

Porozumienie społeczne na PKP z 2000 roku jako przykład konstruktywnego rozwiązania sporu pracowniczego

Social Agreement in the Polish National Railways of 2000 as an Example of a Constructive Settlement of the Workers' Dispute

Marcin Szczepański

Politechnika Białostocka, Wydział Zarządzania, Katedra Ekonomii i Nauk Społecznych

Abstract

The time of the turn of the centuries was critical for the Polish railways. Delayed reforms carried out in the conditions of the economic collapse stirred up a wave of workers' protests which could have been a serious threat to the planned changes. This situation brought about the necessity to include trade unions in common deciding about executed reforms.

Keywords: *industrial conflict, strike, Polish National Railways, trade unions.*

Wstęp

W rok 2000 PKP weszły w bardzo złym stanie finansowym. Nad przedsiębiorstwem zawisło widmo bankructwa. Miały miejsce próby zajmowania przez komorników mienia kolejowego¹. Wobec zaległości płatniczych ze strony kolei, zdarzały się odcięcia dostaw prądu dla trakcji elektrycznej² oraz wody do dworcowych sieci wodociągowych³. Na wniosek wierzycieli blokowane były konta bankowe PKP⁴. W związku z przeprowadzaną reformą oraz fatalnym stanem finansów

¹ Stanisław Kogut dla „Wolnej drogi” Rozmawiał Zygmun Sobolewski. „Wolna Droga” nr 5/2000 s.3.

² Mułek Z., 2000. *Kolej bez energii*. Gazeta Wyborcza Wrocław 84, z dn. 8-9.04.2000, s. 3.

³ Borowski B., 2000. *No to w krzaki*. Gazeta Wyborcza Poznań 122, z dn. 26.05.2000 s. 3.

⁴ PAP 26.02.2000.

przedsiębiorstwa zlikwidowano liczne połączenia⁵. PKP na bieżąco regulowały niemal wyłącznie zobowiązania wobec swoich 195 tys. pracowników. Płace stanowiły ponad połowę kosztów. Jednym z elementów reformy była regionalizacja funkcjonowania kolei. Pociągnęła ona za sobą ograniczanie bezpośrednich dotacji z budżetu państwa, a tym samym konieczność częściowego, bądź nawet całkowitego, przejęcia finansowania regionalnego ruchu osobowego przez samorządy, które wówczas nie miały jeszcze przydzielonych na ten cel pieniędzy z budżetu. Efektem takiej sytuacji mogło być dalsze ograniczanie ruchu i zamykanie deficytowych lokalnych linii kolejowych, a zatem dalsze zwolnienia. Ujawniono, że w latach 2000-2001 zarząd PKP zamierza zwolnić 45 tys. osób, tj. ponad dwukrotnie więcej, niż oficjalnie ogłoszono⁶. Obserwowana tendencja do zwalniania głównie pracowników ze stanowisk robotniczych budziła powszechny sprzeciw wśród związkowców⁷.

Opisane wyżej uwarunkowania budziły obawy społeczności i władz lokalnych, zaś wywoływały zwłaszcza reakcje przedstawicieli pracowników. Związkowcy zgrupowani byli w Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP [FZZ PPKP], Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ Solidarność [SKK NSZZ S] oraz Forum na Rzecz Obrony Narodowego Transportu Kolejowego. To ostatnie ciało powołane zostało do życia 30 września 1999 r. przez 13 mniejszych związków zawodowych, z których największe znaczenie miał Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych [ZZMK].

Centrale związkowe domagały się odstąpienia od zwolnień pracowników do czasu wejścia w życie ustawy o restrukturyzacji, komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa PKP lub wprowadzenia pakietu osłon socjalnych będącego częścią projektu tej ustawy. Żądano ponadto uchwalenia wspomnianej ustawy w trybie pilnym, oddłużenia przedsiębiorstwa, zapewnienia mu płynności finansowej, przelania na konta Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych [ZFŚS] brakujących środków za poprzedni rok oraz wydania rozporządzenia w sprawie świadczeń przedemerytalnych dla pracowników PKP na rok 2000. Protestowano też przeciw likwidacji lokalnych połączeń kolejowych i żądano zapewnienia ich finansowania.

