

400 milionów złotych za STAR-a

2 marca 2015

Co się stało z Fabryką Samochodów Ciężarowych STAR w Starachowicach?

W styczniu tego roku Józef Kowalski, długoletni pracownik kadry technicznej Fabryki Samochodów Ciężarowych STAR w Starachowicach napisał do Ewy Kopacz, premiera rządu RP: „Zwracając się bezpośrednio do Pani Premier mamy nadzieję, że po latach lekceważenia nas i naszych postulatów, podejmie Pani próbę rozwiązania problemu rabunkowej prywatyzacji FSC w Starachowicach czujemy się upokorzeni i pominięci. Zwracamy się ponownie i żądamy od Pani Premier wszczęcia skutecznych działań prowadzących do wypłaty rekompensaty od rządu (...). Załoga dawnej FSC żyje z poczuciem krzywdy (...). Liczymy, że Pani Premier, być może jako jedyna z premierów w okresie 25-lecia Wolnej Polski, potrafi zrozumieć sytuację byłej już załogi FSC”. Potrafi?

O początkach w skrócie: 1838 r. – powstaje Huta Zagłębia Staropolskiego; 1875 r. – powstaje Towarzystwo Starachowickich Zakładów Górniczych; 1900 r. wybudowano stalownię, walcownię, odlewnię żeliwa; 1920 r. Ministerstwo Spraw Wojskowych zawiera umowę z Towarzystwem Zakładów Starachowickich na utworzeniu tu fabryki zbrojeniowej. Powstają oryginalne konstrukcje dział i haubic (podobno bardzo celnych), armat przeciwlotniczych; nawiązano współpracę z europejskim przemysłem motoryzacyjnym. Podczas wojny Niemcy produkowali tu amunicję, potem maszyny wywieźli a fabrykę zrujnowali. W 1947 r. Hilary Minc, ówczesny minister przemysłu, wizytując odtwarzany zakład, miał powiedzieć zdanie: będziecie tu montować ciężarówki. I słowo ciałem się stało...

Przedwojenni inżynierowie odkurzyli swoje notatki, zjechali do

Łodzi i skonstruowali pierwszy silnik „S-40”. Do budowy prototypu ciężarówki wybrano hale w Ursusie. 15 grudnia 1948 r., w czasie Kongresu Zjednoczeniowego PPS i PPR, na plac pod Politechniką Warszawską podjechało 5 pojazdów marki „Star 20”. To nic, że ledwo dojechały, bo marne detale elektryki trzeba było wymieniać co kilkanaście kilometrów, a benzyna do silników ściekała z baków na skrzyni ładunkowej, bo... nie było jeszcze gotowych pomp paliwowych. Ważne, że ściekała obficie – 40 litrów na 100 km.

Tak jak władza zdecydowała rozpoczęto wytwarzanie ciężarówek w Starachowicach. W 1949 r. seryjna produkcja dała 245 pojazdów, sześć lat później – 10 tysięcy. Wtedy też zakłady dostały oficjalną nazwę Fabryka Samochodów Ciężarowych im. Feliksa Dzierżyńskiego. Powstawały kolejne wersje ciężarówek, nawet „tropik”, co dało szansę na udany eksport do krajów afrykańskich. Swego rodzaju fenomenem było, że, owszem, niektóre maszyny do produkcji sprowadzano ze „zgniłego Zachodu”, ale konstrukcje silników, zawieszenia, skrzyń biegów, kabin były dziełem miejscowych inżynierów. W 1962 r. bramy fabryki opuszcza 100-tysięczny STAR, a marka dobrze znana jest już w krajach obozu, ale też na Zachodzie, w Azji i Afryce. Era Gierka to duży zastrzyk finansowy i efekt: rok 1976 – 22 tysiące zatrudnionych wytwarza 26 tysięcy ciężarówek, z tego pięć tys. na eksport. To także lata pewnego problemu dla dyrekcji: od zakładów wymaga się udziału w utrzymywaniu placówek socjalnych w mieście: żłobków, przedszkoli, szkół, domów kultury, klubu sportowego. Idzie na to część pieniędzy z planu modernizacji pojazdów.

