

KRZYSZTOF LESIAKOWSKI
UNIwersytet Łódzki*

„Aby Polska rosła w siłę...” Koncepcja unowocześnienia polskiej motoryzacji 1971–1972

Streszczenie. Polska pierwszej połowy dekady lat siedemdziesiątych XX w. to czas wielkich przemian. Nowe kierownictwo z I sekretarzem Komitetu Centralnego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej Edwardem Gierkiem na czele radykalnie zmieniło dotychczasową politykę, usiłując poprawić materialne warunki życia społeczeństwa i jednocześnie unowocześnić polski przemysł, rozwijać budownictwo mieszkaniowe, ożywiać wymianę handlową z zagranicą. Radykalnych zmian wymagała też polska motoryzacja – tak pojazdy wykorzystywane do użytku prywatnego, jak i do komunikacji zbiorowej. Stąd już na początku 1971 r. podjęto polityczną decyzję o zakupie w krajach zachodnich licencji na małolitrażowy samochód osobowy i nowoczesny autobus. Negocjacje handlowe z firmami Fiat, Citroen, Renault (samochód osobowy) oraz Berliet, Fiat, Hino (Japonia), Kloeckner-Humbold-Deutz (autobus) nie trwały długo. Już w październiku 1971 r. zawarto umowę z włoskim Fiatem, który zobowiązał się do uruchomienia w Polsce produkcji samochodu fiat 126p i w sierpniu 1972 r. z francuskim Berlietem, który zadeklarował rozpoczęcie wytwarzania nowoczesnego autobusu.

W praktyce fiat 126p wprowadził krajową motoryzację na nieznaną dotąd poziom i stał się bardzo popularnym autem. Natomiast autobus berliet nie był udanym pomysłem na rozwiązanie problemów polskiej komunikacji zbiorowej. Z tego wynika, że stworzona na początku dekady lat siedemdziesiątych XX w. koncepcja modernizacji polskiej motoryzacji, w drodze uruchomienia licencyjnej produkcji zachodnich pojazdów, zaowocowała ograniczonym powodzeniem.

Słowa kluczowe: gospodarka polska w XX w., motoryzacja w Polsce, samochody osobowe i autobusy, licencje zagraniczne.

* Wydział Filozoficzno-Historyczny, Instytut Historii, Katedra Historii Polski i Świata po 1945 r., e-mail: krzysztof.lesiakowski@net-partner.pl.

W Polsce pierwszej połowy dekady lat siedemdziesiątych XX w. nastąpiły wielkie przemiany w bardzo wielu dziedzinach życia. Odrzucono dotąd realizowaną politykę zawierającą się w hasło „siermiężnego socjalizmu” i podjęto szeroką modernizację. W jej ramach usiłowano unowocześnić polski przemysł, zwiększyć efektywność budownictwa mieszkaniowego i zdynamizować wymianę handlową z innymi krajami. Wszystko to miało się przełożyć na jednoczesny wzrost stopy życiowej Polaków¹. Skala tych przedsięwzięć była tak duża, że nową politykę nazwano „strategią dynamicznego i harmonijnego wzrostu”, co w języku propagandy tego czasu określono jako „budowę nowej Polski”². Program modernizacji objął także polską motoryzację, dotąd przestarzałą i słabo rozwiniętą nawet w porównaniu z innymi krajami socjalistycznymi.

Już w lutym 1971 r. I sekretarz Komitetu Centralnego (dalej: KC) Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej (dalej: PZPR) Edward Gierek, występując w czasie VIII Plenum KC PZPR, dokonującego oceny zaistniałego w Polsce ostrego konfliktu społecznego i politycznego, oraz zapowiadając reorientację polityki państwa w wielu dziedzinach, wspominał o potrzebie rozwoju motoryzacji. Stwierdził, że transport potrzebuje „ciężkich samochodów towarowych”, komunikacja pasażerska – „nowych, obliczonych na większą ilość miejsc autobusów”, a indywidualni obywatele – nowego samochodu osobowego. „Przywiązujemy również wielką uwagę do przyspieszenia powszechnej motoryzacji. W tym zakresie sprawą kluczową jest uruchomienie masowej produkcji małolitrażowego samochodu osobowego, którego koszt produkcji byłby stosunkowo niski i który w związku z tym mógłby być dostępny dla możliwie szerokich grup ludzi pracy. Do uruchomienia takiej produkcji przemysł nasz powinien się przygotować w najbliższych latach. Podjęliśmy ostatnio w tej kwestii rozmowy z innymi krajami socjalistycznymi, najlepszym bowiem rozwiązaniem byłoby wspólne wielkie przedsięwzięcie, obliczone na masową produkcję” – mówił I sekretarz³. Pomijając w tym miejscu kwestię ciężarówki o dużej ładowności, należy skonstatować, że decyzja kierunkowa o uruchomieniu produkcji nowego

¹ E. Gierek, *Smak życia. Pamiętniki*, Warszawa 1993, s. 98.

² J. Kaliński, Z. Landau, *Gospodarka Polski w XX wieku*, Warszawa 2003, s. 298.

³ VIII Plenum KC PZPR 6–7 lutego 1971 r. *Przemówienie I sekretarza KC PZPR Edwarda Gierka. Uchwały*, Warszawa 1971, s. 36–37.

autobusu i samochodu osobowego była już *de facto* podjęta. W tym momencie nie było jednak mowy o tym, że podstawę będą stanowiły licencje nabyte w krajach zachodnich. Wręcz przeciwnie – Gierek mówi o kooperacji z krajami socjalistycznymi.

Koncepcja ta szybko została jednak zarzucona. Jeszcze w lutym 1971 r. Tadeusz Wrzaszczyk, minister przemysłu maszynowego, a wcześniej m.in. naczelny inżynier Fabryki Samochodów Osobowych (dalej: FSO) w Warszawie i naczelny dyrektor Zjednoczenia Przemysłu Motoryzacyjnego, w trakcie posiedzenia sejmowej Komisji Przemysłu Ciężkiego, Chemicznego i Górnictwa zapowiedział rezygnację z wytwarzania przestarzałego auta marki Warszawa i podjęcie produkcji popularnego samochodu małolitrażowego⁴. Powyższe wskazania zostały rozwinięte w czasie VI Zjazdu PZPR, który odbył się 6–11 grudnia 1971 r. w Warszawie. Należy tu zwrócić uwagę przede wszystkim na wystąpienie wspomnianego ministra Wrzaszczyka. Trochę demagogicznie przyznał on rację społeczeństwu, które faktycznie oczekiwało nowoczesnych dóbr trwałego użytku, w tym autobusów i samochodów osobowych. Największy nacisk położył on jednak na kwestię auta osobowego. Co ciekawe – stwierdził, że inicjatywa dotycząca produkcji tego pojazdu zrodziła się na Śląsku i tutaj miało być skoncentrowane $\frac{3}{4}$ jego wytwarzania w docelowej liczbie 150 tys. sztuk rocznie. Dodatkowo na wieś miał trafić nowy samochód dostosowany dla potrzeb rolników, zbudowany na bazie syreny. „Przywiązujemy szczególną uwagę do taniego samochodu osobowego i rolniczego, jako niezbędnego warunku zbliżenia motoryzacji do masowego użytkowania, elementu politechnizacji i cywilizacyjnego awansu ludności miast i wsi. Jest to przedsięwzięcie sprzyjające podnoszeniu wydajności pracy i umacniania równowagi rynkowej, o głębokich konsekwencjach ekonomicznych, społecznych i kulturowych, likwidujące swoisty kompleks zacofania. Dzięki tej wielkiej decyzji nowego kierownictwa partii rządu dostarczymy społeczeństwu do roku 1980 blisko 1,5 mln samochodów osobowych i rolniczych” – przekonywał minister⁵.

Stosowne zalecania znalazły się też w uchwale zjazdowej, zatytułowanej „O dalszy socjalistyczny rozwój P[olskiej] R[zeczpospolitej] L[udowej] w latach 1971–1975”. Z tego dokumentu wynikało, że „szybszy od przeciętnego wzrost produkcji przemysłu motoryza-

⁴ P. Semczuk, *Maluch. Biografia*, Kraków 2014, s. 27.