Postulaty wszystkich związków były zbieżne, poza pewnym wyjątkiem. Forum domagało się dodatkowo podwyżek płac oraz wprowadzenia na PKP systemu od-

⁵ Por. np. *Kolejarze stracą*. Gazeta Wyborcza Katowice nr 77, z dn. 31.03.2000, s. 5; *Autobus zamiast pociągu. PKP zamykane linie*. Gazeta Wyborcza Opole nr 79, z dn. 03.04.2000, s.1.; *MKS Deficyt na torach*. Gazeta Wyborcza Łódź nr 79, z dn. 03.04.2000, s.3.

⁶ Lepsza gorzka prawda. Rozmowa z przewodniczącym SKK NSZZ „S” Stanisławem Kogutem. *Wolna Droga* nr 9/2000, s.5.

⁷ *Błędne Koło*. *Wolna Droga* nr 8/2000, s. 3.

praw podobnego do obowiązującego w górnictwie⁸. Żądano podwyżek ponad dwukrotnie wyższych od ustalonych nieco wcześniej z zarządem PKP przez Solidarność i FZZ PPKP⁹. Wobec faktu, iż wcześniejsza podwyżka miała zabezpieczenie, a źródeł pokrycia swych żądań Forum nie mogło wskazać, można przypuszczać, iż był to postulat populistyczny, obliczony głównie na uzyskanie poparcia ze strony kolejarzy. Forum żądało też równego traktowania związków zawodowych przez ministra transportu oraz władze PKP¹⁰. Jednoczesne wysunięcie tego postulatu obok żądań socjalno- ekonomicznych świadczy o usiłowaniu wykorzystania zaistniałej sytuacji, sporu pracowniczego, do próby wzmocnienia pozycji związków tworzących Forum. O ile postulaty wysunięte np. przez Solidarność, brały pod uwagę kompetencje odpowiednich organów, do których były kierowane, SKK S groziła strajkiem tylko w wypadku niespełnienia postulatu skierowanego do zarządu PKP, to Forum zapowiadało strajk w wypadku niespełnienia każdego z wysuniętych postulatów. Część z nich wykraczała poza przedmiot sporu zbiorowego określony w ustawie¹¹.

Oficjalne koła rządowe utrzymywały, że wywieranie nacisku na rząd jest zbędne, albowiem jest on zdecydowany rozwiązać problemy PKP¹², mimo tego związki zrzeszone w Forum, zwłaszcza związek maszynistów, parły do strajku¹³.

Konflikt trwał od marca przez kilka miesięcy i miał ostry przebieg. Dochodziło do zrywania rozmów przez Forum. Poszczególne związki wchodziły w spory zbiorowe. Przeprowadzono liczne akcje protestacyjne, ogłaszano pogotowia strajkowe, organizowano pikety oraz krótkotrwałe blokady ruchu. Ogłaszano przygotowania do strajku generalnego. Zapowiedziane strajki, wobec rysujących się szans na zawarciu porozumienia, były kilkakrotnie odraczane.¹⁴

12 kwietnia zawarte zostało tymczasowe porozumienie między Solidarnością a stroną rządową i zarządem PKP, pacyfikujące konflikt. Na jego mocy odstąpiono od planowanych zwolnień do czasu uchwalenia przez Parlament RP i wejścia w życie ustawy o restrukturyzacji, komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa

⁸ Czy będzie strajk na PKP. Kolej jak kopalnia. Gazeta Wyborcza nr 138, z dn. 14.06.2000, s. 1.

⁹ Porozumienie zawarte w dniu 20 marca 2000 r. pomiędzy: pracodawcą a centralami związkowymi funkcjonującymi na PKP. Wolna Droga. Nr 7/2000 s. 2.

¹⁰ A. Wiśniewski A., 2000. *Strajkowe forum*. Wolna Droga 14, s.4.

¹¹ Ibidem s. 4.

