

Warszawa 18 marca 2008 roku

Determinacja i wytrwałość drogą do sukcesu

Związkowcy z ZZPKM i NSZZ „Solidarność” w MZA i TW po raz kolejny udowodnili, że myśleć o ludziach, o pracownikach, związkowcach, to praca szersza. Praca, w której trzeba myśleć także o firmie, o jej przyszłości i być za nią odpowiedzialnym nie mniej niż Zarząd. Czy nawet, czasami nie więcej?

Po wielomiesięcznych, trudnych, wymagających wielu kompromisów, ale także stanowczości w udowadnianiu swoich racji, rozmowach – wreszcie Rada Warszawy wyraziła zgodę na zawarcie przez władze miasta - wieloletniej umowy na świadczenie usług w Tramwajami Warszawskimi i Miejskimi Zakładami Autobusowymi. W przypadku TW – jest to okres 20 lat, licząc od dnia dzisiejszego, czyli do 2027 roku a z MZA na okres 10 lat, czyli do 2017 roku.

Obecne umowy nie tylko precyzują środki finansowe na wykonanie planów, ale również określają w przybliżeniu pieniądze na modernizację istniejącej infrastruktury, taboru czy budowy nowych tras tramwajowych. Np. „miasto” gwarantuje TW w tym roku kwotę ponad 442 milionów a następnie w kolejnych latach wzrost wydatków średnio o około 15-20 procent. W roku 2027 będzie to już ponad jeden miliard 100 milionów w ciągu roku. Jak widać wzrost wydatków miasta w ciągu 20 lat będzie prawie 2,5 krotny. Warto dodać, że w tym czasie TW chcą kupić prawie 200 tramwajów niskopodłogowych i wybudować kilkanaście km torowiska między innymi połączyć Bemowo z Kasprzaka czy pętla Piaski, pętla Kielecka i wielu innych jeszcze przed 2012 rokiem. Dobrze się stało, że radni wreszcie zainteresowali się TW i MZA i wiedzą, na co te pieniądze zostaną wydane. A nie jak wielokrotnie mówiono w poprzednich latach, że każda dodatkowa złotówka będzie przejeżdżona przez pracowników. Dlatego nie warto było się zajmować TW i MZA.

W MZA również jest znaczący przyrost. Np. w tym roku będzie to kwota ponad 625 milionów złotych a w 2017 ma to być kwota ponad 943 milionów złotych. Czyli wzrost o prawie 40 procent.

Ważnym zapisem w obu umowach jest stwierdzenie, że kwoty mogą zostać zmienione za zgodą Rady m.st. Warszawy wyrażoną w formie uchwały, w szczególności w następujących przypadkach:

- 1) zajścia niemożliwych do przewidzenia zdarzeń, które w istotnym stopniu spowodują wzrost kosztów świadczenia usług przewozowych w komunikacji autobusowej i tramwajowej;
- 2) zmian planów i zadań inwestycyjnych m.st. Warszawy;
- 3) zmian dotyczących zakresu i zapotrzebowania na usługi przewozowe w komunikacji zbiorowej autobusowej i tramwajowej na terenie aglomeracji warszawskiej.

Taki zapis określa jasno, że władze Warszawy muszą patrzeć na swoją, samorządową komunikację inaczej niż do tej pory. Muszą zdawać sobie sprawę z faktu, że ciąży na nich odpowiedzialność za ich kondycję finansową a ta jest uzależniona od cen na rynku paliw, energii elektrycznej, zakupu taboru, inflacji i wielu, wielu innych spraw, na które Zarządy obu spółek nie zawsze mają wpływ. Być może wreszcie warszawscy decydenci zauważyli, że dalsze prywatyzowanie linii, komunikacji miejskiej właściwie do niczego nie prowadzi, co już udowodniono na zachodzie Europy. W układzie komunikacji miejskiej – „złota ręka wolnego rynku” – nie działa i nie będzie działać. Bogatsi od nas wycofali się z prywatyzacji komunikacji miejskiej i powracają do wzmocnienia roli samorządowych firm w układzie komunikacji miejskiej. Wzmocnienia pod względem finansowym, inwestycyjnym i co najważniejsze zawsze możliwej do sprawdzenia, czy przeznaczone pieniądze są prawidłowo wydatkowane i czy podnosi się jakość usług. W układzie firm prywatnych jest to niemożliwe a co

gorsze oddanie w ich ręce większości komunikacji, może spowodować tworzenie się lobbingsów wymuszających ceny za usługi.

I to, trzeba dodać, jest niewątpliwą zasługą związkowców, negocjatorów z ZZPKM i NSZZ „Solidarność”. Nie tylko wynegocjowanie dobrych stawek, zapisów dla planów inwestycyjnych, ale również unaocznienie radnym m.st. Warszawy, że czas kończyć z eksperymentowaniem na warszawskiej komunikacji. Że trzeba wziąć na siebie odpowiedzialność za jej rozwój, jeśli myśli się o budowie nowoczesnego miasta z komunikacją miejską na europejskim poziomie.

