

Przygotowania do prywatyzacji spółek kolejowych

Ogólne refleksje o spodziewanej prywatyzacji spółek Grupy PKP przedstawiliśmy rok temu, w artykule wydrukowanym w ubiegłorocznym, pierwszym numerze „Rynku Kolejowego”. Kilka szczegółowych uwag o koncepcji prywatyzacji WKD zamieściliśmy pół roku temu w numerze styczniowym. Poniżej powracamy do problematyki prywatyzacyjnej, gdyż temat jest nie tylko ważny, ale także aktualny, czego świadectwem może być spodziewane, rychłe uchwalenie programu rządowego o restrukturyzacji i prywatyzacji kolei, zapowiedzi kierownictwa PKP SA, przygotowania organizacyjne w Centrali tej spółki oraz wystawienie ostatnio przez ministra właściwego ds. transportu pełnomocnictwa dla zarządu PKP SA na zbycie udziałów spółek naprawy infrastruktury kolejowej.

Prywatyzacja po japońsku

Kierownictwo ministerstwa Infrastruktury dotychczas powstrzymywało się od publicznego wypowiedziania się o celowości, zasadach i harmonogramie prywatyzacji spółek kolejowych, zapewne z prozaicznego powodu, że urzędujący w ubiegłym roku, odpowiedzialny za kolej wice-minister Mieczysław Muszyński oraz blisko współpracujący z nim Ryszard Olejniczak, pełniący wówczas obowiązki dyrektora Departamentu Kolejnictwa, nie byli jej zwolennikami. Po odwołaniu obu urzędników z ich stanowisk nikt z pracowników ministerstwa nie był skłonny do podejmowania tak kontrowersyjnego tematu, zresztą być może z korzyścią dla przyszłej prywatyzacji, gdyż w budynkach przy ul. Chałubińskiego nie ma nikogo, kto posiadałby odpowiednią wiedzę i doświadczenie. Nie trzeba się temu dziwić, lub z niezajomości prywatyzacji czynić zarzut, gdyż jest to wiedza rzadka, właściwa raczej pracownikom ministerstwa Skarbu Państwa, niż Infrastruktury. Na dobro tych ostatnich należy zaliczyć uświadomienie sobie własnej niekompetencji i podjęcie decyzji o wsparciu się profesjonalną radą udzieloną przez konsultantów. W rezultacie, niedawno, na zlecenie ministerstwa Infrastruktury, rozpoczął pracę kilkunastoosobowy zespół specjalistów kolejowych pod kierunkiem Tatsuhiko Sugi, finansowany przez rząd Japonii za pośrednictwem Japońskiej Agencji Współpracy Międzynarodowej - JICA.

Jest to już drugi program realizowany z inicjatywy ministerstwa na terenie PKP przez Zespół Badawczy JICA. Pierwszy, przeprowadzony kilka lat temu, jest do tej pory wspomniany przez pracowników kolei, cza-

sami nawet z przekąsem, zwłaszcza jeżeli uważają, że to zebrane przez nich dane oraz wyrażone ongiś opinie, a nie wiedza i wysłtek konsultantów zagranicznych umożliwiły sporządzenie raportu przez JICA. Prawdopodobnie, w swoim czasie popełniono błąd niedostatecznie motywując polskich kolejarzy do przyjaznej, partnerskiej współpracy z egzotycznymi konsultantami oraz nie dość szeroko upowszechniono w PKP wnioski z prac po ich zakończeniu. Zobaczymy, czy tym razem inni ludzie, choć działający w tych samych instytucjach, unikną starych i nowych błędów. Zakres prac obejmuje przede wszystkim analizę i przedłożenie propozycji dotyczących dalszej restrukturyzacji PKP SA i najważniejszych spółek zależnych oraz sporządzenie rekomendacji prywatyzacyjnych, czyli harmonogramu i sposobu zbycia akcji lub udziałów tych spółek. Mam nadzieję, że Japończycy rozłącznie napiszą o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji kolei, bez mieszania tych pojęć, do czego, jak na razie, mają skłonność. Niektóre propozycje prywatyzacyjne wstępnie prezentowane przez specjalistów JICA są naiwne, jak np. sugestia upłynnienia na giełdzie udziałów (sic!) PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o., ale zakończenie prac doradczych ma nastąpić dopiero na wiosnę przyszłego roku, jest więc jeszcze wystarczająco wiele czasu, aby Japończycy poznali stan spółek należących do grupy PKP oraz prawne, finansowe i instytucjonalne uwarunkowania prywatyzacji w Polsce.

