

Analiza kryzysu: strajk pracowników MPK Kielce (sierpień 2007)

W swojej pracy zajmę się strajkiem pracowników lokalnego przewoźnika – Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Kielcach. Strajk ten doprowadził do paraliżu komunikacji masowej w Kielcach oraz przyczynił się do podjęcia wielu odważnych, ale i kontrowersyjnych decyzji.

1. Kontekst

W celu zrozumienia istoty konfliktu trzeba wyjaśnić, jakie instytucje były w tę sytuację zaangażowane:

- ZTM Kielce (Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach) – to organizator przewozów na terenie Kielc i Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego, odpowiada za układanie rozkładów, kontrole punktualności i jakości świadczonych przez MPK usług; ZTM pełni rolę usługodawcy – ogłasza przetarg na świadczenie usług komunikacyjnych;
- MPK Kielce (Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Kielcach) – to przewoźnik, wykonawca przetargu na świadczenie usług komunikacyjnych;
- VTP (Veolia Transport Polska) – to międzynarodowa firma świadcząca usługi komunikacji masowej, regionalnej oraz międzynarodowej; VTP miała zostać właścicielem MPK Kielce;
- UM Kielce (Urząd Miasta w Kielcach) – organ nadrzędny dla MPK Kielce (właściciel, MPK to spółka z o.o.) oraz ZTM Kielce (jednostka budżetowa);

Podłoże opisywanego konfliktu wykreowało się jeszcze w 2006 roku, kiedy to władze miasta Kielce zdecydowały się na prywatyzację miejskiego przewoźnika. Po przedłożeniu radnym odpowiednich warunków sprzedaży, ci wyrazili zgodę na sprzedaż przedsiębiorstwa oraz udzielili prezydentowi miasta zgody na prowadzenie negocjacji w sprawie sprzedaży. Koncepcja prywatyzacji spółki od początku nie podobała się władzom związków zawodowych obecnych w MPK Kielce. Wiosną 2007 roku po przeprowadzeniu negocjacji, ustaleniu odpowiedniego pakietu socjalnego oraz zastosowaniu ochrony socjalnej dla pracowników prywatyzowanej spółki, prezydent Kielc podpisał wstępną umowę w sprawie sprzedaży firmy spółce Veolia Transport Polska. Ponieważ pojawiły się pierwsze konkrety i decyzje, w MPK bardziej wpływowi pracownicy zaczęli się niepokoić oraz po raz pierwszy zagrozili strajkiem. Należy jeszcze dodać, że od kilku miesięcy byli oni w sporze z władzami swojej spółki. Zanim przejdę do opisu eskalacji konfliktu, muszę wspomnieć o tym, że w czerwcu 2007 roku pracownicy firmy przeprowadzili 2-godzinny strajk, w trakcie którego na ulice miasta nie wyjechała większość brygad autobusowych. ZTM jako organizator usług nałożył na strajkującą firmę karę za niewykonanie usług (zgodną z warunkami realizowanej umowy). Strajk nie był komentowany przez władze miasta.

Jako przyczynę strajku Bogdan Latosiński, przewodniczący zakładowej Solidarności wskazuje:

„Mamy dosyć upodlenia. Od dwóch lat trwa spór zbiorowy w firmie, od dawna nędznie zarabiamy, a zarząd nie chce rozmawiać o podwyżkach. W dodatku Veolia obiecała, że będzie z nami rozmawiała na początku sierpnia o pakiecie socjalnym.” (*Gazeta Wyborcza, Kielce, 08-08-2007*)

2. Chronologia zdarzeń

Nadchodzi sierpień 2007 roku. Pracownicy MPK samodzielnie wyznaczyli „ostateczny” termin, do którego potencjalny nabywca udziałów firmy miał się spotkać z pracownikami i rozpocząć rozmowy dotyczące przyszłości firmy. Negocjacje zostały już jednak zakończone, gdyż w maju podpisano porozumienie, które warunkowało sprzedaż udziałów Veolii. Umowę w imieniu miasta podpisał prezydent Kielc, pan Wojciech Lubawski. Umowa ta zawierała szczegółowy wykaz warunków, które przyszły inwestor musiał wypełnić, ze szczególnym uwzględnieniem ochrony socjalnej dla całej załogi. Pakiet socjalny zawierał między innymi brak możliwości przeprowadzenia zwolnień przez pierwsze pięć lat trwania umowy, jak również minimalną wartość podwyżek dla wszystkich pracowników i trzeba przyznać, że ta minimalna wartość była wyższa od wartości inflacji, więc o interes pracowników zadbano należycie (zapisany w umowie przedwstępnej z firmą Veolia Transport Polska pakiet zakłada utrzymanie zatrudnienia w tym okresie, ale waloryzacja płac miałyby wynosić przez pierwsze dwa lata 1,25 wskaźnika inflacji, a w trzecim, czwartym i piątym roku płace miałyby wzrosnąć o 1,00).

