

Zachodnioafrykańska bitwa o szyny

4 czerwca 2009

Pomysł prywatyzacji dóbr publicznych, takich jak kolej, poczta i źródła wody, robi światową karierę. Gdy priorytetem jest zysk prywatnych przedsiębiorców, potrzeby lokalnych społeczności i rozwój regionów z konieczności schodzą na dalszy plan. Na kontynencie afrykańskim trend prywatyzacyjny przybiera karykaturalne formy, manifestuje się w transakcjach trudnych do wyobrażenia w zachodnich realiach. Całkowicie wysprzedawane są strategiczne sektory państwowe, co w linii prostej prowadzi do utraty państwowej suwerenności. Prywatyzacyjne operacje pociągają za sobą katastrofalne dla społeczeństwa skutki. Sztandarowym przykładem może być historia prywatyzacji kolei Dakar–Niger Express, wiodącej z senegalskiego Dakaru do stolicy Mali – Bamako. W 1870 r. Louis Faidherbe, zarządca Senegalu – wówczas francuskiej kolonii – zaczął intensywnie promować pomysł wybudowania transsaharyjskiej kolei żelaznej. Budowa kolei wyrażała francuskie interesy imperialne w Afryce Zachodniej. Podporządkowana była strategicznemu celowi: umożliwieniu transportu oddziałów wojskowych w głąb kontynentu. I tak wybudowanie pod koniec XIX w. odcinka kolei między Dakarem a Saint-Louis umożliwiło ostateczne stłumienie powstania Lat-Dior w Kajoor. Kolej służyć miała ponadto ekonomicznym interesom kolonizatorów: transportowi wydobywanych w głębi kontynentu minerałów do portu w Dakarze. Budowę linii Dakar – Niger Express zrealizowano przy wykorzystaniu niewolniczej pracy miejscowej ludności, a przedsiębiorstwo kolejowe zorganizowano na kolonialnych zasadach. Biali pracownicy dostawali za tę samą pracę dwa razy wyższe wynagrodzenie niż Afrykanie. Podczas gdy senegalscy i malijscy pracownicy mieszkali w nędznych chatkach, biali kolejarze budowali sobie istne wille. Złość malijskich i senegalskich pracowników

wybuchła po raz pierwszy w 1938 r. Drugi masowy bunt miał miejsce w 1946 r. Natomiast 21 października 1947 r. rozpoczął się strajk, który na 6 miesięcy sparaliżował całą linię kolejową. Jedynym postulatem wysuwany przez strajkujących była wówczas równa zapłata za wykonywaną pracę. Po pół roku walki francuska dyrekcja przystała na żądanie strajkujących. Był to jeden z pierwszych kroków na drodze do malijskiej i senegalskiej niepodległości. Tuż po wyzwoleniu krajów w 1960 r. prezydent Senegalu Léopold Sédar Senghor ogłosił kolej państwowym dobrem publicznym.

POWOLNA ENTROPIA KOLEI

Od lat 80. historyczna linia kolejowa ulega systematycznemu rozkładowi. Obecnie zły stan trasy osiąga swoje apogeum. Szyny nie były wymieniane ani razu od momentu zbudowania kolei. Pociągi systematycznie się wykolejają, a przestawianie zwrotnic jest rodzajem loterii. Maksymalna prędkość pociągu na trasie wynosi 30 km/h, i to tylko na odcinku między Guinguinéo i Thiès. Na 160-kilometrowy odcinek między Tambacounda a Kidira trzeba liczyć około 16 godzin. Siedzenia są w stanie opłakany. Toalety nie działają. Temperatura osiąga od 45 do 48 stopni Celsjusza, pasażerom notorycznie brakuje wody. W dodatku pociąg może się w każdym momencie wykoleić, co oznacza 12 dodatkowych godzin podróży. Za taką „przyjemność” trzeba słono zapłacić: miejsce siedzące kosztuje około 55 euro, co dla dużej części miejscowej społeczności jest ceną zaporową. Efekt: pociąg zapełniony jest gapowiczami, którzy wskakują po wyruszeniu składu, a wyskakują „w locie” przed stacją. Metoda ta z pewnością nie należy do najbezpieczniejszych. O stanie kolei opowiada mi w Berlinie Tiècoura Traoré, wieloletni wicedyrektor malijskiej kolei w Kayes, doktor zarządzania infrastrukturą kolejową, wykładowca Wyższej Szkoły Kolejnictwa w Brazzaville, a oprócz tego reżyser i aktor (główna rola w malijskim filmie Bamako). Tiècoura Traoré przyjechał z Mali do Niemiec w styczniu 2009 r., przede wszystkim jako założyciel zachodnioafrykańskiego komitetu obywatelskiego Cocidirail. W