⁵ VI Zjazd Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej. *Stenogram. Warszawa 6–11 grudnia 1971 r.*, Warszawa 1972, s. 404.

cyjnego” powinien skutkować uruchomieniem wytwarzania: małowielkościowego samochodu osobowego, nowoczesnego autobusu dla komunikacji miejskiej i międzymiastowej, nowego samochodu dla rolników oraz „zunifikowanej rodziny” ciągników rolniczych⁶.

Dla nowej ekipy, która przejęła w Polsce stery władzy, kwestia rozwoju motoryzacji nie budziła kontrowersji. Zanim bowiem zapadły decyzje VI Zjazdu partii, niewątpliwie za przyzwoleniem najwyższych władz politycznych, podjęto bowiem niezbędne prace analityczne w Ministerstwie Przemysłu Maszynowego, w kompetencjach którego było zapewnienie dostaw odpowiednich pojazdów. Już w połowie 1971 r. stwierdzono, że niezbędny będzie zakup licencji na popularny samochód osobowy, jak i na autobus o dużej pojemności. Zaplanowano, że wydatki na te projekty miały stanowić aż 52% ogółu kwot przeznaczonych na inwestycje związane z zagospodarowaniem licencji na lata 1971–1975⁷. Z tego wynika, że inwestycje motoryzacyjne postrzegano jako priorytetowe zadanie dla przemysłu maszynowego. Szybko się okazało, że były one bardzo ważne nie tylko dla tego działu gospodarki, lecz także dla całego państwa.

Zakup licencji na fiata 126p

Jeśli Polska miała doganiać świat Zachodu pod względem standardu życia – co zapowiadał Gierek – to nie sposób sobie wyobrazić, że byłoby to możliwe bez rozwoju motoryzacji. Trzeba bowiem wiedzieć, że świat w tej dziedzinie mocno się rozwijał. W 1970 r. w Czechosłowackiej Republice Socjalistycznej (dalej: CSRS) wyprodukowano 143 tys. samochodów osobowych, w Niemieckiej Republice Demokratycznej (dalej: NRD) – 127, Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich (dalej: ZSRR) – 344, Francji – 2458, Republice Federalnej Niemiec (dalej: RFN) – 3528, Wielkiej Brytanii – 1541, Włoszech – 1720, Japonii – 3179, Stanach Zjednoczonych Ameryki (dalej: USA) – 6547, a w Polsce tylko 65,2 tys.⁸ Z tego wynika, że PRL odstawała nie tylko od wysoko rozwiniętych krajów kapitalistycznych, lecz także innych państw z bloku wschodniego. Pierw-

⁶ *Ibidem*, s. 572.

⁷ Informacja dla Prezydium Rządu w sprawie zakupu licencji w latach 1971–1975, 2 X 1971 r., Archiwum Akt Nowych [dalej: AAN], Ministerstwo Handlu Zagranicznego [dalej: MHZ], 74/30, k. 36.

⁸ *Rocznik statystyczny 1975*, Warszawa 1975, s. 581.

szym krokiem w kierunku zmiany tej sytuacji było uruchomienie w listopadzie 1967 r. licencyjnej produkcji samochodu fiat 125p. Choć to auto spodobało się Polakom, to jednak było ono zbyt drogie, aby na nim opierać powszechną motoryzację⁹. Do tego potrzebny był polski odpowiednik „samochodu dla ludu”. Stał się nim tzw. mały fiat, czyli fiat 126p.

Jak wspomniano, nowe kierownictwo partyjno-państwowe, ukształtowane na przełomie 1970 i 1971 r., szybko podjęło ten temat. W efekcie niezbędne analizy dotyczące wyboru typu samochodu małolitrażowego i możliwości uruchomienia jego produkcji podjął przemysł samochodowy. Wynikało z nich, że stan motoryzacji w Polsce wykazywał znaczne opóźnienie w stosunku do większości krajów europejskich. Podobna sytuacja występowała tylko w krajach, które miały dochód narodowy na jednego mieszkańca na poziomie 1/3 dochodu w Polsce. Jeszcze dobitniej to zapóźnienie ukazywał fakt, że gdyby na rynek polski wprowadzić do 1980 r. 1 mln nowych samochodów osobowych, to osiągnięty zostałby wskaźnik zmotoryzowania na poziomie NRD i CSRS z 1970 r. W tej sytuacji kluczową sprawą było uruchomienie produkcji własnego, małolitrażowego samochodu osobowego, cechującego się niskimi kosztami produkcji, a przez to dostępnego „dla możliwie szerokich grup ludzi pracy”. Aby zrealizować ten zamiar, niezbędna była rozbudowa bazy wytwórczej przemysłu motoryzacyjnego, w tym budowa nowej fabryki aut małolitrażowych, zdolnej wytwarzać w 1975 r. – czyli w ostatnim roku realizowanego pięcioletniego planu gospodarczego – 150 tys. sztuk pojazdów rocznie¹⁰. Nowe auta miały być nie tylko tanie w produkcji, ale jednocześnie niedrogo w eksploatacji, „niezawodne w działaniu, trwałe i proste”.

Po przeprowadzeniu niezbędnych analiz w połowie 1971 r. sprawa trafiła na forum Prezydium Rządu. Mimo że koncepcja uruchomienia produkcji samochodu osobowego nie była przewidziana w obowiązującej jeszcze, odziedziczonej po ekipie Władysława Gomułki, wersji planu pięcioletniego na lata 1971–1975, zdecydowano o upoważnieniu kierowników resortów przemysłu maszynowego i handlu zagranicznego do zakupu stosownej licencji do 31 lipca 1971 r.: „O wyborze licencjodawcy powinny zadecydować wyniki kompleksowo-

⁹ T. Szczerbiński, *Samochody w PRL. Rzecz o motoryzacji i nie tylko*, Czerwonak 2010, s. 351.

¹⁰ Projekt uzasadnienia do decyzji Prezydium Rządu, 1971 r., AAN, Polska Zjednoczona Partia Robotnicza [dalej: PZPR], 774, bp.

wej analizy techniczno-ekonomicznej”. Ponadto zobowiązano ministra handlu zagranicznego do „zapewnienia najkorzystniejszych warunków kredytowych zakupów”, ministrowi przemysłu maszynowego polecono wynegocjowanie możliwości częściowych spłat wydatków dewizowych tzw. dostawami kompensacyjnymi i dostawami gotowych aut dla licencjodawcy, a Ministerstwo Finansów zobligowano do przygotowania do 30 października 1971 r. projektu systemu tzw. przedpłat, w ramach którego klienci indywidualni mieli nabywać auta. Wydatki inwestycyjne ogółem ustalono na poziomie 12,8 mld zł, z tego 4,5 mld na roboty budowlano-montażowe¹¹.

Postawione zadania można było zrealizować jedynie w drodze zakupu licencji od którejś z uznanych firm produkujących samochody osobowe. To oznaczało odejście od słów Gierka z lutego 1971 r. o ewentualnej współpracy z krajami socjalistycznymi. Było bowiem jasne, przyznał to też premier Piotr Jaroszewicz w swoich wspomnieniach, że potencjał państw z kręgu Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej nie stwarzał „żadnej poważnej podstawy do niezbędnego przyśpieszenia rozwoju naszego kraju”. Stąd konieczność otwarcia się na Zachód, także w związku z zamiarem poprawy stanu polskiej motoryzacji¹². Po przeanalizowaniu ofert przedłożonych przez czołowe fabryki wyłonione zostały cztery typy aut, które miały być brane pod uwagę przez stronę polską: fiat 126, fiat 127, renault 122 i citroën dyane 6 (por. tab. 1). Citroëna o pojemności skokowej silnika 600 cm³ dyskwalifikowała jednak dość złożona i jednocześnie już nieco przestarzała konstrukcja („nie spełnia aktualnych warunków dotyczących ochrony atmosfery przed zanieczyszczeniem, a konieczność spełnienia ich doprowadzi do obniżenia mocy silnika”). Renaulta (nowoczesny silnik 950 cm³) obciążało to, że firma produkująca to auto oferowała stronie polskiej najgorsze warunki kompensaty, czyli obniżenia ogólnego kosztu zakupu przez dostawy gotowego samochodu lub jego podzespołów. Francuzi wyrażali jedynie zainteresowanie dostawami kompletnego

¹¹ Projekt decyzji Prezydium Rządu, 1971 r., AAN, PZPR, 774, bp; Notatka w sprawie decyzji dotyczącej uruchomienia produkcji małolitrażowego samochodu osobowego, 19 VII 1971 r., *ibidem*, bp; Program zakupów licencji w latach 1971–1972, [1971 r.], *ibidem*, Ministerstwo Nauki Szkolnictwa Wyższego i Techniki [dalej: MNSzWiT], 351, k. 192.

