

GRZEGORZ DĘBIEC

ur. 1956; Lublin

Miejsce i czas wydarzeń	Lublin, współczesność
Słowa kluczowe	Lublin, współczesność, przedsiębiorstwo Transbud, transformacja w Polsce, przedsiębiorcy związani z Lublinem, kariera zawodowa, praca, firmy lubelskie

Prywatyzacja firmy „Transbud” w latach 90.

Prywatyzacja była robiona ze spółki pracowniczej. Było kilka złożonych problemów. To nie był tylko problem natury technicznej. Przygotowanie prywatyzacji, wyceny i tak dalej, rozmowa z Ministerstwem Przekształceń Własnościowych to były naprawdę pewne problemy, bo człowiek walczył o to, żeby tą firmę kupić za mniejsze pieniądze, a Ministerstwo żądało większych pieniędzy. Firma została kupiona w formie leasingu, więc my jako udziałowcy spłaciliśmy tą firmę, nie dostaliśmy [jej] za darmo. My sto procent wyceny zapłaciliśmy z własnej kieszeni, własnych zysków, kupiliśmy od państwa tą firmę. To było duże wyzwanie z racji tego, że ta firma na początku lat dziewięćdziesiątych rozsypywała się, w sensie działalności jaką prowadziła, bo transport nam umierał, bazy na Wschodzie, które dawały jakieś zyski, zostały zlikwidowane, bo nasi politycy znowuż zrobili szlaban z tego Wschodu. Mało tego, kupa ludzi mi tu zjechała i chciała pracować, a co ja miałem z tym zrobić? Podjąłem wtedy z radą pracowniczą taką uchwałę, że powracający z eksportu, niestety, będą zwalniani, zostaną tylko najlepsi fachowcy; reszta będzie zwalniana, bo oni mają jakieś środki finansowe, które przywieźli. To było bardzo nieprzyjemne, bo kupę ludzi trzeba było zwalniać, podpisać ten kwit. Druga sprawa, bardzo ciężko było przekonać pracowników, szczególnie sfery fizycznej – kierowców, mechaników – do prywatyzacji. Oni wiedzieli doskonale, że firma po sprywatyzowaniu innymi mechanizmami będzie się kierowała. Pobory pana dyrektora za czasów komuny były bardzo zbliżone do poborów kierowcy – nie licząc [tego], że kierowca miał jeszcze nadliczówki i lewe interesy, oni jeździli jak panowie. Zawsze się śmieję, że dyrektorzy z tamtych czasów mieszkają w blokach dotychczas, a kierowcy w willach. I to dziwne, że ci kierowcy chcieli przewrotu. Ja się dotąd z nich śmieję: „Co wam do głowy strzeliło? Mieliście jak w bajce, mieliście prowadzić swoje prywatne samochody, na lewo jeździliście, mieliście tyle pieniędzy”. Po knajpach chodzili, bawili się chłopcy, dyrektora na to nie było stać nawet, i oni chcieli przewrotu.

Sprzedalem za bezcen [ciężarówki] – tatry. [Mówiłem ludziom]: „Jeźdźcie na swoim, nie zawracajcie mi gitary”. Udało się przekonać radę pracowniczą. Wtedy rada była bardzo silna, bo w każdym momencie wniosek rady do wojewody i nie ma dyrektora. Nie było [tak], że wojewoda się pytał, czy ma rada rację czy nie, dyrektor nie miał obrony, wystarczył jeden wniosek i dyrektora się zwalniało. Więc ja musiałem z tą radą tak delikatnie działać, żeby nie wykopali [mnie] z firmy. Cała prywatyzacja trwała ponad rok czasu. [W radzie] było ośmiu kierowców mechaników. Na końcu sami kierowcy wybrali się i mówią: „No, teraz mnie wytną”. I właśnie trochę sprytu było w tym, że ja im zaproponowałem taką pierwszą prywatyzację, że właśnie im te tatry sprzedam – za takie nędzne pieniądze i jeszcze na raty im rozłożę nieoprocentowane, że pracą spłacą te tatry. Tylko musieli podpisać uchwałę, że mogę tak sprzedać samochody, musiała być uchwała rady pracowniczej. Cyk – i osiem tatr wyjechało. Fakt, że straciłem na tych tatrach parę złotych, ale [jednocześnie] straciłem radę pracowniczą, nowa się nie powołała. Takim sprytem firma została sprywatyzowana. Trzeba było takie podchody robić, bo inaczej nie doszłoby do prywatyzacji. Co się stało z oddziałem „Dwójką”, z Zamościem, z Białą Podlaską – tych firm nie ma, bo tam nie dokończono prywatyzacji, nie udało się. U nas, w jedynym „Transbudzie” się udało, ta firma została utrzymana. Ale trzeba było zmieniać to wszystko, bo rynek niestety nie pozwalał na prowadzenie działalności transportowej. Inwestycji wtedy nie było, wszystko było zahamowane, więc zaczęliśmy myśleć, co z tym wszystkim majątkiem zrobić. Wcześniejszy pomysł – giełda „Na górce” – to był pomysł strzelony w samą setkę. Zwykły, utwardzony plac, [na którym] postawiliśmy tyle tych garaży i mieliśmy kasę, to nam pozwoliło, żeby spłacić długi, żeby ludziom odprawy wypłacać, to wszystko szło z giełdy. Później „CMT” się dołożyło i w [19]94 roku stanęliśmy na nogi, spółka już nie miała strat. Dzisiaj nie mówimy o stratach, inwestujemy i firma idzie w prawidłowym kierunku. Ale to jest ciężka harówka, zaangażowanie ludzi w tą pracę i efekt jest. To systematyka i dążenie do pewnych celów. Oczywiście na początku lat dziewięćdziesiątych nie powiedziałbym, że będę miał galerię handlową. Ale to rynek wymusił jakieś pomysły. Człowiek niejedną noc nie przespał, co z tym fantem zrobić, i się udało. Dzisiaj jesteśmy mocnym [przedsiębiorstwem] na rynku, znanym; bardzo mało jest galerii z takim kapitałem miejscowym jak nasza. Tu trochę trzeba wejść w politykę – my nigdy nie dostawaliśmy żadnych ulg, [jakie] dostawały kapitały wchodzące z Zachodu. Przecież te pierwsze hipermarkety to wszystko na ulgach podatkowych, do dziesięciu lat podatku dochodowego nie płaciły. Jak ja bym nie płacił dochodowego przez dziesięć lat, [to] bym dzisiaj trzy galerie wybudował. Zawsze mam pretensje, dlaczego my nie doceniamy własnego kapitału.

Data i miejsce nagrania	2011-01-25, Lublin
Rozmawiał/a	Wioletta Wejman
Transkrypcja	Piotr Krotofil
Redakcja	Piotr Krotofil
Prawa	Copyright © Ośrodek "Brama Grodzka - Teatr NN"