Przy okazji warto wspomnieć, że w Japonii w 1987 roku podzielono kolejowe przedsiębiorstwo państwowe

na sześć regionalnych (działających na różnych terenach), pasażerskich spółek akcyjnych, wyposażonych w infrastrukturę, tabor i zaplecze warsztatowe oraz na jedną, ogólnokrajową spółkę towarową, korzystającą odpłatnie z infrastruktury należącej do przewoźników pasażerskich. Ze względu na dużą gęstość zaludnienia wysp japońskich wzdłuż Pacyfiku i Morza Japońskiego, natężenie ruchu kolejowego jest na tyle duże, że przewozy pasażerskie w Japonii są dochodowe (przynoszą rocznie zysk o wartości równoważnej ponad 8 mld zł), co jest ewenementem na świecie. Wszystkie akcje jednej spółki (JR Wschodnia Japonia) zarządzającej kolejami wokół węzła tokijskiego oraz część akcji dwóch innych spółek, także operujących na wyspie Honsiu, zostały sprzedane inwestorom giełdowym. Reszta akcji tych spółek zostanie przez japoński Skarb Państwa upłynniona, gdy poprawi się koniunktura na tamtejszym rynku papierów wartościowych..

Harmonogram według programu

Prawie rok wcześniej nim w ministerstwie Infrastruktury pojawili się liczni konsultanci z Dalekiego Wschodu, inny, samotny specjalista, prof. Adam Prokopowicz, przyleciał do PKP z równie odległego Zachodu, a mianowicie z USA. Został on zatrudniony przez zarząd PKP SA jako doradca strategiczny ds. restrukturyzacji i prywatyzacji spółek kolejowych. Ma on tę rzadką wśród konsultantów zagranicznych zaletę, że zna z autopsji nie tylko koleje w wielu krajach na różnych kontynentach, ale także w Polsce. We wrześniu ubiegłego roku

na życzenie Macieja Męclewskiego, prezesa zarządu PKP SA, Prokopowicz na podstawie danych otrzymanych z biur PKP SA sporządził pierwszą wersję dokumentu pt. „Program dalszej restrukturyzacji oraz prywatyzacji spółek grupy PKP na lata 2003 – 2006”. Projekt programu po weryfikacji i uzgodnieniu treści przez poszczególnych członków zarządu PKP SA oraz przedyskutowaniu i zatwierdzeniu zawartych w nim tez przez radę nadzorczą został przekazany kierownictwu ministerstwa Infrastruktury do stosownej akceptacji. Kierownictwo po zapoznaniu się z otrzymanym tekstem zdecydowało, jeżeli właściwie rozumiem dalsze postępowanie, że może on być uznany nie tylko za dokument wewnętrzny PKP SA, ale także za program rządowy, który zastąpi dotychczas obowiązujący, nowatorski program z września 1999 r., a więc materiał przygotowany jeszcze pod kierunkiem Tadeusza Syryjczyka, wynegocjowany ze związkami zawodowymi i zaakceptowany przez ówczesną Radę Ministrów nim upłynął rok od objęcia przez Syryjczyka urzędu. ministra transportu.

Ministerstwo Infrastruktury nieco zmieniło tekst otrzymany z PKP SA i skierowało go do uzgodnień międzyresortowych oraz, o czym napisaliśmy w majowym numerze „Rynku Kolejowego”, do oceny przez powołany przez premiera zespół ds. kontroli wykorzystania środków budżetowych przeznaczonych na restrukturyzację PKP SA. Niebawem, o ile mi dobrze wiadomo, projekt po naniesieniu kolejnych poprawek zostanie przedłożony Radzie Ministrów przez wicepremiera Marka Pola do ewentualnego zatwierdzenia. Można sądzić, że po wielu korektach ostateczna wersja będzie znacznie różnić się od pierwotnej. Nie jest to zarzut, gdyż ze swojej natury dokumenty tego rodzaju muszą być tworzone przez wiele osób. Wskazane byłoby, aby tekst był aktualny, to jest przytaczał dane i prezentował wnioski z ubiegłorocznych wyników spółek kolejowych. Ale naprawdę ważne jest, aby zawierał on jednoznaczny deklarację rządu do zapewnienia spółkom Grupy PKP niezbędnych środków budżetowych na oddłużenie, prowadzenie przewozów pasażerskich oraz na inwestycje infra-

strukturalne i taborowe. Obawiam się, że tekst w jego obecnej postaci jest niezadowolający jako program rządowy, choć zapewne wystarczający jako zakres działań PKP SA, lecz na razie, przed przyjęciem jego ostatecznej wersji przez Radę Ministrów, wstrzymam się od komentowania jakości „Programu...”.

