

W związku z listem mojego kolegi Pana Aleksandra Janiszewskiego.

**List otwarty do Pana Premiera Leszka Balcerowicza i Pana Ministra
Transportu i Gospodarki Morskiej Pana Tadeusza Syryjczyka.**

Szanując tytuł oraz stanowisko doradcy pełnione przez byłego dyrektora kolei pana A. Janiszewskiego, wobec Pana Ministra Finansów i Pana Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej, a szczególnie akceptując wagę poruszanych spraw, być może w sposób nie banalny i zbyt frywolny jak na ciężar problemów dotyczących bytu kolejarzy, rolników i ich rodzin oraz podważania

demokratycznych zasad, wolności słowa i wyboru, uczestnictwa w realizacji prawa do manifestowania braku zaufania do rządu, gdy ciężka zaufania społecznego, zostaje naciągnięta zbyt mocno, muszę odnieść się do problemów kolei i kolejarzy.

Panie Premierze, Panie Ministrze zwracając się do Panów liczę na rzetelne stanowisko Panów w kwestii, które nurtują wszystkich kolejarzy, a szczególnie tych, którzy będą zwolnieni z kolei w ciągu najbliższych miesięcy, oceniam iż będzie to liczba około 100 tys. osób czyli co drugi pracownik.

Niestety nie każdy ma szansę otrzymać propozycję doradcy Premiera i Ministra, większość po prostu zostanie pozostawiona losowi.

Ostatnio Zarząd PKP wypowiedział jednostronnie „Pakt Gwarancji Pracowniczych” a w budżecie nie ma przewidzianych środków na realizację odpraw dla pracowników zwolnionych z PKP. Problem leży z resztą po innej stronie tj. jak stworzyć nowe miejsca pracy, ale w tej dziedzinie brakuje

omysłów.

Odwołany zostałem, jeśli wierzyć doniesieniom prasowym (oficjalnej przyczyny Pan Minister nie był uprzejmy podać), za to, że chciałem zbudować mocną kolej na wzór kolei niemieckiej, za to, że jestem kolejarzem z krwi i kości i potrafiłem porozumieć się ze związkami zawodowymi i realizowałem reformę kolei bez oczekiwania na ustawę, której kolej do chwili obecnej nie może się doczekać.

A przede wszystkim istniejącą różnicą w sposobie podejścia do restrukturyzacji zatrudnienia. Według mojej strategii ilość zwolnionych pracowników nie musi osiągać astronomicznych cyfr jak w założeniach obecnego Zarządu PKP, ponieważ pragnąłem i zamierzam nadal w miarę swych sił i umiejętności uratować substancję gospodarczą by zapewnić warunki przesunięcia pracowników do innych segmentów działalności gospodarczej na zasadzie porozumienia stron.

Pan Minister obejmując tekę Ministra Transportu dokonał umowy wobec samego siebie, przede wszystkim uznał iż można zarządzać i reagować władzą

wobec Przedsiębiorstwa Państwowego PKP i robić to dobrze nie będąc kolejarzem na stanowisku Prezesa Zarządu.

Odszedłem z wiarą iż przyjdą lepsi uzyskają wyniki własnych działań odzwierciedlające miejsce PKP na rynku transportu kolejowego w Europie a m i wiara w siły i moc Pana Premiera i Pana Ministra oraz nowa kadrowa reguła pozwoli na wyjście PKP z kryzysu. Tymczasem sytuacja jest dramatyczna. Dzisiejsze przedsiębiorstwo, które sprowadza się do wartości strat za miesiąc ponad 150 mln PLN podczas gdy w roku 1998 (nie mając żadnej pomocy ze strony MF i MTiGM) stratą była na poziomie ponad 100 mln PLN za m-c. Ponieważ – brak osłon, programów restrukturyzacyjnych koncepcji urynkowania systemu przewozów pasażerskich, oraz finansowania modernizacji infrastruktury sytuacja sama się nie poprawi bez zaangażowania rządu.

Szanowny Panie Premierze, wielokrotnie zwracałem się do Pana o uwagę przy gospodarowaniu groszem podatnika, tak by uznać dopłaty do przewozów pasażerskich z budżetu jako praktykę, ujętą w sposób tak zasadniczy jak zrobiły to wszystkie państwa na świecie.

Panie Ministrze, wielokrotni sygnalizowałem, iż do współpracy ze względu na ogromny potencjał przedsiębiorstwa należy zaprosić najlepszych, którzy osiągnęli sukces nie tylko w sensie ekonomicznym, ale również społecznym, gdyż kolej jest wartością również społeczną.

Panie Premierze, Panie Ministrze, po 23 latach pracy na kolei, w tym 3,5 letniej kadencji Dyrektora Generalnego wypowiedziano mi umowę bez podania przyczyn. Uzyskałem w ten sposób status kolejarza zwolnionego w skutek zmian w polityce zarządzania przedsiębiorstwem, mam więc w pełni uzasadniony tytuł by wypowiedzieć w chwili obecnej kredyt zaufania do zarządzania, finansowania, oraz sposobu i stylu kierowania Przedsiębiorstwem Państwowym PKP, szczególnie gdy zdaję sobie sprawę, że przyjęta droga prowadzi do degradacji narodowego systemu transportu kolejowego w centrum Europy, do utraty szansy wykorzystania majątku narodowego, oraz do setek tys. bezrobotnych nie tylko samych kolejarzy, ale również w otoczeniu PKP.

P.S.

By rządowi doradcy nie musieli popadać w kolizję z materia daną im pod rozwagę za pieniądze podatników, pragnę publicznie oświadczyć nawiązując do pytań których nie wolno pozostawić bez odpowiedzi, szczególnie w dzisiejszych czasach gdy sposób prowadzenia sporów jest miarą kultury człowieka, jak również dobrego wychowania. Ocenę potencjału intelektualnego każdego człowieka (dotyczy to również Pana Leppera) określa najsłuszniej przyszłe pokolenie umieszczając portret w encyklopedii. Nie mnie sądzić kto głupcem, a

kto mędrzem w obecnym rządzie tym bardziej kto wart będzie zaufania całego narodu.

Cieszę się Aleksandrze, że nie musisz rozważać problemu strachu o pracę i byt rodziny, co nie ma związku z żadną polityką czy zmianą opcji, natomiast przekłada się w oczywisty sposób na formę pisania listów do przyjaciół i kolegów.

A handwritten signature in black ink, consisting of several fluid, overlapping strokes. It appears to be a stylized name, possibly starting with 'A' and 'L', but is not clearly legible.