Krytyczny termin wyznaczony przez przedstawiciela największego związku zawodowego minął wraz z początkiem sierpnia. Sęk w tym, że w tym czasie nie uprawomocnił się jeszcze wynik przetargu, który wygrało MPK Kielce (obejmuje 10-letnią umowę na obsługę komunikacyjną miasta), dlatego Veolia oficjalnie zapowiedziała, że rozmowy rozpoczną się w momencie, gdy będzie miała pewność, że MPK ma 10-letni kontrakt w kieszeni. Niestety pracownicy nie chcieli czekać dłużej na te rozmowy i zapowiedzieli, że 14 sierpnia 2007 rozpoczną strajk i z zajezdni autobusowych nie wyjedzie ani jedna brygada.

Zgodnie z warunkami umowy ZTM zrywa umowę na świadczenie usług w momencie, gdy firma ją realizująca przerywa świadczenie usług na min. 24 godziny. Umowa ta przewiduje również kary za każdy niewykonany kurs.

Wśród strajkujących pojawia się napięta atmosfera, gdyż władze nie reagują na to, co się dzieje i kurczowo trzymają się warunków umowy, co zresztą jest sytuacją godną pochwały, gdyż gdyby umowa nie była należycie przestrzegana, to sprawa trafiłaby do Najwyższej Izby Kontroli czy też prokuratury z zarzutem działania na niekorzyść mieszkańców.

Strajkujący nie poddają się. Mija doba od momentu rozpoczęcia strajku, co oznacza, że ZTM musi zerwać umowę na wożenie kielczan. Dla MPK oznacza to jedno – spółkę trzeba zlikwidować, gdyż za każdy dzień firma miała naliczane kary. Ich wysokość sprawiała, że firma w ciągu kilku dni straciłaby płynność finansową. Do momentu zerwania umowy naliczono prawie 3mln zł kary, co dla firmy, której bilans oscyluje w okolicach zera, jest dość mocnym problemem. Władze MPK poinformowały strajkujących, że swoimi czynami doprowadzają firmę do bankructwa.

Głównym prowodyrem i organizatorem strajku jest przewodniczący zakładowej Solidarności i to on wzniesł ogień wśród załogi i mnoży agresję. Pierwszym poważnym incydentem jest próba zamurowania drzwi do pokoju, w którym przebywa dyrektor spółki. Strajkujący, jak przystało na dawne, PRL-owskie przyzwyczajenia przyprowadzili również taczki dla swojego szefa.

Kolejne dni strajku to potężna praca przede wszystkim dla pracowników UM Kielce, ZTM Kielce, którzy na pniu muszą organizować komunikacje dla miasta, które każdego dnia obsługuje ok. 300 tysięcy mieszkańców miasta i okolic. Należało w całym mieście rozwiesić nowe rozkłady jazdy, wydrukować wersje dla szoferów oraz przygotować nowe tablice kierunkowe, gdyż stare znajdowały się w dyspozycji MPK Kielce i nie było mowy o ich odzyskaniu.

Komunikację, w mocno ograniczonym zakresie, udało się przygotować w ciągu kilku dni. Niezwykle istotnym elementem jest to, iż przewoźnikiem, który rozpoczął kursowanie po mieście była

Veolia Transport Polska, która sprowadziła ok. 80 autobusów (stanowi to 50% wszystkich brygad dziennych) wraz z kierowcami. Miasto zapewniło teren na tymczasową zajezdnię, a kierowcy mieli zagwarantowany nocleg w hotelu. Autobusy nie były przystosowane do ruchu miejskiego, gdyż były to pojazdy dla komunikacji regionalnej, czyli tzw. pekaesy. Jednak zminimalizowało to w jakimś stopniu trudności, z którymi musieli zmagać się mieszkańcy.