Jakie prywatyzacje spółek kolejowych czekają nas w dającej się przewidzieć przyszłości? W omawianym projekcie programu rządowego jeden rozdział poświęcony jest prywatyzacji. Zapisano w nim bardzo ambitny zamiar „objęcia w okresie 2003 – 2006 działaniami prywatyzacyjnymi” 79 spółek Grupy PKP, w tym 32 ze 100% udziałem PKP SA, 06 z udziałem od 50 do 99,9%, 10 z udziałem od 20 do 49,9% oraz 31 spółek z udziałem poniżej 20%. Projekt zawiera też w postaci zamieszczonej poniżej tabeli uproszczony harmonogramowych działań.

Maciej Męclewski, w połowie czerwca, w wypowiedzi dla dodatku promocyjnego dziennika „Rzeczpospolita” zapowiedział, że oprócz kontynuowania rozpoczętej prywatyzacji dwóch spółek pasażerskich SKM i WKD, zamierza, jak się wyraził, „zgodnie z zapisami rządowymi”, sprywatyzować PKP „Cargo” S.A, a następnie wszystkie spółki nie związane z działalnością przewozową, takie jak farmacja kolejowa, spółki turystyczne, drukarnie i wydawnictwo. Jednocześnie prezes PKP SA wspominał, że nie chce pozbywać się większościowych udziałów w trzech spółkach technicznych, tj. w Energetyce, Telekomunikacji i w Informatyce. Deklaracja ta jest zgodna z cytowanym harmonogramem prywatyzacji.

Do listy podmiotów kolejowych, które niebawem będą prywatyzowane należy dołączyć wymienione przez Męclewskiego na niedawnym posiedzeniu Sejmowej Komisji Infrastruktury spółki naprawy infrastruktury torowej. W 2001 r. utworzono ich aż dziewięć, prawdopodobnie trzykrotnie więcej niż należało. Nadmierną liczbę spółek wymusił dwaj liderzy kolejowych central związkowych, wówczas członkowie Rady PKP, a obecnie Rady Nadzorczej PKP SA. Powodem było, że każdy z tych dwóch prominentów miał swoich klientów w osobach lokalnych menedżerów lub działaczy związkowych, którym w zamian za poparcie obiecał samodzielne stanowiska w odrębnych spółkach. W rezultacie powstały zbyt małe jednostki gospodarcze, którym trudniej jest uzyskiwać zlecenia i racjonalizować koszty, niż jednostkom dużym. Po rocznej zwłoce niedawno ministerstwo Infrastruktury udzieliło PKP SA. pełnomocnictwa na prywatyzację tych spółek. Sądzę, że po sprywatyzowaniu właściciele scalać przedsiębiorstwa spółek, jeżeli np. będzie ich trzech i każdy nabeździe udziały w dwóch - trzech spółkach. Możliwe będzie wówczas albo połączenie bilansów, albo przeprowadzenie odpowiedniego transferu aktywów między spółkami i wykreślenie niektórych z nich z rejestru.

Przygotowania w Centrali

Nie twierdzą, że rozpoczęcie w ciągu trzech lub czterech lat prywatyzacji 79 spółek i zakończenie kilku lub kilkunastu z nich nie jest technicznie możliwe, ale wątpię czy cały projektowany w „Programie...” zakres

Harmonogram prywatyzacji spółek kolejowych wg „Programu ...”.