¹² P. Jaroszewicz, *Przerywam milczenie... 1939–1989*, Warszawa 1991, s. 174.

auta z luksusowym nadwoziem *coupé*, co dla Polski oznaczałoby konieczność uruchomienia dodatkowej linii produkcyjnej dla tej wersji auta¹³. Z tego wynikało, że w grę wchodziły tylko auta firmy Fiat – 126 (600 cm³) i 127 (900 cm³).

Tabela 1

Fiat 126 i konkurencyjne pojazdy. Porównanie podstawowych danych i kosztów uruchomienia produkcji

Typ	Fiat 126	Fiat 127	Renault 122	Citroën Dyane 6
Pojemność silnika	600 cm ³	900 cm ³	950 cm ³	600 cm ³
Typ napędu	tylny	przedni	przedni	przedni
Chłodzenie	powietrzem	wodą	wodą	powietrzem
Koszt wytwarzania pojedynczego auta	40 tys. zł	50–55 tys. zł	50–55 tys. zł	42,5 tys. zł
Odmiany pochodne nadwozia*	brak	tak	tak	tak
Nakłady inwestycyjne	12,8 mld zł	16,6 mld zł	14 mld zł	14,1 mld zł
Wydatki dewizowe	125 mln \$	180 mln \$	170 mln \$	150 mln \$
Saldo dewizowe	-19,4 mln \$	-29,7 mln \$**	-101 mln \$	-29,5 mln \$

* Np. furgon, kombi.

** W oryginale, zapewne przez pomyłkę, pojawiła się zupełnie niezrozumiała wartość: +29,7 mln \$.

Źródło: Projekt uzasadnienia do decyzji Prezydium Rządu, 1971 r., AAN, PZPR, 774, bp.

¹³ Projekt uzasadnienia do decyzji Prezydium Rządu, 1971 r., AAN, PZPR, 774, bp.

Za tym rozwiązaniem dodatkowo przemawiały względy wynikające z możliwości porozumienia się z firmą włoską w sprawie uruchomienia przez Polskę tzw. eksportu kompensacyjnego. W tym wypadku przedmiotem dostaw do Włoch miały być nie całe auta, a głównie zespoły elementów, które według obowiązujących w Europejskiej Wspólnocie Gospodarczej przepisów były obciążane mniejszym cłem. Do tego dochodziły względy wynikające z dotychczasowej współpracy z firmą Fiat przy produkcji samochodu Fiat 125p. „Podpisanie umowy z Fiatem automatycznie przedłuża współpracę w zakresie rozwoju i modernizacji samochodu P[olski] F[iat] 125p oraz pozwala na dalsze utrzymanie eksportu tych samochodów w kierunku k[rajów] k[apitalistycznych]” – argumentowano¹⁴. Sprawa ta była niebagatelna, bo tylko w 1971 r. spodziewano się uzyskać 10 mln dolarów ze sprzedaży tych aut za granicę. Utrzymanie tego stanu, nie mówiąc o rozwoju eksportu, nie było możliwe bez sieci salonów sprzedaży i obsługi firmy Fiat. W przypadku wyboru innego producenta – w ocenie polskiego Ministerstwa Przemysłu Maszynowego – zachodziła możliwość zaniechania przez Włochów dalszej współpracy, co z kolei oznaczało zamknięcie dla FSO możliwości doskonalenia konstrukcji fiata 125p, względnie duże problemy na tym polu, wynikające z konieczności zawierania nowego porozumienia i – co oczywiste – ponoszenia nowych opłat licencyjnych. Do tego niewątpliwie doszłoby znaczne ograniczenie eksportu tego auta do krajów zachodnich.

Natomiast wybór oferty Fiata w kontekście planów uruchomienia produkcji nowego samochodu małowitrazowego oznaczał: wykorzystanie przez stronę polską już istniejących doświadczeń; względną znajomość przez kadry przemysłu samochodowego języka włoskiego, a także włoskich norm, materiałów i procesów technologicznych; kompatybilność fiata 126 z nową serią samochodów włoskich mało- i średniolitrazowych (600–1500 cm³); rozwój konstrukcji Fiata 125p i perspektywy jego eksportu za dewizy; łatwiejsze i tańsze zorganizowanie krajowej sieci obsługi nowych aut i zapewnienie dostaw części zamiennych¹⁵.

Warto dodać, że strona polska, skłaniając się ku ofercie Fiata, który pomijając ww. względy, dawała jeszcze największe nadzieje

¹⁴ *Ibidem.*

¹⁵ *Ibidem.*

na szybkie uruchomienie produkcji¹⁶, nie rezygnowała z zabiegania o dodatkowe korzyści w czasie negocjacji, które miały być prowadzone ze wszystkimi firmami. Zakładano uzyskanie od licencjodawcy nie tylko dokumentacji technicznej samochodu, lecz także projektu fabryki, która będzie go wytwarzała w Polsce, pomocy technicznej w trakcie jej budowy oraz przeszkolenia pracowników. Do tego dochodziło oczywiście ustalenie dogodnych warunków kredytowych i możliwości dostaw kompensacyjnych, w „celu częściowej spłaty kredytu”. W wariantcie optymalnym wpływy z tytułu dostaw kompensacyjnych miały pokryć aż 70–80% wartości dewizowej transakcji¹⁷.

W tamtych realiach politycznych ostateczna decyzja rządu wymagała akceptacji ze strony kierownictwa PZPR. Wziąwszy pod uwagę wcześniejsze informacje, nie należało się w tym względzie spodziewać sprzeciwu. Potwierdzeniem tego wniosku jest treść tajnej notatki Wydziału Ekonomicznego KC PZPR z 19 lipca 1971 r.¹⁸ W tym dokumencie była mowa już tylko o fiacie 126p. Jako wadę tego auta podnoszono jedynie małą przydatność dla użytkowników wiejskich. Zastrzeżenie to jednak osłabiano, powołując się na zapewnienia ze strony przemysłu maszynowego, który uważał, że problem ten można będzie rozwiązać, uruchamiając produkcję przystosowanej do potrzeb wsi wersji samochodu syrena (typ „muł”).

Krótki termin uruchomienia produkcji samochodu wiązał się, zdaniem partyjnych analityków, z koniecznością starannego przygotowania zamówień i przestrzegania terminowości dostaw maszyn i urządzeń, w tym tych z zagranicy¹⁹. Jednocześnie sugerowano, żeby w czasie negocjacji z firmą Fiat w sprawie produkcji samochodu małolitrażowego zagwarantować stronie polskiej przedłużenie licencji na samochód fiat 125p – co ważne – „z uwzględnieniem

¹⁶ Oczekiwano, że realizacja budowy fabryki w Polsce rozpocznie się jeszcze w 1971 r. W I etapie inwestycji w latach 1973–1975 r. zakładano produkcję 150–200 tys. sztuk aut rocznie i 350–400 tys. sztuk na rok w momencie osiągnięcia poziomu docelowego produkcji w 1985 r.

¹⁷ *Ibidem*. Por. też S. Długosz, *Dyplomacja Merkurego*, Warszawa 2000, s. 129.

¹⁸ Notatka w sprawie decyzji dotyczącej uruchomienia produkcji małolitrażowego samochodu osobowego, 19 VII 1971 r., AAN, PZPR, 774, bp.