Kolonii i Berlinie odbył szereg spotkań z niemieckimi aktywistami i związkowcami, nagłośnił skandal związany z wyprzedacją linii Dakar – Niger Express i szukał możliwych rozwiązań międzynarodowej interwencji. W 2003 r. rządy senegalski i malijski znalazły wspólne antidotum na stan, do którego doprowadzona została państwowa kolej. Pierwszego października 2003 r. licząca 103 lata i 1200 kilometrów linia kolejowa Dakar – Bamako została sprzedana kanadyjsko-francuskiemu konsorcjum Transrail. Rządy udzieliły 25-letniej koncesji firmom Canac z Kanady i Getma z Francji, połączonym w spółkę akcyjną Transrail S.A. Decyzja ta została podjęta pod presją Banku Światowego, wskazującego prywatyzację kolei jako jedyne słuszne wyjście z katastrofalnego stanu technicznego i finansowego.

Trudno jest dociec, co tak naprawdę kryje się pod nazwą Transrail. Pierwotnie była to firma zarejestrowana w Mali, należąca do kanadyjskich i francuskich akcjonariuszy (Canac i Getma). Później Getma sprzedała swoje akcje grupie J. Lefebvre, zajmującej się organizacją budowy i produkcją kawy. Z firmą związany jest Abdoulaye Wade, prezydent Senegalu, który z kolei sprzedał swoje aktywa Eurovii. Kanadyjski Canac został natomiast kupiony przez amerykańskie Savage Companies. Proces przyznania koncesji nawet nie sprawiał pozorów transparentności czy sprawiedliwej konkurencji. O żadnym oficjalnym konkursie nie było mowy. Sprzedaż państwowych kolei przypominała raczej poufne porozumienie rządów z prywatnym przedsiębiorcą, przy całkowitym wsparciu i pomocy Banku Światowego. Pracownicy zostali tymczasem postawieni przed faktem dokonanym. Podpisana umowa przewidywała reperację torów i odrestaurowanie wagonów. Do tej pory żadna z tych obietnic nie została dochowana. Firma skoncentrowała się natomiast na „przywracaniu rentowności przedsiębiorstwa”. W umowie nie pojawia się nawet wzmianka o sytuacji pracowników kolei, ani o jakichkolwiek zobowiązaniach firmy w związku z usługami publicznymi. Konsorcjum Transrail dostało wolną rękę we wszelkich decyzjach związanych z linią kolejową i – jak się

niedługo okaże – będzie czerpać z tej wolności pełnymi garściami, powodując w ten sposób szereg społecznych katastrof.

TRANSPORT OSOBOWY SIĘ NIE OPŁACA

Wkrótce po uzyskaniu koncesji Transrail podjęła decyzję o zamknięciu 26 z 36 stacji. Skutki tego posunięcia są w europejskich realiach trudne do wyobrażenia. Na południu Mali kolej stanowi jedyny środek komunikacji. Zamknięcie stacji oznacza odcięcie od świata całych wiosek. Tysiące osób pozbawione zostają opieki medycznej. Prócz funkcji komunikacyjnej linia kolejowa pełni szereg funkcji społecznych i gospodarczych. Dworce stanowią m.in. tradycyjne punkty odbioru rent. Zamknięcie niemal trzech czwartych stacji zmusza rencistów i wdowy do podróżowania do najbliższego miasta, aby odebrać należne świadczenia. Doprowadza to do absurdalnej zupełnie sytuacji, gdy od i tak już dramatycznie niskiej sumy trzeba na wejściu odliczyć połowę przeznaczaną na bilet konieczny do jej odbioru. „Reformy” dokonane przez Transrail sparaliżowały ponadto miejscowy handel. Przez brak możliwości załadunku towarów bankrutują lokalni producenci. Wytwórcy produktów mlecznych latami funkcjonowali w rytmie rozkładu kolei systematycznie odbierającej towary i dostarczającej je na czas w określone miejsca. Prywatyzacja odebrała rolnikom i miejscowym handlarzom możliwość transportu towarów na targi, czyli dotarcia do rynków zbytu. Zostali w efekcie bez pracy. Również i przy samych stacjach kolejowych kwitł kilka lat temu miejscowy handel. Dworce pełniły funkcję lokalnego targu. Zyskiwali na tym zarówno handlarze, jak i mieszkańcy mający w pobliżu punkt zakupu potrzebnych produktów. Dziś nieczynne dworce świecą pustkami, a drobni sprzedawcy utracili swoje miejsca pracy. Transrail dokonał „rewolucji” również w samym rozkładzie jazdy. Trzy strategiczne dla miejscowej ludności pociągi całkowicie znikają z planu. Pociąg Bamako – Kayes przez lata kursował dwa razy w tygodniu. Transportował przyprawy i inne lokalne produkty. Pociąg z Bamako do Kita

