

Od wielu lat w polsko-rosyjskiej współpracy gospodarczej utrzymuje się ujemne saldo obrotów handlowych, które ciągle niebezpiecznie rośnie. Dynamika importu przewyższa wzrost eksportu. Wzrost cen gazu ziemnego i ropy naftowej na rynkach światowych powoduje wzrost wartości towarów sprowadzanych z Rosji do Polski. Struktura importu nie jest rozdrobniona, jak w eksporcie i od wielu lat nie ulega zmianom. W strukturze towarowej importu z Rosji dominują dostawy ropy naftowej, gazu ziemnego oraz produktów pochodnych i ich udział w latach 2000-2005 wyniósł aż 88%. Wszystkie pozostałe grupy towarowe to 12% wartości dostaw¹¹. Wśród nich dominują: aluminium, koncentraty żelaza, wyroby chemiczne, głównie nawozy mineralne.

Rosja jest głównym dostawcą gazu do Polski. Wg rocznego Raportu PGNiG SA z 2004 roku 61,9% polskiego import gazu stanowił gaz z Rosji.¹² Nasze silne zorientowanie na rosyjski surowiec wynika przede wszystkim z powiązań infrastrukturalnych oraz podpisanych długoterminowych zobowiązań przez polską stronę.¹³

W przypadku ropy naftowej uzależnienie gospodarki polskiej od dostaw z Rosji jest jeszcze większe. Około 80% zużywanej w Polsce ropy pochodzi z rosyjskiego importu. To znaczące uzależnienie wynika z nastawienia infrastruktury przetwórczej na ciężką ropę (marki URALS) oraz atrakcyjności tego surowca.

Dywersyfikacja dostaw ropy i gazu jest jednym z kluczowych czynników, który zagwarantowałby bezpieczeństwo energetyczne Polsce i zmniejszenie uzależnienia od dostaw surowców z Rosji.

Dobra koniunktura gospodarcza Rosji przyciąga wiele polskich przedsiębiorstw. Setki przedsiębiorców w ramach misji gospodarczych wyjeżdża do Rosji na targi, wystawy w celu poszukiwania nowych rynków zbytu. Oczywiście jest, że dysponują one mniejszymi zasobami finansowymi i mniejszymi zdolnościami kredytowymi niż przedsiębiorstwa z innych państw członkowskich UE. Obniża to z pewnością konkurencyjność polskich eksporterów na rynku międzynarodowym w stosunku do bogatych państw zachodnich.

STRAJK GŁODOWY ZWIĄZKU ZAWODOWEGO MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH NA DWORCU CENTRALNYM W WARSZAWIE WE WRZEŚNIU 1991 R.

M. Szczepański

Politechnika Białostocka, Białystok, Polska

Summary. The article presents the hunger strike of the Motormen's Trade Union, which took place at the Central Railway Station in Warsaw in September 1991. Over twenty motormen went on a hunger strike for 12 days demanding the improvement of the railway traffic safety. It is quite probable that the real reason of the protest was the fear of losing jobs by a part of motormen employed by the Polish National Railways, which could occur as a consequence of the restructuring process in the enterprise and redundancies connected with it.

Резюме. В статье описывается забастовочная голодовка Профсоюза машинистов железнодорожного транспорта, которая состоялась на Центральном вокзале в Вар-

¹¹ Palys L., *Mapa możliwości polskiego eksportu. Kraje pozaunijne*, Instytut Koniunktur i Cen Handlu Zagranicznego, Warszawa 2006, s. 188.

¹² Buńczyk A., Daniluk A., Masri S., *Gaz ziemny*, <http://www.ure.gov.pl/index.php?dzial=2758id> (10.06.2006).

¹³ Bożyk P., *Stosunki gospodarcze Polska-Rosja w warunkach integracji z Unią Europejską*, Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, Warszawa 2004, s. 56.

шаве в сентябре 1991 года. В течение 12 дней более двадцати машинистов голодало, требуя улучшения безопасности железнодорожного движения. Очень вероятно, что действительной причиной протеста было опасение относительно возможной потери работы частью машинистов работающих на РКР (Польской железной дороге) в связи с проводимой реструктуризацией предприятия и связанными с нею увольнениями.