¹⁹ Według pierwszych założeń produkcja krajowa miała być uruchomiona w marcu 1972 r., a osiągnięcie pełnej zdolności wytwórczej w kwietniu 1976 r. Por. Informacja dla Prezydium Rządu w sprawie zakupu licencji w latach 1971–1975, 2 X 1971 r., AAN, MHZ, 74/30, k. 36.

jego unowocześnienia”. To był warunek dalszego rozwoju produkcji tego auta w FSO oraz jego sprzedaży na rynku krajowym, a przede wszystkim zagranicznym. Warto podkreślić, że Wydział Ekonomiczny KC doceniając słuszność koncepcji zakupu licencji na samochód małowitrazowy, dostrzegł też znaczenie tego faktu dla gospodarki i społeczeństwa. Stwierdzono bowiem, że rozwój motoryzacji będzie oznaczał zwiększenie zatrudnienia w przemyśle, nowe miejsca pracy, w tym dla kadr wysoko wyspecjalizowanych (to wiązało się z kwestią przygotowania odpowiedniego zaplecza mieszkaniowego). Wydział Ekonomiczny oceniał pozytywnie także to, że samochód miał być kupowany w systemie przedpłat. Przewidywano, że nowe auta będą oznaczały korzystną zmianę w strukturze konsumpcji ludności²⁰.

Z powyższego wynika, że na różnych szczeblach władzy (kierownictwo PZPR, Prezydium Rządu, resort przemysłu maszynowego) na początku dekady lat siedemdziesiątych zdawano sobie sprawę z potrzeby uruchomienia produkcji samochodu małowitrazowego. W ten sposób nastąpić miała likwidacja znacznego zapóźnienia cywilizacyjnego kraju i jednoczesna pozytywna odpowiedź na potrzeby społeczeństwa, co z całą pewnością ułatwiało nowej ekipie partyjno-państwowej realizację polityki w innych dziedzinach. Poza tym nowy samochód miał stwarzać warunki do zwiększenia wydajności pracy przez Polaków i mobilizować ich do oszczędzania. A zatem rosnące – jak projektowano – płace realne nie obciążałyby tylko bardzo wrażliwego rynku artykułów żywnościowych. Poza zmianą w strukturze konsumpcji istotna była też politechnizacja Polaków oraz rozwój innych gałęzi przemysłu, co miało być konsekwencją kooperacji z czołową firmą samochodową świata.

Wybór włoskiego Fiata na producenta nowego samochodu nie powinien być zaskoczeniem. Przemawiały za tym dotychczasowe polsko-włoskie stosunki gospodarcze: tradycja współpracy na polu motoryzacji z okresu przedwojennego, umowa z grudnia 1965 r. na produkcję Fiata 125p i modernizację FSO w Warszawie, dodatni bilans w handlu z Włochami, a także wielce obiecująca umowa o stosunkach handlowych i gospodarczych, podpisana 18 lutego 1970 r. Zapowiadała ona daleko idącą liberalizację wzajemnych kontaktów w sferze ekonomicznej. Poza Włochami z krajów EWG tylko Francja zdecydowała się na tego rodzaju krok – wieloletnią

²⁰ Notatka w sprawie decyzji dotyczącej uruchomienia produkcji małowitrazowego samochodu osobowego, 19 VII 1971 r., AAN, PZPR, 774, bp.

umowę z krajem reprezentującym inny system społeczno-polityczny²¹. Podpisana umowa szybko przełożyła się na rozwój kontaktów, w tym szersze wykorzystanie przez polski przemysł włoskich technologii. Zakupiono wtedy m.in. licencję na produkcję silników okrętowych diesla, ale też obrabiarek specjalnych i różnych farmaceutyków²². Jednak wiodącą sferą kooperacji była motoryzacja.

Nie może zatem dziwić, że 29 października 1971 r. podpisano umowę licencyjną właśnie z włoskim Fiatem. Przewidywała ona produkcję nowoczesnego jak na tamten czas samochodu fiata 126 ze znaczkiem „p”²³. Na ten cel został Polsce przyznany kredyt długoterminowy²⁴. Równie ważne było to, że część swoich zobowiązań strona polska miała spłacać dostawami dla Fiata. W tej sytuacji trudno odmówić racji jednemu z badaczy, który stwierdził, że: „Umowa kooperacyjna z Fiatem była najpoważniejszą pod względem skali i zasięgu umową tego typu między Polską a krajami Zachodu. Rozwiązania w niej przyjęte zostały uznane następnie za modelowe wśród krajów o odmiennych systemach społeczno-gospodarczych”²⁵.

Należy podkreślić, że gdy tę informację ogłoszono, to w Polsce nikt, poza gronem uczestniczącym w procesie podejmowania decyzji, nie wiedział, jak to auto wyglądało²⁶. Na początku 1972 r. ruszyła jednak budowa Fabryki Samochodów Małolitrażowych w Bielsku Białej. Publicznie nowe auto – a dokładniej egzemplarze pochodzące z Włoch – pokazano w listopadzie tego roku, co wzbudziło wielkie zainteresowanie wśród Polaków. W marcu 1973 r. w Bielsku z włoskich części zmontowano pierwszy pojazd, a wkrótce uruchomiono jego taśmową produkcję. W efekcie w końcu lipca fiaty 126p znalazły się w rękach polskich właścicieli²⁷. Auto kosztowało blisko

²¹ G. Bernatowicz, *Stosunki polsko-włoskie 1944–1989*, Warszawa 1990, s. 90.

²² M. Paszkowski, *Polska-Włochy. Gospodarka, stosunki ekonomiczne*, Warszawa 1972, s. 140.

²³ Dnia 20 III 1972 r. kontrakt wchodził w życie, miał obowiązywać do 31 XII 1980 r., a uruchomienie krajowej produkcji winno nastąpić w drugim kwartale 1973 r. Por. Decyzja nr 19 Ministra Nauki Szkolnictwa Wyższego i Techniki, 12 XI 1980 r., AAN, MNSzWiT, 323, k. 100.

²⁴ W. Bień, *Jak doszło do zadłużenia Polski za granicą w latach 1970–1985. Ze wspomnień uczestnika wydarzeń*, Warszawa 2017, s. 15.

²⁵ G. Bernatowicz, *op. cit.*, s. 111.

²⁶ P. Semczuk, *op. cit.*, s. 70.

²⁷ Z. Podbielski, *Polskie fabryki samochodów 1946–1989*, Łódź 2016, s. 59, 64.

70 tys. zł i było dostępne w systemie przedpłat na książeczki Powszechnej Kasy Oszczędności, a dla wybrańców na talony lub za dewizy. Mimo szybkiego rozczarowania z powodu niskiej jakości pojazdy te przez długie lata cieszyły się dużym zainteresowaniem wśród nabywców²⁸. W ten sposób popularny „maluch” stawał się ważnym artefaktem kulturowym, uosabiającym nie tylko motoryzacyjne pragnienia Polaków. Za jego sprawą zmniejszało się też zapóźnienie cywilizacyjne wyrażające się liczbą produkowanych rocznie aut. W 1974 r. w tym zakresie Polska ze 143 tys. nowych aut zbliżyła się do NRD (155 tys.) i Czechosłowacji (169 tys.)²⁹. Świat zachodni był jednak poza zasięgiem, mimo że w 1974 r. zaznaczyło się wyraźne zmniejszenie produkcji nowych aut, co pozostawało w związku ze światowym kryzysem paliwowym. W nawiązaniu do ostatniej kwestii – ostrego tąpnięcia na rynku paliw płynnych – należy dodać, że fiat 126p był trafną odpowiedzią na trudne czasy gwałtownie drożejącej benzyny (w Polsce sprawa ta miała jednak zdecydowanie łagodniejszy przebieg z uwagi na import paliw z ZSRR). Niewielki silnik ułatwiał przetrwanie w warunkach kryzysu paliwowego.

Zakup licencji na autobus berliet

Modernizacji wymagał też transport publiczny, dla którego niezbędne były pojazdy o dużej pojemności. W latach sześćdziesiątych Polska zaczęła produkować autobus o długości 10,5 m na licencji czechosłowackiej firmy Karosa i na podstawie importowanego podwozia firmy Skoda. Jednak strona czechosłowacka ograniczała do 2 tys. sztuk rocznie liczbę dostarczanych podwozi. W efekcie Jelczańskie Zakłady Samochodowe nie były w stanie zwiększyć produkcji autobusów (ponadto aż do 40% nowych pojazdów nie trafiało do transportu publicznego, a do różnych instytucji). W efekcie narastały problemy z komunikacją międzymiastową i w obrębie

²⁸ Gdy w 1976 r. poddano specjalistycznym badaniom 100 fiatów 126p, uprzednio już sprawdzonych przez zakładową służbę kontroli, okazało się, że aż 94% „nie było technicznie i jakościowo sprawnych”. Por. Wstępny projekt informacji o wynikach kontroli jakości wyrobów przemysłu maszynowego, luty 1978 r., Archiwum Najwyższej Izby Kontroli, 1569/10, k. 102; K. Lesiakowski, *Najwyższa Izba Kontroli w systemie organizacyjnym PRL (1976–1980). Podstawy formalne funkcjonowania i rzeczywista działalność*, [w:] *PRL na pochylni (1975–1980)*, red. M. Bukala, D. Iwaneczko, Rzeszów 2017, s. 130.

