

NAJWAŻNIEJSZE SĄ MIEJSCA PRACY

ROZMOWA MH Z BOLESŁAWEM KLIMCZAKIEM
PRZEWODNICZĄCYM ZWIĄZKU ZAWODOWEGO
„METALOWCY” PRZY FCA POLAND S.A.



„MH”: **Panie Przewodniczący** mamy za sobą trudny dla gospodarki, naznaczony pandemią, rok 2020. Jak Pan ocenia sytuację płacową i socjalną załogi Fiat Chrysler Automobiles Poland w Tychach? Czy i w jakim stopniu miała wpływ na nią pandemia?

B.Klimczak: Rok ubiegły faktycznie był czasem bardzo niespokojnym, w którym musieliśmy walczyć o miejsca pracy. Branża automotive odczuwała pewne oznaki schłodzenia już pod koniec roku 2019. Część ekonomistów zapowiadało, że rok 2020 może być rokiem trudnym, ale nie wiedzieliśmy, że będziemy musieli walczyć z koronawirusem i to w tak drastyczny sposób, czyli poprzez lockdown. Już pod koniec grudnia napływały z Chin niepokojące wieści o szerzącym się wirusie, ale jeszcze wówczas chyba mało kto z nas zdawał sobie sprawę, że zaatakuje on również Europę i to w takim tempie. Do tej pory różnego rodzaju pandemie wybuchały w krajach azjatyckich, czy w Afryce, ale nie przenosiły się na cały świat jak to było w przypadku SARS-CoV-2.

Rzeczywistość okazała się brutalna i również Europa była zmuszona do zastosowania tzw. twardego lockdownu. Zaczęto zamykać fabryki, szkoły, kina teatry. Tyski zakład Fiat Chrysler Automobiles został wyłączony 16 marca i przez 3 miesiące ludzie byli na postojowym, a linie produkcyjne stały. Spowodowane to było obostrzeniami i rozprzestrzenianiem się pandemii jak i załamaniem łańcucha dostaw. Zmuszeni byliśmy dokonać korekty planów produkcyjnych.

Prowadzone rozmowy płacowe z dyrekcją zostały zawieszono, a ludzie zaczęli się bać o swoją przyszłość. Zdawali sobie bowiem sprawę, że gdy w wielu krajach Europy pozamykano firmy, ludzie tracą pracę i podstawowe źródło utrzymania rodzin, to trudno oczekiwać, że będzie rosła sprzedaż nowych aut. Szczególnie, że ponad 99 procent naszej produkcji trafia do odbiorców

zagranicznych. W większości do Włoch, Niemiec, Francji, Wielkiej Brytanii, gdzie w tych pierwszych miesiącach 2020 roku była bardzo trudna sytuacja. Tak więc wśród załogi narastał niepokój. Jako strona społeczna staraliśmy się zrobić wszystko, by pomóc pracodawcy i przejść przez ten czas jak najłagodniej.

Najgorsza była niepewność, co stanie się jutro. Decyzje były podejmowane z dnia na dzień. Był to naprawdę zwariowany czas. Walczyliśmy o utrzymanie stanu zatrudnienia, bo zdawaliśmy sobie sprawę, że na rynku pracy będzie coraz trudniej, a przecież ludzie mają zobowiązania. Na związku i jego władzach ciążyła ogromna odpowiedzialność. Z perspektywy czasu myślę, że sprostaliśmy temu zadaniu.

„MH”: **W jaki sposób związek włączył się w walkę z pandemią i z jakich form wsparcia skorzystaliście podczas tych najtrudniejszych miesięcy.**

B.Klimczak: O odbyliśmy szereg spotkań, głównie on-line na szczeblu Federacji Związków Zawodowych Metalowców i Hutników jak i śląskiego okręgu, podczas których omawiane były problemy poszczególnych zakładów automotive w Polsce i Europie. Chcieliśmy wiedzieć, co dzieje się u naszych kolegów, kontrahentów i kooperantów. Informacje z tych narad nie napawały optymizmem. Wiele zakładów zapowiadało zwolnienia grupowe. My również tego się obawialiśmy. Takie zapowiedzi płynęły również z koncernów samochodowych w całej Europie. Chcąc ratować firmę i każde miejsce pracy wsparliśmy jako związki zawodowe starania dyrekcji o przyznanie środków z tarczy antykryzysowej.