Od 1989 roku w związku z przemianami systemowymi postępowała w Polsce recesja gospodarcza. Miała ona swoje odbicie również w funkcjonowaniu przedsiębiorstw transportowych, szczególnie największego krajowego przewoźnika Polskich Kolei Państwowych. Postępujący i nieodwracalny spadek przewozów wymuszał na kierownictwie tego przedsiębiorstwa przystosowanie się do warunków gospodarki rynkowej. Osiągnąć to miano m.in. poprzez redukcję zatrudnienia. W 1991 r. odejść z pracy na kolei miało 42, 5 tys. osób. [1] Perspektywy te były przyczyną niepokojów w środowisku kolejarskim. Wśród pracowników PKP rosło poczucie niepewności zatrudnienia i zagrożenia przyszłości. W tych warunkach najbardziej aktywne działania podjął Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych, uchodzący z najbardziej rewindykacyjną organizację związkową działającą na kolei.

16 września rozpoczęła się na Dworcu Centralnym w Warszawie głódówka protestacyjna 8 kolejarzy ze Związku Zawodowego Maszynistów. Domagano się poprawy bezpieczeństwa w ruchu kolejowym. Podstawowym żądaniem było zainstalowanie urządzeń zabezpieczających tzw. czuwaków aktywnych, oraz systemu samoczynnego hamowania pociągu (SHP). Żądanie to było zgodne z opinią Kolegium Arbitrażu Społecznego, które w lipcu zobligowało kierownictwo kolei do zainstalowania takich urządzeń we wszystkich lokomotywach w ciągu 3 lat. Protestujący domagali się, aby do czasu wprowadzenia tych urządzeń lokomotywy prowadzone były przez dwóch a nie jak uprzednio jednego maszynistę. Według PKP rozwiązanie takie było zbędne i nie poprawiało bezpieczeństwa. Poza tym przedsiębiorstwo nie mogło sobie na nie pozwolić z powodów finansowych.[8 s.3] 18 września głódowało w Warszawie już 16 kolejarzy. Dzień później 18. 22 września w Warszawie głódowały już 24 osoby. Tydzień po rozpoczęciu protestu rozpoczęły się głódówki wspierające w Żaganiu - 6 osób i Poznaniu 3 osoby.[6 s.1] Protestujący rozszerzyli listę postulatów. Żądali ustąpienia ministra transportu oraz dyrektora generalnego PKP i jego najbliższych współpracowników. Zachowania odrębnego systemu emerytalnego dla kolejarzy - umożliwienia pracownikom o łącznym stażu pracy 40 lat (mężczyźni) i 35 lat (kobiety), którzy przepracowali na kolei 15 lat, przejścia na wcześniejszą emeryturę, zagwarantowania leczenia sanatoryjnego dla głodujących po zakończeniu protestu. Na pierwszy plan cały czas jednak głodujący wysuwali bezpieczeństwo podróżnych i maszynistów.[4 s.3] 19 września prezydent ZZMK Jan Zaborowski oświadczył, że warunkiem przerwania głódówki jest zgoda dyrekcji na wprowadzenie drugiego maszynisty do lokomotyw pozbawionych odpowiednich zabezpieczeń. Stanowisko maszynistów w tej kwestii poparł Państwowy Inspektorat Pracy.[10 s.3]

Od początku strajku władze PKP zarzucały maszynistom, że prawdziwym powodem strajku jest powstrzymanie zmniejszenia zatrudnienia maszynistów w związku z przeprowadzaną reformą i redukcjami zatrudnienia. Zredukowani maszyniści nie mieli być zresztą zwalniani, tylko przesuwani do innych zajęć.[8 s.3]

Cały czas podczas protestu toczyły się negocjacje, początkowo nie przynosiły żadnych efektów. 18 września mediatorem został mecenas Siła – Nowicki. W czasie trwania głódówki sześciu protestujących zostało hospitalizowanych.[11 s.3] Zaborowski wielokrotnie podkreślał determinację protestujących. Strajkujący grozili zaostrzeniem formy protestu np., że przestaną przyjmować pływiny. Zaborowski straszył strajkiem generalnym.[5 s.3] 24 września głodujących odwiedził przewodniczący OPZZ Alfred Miodowicz, który zarzucił rządowi bezczynność oraz brak zainteresowania całą sprawą.[9 s.3] Dyrekcja kolei usi-

lowała negocjować bezpośrednio z głodującymi, a nie kierownictwem ZZMK, w związku, z czym prezydent Zaborowski 26 września przestał przyjmować pokarmy i stał się uczestnikiem protestu.

