii. Po tym wypadku przygotowane zostały zalecenia, które miały zapobiec takim wypadkom w przyszłości, jednak nie zostały wprowadzone w życie. Fakt, że zaistniały podobne okoliczności w przeszłości oraz fakt, że w większości wypadków, które miały miejsce ostatnio byli zaangażowani niedoświadczeni podwykonawcy potwierdziły, to co brytyjscy kolejarze już dawno wiedzieli. A mianowicie, że podział i prywatyzacja kolei skutkuje w praktyce tym, iż prawa ręka nie wie tego, co czyni ręka lewa. A w efekcie cierpią na tym zarówno pasażerowie, jak i kolejarze. W 2002 roku 7 osób zginęło a 70 zostało rannych w wypadku w Potters Bar. Uporczywy wniosek, jaki nasuwa się po tej tragedii, to niepotrzebny pośpiech, z jakim Jarvis, główny prywatny podmiot działający w infrastrukturze, rozpowszechniał pogłoski o sabotażu, jakiego stał się ofiarą. To działania - w celu ochrony udziału w zyskach przede wszystkim - mówi wiele o prywatyzacji kolei w Wielkiej Brytanii. Prywatyzacja doprowadziła do podziałów na kolei, które czynią ją nie do poznania. Proszę tylko zwrócić uwagę, jak obecnie wygląda nasza kolej: 25 operatorów

pasażerskich, 6 przewoźników towarowych, 3 spółki odpowiedzialne za tabor, 2 kontrolerów infrastruktury - Network Rail i Eurotunnel. I co najmniej 7 podmiotów zarządzających. Oraz oczywiście pracownicy, którzy pracowali dla jednego przedsiębiorstwa, a obecnie zostali podzieleni na szereg spółek. Gdyby spojrzeć głębiej, zobaczymy skomplikowaną sieć wykonawców i podwykonawców: prawie 120.000 wykwalifikowanych pracowników zatrudnianych przez 1.500 pracodawców, z których 2/3 zatrudnia mniej niż 25 pracowników. Dla nich wszystkich podstawowym zadaniem jest osiąganie zysków. Kiedyś zintegrowana całość stanowi obecnie płaszczyznę walki sprzecznych interesów. System kontroli zarządzania załamał się i stan infrastruktury ucierpiał. Kultura bezpieczeństwa została zastąpiona przez kulturę winy a cele finansowe wzięły pierwszeństwo nad bezpieczeństwem. 4.000 mil linii kolejowych wymaga remontu. Ambitny dziesięcioletni rządowy plan dla kolei został odłożony do szuflady i priorytet rządowy stanowią obecnie przewozy drogowe. Dotacje na tabor przewozów towarowych zostały zawieszona. Wprowadzenie efektywnego systemu ochrony kolei zostało zawieszona. Awanse zostały wstrzymane a zatrudnienie ograniczone.

Myślą przewodnią prywatyzacji było założenie, że sektor prywatny będzie efektywniejszym zarządcą i że koleje będą wymagały mniejszych dotacji rządowych. Koledzy, ja twierdzę, że stało się dokładnie odwrotnie. Sprywatyzowana kolej okazała się niezdolną do zarządzania własnymi finansami i jest w efekcie bardziej kosztowna niż w okresie, kiedy stanowiła własność państwową. Koszty utrzymania wynosiły 1,8 bilionów funtów pod zarządem państwa i wzrosły do 2,8 bilionów funtów pod zarządem podmiotów prywatnych. Network Rail, zarządca infrastruktury wydaje obecnie 5 bilionów funtów więcej niż wynoszą dochody z przewozów pasażerskich, tylko na utrzymanie infrastruktury w obecnym stanie. Budżet Network Rail na rok 2003 przewiduje przekroczenie planowanych wydatków o 10 bilionów funtów do roku 2006. Inwestycje na kolei są obecnie 3 razy bardziej kosztowne niż były w okresie, kiedy kolej była własnością państwową. Spółki świadczące usługi przewozowe mogą "poszczycić" się podobnymi osiągnięciami. Niemal wszystkie są

uzależnione od publicznych dotacji. 1/4 z nich została uratowana przed upadłością dzięki dotacjom państwowymi i to przekraczającym te, przewidziane w umowach franchisingowych, 1/4 jest technicznie niewypłacalna.

Kolej powinna przeżywać obecnie złoty okres - kolei brytyjskiej grozi widmo upadku.