¹² Zasuń R., 2000. *Groźba strajku na kolei. Dojadą tylko do węzła?* Gazeta Wyborcza nr 150, z dn. 29.06.2000, s.18.

¹³ Zasuń R., 2000. *Rozmowy rząd – kolejarze. Maszyniści chcą strajku*. Gazeta Wyborcza nr 137, z dn. 13.06.2000, s. 20.

¹⁴ Por. Uchwała nr 125/2000 Rady Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ Solidarność z dn. 29 marca 2000 roku. Wolna Droga 7/2000 s. 2.

PKP, co miało nastąpić do końca czerwca¹⁵. Strona rządowa zobowiązała się do wydania w roku 2000 rozporządzenia w sprawie świadczeń przedemerytalnych dla osób zwalnianych z PKP. Przedstawiciele zarządu PKP mieli spotkać się z przedstawicielami resortu finansów w celu ustalenia kwestii związanych z udrożnieniem finansowania działalności PKP¹⁶. Porozumienie to nie usunęło całkowicie groźby strajku, ale oddaliło takie zagrożenie¹⁷.

Pomimo napiętej sytuacji istniały zatem duże szanse rozwiązania sporu oparte na dobrej woli większości zaangażowanych stron. W dniu 13 czerwca 2000 odbyło się spotkanie wszystkich związków zawodowych działających w PKP z wiceprezesa Rady Ministrów Longinem Komołowskim, ministrem transportu i gospodarki morskiej Jerzym Widzykiem oraz innymi przedstawicielami rządu i zarządu PKP. W wyniku spotkania strony ustaliły potrzebę wspólnego przedyskutowania działań realizowanych dla wyprowadzenia PKP z sytuacji kryzysowej. Przeprowadzone rozmowy zgodnie z wspólnie ustalonym programem obejmować miały kwestie:

- oddłużenia PKP,
- dopłaty do przewozów pasażerskich,
- narodowego charakteru kolei i koncesjonowania przewozów kolejowych,
- udziału pracowników w prywatyzacji PKP oraz osłon socjalnych pracowników PKP¹⁸.

Następnego dnia w MPiPS rozpoczął pracę rządowo – związkowy zespół ekspertów, który przeanalizować miał przedstawione przez stronę rządową propozycje alternatywnych rozwiązań poszczególnych problemów, zwłaszcza sposobów restrukturyzacji zobowiązań publiczno- prawnych PKP. W związku z rozpoczęciem tych rozmów Forum zawiesiło planowaną na 16 czerwca akcję strajkową.

W wyniku negocjacji strony osiągnęły porozumienie. W poszczególnych kwestiach ustalono:

1. Oddłużenie PKP. Rząd RP zagwarantował pełne oddłużenie przedsiębiorstwa państwowego PKP na dzień 1 stycznia 2001 zarówno z długów publiczno- prawnych, jak i handlowych, w celu doprowadzenia do normalnego funkcyjono-

¹⁵ Przewodniczący SKK NSZZ „S” Stanisław Kogut dla Wolnej Drogi. Wolna Droga 9/2000 s. 2.

¹⁶ Porozumienie zawarte w dniu 12 kwietnia 2000 roku pomiędzy stroną rządową reprezentowaną przez V-ce Prezesa Rady Ministrów Longina Komołowskiego, Zarządem PKP reprezentowanym przez Prezesa Zarządu Dyrektora Generalnego Krzysztofa Celińskiego a Ogólnopolskim Komitetem Protestacyjno – Strajkowym Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ Solidarność w sprawie postulatów zawartych w uchwale 125/2000 Rady SKK NSZZ Solidarność z dnia 29.03.2000 r. Wolna Droga nr 8/2000 s. 3.

¹⁷ *Błędne Koło*. Wolna Droga 8/2000, s. 3.

