

Była sobie kiedyś państwowa PKP

19 kwietnia 2018

Była sobie firma, baaaaa powiem więcej – było sobie przedsiębiorstwo państwowe. Bardzo ważne i doceniane przez władze. No dobrze, nie czarujmy się. Chodzi o PKP. Przecież chyba każdy z nas był kiedyś na dworcu lub jechał koleją. Za moich młodych lat PKP było tym, czym miało być. Przewoźnikiem ludzi i towarów. Nikt się nad tym nie zastanawiał, bo kolej to była po prostu kolej i nic więcej. Istniała, bo tak było zawsze. Jak się działo na kolei też pewnie każdy wie, kto pamięta te czasy. Dworce nie trzymały standardów europejskich, pociągi były mało estetycznym miejscem a o punktualności lepiej było nie mówić głośno. Faktem jednak jest, że wszystko jakoś działało ku uciesze społeczeństwa. Kolejarze mieli też nie najgorsze życie. Robota państwowa, czyli dożywotnia. Na emeryturze darmowy bilet no i sanatoria kolejowe a nawet szpital. Były przekręty, kombinacje i różne afery jak to w PRL – u. Ale kolej jeździła i była nasza.



Nastały nowe czasy. W Magdalence przy okrągłym stoliku grupa powiedzmy sobie to wprost złodziei dokonała rozbioru a właściwie podziału Polski między siebie i swoich protektorów

pozornie jednak kolei te zmiany nie dotknęły. Porozdzielano między siebie ziemie, przedsiębiorstwa i strefy wpływów, ale w tej jednej dziedzinie panowała cisza. Prawda wyszła na jaw dopiero niedawno i to nie było efektem wybitnego śledztwa ścierwomediów. Zmowa milczenia posypała się, bo ludzie, którzy brali w tym udział są już tak starzy, że zaczyna im wisieć to czy ktoś z byłych kolegów się obrazi lub nie. Nikogo też się nie skaże za jakiś pociąg z paliwem, który mistycznie 30 lat temu zniknął gdzieś w mgle. Niektórym wraca też pamięć, bo przy podziale łupów zostali zwyczajnie oszukani. Dobre stare przysłowie. Złodziej okradł złodzieja a złodzieje nie zapominają takiej zniewagi.

Nad sprawą kolei debatowano wiele razy w post magdalenkowych gabinetach. Tu chodziło o zbyt duże pieniądze by je tak sobie odpuścić. Bano się jednak protestów. Ktoś może powiedzieć, że przecież oddano stocznie i huty i nikt się nie przejmował protestami. Tak, to prawda, ale tu w grę wchodziły inne czynniki. Protest prowadzący do blokady tranzytu uderzyłby w pierwszej kolejności w naszych zachodnich sąsiadów a do tego nie można było za żadną cenę dopuścić skoro brało się od nich pieniądze na złodziejskie przemiany. Powstał dylemat zawiły jak węzeł gordyjski. Jak okraść społeczeństwo tak żeby tego nie zauważyło i żeby się z ewentualnymi złodziejskimi praktykami zgodziło. Tu należy wyjaśnić, o co właściwie chodziło.

W narodzie do dziś funkcjonuje mit, że kolej to są te pociągi, co w lato wiozą nas nad morze a w zimie w góry no i czasami na imieniny do ciotki Bronki. Jest to zrozumiałe myślenie, bo właśnie w tych przypadkach normalny obywatel wchodzi w kontakt z przewoźnikiem. Nic bardziej mylnego. Najważniejszą częścią kolei, tą, która najwięcej zarabia są przewozy towarowe. To właśnie ta część miała być pięknym jabłkiem w ryju zrabowanej świni tylko brak było pomysłu jak do tego się dostać.

Pierwsze nieśmiałe próby podjęto już na początku lat dziewięćdziesiątych.