Skorzystaliśmy z obniżenia czasu pracy dla pracowników umysłowych, postojowego dla pracowników fizycznych, a tam gdzie było to możliwe wprowadziliśmy pracę zdalną. Myślę, że wykorzystaliśmy wszelkie możliwości, które stwarzały kolejne trące antykryzysowe. Wszystkie te działania, można powiedzieć ramię w ramię z pracodawcą, doprowadziły do uratowania miejsc pracy i tyskiego zakładu.

„MH”: **Czy to oznacza, że nikt nie został zwolniony?**

B.Klimczak: Oprócz pracowników zatrudnionych na umowę bezpośrednio przez FCA są również ludzie zatrudniani przez agencje pracy. I ci nie wrócili na swoje stanowiska w czerwcu, gdy ponownie uruchomiono produkcję. Byli to głównie pracownicy z Ukrainy, którym skończyły się pozwolenia na pracę w Polsce i musieli wracać do domów. Większość z nich wróciła dopiero w październiku. Tak więc można powiedzieć, że nikt nie został zwolniony.

„MH”: **Wyszliście z tej pierwszej fali obronną ręką. A co działo się w II połowie roku 2020?**

B.Klimczak: Tak to prawda udało się nam uratować ludzi przed zwolnieniami. Na to złożyło się kilka czynników. Pieniądze z tarczy antykryzysowej, o której już wspominałem, ale przede wszystkim inwestycje jakich spółka dokonała rok wcześniej, czyli w roku 2019. Mam tu na myśli rozpoczęcie montażu samochodów z silnikami hybrydowymi. I to nas uratowało. Do tych samochodów pojawiły się dopłaty i po ponownym uruchomieniu produkcji pracowaliśmy na pełnych

obrotach, włącznie z każdą sobotą prawie do końca grudnia, z 2 tygodniową zaplanowaną coroczną przerwą w sierpniu. Staraliśmy się nadgonić stracone miesiące, zdając sobie sprawę, że może przyjść druga i trzecia fala pandemii i ponownie możemy zostać zamknięci. Na całe szczęście tak się nie stało.

„MH”: Proszę o przybliżenie naszym czytelnikom produkcji tyskiego zakładu FCA.

B.Klimczak: W Tychach produkujemy na dwóch liniach montażowych trzy modele samochodów: Fiata 500, Abartha i Lancię Ypsilon. Można więc powiedzieć, że de facto są to dwa modele, bo popularna „500” i Abarth to bliźniacze auta na tej samej płycie podłogowej i z tą samą karoserią. Różnią się wyposażeniem, silnikiem no i oczywiście logo. Dzienna produkcja sięga 750 sztuk. Natomiast Ypsilon, którego jesteśmy jedynym producentem, zaledwie 150 sztuk. Podyktowane jest to podażą tego modelu. Sprzedajemy go w 100 procentach na rynek włoski. Większość zjeżdżających z taśmy produkcyjnej samochodów to już dziś hybrydy, do których silniki przyjeżdżają z Brazylii. Z informacji jakie posiadam już w I kwartale roku bieżącego mają one być produkowane w fabryce FCA w Bielsku Białej.

Zatrudniamy obecnie 2500 pracowników na umowę o pracę i około 300 tzw. pracowników agencyjnych. Zatrudnienie to będzie rosło, bo do końca 2023 roku wejdą trzy nowe modele. Wówczas zatrudnienie wzrośnie o kolejne 1000 pracowników. Na początek będzie to Jeep, którego produkcja ma rozpocząć się w drugiej połowie 2022 roku. Następnie co 6-8 miesięcy: Fiat – nowy model „500” w wersji 5 drzwiowej i Alfa Romeo. Wszystko w wersjach hybrydowych i elektrycznych. Tak więc w najbliższym czasie załogę czeka dużo pracy.

„MH”: Związek, którym Pan kieruje jest największym w tyskim zakładzie. Jakie stoją przed jego władzami wyzwania na rok bieżący.

B.Klimczak: Na dzień dzisiejszy członkami naszego związku jest około 17-18 procent załogi. W zakładzie działa 7 organizacji. Jesteśmy silną organizacją, z którą liczy się pracodawca. Zdajemy sobie sprawę, że ciąży na nas ogromna odpowiedzialność z jednej strony za ludzi, a z drugiej za zakład.