kursował codziennie. Był popularnym pociągiem pasażerskim. Pociąg do Mahina zostaje całkowicie wycofany. Priorytetem firmy stają się interesy wielkich producentów transportujących własne towary. Pociągi pasażerskie stają się nieopłacalne.

Kolejna „rewolucja” na drodze do rentowności: firma dokonuje masowych zwolnień. Dostaje przy tym całkowicie wolną rękę ze strony malijskiego rządu. Jak wspomiano wcześniej – umowa koncesyjna nie przewiduje żadnych zobowiązań Transrail wobec pracowników kolei. Przy zbiorowym wypowiedzeniu firma nie udzieliła zatem żadnych wyjaśnień. Kryteriów zwolnienia nietrudno się jednak domyśleć. Jednorazowo wypowiedzenie wręczono 632 pracownikom – przede wszystkim tym zrzeszonym w związkach zawodowych, aktywnie sprzeciwiającym się decyzji o prywatyzacji. Na dokumencie wypowiedzenia nie widnieje ani data, ani stempel, Transrail odmawia wszelkich wyjaśnień wykraczających poza rzeczoną już „poprawę rentowności”.

Tiècoura Traoré był pierwszy w kolejce do wyrzucenia z pracy. Jest jednym z założycieli działającego od 31 sierpnia 2003 r. senegalsko- malijskiego komitetu obywatelskiego Cocidirail. Komitet powstał w ramach protestu przeciwko wyprzedży państwowej kolei. Traoré sprawował ponadto funkcję rzecznika pracowników kolei. 11 października 2004 r. dostał wypowiedzenie uzasadnione „brakiem lojalności” i „świadomie szkodliwym działaniem”. O wypłaceniu należnej mu pensji nawet nie było mowy. Decyzja okazała się bezprawna, co potwierdziła na prośbę Traoré Państwowa Inspekcja Pracy. 9 maja 2005 r. firma Transrail odmówiła jednak ponownego zatrudnienia Traoré. Tymczasem Sąd Pracy niespodziewanie zmienił stanowisko, ogłaszając nagle legalność decyzji o jego zwolnieniu.

Założony przez Traoré Cocidirail organizuje masowe protesty, akcje informacyjne, objazdowe pokazy filmów dokumentalnych dotyczących prywatyzacji kolei oraz sytuacji Afryki w światowym systemie ekonomicznym. Do metod Cocidirail należą ponadto plakatowanie, marsze protestacyjne, blokady miast i tras kolejowych. We wrześniu 2007 r. Cocidirail zorganizowało