Samonakręcająca się spirala żądań finansowych sprywatyzowanych kolei powoduje powstanie realnego zagrożenia likwidacji, które może zagrozić idei narodowych kolei brytyjskich. Zbyt późno rząd brytyjskich uświadomił sobie, że podział kolei był pomyłką. Radykalne środki, jak przywrócenie zarządu kolei charakteru publicznego, zostały podjęte.

Rząd ogłosił rewizję polityki dotyczącej przyszłości kolei brytyjskich, aby zająć się katastrofalnym podziałem kolei odziedziczonym po rządzie torysów.

Mimo, że nie uznajemy działań rządu za wystarczające i dostatecznie szybkie, i jesteśmy świadomi, że Rząd jest nadal oddany przekonaniu, iż prywatne jest lepsze niż państwowe, to przynajmniej pojawiło się przeświadczenie, że podział i prywatyzacja były błędem.

Tak wyglądają brytyjskie doświadczenia w zakresie prywatyzacji. I dlatego też wykazujemy pełną solidarność dla waszych protestów. Popieramy waszą walkę na rzecz utrzymania narodowych kolei. Popieramy wasze żądanie do otrzymania zapewnienia, że sieć kolejowa jest po to, by służyć polskim obywatelom, a nie po to by zapewnić szybki zysk międzynarodowym prywatnym przewoźnikom towarowym. My znamy to, czego wy teraz doświadczacie i zrobimy wszystko, co jest w naszej mocy, aby pomóc wam uniknąć błędów, które stały się udziałem brytyjskich kolei. Solidarność na zawsze".

Na zakończenie konferencji zostało wypracowane stanowisko:

Stanowisko

ogólnopolskiej konferencji pt. "Polska Potrzebuje Narodowych Kolei. Alternatywne propozycje funkcjonowania i rozwoju PKP"

2 marca 2004 r. w Warszawie odbyła się ogólnopolska konferencja pt. "Polska Potrzebuje Narodowych Kolei. Alternatywne propozycje funkcjonowania i rozwoju PKP", której organizatorami byli: KKP-S Kolejarzy i Polskie Lobby Przemysłowe.

cd. str. 3

W konferencji wzięli udział parlamentarzyści, przedstawiciele Zarządów Grupy PKP S.A., niezależni eksperci i przedstawiciele związków zawodowych działających w Krajowym Komitecie Protestacyjno - Strajkowym Kolejarzy oraz przedstawiciele związków działających na zapleczu kolei. Na zakończenie obrad uchwalono poniższe stanowisko:

Niżej podpisani uważają, że:

* Dotychczas prowadzona tzw. restrukturyzacja PKP, prowadzi do likwidacji narodowych kolei. Dokonano daleko idącego podziału kolei, gdy w krajach o rozwiniętych gospodarkach następuje koncentracja, w celu wzmocnienia konkurencyjności i wykorzystania korzyści skali. Na brak płynności finansowej PKP nałożyło się obciążenie podatkiem VAT obrotów wewnętrznych spółek Grupy PKP S.A. i koszt odsetek od 2 mld zł kredytu obrotowego na ten cel. Podział doprowadził przede wszystkim do niedowładu kierowniczego i braku wspólnej strategii rozwoju kolei oraz warunków do jego realizacji.

* Dla skutecznego ratowania polskiej kolei niezbędne jest rozpoznanie przyczyn obecnego stanu rzeczy. Uważamy, że diagnozę tego stanu zawiera "Alternatywny Program Naprawy PKP", przedstawiony na konferencji, który udowadnia, że dotychczasową reformę PKP oparto na brytyjskim eksperymencie podziału i prywatyzacji kolei, gdzie po czterech latach, naprawa skutków jego działania, rząd angielski będzie kosztował 67 mld funtów. Podstawą dla dobrej strategii naprawy PKP jest uświadomienie sobie przez Rząd, że na skutki naśladowstwa Wielkiej Brytanii polskiego budżetu nie będzie stać, a kierunek dotychczasowej restrukturyzacji zdaje się prowadzić do analogicznych kłopotów. W trakcie reformy polska kolej znacznie powiększyła długi. Przekraczają one wartość majątku PKP pomniejszonego o linie kolejowe. Rządowy program prywatyzacyjny potencjalnie dochodowych części kolei: PKP CARGO S.A. i PKP Intercity Sp. z o.o, zakłada nierealne terminy prywatyzacji, zwłaszcza Cargo. Przewiduje tryb niewykluczający "wrogiego przejęcia" kolei, które może skutkować likwidacją znacznej części potencjału przewozowego. Spodziewana cena sprzedaży - w odniesieniu do długów kolei - jest na tyle niska, że prywatyzacja, w zaproponowanym

