

BUMAR-ŁABĘDY: W KRABIE TRZEBA WRÓCIĆ DO KALINY

Przewodniczący Rady Pracowników ZM Bumar-Łabędy Zdzisław Goliszewski w zdecydowanym tonie sprzeciwia się zakupowi podwozi do Krabów od koreańskiego producenta. Pomimo wieloletnich opóźnień, w jego ocenie realizacja w gliwickich zakładach pancernego programu to jeden z sukcesów polskiej zbrojeniówki ostatnich lat.

Zdzisław Goliszewski, przewodniczący Rady Pracowników ZM Bumar-Łabędy opublikował oświadczenie, związane z decyzją o pozyskaniu licencji na podwozia do armatohaubic Krab w Republice Korei. Twierdzi, że przygotowany w Gliwicach dziewiąty pojazd uzyskał "oczekiwaną sprawność", a pracownicy OBRUM i Bumaru są wskutek decyzji PGZ zagrożeni utratą miejsc pracy.

W obliczu bardzo złej sytuacji zakładów Polska Grupa Zbrojeniowa podjęła decyzję o wdrożeniu programu naprawczego. W tym celu [powołano zespół doradczy, który ma wskazać niezbędne działania](#). PGZ deklaruje, że gliwicka spółka może wziąć udział w licencyjnej produkcji podwozi, opracowanych przez Koreańczyków. Decyzja o ich pozyskaniu została podjęta wskutek braku możliwości terminowej dostawy pojazdów przez Bumar-Łabędy.

Zdaniem Goliszewskiego z założeniem, że gliwickie zakłady nie są w stanie dostarczyć pojazdów bez wad, na podstawie którego podjęto decyzję o zakupie licencji na podwozia do Krabów „nie można się zgodzić”. Przedstawiciele załogi zwracają uwagę, że Krab jest „programem unikalnym”, a w jego ramach pierwszy raz opracowano podwozie do istniejącej wieży. Ponadto, w ich opinii program był przez wiele lat uznawany był za "nowatorski i zakończony sukcesem".

Zgodnie z oświadczeniem Rady Pracowników gliwickich zakładów wszystkie dostarczone podwozia zostały przekazane „w ramach partii próbnej, czyli miały stanowić partię wyrobu podlegającą próbnej eksploatacji”, z możliwością rozpoczęcia produkcji seryjnej dopiero w kolejnym etapie prac. Huta Stalowa Wola zadeklarowała jednak, że nie będzie w stanie dostarczyć armatohaubic z podwoziami budowanymi w zakładach Bumar-Łabędy, wskutek czego podjęto decyzję o licencyjnej produkcji podwozi. Sekretarz stanu w MON Czesław Mroczek groził wcześniej zerwaniem umowy w związku z wieloletnimi opóźnieniami.

Rada Pracowników twierdzi również, że pojazdy powinny zostać odpowiednio przebadane przez HSW. Przedstawiciele Bumaru zwracają uwagę, że testy przeprowadzono „bez uwag”, a osiem pojazdów zostało przejętych przez Zamawiającego w końcu 2012 roku. Reprezentanci pracowników gliwickiej spółki twierdzą również, że charakter prowadzonych prac wymagał od HSW „aktywnego i rzetelnego udziału w ocenie efektów na poszczególnych etapach” oraz realizacji odpowiednich badań. W ich opinii w trakcie produkcji prototypowej, w odróżnieniu od seryjnej powinno się zidentyfikować rozwiązania techniczne, które należy skorygować lub zmienić.

Według reprezentantów załogi gliwickich zakładów podwozia zostały „przyjęte przez Zamawiającego z

uwzględnieniem zgłoszonych zarówno przez Zakłady Mechaniczne „Bumar-Łabędy” S.A. w Gliwicach jak i OBRUM sp. z o.o. w Gliwicach pęknięć kadłubów, które wystąpiły już w trakcie produkcji sześciu nowych korpusów.”. Przedstawiciele załogi stwierdzili ponadto, że w 2012 roku zmieniono rodzaj blach wykorzystywanych w konstrukcji podwozi na ARMOX, a dwa lata później rozpoczęto proces spawania dziewiątego podwozia, pod nadzorem "specjalistów" Huty Stalowa Wola. Przedstawiciele załogi HSW [twierdzili w oświadczeniu](#), że zarząd już wcześniej skłaniał się do zakupu podwozi za granicą, jednak związkowcy ze Stalowej Woli przekonali władze spółki do kontynuowania współpracy z Bumarem-Łabędy m.in. w celu zachowania miejsc pracy w kraju.

Prace nad modyfikacją podwozi zostały według Goliszewskiego wstrzymane w okresie od sierpnia 2012 (podpisanie 4. Aneksu do umowy) do października 2013 roku, kiedy rozpoczęto wytwarzanie 9. podwozia. Przerwa miała być związana z ewentualną zmianą silnika pojazdów. W oświadczeniu Rady Pracowników czytamy ponadto, że problemy z działaniem systemu chłodzenia wystąpiły dopiero po przeprowadzeniu odbiorów i określonym czasie użytkowania. Zgodnie z informacją przedstawicieli załogi Bumar-Łabędy „*Ewentualne nieprawidłowości w działaniu układu chłodzenia*” powinny zostać ujawnione podczas badań odbiorczych, prowadzonych przez HSW SA. Według Rady Pracowników „*wobec dokonania odbiorów dziwi fakt, iż dopiero w roku 2014 fakt ten [nieprawidłowe działanie systemu chłodzenia] został wyeksponowany jako krytyczny dla projektu*”.

Obecnie zgodnie z zapewnieniami Bumar i OBRUM zakończyły prace nad dziewiątym podwoziem, w którym zastosowano technologię blach ARMOX oraz nowy system chłodzenia. Pojazd miał uzyskać „oczekiwaną sprawność”. Decyzja władz HSW o zakupie podwozi w Republice Korei została określona jako „całkowicie niezrozumiała”. Prezes Huty Stalowa Wola Krzysztof Trofiniak [informował z kolei](#), że gliwickie zakłady miały zgodnie z porozumieniem z 24 października 2013 roku opracować podwozie do sierpnia 2014 roku, jednak władze Bumar-Łabędy i OBRUM „nie podpisały zobowiązań wynikających z aneksu”. W jego opinii „Ocena dotychczas wykorzystanych podwozi produkcji ZM Bumar-ŁABĘDY S.A. jednoznacznie wskazuje zasadność działań służących pozyskaniu licencji zagranicznej”. Również związkowcy z HSW twierdzili w oświadczeniu, że nie udało się dotrzymać kolejnego terminu wykonania podwozi, pomimo zaangażowania specjalistów ze Stalowej Woli.

Umowa licencyjna na zakup podwozi do Krabów zakłada szeroko zakrojony transfer technologii, umożliwiając między innymi eksport wytwarzanych pojazdów. Pomimo fatalnej kondycji gliwickie zakłady otrzymały propozycję współpracy w zakresie produkcji licencyjnej podwozi K9. Według Rady Pracowników zawarcie umowy licencyjnej ma oznaczać zmniejszenie zatrudnienia, „niemożność alokacji zatrudnionych w branży górniczej” (w związku z problemami górnictwa, które mają wskazywać na konieczność przeniesienia pracowników do innych sektorów), „pełną marginalizację” ośrodka gliwickiego w zakresie konstrukcji i produkcji broni pancernych, w tym pojazdów gąsienicowych. Reprezentanci załogi obawiają się też, że nabycie technologii w Korei może przyczynić się do „ograniczenia dalszych prac rozwojowych nad uniwersalną platformą gąsienicową”.