

Żeby ten strajk był krótki

25 stycznia 2022

Kiedy stanęli za zakładowym szlabanem, z flagami, jedni poważni, inni zadowoleni i pełni werwy, jakby ożyły stare obrazy, przedstawiające walczących robotników. Bo i sedno konfliktu jest stare jak system kapitalistyczny. Pracownicy Solarisa negocjowali z zarządem kilka miesięcy, domagali się podwyżek, ale byli gotowi na pewne ustępstwa. Pracodawca chciał dać jeszcze mniej – więc 24 stycznia zastrajkowali.



Fabryka, szlaban i siedziba dyrekcji Solaris Bus & Coach znajdują się w Bolechowie. To niecałe dwadzieścia kilometrów na północ od poznańskiego Starego Rynku. – Poza tym jest jeszcze zakład w Środzie Wielkopolskiej, gdzie powstają szkielety pojazdów, zakład w Kijewie za Środą Wielkopolską, produkcja części zamiennych w Swarzędzu-Jasinie, serwis w Murowanej Goślinie, jeszcze jeden mały oddział w Poznaniu przy Wieruszowskiej – tłumaczy mi Albert Wojtczak, przewodniczący NSZZ Solidarność w Solaris Bus. Jest po szóstej, wokół jeszcze ciemno, lekki mróz. W zwykły dzień roboczy pierwsza zmiana przystępowałaby już do montowania autobusów.

Dziś nie jest zwykły dzień. O szóstej na halę energicznym krokiem wchodzi Wojciech Jasiński, przewodniczący struktur

OPZZ Konfederacji Pracy w Solarisie. Bierze znaną z demonstracji szczekaczkę. Rozlega się syrena, ale to nie sygnał do pracy. Strajk generalny! Zaczyna się teraz, trwać będzie, aż zarząd firmy nie ustąpi.



Ilu ludzi do niego przystąpiło? Albert Wojtczak szacuje ostrożnie: na tej zmianie, w Bolechowie i gdzie indziej, ok. 70 proc. Po piętnastej przyjdzie zmiana druga. Też będą protestować, nastroje są bojowe. Wojciech Jasiński stwierdza: jeśli chodzi o produkcję, nie pracuje ponad 90 proc. załogi, produkcja stanęła. – Przerwali pracę ci, którzy wykonują najcięższą pracę, najbardziej wartościową, a jednocześnie są najslabiej opłacani. Krótko mówiąc – do strajku przystąpili robotnicy.

A kto nie bierze udziału? – Pracownicy zatrudniani przez firmy zewnętrzne, obcokrajowcy, to około 200 osób. Była też jasna sugestia obydwu związków zawodowych, by nie strajkowali pracownicy, którzy mają umowy na czas określony. Powiedzieliśmy na spotkaniu z załogą, żeby nie protestowali, bo firma może się na nich zemścić, nie przedłużyć im umów – tłumaczy związkowiec.

Później, na konferencji prasowej, związkowcy na przemian z posłami Lewicy będą powtarzać: postulaty pracowników nie są

wygórowane. Solaris Bus & Coach zwiększył swoje zyski, a to ludzie z hal produkcyjnych je wypracowali. Skoro teraz inflacja zżera ich wynagrodzenia, mają prawo domagać się podwyżek.



Chcieliśmy się dogadać

Strajk prowadzą dwie struktury związkowe: NSZZ Solidarność oraz Konfederacja Pracy, należąca do OPZZ. Na zakładowym ogrodzeniu wiszą obok siebie dwa transparenty, dwie flagi powiewają czasem na słabym wietrze. I jednym głosem mówią dwaj przewodniczący struktur związkowych: my negocjowaliśmy, chcieliśmy ten spór płacowy zakończyć drogą rozmów, szliśmy na ustępstwa. Nie nam zabrakło dobrej woli.

– Na samym początku pracodawca zaoferował 150 zł podwyżki brutto oraz 1 proc. do dyspozycji przełożonego. To znaczy mógłby on dać po jednym procencie więcej każdemu pracownikowi lub 2-3 osobom większą kwotę. Nie wyraziliśmy na to zgody. Nasz postulat, tylko jeden, brzmiał: 800 zł podwyżki dla każdego pracownika. A dokładnie 400 zł od października 2021 r., żeby nie obciążyć za bardzo budżetu na rok 2022, a potem od stycznia 2022 r. kolejne 400 zł – Albert Wojtczak streszcza mi przebieg sporu i rozmów, które zaczęły się jeszcze we wrześniu ubiegłego roku. – Pracodawca tego nie przyjął.

Zamiast tego proponował 220 zł dla pracownika-montera podzespołów, 300 zł dla elektryków-spawaczy i elektryków, 470 zł dla brygadzystów, 5 proc. dla menedżerów.

Różnicowania podwyżek w zależności od stanowiska nie chciała ani załoga, ani reprezentujące ją związki. Podwyżki w Solarisie zawsze były równe dla wszystkich, podkreślają działacze. Pracownicy chcieli, by tak było nadal. Tym bardziej, że potrafią liczyć: przy takiej konstrukcji podwyżek to menedżerowie, którzy i tak zarabiają najlepiej, dostaliby najwięcej.