W tych czasach powstaje wersja „266”, chyba najbardziej kultowe osiągnięcie STARA. Dwa takie pojazdy startują nawet w rajdzie Paryż-Dakar i dojeżdżają na metę w niezłym czasie, co nie udaje się wielu ciężarówkom znanych marek. Podobnie jak skakanie półtora metra w górę na piaskowych wydmach. Wojsko uznaje konstrukcję za jedną z najlepszych w Europie. Nic dziwnego: silnik pracuje niemal na każdym paliwie – od benzyny

lotniczej po zużyty olej, a samochód pokonuje rzeki o głębokości prawie dwóch metrów.

Pewna przygoda. Na poligonowej łące żołnierze ładują skrzynię STARA mokrym torfem, koniecznym do naprawy trawników w koszarach. Kiedy jest już „z czubem” samochód zapada się w grząskim gruncie po osie. Młody kierowca jest przerażony, a koledzy „życzliwie” doradzają, na którą stronę ma zrzucić zbyt wielki balast. Ale on się zacina, odkopuje saperką koła. Potem ciągnie linę z wyciągarki (dla najmłodszych: taki bęben z przodu samochodów terenowych) do odległej o kilkadziesiąt metrów grubej sosny. A potem, z wyczuciem, napina linę i uruchamia napęd na trzy osie. Żołnierze otwierają gęby: sosna, niczym las Birnam zbliżający się do zamku Dunzynn w szekspirowskim Makbecie, idzie do samochodu, za moment zwali się na kabinę. I nagle przesilenie – to ciężarówka podjeżdża do sosny. Chyba stoi do dzisiejszego dnia... Po drodze był jeszcze super wyposażony, „papamobile” na pierwszą pielgrzymkę papieża do Polski, ale pocięto go na złom.

Było pięknie, ale złe zbliżało się do bram. W końcówce lat osiemdziesiątych nie było już pieniędzy na innowacje. Spadała produkcja, zwalniano ludzi. Jeszcze nie należeliśmy do UE, ale ministerstwa żądały od STARA aby silniki spełniały normy ograniczenia spalin według Euro II. Jednocześnie dopuszczono do otwartego importu do Polski kilkuletnich ciężarówek, nie spełniających jakichkolwiek norm. Jak to sarkastycznie komentowali szefowie fabryki: kierowcy woleli kupować rzęcha z bogatym znaczkem na masce niż nowego, przyzwoitej jakości STARA. Związkowcy fabryki, w postulatach do Janusza Steinhoffa, wtedy ministra gospodarki, domagali się zablokowania tego importu, dopłaty do złomowania starych ciężarówek, preferencji dla polskich marek w zamówieniach publicznych, zablokowania (jak to zrobiono dla samochodów osobowych) powstawania prostych montowni łączących kompletne nadwozie z kompletnym podwoziem dostarczonych przez zachodnie koncerny – oczywiście bez cła. No i jeszcze jeden gwóźdź do

trumny: polski producent płacił wysokie cła za sprowadzanie części do wytwarzanych u nas pojazdów, więc ich cena końcowa nie była konkurencyjna, choć jakość porównywalna do tych zachodnich (pisaliśmy o tym w tekście „Zabrakło serca dla koparek”). Np. zamontowanie importowanego silnika i bezdętkowego ogumienia do „742” podwyższało jego cenę o 25 proc. – tyle wynosiło cło i podatek za import.

Na przełomie dekad przed burzącą się załogą postawiono ultimatum: albo restrukturyzacja albo upadłość. Zgodzili się na restrukturyzację w 1991 r. Stary zakład podzielono na dziewięć spółek, wiodącą została FSC Star S.A. W ciągu roku z 3800 zatrudnionych traci pracę prawie półtora tysiąca ludzi. I cisza.

