



BRAK DIALOGU SPOŁECZNEGO W KOLEJNICTWIE

Strona społeczna opuściła posiedzenie Zespołu Trójstronnego do Spraw Kolejnictwa przy Ministerstwie Infrastruktury. „To jest farsa!” - komentował na gorąco Leszek Miętek, prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce, przewodniczący Branży „Transport” OPZZ, współprzewodniczący Zespołu.

OŚWIADCZENIE STRONY PRACOWNICZEJ ZESPOŁU TRÓJSTRONNEGO DO SPRAW KOLEJNICTWA

Zwołane na dzień 16 lutego 2011 roku posiedzenie Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa w sprawie kluczowych i zapalnych spraw Polskich Kolei, ze względu na brak właściwej reprezentacji strony rządowej, nie jest władne do podejmowania jakichkolwiek wiążących ustaleń.

Przedstawione problemy, zgodnie z porządkiem obrad, nie mają możliwości być rozstrzygnięte w duchu dialogu społecznego, natomiast stanowiska, wypowiedane głównie przez stronę pracodawców, mają charakter konfrontacyjny. Takie procedowanie pracy Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa jest niezgodne z podstawowymi zasadami dialogu społecznego.

W takich okolicznościach strona społeczna zrywa swój udział w dzisiejszym posiedzeniu Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa.

*Podpisy przedstawicieli
13 związków zawodowych*

Warszawa, 16 lutego 2011 r.



DLACZEGO ZERWALIŚMY POSIEDZENIE? WYJAŚNIA LESZEK MIĘTEK

- Obrady Zespołu Trójstronnego do Spraw Kolejnictwa za czasów ministra Juliusza Engelhardta zaczęliśmy nazywać „pogadankami z panem profesorem”. Odbывало się to tak: minister się wypowiadał, związki mówiły swoje i wszyscy rozchodzili się do domów. Od wielu lat nie wypracowano żad-

nego wspólnego stanowiska. Zawsze tłumaczono nam, że rozwiązanie problemów kolejowych blokują inne resorty.

W regulaminie zespołu zapisano, że na posiedzeniach stronę rządową reprezentować mają trzej przedstawiciele, co najmniej w randze podsekretarza stanu – jeden z Ministerstwa Infrastruktury i dwaj z innych resortów. Były z tym problemy, więc zgodziliśmy się na zmianę, że będzie to dwóch reprezentantów – ale i tak nie przestrzegano odpowiedniej rangi, bo przychodzili na przykład dyrektorzy departamentów.

16 lutego 2011 r. na posiedzenie przyszedł nowy wice-minister w resorcie infrastruktury - podsekretarz ds. kolei. Andrzej Massel, po raz pierwszy była też na nim podsekretarz stanu w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej Czesława Ostrowska. Rozmowy zaczęły się o godzinie 11.00, po dwudziestu minutach pani Ostrowska wyszła.

Mimo braku właściwej reprezentacji strony rządowej rozmawialiśmy jednak dalej – w programie mieliśmy bowiem bardzo ważne, kluczowe i zapalne zagadnienia.

Po pierwsze – odebranie pieniędzy kolejom i przeznaczenie ich na drogi. W tej między innymi sprawie odbywały się ostatnio w Krakowie, Bydgoszczy i Katowicach wspólne pikety trzech największych central związkowych. Sprawa jest więc co najmniej bulwersująca. Tymczasem przedstawiciel PKP wygłosił swoje, strona związkowa przedstawiła swoje – żadnego wspólnego stanowiska nie wypracowano.

Punkt drugi – Pakty Gwarancji Pracowniczych w kontekście ewentualnej prywatyzacji spółek kolejowych, które mają powstać zgodnie z porozumieniem z 2009 roku.

Złożyłem wniosek formalny żeby pakty te były integralną częścią umów prywatyzacyjnych jako załączniki. Nie ma innej możliwości zagwarantowania, że takie zobowiązania będą później przestrzegane. Dowodzi tego przykład Przewozów Regionalnych stojących na skraju bankructwa – pakt owszem był, ale nie umocowany odpowiednio prawnie okazał się fikcją. Poza tym każdy kupujący prywatyzowaną firmę musi mieć świadomość, jakie są jej zobowiązania. Takie pakty są załącznikami do umów prywatyzacyjnych na przykład w energetyce i sprawdzają się doskonale.

W tym momencie przedstawiciele strony pracodawców przyjęli konfrontacyjne stanowisko. Nie było szans na podpisanie ustaleń. Zdecydowaliśmy więc, że zrywamy rozmowy. Nie przychodzimy tu po to, żeby tylko sobie pogadać. To jest farsa.

Trzecim punktem obrad zespołu miało być przedstawienie przez ministra Massela rządowych planów wobec kolei, ale do tego już nie doszło.

Reasumując - nasze zarzuty głównie dotyczyły spraw formalnych. Znacznie poważniejsze jednak są rzeczywiste

problemy. Ten zespół jest zupełnie nieproduktywny, nic nie może wypracować, nie ma szans na wspólne stanowiska.

