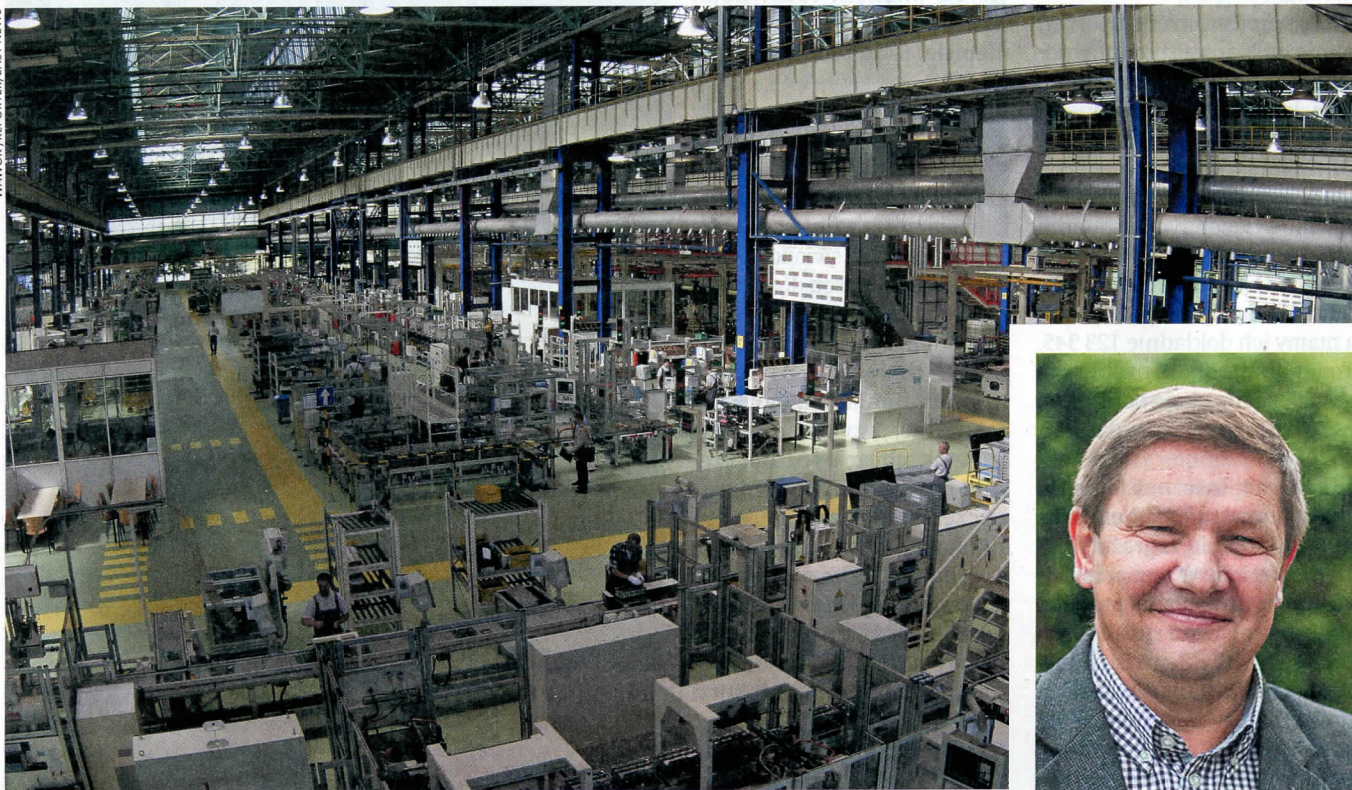


Zmarnowana szansa

WAWOK / REPORTER/EAST NEWS



O tym, jak zaprzepaszczamy szansę zbudowania nowoczesnego kompleksu wojskowo-przemysłowego w Bielsku-Białej, mówi **Marek Bogusz**, przewodniczący Regionu Podbeskidzie NSZZ „Solidarność”.

ANDRZEJ GRAJEWSKI: Stellantis N.V., francusko-włosko-amerykański koncern samochodowy, który w 2021 r. przejął firmę FCA Powertrain z Bielska-Białej (dawniej Fiat Auto Poland SA), zakończył wiosną br. działalność i zdecydował o sprzedaży majątku: hal i magazynów położonych na obszarze 53 hektarów. Do przetargu miała stanąć Polska Grupa Zbrojeniowa, aby na tej bazie stworzyć kompleks wojskowo-przemysłowy. Dlaczego ten projekt nie został zrealizowany?