Katastrofalnym błędem było zaniechanie, co przypomina stara maksyma, że lepsza jest zła decyzja niż brak decyzji. Fabryka potrzebowała nowych środków finansowych (państwo się wypięło, choć to był zakład państwowy), ale kolejne rządy nie potrafiły podjąć decyzji. A do wyboru było kilka opcji: spółka skarbu państwa w ramach zbrojeniówki, prywatyzacja z inwestorem polskim lub zagranicznym, wprowadzenie grupy kapitałowej czy mocnej firmy branżowej. Lata leciały, ludzi zwalniano, produkcja spadała na łeb, rosły długi. Zaczęła je skupować firma Elinex na zlecenie spółki Sobiesław Zasada Centrum, co będzie miało, o czym za chwilę, kardynalne znaczenie dla przyszłości STARA.

W zarządzie starachowickiej spółki skarbu państwa (od stycznia 1991 r. taką jest fabryka STAR) zasiadało dwóch bystrych fachowców. Jak wspominają starzy pracownicy STARA mocno przyłożyli się do tego, że zawarto korzystną ugodę z bankami w sprawie długów: ze 180 mln zł na minusie w 1992 r. zrobiło się 20 mln zysku w 1996 r. Dzięki ich inicjatywie firma nawiązuje kontakty z brytyjskim koncernem Cummis, drugim na świecie producentem silników wysokoprężnych (dla niełubiących motoryzacji – diesel). Tych silników używała już w swoich pojazdach Stalowa Wola czy Autosan. Ale ta brytyjska firma to

wróg numer jeden niemieckiego koncernu Daimler-Benz (też producenta diesli), którą ukochał Zasada (znów to nazwisko...). Brytyjczycy proponowali licencję na produkcję gamy silników, a następnie ich budowę w starachowickiej fabryce. Nagle rozmowy się urwały, Brytyjczycy nie kryli rozczarowania.

W 1994 r. wierzytelności zamieniono na akcje spółki. Na kilka tygodni przed tą akcją Elinex (czytaj: Zasada) odkupuje spory pakiet wierzytelności od Rady Miasta Starachowice za 15 proc. wartości długów FSC Star S.A. I tak nasz mistrz rajdowy staje się właścicielem ponad 28 proc. akcji STARA.

Skarb państwa posiadający 45,9 proc. udziałów w spółce ogłasza przetarg, bo chce się ich pozbyć, ale nie ma chętnych z gotówką. Po kilku tygodniach Polski Bank Rozwoju jest skłonny wejść do spółki (ma kilka procent długów firmy) i stawia na podniesienie kapitału o 35,6 mln zł, płatne jednorazowo. I tu wkracza na scenę Andrzej Pęczak, wiceminister, sekretarz stanu w resorcie skarbu państwa (tak ten, który potem kręcił lody z Markiem Dochnalem, i który dziś ogląda świat zza krat). Rejtanowym gestem zabrania takiego interesu, bo lepszą ofertą jest, jego zdaniem, ta składana przez Sobiesław Zasada Centrum S.A. na... 30,5 mln zł płatne w kilku ratach. Potem załodze STARA powie z rozbrajającą szczerością: głosowałem na spółkę Zasady, bo mam tam akcje i liczę na ich zwyczaj... Andrzejowi Pęczakowi dzielnie sekundował Andrzej Śmietanko, wiceminister, podsekretarz stanu w tym samym resorcie (późniejszy bohater taśm prawdy PSL i spółki Elewarr). Jest w tym coś zjawiskowego, że obaj panowie pracowali w resorcie skarbu państwa niecały rok i obaj polubili „Sobka”.