Po dwunastu dniach głodówki o 3 nad ranem z 27 na 28 września na Dworcu Centralnym w Warszawie podpisano protokół dotyczący spraw bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Było to równoznaczne z przerwaniem protestu, zakończono również głodówki solidarnościowe. Strony zgodziły się, że pociągi pasażerskie będą prowadzone przez jednego maszynistę o ile lokomotywa będzie wyposażona w oba systemy zabezpieczające. Wszystkie pociągi rozwijające prędkość powyżej 130 km/h miały być prowadzone przez dwóch maszynistów. Nadmienić należy, że zasady takie obowiązywały również przed protestem. Pociągi towarowe prowadzić miał jeden maszynista, o ile lokomotywa wyposażona jest, w co najmniej jeden z systemów bezpieczeństwa. W kilku przypadkach m.in. braku na trasie pociągu sygnalizacji świetlnej pociągi towarowe prowadzić miało dwóch ludzi.

Najpóźniej do 11 października dyrekcja PKP miało doprowadzić do spotkania przedstawicieli ZZMK z kierownictwem Ministerstwa Pracy w celu przedyskutowania postulatów socjalnych m.in. wcześniejszych emerytur.

Uczestnicy protestu zrezygnowali z żądania odwołania ministra transportu i dyrektora generalnego PKP i jego najbliższych współpracowników. Zawarte porozumienie nie zmieniło faktu, iż 4,5 tysiąca maszynistów, zgodnie z programem zmniejszenia zatrudnienia, miało przestać prowadzić lokomotywy. Nie zostali oni jednak zwolnieni, ale przesunięci do pracy w innych służbach PKP.

Głodujący kolejarze otrzymali zapewnienie ze nie będą represjonowani, otrzymali również odpowiednią pomoc medyczną.

Protokół dotyczący kwestii bezpieczeństwa podpisany został przez ekspertów dyrekcji PKP i trzech największych central związkowych, chociaż przedstawiciele Solidarności i Federacji ZZP PKP nie brali udziału w nocnej turze rozmów na Dworcu Centralnym. Nie zgodził się na to prezydent ZZMK Jan Zaborowski.[7 s.3]

Podsumowując cały strajk trudno oprzeć się wrażeniu, że metoda protestu była niewspółmiernie drastyczna do żądań strajkujących. Przed strajkiem nie miało miejsca żadne gwałtowne pogorszenie bezpieczeństwa ruchu. Stan, przeciwko któremu protestowano trwał od dłuższego czasu. W tym kontekście prawdopodobne wydają się być zarzuty kierownictwa PKP, iż prawdziwym celem strajku była jednak osłona miejsc pracy maszynistów.

Stopniowe włączanie się do protestu głodowego coraz to nowych osób, uruchomienie strajków solidarnościowych wytwarzało wrażenie eskalacji buntu kolejarzy. Wybrano chyba najlepszy wariant umiejscowienia protestu - najbardziej uczęszczany dworzec kolejowy w Polsce. Głodujący odmówili przeniesienia się w inne miejsce. Obok nich eksponowane były szokujące zdjęcia z wypadków kolejowych.

Jest znamienne, że z jednej strony Zaborowski sugerował możliwość rozszerzenia protestu, z drugiej głodujący apelowali do członków ZZMK, aby nie powodowali utrudnień w ruchu pociągów.[11 s.3] Być może usiłowano wytworzyć wrażenie możliwości wybuchu strajków niekontrolowanych, trudnych do opanowania i równie uciążliwych jak, mający miejsce rok wcześniej, strajk śląski. Nie doszło jednak do eskalacji protestu w innych formach niż głodówka. Trudno powiedzieć na ile był to zaplanowany scenariusz strajku, czy też brak pełnego poparcia ze strony kolejarzy dla kierownictwa związku. 18 z 28 tys. maszynistów należało wówczas do ZZMK.[11 s.3] Nie można stwierdzić, jaki był stopień ich determinacji. Być może zdecydowana na wszystko była jedynie grupa, która podjęła głodówkę. Wobec zapowiedzianej restrukturyzacji PKP i planowanych zwolnień i przesunięć pracowników, maszyniści mogli obawiać się uczestniczenia w protestach.