„Caravane Citoyenne”, czyli protestacyjną podróż wzdłuż kolejowej trasy Bamako – Kayes. Ogromna ciężarówka napakowana 36-osobową załogą osób w wieku od 26 do 84 lat przystawała przy każdej stacji, która została zamknięta na skutek prywatyzacji. Przez 23 dni trwały spotkania z mieszkańcami wiosek pozbawionymi środków transportu. Zorganizowano liczne dyskusje, spotkania informacyjne, wspólne posiłki, przedstawienia teatralne i taneczne. Obecnie Cocardirail próbuje budować międzynarodową sieć zrzeszającą związkowców i aktywistów. Kolejarze z Senegalu i Mali są w stałym kontakcie z organizacjami północno-afrykańskimi, jak również europejskimi związkami zawodowymi, takimi jak francuskie Sud-Rail czy hiszpańskie CGT. Cocardirail przeprowadziło także w 2005 r. akcję zbierania podpisów pod petycją do prezydenta Mali Amadou Toumani Touré, postulującą ponowną nacjonalizację kolei. Udało się zebrać 5 tys. podpisów. 7 lipca 2008 r. miał być narodowym dniem protestu przeciw prywatyzacji linii Bamako – Dakar. Został on uniemożliwiony przez rząd, podobnie jak protest przeciwko podwyższeniu cen biletów. Tiécoura Traoré uczestniczył wówczas w konferencji prasowej poświęconej protestowi. W drodze do domu zatrzymała go malijska policja. Został uwięziony i poddany torturom. Odebrano mu kamerę z filmem dokumentującym wykroczenia policji wobec niedoszłych demonstrantów. Przypadek uwięzienia Traoré jest najlepszym przykładem tego, jaką rolę odgrywają w całej sytuacji malijskie władze. Argumentem za prywatyzacją był brak pieniędzy na dokonanie koniecznych napraw i renowacji. Jednakże trudno oprzeć się wrażeniu, że kolej doprowadzona została do tak katastrofalnego stanu na osobiste życzenie władz. W 1994 r. dokonano masowych zwolnień jej długoletnich pracowników. Na ich miejsca przyjęto osoby całkowicie niekompetentne, które dopiero w pracy przeżywały inicjację w dziedzinie kolejnictwa. Dokonano szeregu całkowicie absurdalnych inwestycji, takich jak kupno urządzeń klimatyzujących nienadających się do zamontowania w pociągach, którymi dysponuje malijska kolej. Niezbędne naprawy odsuwano za to w nieskończoność. Działania te wydają się w kontekście

przyszłych zdarzeń przyczynkiem do pogrążenia kolei w absolutnym marazmie. Tym z kolei tłumaczono bezwzględną i absolutną konieczność prywatyzacji linii Dakar – Bamako. Prezydent Mali Amadou Toumani Touré przez lata systematycznie doprowadzał kolej do stanu gigantycznego zadłużenia. Mimo iż wielokrotnie obiecywał nie prywatyzować kolei, to on podpisał się pod umową z Transrail 1 października 2003 r. Touré nie tylko wyprzedał dobra publiczne bez wiedzy i zgody obywateli. Mimo że prywatni właściciele kolei podejmują działania o katastrofalnych konsekwencjach dla społeczeństwa, są za sprawą prezydenta finansowani z pieniędzy podatników. Za sumy uzyskane z podatków i kredytów rząd kupuje nowe lokomotywy i wagony praktycznie przeznaczone do wyłącznej dyspozycji Transrail. Firma w tym czasie nie dokonała żadnych z obiecanych inwestycji. Czerpie za to gigantyczne profity z transportu towarów, który od czasu prywatyzacji uległ potrojeniu. Państwowy aparat przymusu przejął ponadto rolę ochroniarza interesów firmy przed roszczeniami załamanych sytuacją obywateli. Przypadek wydalenia z pracy i prześladowania Traoré jest symptomatyczny dla państwowej polityki wobec aktywistów i związków zawodowych. Reakcją państwa na szereg strajków i demonstracji przeciw prywatyzacji przeprowadzonych w marcu i czerwcu 2006 r. były blokady, zwolnienia i groźby. Do dziś ogromna większość karnie zwolnionych z pracy pracowników kolei, włącznie z Tiècourą Traoré, nie odzyskała utraconych stanowisk. Porozumienie nad głowami obywateli może się Malijczykom słuszenie wydawać spiskiem afrykańskich elit, zachodnich rządów i korporacji. A wszystko pod auspicjami Banku Światowego.

Pytam zatem Tiècourę Traoré, co można w tej sytuacji zrobić. Traoré ma jasny plan i listę postulatów. Głównym celem jest renacjonalizacja kolei. Zarządzanie na powrót znacjonalizowaną koleją winno podlegać oddolnej, demokratycznej kontroli komitetów obywatelskich. Tymczasowy plan minimum postuluje otwarcie na powrót nieczynnych dworców i zwiększenie liczby miejsc przeznaczonych dla pasażerów. Cocardrail walczy ponadto

o uznanie niezależności związków zawodowych i ponowne zatrudnienie zwolnionych pracowników.