Ministerstwo akceptuje pomysł Pęczaka, zgadza się na deal i Zasada ma już 65 proc. udziałów w STAR czyli rządzi (skarb państwa ma niecałe 15 proc.). Natychmiast pozbył się, wcześniej wspomnianych „dwóch bystrych” z zarządu firmy. I opowiadał o kooperacji z mercedesem, potem o fabryce Hyundai i takie tam bajki. O nastrojach w fabryce świadczy fakt, że w maju 1997 r., podczas sondażu 82 proc. załogi fabryki

wypowiedziało się negatywnie o inwestorze strategicznym „Zasada”. Po prostu przez czas kiedy Sobiesław Zasada krążył wokół starachowickiej „gwiazdy” rosły tylko straty zakładu. I irytacja przy rozpatrywaniu kolejnych superinwestorów w tym miejscu.

Nastroje miało łagodzić rozdawnictwo akcji firmy wśród pracowników. Ale zamiast prostego systemu przydziału papierów wartościowych działającej spółki FSC Star S.A. Ministerstwo Przekształceń Własnościowych zdecydowało, że załoga zostanie zaspokojona z pakietu, który otrzyma skarb państwa w wyniku konwersji wierzytelności. Skomplikowane? No pewnie, ale tak dymano pracowników największego zakładu w Starachowicach.

Rok 1999. STAR S.A. zostaje podzielony na dwa podmioty gospodarcze: Star Track, firma produkująca ciężarówki i InwestStar, który ma handlować niechcianymi pozostałościami po fabryce czyli resztkami hal i gruntów nikogo nie interesujących (podobny przypadek jak, już opisywany, w warszawskiej FS0 – „Bardzo długie pożegnanie”). Właśnie ta druga spółka ma odkupić pracownicze akcje, ale kiedy i za co już nie zapisano. I to jest powód nerwów kilkunastu tysięcy robotników dumy polskiej motoryzacji ciężarowej.

Tu następna opowiastka. Decydentem w Star Trak jest nasz rajdowiec. Postanawia to sprzedać niemieckiej firmie MAN tylko za długi, ale na końcu okazuje się, że dostał kilkanaście milionów zł. więcej (ile – do dziś to tajemnica handlowa). Nic dziwnego, pan Sobiesław zna się na interesach w przemyśle motoryzacyjnym. Ale my nie o tym. W połowie roku 1999 grzeje się właśnie ta sprawa sprzedaży. Jedynym człowiekiem, który ma sporo wątpliwości jest Emil Wąsacz, minister skarbu państwa, sugerując, że STAR to strategiczna sprawa dla wojska i nie ma co się tak spieszyć z jego sprzedażą w obce ręce. A może wiedział jeszcze o czymś? STAR realizował właśnie kontrakt na sprzedaż 550 ciężarówek do Jemenu (ponoć korzystny) i rynek arabski wydawał się obiecującym. Do fabryki trafia informacja, że pewien nigeryjski lekarz, wykształcony w Polsce, właśnie

postanowił być biznesmenem. I proponuje kontrakt na zakup 100 tys. ciężarówek STAR w ciągu 10 lat. Zaprasza producenta na pokaz do Nigerii. Takie pomysły, rzecz jasna, się sprawdza i wyszło, że rząd nigeryjski byłby skłonny gwarantować kontrakt dostawami ropy. Popłoch u „Zasady” musiał być duży, bo deal z MAN-em napięty. Więc najpierw tłumaczono, że koszt transportu polskich ciężarówek do Nigerii przekracza możliwości fabryki. Ale zapraszają gości do Polski (na koszt firmy); najpierw czterech, potem tylko dwóch (każda złotówka się liczy). Przyjechali, wybrali model „1142”, a po kilkunastu dniach dostali odpowiedź, że tego modelu już się nie produkuje, że „właśnie trwa proces zmian właścicielskich”... niech się zgłoszą gdzieś za pół roku... Tak skończył się sen nigeryjskiego lekarza o biznesie. Czy poznamy kiedyś wersję Emila Własacza?

