

FIAT – katastrofa zapowiedziana

25 grudnia 2012

Nagle wszyscy się obudzili – Fiat zwalnia 1500 osób. Wszyscy są oburzeni postawą włoskiego koncernu, tyle że o tej prawdziwej katastrofie było już wiadomo od dawna.

Przełom 2009 i 2010 roku. Produkcja samochodów w skali świata spadła o 12%. Koncerny motoryzacyjne, które wcześniej rzuciły się w globalną ekspansję, nagle przypominały sobie o swoich narodowych korzeniach. Jak trwoga to do państwa, niech państwo pomoże. Tak było z bankami, tak było z koncernami motoryzacyjnymi – dykcja Fiata rozpoczęła negocjacje z włoskim rządem. Coś za coś. Będzie rządowe wsparcie, masowe cięcie praw pracowniczych – nawet niezgodne z włoskim kodeksem pracy (Fiat wycofa się ze związku pracodawców, aby omijać układy zbiorowe), a w zamian koncern przeniesie produkcję nowego modelu pandy pod Neapol, do Pomigliano d'Arco. W tym czasie Tychy świętują: w 2009 r. z taśm tyskiej fabryki Fiata zjechało 606 tysięcy samochodów – absolutny rekord w historii zakładu. Połowa z nich to właśnie pandy. W efekcie ustaleń Fiata z włoskim rządem wiadomo już jednak było, że produkcja pandy w Polsce ma zakończyć się w ciągu trzech lat – do końca 2012 r. Informacje o tym pojawiają się w polskich mediach. I co? I nic. Brak reakcji rządu, bez odpowiedzi pozostają pisma zdesperowanych związkowców, domagających się działań w związku z groźbą zwolnień w Tychach. „Zbrodnią byłoby zignorowanie zagrożenia dla tysięcy miejsc pracy, które po wycofaniu produkcji Fiata Panda mogą ulec likwidacji. (...) Utrata miejsc pracy przez tylu ludzi może spowodować załamanie na rynku pracy i wywołać olbrzymi kryzys społeczny, co miało miejsc w przypadku doprowadzenia do upadku polskich stoczni, czy likwidacji przemysłu górniczego w Wałbrzychu” – czytamy w piśmie związków zawodowych, wystosowanym z inicjatywy „Sierpnia 80” 11 stycznia 2010 r.

Właściwie to odpowiedź jednak była. – Minister gospodarki nie ma bezpośredniego wpływu na decyzje biznesowe podejmowane przez zarząd Fiata – skwitował sprawę były wicepremier, minister gospodarki Waldemar Pawlak. Wtórował mu premier Tusk, który rok wcześniej stwierdził: – Decyzją ratującą Polskę jest zaniechanie panicznych decyzji, np. że nie wydamy 2 mld zł na wsparcie przemysłu samochodowego. Ludzie w Niemczech czy USA kupili dzięki dopłatom dużo nowych samochodów i co teraz mają robić te fabryki, skoro na pięć lat mają zablokowany popyt na nowe auta?

Inną postawę przyjęły jednak rządy Francji, Niemiec, Włoch, czy choćby naszych południowych sąsiadów, starające się utrzymać u siebie produkcję, a ponadto jest oczywiste, że polskie władze miały ten „bezpośredni wpływ na decyzje biznesowe podejmowane przez zarząd Fiata”. No bo jak inaczej ocenić fakt ogromnego publicznego wsparcia dla działalności Fiata w Polsce?

PUBLICZNE WSPARCIE, PRYWATNE ZYSKI

Fiat przejął fabrykę w Tychach w 1992 r. – największą i najnowocześniejszą fabrykę aut w Europie Środkowej – za równowartość... czteromiesięcznego zarobku pracownika na linii montażowej w FSM. Od tego czasu koncern nie zapłacił ani grosza podatku dochodowego, a bez cła sprowadził maszyny i części do produkcji aut warte ponad 600 mln euro. Oficjalnie Fiat zainwestował w produkcję w Tychach 2,5 mld euro, nie była to jednak działalność charytatywna – poza zyskami ze sprzedaży samochodów, dostał jeszcze 1,36 mld zł dywidendy z zysków tyskiej fabryki. A weźmy pod uwagę, że mówimy o oficjalnych danych, gdy system powiązań między filiami koncernów jest zwykle mało przejrzysty, co ułatwia transfer zysków.

Już 10 lat temu prof. Wacław Wilczyński wskazywał, że Fiat każe płacić swoim polskim zakładom tak wysokie ceny za części potrzebne do montażu, że połykają cały zysk. W tej sytuacji nie dziwi strata firmy w 2001 r., wynosząca aż 289 mln zł. A

jak traktować ponad dziesięciokrotne pogorszenie wyników finansowych Fiata między 2009 i 2010 r. (choć w 2010 r. po raz pierwszy po kryzysie 2007/2008 znacząco wzrosła sprzedaż samochodów w świecie)? 2009 r. – 820 mln zł zysków, następny rok – prawie 82 mln zł straty (choć znów wyprodukowano w Tychach ponad pół miliona samochodów). Tłumaczenie Fiata: winny był wzrost wartości złotówki, co miało swój wpływ na wyniki zakładu produkującego głównie na eksport. Tyle że w 2008 r. kurs złotego do euro był jeszcze mniej korzystny dla eksporterów, a Fiat Auto Poland zakończył rok zyskiem.

Straty jednak się przydają. Prawo do ulgi podatkowej FAP dostał na podstawie ustawy o spółkach z udziałem zagranicznym, przygotowanej w 1991 r. przez rząd Jana K. Bieleckiego. Ustawa zwalniała zagranicznych inwestorów z podatku dochodowego do wysokości kwoty zainwestowanej w kapitał zakładowy spółki w Polsce, a spółka może wydłużyć korzystanie z tego bonusu podatkowego, o ile w jakimś roku wykaże stratę.