²⁹ *Rocznik statystyczny 1975...*, s. 581.

miast – zwłaszcza tych rozbudowujących się. Liczbę brakujących autobusów szacowano na kilka tysięcy. Stąd na początku dekady lat siedemdziesiątych do przewozu pracowników niezmiennie wykorzystywano ciężarówki w liczbie ok. 3 tys. sztuk. Problemy komunikacji zbiorowej dodatkowo pogłębiały: rezygnacja z budowy metra w Warszawie, ograniczone możliwości wzrostu liczby pasażerów przewożonych tramwajami i zapowiedź likwidacji trolejbusów³⁰. Słaby poziom rozwoju indywidualnego transportu osobowego, nie mówiąc już o powszechnym ruchu lotniczym, także przyczyniał się do zwiększenia presji na publiczną komunikację miejską, międzymiastową i w ruchu turystycznym.

Pod wpływem tych okoliczności i w obliczu braku możliwości zwiększenia importu podwozi z CSRS, które wykorzystywano w autobusach typu Jelcz, oraz ich przestarzałej konstrukcji (sprzed kilkunastu lat) – niska trwałość, wysokie koszty eksploatacji, skromny komfort jazdy – w Polsce na początku dekady lat siedemdziesiątych XX w. zdecydowano się na zakup licencji i uruchomienie produkcji nowego pojazdu. Ówczesny sternik polityki państwa polskiego Gierek w związku z tą kwestią wspominał: „Zaraz po Grudniu, znając z autopsji nasze problemy z komunikacją autobusową na Śląsku, zaproponowałem rządowi radykalnie problem rozwiązać, zakupując licencję na dobry i sprawny autobus. Chodziło nam o dwie wersje autobusu: dla komunikacji miejskiej i międzymiastowej. Rozmowy rozpoczęliśmy w kilku krajach”³¹. Faktycznie przymiarki do zakupu za granicą tego rodzaju pojazdu podjęto już w końcu lat sześćdziesiątych, gdy na ulicach Warszawy zaczęto testować nowe autobusy miejskie, wzbudzając prasową dyskusję na ich temat. Jednak prawdziwego przyspieszenia sprawa nabrała w połowie 1971 r., o czym świadczyło pojawienie się na ulicach kolejnych pojazdów, których producenci zamierzali się ubiegać o kontrakt z Polską³².

Przystępując do realizacji tego projektu, polski przemysł maszynowy oczekiwał, że powinna być wybrana oferta, która będzie odpowiadała światowym standardom w dziedzinie produkcji autobusów. Nowe pojazdy miała cechować: duża wydajność przewozowa

³⁰ Uzasadnienie do decyzji Prezydium Rządu w sprawie zakupu licencji na autobus, 1971, AAN, PZPR, 774, bp.

³¹ J. Rolicki, *Edward Gierek. Replika (wywiad rzeka)*, Warszawa 1990, s. 95.

³² W. Winek, *Marka „Berliet” w Polsce w latach 1914–1973*, cz. 1 (*Fakty, mity, polemiki*), Warszawa 2014, s. 5–12, www.mbc.cyfrowemazowsze.pl/Content/27176/00028132-0001.pdf (dostęp: 5 IX 2015 r.).

(100–115 osób w komunikacji miejskiej i ok. 60 w ruchu turystycznym), stąd wymóg długości do 12 m i maksymalnej wytrzymałości w sytuacji dużego nacisku na osie pojazdu; wysokie walory jezdne (szybkość podróżna, pokonywanie wzniesień, przyspieszenie); wydajna przepustowość (odpowiednie wnętrze, niska podłoga, dwuskrzydłowe drzwi); przedłużona trwałość – przebieg 700 tys. km przy jednym remoncie i wymianie elementów jezdnych); niezawodność pojazdu i ograniczenie częstotliwości kontroli w punktach zaplecza techniczno-obserwacyjnego; zastosowanie nowoczesnych rozwiązań z zakresu wspomagania kierowania pojazdem³³. Ponadto zakładano, że pierwsze pojazdy w liczbie 50 (w innym wariantcie 100) sztuk pojawią się już w 1972 r. Na początku jednak powstawać one miały na bazie importu kooperacyjnego części i podzespołów od licencjodawcy³⁴. Import ten powinien jednak być zmniejszany w miarę uruchamiania produkcji w Polsce.

W związku z tymi zamiarami podjęto rozmowy z firmami zagranicznymi, które dysponowały odpowiednim potencjałem i doświadczeniem w produkcji autobusów. Najpierw – tak przynajmniej twierdziło Ministerstwo Przemysłu Maszynowego – kontakt został nawiązany z firmami z CSRS i Węgierskiej Republiki Ludowej (dalej: WRL), czyli z krajów socjalistycznych. Jednak ci partnerzy nie dawali gwarancji szybkiego uruchomienia produkcji nowego autobusu i jego nowoczesności. Stąd uwaga została skierowana na firmy z krajów kapitalistycznych. Tym bardziej że współpraca z partnerami z Zachodu była w tym czasie dobrze widziana przez kierownictwo partyjne i państwowe³⁵. Ponadto oferta tych firm odpowiadała polskim oczekiwaniom, a współpraca przy produkcji licencyjnego autobusu skutkować miała dodatkowymi korzyściami – poznaniem nowoczesnych technologii, przydatnych do modernizacji różnych gałęzi polskiego przemysłu, a także przeniesieniem niektórych rozwiązań technicznych do innych polskich pojazdów.

Z przeprowadzonych analiz wynikało, że optymalnym rozwiązaniem (z trzech rozważanych wariantów), w ramach którego uży-

³³ Uzasadnienie do decyzji Prezydium Rządu w sprawie zakupu licencji na autobus, 1971, AAN, PZPR, 774, bp.

³⁴ Według pierwszych założeń produkcja w Polsce miała być uruchomiona w kwietniu 1973 r., a osiągnięcie pełnej mocy wytwórczej w kwietniu 1976 r. Por. Informacja dla Prezydium Rządu w sprawie zakupu licencji w latach 1971–1975, 2 X 1971 r., AAN, MHZ, 74/30, k. 36.

³⁵ VI Zjazd Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej..., s. 292.

skiwano najlepszą relację poniesionych nakładów (licencja, koszty inwestycyjne) do liczby wyprodukowanych pojazdów, będzie wariant pośredni (drugi). Przewidywał on utrzymanie do 1974 r. produkcji autobusów Jelcz na podwoziu skody (2050–2200 sztuk rocznie) i wyprodukowanie w latach 1972–1975 ogółem 3850 nowych, licencyjnych pojazdów, przy poniesieniu wydatków inwestycyjnych w kwocie 19 mln dolarów³⁶.

Dalszy bieg wypadków formalnie był taki, jaki w swoim pamiętniku zawarł premier Jaroszewicz: nad przedłożonymi ofertami pochyliły się zespoły specjalistów³⁷. Najlepsza z nich miała być wybrana spośród propozycji przedstawionych przez: francuskiego Berlieta, zachodniemieckiego Kloeckner-Humboldt-Deutz (KHD), włoskiego Fiata i japoński Hino³⁸. W literaturze przedmiotu wymieniano też hiszpańskiego Pegaso, który miał się pojawić na jazdach testowych w Warszawie w 1971 r.³⁹ Wszystko wskazuje jednak na to, że odpadł on z rywalizacji już na etapie wstępnym. Początkowo sprawą zainteresowała się też angielska firma Leyland, ale w końcu nie przedłożyła oferty, gdyż nie dysponowała autobusem spełniającym polskie wymagania. W celu wybrania najbardziej korzystnej oferty przeprowadzono ich analizy. Z porównania wynikało, że wszystkie autobusy miały nowoczesną konstrukcję. Firma Hino jednak dopiero zapowiadała opracowanie nowego nadwozia (dotąd posiadane było nitowane, co strona polska odrzucała)⁴⁰, a Fiat deklarował, że w połowie 1974 r. zmodernizuje nadwozie swojego nowego autobusu (wszedł do eksploatacji w 1971 r.), co oznaczało, że Polska uruchamiając w tym roku produkcję u siebie, mogłaby wytwarzać najnowszy model zbudowany przez Włochów.