W trakcie kursowania pojazdów komunikacji zastępczej doszło do trzech przypadków obrzucania autobusów kamieniami. Organy ścigania nie doszukały się jednak w tej sprawie koneksji z prowadzonym równoległe strajkiem. Od tej pory do ekipy, która zajmowała się kryzysem został włączony Wydział Zarządzania Kryzysowego UM Kielce.

Strajkujący oczekują na rozmowy z przedstawicielami UM Kielce, jednak prezydent zapowiedział, że nie da się terroryzować ludziom, którzy wyrządzają tyle krzywdy mieszkańcom.

Warto dodać, że wśród strajkujących panowała coraz bardziej napięta atmosfera, a przewodniczący wielokrotnie przekazywał ludziom błędne informacje, co do aktualnej sytuacji, wzbudzając w ludziach niepokój i gniew. Kłamliwe komunikaty przekazywano również mieszkańcom, wysyłano pracowników MPK na przystanki autobusowe, by mówić ludziom niezwykle kłamliwe informacje dot. zaistniałej sytuacji.

ZTM Kielce prowadzi negocjacje w sprawie realizacji usług przewozowych z trzema polskimi przewoźnikami, którzy są w stanie do końca sierpnia sprowadzić do Kielc wystarczającą ilość miejskiego taboru, dużo bardziej nowoczesnego niż ten, którym obecnie dysponuje MPK Kielce. Przewoźnicy ogłaszają nabór na kierowców, oferując stosunkowo wysokie stawki za pracę. Jak się później okazało przedstawiciele strajkujących filmowali tymczasowe biura przewoźników, by zobaczyć, kto jest „łamistrajkiem”.

Strajkujący nadal przebywają na terenie dwóch zajezdni. Protest trwa.

Dochodzi do niewielkiego przełomu, kiedy prezydent Wojciech Lubawski spotkał się w Urzędzie Miasta z Bogdanem Latosińskim – przewodniczącym Solidarności oraz komitetu protestacyjnego. Rozmowy te nie przyniosły żadnych rezultatów. „Debata” była otwarta dla dziennikarzy, zgodnie z życzeniem prezydenta, który nie miał nic do ukrycia i chciał, by każde słowo Latosińskiego zostało uwiecznione.

Sytuacja staje się coraz bardziej patowa, władze miasta podejmują decyzję o rozpoczęciu ogólnopolskich poszukiwań firm, które sprowadzą do Kielc miejskie autobusy i będą świadczyć usługi

przewozowe do końca 2007 roku. Poszukiwania prowadził ZTM, który można powiedzieć miał nóż na gardle, gdyż komunikacja musiała ruszyć natychmiast, ponieważ zbliżał się 01.09.2007. Operacja kończy się na wstępie sukcesem, gdyż trzech przewoźników wyraziło chęć wożenia mieszkańców miejskim taborem. Konieczne było jednak zapewnienie ogrodzonego, chronionego terenu, na którym przewoźnicy będą mieli swoje zajezdnie. MPK Kielce dysponuje 2 zajezdniami, z czego jedna jest ulokowana na terenie będącym własnością miasta.

3. Decyzje

Specjalny zespół powołany przez władze miejskie szuka terenu dla nowych przewoźników oraz planuje odzyskać jedną zajezdnię, której teren jest własnością gminy (Zajezdnia nr 2 – Pakosz). Do sztabu docierają informacje, że znajdujące się na terenie tej zajezdni zbiorniki z paliwem mogą zostać użyte w niebezpieczny sposób przez zdesperowanych strajkujących. Jest to kolejny punkt, który przyczynił się do podjęcia decyzji o odbiciu zajezdni strajkującym. Wszystkie elementy planowanej akcji są ściśle tajne. Na terenie Pakosza w środku nocy było ok. 20 strajkujących. Około godziny drugiej w nocy, pod teren zajezdni przyjechał autokar wypełniony wynajętymi przez miasto ochroniarzami. Zajezdnia została przejęta, przy czym ochroniarze byli narażeni na słowny atak ze strony wychodzących protestujących. Większość ochroniarzy wróciła na Śląsk (firma, która realizowała zadanie miała tam siedzibę), na terenie zajezdni zostało tylko kilku. Sytuacja zmieniła się po godzinie 5, kiedy strajkujący rozpoczęli akcję odwetową i kilkaset osób z zajezdni nr 1 przyjechało pod drugą zajezdnię i szturmem weszło na jej teren. Przy tym ataku ucierpieli przebywający tam ochroniarze, a w budynku administracyjnym zamknięto zarząd firmy. Na miejscu zjawia się policja, straż miejska, która nie podejmuje interwencji. Z późniejszych (własnych) ustaleń wynika, że strajkujący mieli kontakt ze związkowcami z policji i to przyczyniło się do tego, że ta nie interweniowała, choć powinna była to zrobić.