Oświadczenie strony pracowniczej Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa przekazałem 17 lutego br. wicepremierowi Pawlakowi, przewodniczącemu Komisji Trójstronnej ds. Społeczno-Gospodarczych na posiedzeniu Komisji.

POSIEDZENIE RADY OPZZ BRANŻY „BUDOWNICTWO, DROGOWNICTWO I PRZEMYSŁ DRZEWNY”

15 lutego 2011 roku w siedzibie OPZZ w Warszawie odbyło się posiedzenie Rady OPZZ Branży „Budownictwo, drogownictwo i przemysł drzewny”.

Na zaproszenie przewodniczącego Rady Branży, w posiedzeniu uczestniczyli członkowie Rady Krajowej Związku Zawodowego „Budowlani”, przewodniczący OPZZ Jan Guz i wiceprzewodniczący OPZZ Andrzej Radzikowski. Obrady prowadził przewodniczący Związku Zawodowego „Budowlani” Zbigniew Janowski.



Przewodniczący OPZZ Jan Guz przedstawił bieżące działania, jakie prowadzone są przez OPZZ oraz sprawy, którymi zajmie się w najbliższej przyszłości. Szczególną uwagę zwracał na zaangażowanie OPZZ w działania dotyczące proponowanej przez rząd zmiany reformy systemu emerytalnego w Polsce oraz na podjęte prace nad „Strategią dla OPZZ” w celu wzmocnienia programowego i organizacyjnego OPZZ.

Zbigniew Janowski – dotychczasowy przewodniczący Rady Branży złożył rezygnację z funkcji przewodniczącego Rady Branży i zgłosił na tę funkcję kandydaturę Ireneusza Goździołki. Zaproponował również, aby funkcje wiceprzewodniczących pełnili: Krystyna Zientara - przewodnicząca Związku Zawodowego Meblarzy RP oraz Henryk Moskwa – członek Rady OPZZ, członek Rady Krajowej Związku Zawodowego „Budowlani”.

W wyniku wyborów nowym przewodniczącym Rady Branży został Ireneusz Goździołko, a na funkcję wiceprzewodniczących powołani zostali: Krystyna Zientara i Henryk Moskwa.

Zbigniew Janowski poinformował, iż Rada Krajowa Związku Zawodowego „Budowlani” postanowiła wystąpić do Rady OPZZ o zmianę nazwy branży z: „Budownictwo, drogownictwo i przemysł drzewny” na: „Budownictwo i przemysł drzewny”.

UKAZAŁ SIĘ CZWARTY NUMER „ZWIĄZKOWCA.OPZZ”

Czwarty numer „Związkowca.OPZZ” poświęcony jest problematyce kolejarskiej. Bojan Stanisławski i Wojciech Figiel o problemach kolei rozmawiają z Leszkiem Miętkiem – prezydentem Związku Zawodowego Maszynistów w Polsce. Oto fragment wywiadu, którego pierwsza część ukazała się w nr 4/2011 „Związkowca.OPZZ” (str. 14-16):

„Pracownicy obsługujący ruch kolejowy – maszyniści, dyżurni ruchu itd. – to przeważnie ludzie posiadający 30-letnie doświadczenie zawodowe. Powiedzmy sobie szczerze – kolej działa tylko dzięki ich pracy i doświadczeniu. Nie wiem co będzie, gdy przyjdą młodzi ludzie, bez wykształcenia kolejowego (technika kolejowa została zamknięta 10 lat temu), przeszkoleni w ekspresowym tempie, nieprzyzwyczajeni do reagowania na sytuacje ekstremalne, nauczeni według różnych przepisów kolejowych. Nie chcę być złym prorokiem, ale naprawdę może dojść do katastrof.”

Istotę porażki Polskich Kolei Państwowych i zarządzających nad nimi kolejnych ekip polityków prezentuje artykuł Piotra Figla pt. „Skierować kolej na właściwe tory” (str. 7-9).



Ponadto, Irena Hamerska szczegółowo omawia wyniki badań przeprowadzonych przez Instytut Badawczy Randstad. (str. 9-10). Badania pokazują, że aż trzy czwarte polskich pracowników spodziewa się podwyżek płac.

W części doradczej redakcja publikuje trzeci artykuł w cyklu „Z dziennikarzem po ludzku”. Tym razem Andrzej Belin odpowiada na pytanie jak przygotować się merytorycznie do spotkania z dziennikarzem. Zaś Robert Gruda w kolejnym artykule z serii „Eurokasa” przybliży czytelnikom „Związkowca.OPZZ” projekt pt. „Kompetentni partnerzy = skuteczny dialog”.

„Związkowiec.OPZZ” dostępny jest wyłącznie w prenumeracie. Cena rocznego abonamentu wynosi 170 PLN (w tym 5% VAT). Szczegółowych informacji udziela Robert Gruda pod numerem telefonu 22 499 68 98 lub 502 469 530 i pod adresem e-mail: r.gruda@ziazkowiec.info.