Porównanie poziomu doświadczeń firm w dziedzinie projektowania zakładów i przekazywania licencji wykazało, że największą praktykę w tym zakresie miały Fiat i Berliet. Stwierdzono więc,

³⁶ Wariant I przewidywał produkcję Jelczy do 1975 r. i wprowadzenie do użytku w latach 1973–1975 1,5 tys. nowych autobusów przy nakładach inwestycyjnych ok. 8 mln dolarów. Wariant III zakładał utrzymanie produkcji Jelczy do 1973 r. oraz wprowadzenie do użytku w latach 1972–1975 ogółem 7 tys. nowych autobusów, przy nakładach inwestycyjnych w kwocie 55 mln dolarów.

³⁷ P. Jaroszewicz, *op. cit.*, s. 182.

³⁸ Konkretnie były to autobusy: berliet PR100, magirus-deutz M170S11H, fiat 418, hino RC620. Por. W. Winek, *op. cit.*, s. 16.

³⁹ W. Połomski, *Pojazdy samochodowe i przyczepy Jelcz 1952–1970*, Warszawa 2010, s. 122.

⁴⁰ *Ibidem*, s. 125.

że: „Istniejąca współpraca licencyjna z firmą Fiat oraz możliwość połączenia zakupu licencji na autobus z licencją na samochód małowielozajazdowy dla wynegocjowania lepszych wspólnych warunków, przemawiają na korzyść tej firmy lub firmy Berliet, która jest z nią finansowo powiązana”⁴¹.

Dla strony polskiej niezwykle ważne było także zestawienie ofert przez pryzmat możliwości kompensaty kosztów nabycia licencji i jej wdrożenia oraz eksportu. Wszystkie firmy dopuszczały taką możliwość, ale w bardzo ograniczonym zakresie. Hino w zasadzie pozostało na poziomie deklaracji, Fiat uzależniał kompensatę od zawarcia umowy na samochód osobowy. Najbardziej elastyczna była firma KHD, która wyraziła gotowość zakupu od Polski niektórych wersji autobusów⁴². Oceniano, że tą drogą będzie można rekompensować 30–50% kosztów dewizowych poniesionych w związku z autobusową inwestycją. Poza tym każda z firm dopuszczała, choć z ograniczeniami, eksport nowo produkowanych autobusów. Było jednak oczywiste, że możliwości sprzedaży za granicę pojazdów z silnikami Leylanda⁴³ będą bardzo ograniczone ze względu na „brak przystosowanej sieci sprzedaży i obsługi”. Dlatego strona polska zmierzała w negocjacjach bardziej zdecydowanie zabiegać o dostawy kompensacyjne części i zespołów dla licencjodawcy niż właściwy eksport całych pojazdów⁴⁴.

Analiza ofert pod kątem warunków ekonomicznych transakcji (opłaty licencyjne, wykonanie prototypów, pomoc techniczna i wszelkie patenty) wykazała, że najkorzystniejsza była oferta Hino, niższa od pozostałych o ok. 3,5 mln dolarów.

⁴¹ Uzasadnienie do decyzji Prezydium Rządu w sprawie zakupu licencji na autobus, 1971, AAN, PZPR, 774, bp.

⁴² Wiele jednak wskazuje na to, że firma ta nie miała realnych szans na podpisanie kontraktu z powodów politycznych. W październiku 1972 r., podczas swej podróży do Francji, Gierek akcentując chęć współpracy z tym krajem, powiedział wprost: „Zresztą, na początku negocjacji z Berlietem, Niemcy zaproponowali nam bardziej korzystne warunki. Ale z powodów politycznych nie możemy mieć niemieckiego autobusu w Polsce”. Por. D. Jarosz, M. Pasztor, *Polska–Francja 1970–1980: relacje wyjątkowe?*, Warszawa 2008, s. 40.

⁴³ W 1966 r. Polska uruchomiła w Mielcu licencyjną produkcję tego silnika i dążyła do wykorzystania go w nowych autobusach. Por. W. Winek, *op. cit.*, s. 3.

⁴⁴ Uzasadnienie do decyzji Prezydium Rządu w sprawie zakupu licencji na autobus, 1971, AAN, PZPR, 774, bp.

Tabela 2

Jednostkowe ceny autobusów (w tys. dolarów)

Rodzaj autobusu	KHD	Fiat	Berliet	Hino
Miejski	27,0	24,5	25,0	25,5
Międzomiastowy	28,0	23,0	23,0	21,0

Źródło: Uzasadnienie do decyzji Prezydium Rządu w sprawie zakupu licencji na autobus, 1971, AAN, PZPR, 774, bp.

Ofertę Hino cechowała też niewygórowana cena jednostkowa pojazdu (por. tab. 2), zwłaszcza w wersji międzomiastowej. Niestety, podane ceny dotyczyły kosztu wytworzenia w fabryce dostawcy. W pierwszym okresie, gdy pojazdy *de facto* były montowane w Polsce, oznaczało to jednak konieczność pokrycia kosztów transportu części, jak szacowano, w wysokości 10–15% ceny jednostkowej. Tym samym oferta Hino traciła na atrakcyjności. Inne elementy decydujące o ekonomicznych aspektach transakcji – udzielenie kredytu przez zagranicznego partnera czy wysokość polskich nakładów inwestycyjnych w złotych i dewizach – były na podobnym poziomie. W ocenie Ministerstwa Przemysłu Maszynowego w sytuacji, gdy oferty były do siebie mocno zbliżone, o ostatecznym wyborze powinien zdecydować import kompensacyjny i wynegocjowana cena jednostkowa pojazdu⁴⁵.

Jak w przypadku samochodu małowielkościowego, tak i w tym wypadku Wydział Ekonomiczny KC PZPR poparł ten projekt. Z uwagi na znaczenie gospodarcze i społeczne przedsięwzięcia zalecano szczególną rozagę w trakcie podejmowania stosownej decyzji, z udziałem wszystkich zainteresowanych podmiotów, w tym resortu handlu zagranicznego, który podobno w początkowej fazie miał nie uczestniczyć w przygotowaniach do podjęcia tego projektu. Ponadto Wydział Ekonomiczny zwracał uwagę na potrzebę precyzyjnego określenia zakresu zakupu licencji i związanych z tym *know-how*, pomocy technicznej i dostaw dóbr inwestycyjnych z importu (z kra-

⁴⁵ *Ibidem*.

jów kapitalistycznych i socjalistycznych) oraz wielkości krajowych dostaw. Niezbędne było także określenie wielkości inwestycji towarzyszących i związanego z tym zaopatrzenia⁴⁶. Ten ostatni element warunkował terminowe uruchomienie produkcji i właściwą eksploatację nowego zakładu.

Ponadto oczekiwano, że nowy autobus będzie się cechował następującymi wskaźnikami: silnik o mocy 185–235 KM, liczba miejsc 110 w wersji dla komunikacji miejskiej, w tym 35 siedzących i 60 miejsc siedzących w wersji dla komunikacji dalekobieżnej; żywotność do 10 lat (700 tys. km przebiegu przy jednej naprawie głównej); nowoczesne rozwiązania w zakresie przystosowania pojazdu do komunikacji międzymiastowej i miejskiej – niska podłoga, troje drzwi. Na zrealizowanie tego projektu przewidywano wydatkowanie w latach 1972–1980 2,96 mld zł, w tym zawierały się nakłady dewizowe 58–106 mln dolarów. Szacowano, że z ogólnej kwoty nakładów zdecydowaną większość – 2,55 mld zł pochłonie przemysł maszynowy. Rzecz ważna – w cytowanej notatce Wydziału Ekonomicznego KC jednoznacznie stwierdzono, że: „Należy się liczyć z tym, że wielkości tych nakładów po ich faktycznym zweryfikowaniu mogą mieć tendencję zwyżkową, ponieważ szacunki globalne sporządzone zostały raczej minimalne (oszczędne)”⁴⁷. Z kwoty przewidzianej na wydatki dewizowe zakładano wydatkowanie 17 mld dolarów na zakupy inwestycyjne (budowa nowego zakładu), pokrycie kosztu licencji 4 mln, reszta – 37–85 mln – to koszt zakupów kooperacyjnych do czasu wdrożenia licencji.