¹⁸ *Protokół z dnia 27 czerwca 2000r. spisany pomiędzy stroną rządową a stroną związkową przedsiębiorstwa PKP*. Nowe Sygnały nr 28/2000, s. 6.

wania przedsiębiorstwa¹⁹. Osiągnąć to miano poprzez: umorzenie zobowiązań w całości lub części, odroczenie terminu spłaty zobowiązań na czas nieokreślony, rozłożenie spłaty zobowiązań na raty, zamianę podlegających spłacie zobowiązań na akcje lub udziały spółek, które utworzyć miała PKP wg ustawy o komercjalizacji. Ponadto Skarb Państwa miał udzielić stuprocentowej gwarancji obligacjom, które miały wyemitować PKP, do wysokości 3,9 mld PLN. Rząd RP miał również wspierać negocjacje prowadzone przez PKP z wierzycielami handlowymi. Działania rządu gwarantować miały odzyskanie przez PKP płynności finansowej²⁰.

2. *Dopłaty do przewozów pasażerskich.* Ustalono, że kolejowe regionalne przewozy pasażerskie wymagają dofinansowania, niezależnie od dotacji z tytułu stosowania ulg przejazdowych. Dotacja ta musi zapewnić funkcjonowanie przewozów pasażerskich w oparciu o zasady rynkowe. Organizowanie i finansowanie przewozów miało odbywać się na podstawie kontraktów zawieranych przez przewoźnika z samorządami wojewódzkimi. Przy czym środki finansowe na ten cel miały być zabezpieczone w ustawie budżetowej. Przewidywana kwota dotacji celowej na rok 2001 miała wynieść 800 mln. PLN. Do projektu ustawy miano wprowadzić zapis umożliwiający wieloletnie dofinansowanie regionalnych przewozów pasażerskich. Przyjęto, iż dotacja będzie obowiązywała do 2005 r. Wynosić miała co najmniej 800 mln PLN rocznie²¹.

3. *Koncesjonowanie i narodowy charakter kolei.* Strony ustaliły, iż projekt ustawy o restrukturyzacji, komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe zawiera gwarancje zachowania przez państwo decydującej roli w procesie restrukturyzacji PKP, zwłaszcza w zakresie kontroli nad poszczególnymi etapami przekształceń organizacyjnych i własnościowych.

Państwo zachować miało całkowitą kontrolę nad infrastrukturą kolejową poprzez: zatwierdzanie statutu spółki PKP PLK S.A. i zmian tego statutu, wskazywanie osób do Rady Nadzorczej tej spółki, przejęcie od PKP S.A. akcji PLK S.A. w przypadku prywatyzacji lub likwidacji PKP S.A. Przyjęto, że spółka zarządzająca infrastrukturą nie będzie prywatyzowana.

Państwo zachować miało również kontrolę nad PKP S.A.

- całkowitą - w okresie posiadania 100% akcji, zachowywało też prawo powoływania i odwoływania zarządu i rady nadzorczej PKP.
- strategiczną - w okresie, gdy mniej niż połowa akcji PKP S.A. należy do skarbu państwa, nawet przy posiadaniu jednej akcji.

¹⁹ Tamże, s. 7.

²⁰ *Protokół z dnia 29 czerwca 2000 r. spisany pomiędzy stroną rządową a stroną związkową.* Nasze Sprawy nr 7-8 / 2000, s. 9.

²¹ *Ibidem*, s. 9. *Protokół z dnia 27 czerwca 2000.....* Nowe Sygnały 28/2000, s. 6.

Przyjęto, iż w okresie realizacji procesu wzmacniania kondycji finansowej PKP wskazane będzie zachowanie państwowego charakteru przedsiębiorstwa w formie spółki akcyjnej ze 100% udziałem Skarbu Państwa. Zakres prywatyzacji PKP S.A. ustalony miał być po przeprowadzeniu analiz przez doradców prywatyzacyjnych. Przewidziane w projekcie ustawy zmiany dotyczące koncesjonowania umożliwić miały zachowanie istniejącego podziału rynku przewozów kolejowych. Rząd RP miał utrzymać państwowy charakter PKP do czasu wejścia Polski do Unii Europejskiej. Jednocześnie wdrożony miał zostać program uzdrowienia przedsiębiorstwa PKP, w okresie jego realizacji rząd miał nie wprowadzać konkurencji w przewozach kolejowych. Po okresie uzdrowienia PKP rozpocząć miały się rozmowy nad modelem dalszego funkcjonowania firmy, w tym udziałem pracowników w majątku i zarządzaniu przedsiębiorstwem²².

