



## KONFLIKTY NA KOLEJOWYM SZLAKU



### ROZMOWY O PONADZAKŁADOWYM UKŁADZIE ZBIOROWYM PRACY

11 maja 2011 r. odbyło się kolejne spotkanie przedstawicieli Związku Pracodawców Kolejowych (ZPK) z sygnatariuszami Ponadzakładowego Układu Zbiorowego Pracy.

Dyskusja dotyczyła głównie Rozdziału XII do PUZP - prezes ZPK Krzysztof Mamiński przedstawił informację o aktualnym wspólnym stanowisku przewoźników dotyczącym propozycji realizacji ulg przejazdowych dla pracowników zatrudnionych w spółkach zrzeszonych w ZPK w roku 2012.

Przewoźnicy, zmodyfikowali swoją propozycję co do ceny wykupu uprawnienia która na chwilę obecną ma oscylować w granicach 805 zł, jednak zdecydowali się do rozwiązania aby ulga dotyczyła tylko pracowników, emerytów i rencistów w wysokości do 80% w klasie 2.

Dodatkowo Spółka PKP IC zaproponowała alternatywną możliwość dokupienia ulgi w klasie 1 za dodatkową kwotę 300 zł.

Ponadto prezes ZPK stwierdził, że ulga na poziomie 80% jest związana z kilkudziesięcioletnią historyczną formą uprawnień do ulgowych przejazdów dla kolejarzy.

Przypomnieliśmy jednak panu prezesowi, że jeśli chodzi o wspomnianą przez niego historię ulga ta dotyczyła także członków rodzin kolejarzów i ponadto była ona uzupełniona o książeczkę biletową.



Związek Zawodowy Dyżurnych Ruchu PKP w przesłanych propozycjach zapisów do PUZP dotyczących uprawnień do ulg zawarł właśnie takie stanowisko - ulga powinna przysługiwać także dzieciom i współmałżonkom. Zaproponowaliśmy także zapis:

*„Pracodawca wykupuje książeczki biletowe na 12 przejazdów w roku w tym 6 przejazdów na pociągi regionalne i 6 przejazdów na pociągi międzywojewódzkie uprawniające do przejazdów rodzinnych.”*

W kwestii wykupienia książeczek biletowych - prezes ZPK stwierdził, że propozycja jest możliwa do rozważenia i przedstawienia przewoźnikom.

Ponadto nie jest jeszcze znane stanowisko pracodawców w odniesieniu do kosztów jakie musieli by ponieść uwzględniając nową kalkulację cenową wykupu uprawnień do ulg przejazdowych przedstawioną przez przewoźników.

Pod koniec spotkania pojawiła się także propozycja rozważenia zmiany samej formy uprawnienia do ulgowych przejazdów z obligatoryjnej na fakultatywną co umożliwiłoby alternatywną wypłatę ekwiwalentu pieniężnego dla osób które wnioskowałyby o taką formę realizacji uprawnienia.

Kolejne spotkanie dotyczące zmian zapisów w PUZP a w szczególności Rozdziału XII dotyczącego ulg przejazdowych odbędzie się 16 maja 2011 r.

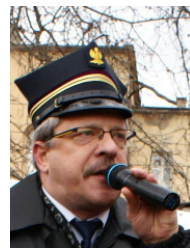
**Grzegorz Herzyk**

Rzecznik prasowy ZZDR PKP



### NIE MA ZGODY NA TAKĄ PRYWATYZACJĘ PKP CARGO!

**Nie będzie zmiany - ani sposobu prywatyzacji PKP Cargo, ani jej terminu lub odstąpienia od niej - usłyszeli 12 maja 2011 r. posłowie sejmowej komisji infrastruktury i zaproszeni związkowcy od ministra infrastruktury Cezarego Grabarczyka**



**Mówi Leszek Miętek, przewodniczący Branży „Transport” OPZZ:**

- Przekazaliśmy ministrowi Grabarczykowi pismo, w którym żądamy przerwania procesu prywatyzacji PKP Cargo. Głównym powodem jest to, że nie zostały dotrzymane ustalenia zespołu trójstronnego na temat paktu gwarancji pracowniczych, który miał być gotowy do 4 maja 2011 r. Żądamy, żeby ten pakt - wynegocjowany między związkami a zarządem spółki - też był przedmiotem analizy due diligence. Nie do pomyślenia jest sytuacja, w której po ogłoszeniu analizy będzie brać udział w tych negocjacjach potencjalny nabywca.