Strona polska planowała szybkie sfinalizowanie kontraktu, a to oznaczało większe trudności w uzyskaniu dogodnych warunków kredytowych. Niemniej jednak zakładano, że powinno się udać wynegocjować kredytowanie nakładów inwestycyjnych w okresie nie krótszym niż osiem lat, a oprocentowanie (łącznie z innymi kosztami) powinno zawierać się w przedziale 6,5–8%. Ponadto eksport, zrealizowany na bazie nowej inwestycji – według założeń Wydziału Ekonomicznego – miał sfinansować co najmniej 70% ogółu wydatków importowych. Oczekiwano także tego, że sfinalizowana umowa przełoży się na rozmaite korzyści i ułatwienia w kontaktach gospo-

⁴⁶ Notatka w sprawie uruchomienia produkcji autobusów, 19 VII 1971, AAN, PZPR, 774, bp.

⁴⁷ *Ibidem*. O zaniżaniu kosztów jako powszechnej praktyce w planowaniu gospodarczym wspominał także ówczesny premier. Por. P. Jaroszewicz, *op. cit.*, s. 183.

darczych z danym państwem zachodnim (ulgi fiskalne, zwiększenie kontyngentów itp.)⁴⁸.

Fakt, że polski przemysł opowiadał się za zakupem licencji od partnera z krajów kapitalistycznych, a nie z krajów socjalistycznych (zwłaszcza chodzi tu o WRL i CSRS, ale swoje autobusy produkował też ZSRR⁴⁹) – co ze względów ideologicznych musiało być istotne zwłaszcza dla KC PZPR – wyjaśniano tym, że autobusy z CSRS z rodziny S-11 zostały uznane przez specjalistów za nieprzydatne ze względów eksploatacyjnych, podobnie autobus węgierski oceniono jako niedopracowany konstrukcyjnie, a poza tym nie widziano możliwości kooperacji obu przemysłów (PRL miała bardzo wysokie ujemne saldo w handlu z WRL)⁵⁰. Niemniej jednak zalecono sprawdzenie, czy zostały wyczerpane wszystkie możliwości współpracy z krajami socjalistycznymi.

Zgoda KC PZPR stanowiła warunek wprowadzenia w życie stosownej uchwały Prezydium Rządu w przedmiocie uruchomienia w Polsce produkcji „nowoczesnych i trwałych autobusów”. Z projektu tego dokumentu wynika, że:

1. Minister Przemysłu Maszynowego i Minister Handlu Zagranicznego zostali upoważnieni do zakupu licencji na produkcję wysoko pojemnych (10,5–12 m długości) autobusów dla komunikacji miejskiej, międzymiastowej i turystycznej. Wybór konkretnej oferty uzależniono od najkorzystniejszych parametrów techniczno-ekonomicznych pojazdu oraz warunków handlowych umowy. Sfinalizowanie zakupu licencji miało nastąpić do 31 lipca 1971 r.
2. Uruchomienie produkcji winno nastąpić w latach 1971–1975, osiągając w ostatnim roku poziom 3 tys. sztuk rocznie (ogółem do końca tego roku planowano wyprodukować 3,8 tys. pojazdów). Wszystko przy nakładach dewizowych w wysokości 35 mln dolarów.

⁴⁸ Notatka w sprawie uruchomienia produkcji autobusów, 19 VII 1971, AAN, PZPR, 774, bp.

⁴⁹ Na początku lat siedemdziesiątych ten kraj wytwarzał 47 tys. autobusów rocznie. W dostępnej dokumentacji nie pojawia się jednak wątek ewentualnego zakupu tego rodzaju pojazdu w ZSRR.

⁵⁰ Na temat trudnych negocjacji z WRL por. W. Połomski, *op. cit.*, s. 123.

3. Wydatki dewizowe związane z realizacją produkcji nowego autobusu powinny być sfinansowane kredytem i w formie dostaw kooperacyjnych dla licencjodawcy⁵¹.

Dodać należy, że nadzór nad realizacją tej decyzji – podobnie jak w przypadku zakupu licencji na fiata 126p – powierzono Franciszkowi Kaimowi, wiceprezesowi Rady Ministrów.

W ostateczności Polska zdecydowała się na francuskiego Berlieta, firmę o dużym potencjale, ale w tym momencie w słabej kondycji finansowej. Gdyby było inaczej Georges Pompidou, prezydent Francji, w rozmowie z Gierkiem, składającym w październiku 1972 r. oficjalną wizytę w Paryżu, nie powiedziałby wprost, że „mimo trudności finansowych, »rząd francuski nie pozwoli upaść Berlietowi, nie ma tu żadnego ryzyka«”⁵². Te ważne słowa padły jednak dwa miesiące po podpisaniu kontraktu. Wątpliwe jest jednak, żeby strona polska nie była świadoma, że francuski partner może mieć poważne problemy. Dlatego też nie sposób z całym przekonaniem powiedzieć, że o wyborze autobusów z Lyonu zadecydowały tylko względy merytoryczne.

Stosowna umowa została podpisana 1 sierpnia 1972 r. (zatem ponad rok później niż wstępnie planowano) przez Andrzeja Góreckiego, dyrektora naczelnego Przedsiębiorstwa Handlu Zagranicznego Pol-Mot, i Paula Berlieta, prezesa i dyrektora generalnego Automobiles M. Berliet⁵³. Przewidywała ona uruchomienie w Polsce produkcji na licencji francuskiej autobusu do komunikacji miejskiej, międzymiastowej i turystycznej. Pierwsze pojazdy, zmontowane z części francuskich, miały być zbudowane do końca 1972 r. Te zawierające polskie podzespoły, w tym silnik Leylanda z Mielca, pojawiły się w maju 1974 r.⁵⁴ Natomiast autobusy trzydrzwiowe do seryjnej produkcji weszły dopiero w 1976 r.⁵⁵ Ta ostatnia informacja oznacza, że francuski producent nie dysponował gotową

⁵¹ Projekt decyzji Prezydium Rządu, 1971 r., AAN, PZPR, 774, bp.; Notatka w sprawie decyzji dotyczącej uruchomienia produkcji małodrożowego samochodu osobowego, 19 VII 1971 r., *ibidem*, bp.

⁵² D. Jarosz, M. Pasztor, *op. cit.*, s. 40.

⁵³ W. Połomski, *op. cit.*, s. 126.

⁵⁴ Formalnie harmonogram realizacji umowy był następujący: 21 X 1972 r. – wejście w życie kontraktu, 31 XII 1982 r. – wygaśnięcie, trzeci kwartał 1974 r. – uruchomienie produkcji. Por. Decyzja nr 19 Ministra Nauki Szkolnictwa Wyższego i Techniki, 12 XI 1980 r., AAN, MNSzWiT, 323, k. 100.

⁵⁵ Z. Podbielski, *op. cit.*, s. 110.

konstrukcją trzydrzwiowego autobusu, w przeciwieństwie do nowoczesnego pojazdu dwudrzwiowego, a to oznacza, że Polska podpisując umowę licencyjną, wykroczyła poza warunki, które sama sobie postawiła na etapie wyboru oferenta. W sierpniu 1972 r. liczyło się jednak tylko to, że jak dotąd był to największy kontrakt handlowy z firmą francuską, stwarzający szansę polskiemu przemysłowi na współpracę kooperacyjną z zachodnim partnerem – w efekcie autobusu, po statkach, miały stać się drugą pozycją polskiego eksportu do Francji⁵⁶.