Kryzys sięga zenitu, gdyż miasto musi jak najszybciej przywrócić pełny poziom normalnej komunikacji. W mieście nie ma terenu, który mógłby pełnić rolę zajezdni dla nowych przewoźników. Do strajku włącza się Kuria Diecezjalna w Kielcach, autorem tego pomysłu jest również Latosiński (dzieje się tak najpewniej, bo wielce oddani kościołowi strajkujący bandyci uświadamiają sobie, że za daleko zabrnęli). W spotkaniu uczestniczą: prezydent Kielc, Wojciech Lubawski, przewodniczący komitetu strajkowego Bogdan Latosiński, wojewoda świętokrzyski Grzegorz Banaś oraz biskup pomocniczy diecezji kieleckiej ks. Marian Florczyk. Już w trakcie pierwszego spotkania doszło do pierwszych porozumień, których nikomu nie ujawniono, ale wiadomo było, że osiągnięto wstępny kompromis. Ogłoszono je na konferencji prasowej, która odbyła się na terenie zajezdni. W obecności pracowników, mediów wszystkie strony rozmów podpisały porozumienie, które sprowadzając do

krótkiego komentarza, stawiało strajkujących w pozycji wygranego, a mieszkańców i miasto traktowało porażką.

4. Analiza

Analizując te wydarzenia wypunktowałem kilka elementów, które w mojej opinii miały bardzo duży wpływ na rozpoczęcie, przebieg strajku. Przede wszystkim zawiodła komunikacja. Pozornie mógłbym napisać, że ta wcale nie musiała się pojawiać, ale jeśli założymy, że lepiej było tego uniknąć, to rozmowy, komunikaty powinny pojawić się wcześniej. Brakło czytelnego przekazu (odpowiednio wcześniej), na co mogą liczyć pracownicy w momencie prywatyzacji, może powinno się pokazać urzędowe dokumenty zawarte między Veolią a Miastem?

Słabo zorientowani są również mieszkańcy, ale winić za to można media i nierzetelnych dziennikarzy. W relacjach ze strajku brakowało mądrych pytań, pytań nietendencyjnych. Mieszkańcy do dziś nie wiedzą, dlaczego doszło do tych wydarzeń. Do kompletu mogę również dodać stojące na przystankach brygady strajkujących. Nie można powiedzieć także, że pominięto niektóre ważne kwestie, np. nie podano do wiadomości, że były dwa odbicia zajezdni Pakosz, przy czym jedna była przeprowadzana pokojowa, dopiero później strajkujący wrócili z odsieczą.

Kolosalny błąd popełniło również miasto, które najpierw zachęcało strajkujących do przejścia do nowych firm (między 20-27.08.2007), a następnie zostawiło tych ludzi samych sobie. Osoby te doświadczyły znacznych krzywd, gdyż część strajkujących filmowała kierowców, którzy szli do biur nowych, konkurencyjnych firm. Film ze „zdrajcami” został pokazany wszystkim strajkującym, a ci z kolei, nie chcieli wpuścić ich do przyznanych im od lat autobusów. Osoby te, mimo iż chciały wesprzeć miasto w kryzysowej chwili, zostały bez cienia pomocy.

5. Wnioski

Sytuacja, która wydarzyła się w Kielcach należy do bardzo złożonych, jednak wstępnie można zastanowić się czy można było, a przede wszystkim czy chciano jej uniknąć. Każda zmiana rodzi niepokój i opór, stąd też można powiedzieć, że przyzwyczajona do „ciepłych posadek” część pracowników obawiała się o swoją beztruską przyszłość. Najistotniejszym elementem jest jednak to, że do dziś miasto nie zabezpieczyło się na wypadek powtórki tej sytuacji, a jest wielce prawdopodobne, że do tego dojdzie, gdyż MPK musi zrealizować pakiet inwestycyjny oraz wymogi wygranego przetargu i powoli ma z tym problemy. W każdej chwili sytuacja może się powtórzyć, bo rozkapryszeni pracownicy sądzą, że strajkiem zawojowali świat. Oby nie okazało się, że ten wielki, sierpniowy pożar przerodził się w kolejne piekło.