Na pewno nie było pełnego poparcia dla akcji wśród wszystkich maszynistów. Np. maszyniści z lokomotywni w Chojnicach zaapelowali o przerwanie strajku. Oskarżyli przy

tym liderów ZZMK o szafowanie życiem i zdrowiem ludzkim. Zaproponowali też wymianę głodujących na członków prezydium ZZMK. [6 s. 1] Być może również pod wpływem takich sugestii prezydent Zaborowski 27 września sam rozpoczął głodówkę.

Niektóre zgłoszone postulaty były poza kompetencją resortu komunikacji. Strajk odbywał się w okresie, kiedy rząd zajmował się projektem ustawy o kolei, który przyjęty został 3 października, tuż po zakończeniu protestu. W tym samym czasie w parlamencie toczyła się debata na temat ustawy emerytalnej, która została przyjęta 30 września. W tych warunkach strajk można potraktować jako demonstrację siły związku i determinacji jego członków w kwestii utrzymania przywilejów emerytalnych. Zabieg ten uwieńczony został powodzeniem, albowiem w ustawie emerytalnej i ustawie o kolei potwierdzone zostały dotychczasowe przywileje pracowników PKP. [2 i 3]

Literatura

1. Archiwum internetowe PAP 6 sierpnia 1991.
2. Archiwum internetowe PAP 1 października 1991.
3. Archiwum internetowe PAP 9 października 1991.
4. Bezpieczniej bez ministra. Gazeta Wyborcza 219 19 września 1991.
5. Głodówka maszynistów. Bezpieczeństwo czy etaty. Gazeta Wyborcza nr 226 27 września 1991
6. Głodówki wspierające Gazeta Wyborcza nr 225 26 września 1991.
7. Koniec głodówki. Gazeta Wyborcza nr 228 30 września 1991.
8. Maszyniści głodują dla bezpieczeństwa ruchu Gazeta Wyborcza nr 218 18 września 1991.
9. Miodowicz u głodujących maszynistów Gazeta Wyborcza nr 224 25 września 1991.
10. Przybywa głodujących kolejarzy Gazeta Wyborcza nr 221 21-22 września 1991.
11. Staną pociągi Gazeta Wyborcza nr 227 28-29 września 1991.

ŻYDOWSKIE ORGANIZACJE POLITYCZNE DZIAŁAJĄCE W WOJEWÓDZTWIE POLESKIM W DWUDZIESTOLECIU MIĘDZYWOJENNYM

Andrzej Smolarczyk

Politechnika Białostocka, Białystok, Polska

Mniejszość żydowska na Polesiu w latach 1919-1939 w swej strukturze społecznej, politycznej i kulturalnej nie odbiegała zasadniczo od ludności żydowskiej zamieszkującej inne dzielnice II Rzeczypospolitej. Społeczność żydowską województwa poleskiego władze polskie miały objąć takim samym programem narodowościowym, jaki wypracowano dla ludności żydowskiej zamieszkującej inne obszary kraju. Koncepcja ta miała polegać na połączeniu nasilających się procesów asymilacyjnych i równoczesnego wspierania emigracji ludności żydowskiej do Palestyny. Procesy asymilacji ze społecznością polską nie przebiegały jednak po myśli czynników rządowych. Najbardziej niepokojący dla polskich władz bezpieczeństwa był fakt silnej rusyfikacji mniejszości żydowskiej, zwłaszcza inteligencji oraz silne wpływy komunistyczne [5, s. 55]. W planach rozwiązań prawnych mniejszość żydowską traktowano inaczej niż pozostałe mniejszości narodowe. W województwie poleskim jedynie społeczność żydowska traktowana była przez polskie władze państwowe jako mniejszość narodowa – tego przywileju nie mieli Białorusini, Ukraińcy i Rosjanie [3].

Życie polityczne mniejszości żydowskiej na terenie województwa poleskiego było względnie intensywne, zwłaszcza gdy punktem odniesienia pozostawała bierna politycznie ludność poleska. Żydowskie partie polityczne zakładane od chwili uzyskania przez Polskę niepodległości bardzo szybko rozpostarły swoją działalność na Polesie, zakładając tu swoje komórki organizacyjne. Wszystkie bez mała ugrupowania żydowskie posiadały w województwie poleskim własne organizacje partyjne [1].