Związki idą na ustępstwo: 600 zł podwyżki, w dwóch równych transzach. – W grudniu, w styczniu byliśmy nawet gotowi podpisać porozumienie na kwotę 400 zł dla każdego, a więc połowę naszych oczekiwań – mówi Wojciech Jasiński.



– Pracodawca tego też nie zaakceptował – kończy zarys historii sporu Albert Wojtczak. – Za to jeszcze przed referendum strajkowym, na kolejnym spotkaniu, usłyszeliśmy od niego, że sam wdroży podwyżki. Minimalna – 270 zł, z podziałem na grupy, maksymalna do 470 zł, 5 proc. dla menedżerów. Nie podpisaliśmy porozumienia.

Referendum strajkowe trwało miesiąc. Przez kilka grudniowych i styczniowych tygodni zagłosowało ponad 52 proc. załogi. Niemal

każdy i każda z tych ponad 1300 osób, którzy wrzucili kartę do urny, opowiadał(a) się za strajkiem. Wobec wcześniejszej postawy pracodawcy postulat protestu znowu brzmi: 800 zł dla każdego. Co, jeśli zarząd proponuje te 600, na które wcześniej nie chciał przystać? – Będziemy o tym rozmawiać – odpowiada Jasiński.

Na razie zarząd nie proponował jednak nic, na pierwszy dzień strajku nie zaplanowano żadnego spotkania. Chociaż w biurach zarządu ludzie są: w nowoczesnym budynku zapalają się światła, pracownicy przy szlabanie machają w tę stronę, śmieją się. Ci, którzy siedzą za oszklonymi ścianami, zapewne nie słyszą chóralnego „Pozdrawiamy!”, ale wiedzieć, co się dzieje, muszą. Co myślą?

Firma ma pieniądze

W oficjalnych oświadczeniach firmy z ostatnich tygodni mowa o znacznych sumach, idących w dziesiątki milionów, wydanych na podwyżki w ubiegłych latach. Do pracowników, mówią związkowcy, płynęły za to komunikaty sugerujące, że kolejna podwyżka też by była. Gdyby nie związki, które nie chciały podpisać porozumienia.

– 400 zł, o które wnosiliśmy, mieściło się w założeniach budżetowych firmy – oznajmia Wojciech Jasiński na konferencji prasowej zaimprovizowanej przy szlabanie. – Dlatego tym bardziej nas dziwi, że nie przyjęto tej propozycji. Ale wyciągamy wnioski: najwyraźniej nie chodziło o to, że nie ma pieniędzy na podwyżki, bo te pieniądze są, tylko o pokazania pracownikom ich miejsca w szyku. Chodziło prawdopodobnie o to, żeby pracownicy nie podnosili głowy i nie dopominali się o godne wynagrodzenia.



Solaris jest firmą prywatną. Dobitnie przypomina o tym tabliczka „Teren prywatny” i ochroniarz, który przegania dziennikarzy, starających się zza bramy i szlabanu zrobić zdjęcie budynków zakładu. Prywatny właściciel może, jeśli tylko chce, podnieść pensje pracowników. Żaden związek zawodowy mu w tym nie przeszkodzi.

W 2020 r. Solaris odnotował zysk 108,5 mln zł netto, najwyższy w historii. Co prawda jeszcze w 2018 r. producent autobusów zanotował trzy razy większą stratę, ale w 2020 r., i to na długo przed końcem roku, szefostwo firmy tryskało optymizmem. Prezes, Hiszpan Javier Calleja, przewidywał krociowe zyski ze sprzedaży autobusów elektrycznych, których udział procentowy w produkcji Solarisa stale rośnie. Spodziewał się też, że kolejne europejskie miasta zakażą wjazdu samochodów do swoich centrów, a to będzie oznaczało zwiększony popyt na znane już autobusy i nowe modele z podpoznańskiej fabryki.

Tysiące autobusów

A jednak w styczniu do załogi popłynął komunikat, że to liderzy związkowi blokują przyznanie „szybkich podwyżek” – oznajmia działacz Konfederacji Pracy. – Cyniczne, bezczelne kłamstwa! Nie tak powinien wyglądać dialog społeczny – ocenia spokojnie, ale twardo. Tak mówi człowiek, który wie, że wyraża

głos załogi, która stoi za nim.

W tej chwili nawet dosłownie – pracownicy, po zakończonym wiecu w hali, wyszli do bramy, wznieśli związkowe flagi, chętnie pozują do zbiorowego zdjęcia. Stanęli na drodze, aż i ochroniarz w końcu się poddał i przestał pokrzykiwać na przedstawicieli mediów. Dziękują grupce ludzi z Młodej Lewicy, którzy przyszli wyrazić solidarność, niosą tekturowe transparenty przeciwko wyzyskowi i po stronie pracujących. Jeden z młodych, Adam Boch, opowiada mi, dlaczego było dla nich ważne, by tu przyjść: – My też wchodzimy na rynek pracy, pracujemy jako kurierzy, w gastro, w różnych zawodach. W interesie każdego jest to, by pracować w godnych warunkach, tymczasem obecnie płace stoją w miejscu, a ceny wszystkiego rosną. Dla młodych, dla nas ważne jest, żeby to się zmieniało – żeby nie mieć polskich płac i niemieckich cen.