Lp.	Firma spółki	2003	2004	2005	2006	2007
1.	PKP Cargo SA	X	P	P		
2.	PKP Intercity Sp. z o.o.	X	P			
3.	PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.	R	R	X	P	P
4.	PKP Energetyka Sp. z o.o.*	X	X	P		
5.	Telekomunikacja Kolejowa Sp. z o.o.*	R	X	X	P	
6.	PKP Informatyka Sp. z o.o.*	R	X	X	P	
7.	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.	P	P			
8.	PKP Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o.	P	P			
9.	PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o.	X	X	P		
10.	pozostałe 70 spółek	XP	XP	XP	XP	P

Legenda: R - restrukturyzacja, X - prace przedprywatyzacyjne, P - prywatyzacja

* - nie przewiduje się zbycia wszystkich (100%) udziałów.

prywatyzacji zostanie zrealizowany w tak krótkim czasie, chociażby ze względu na nieuchronną zmianę składu parlamentu i rządu. Zmiana taka, jak uczy doświadczenie, zawsze powoduje zahamowanie prywatyzacji. Nawet, jeżeli wybory parlamentarne wbrew zapewne pochopnym deklaracjom prezydenta i premiera odbędą się nie w przyszłym roku, ale w „terminie konstytucyjnym”, tj. późną wiosną 2005 r., to i tak proces prywatyzacji zatrzyma się na kilka lub kilkanaście miesięcy i nawet przygotowane do zatwierdzenia transakcje zostaną sfinalizowane ze znacznym opóźnieniem. Jednakże, bez względu na możliwe wydłużenie czasu prywatyzacji, za kluczowe dla całości programu uważam niezwłoczne rozpoczęcie kilkunastu projektów „pilotowych”, to jest takich, które nauczą urzędników ministerialnych i pracowników Centrali PKP SA przeprowadzania prywatyzacji zgodnie z polskimi przepisami, międzynarodowymi standardami i zdrowym rozsądkiem. Poza tym istotne jest, aby z nieuchronnością prywatyzacji oswoiła się kadra menedżerska spółek Grupy PKP oraz działacze związków zawodowych.

W Centrali PKP SA na początku roku powstało na razie dziewięć osobowe Biuro Prywatyzacji, w którym na kierowniczych stanowiskach zatrudniono osoby nie tylko z doświadczeniem menedżerskim, ale również prywatyzacyjnym, w tym wicedyrektor i naczelnika z ministerstwa Skarbu Państwa. Ponadto, kierowanie Biurem Nadzoru nad spółkami zależnymi, w tym przeznaczonymi do prywatyzacji, także powierzono fachowcowi, do niedawna dyrektor jednego z departamentów w tym ministerstwie. Uważam, że były to bardzo trafne decyzje, które zwiększyły szansę na profesjonalne uruchomienie pierwszych prywatyzacji spółek Grupy PKP. Wydaje mi się wskazane, aby te i inne osoby, np. prawnicy i finansjści z ministerstwa Skarbu Państwa, na zlecenie zarządu PKP SA przeprowadzili szkolenie pracowników wszystkich biur Centrali PKP SA, w tym Biura Prawno-organizacyjnego, które, jak sądzę, powinno zostać włączone w ocenę poprawności projektów prywatyzacyjnych.

Innym rodzajem szkoleń, moim zdaniem, powinny być wykłady i warsztaty dla kadry zarządzającej oraz liderów związkowych prywatyzowanych spółek. W swoim czasie, jeszcze w przedsiębiorstwie PKP, rozpoczęto takie szkolenia pod pretekstem przygotowania kolejarzy do egzaminu dla „kandydatów na członków” rad nadzorczych spółek z udziałem Skarbu Państwa. Kursy te objęły kilkudziesięciu menedżerów z różnych obszarów PKP. Obecnie zapewne warto kursy ponowić, adresując je do tych osób, które mogą pomóc lub zaszkodzić prywatyzacji danej spółki. Profesor Adamiecki doceniając korzyści płynące z kształcenia pracowników napisał przed wojną, że robotnik, który nie rozumie działania maszyny boi się ich i podświadomie je niszczy. Podobnie można byłoby powiedzieć, że kiepski menedżer, który nie rozumie sensu prywatyzacji boi się i mimowolnie lub celowo się jej przeciwstawia.

Czy coś może przeszkodzić prywatyzacji?