MAREK BOGUSZ: Zabrakło przede wszystkim woli politycznej. O zagospodarowaniu tego miejsca zaczęliśmy myśleć zaraz po informacjach, że zakład w Bielsku-Białej przestanie istnieć. Zastanawialiśmy się wówczas, jaka produkcja może tu być kontynuowana, skoro właściciel, czyli koncern Stellantis, zdecydował o likwidacji produkcji silników wysokoprężnych. Po różnych analizach doszliśmy do wniosku, że ta fabryka, zbudowana w latach 70. ubiegłego wieku, najlepiej

nadaje się do produkcji zbrojeniowej, gdyż od początku była do tego przygotowywana. Mało kto o tym wie, ale na terenie dawnej Fabryki Samochodów Małolitrażowych (FSM) znajduje się jeden z największych w tym regionie schronów przeciwlotniczych. Zaś w jednej z hal produkcyjnych zainstalowano suwnicę mogącą dźwigać ciężar nawet do 30 t. Oznacza to, że w trakcie budowy FSM myślano o możliwości podjęcia produkcji zbrojeniowej, m.in. czołgów T-70. Dlatego wydawało nam się naturalne, że tym terenem powinna być zainteresowana Polska Grupa Zbrojeniowa (PGZ). Półtora roku temu zaczęliśmy starania, aby zachęcić ich do kupienia tego terenu. W sierpniu 2023 r. ja i przewodnicząca Solidarności w Stelleantis Wanda Stróżyk spotkaliśmy się z prezesem PGZ Sebastianem Chwałkiem. Usłyszeliśmy, że Grupa będzie sta-



ARCHIWUM SOLIDARNOŚCI PODBESKIDZIA

MAREK BOGUSZ

OD 2014 R. PRZEWODNICZĄCY ZARZĄDU REGIONU PODBESKIDZIA. WCZEŚNIEJ BYŁ SZEFEM KOMISJI ZAKŁADOWEJ W FIRMIE CARBON SPÓŁKA Z O.O. W BIELSKU-BIAŁEJ. CZŁONKIEM SOLIDARNOŚCI JEST OD 1989 R. Z WYKSZTAŁCENIA MECHANIK OBRÓBKI SKRAWANIA.

rała się kupić fabrykę i uruchomić tu produkcję silników do różnych pojazdów wojskowych. Za tą inwestycją przemawiały nie tylko warunki lokalowe, ale i przygotowana do takich zadań załoga.

◀ **W tej hali Fiat-GM Powertrain do niedawna produkowano silniki wysokoprężne diesla.**

Ilu ludzi pracowało wówczas w FCA Powertrain?

Około 600. Byli zatrudnieni do końca 2023 r. Dlatego prosiliśmy prezesa PGZ o szybkie decyzje, aby udało się ich zatrzymać.

Podobno wspierał was w tych działaniach prezydent Bielska-Białej Jarosław Klimaszewski?

Prezydent deklarował wsparcie dla inwestycji PGZ. Zainteresowany nią był także Uniwersytet Bielsko-Bialski, gdzie już wcześniej szkolono kadrę inżynierską dla tego typu produkcji. Nie bez znaczenia była dobra lokalizacja tych terenów, które znajdują się poza miastem i są znakomicie skomunikowane. Jest tam bocznic kolejowa, a więc warunki do rozwijania masowej produkcji przemysłowej są idealne. Ta inwestycja miałaby również duże znaczenie dla całego regionu, gdzie 60 proc. zakładów przemysłowych współpracuje z branżą motoryzacyjną. Docełowo w zakładzie PGZ mogłoby znaleźć pracę nawet dwa tysiące osób.

Czy zapadły jakieś konkretne decyzje?

Niestety nie, zabrakło decyzji politycznej, którą wtedy powinien podjąć rząd premiera Mateusza Morawieckiego.

Podobno premier Morawiecki wiedział od dawna o tej inicjatywie.

Też tak słyszałem i wydawało nam się, że jest jej zwolennikiem. Ale żadnej formalnej decyzji nie było – ani na poziomie rządu, ani zarządu PGZ. Być może planowano ją podjąć po wyborach parlamentarnych. Na pierwszym planie wtedy były inne sprawy, duże zakupy sprzętu wojskowego za granicą czy wdrożenie do produkcji Bojowego Wozu Piechoty

„Borsuk” i rozwijanie produkcji armatohaubicy „Krab”.

Mówiło się jednak o wielkim zamówieniu na samochody wojskowe przez NATO, co także mogłoby uzasadniać inwestycję PGZ w Bielsku-Białej...

PGZ rozważała uruchomienie w Bielsku produkcji silników do ciężarówek z Jelcza. Nie wykluczano nawet pomocy przy składaniu ciężarówek na potrzeby wojska.

Plany były wielkie, ale efekt żaden. Stellantis ostatecznie podjął decyzję o sprzedaży majątku prywatnemu inwestorowi – firmie DL Invest Group, należącej do Dominika Leszczyńskiego, biznesmena specjalizującego się w rynku nieruchomości komercyjnych. W umowie, jaką przejął od FCA Powertrains koncern Stellantis, był podobno zapis, że prawo pierwokupu tego majątku ma Skarb Państwa, reprezentowany przez wojewodę śląskiego bądź Katowicką Specjalną Strefę Ekonomiczną...