4. *Ostony socjalne dla pracowników PKP.* Zaproponowane w projekcie ustawy ostony socjalne dla pracowników PKP zostały wypracowane jako consensus pomiędzy potrzebami pracowników, a możliwościami PKP i państwa. Rząd RP zagwarantował objęcie pracowników PKP osłonami socjalnymi w postaci świadczeń przedemerytalnych w wysokości 100% przyszłej emerytury, rocznych i pięcioletnich urlopów kolejowych. Restrukturyzacja zatrudnienia miała odbywać się tylko przy zastosowaniu osłon socjalnych. Termin przyznawania osłon został przesunięty do 2002 roku²³.

5. *Udział pracowników w prywatyzacji PKP.* Proponowany w projekcie ustawy Fundusz Własności Pracowniczej uznano za korzystny dla osób uprawnionych, gdyż po określonym czasie miały one otrzymać gotówkę a nie papiery wartościowe o nieznanym przyszłej wartości i o małej płynności. Kwota uzyskana przez uprawnionych odzwierciedlać miała realną rynkową wartość tych aktywów PKP S.A., które mogły być upłynnione. Środki lokowane w funduszu mogły zostać zwiększone w wyniku profesjonalnego gospodarowania zasobami przez jego zarząd. Udział przedstawicieli pracowników PKP w organach spółek określić miały ich statuty. Strony miały kontynuować rozmowy dla dopracowania szczegółów tworzenia i funkcjonowania spółek pracowniczych²⁴.

28 czerwca doszło do bardzo istotnego wydarzenia. ZZMK, najsilniejszy związek w Forum, zdecydował się wycofać z działań w tej strukturze. W tym też dniu

²² Por. *Protokół z dnia 29 czerwca 2000 r.* Nasze Sprawy nr 7-8/2000, s. 9.; *Protokół z dnia 27 czerwca 2000 r.* Nowe Sygnały 28/2000, s.7.

²³ *Protokół z dnia 29 czerwca 2000r.* .. Nasze Sprawy nr 7-8/2000, s. 9. *Protokół z dnia 27 czerwca 2000 r.* Nowe Sygnały 28/2000 s.7.

²⁴ *Protokół z dnia 29 czerwca 2000r.* Nasze Sprawy nr 7-8 / 2000 s.9. *Protokół, z dnia 27 czerwca 2000 r.* ... Nowe Sygnały 28/2000 s.7.

zawarte zostało kolejne porozumienie między zarządem PKP a trzema największymi związkami, w tym ZZMK. Przyjęto następujące ustalenia.

1. Do czasu wejścia w życie ustawy o restrukturyzacji, komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe, jednak nie dłużej niż do 31 grudnia 2000 roku, zarząd PKP zobowiązał się wstrzymać zwolnienia z przyczyn dotyczących zakładu pracy z wyłączeniem par.6 ust 1 i par 7 ust. 2 ponadzakładowego układu zbiorowego pracy i pracowników nabywających uprawnienia wynikające z rozporządzenia Rady Ministrów z 16 maja 2000 roku, a dotyczącego świadczeń przedemerytalnych.

2. W okresie tym miał być przeprowadzony proces aktywizacji zawodowej pracowników Przedsiębiorstwa Państwowego PKP.

3. Do czasu wejścia w życie ustawy o restrukturyzacji, komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa PKP miały być nadal stosowane osłony socjalne określone w pakcie gwarancji pracowniczych.