Tworząc spółki spedycyjne, które niby formalnie były powiązane z PKP, ale miały własny kapitał i właścicieli. Spółki te były o tyle ciekawe, że nie miały praktycznie nic po za gabinetami. Tabor należał do kolei to samo infrastruktura a towar oczywiście do producenta. Gdzieś pomiędzy tymi podmiotami znajdowano miejsce na właśnie takie spółki bardzo zoo, które w jakiś cudowny sposób pośredniczyły w procederze. Pragnę tu przypomnieć, że przed 89 rokiem kolej też przewoziła dokładnie taką samą ilość towaru, bo to zależało nie od ilości pośredników, lecz od możliwości linii kolejowych, których wcale nie przybyło a wręcz odwrotnie i od ładowności wagonów.

Dodano tylko pośredników, którym trzeba było płacić a skoro płacono to komuś. Ta pierwsza nieudolna próba wyduszenia pieniędzy z kury znoszącej złote jajka była robiona przez ludzi dawnej nomenklatury mniej lub bardziej powiązanych z dawną dyrekcją kolei. Niestety przekręt był robiony tak chamsko i bez pomysłu, że w strukturach branży zaczął się ferment. Druga teoria głosi, że już wtedy nowi władcy dominium zaczęli szykować skok na grubszą kasę i konkurencja nie była im potrzebna. Jak zawsze w takich sytuacjach znaleźli się życzliwi „dziennikarze” śledczy i cały przekręt opisali, czym w definitywny sposób podcięli skrzydła złodziejski zapęd.

W 1991 roku grupa trzymająca władzę przyjęła wreszcie jedną strategię. Miała doprowadzić do zagarnięcia łupu i zmaksymalizowaniu dochodu. Postanowiono całe przedsiębiorstwo podzielić na plasterki tak żeby łatwiej było je przełknąć. W pierwszym etapie zlikwidowano strukturę nadrzędną, która mogłaby utrudnić złodziejski proceder, czyli DOKAP. Równocześnie PKP przestała być spółką o statusie przedsiębiorstwa państwowego. Wydzielono z PKP zakłady zaplecza technicznego, tworząc z nich samodzielne przedsiębiorstwa. To jest bardzo ważny etap, który często się pomija. W tym właśnie oddzieleniu po raz pierwszy zastosowano odcinanie od łupu kosztownych i niedających szansy na zarobek części. Te właśnie części miały zostać, jako tak zwane dobro

narodowe, za które społeczeństwo miało płacić. Część dochodowa nadal była przygotowywana na sprzedaż lub oddanie w „dobre ręce”.

Dalej krojenie łupu poszło już szybko. 27 czerwca 1997 roku Sejm uchwalił ustawę o transporcie kolejowym. Dzieliła ona PKP na następujące sektory:

- Trakcji i Zaplecza Warsztatowego – z natury deficytowy.
- Infrastruktury Kolejowej – także deficytowy, lecz posiadający grunty.
- Przewozów Pasażerskich – w założeniu deficytowy.
- Przewozów Towarowych – główną część łupu do zdobycia.

A także pionowy:

- Nieruchomości – część łupu.
- Elektroenergetyki – deficytowy.
- Energetyki – deficytowy.
- Służb zarządzania etatami – deficytowy.

Każdy z pionów posiadał swoją dyрекcję i zakłady wykonawcze. Posiadały również swoich dyrektorów itd. To był strategiczny ruch, który doprowadził nie tylko do wyodrębnienia tego, co warto było ukraść od głównej masy, ale również potworzono wiele nowych stanowisk, o które od tego czasu toczą zacięty bój partie, które w danym czasie sprawują władze. 1 września 1999 przyniósł wyodrębnienie się Sektora Cargo z Sektora Przewozów Towarowych i Sektora Trakcji i Zaplecza Warsztatowego. Czyli w tym właśnie roku dokonano tego, nad czym pracowano tak wiele lat.

