Strajk niemieckich maszynistów Deutsche Bahn miał się zakończyć dziś, o godz. 4.00. Tymczasem, za zgodą jego organizatora, związku zawodowego GDL, trwał do godz. 18.00 w sobotę. Jak go przyjęło niemieckie społeczeństwo i jakie może przynieść konsekwencje, wyjaśnia Michał Beim, ekspert Instytutu Sobieskiego.

Jak Pan ocenia strajk maszynistów Deutsche Bahn, zarówno z perspektywy realizacji przewozów kolejowych w Niemczech, jak i tych wychodzących z Polski?

Długotrwały strajk uderza w najbardziej czuły segment przewozów regionalnych w Niemczech. Koleje długodystansowe funkcjonują wtedy w ramach awaryjnego rozkładu jazdy, tzn. pociągi dalekobieżne stają na stacjach subregionalnych, żeby obsłużyć klientów, którzy korzystaliby z kolei regionalnych na niektórych odcinkach. Ogromne wysiłki są podejmowane przez samorządy, władze lokalne, a także władze organizacji społecznych działających na rzecz zrównoważonego transportu, żeby zachęcić Niemców do wyboru kolei w ich codziennym życiu. A tu znów mamy strajk, który podważa zaufanie pasażerów do tego środka transportu. To, moim zdaniem, bardzo nieodpowiedzialna sytuacja.

Pierwszy raz zorganizowano w Niemczech protest na taką skalę, aż kilkudniowy. Dotychczasowa praktyka pokazywała, że strajki raczej miały symboliczny i ostrzegawczy charakter, bo pociągi nie jechały wtedy przez 1-2 godziny.

[mc4wp_form id=”84″]

Choć większość pociągów regionalnych została odwołana, to 1/3 z nich mimo wszystko kursowała. Pasażerowie, wiedząc, że będą utrudnienia, w ogóle nie pojawiali się na dworcach, więc pociągi, które kursowały, jechały raczej puste. Korzystali z nich tylko ci, którzy nie mieli innej alternatywy. Nie doszło więc do totalnego paraliżu, niemniej sytuacja ta bardzo utrudniała funkcjonowanie mieszkańcom Niemiec.

Polscy przewoźnicy podjęli różne strategie: o ile Przewozy Regionalne poinformowały, że do Frankfurtu jeździć będą, o tyle PKP Intercity, które paradoksalnie obsługują połączenia dalekobieżne, nieobjęte tym strajkiem, zawiesiły kursowanie na odcinku Rzepin-Berlin, co wymagało zastępczej komunikacji autobusowej oraz licznych przesiadek.

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

[irp]

Niemieckie media nie zostawiły na protestujących suchej nitki, publikując wiele negatywnych wypowiedzi ze strony niezadowolonych pasażerów…

Nasuwa się pytanie, czy ten strajk w mediach nie wyglądał groźniej niż w rzeczywistości. Mam takie wrażenie, że to, co zostało przedstawione, jest dalekie od rzeczywistości . Ale niewątpliwie cel propagandowy związku maszynistów został osiągnięty.

Od wprowadzenia reformy w 1993 r. do dnia dzisiejszego liczba pasażerów kolei regionalnej wzrosła dwukrotnie. Natomiast, w ostatnich latach, mimo licznych inwestycji kolejowych, jak np. Kolonia – Frankfurt Lotnisko, Frankfurt Miasto, Norymberga-Monachium oraz wiele mniejszych, ale bardzo kosztownych projektów, liczba pasażerów jest mniej więcej na tym samym poziomie.

Patrząc na niemiecki system transportowy koleje regionalne są jego kwintesencją. Nie można więc doprowadzać do sytuacji, na skutek których pasażerowie zaczną się odwracać od nich odwracać.

W środkach masowego przekazu znajdziemy również wiele opinii, które głoszą, że ten strajk to wzmocnienie pozycji GDL. Czy zgadza się Pan z tymi stwierdzeniami?

Stowarzyszenia reprezentujące interesy pasażerów w Niemczech są bardzo silne. One same podkreślają, że to już nie jest strajk ,który ma bronić element socjalnych racji, ale powodować niejaką równowagę na rzecz maszynistów – wzmocnić ich pozycję, zarówno finansową, jak i negocjacyjną na przyszłość w stosunku do innych grup pracowników. Zarazem pada pytanie o moralne racje tego strajku: czy mają one swoje uzasadnienie, kiedy jest problem z wypłatą wynagrodzeń, czy wtedy, gdy ktoś chce wynegocjować najbardziej lukratywną stawkę.

Maszyniści niemieccy dość dobrze zarabiają, więc w jakiej sytuacji stawia ich strajk w stosunku do osób, które chcą dojechać do pracy kolejami regionalnymi do pracy, aby zarobić mniej niż oni? Takie samo pytanie możemy zadać w Polsce, dotyczące polskich warunków w przyszłości: na ile związki zawodowe kolejowe bronią własnego interesu, a są już pewne grupy na kolei, gdzie zarabia się znacznie powyżej średniej, a na ile strajki kolei regionalnych uderzą w osoby, które nie mają takiej siły przebicia jak kolejarze?

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

[irp]

Rozumiem, że zarobki managementu wyższego szczebla mogą rodzić fantazje i większe oczekiwania, natomiast, z drugiej strony, trzeba pamiętać, czy właściwą formą jest forma protestu, która nie uderza w tych najbogatszych , ale w osoby , które często balansują na krawędzi utrzymania…

Czy prawdziwy jest postulat GDL, mówiący o ochronie nie tylko interesów maszynistów, ale innych grup – drużyn konduktorskich, personelu gastronomicznego etc.?

Bardzo trudno znaleźć zrozumienie dla tego strajku wśród Niemców. Możliwe, że w tym momencie pojawiają się dodatkowe postulaty, które mają trochę „zmiękczyć" ten negatywny odbiór społeczny. Podkreślam raz jeszcze – w transporcie łatwo popsuć zaufanie do pasażerów, ale bardzo trudno je potem odbudować. Myślę, że ta myśl powinna przyświecać nie tylko związkowcom, ale również managerom, którzy chcą wprowadzić opłatę w wysokości 650 zł za nieposiadanie biletu w pociągu.

Dziękuję za rozmowę.

Źródło: Kurier Kolejowy. Czytaj dalej…

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].