4. Ustalono też prowadzenie przez strony stałego monitoringu zawartego porozumienia²⁵.

Forum nie przystąpiło do porozumienia i o północy z 29 na 30 czerwca rozpoczęło strajk. Mimo zapowiedzi zatrzymania całego ruchu kolejowego miał on ograniczony zasięg. Objął tylko kilkanaście spośród 1,9 tys. posterunków kolejowych²⁶. Trwał 7-8 godzin, po czym został bezterminowo zawieszony. Na trasę nie wyjechało tylko 21 spośród 790 pociągów osobowych, zatrzymano 22 pociągi dalekobieżne, z tego aż 19 w śląskim OKP. Zarząd PKP twierdził, że w strajku wzięło udział zaledwie 67 spośród 9 tys. kolejarzy pracujących na nocnej zmianie²⁷.

W czasie strajku ani jeden pociąg na Śląsku nie jechał zgodnie z rozkładem jazdy. Nie można mówić o paraliżu ruchu, ale o jego poważnym rozregulowaniu. Stało się tak w wyniku przystąpienia do protestu dwunastu dyżurnych ruchu pracujących na nastawniach w newralgicznych punktach. Strajkujący ci częstokroć nie dopuszczali do podmienienia ich przez osoby niestrajkujące. Posterunki objęte strajkiem zostały wyłączone z ruchu, a pociągi skierowane na objazdy. Przykład ten pokazuje, iż skoordynowana akcja kilkunastu osób była w stanie w poważnym stopniu utrudnić funkcjonowanie kolei na obszarze całego okręgu, ruch bowiem wrócił do normy dopiero kilka godzin po zawieszeniu strajku²⁸.

²⁵ „Gorące” dni czerwca. Nasze Sprawy 7-8 / 2000 s.7.

²⁶ PAP 30.06.2000.

²⁷ *Przerwa na kawę. PKP Z czwartku na piątek na dworcu.* Gazeta Wyborcza nr 152. 1-2.07.2000 s.3.

²⁸ Purzyński P., 2000. *Dwunastu gniewnych kolejarzy. Katowice. Ośmiogodzinny strajk na kolei.* Gazeta Wyborcza Katowice nr 152, z dn. 01-02.07.2000, s. 3.

Specyficzna forma protestu została wykorzystana w Opolu i jego okolicach. Strajkujący z flagami zablokowali tam na kilka godzin tory. Wymagało to interwencji policji, która zlikwidowała blokady²⁹.

30 czerwca rano zarząd PKP i zrzeszony w Forum Związek Zawodowy Dyżurnych Ruchu podpisał porozumienie, w wyniku czego dyżurni ruchu zawiesili swój udział w proteście³⁰. W ten sposób Forum utraciło oparcie w jedynym związku, którego członkowie mieli możliwość zablokowania ruchu pociągów. Prawdopodobnie był to główny powód przerwania akcji. Z inicjatywy protestujących doszło do spotkania z ministrem Widzykiem. Nie podpisano żadnego dokumentu. Związkowcy twierdzili jednak, że otrzymali gwarancje ministra, co do modelu przedsiębiorstwa i jego przyszłej prywatyzacji. Po tych rozmowach Forum na czas nieokreślony zawiesiło strajk³¹.

Podsumowanie

Niewątpliwie podstawową przyczyną dojścia do tak napiętej sytuacji na PKP była zapaść przedsiębiorstwa wywołana zaniechaniem reform. Brak widocznych działań mających na celu poprawę funkcjonowania przedsiębiorstwa, ciągłe plany redukcji zatrudnienia bez jasnego określenia wizji dalszego funkcjonowania PKP, zwiększały frustrację środowiska kolejarskiego.

Zakres spraw objętych porozumieniem zawartym między partnerami społecznymi uległ w porównaniu do wcześniejszych umów wyraźnemu rozszerzeniu. Negocjacje, a zatem i współdecydowaniu związków, poddane zostały bowiem kwestie bardziej rozległe niż wynikało to z przepisów prawnych. Był to precedens, który można interpretować jako zgodę władzy politycznej i zarządu PKP na rozszerzenie kompetencji związków zawodowych.

W rozmowy zaangażowani byli wicepremier Komolowski, Marian Krzaklewski, min. transportu Tadeusz Syryjczyk i później min. Widzyk, wicemin. Witold

Chodakiewicz, prezes Zarządu PKP Krzysztof Celiński, co świadczy o randzie problemów, jakie były rozstrzygane oraz istotności zawartego porozumienia.