Jeżeli rząd RP w projekcie „Programu...” i prezes zarządu PKP SA w wypowiedziach publicznych deklarują wolę zbycia udziałów w spółkach Grupy PKP, jeżeli w Centrali PKP SA trwają intensywne przygotowania organizacyjne, to uruchomienie kilku lub kilkunastu projektów prywatyzacyjnych wydaje się być pewne. Ale rozpoczęcie procesu nie oznacza, że zakończy się on z sukcesem, bowiem w trakcie mogą pojawić się różne przeszkody, uniemożliwiające dokonanie transakcji kupna/sprzedaży. Po pierwsze, ci menedżerowie kolejowi, którzy sami o sobie sądzą, że są zbyt słabi, aby nowi właściciele zechcieli pozostawić ich na dotychczasowych stanowiskach, mogą na różne sposoby sabotować proces prywatyzacji spółki, w której są zatrudnieni. Możliwe jest np. inspirowanie po kryjomu działaczy związkowych, aby ci buńczucznym zachowaniem i nierealistycznymi żądaniami zozydili inwestorom nabycie akcji lub udziałów. Zarząd PKP SA mógłby oczywiście skutecznie przeciwdziałać takim intrygom, pod warunkiem aktywnego angażowania się jego członków na rzecz prywatyzacji. Po drugie, za rok lub dwa lata wybory mogą wyłonić

większość parlamentarną ideologicznie przeciwną prywatyzacji. Po trzecie, mogą nie pojawić się poważni, a więc zasobni i profesjonalni inwestorzy krajowi lub zagraniczni, zainteresowani objęciem udziałów w spółkach Grupy PKP. Po czwarte, może zabraknąć środków finansowych na obsługę procesu prywatyzacji, w tym na opłacenie doradców prywatyzacyjnych. Po piąte wreszcie, prywatyzację mogą utrudniać niejasne, a w niektórych przypadkach absurdalne przepisy prawne, zawarte w ustawie z 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PP PKP, zresztą w kolejnych latach już trzykrotnie zmienianej. Aby nie być gołosłownym, poniżej przedstawiam przykład złego prawa zawartego w tej ustawie. Na początku, dla uporządkowania wywodu, pozwoliłem sobie opisać kilka rzeczy oczywistych.

Akcje lub udziały posiadane w końcu 2000 r. przez przedsiębiorstwo państwowe PKP po jego komercjalizacji stały się automatycznie własnością PKP SA. Podobnie, własnością PKP SA są akcje lub udziały objęte przez tę spółkę w roku 2001 i w latach następnych, w zamian za wkłady pieniężne i rzeczowe wniesione przez nią do spółek kolejowych. PKP SA jest państwową osobą prawną, gdyż jej akcje należą do Skarbu Państwa, lecz akcje i udziały oraz inne aktywa będące własnością PKP SA nie należą do Skarbu Państwa. We współczesnej Polsce, jak w każdym kraju europejskim, obowiązuje zasada przejęta z prawa rzymskiego, że właściciel, a nie ktoś inny, rozporządza swoją własnością. Niestety jest jeden wyjątek – PKP SA. W 2000 r., w trakcie prac nad ustawą, w wyniku zabiegów poła Józefa Dąbrowskiego, ówczesnego przewodniczącego Sejmowej Komisji Transportu, zmieniony został projekt rządowy i w art. 20, ust. 4 zapisano, że akcje i udziały objęte przez PKP SA zbywa minister właściwy do spraw transportu (a nie ich właściciel, czyli PKP SA). Jak wiadomo, minister ten reprezentuje Skarb Państwa wobec PKP SA, co oznacza, że wykonuje on prawa korporacyjne i majątkowe z akcji PKP SA, a nie, że z tego tytułu może on bezpośrednio rozporządzać akcjami lub udziałami należącymi do PKP SA. Poseł Dąbrowski nadając ministrowi takie prawo przywró-

cił, nie wiedząc zapewne co czyni, tzw. zasadę jednolitego funduszu własności państwowej, obowiązującą w PRL na wzór sowiecki i zniesioną w 1990 r. *Lex Dąbrowski* dodatkowo został niedawno wzmocniony na wniosek byłego wiceministra Muszyńskiego przez dodanie art. 20a.