CIĘCIE PO EUROPIE

Marzec 2012. „Branża motoryzacyjna ma nadwyżkę produkcji rzędu 20 procent. To dokładnie ten sam problem, z którym zderzyły się Stany Zjednoczone w latach 2007-2008. Jednakże tam amerykańscy producenci zlikwidowali 20 procent swych zdolności produkcyjnych i teraz wszyscy znowu zarabiają” – tak tłumaczył przewodniczący Związku Europejskich Producentów Motoryzacyjnych, a równocześnie szef koncernu Fiat-Chrysler, Sergio Marchione. I nie tylko Polska znalazła się na celowniku.

We wrześniu dykcja Fiata spotkała się z masową krytyką we Włoszech, po zapowiedziach zawieszenia planu „Fabbrica Italia” i inwestycji w wysokości 20 mld euro we włoskie fabryki, co obiecano jeszcze w 2010 r. Latem Marchione stwierdził, że wobec spadku sprzedaży samochodów w Europie, Fiat będzie musiał ograniczyć o jedną piątą produkcję we Włoszech. Przestraszona włoska minister pracy Elsa Fornero apelowała do

koncernu, aby pamiętać o swych zobowiązaniach, ale ostatecznie dodała, że „rząd nie może narzucić swoich kierunków firmie prywatnej”. Skąd my to znamy?

Po spotkaniu z premierem Monti 22 września Marchione stwierdził, że „Fiat zobowiązuje się do uratowania obecności przemysłowej grupy we Włoszech”, a do inwestycji przystąpi w „odpowiednim momencie”, gdy odbije się w górę rynek motoryzacyjny w Europie. Czyli nie wiadomo kiedy...

„Krótko mówiąc, czuć wyraźnie, że Fiat nie uważa już Europę za podstawę swej strategii przemysłowej, a obietnice w sprawie włoskich fabryk są wystarczającą ogólną, aby zobowiązywać tylko tych, którzy je przyjmują” – stwierdził Christophe Chaptal de Chanteloup, autor bloga Auto-Strategie.

Inny przykład stosunku producentów samochodów do władz publicznych: we Francji, która w imię ratowania swych zakładów motoryzacyjnych wprowadziła w czasie kryzysu premię za złomowanie starych aut, grupa PSA zapowiedziała w lipcu likwidację 8 tysięcy miejsc pracy. Rząd poprosił o ograniczenie liczby planowanych zwolnień. 11 grudnia dyrekcja koncernu zapowiedziała jednak zwolnienie 3 tysięcy dodatkowych stanowisk. Rząd może sobie prosić.

Jak prosto skwitował Sergio Marchionne: „Fiat ma prawo i obowiązek dokonywania autonomicznych wyborów przemysłowych w sposób racjonalny, myśląc przede wszystkim o rozwoju i stawianiu się coraz bardziej konkurencyjnym”. Kawa na łąkę. Liczy się konkurencyjność, zysk, a nie interesy społeczne, czy wydumany „interes narodowy”.

NIE ODPUSZCZAĆ...

Zwolnienia w tyskim Fiacie odbiły się echem w całej Europie. Francuska „La Tribune” napisała: „Kryzys zaczyna uderzać w niskokosztowe fabryki w Europie wschodniej. Po raz pierwszy.” Dodajmy – i uderza w ogromnej skali.

Do tych 1500 zwolnionych, trzeba dodać jeszcze dodatkowy tysiąc, który stracił pracę w ciągu ostatniego roku, bez procedury zwolnień grupowych, po kilkudziesięciu zwalnianych miesięcznie. Ponadto, według Instytutu Badań Rynku Motoryzacyjnego Samar, na jedno miejsce pracy w fabryce samochodów przypadają cztery inne u kooperantów i dwa w sektorze usług. Firma Johnson Controls, wytwarzająca w Bieruniu, obok Tychów, elementy foteli samochodowych dla Fiata już zapowiedziała zwolnienie 120 osób.

Czy jednak nic nie da się zrobić? „Jesteśmy do Pana dyspozycji o każdej porze dnia i nocy. Dziś, jutro, pojutrze zapraszamy Pana na Śląsk. Mamy gotowe rozwiązania. Miejsca pracy, w Tychach można uratować. Rząd może w ciągu jednego dnia, przyjąć i przeprowadzić w Sejmie, stosowną ustawę. Wystarczy tylko, aby miał taką wolę” – zaapelował do Janusza Piechocińskiego, nowego ministra gospodarki, Bogusław Ziętek, szef związku zawodowego „Sierpień 80”.

Wystarczy rzut oka na sąsiadów. Słowacja, gdzie dwadzieścia lat temu w ogóle nie było przemysłu motoryzacyjnego, właśnie wyprzedziła nas pod względem produkcji samochodów, a Czechy górują nad nami już od dawna – wkraczając do elitarnego klubu państw produkujących ponad milion pojazdów rocznie.

Sprawa zwolnień w Fiacie podgrzeje zapewne atmosferę podczas demonstracji organizowanej przez związkowców 17 grudnia w Katowicach, a na pewno będzie jednym z głównych tematów strajku generalnego szykowanego na Śląsku przez główne centrale związkowe.

– Czy coś można jeszcze zrobić? – słychać pod bramami tyskiego zakładu. Tego samego, w którym 20 lat temu doszło do największy strajku w historii III RP.

Autor: Dariusz Zalega

Źródło: [Lewica](#)