

Krajowa Sekcja Przemysłu Lotniczego NSZZ „Solidarność” skończyła 30 lat



Akcja protestacyjna przed budynkiem Ministerstwa Obrony Narodowej w Warszawie, 24.06.2015 r. Fot. S. Ziobro

W dniach 8-9 lipca 1990 roku w 10 rocznicę strajku świdnickiego, koledzy z Komisji Zakładowej Solidarności" WSK - PZL Świdnik zorganizowali uroczystość poświęconą tamtym, historycznym wydarzeniom. Świdniczanie zaprosili przedstawicieli Związku z kilku fabryk lotniczych w kraju. Wtedy to po raz pierwszy mówiono o potrzebie zorganizowania struktury branżowej reprezentującej Polskie Zakłady Lotnicze.

7 grudnia 1990 roku w WSK-PZL Rzeszów, z inicjatywy Prezydium Komisji Zakładowej „Solidarności” doszło do spotkania przedstawicieli Związku z zakładów lotniczych. Uczestniczyli w nim Marian Krzaklewski oraz posłowie Adam Matuszczak i Stanisław Padykuła. Wtedy to zapadła decyzja o utworzeniu Krajowej Sekcji Przemysłu Lotniczego NSZZ „Solidarność”.

23 stycznia 1991 roku w Mielcu odbyło się spotkanie przedstawicieli Komisji Zakładowych „Solidarności” 7 przedsiębiorstw, które potwierdziły akces swoich Komisji do KSPL. Ta data uznana jest za datę powstania Krajowej Sekcji Przemysłu Lotniczego NSZZ „Solidarność”. W spotkaniu tym uczestniczyli też przedstawiciele 4 Komisji w charakterze obserwatorów. Wybrano Komisję Organizacyjną w składzie: Marian Król, Stanisław Mikuła, Władysław Ortyl, Władysław Prygoń, Michał Skrzycki.

Do I Walnego Zebrania Delegatów KSPL doszło 15 kwietnia 1991 r. w WSK PZL Rzeszów. W tym WZ uczestniczyli już przedstawiciele 12 zakładów.

Maksymalną liczebność - 17 organizacji i ponad 21 tysięcy członków Związku uzyskała Sekcja w 1992 roku.

Powodem decydującym o powstaniu KSPL była bardzo trudna sytuacja w sektorze lotniczym, a przede wszystkim załamanie się rynków wschodnich.

15 lutego 1991 roku Sekcja spotkała się po raz pierwszy na rozmowach z Rządem. Potem takie robocze spotkania i rozmowy reprezentacji Sekcji z przedstawicielami Rządu i Parlamentu odbywały się wiele razy.

17 lutego 1992 roku, KSPL jako pierwsza w kraju zorganizowała manifestację w Warszawie. Uczestniczyło w niej 1500 przedstawicieli 17 zakładów lotniczych z całej Polski, domagając się ratowania tego sektora potem jeszcze wiele razy można było widzieć przedstawicieli Sekcji na ulicach Warszawy, gdzie piketowali i demonstrowali, broniąc interesów branży lotniczej.

W 1992 roku KSPL podjęła też decyzję o przystąpieniu do Sekretariatu Metalowców NSZZ „Solidarność”, który afiliowany jest w strukturach europejskich i światowych. Otworzyło to przed Sekcją możliwość współpracy międzynarodowej i szansę skorzystania z doświadczeń innych.

Sekretariat Metalowców był prekursorem przygotowania działaczy do samodzielnego napisania i wynegocjowania układu zbiorowego pracy. Działacze reprezentujący naszą Sekcję w szkoleniach dobrze wykorzystali zdobytą wiedzę w praktyce pisząc wspólnie z Sekcją

Przemysłu Zbrojeniowego ponadzakładowy układ zbiorowy pracy dla pracowników przemysłu obronnego i lotniczego.

Z inspiracji Sekcji i w wyniku wieloletniego lobbowania jej działacze doszły do przegłosowania w Sejmie ustawy offsetowej, która miała odegrać ważną rolę w przetargach na zakup i modernizację uzbrojenia dla Sił Zbrojnych RP, w tym wyboru samolotu wielozadaniowego.

I-22 Iryda szkolno-bojowy odrzutowiec z polskimi silnikami i zachodnią awioniką miał być powtórzeniem sukcesu, którym była Iskra, opracowany w Polsce, bardzo udany samolot szkolny. Pierwsze dwie seryjne Irydy przekazano szkole lotniczej w Dęblinie w 1992 roku, a rozwój konstrukcji ciągle trwał. W 1996 roku wydarzył się jednak tragiczny, drugi w historii tej konstrukcji wypadek, w którym zginęli członkowie załogi. Przyczyn katastrofy nie udało się jednoznacznie wyjaśnić, jednak produkcję samolotu kontynuowano. W 1999 roku minister obrony narodowej ogłosił informację o rezygnacji polskiego lotnictwa z Irydy. Do tego czasu powstało 12 samolotów seryjnych. Po kilku latach politycznych targów i próbach ratowania programu Iryda z udziałem przedstawicieli KSPL, w 2003 roku zapadła ostateczna decyzja o rezygnacji z budowy samolotu i wycofaniu użytkowanych przez wojsko egzemplarzy.

W 2002 r. branża stanęła w obliczu prywatyzacji. Wielu uważa, że jednym z największych błędów gospodarczych Polski było oddanie polskich zakładów lotniczych w ręce międzynarodowych

koncernów. W ten sposób pozbyto się i stracono kontrolę nad produkcją w Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego „PZL-Rzeszów” w Rzeszowie, Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego „PZL-Mielec” S.A. w Mielcu i Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego „PZL-Świdnik” S.A. w Świdniku.

Kolejną batalię przedstawiciele branży lotniczej stoczyli w 2015 roku. 2015 r. Kierownictwo MON wybrało dla polskiej armii ofertę złożoną przez Airbus Helicopters na zakup śmigłowca Caracal. Do zawarcia kontraktu jednak nie doszło, bo w 2016 r. Ministerstwo Rozwoju zakończyło negocjacje umowy offsetowej, której podpisanie było warunkiem zawarcia kontraktu. Przedstawiciele KSPL podkreślali, że gdyby doszło do podpisania umowy z Francuzami to zakłady w Mielcu i Świdniku zostałyby zamknięte. Po tej decyzji MON uruchomiło kolejne postępowania na zakup śmigłowców, które rozstrzygnięto z korzyścią dla zakładów produkujących w Polsce.

W 30 letniej aktywności KSPL można odnaleźć pewne niepowodzenia, ale zdecydowanie przeważają osiągnięcia. Najważniejszym z nich jest fakt, że zakłady przemysłu lotniczego wciąż w Polsce produkują, stwarzając tysiące miejsc pracy i zapewniając rozwój gospodarczy. Rola NSZZ „Solidarność” wcale nie maleje, wręcz przeciwnie KSPL staje w obliczu nowych i nie mniej wymagających zadań aniżeli w okresie minionych lat.

W związku z trwającą pandemią Covid-19 i obostrzeniami sanitarnymi nie można było zorganizować wydarzeń przypominających o trzech dekadach działalności KSPL.

Roman Jakim
Przewodniczący KSPL



Godzinny strajk ostrzegawczy w całej branży, 24.08.1998 r. Na zdjęciu Marian Kokoszka