Solidarność była silnie związana z rządzącą AWS. Mogła więc grozić strajkiem, ale nie była zainteresowana wzrostem niepokojów społecznych, które mogły zdestabilizować układ polityczny w kraju, szczególnie w kontekście zbliżających

²⁹ Skawska K., 2000. *Nocne Blokady. PKP Strajk na Opolszczyźnie*. Gazeta Wyborcza Opole nr 152. z dn. 01-02.07.2000, s.1.

³⁰ PAP 30.06.2000.

³¹ PAP 30.06.2000.

się wyborów prezydenckich. SKK S z całą pewnością mogła natomiast liczyć na poparcie i współpracę ze strony sfer rządzących. Ostateczne uzyskanie porozumienia z pewnością w dużej mierze było podyktowane poprawnymi kontaktami z AWS. Nie bez znaczenia była też postać Mariana Krzaklewskiego, który kilkakrotnie osobiście interweniował w sprawach ustawy i innych kwestiach.

Wielu działaczy niewielkich związków miało poczucie postępującej marginalizacji ich znaczenia i przeświadczenie o nieliczeniu się z nimi przez władze resortowe i zarząd PKP. Skutkiem tego nastąpiło zacieśnienie współpracy tych związków, czego efektem było powstanie Forum. Strajk był swego rodzaju próbą sił między związkami dominującymi w PKP a resztą. Konfrontacja ta wypadła niepomyślnie dla małych związków. Dowiodła ona jednak, iż związki te, pod warunkiem ścisłej współpracy, mogą stanowić efektywną konkurencję dla dużych central. Prawdopodobnie to spowodowało pojawienie się, zwłaszcza ze strony Solidarności, głosów o konieczności wprowadzenia wymogu reprezentatywności działających na kolei związków zawodowych³².

Gdyby nie odstąpienie w ostatniej chwili od protestu Związku Maszynistów, strajk, mimo dość dobrego przygotowania pracodawcy do utrzymania ruchu, miałby duże szanse powodzenia. Okazało się, że wystarczy kilkunastu zdeterminowanych dyżurnych ruchu, aby w dużym stopniu utrudnić prawidłowe funkcjonowanie kolei na obszarze całego okręgu. Przyznała to nawet sama Solidarność³³. Rano po zawieszeniu protestu na stacjach śląskiego OKP stało, czekając na uruchomienie ok. 150-200 pociągów towarowych³⁴. Gdyby ZZMK przystąpił do strajku, efekt synergizacji byłby trudny do przewidzenia. Istotna, podkreślana przez Solidarność, była też postawa dużej części kolejarzy, którzy nie dali się wmanewrować w grę polityczną. Strajk został przeprowadzony w newralgicznym terminie- koniec roku szkolnego, początek wakacji.

Ogólnie trzeba stwierdzić, że Federacja i Solidarność zachowywały się jak związki zawodowe, zaś działalność Forum nosiła znamiona akcji politycznej. Ostateczny wynik strajku i całego sporu traktować należy jako porażkę Forum. O sukcesie mogły mówić Solidarność, FZZ PPKP oraz maszyniści, którzy zrealizowali własne postulaty. Osiągnęły przy tym więcej. Wzrosło ich znaczenie jako współdecydujących o reformach w firmie.

³² Por. *Nie, bo nie*. Wolna Droga nr 14/2000 s. 8; Sobolewski Z., 2000. „Prawo powinno być dla wszystkich jednakowe” *Mówi Stanisław Kogut przewodniczący SKK „S”*. Wolna Droga 13/2000, s.3.

³³ *Nie, bo nie*. Wolna Droga nr 14/2000, s. 8.

³⁴ PAP 30.06.2000.