Do najważniejszych spraw, które są przed nami, to z całą pewnością doprowadzenie rozmów płacowych do szczęśliwego finału. Nie udało się nam ich dokończyć w roku ubiegłym ze względu na wprowadzony lockdown. Mamy nadzieję, że w roku bieżącym nastąpi to jeszcze w I kwartale i pracodawca uwzględni nasze postulaty. Każdy chciałby zarabiać jak najwięcej, jednak musimy zdawać sobie sprawę z realiów rynkowych i możliwości finansowych pracodawcy. Zawsze staramy się do spraw płacowych i zatrudnienia podchodzić w sposób racjonalny. Każda organizacja związkowa musi bronić pracowników i negocjować z pracodawcą najlepsze dla ludzi rozwiązania. Do tego jesteśmy powołani.

Dużym wyzwaniem będzie pozyskanie nowych członków wśród nowo zatrudnianych. 1000 pracowników to ogromna rzesza ludzi. Chcielibyśmy, aby choć część z nich zostało członkami naszego związku. Nie będzie to łatwe zadanie, bo młodzi ludzie mają inne spojrzenie na świat i

ciężko przekonać ich do zrzeszania się. Dla nich liczy się pieniądź. Często pytają co z tego będą mieli. Mało kto zastanawia się, co zrobią gdy przyjdzie gorszy czas i będą zwolnienia. Kto się za mną wstawi, kto będzie bronił. Dlatego już zaczęliśmy przekonywać ludzi zatrudnionych przez agencję, którzy mają największe szanse na pozostanie w zakładzie i zatrudnienie przez FCA. Pokazujemy im korzyści płynące z bycia związkowcem.

Za kilka lat możemy również stanąć przed problemem luki pokoleniowej z jaką boryka się wiele firm, w tym hutnictwo. Średnia wieku naszych pracowników to 48 lat, ale ponad połowa załogi jest dobrze po 50 roku życia. Przy niskiej stopie bezrobocia rzędu do 2,3 do 2,9 procent w powiecie bieruńsko-lędzińskim i tuskim znalezienie wykwalifikowanej załogi może okazać się dużym wyzwaniem dla pracodawcy. Wówczas związki zawodowe będą musiały aktywnie włączyć się w promocję firmy.

„MH”: **Jak Pan widzi przyszłość zakładu w nowej strukturze po połączeniu Fiat Chrysler Automobiles z PSA.**

B.Klimczak: Już kilkanaście lat temu mówiło się o tym, że na rynku samochodowym jest zbyt duże rozdrobnienie i dobrze by koncerny pomyślały o łączeniu sił. Dlatego też fuzję FCA i PSA uważam za krok w dobrą stronę. Przy takich transakcjach zawsze są argumenty przemawiające za i jak i przeciw, ale w tym przypadku wydaje się, że dla przyszłości polskich zakładów FCA to dobra decyzja. Patrząc z perspektywy połączenia Fiata i Chryslera to dziś mogę powiedzieć, że był to strzał w dziesiątkę, bo gdyby nie ta fuzja, to wiele zakładów w Europie mogłoby dziś nie istnieć. W dzisiejszej rzeczywistości fuzje wielkich firm motoryzacyjnych są niezbędne. Dzięki łączeniu sił koncerny mogą zmniejszać koszty stworzenia i wyprodukowania nowych modeli aut, a dla klientów może to oznaczać wybór z szerszej gamy pojazdów. Poza tym wchodzi nowe rodzaje napędów, których opracowanie i wdrożenie do produkcji seryjnej pochłania gigantyczne kwoty.

Powstały w wyniku połączenia, najprawdopodobniej w I kwartale bieżącego roku, obu koncernów nowy podmiot Stellantis będzie czwartym co do wielkości producentem samochodów na świecie, za Grupą Volkswagena, Toyotą i sojuszem Renault-Nissan-Mitsubishi, ale przed General Motors i Grupą Hyundai.

Do FCA należą takie marki, jak: Alfa Romeo, Chrysler, Dodge, Fiat, Maserati, Jeep i Ram. Z kolei w portfolio Grupy PSA znajdują się: Citroen, DS, Opel, Peugeot i Vauxhall.

Rok 2021 zapowiada się pracowicie, bo z jednej strony nadal walczymy z pandemią koronawirusa, z drugiej przygotowujemy się do wprowadzenia na rynek trzech nowych modeli samochodów, a z trzeciej będziemy musieli dostosować się do nowych wymogów koncernu Stellantis.

„MH”: **Dziękuję za rozmowę.**

Przemysław Szwaigierczak