przez Rząd kształcie, jest nieracjonalna. Nieracjonalność takiej prywatyzacji zwiększa fakt pojawienia się w znacznej skali prywatnych przewoźników, którzy przejmą najbardziej dochodowe segmenty rynku, co znacznie obniża atrakcyjność zakupu spółki Cargo S.A. Planowana prywatyzacja, wzorem angielskim, sektora pasażerskiego wzmocni zapotrzebowanie na dopłaty z budżetu państwa, w myśl zasady "państwowemu przedsiębiorstwu się nie pomoże, ale prywatnemu się dołoży".

* Bezpośrednia prywatyzacja poprzez sprzedaż potencjalnie dochodowych części kolei, takich jak PKP Cargo S.A. naruszałaby "Porozumienie" zawarte przez Rząd ze związkami zawodowymi, na co nie możemy się zgodzić. * Rządowe propozycje restrukturyzacji przewozów regionalnych mogą prowadzić do katastrofalnych skutków. Proponuje się kolejne podziały PKP, mimo olbrzymich kłopotów z już dokonanymi. Idea uwłaszczenia na rzecz samorządów w tym segmencie kolei, nadaje im rolę pośrednika; samorząd przejmie kolej i sprzeda albo zlikwiduje (bez dochodów z tej sprzedaży dla obciążonego zobowiązaniami kolei budżetu). Samorząd deficytowy, ale niezbędny społeczności przewoźcy, może potraktować jako źródło dochodu, np. pobierając od kolei czynsz dzierżawny od zakupionych z pieniędzy podatnika autobusów szynowych.

* Na tle europejskich kolei podstawowym problemem PKP jest jej złe zarządzanie oraz niewłaściwy nadzór właścicielski. Pomimo bardzo poważnych redukcji pracowników, wyniki finansowe nie poprawiły się. Poziom bieżących strat wskazuje, że koszty, w tym zwłaszcza zarządzania, wzrosły.

* Całość poczynań restrukturyzacyjnych Rządu, dowodzi braku systemowych rozwiązań i wdrażania naprędce przygotowanych i nieprzemyślanych projektów. W efekcie restrukturyzacja polega na rozwiązywaniu problemów, które restrukturyzacja sama wniosła a proponowane rozwiązania zrodzą nowe problemy.

Podpisani pod stanowiskiem postulują, oparcie naprawy polskiej kolei na przedstawionym na konferencji alternatywnym programie, który zgodny jest z dominującymi w Europie tendencjami zmierzającymi do renesansu kolei europejskiej. Dokumenty unijne zakładają

przeniesienie osi rozwoju transportu na kolej i postulują, aby nakłady budżetowe na kolej i transport drogowy, docelowo były w relacji 60% do 40%. Nowa dyrektywa rekomenduje subsydiowanie infrastruktury kolejowej, przy jednoczesnym zwiększaniu obciążeń finansowych dla transportu drogowego.

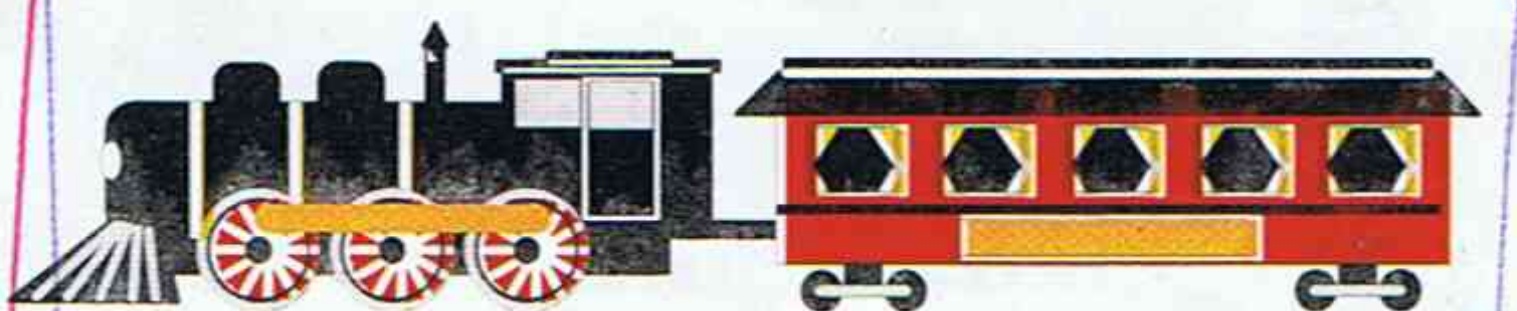
W szczególności niżej podpisani domagają się:

1) Pilnego wdrożenia zintegrowanej struktury Grupy PKP o spójnym kierownictwie, celach, zadaniach, polityce i wspólnym rozliczeniu podatkowym. Traktat akcesyjny do Unii Europejskiej wymaga od nas tylko wyodrębnienia jednostek organizacyjnych w zakresie ruchu i drogi, a więc dopuszcza nawet jedną firmę kolejową. Zgromadzeni popierają wariant struktury w pełni zintegrowanej firmy na wzór kolei francuskiej. Zgromadzeni upoważniają Krajowy Komitet Protestacyjno - Strajkowy do prowadzenia pilnych rokowań nad ewentualnym alternatywnym kształtem integracji polskiej kolei w formie holdingu, gdyby wprowadzenie rozwiązania francuskiego było niemożliwe.

2) Odrzucenie planów sprzedaży kolei w trybie, który może skutkować "wrogim przejęciem" i naruszać porozumienie ze związkami zawodowymi.

3) Pilnego oddzielenia polityki kreowania konkurencji na rynku przewozowym, prowadzonej przez Ministerstwo Infrastruktury, od wpływu resortu na zarządzanie koleją. Sytuacja wymaga wprowadzenia odpartyjnionego, kompetentnego zarządcy kolei, w oparciu o umowy o zarządzanie lub kontrakt menedżerski ze zdefiniowanym czasem zarządzania i naprawczymi celami do osiągnięcia.

4) Pilnego wdrożenia efektywnego, ekonomicznego zarządzania koleją i zmiany w metodach doboru kierownictw. Zastąpienie kolegialnej nieodpowiedzialności, odpowiedzialnością jednoosobową, upraszczając proces decyzyjny i obniżając koszty zarządzania. Wobec postępującej "dyktoryzacji" kolei, potrzebna jest też weryfikacja kadry kierowniczej poprzez konkretne zadania oraz rozliczanie kierownictw w trybie odpowiedzialności za brak nadzoru umożliwiający występowanie na kolei nieprawidłowości i nadużyć. cd.str. 4



trudne. Niektóre z nich się zmieniają. A Pan Dyrektor może nie mieć

5) W obszarze prowadzonej reformy przewozów regionalnych, ponowne ustawowe uregulowanie materii transportu zbiorowego w zakresie zadań i obowiązków, w tym w zakresie dofinansowania. Tak, aby na skutek obecnej "mizერი" budżetowej nie doprowadzić do znacznej likwidacji tej sfery przez samorządy. Określenie w ustawie subwencji celowych na finansowanie pasażerskich przewozów kolejowych, aby nie były one przeznaczone na inne zadania.

Ponadto zgromadzeni domagają się, aby przyznane przez Parlament środki budżetowe były zagospodarowane zgodnie z duchem uchwały Parlamentu i przeznaczone przede wszystkim na dofinansowanie przewozów regionalnych. Obecnie prowadzone przez Rząd, a zwłaszcza resort infrastruktury, spekulacje na temat braku podstaw do przekazania środków zgodnie z decyzją Parlamentu, odbieramy jako wyraz złej woli i niedopuszczalnej chęci postawienia "na swoim".

Domagamy się poważnego potraktowania przez Ministerstwo Infrastruktury alternatywnych propozycji naprawy polskich kolei przedstawionych na konferencji. Pokazują one, że restrukturyzacja kolei nie musi prowadzić do jej zadłużenia, likwidacji połączeń pasażerskich, nieracjonalnych podziałów i masowych zwolnień kolejarzy.

Sygnatariusze stanowiska ostrzegają, że narodowy charakter Grupy PKP, będzie przez związki zawodowe broniły wszelkimi możliwymi środkami. Nie możemy się zgodzić na wyprzedzanie rynku przewozowego, co będzie konsekwencją dotychczas realizowanych "reform", zwłaszcza wdrożenia przyjętego w dniu 16 grudnia 2003 roku Programu Rządowego.