Sądząc po dotychczasowym przebiegu wydarzeń jestem bardzo sceptyczny, co do wyniku rozmów Zarządem Cargo i właścicielem. Zwłaszcza, że zaproszenie wybranych firm do due diligence zapowiedziano na przełom maja i czerwca.

W takiej sytuacji żądamy nie tylko przerwania procesu prywatyzacji Cargo i zwołania w trybie pilnym zespołu trójstronnego ds. kolejnictwa, ale i odwołania ze stanowisk osób odpowiedzialnych za taki stan rzeczy - Członkini Zarządu PKP S.A. odpowiedzialnej za prywatyzację i przewodniczącego rady nadzorczej PKP S.A.

Rozpoczęcie analizy bez paktu gwarancji pracowniczych zmusi nas do podjęcia decyzji wyrażonej przez załogę w

referendum. Wzięło w nim udział ponad 70 procent pracowników, ponad 98 procent z nich opowiedziało się za strajkiem.

Nie uważam, że – jak mówił na komisji sejmowej minister Grabarczyk – od decyzji o prywatyzacji Cargo nie będzie odwrotu. Na razie minister uzasadniał jej optymalność tylko w sposób deklaracyjny, nie w oparciu o fakty. Na nasze pytania – na czym dokładnie polega ta optymalność mamy dostać odpowiedź na piśmie „w terminie późniejszym”.

Podczas mojego wystąpienia na komisji wykazałem merytorycznie, że proponowany sposób prywatyzacji Cargo jest niewłaściwy, zarówno w formie, jak i w czasie.

Po pierwsze – spółce nie przekazano całości majątku niezbędnego do jej funkcjonowania zgodnie z ustawą z 2001 roku. Teraz jest właścicielem zaledwie kilkunastu procent takich nieruchomości. Potem aperty będą bardzo utrudnione.

Po drugie – taka prywatyzacja to zwykły skok na kasę. Wartością spółki jest jej udział w rynku i pozycja konkurencyjna. Dziś są bardzo złe relacje opłacalności transportu kolejowego w stosunku do drogowego ze względu na koszty dostępu do infrastruktury. Mamy informacje, że Unia Europejska przygotowuje dyrektywę o zwiększeniu konkurencyjności transportu kolejowego poprzez zwiększenie udziału państwa w utrzymaniu infrastruktury kolejowej. Jej efektem będą niższe stawki za korzystanie z infrastruktury. Z kolei wprowadzenie elektronicznego systemu poboru opłat za korzystanie z dróg zwiększy koszty transportu samochodowego. Kiedy relacje cenowe zostaną wyrównane – konkurencyjność, a zarazem wartość Cargo wielokrotnie wzrośnie. Warto więc zaczekać ze sprzedażą spółki, bo jeśli zrobimy to teraz ktoś zarobi, ale budżet straci.

Trzecia i zasadnicza sprawa to błędny wybór sposobu prywatyzacji. Memoranda pobrało ponad pięćdziesiąt podmiotów. Teraz chęć kupna mogą zgłosić konkurenci spółki. Kiedy dostaną do ręki due dilligence poznają wszystkie tajemnice Cargo. Po takim darmowym wywiadzie gospodarczym mogą się wycofać, a nasz przewoźnik znajdzie się w bardzo nieciekawej sytuacji na konkurencyjnym, agresywnym rynku. Prywatyzacja przez giełdę pozwoliłaby uniknąć podobnego niebezpieczeństwa, bo w prospekcie emisyjnym nie ujawnia się „danych wrażliwych”.

Dziś prywatyzację spółki determinuje konieczność spłaty 5 miliardów złotych długów jej właściciela – PKP S.A. Naszym zdaniem wszystkie pieniądze, które udałoby się zdobyć ze sprzedaży Cargo powinny zostać przeznaczone na podniesienie jego konkurencyjności.

