

Zostawia nas w skarpetkach

3 października 2013

Szykuje się kolejny prywatyzacyjny skandal. Tym razem chodzi o polskiego przewoźnika kolejowego PKP-Cargo. Ma to być powtórka z rozrywki przypominająca prywatyzację Polskich Hut Stali, które sprzedano za długi i za kwotę 6 mln złotych, czyli równowartość dwóch domów pod Warszawą.

Sprzedaż 50 proc. udziałów w PKP-Cargo przewidziana na IV kwartał tego roku ma przynieść ok. 2 mld złotych. Ponieważ PKP jest zadłużone na razie na 4 mld zł, stąd rząd PO-PSL wpadł na pomysł wraz z kierownictwem PKP, że długi będzie pokrywał wyprzedażą niebagatelnego majątku narodowego, który jest naszą wspólną własnością. Majątek ten wyceniany jest nawet na kilkanaście miliardów złotych. Co ciekawe, jest to jedyna dochodowa spółka kolejowa o przychodach rzędu 4,5 mld zł i dająca rocznie czystego zysku blisko 200 mln zł. Jest to nie tylko skandal polityczny, ale zupełny idiotyzm ekonomiczny przypominający działania nałogowego alkoholika wynoszącego z domu ostatnie łyżki, by spłacić stare długi.

PKP-Cargo to drugi co do wielkości przewoźnik towarowy w Europie po niemieckim Deutsche Bahn Schenker, a więc realna konkurencja dla niemieckiej gospodarki. Ten kolejny wielki przekręt i słynne już platformerskie kręcenie lodów tym razem na kolei musi budzić tym większe oburzenie, że inwestor, który nabędzie połowę udziałów w PKP-Cargo płacąc ok. 2 mld zł będzie mógł od razu wystąpić do Skarbu Państwa o zwrot praktycznie identycznej kwoty w ramach odszkodowania za zawyżone stawki tzw. dostępu do torów. Jest więc to genialny biznes dający dostęp do polskiego rynku przewozów kolejowych, właściwie monopolu bez wykładania znaczących środków.

Nie mamy już własnych banków, sieci handlowych, firm ubezpieczeniowych, cementowni, a nawet dużych producentów wódki. Bez kolei i PKP-Cargo nie ma szans na ożywienie

gospodarcze i wyjście z kryzysu, tym bardziej że dla nowego właściciela PKP-Cargo, a nie można wykluczyć, że będzie nim niemiecki konkurent, nieopłacalne mogą się okazać niektóre kierunki przewozów, niepotrzebne niektóre zakłady naprawy taboru kolejowego czy działalność na wschodnich peryferiach Polski.

Cały ten skandal wpisuje się w systematyczną likwidację polskich kolei, albowiem następna do prywatyzacji przewidziana jest spółka PKP-Intercity, która najpierw zamierza nabyć tabor kolejowy za 5 mld zł. Przypomnijmy, że kupiliśmy nowoczesne Pendolino za 2,5 mld zł najprawdopodobniej po to, aby również je sprzedaż na pokrycie długów PKP, które zamiast mniejsze będą coraz większe tyle tylko, że zapłacą je polscy podatnicy. Jak więc widać absurd goni absurd, a afera aferę. To skutecznie realizowana metoda pozbawiania Polaków resztek dochodowych składników majątku narodowego.

Żeby zrobić dodatkowo dobrze tym, którzy łaskawie kupią polskie spółki kolejowe od prawie 10 lat modernizujemy szlaki kolejowe, z których tylko jeden Warszawa-Gdańsk jak dotychczas jeszcze nie dokończony kosztuje nas już kilkanaście miliardów złotych. Działania rządu PO-PSL i szefostwa PKP są tym bardziej niezrozumiałe i godne potępienia, iż Unia Europejska, która w budżecie na lata 2007-2013 dla kolei polskich przewidziała 5 mld euro, zamierza w nowym budżecie UE dla Polski przeznaczyć na ten cel więcej pieniędzy, bo aż 7 mld euro. W programie Infrastruktura i Środowisko przeznaczono dla Polski 25 mld euro z czego 17,5 mld euro przeznaczone ma być na transport ekologiczny w tym 40% tej kwoty właśnie na kolej – traktowaną priorytetową.

Może się jednak okazać, że Polska nie wykorzysta środków na inwestycje kolejowe z budżetu tej perspektywy – ok. 20 mld zł. Unia nie zgodzi się na zmianę ich przeznaczenia, np. na budowę dróg i autostrad i najzwyczajniej stracimy tę część pieniędzy. Może to być nawet od 400 mln euro do 2 mld euro. Skoro więc nie umiemy wykorzystać przyznanych już pieniędzy być może

nasza kasta rządząca i zarządzający PK, pupile L. Balcerowicza uznali, że polska kolej jest nam w ogóle niepotrzebna. Dodatkowo PKP-Cargo posiada ogromną wiedzę o logistyce polskich przedsiębiorstw, słabych i mocnych punktach polskiej gospodarki i zatrudnia blisko 35 tys. osób. Atrakcyjność PKP-Cargo polega również na tym, że spółka ta trzeci rok z rzędu zwiększa przewozy ładunków i towarów, a na odbytym kilka dni temu spotkaniu ministrów transportu UE w Wilnie postanowiono podpisać porozumienie w sprawie transgranicznego projektu kolejowego Rail Baltica. Prywatyzacja połowy PKP-Cargo nawet przez giełdę oznacza wyzbywanie się za bezcen niesłychanie ważnego elementu gospodarczego, strategicznego, a nawet mającego istotny wpływ na bezpieczeństwo państwa. Zlekceważono przygotowane swego czasu przez PIS sensowne dokumenty takie jak: Krajowy Fundusz Kolejowy czy Strategia Rozwoju PKP. Widać, że strategią obecnego rządu jest nie posiadać kolei we własnych, polskich rękach. Według obecnej koalicji lepiej tanio ją sprywatyzować, niewykluczone, że jeszcze za dopłatą, by po latach dostrzec, że nie ma dochodów i pieniędzy i zastanawiać się nad drogim jej odkupieniem. Nawet Anglicy wycofali się ze swych projektów prywatyzacji British Rail, ponownie ją upubliczniając.

Nie tylko w przypadku polskiego LOTu, PKP, PKL (sprzedaż kolejki na Kasprowy Wierch, o którą tak walczył poseł Andrzej Adamczyk) czy Polskich Hut Stali – wyprzedanych za prezydentury A. Kwaśniewskiego skutecznie realizowana jest polityka puszczania Polaków w skarpetkach i taniej wyprzedaży uprzednio maksymalnie zadłużonych firm po to, by spłacić wcześniejszy dług i nic nie mieć.

Autor: Janusz Szewczak

Źródło: Stefczyk.info