Piśmiennictwo

1. *Autobus zamiast pociągu. PKP zamykane linie.* Gazeta Wyborcza Opole nr 79, z dn. 03.04.2000.
2. *Błędnę Koło.* Wolna Droga 8/2000.
3. Borowski B., 2000. *No to w krzaki.* Gazeta Wyborcza Poznań nr 122, z dn. 26.05.2000.
4. *Czy będzie strajk na PKP. Kolej jak kopalnia.* Gazeta Wyborcza nr 138, z dn. 14.06.2000.
5. *Deficyt na torach.* Gazeta Wyborcza Łódź nr 79, z dn. 03.04.2000.
6. *„Gorące” dni czerwca.* Nasze Sprawy nr 7-8/2000.
7. *Kolejarze stracą.* Gazeta Wyborcza Katowice nr 77, z dn. 31.03.2000.
8. *Lepsza gorzka prawda.* Rozmowa z przewodniczącym SKK NSZZ S Stanisławem Kogutem. Wolna Droga nr 9/2000.
9. Mułek Z., 2000. *Kolej bez energii.* Gazeta Wyborcza Wrocław nr 84, z dn. 08-09.04.2000.
10. *Nie, bo nie.* Wolna Droga nr 14/2000.
11. *Porozumienie zawarte w dniu 12 kwietnia 2000 roku pomiędzy stroną rządową reprezentowaną przez V-ce Prezesa Rady Ministrów Longina Komotowskiego Zarządem PKP reprezentowanego przez Prezesa Zarządu Dyrektora Generalnego Krzysztofa Celińskiego a Ogólnopolskim Komitetem Protestacyjno – Strajkowym Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ Solidarność w sprawie postulatów zawartych w uchwale 125/2000 Rady SKK NSZZ Solidarność z dnia 29.03.2000 r.* Wolna Droga nr 8/2000.
12. *Porozumienie zawarte w dniu 20 marca 2000 r. pomiędzy: pracodawcą a centralami związkowymi funkcjonującymi na PKP.* Wolna Droga nr 7/2000.
13. *Protokół z dnia 27 czerwca 2000 spisany pomiędzy stroną rządową a stroną związkową przedsiębiorstwa PKP.* Nowe Sygnały 28/2000.
14. *Protokół z dnia 29 czerwca 2000r. spisany pomiędzy stroną rządową a stroną związkową.* Nasze Sprawy nr 7-8/2000.
15. *Przerwa na kawę. PKP Z czwartku na piątek na dworcu.* Gazeta Wyborcza Częstochowa nr 152, z dn. 01-02.07.2000.
16. *Przewodniczący SKK „S” Stanisław Kogut dla Wolnej Drogi.* Wolna Droga nr 9/2000.
17. Purzyński P., 2000. *Dwunastu gniewnych kolejarzy. Katowice. Ośmiogodzinny strajk na kolei.* Gazeta Wyborcza Katowice nr 152, z dn. 01-02.07.2000.
18. *Pytanie o strajk na kolei.* Gazeta Wyborcza nr 139, z dn. 15.06.2000.
19. Skawska K., 2000. *Nocne Blokady. PKP Strajk na Opolszczyźnie.* Gazeta Wyborcza Opole, nr 152, z dn. 01-02.07.2000.
20. Sobolewski Z., 2000. *„Prawo powinno być dla wszystkich jednakowe” Mówi Stanisław Kogut, Przewodniczący SKK „S”.* Wolna Droga nr 13/2000.

21. *Stanisław Kogut dla „Wolnej drogi” Rozmawiał Zygmunt Sobolewski.* Wolna Droga nr 5/2000.
22. *Stanowiska związków zawodowych i strony rządowej w negocjacjach.* Nowe Sygnały nr 28/2000.
23. *Uchwała nr 125/2000 Rady Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ Solidarność z dn. 29 marca 2000 roku.* Wolna Droga 7/2000.
24. *Wiśniewski A., 2000. Strajkowe forum.* Wolna Droga 14/2000.
25. *Zasuń R., 2000. Groźba strajku na kolei. Dojadą tylko do węzła?* Gazeta Wyborcza nr 150, z dn. 29.06.2000.
26. *Zasuń R., 2000. Rozmowy rząd – kolejarze. Maszyniści chcą strajku.* Gazeta Wyborcza nr 137, z dn. 13.06.2000.