### **PKP CARGO: PISMO ZWIĄZKÓW ZAWODOWYCH DO MINISTERSTWA INFRASTRUKTURY**

Poniższe pismo otrzymał również premier Donald Tusk.

**Pan Cezary Grabarczyk  
Minister Infrastruktury**

W związku z niedotrzymaniem ustaleń Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa w kwestii zawarcia Paktu Gwarancji Pracowniczych dla pracowników PKP Cargo S.A. w terminie do 4 maja 2011 r. i kontynuacją procedury prywatyzacyjnej w tym uruchomienia w terminie do 30 maja 2011 r. badania własnego Spółki przez potencjalnych inwestorów nie uwzględniającej Paktu Gwarancji Pracowniczych żądamy natychmiastowego wstrzymania procedury prywatyzacyjnej PKP Cargo S.A. Wnosimy jednocześnie o odwołanie osób odpowiedzialnych za prywatyzację PKP Cargo S.A. tj. Pani Marii Wasiak – Członka Zarządu PKP S.A. ds.

prywatyzacji oraz Pana Krzysztofa Opawskiego – Przewodniczącego Rady Nadzorczej PKP S.A.

Żądamy jednocześnie zwołania w trybie pilnym posiedzenia Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa w temacie prywatyzacji PKP Cargo S.A.

Podtrzymujemy stanowisko związków zawodowych działających w Spółce PKP CARGO S.A. z dnia 15 marca 2011 r. w sprawie sprzeciwu dla prywatyzacji Spółki przez inwestora strategicznego lub finansowego. Uważamy, że sposób prywatyzacji w formie przyjętej przez Panią Marię Wasiak i Pana Krzysztofa Opawskiego i rzekomo akceptowany przez Pana Ministra jest szkodliwy nie tylko dla Spółki i jej pracowników ale także dla Skarbu Państwa, gdyż grozi ogromnym uszczupleniem dochodów budżetu Państwa.

Żądamy wyjaśnienia, dlaczego osoby odpowiedzialne za prywatyzację PKP Cargo S.A. odrzucają prywatyzację przez giełdę największej firmy kolejowej w Polsce i drugiego co do wielkości przewoźnika w Unii Europejskiej.

Niewstrzymanie procesu prywatyzacji Spółki PKP Cargo S.A. spowoduje zgodnie z oczekiwaniami pracowników wyrażonym w referendum podjęciem w najbliższym czasie decyzji o strajku.

**Stanisław Stolorz**

Przewodniczący Federacji Związków  
Zawodowych Pracowników PKP

**Henryk Grymel**

Przewodniczący Sekcji Krajowej  
Kolejarzy NSZZ „Solidarność”

**Leszek Miątek**

Przewodniczący Konfederacji Kolejowych  
Związków Zawodowych

Warszawa, dnia 12 maja 2011 r.



**NADZWYCZAJNE  
ZGROMADZENIE  
OGÓLNE EMCEF**

3 maja 2011 r. w Luksemburgu odbyło się Nadzwyczajne Zgromadzenie Ogólne EMCEF (Międzynarodowa Federacja Pracowników Górniczo-Przemysłowych, Chemii oraz Energetyki), na którym między innymi dokonano wyboru przewodniczącego i sekretarza generalnego EMCEF w związku z przejściem na emeryturę obecnie pełniących te funkcje.

Przewodniczącym EMCEF za Hubertusa Schmoltda został Michael Vassiliadis, a sekretarzem generalnym EMCEF za Reinharda Reibschę został Michael Wolters.

Ponadto w trakcie obrad omówiono między innymi:

1. przyjęcie rezolucji EMCEF dotyczącej niepewnego zatrudnienia. Promocja dobrego i trwałego zatrudnienia.
2. stworzenie nowej wspólnej Europejskiej Federacji Przemysłowej dla EMCEF, EMF (Europejska Federacja Metalowców) i ETUF/TCL (Europejska Federacja Przemysłu Lekkiego).
3. przyszłość działalności europejskich związków zawodowych.

W obradach Zgromadzenia uczestniczył Józef Woźny, Koordynator I Branży OPZZ „Górnictwo, Przemysł Chemiczny i Energetyka”, przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Przemysłu Chemicznego, Szklarskiego i Ceramicznego w Polsce.

**EJ**