Ci, którzy załapali się do MAN-a nie mieli łatwo. W założeniu miała być produkcja 4 tys. ciężarówek rocznie, a w najlepszym momencie zmontowano 900. Próby modernizacji dobrych modeli (z niemiecką myślą techniczną) spaliły na panewce: dawny przebój, teraz z symbolem „266M”, został odrzucony nawet przez wojsko, przymykające, na ogół, oko na szczegóły. W 2003 r. zakończono produkcję ciężarówek w Starachowicach. Przez kilka lat niemiecka firma pod nazwą MAN Star Trucks & Buses składała różne modele (wstępnie przygotowywane w Starachowicach) już na swoim terenie, ale w 2009r. wykreślono słowo „Star”. I to był koniec „gwiazdy”. W historycznych i odnowionych halach montowane są teraz elementy do autobusów. Zatrudnienie nie przekracza 900 osób.

Wróćmy do „naszych baranów”. Dziwna, żeby nie powiedzieć dzika prywatyzacja STARA była przedmiotem kilku interpelacji poselskich. Podobnie jak fundamentalna dla zwalnianej załogi kwestia akcji. Ale przecież już w 2002 roku Wiesław Kaczmarek, minister skarbu tłumaczył, z przeproszeniem, jak krowie na rozstajach, że „ze względu na fakt, że przedmiotem umowy (z MAN – przyp. autora) był majątek spółki (Star Trucks – jw.) a nie akcje w umowie nie zapisano żadnych zobowiązań nabywcy

majątku czyli MAN zarówno wobec skarbu państwa jak i pracowników” No i jeszcze dodaje, spółka InwestStar już nie dycha, postawiono ją w stan upadłości, wartość jej akcji nie jest możliwa do określenia, a jakieś pretensje – to po roku „od dnia ostatecznego ogłoszenia o otwarciu likwidacji i wezwaniu wierzycieli”. Jasne? Chyba nie, bo uparci robole ze Starachowic podpuszczają w połowie 2006 r. posła Krzysztofa Lipca aby znów spytał w Sejmie jak to było z tą prywatyzacją STARA, no i co z tymi akcjami. Wojciech Jasiński, minister skarbu znów cierpliwie, że „Zasada” był najbardziej wiarygodnym partnerem do prywatyzacji, Polski Bank Rozwoju nie przedstawił odpowiedniego „programu naprawczego” więc decyzja „Zasady” o sprzedaży zakładu MAN-owi „uzyskała akceptację Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa – Pana Andrzeja Śmietanko” (protokół sejmowy). Jednocześnie minister informuje, że „nie został wówczas podpisany żaden pakiet inwestycyjny ani socjalny zawierający gwarancję dla pracowników”. Jasne?

To czego nie rozumieli byli pracownicy byłej FCS Starachowice trzymający w ręku poważne, zielone papiery z napisem „32 akcje po 10 zł każda” szybko pojawił zarządca (przecież w imieniu skarbu państwa) InwestStar i na początku 2007 r. wezwał wszystkich posiadaczy takich papierów do stawienia się z nimi celem „przestemplowania na wartość 2 zł i wpisania nowego numeru KRS”. A jak nie to za pół roku możecie sobie nimi... Hazardziści mieli jednak szansę: w ubiegłym roku na Allegro wystawiono na aukcji oryginalny egzemplarz akcji STARA za 90 złotych. Nie znamy finału, aukcję szybko zamknięto.

Józef Kowalski domaga się od rządu RP wypłaty rekompensaty w wysokości 400 mln zł dla ponad 16 tysięcy pracowników, którzy otrzymali bezwartościowe „papiery” – zwane akcjami ZS „Star” S.A. „Papiery” nie obrazowały i nie obrazują wartości zrestrukturyzowanej i zlikwidowanej Fabryki. W liście do premier Ewy Kopacz Kowalski informuje też, że jeśli nie będzie „pomyślnego odzewu” to inicjatorzy akcji: pracownicy,

organizacje związkowe i liczna rzesza starachowiczian są gotowi „domagać się zadośćuczynienia finansowego i moralnego w instytucjach Unii Europejskiej”. Czy Donald Tusk w ogóle się o tym dowie?

Autorstwo: Marek Kownacki

Źródło: Strajk.eu