Podpisani przedstawiciele związków zawodowych podtrzymują zawarty w uchwale Krajowego Komitetu Protestacyjno-Strajkowego zapis o utrzymaniu pogotowia strajkowego na całej sieci PKP i 12 godzinnej

gotowości Wojewódzkich Komitetów Protestacyjno-Strajkowych do strajku generalnego na kolei po ogłoszeniu go przez KKP-S. Te działania zostaną przez Komitet podjęte, gdy w terminie do końca miesiąca marca br. Ministerstwo Infrastruktury nie przekaże harmonogramu naprawy kolei w oparciu o przedstawione na konferencji alternatywne propozycje programowe i nie wstrzyma rozpoczętego procesu regionalizacji kolejowych przewozów regionalnych, łamiącego "Porozumienie" z dnia 11/12.11.2003r., oraz nie przekaże harmonogramu dającego możliwości zagospodarowania w 2004 roku przyznanych przez Parlament środków budżetowych na dofinansowanie kolejowych przewozów regionalnych.

Niżej podpisani apelują do parlamentarzystów o podjęcie inicjatywy ustawodawczej umożliwiającej naprawę polskich kolei, opartej na propozycjach przedstawionych na konferencji.

Niżej podpisani będą współdziałać na rzecz realizacji wymienionych postulatów i postanowień. Z determinacją będą przeciwstawiać się rozwiązaniom niekorzystnym dla polskich kolei i polskiej gospodarki.

Podpisy: Polskie Lobby Przemysłowe im. Eugeniusza Kwiatkowskiego, Sekcja Krajowa NSZZ "S", ZM Kolejowych w Polsce, **Związek Zawodowy Dyżurnych Ruchu PKP**, Związek Zawodowy Drużyn Konduktorskich RP, Związek Zawodowy Pracowników Warsztatowych, NSZZ „S 80”, Związek Zawodowy Dyspozytorów, Związek Zawodowy Rewidentów.

Fundusz socjalny w 2004 roku

Pracodawcy mogą już wyliczyć wysokość pierwszej transzy środków, które muszą przekazać do końca maja na wyodrębniony rachunek zakładowego funduszu świadczeń socjalnych. Do końca maja 75%

naliczonej kwoty, na przekazanie pozostałych 25% przedsiębiorcy mają czas do końca września.

Zgodnie z art. 5 ust. 1 ustawy z 4 marca 1994 r. o zakładowym funduszu świadczeń socjalnych (ze zm.) podstawą naliczenia odpisów na zakładowy fundusz świadczeń socjalnych jest przeciętne wynagrodzenie miesięczne w gospodarce narodowej w roku poprzednim lub w drugim jego półroczu (w zależności od tego, które jest się wyższe). Wysokości te zostały opublikowane w Monitorze Polskim nr 9, poz. 134 (obwieszczenie prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z 11 lutego br.).

W tym roku ustawowe odpisy na zfsś w bieżącym roku ustala się biorąc za podstawę przeciętne miesięczne wynagrodzenie w gospodarce narodowej w drugim półroczu 2003 r., które wyniosło 1855,15 zł (przeciętne wynagrodzenie miesięczne w gospodarce narodowej w 2003 roku wyniosło 1829,24 zł).

Odpisy kształtują się następująco:

- 1) na każdego zatrudnionego - 37,5% tego wynagrodzenia, czyli **695,68 zł**,
- 2) na każdego zatrudnionego w warunkach uciążliwych 50%, czyli **927,57 zł**,
- 3) na każdego pracownika niepełnosprawnego w stopniu znacznym lub umiarkowanym - 43,75%, czyli **811,63 zł**,
- 4) dobrowolne zwiększenie na każdego byłego pracownika będącego emerytem lub rencistą - 6,25%, czyli **115,95 zł**.



Spółka nowożytności "NA NASTAWNI"

BIULETYN INFORMACYJNY ZZDR PKP

Zespół Redakcyjny: Barbara Komander - Redaktor odpowiedzialny oraz Zespół Zbigniew Dworak i Ryszard Banach

Adres siedziby Związku: Warszawa, ul. Targowa 74

tel.fax kol. /955/ 33 513 lub 32 818

Nakład 3000 egz. Druk: Drukarnia "IMAGE" Gliwice, ul. Zwycięstwa 65

Oddano do druku, dn. 09.03.2004r.

Materiałów nie zamówionych nie zwracamy. Zastrzegamy sobie prawo do skracania i adiustacji. Anonimów nie drukujemy

I teraz nie damcie sobie mówić o spech. sprzedni pracy!