Grupę kilka razy mija autobus z tabliczką „jazda próbna”. Jeszcze nie ma numeru, na frontowej tablicy na przemian wyświetla się napis po hiszpańsku i słowa „Hanover systems”. Prezes Calleja miał rację. Solaris to uznana marka, w styczniu tego roku podpisał umowę przewidującą dostarczenie 183 e-autobusów do Oslo. Kontrakt, zdobyty drogą przetargu, jest wart 100 mln euro. Nie jest to jedyna taka umowa; jak mówi lider Konfederacji Pracy – już teraz fabryka ma

zakontraktowane 1400 nowych autobusów.

– W pandemii przemysł hula, wyniki ma świetne – podsumowuje Piotr Ostrowski, wiceprzewodniczący OPZZ, którzy przyjechał do Bolechowa wesprzeć strajkujących. Dlatego pracownicy nie boją się sugestii, które jeszcze przy okazji poprzednich negocjacji płacowych wychodziły od zarządu: że jeśli za dużo pieniędzy pójdzie na podwyżki, to za chwilę trzeba będzie zwolnić część załogi. Ktoś te zamówione autobusy przecież musi zmontować.

Cała Polska patrzy

Oprócz związkowców na konferencji prasowej występują politycy Lewicy. Maciej Konieczny i Adrian Zandberg regularnie upominają się o prawa pracownicze. Agnieszka Dziemianowicz-Bąk i poznańska posłanka Katarzyna Kretkowska są w Bolechowie nie pierwszy raz. Były już wiosną, występować przeciwko zwalnianiu pracowników, którzy zdaniem przełożonych za długo przebywali na zwolnieniach lekarskich. Teraz przypominają: prawo do strajku jest prawem każdego pracownika, za wykonywaną pracę należy się godne wynagrodzenie. Tymczasem w Polsce inflacja osiągnęła taki poziom, że każdy zatrudniony w Solarisie de facto stracił wartość jednej miesięcznej wypłaty.

Maciej Konieczny dopowiada: nie ma żadnego obiektywnego powodu, by polscy pracownicy mieli niższe zarobki niż hiszpańscy czy niemieccy. Jeśli do tej pory zarabiają znacznie mniej, to dlatego, że nie ma w Polsce silnych związków zawodowych, nie ma strony, która wywierałaby nacisk na pracodawcę. – Teraz cała Polska patrzy na Bolechowo, inni pracownicy zastanawiają się, czy też wystąpić ze swoimi postulatami – grzmi Dziemianowicz-Bąk. Wspomina o zwycięskim strajku w Paroc Polska: i ona, i młodzi lewicowcy z solidarnościowymi transparentami wierzą, że w Solarisie pracownicza solidarność zwycięży.



Michał Lewandowski, przewodniczący Konfederacji Pracy, stwierdza, że strajk dla samego strajkowania nie ma sensu. Protestującym trzeba życzyć, by był krótki. Chodzi o to, by skłonić zarząd firmy do rozmów i ustępstw.

Pytam Wojciecha Jasińskiego, co będzie, jeśli Solaris jednak szybko nie ustąpi.

– Liczymy się z taką możliwością. Dziś uruchomimy zbiórkę na fundusz strajkowy. Poza tym centrale OPZZ i Solidarności rozesłały informacje o tym strajku po całej Europie, bo Solaris jest znany. W większości dużych miast europejskich są nasze pojazdy, tak naprawdę chcemy dotrzeć do naszych klientów! Ponadto oczekujemy wsparcia ze strony central związkowych, by można było zrekompensować okres postojów. Będziemy się też domagać zapłaty za strajk.

Tu powstaje nowy magazyn

Robotnicy stanęli za szlabanem, bo według przedstawicieli firmy kto w trakcie strajku opuści teren zakładu, nie ma już powrotu. Związki oprotestowują takie podejście, ale na wszelki wypadek załoga przed szlabanem nie wychodzi. Co najwyżej zwalnia pas ruchu, kiedy bariera podnosi się dla autobusu w trakcie jazdy próbnej i gdy jadą pojazdy na plac budowy.

Bo Solaris się rozbudowuje. – Tu powstają nowy Charging Park i magazyn główny – czytam na transparencie na ogrodzeniu. Zanim dojdę do przystanku „Fabryka autobusów” w kierunku centrum Poznania, mijam jeszcze jeden komunikat wywieszony przez właścicieli. Firma zapewnia na nim, że zwiększa komfort i bezpieczeństwo miejsc pracy.

Autorstwo tekstu i zdjęć: Małgorzata Kulbaczewska-Figat

Źródło: Strajk.eu