Wreszcie łup stał samotny i gotowy do pobrania. Chodzi tu oczywiście o PKP Cargo. 8 Września 2000 weszła w życie ustawa o prywatyzacji PKP. Zakładała ona, iż od 1 stycznia 2001 PKP

będzie działać, jako spółka akcyjna, której jedynym akcjonariuszem jest Skarb Państwa. Powstało PKP SA., Czyli tym sposobem Skarb Państwa dzięki mozolnej pracy sporej grupy kombinatorów pozbył się wszystkich dochodowych części dawnej PKP zostając za to 100% akcjonariuszem wszystkich deficytowych części.

Oczywiście podział prowadzony był nadal

I tak na przykład PKP Polskie Linie Kolejowe podzielono na 23 zakłady i 6 jednostek wydzielonych. Nie muszę oczywiście dodawać, że każda z tych firm posiada własną dyrekcję, prezesów i wielu ważnych urzędników. Wisienką na torcie jest zaś to, że XXI wiek przyniósł na kolei zmiany strukturalne, ale nie uchroniło to przed kolejnymi likwidacjami linii kolejowych. W pierwszej dekadzie nowego wieku Polska sieć kolejowa skrócona została z 23 000 km do 19 000 km linii kolejowych. Czyli podsumowując stworzono wiele biurokratycznych instytucji mogących potencjalnie zatrudnić kolegów kolegów i jeszcze ich rodziny. Ograniczono ilość linii kolejowych i sprzedano wszystko, co mogło przynosić jakiś realny dochód. To jest chyba najlepsze podsumowanie prac reformatorskich po wprowadzeniu tak zwanej polskiej drogi do demokracji.

Oczywiście na koniec warto opisać, co się stało z głównym łupem.

PKP CARGO i czemu właśnie ono było takie ważne. Otóż firma ta odpowiada za przewozy towarowe w naszym kraju. Zarządza też tranzytem towarów przez nasz kraj. Nie jest obciążona dużymi kosztami, bo wszystkie deficytowe części kolei pozostały w gestii PKP. Wulgaryzując można opisać to tak, że przedsiębiorstwo to zajmuje się tym żeby wagony jeździły pełne i bierze za to pieniądze całe zaplecze techniczne to 2,8 tys. pracowników. Nic nie obchodzi ich tory, trakcja, remonty czy infrastruktura. Za to płaci podatnik, czyli Ty i ja. Oni tylko remontują to, co do nich należy. Ostatnim epizodem, który się dokonał i jest już nieodwracalny było wejście przedsiębiorstwa

na giełdę 30 października 2013.

Do samej spółki nie wpłynęły żadne pieniądze z tytułu debiutu na GPW, ponieważ oferta obejmowała wyłączenie akcje należące do PKP S.A. – w sumie 50%. W czerwcu 2014 PKP S.A. sprzedała kolejny pakiet akcji PKP Cargo i dochody Skarbu Państwa z przewozów towarowych na terenie Polski spadły o 67%. Co ciekawe to CARGO wykupiło też część KGHM, czyli i ta spółka Skarbu Państwa częściowo przeszła w ręce inwestorów.

PKP Cargo to w tej chwili największy polski kolejowy przewoźnik towarowy i drugi po Deutsche Bahn w Unii Europejskiej, więc było, o co walczyć. Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju kupił od 5 do 7,5 proc. udziałów w PKP Cargo, ING OFE posiada 10,58% akcji a żydowski bank Morgan Stanley – 5,31%. Do tego dochodzi jeszcze Aviva OFE z 5,22%. 44% właścicieli akcji pozostaje anonimowa.

A teraz nich każdy we własnym sumieniu rozstrzygnie, co by zrobił gdyby ktoś tak ładnie rozparcelował jego prywatny majątek i czy nie jest to normalne złodziejstwo i defraudacja? Według mnie przypadek PKP potwierdza tezę, że obojętne jest, jaka partia rządziła lub rządzi Polską w danym okresie. Ważne jest, że istnieje układ interesów ponad wszelkimi podziałami a motywem jego działania jest okradanie tego kraju.

Autorstwo: M

Zdjęcie: [Maaark](#) (CC0)

Źródło: Anty-News.waw.pl