Mam informację, że taki zapis faktycznie jest w tej umowie. Chociaż ostatnio przedstawiciele prezydenta Bielska-Białej twierdzili, że to prawo odnosi się tylko do dwóch działek, stanowiących 8 proc. całości tych gruntów. My jednak mamy inne informacje. Dlatego nadal twierdzę, że Skarb Państwa ma prawo pierwokupu całości tej nieruchomości. Ten zapis powstał w latach 90. ubiegłego wieku, kiedy Włosi kupowali FSM, aby stworzyć spółkę Fiat Auto Poland SA, która po kolejnych przekształceniach stała się FCA Powertrain, a na końcu Stellantis N.V.

Czy PGZ złożyła ofertę kupna, kiedy Stellantis rozpoczął procedurę sprzedaży tego majątku?

Nieoficjalnie wiem, że kierownictwo PGZ tylko poprosiło o przesunięcie w czasie sprzedaży tej nieruchomości na pierwszy kwartał przyszłego roku. Ale koncern się nie zgodził. Moim zdaniem to był pod-

stawowy błąd obecnych władz PGZ, że nie przystąpiły do negocjacji w sprawie zakupu. Wstępny koszt nieruchomości był oceniany na około 50 mln euro. Z medialnych przekazów wiemy, że DL Invest Group kupiła ten majątek za 32 mln euro. Czyli zapłaciła 60 proc. wartości tego terenu, gdyż sporządzony wcześniej operat szacunkowy wyceniał cały majątek tego zakładu na około 52 mln euro. Nie chodzi tylko o pieniądze. Jeśli nawet na tym terenie powstaną nowoczesne magazyny bądź inne przedsięwzięcia, to nigdy nie znajdzie tam zatrudnienia tyle osób, ile mogłoby pracować dla PGZ.

Czy rozmawialiście z obecnymi władzami PGZ?

28 sierpnia w Ministerstwie Aktywów Państwowych spotkaliśmy się z Marcinem Kulaskiem, sekretarzem stanu w tym ministerstwie, oraz z nowym prezesem PGZ Krzysztofem Trofiniakiem. Usłyszeliśmy, że PGZ byłaby tym zainteresowana, ale nie teraz, gdyż spadły zamówienia, lecz dopiero za jakieś dwa lata. Może to moje subiektywne odczucie, ale miałem wrażenie, że obaj nasi rozmówcy bali się podjąć jakąkolwiek decyzję w tej sprawie. Zasłaniano się tym, że nadal trwają szacunki i analizy. Czas uciekał i znalazł się inny nabywca.

12 listopada napisał Pan list do premiera Tuska z prośbą o interwencję w tej sprawie. Czy była jakaś reakcja?

Nie było żadnej odpowiedzi. Tymczasem już obserwujemy negatywne skutki likwidacji produkcji przez FCA Powertrain w całym regionie. To jest efekt domina. Tego jeszcze nie widać w statystykach bezrobocia, gdyż zwalniani są głównie pracownicy zatrudniani przez agencje pracy, głównie Ukraińcy, Białorusini i pracownicy z krajów azjatyckich. Jednak spadki produkcji są tak duże, że zaczynają się zwolnienia

grupowe polskich pracowników.

Umowa o sprzedaży między Stellantis i LG Invest Group została podpisana, ale podobno do końca roku Skarb Państwa może skorzystać z prawa pierwokupu?

Według nas jest taka możliwość, stąd mój list do premiera oraz do Marka Suskiego (PiS), przewodniczącego sejmowej komisji aktywów państwowych. Mam nadzieję, że zwoła on posiedzenie, aby wysłuchać, co w tej sprawie mają do powiedzenia przedstawiciele Ministerstwa Aktywów Państwowych i PGZ.

Co ta sprawa mówi o kondycji polskich elit politycznych, skoro co najmniej od końca 2022 r. było wiadomo, że FCA Powertrain zostanie zlikwidowany, a ratowaniem majątku oraz miejsc pracy nie zajęły się instytucje rządowe czy samorządowe, ale związek zawodowy?

Solidarność na Podbeskidziu od początku lat 90. ubiegłego wieku aktywnie włączała się w działania na rzecz utrzymania zakładów i ochrony miejsc pracy. Tak było w przypadku przyciągnięcia włoskiego inwestora, gdzie kluczową rolę odegrał Jan Frączek, przewodniczący komisji zakładowej Solidarności w FSM. Związek angażował się także w stworzenie warunków dla powstania FCA Powertrain w czasach rządów premiera Buzka. Aktywnie wówczas zabiegali o to posłowie i senatorowie Akcji Wyborczej Solidarność, tworząc tutaj rozproszoną strefę ekonomiczną, co umożliwiło powstanie na Podbeskidziu silnego ośrodka motoryzacyjnego. Politycy każdej opcji natomiast całkowicie zawiedli. Zmarnowali w ten sposób szansę, jaką było stworzenie w Bielsku-Białej i całym regionie nowoczesnego centrum przemysłowego. ■

andrzej.grajewski@gosc.pl