

# Polska kupi firmę Pesa, a skorzystają Niemcy

5 czerwca 2018

Bydgoska firma produkująca pojazdy szynowe, w tym tramwaje i lokomotywy, przejdzie w państwowe ręce.

Wśród analityków zdania są podzielone – jedni zwracają uwagę, że zastrzyk gotówki od państwa pomoże firmie wyjść na prostą, inni boją się, że Mateusz Morawiecki niepotrzebnie utopi budżetowe pieniądze.

Polski Fundusz Rozwoju oraz Pesa parafowały umowę, na podstawie której państwo wykupi udziały w firmie i stanie się jej najważniejszym inwestorem. Dla Pesy oznacza to zastrzyk gotówki i możliwość sfinalizowania kontraktu z Niemcami, który przeciągał się w czasie tak bardzo, że nad Pesą zaczęło krążyć widmo niewypłacalności.

PFR przede wszystkim pospłaca kredyty bankowe zaciągnięte przez producenta tramwajów i pociągów. Niewątpliwie firma będzie mogła ruszyć do przodu z realizacją zamówień – zwłaszcza tego największego, dla Deutsche Bahn, za 100 mln złotych. Rzecznik firmy boi się powiedzieć to wprost, ale Pesę po prostu trzeba było ratować, ponieważ poległa zasypana wielością zamówień, zarówno na rynku krajowym i zagranicznym. Brała sobie „na głowę” coraz to nowe zamówienia, tymczasem potrzebne były pieniądze na restrukturyzację. Z dnia na dzień bydgoski gigant (zatrudniający 3,5 tys. osób i kooperujący z 1800 przedsiębiorstwami) jakoś dawał radę, ale prawdziwe załamanie nastąpiło, kiedy okazało się, że firma nie jest w stanie wywiązać się z ważnego kontraktu zawartego z niemiecką koleją w 2012 roku. Pesa miała dostarczyć Niemcom 470 pociągów – pierwsze miały wjechać na tory w 2014, ale nie udało się wyrobić w czasie. Ogromne opóźnienia dostaw wpłynęły na to, że banki stały się wobec Pesy jeszcze bardziej nieufne, a

rozczarowane Deutsche Bahn doszło Polakom kary za niewywiązywanie się z umowy. Trzeba było na gwałt szukać inwestora. Zastanawiano się, czy marka przejdzie w ręce Chińczyków, czy może czeskiej Skody, która też ostrzyła sobie na nią pazurki.

Rzecznik Michał Żurowski uważa, że opóźnienia były winą przepisów kolejowych w Niemczech, które zmieniły się już po podpisaniu umowy i wymusiły przeprojektowanie zamówionych pociągów – a to trwało. Ostatecznie jednak, przy wsparciu jednej ze spółek z grupy DB czyli System Technik, udało się wreszcie dopuścić na niemieckie tory serię pociągów Link. 30 maja Niemiecki Urząd Transportu Kolejowego EBA wydał pozytywną decyzję na temat homologacji. Wkrótce Pesa wyśle za zachodnią granicę pierwsze pojazdy spalinowe i zniweluje dotychczasowy zastój.

Zbiegło się to w czasie z przejęciem jej przez Polski Fundusz Rozwoju. Państwo prawdopodobnie przejmie spółkę w całości. Zdania wśród analityków są podzielone. Generalnie chwalą decyzję o pozyskaniu inwestora, ale jednocześnie obawiają się, że Polska straci na tym, jeżeli na rynek kolejowy wkroczy... polityka.

Na Facebooku sukces Pesy przyjmowany jest z ostrożnym dystansem. Na zamkniętej grupie miłośników kolei jedni cieszą się, że marka zostaje w Polsce, jeszcze inni piszą: „Główne pytanie brzmi czy zmiana doprowadzi do zmiany sposobu zarządzania przedsiębiorstwem, czy tylko oznacza płacenie za cudze błędy z państwowej kiesy” – i to chyba oddaje sedno lęków przed znacjonalizowaniem przedsiębiorstwa. Podobny sceptycyzm widać na forum „Gazety Wyborczej”: „Dotowane dostawy do Niemiec, nieudana przygoda z tramwajami dla Moskwy, wadliwe lokomotywy dla PKP- taką firmę tylko objąć pomocą podatników” – marudzi użytkownik o pseudonimie petronelladelacruz. „Wielki sukces. Rząd PiS de facto nacjonalizuje nieudolne przedsiębiorstwo, dzięki czemu DB będzie mieć taniej. A PiS dużo świetnych miejsc dla swoich w

PESIE. Wielki sukces i wstawienie z kolan. Całe społeczeństwo zrzuciło się, żeby Niemcy jeździli polskim pociągiem. Teraz będziemy się zrywać na polski prom i polski samochód elektryczny. A na końcu zapłacimy za polską głupotę” – wtóruje mu Yool Z. „Pesa sprzedała tanio, DB naliczy ponad 1500 € kary za każdy pociągóźień opóźnienia, homologacja też zapewne kosztowała okrągłą sumę, wyjdzie na to że do tych pociągów Pesa jeszcze Niemcom dopłaci” – konkluduje Misiaczek2a.

Ale eksperci nie są tak pesymistycznie nastawieni – choć również wykazują daleko idącą ostrożność. Adrian Furgalski z Zespołu Doradców Gospodarczych TOR powiedział „Gazecie Pomorskiej”: – Może nie stworzymy giganta, ale zawsze w grupie łatwiej konkurować i wydać np. 100 mln zł na homologację na zachodnim rynku. Dopóki prezesem jest Krzysztof Sędzikowski, to wierzę, że cele biznesowe wezmą górę nad względami politycznymi.

Tymczasem Jakub Majewski z Fundacji PoKolej widzi sporo pułapek na nowej drodze spółki:

– Rodzi się pytanie: czy PFR nie chodziło tylko i wyłącznie o uratowanie firmy. Oby również nowe władze wyciągnęły wnioski z błędów Pesy, która wzięła sobie za dużo na głowę i, zwyczajnie, nie dała rady.

Faktem jest, że na tej inwestycji, której dokonało właśnie polskie państwo ze swojego budżetu, najbardziej skorzystają właśnie Niemcy: Opłacało im się poczekać na Pesę, ponieważ wciąż oferowała najmniejsze marsze. Do tego w międzyczasie zarobili na karach za opóźnienia. I mogą uzyskać narzędzie presji cenowej na Alstom – dotychczasowego monopolistę na rynku w Niemczech, który swoje produkty sprzedaje o wiele drożej. DB nabyła bardzo tanio Pesę Link, dużo taniej, niż płacą za nie marszałkowie województw na naszym krajowym rynku.

Autorstwo: Tomasz Dudek

Źródło: [pl.SputnikNews.com](http://pl.SputnikNews.com)