WOLNY RYNEK – TYLKO DLA UBOGICH

W szerszej perspektywie wyprzedawanie afrykańskich dóbr publicznych jest elementem koncepcji światowej gospodarki promowanej i realizowanej przez Bank Światowy. Przypadek malijsko-senegalskiej kolei doskonale pokazuje, kto w tym globalnym „wolnorynkowym” układzie jest faktycznie owej „wolności” dysponentem, a kto jest pozbawiony jakiegokolwiek wpływu na sytuację. Podział na decydentów – beneficjentów i ofiary katastrofalnych dla społeczeństwa decyzji prywatyzacyjnych – nie przebiega przy tym wzdłuż geograficznych granic Zachód – kontynent afrykański. Obok Banku Światowego programowo kochającego prywatyzację oraz zachodnich korporacji wspieranych przez zachodnie rządy nie można zapominać o trzecim kluczowym graczu: afrykańskich elitach władzy. A te, dysponując pieniędzmi podatników i aparatem przymusu, wyprzedają państwowe dobra publiczne i doprowadzają obywateli do ruiny. Partie rządzące nie ponoszą przy tym żadnych konsekwencji swoich działań. Traoré krótko kwituje pytanie o kondycję malijskiej klasy politycznej: „Jeśli ktoś czuje się odpowiedzialny za własny kraj, nie wyprzedaje państwowej kolei i nie prywatyzuje wszystkich strategicznych sektorów koniecznych do zachowania suwerenności państwowej. Pojawia się stare wspomnienie stosunku panów i niewolników, uległych i suwerena – tak reprodukowane są w państwie feudalne stosunki. To daje naszym rządzącym wolność w popełnianiu wszelkich możliwych głupot” [1]. Gigantyczny problem stanowi ponadto wszechobecna korupcja. I tak np. pod aktem prywatyzacyjnym linii Dakar- Niger Express widnieją podpisy przewodniczących niektórych związków zawodowych. Jak się później okazało, sygnatariusze zostali za to sownie wynagrodzeni. Prywatyzacja kolei Dakar-Niger Express nie jest niechlubnym wyjątkiem. Sprywatyzowana została kolej na Wybrzeżu Kości Słoniowej i w Burkina Faso, w Togo, Kamerunie i

Gabonie. Prywatyzowane są również inne sektory strategiczne dla państwowej gospodarki. Bank Światowy od kilku lat stara się zachęcać prywatnych inwestorów do inwestowania w produkcję malijskiego złota. Oferuje przy tym firmom ogromne zwolnienia podatkowe na pierwsze pięć lat i pozbawia państwo poważnych źródeł dochodu. Od 1990 r. Bank Światowy i Międzynarodowy Fundusz Walutowy stara się wymóc prywatyzację produkcji malijskiej bawełny (bawełna stanowi podstawę malijskiego eksportu, a Mali jest jednym z głównych producentów bawełny w Afryce subsaharyjskiej). Produkcja ta istotnie pogrąża się w kryzysie. Spójrzmy jednak na przyczyny tej sytuacji. Ustawicznie spadają państwowe ceny skupu, nie wytrzymujące konkurencji z cenami światowymi. Te natomiast maleją na skutek gigantycznych subwencji do produkcji bawełny amerykańskiej. Trudno dopatrywać się tu jakiegokolwiek spójności z pouczeniami wobec państw afrykańskich, aby nabrały większego zaufania do świętych praw wolnego rynku... Na nic też zdają się zachodnie lekcje o prawach człowieka, kiedy przez zachodnie firmy i przy przyzwoleniu zachodnich rządów podpisywane są umowy pozbawiające tysiące osób opieki medycznej, dostępu do świadczeń socjalnych i możliwości swobodnego poruszania się. Kolejnym problemem jest wizerunek Afryki potrzebującej zachodniej interwencji (humanitarnej, gospodarczej, a najlepiej i politycznej). W ten sposób nie tylko unika się rozliczenia skutków dotychczasowych „wolnorynkowych” poczynań, lecz także cynicznie dostarcza się usprawiedliwienia dla następnych. Jak stwierdza jedna z oskarżycielek w symbolicznym procesie nad Bankiem Światowym w filmie Bamako: „Trzeba skończyć z przedstawianiem przyczyn problemów jako lekarstwa na nie. Przestańmy wreszcie mówić o biedzie Afryki, zacznijmy mówić o jej pauperyzacji”.

Autor: Joanna Kubiakowska

Źródło: [Sprawiedliwy Handel](#)

PRZYPIS

[1] T. Traore, „Abhängigkeit ist kein Schicksal”, w:

Demokratisieren statt Privatisieren. Gesellschaftliche Transformation in Mali am Beispiel des Dakar – Niger Expresß, Berlin 2007.

O AUTORCE

Joanna Kubiakowska – Absolwentka Instytutu Nauk Politycznych UW. Działaczka organizacji AfricAvenir w Berlinie.