Można śmiało powiedzieć, że 13 marca 2008 roku rozpoczęła się nowa era dla MZA i TW. Nagle pojawiło się więcej zielonego światła na ulicach dla tramwajów z TW i autobusów z MZA. A i liczba „13” dla obu firm chyba jest „szczęśliwą”.

Warto dodać, że sesja Rady Warszawy była chyba pierwszą od ponad 7 lat, na której tak wiele rozmawiano na temat komunikacji miejskiej. Podczas sesji także metro wygrało w swojej historii wieloletnią (na 20 lat) umowę z władzami miasta. Także i tutaj będzie o ponad 100 procent wzrost wydatków.

Ukoronowaniem sesji była zmiana cen biletów dla komunikacji warszawskiej. Także pierwsza od 7 lat. Co prawda ZTM planował większy wzrost cen biletów, ale w efekcie wywalczył prawie swoje i od 2 czerwca będziemy jeździć drożej. Choć nie do końca, bo niektóre bilety pojawiają się po raz pierwszy i w pewnym sensie namawiają do oszczędności. Pojawiają się, tańsze bilety 20 minutowe a i zniżki będą większe z 48 na 50 procent. Wzrost cen biletów prawdopodobnie także wpłynie w ostatecznym rozrachunku na cenę wżkm. Podstawy działalności dla TW i MZA.

Jak widać determinacja i wytrwałość związkowców z ZZPKM i NSZZ „Solidarność” przyniosła jeszcze jeden sukces. Sukces związkowy i sukces dla firm. A trzeba pamiętać, że negocjacje nie były łatwe. Wymagały wielu spotkań. Związkowcy z ZZPKM i „Solidarności” uczestniczyli w wielu spotkaniach, m. in. w Komisji Infrastruktury. Przeprowadzili wielokrotne rozmowy w klubach radnych. Spotykali się z Prezydentami W-wy, odpowiedzialnymi za komunikację warszawską. Niejednokrotnie byli uczestnikami wielu sesji Rady Warszawy. A wszystko, po to aby MZA i TW dalej istniały na warszawskim rynku komunikacyjnym. Istniały i były prężne. Bo, od tego zależą także zarobki pracowników oby firm. Wynegocjowanie nowych umów otwiera przed nimi stabilizację przynajmniej na okres 10 lat. A stabilizacja jest niezbędna dla harmonijnego i stałego rozwoju. Pozwala planować przyszłość firm i co najważniejsze pozwala także ze spokojem patrzeć na zarobki pracowników. Można je planować a nie zawsze wymuszać.

Należy mieć nadzieję, że Zarządy obu firm docenią to, iż to właśnie związkowcy wynegocjowali i co pozwoli na stałe rozmowy przy stole. Rozmowy rzeczowe, konkretne, – bo oparte na wspólnej odpowiedzialności za firmy i ludzi w nich pracujących.

Szkoda tylko, że inne organizacje związkowe będą chciały rozmydlić ten niewątpliwý sukces i prawdopodobnie również głośno będą się szczycić zwycięstwem. A tak naprawdę, to wcale nie interesowały się tą sprawą, z góry skazując ją na niepowodzenie.

Jedno jest pewne. Związkowcy z ZZPKM i NSZZ „Solidarność” mogą być z siebie dumni. Warto o dacie 13 marca 2008 roku szybko nie zapomnieć. Szczególnie, gdy będą się nią szczycić inne organizacje związkowe. Warto wtedy zadać jedno pytanie: - a czy Wasz związek coś dla firmy zrobił? Zrobił dla pracowników? Bo te zrobiły. W chwili obecnej są prowadzone także inne rozmowy, negocjacje w sprawie unormowania warszawskiej komunikacji samorządowej. Być może niedługo znowu będziemy powiedzieć – patrzcie mamy kolejny sukces na drodze, by TW i MZA były największymi, najnowocześniejszymi i z przyszłością miejskimi przewoźnikami.

A w każdym działaniu związkowców jest zawsze dbałość o związkowców i pracowników.

Związkowcy z ZZPKM i NSZZ „Solidarność” doskonale rozumieją, że gdy nie będzie się łączyć funkcjonowania firmy z ludźmi, trudno będzie zadbać o ich przyszłość, byt dla nich i dla ich rodzin.

A ty – Koleżanko i Kolego, co możesz powiedzieć o swoim związku? Możesz być z niego dumny jak są związkowcy z ZZPKM i NSZZ „Solidarność”
wiwo

Warszawa 13 marca 2008 roku