Edward Gierek, podejrzewany o faworyzowanie oferty Berlieta, po latach powiedział, że polscy fachowcy stwierdzili, że pojazd zaproponowany przez Włochów był zbyt delikatny na polskie warunki klimatyczne, japoński zbyt zaawansowany technicznie („naszpikowany elektroniką”, dostosowany do warunków terenowych, napęd na każde koło), a węgierski miał pogłębiać ujemne saldo w handlu z WRL (Polska wytwarzała tylko karoserię, a Węgry – silnik i wszystkie układy techniczne)⁵⁷. Odrzucał w ten sposób sugestie, że miał oddziaływać na wybór tej właśnie oferty z uwagi na jego osobiste związki z Francją i chęć nadania odpowiedniej oprawy swojej wizycie w Paryżu w październiku 1972 r. Tych tłumaczeń pewnie nie byłoby, gdyby nie wyszło szybko na jaw, że dokonano zakupu pojazdu niedostosowanego do polskich dróg i obciążeń eksploatacyjnych.

Faktem jest, że autobus był zbyt lekki i mało wytrzymały. Ponadto miał on zbyt słaby silnik – ale w tym był już wyraźny udział strony polskiej – gdyż to na jej życzenie wykorzystywano w nim jednostkę napędową Leylanda. W efekcie duża awaryjność i narzekanie na stan techniczny autobusu⁵⁸. Stąd rodzina berlietów (odmiana miejska, międzymiastowa i turystyczna), choć miały sporo zalet, w tym zunifikowaną konstrukcję, nie zapisała się dobrze w historii polskiej motoryzacji. Nie przyczyniły się też do zmniejszenia problemów krajowej komunikacji. Na początku dekady lat siedemdziesiątych oceniano, że w Polsce brakowało kilka tysięcy autobusów, po upływie dekady sytuacja niezmiennie była zła – tylko w latach

⁵⁶ *Umowa kooperacyjna między Pol-Mot a firmą Berliet*, „Handel Zagraniczny” 1972, nr specjalny poświęcony Francji, s. 25.

⁵⁷ Interesujące, że Gierek nie wspominał o czwartej ofercie – autobusie KHD. Por. J. Rolicki, *op. cit.*, s. 95.

⁵⁸ W. Morawski, *Dzieje gospodarcze Polski*, Warszawa 2010, s. 278.

1976–1980 nie wyprodukowano 3 tys. planowanych pojazdów⁵⁹. Stan ten był jednak konsekwencją pogłębiającego się kryzysu polskiego przemysłu, który miał coraz większe problemy z utrzymaniem rytmiczności produkcji, do czego z braku dewiz dochodziły perturbacje z importem kooperacyjnym. Sytuację usiłowano ratować polskimi zamiennikami, co niestety skutkowało dalszym obniżeniem jakości produktu finalnego. Awaryjność berlietów pozostawała więc w ścisłym związku ze złą kondycją polskiej gospodarki.

O ile berliet nie był udanym pomysłem na rozwiązanie problemów polskiej komunikacji zbiorowej, o tyle fiat 126p wprowadził krajową motoryzację na nieznany dotąd poziom. Z tego wynika, że stworzona na początku dekady lat siedemdziesiątych XX w. koncepcja modernizacji polskiej motoryzacji, w drodze uruchomienia licencyjnej produkcji zachodnich pojazdów, zaowocowała ograniczonym powodzeniem. Ponadto przedsięwzięcia te dowodzą, że zakup każdej nowoczesnej technologii wymaga niezbędnego zaplecza techniczno-cywilizacyjnego i odpowiednio przygotowanych kadr. W przypadku fiata 126p były wcześniejsze doświadczenia we współpracy z włoską firmą, z berlietem było już dużo gorzej. Wiele wskazuje na to, że strona polska nie była zdolna do całościowego zaabsorbowania nowoczesnej technologii produkcji autobusu. Do tego należy dodać, że i partner francuski miał swoje problemy. W takiej sytuacji trudno o powodzenie w realizacji podjętego projektu.

Bibliografia

ŹRÓDŁA ARCHIWALNE

Archiwum Akt Nowych

Ministerstwo Handlu Zagranicznego 74/30.

Ministerstwo Nauki Szkolnictwa Wyższego i Techniki 323, 351.

Polska Zjednoczona Partia Robotnicza 774, 4014.

Archiwum Najwyższej Izby Kontroli

Departament Koordynacji 1569/10.

⁵⁹ Sprawozdanie Najwyższej Izby Kontroli z działalności w 1980 r., [1981 r.], AAN, PZPR, 4014, k. 25.

ŹRÓDŁA DRUKOWANE

- VI Zjazd Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej. *Stenogram. Warszawa 6–11 grudnia 1971 r.*, Warszawa 1972.
- VIII Plenum KC PZPR 6–7 lutego 1971 r. *Przemówienie I sekretarza KC PZPR Edwarda Gierka. Uchwały*, Warszawa 1971.
- Bień W., *Jak doszło do zadłużenia Polski za granicą w latach 1970–1985. Ze wspomnień uczestnika wydarzeń*, Warszawa 2017.
- Długosz S., *Dyplomacja Merkurego*, Warszawa 2000.
- Gierek E., *Smak życia. Pamiętniki*, Warszawa 1993.
- Jaroszewicz P., *Przerywam milczenie... 1939–1989*, Warszawa 1991.
- Rolicki J., *Edward Gierek. Replika (wywiad rzeka)*, Warszawa 1990.
- Rocznik statystyczny 1975*, Warszawa 1975.

OPRACOWANIA

- Bernatowicz G., *Stosunki polsko-włoskie 1944–1989*, Warszawa 1990.
- Jarosz D., Pasztor M., *Polska–Francja 1970–1980: relacje wyjątkowe?*, Warszawa 2008.
- Kaliński J., Landau Z., *Gospodarka Polski w XX wieku*, Warszawa 2003.
- Lesiakowski K., *Najwyższa Izba Kontroli w systemie organizacyjnym PRL (1976–1980). Podstawy formalne funkcjonowania i rzeczywista działalność*, [w:] *PRL na pochylni (1975–1980)*, red. M. Bukała, D. Iwaneczko, Rzeszów 2017.
- Morawski W., *Dzieje gospodarcze Polski*, Warszawa 2010.
- Paszkowski M., *Polska–Włochy. Gospodarka, stosunki ekonomiczne*, Warszawa 1972.
- Podbielski Z., *Polskie fabryki samochodów 1946–1989*, Łódź 2016.
- Połomski W., *Pojazdy samochodowe i przyczepy Jelcz 1952–1970*, Warszawa 2010.
- Semczuk P., *Maluch. Biografia*, Kraków 2014.
- Szczerbiński T., *Samochody w PRL. Rzecz o motoryzacji i nie tylko*, Czerwonak 2010.
- Umowa kooperacyjna między Pol-Mot a firmą Berliet*, „Handel Zagraniczny” 1972, nr specjalny poświęcony Francji.
- Winek W., *Marka „Berliet” w Polsce w latach 1914–1973*, cz. 1 (*Fakty, mity, polemiki*), Warszawa 2014, www.mbc.cyfrowemazowsze.pl/Content/27176/00028132-000 (dostęp: 5 IX 2015 r.).

KRZYSZTOF LESIAKOWSKI

„For Poland to grow strong...” The concept of modernizing the Polish automotive industry 1971–1972

The first half of the seventies of the 20th century was the time of great changes in Poland. The new leadership of the Central Committee of the Polish United Workers' Party, headed by First Secretary Edward Gierek, reformulated the party policy, trying to improve the living conditions of the society and at the same time, to modernize the Polish industry, to enhance residential construction, and to boost international trade. The Polish automotive industry also required radical changes in the vehicles of both, private use and collective transport. Hence, at the beginning of 1971, a politically-motivated decision was made to buy a license for a small-engine car and for a modern bus from the western countries. The trade negotiations with Fiat, Citroën, Renault (passenger car) as well as Berliet, Fiat, Hino (Japan), Klöckner-Humboldt-Deutz (bus) did not last long. Already in October 1971, a contract was signed with the Italian Fiat, under the terms of which the Fiat 126p car production was to be launched in Poland, and in August 1972 with the French Berliet, which undertook the production of a modern bus.

In practice, Fiat 126p took the national automotive industry to a totally new level, becoming a highly popular car. The Berliet bus, in contrast, proved not to be an effective solution to the problems of the Polish public transport. It can be concluded that the concept of modernizing the Polish automotive industry by launching the licensed production of Western vehicles, which was formulated at the beginning of the seventies of the 20th century, turned out to be only partially successful.

Keywords: Polish economy in the 20th century, automotive industry in Poland, passenger cars and buses, foreign licenses.