Zamiarem posła Dąbrowskiego, blisko współpracującego z poprzednikiem wiceministra Muszyńskiego, a także tego ostatniego było ograniczenie uprawnień PKP SA i przekazanie ich urzędnikom ministerialnym. Obaj politycy prawdopodobnie nie wiedzieli, że poprzednio Kodeks handlowy, a obecnie Kodeks spółek handlowych daje ministrowi, jako walnemu zgromadzeniu PKP SA wystarczająco dużo uprawnień, aby kontrolować i nadzorować proces prywatyzacji spółek Grupy PKP. Mianowicie, statut PKP SA może przewidywać, że jakiegokolwiek rozporządzenie przez zarząd PKP SA akcjami lub udziałami należącymi do tej spółki wymaga wyrażenia zgody w formie uchwały przez jej walne zgromadzenie, czyli przez ministra. W ten sposób, bez zbędnej bolszewizacji prawa, zgodnie ze świętym prawem własności, PKP SA zbywałaby należące do siebie akcje lub udziały, ale jej swoboda w rozporządzaniu tymi udziałami byłaby ograniczona przez właściciela akcji PKP SA, czyli praktycznie przez odpowiedniego wiceministra i podległych mu urzędników.

Ponieważ projektodawcy kagańcowych przepisów art. 20 i 20a wiedzieli, że w ministerstwie nie ma osób potrafiących zająć się prywatyzacją, na wszelki przypadek przewidzieli, iż minister może udzielić PKP SA pełnomocnictwa na zbycie akcji lub udziałów w danej spółce. Pozostaje rozstrzygnąć problem, czy takie „pełnomocnictwo” ma, jak sugeruje jego nazwa, charakter cywilnoprawny (dominialny), czy też charakter administracyjny (imperialny). Moim zdaniem, ponieważ akcje i udziały w spółkach Grupy PKP nie są własnością Skarbu Państwa, to „pełnomocnictwo” nie może mieć charakteru cywilnoprawnego, ale musi być decyzją administracyjną. Ktoś może spytać się - po co dzielić włos na czworo, ważne jest, aby minister łaskawie wyraził zgodę na prywatyzację, a nie, czy zrobi to w formie listu do zarządu PKP

SA, w którym stwierdzi, że udziela mu „pełnomocnictwa” na zbycie akcji lub udziałów, czy też w tym celu wyda na podstawie art. 20 formalną decyzję administracyjną. Odpowiedź jest prosta – chodzi o bezpieczeństwo transakcji. Jeżeli bowiem okaże się, że niezbędna jest decyzja administracyjna, to NSA może unieważnić postępowanie wszczęte bez takiej decyzji. Pamiętajmy, że zawsze może znaleźć się konkurent zwycięskiego inwestora, który powołując się na nie wypełnienie wymogów proceduralnych zaskarży decyzję prywatyzacyjną. Takie przypadki już się zdarzały.

Do jakiego stopnia ustawa bezsensownie mnoży uprawnienia kontrolne ministra ds. transportu świadczy również przepis art. 18, ust 2 i 4, który narzuca konieczność wydania przez tegoż ministra dodatkowej zgody administracyjnej na rozporządzenie przez PKP SA środkami trwałymi, a więc również akcjami lub udziałami, jeżeli ich wartość księgową przekracza 50 000 Euro. Oznacza to, że na każdą prywatyzację potrzebne są trzy różne, równoległe zgody tego samego ministra – uchwała walnego zgromadzenia akcjonariuszy na podstawie statutu PKP SA, „pełnomocnictwo” na podstawie art. 20 i 20a oraz „zgoda” na podstawie art. 18. Za stworzenie takiego biurokratycznego horroru prawnego polityczną odpowiedzialność ponoszą przede wszystkim ministrowie Jerzy Widzyk i Marek Leśny, podsekretarze stanu Witold Chodakiewicz i Mieczysław Muszyński oraz przewodniczący komisji sejmowych, posłowie Józef Dąbrowski i Janusz Piechociński. Ciekawe, czy Marek Leśny, nowy wiceminister ds. transportu lądowego zajmie się uproszczeniem tych przepisów?

Co z projektami już uruchomionymi?

Na razie realizowany jest tylko jeden projekt, a mianowicie prywatyzacja WKD i SKM. Andersen Business Consulting, doradca prywatyzacyjny PKP SA, zakończył sporządzanie dokumentacji przedprywatyzacyjnej i obecnie przeprowadza konsultacje z zarządami gmin na terenie których jeżdżą te koleje. Dotychczas stanowisko gmin wobec propozycji zgłaszanej przez doradcę jest negatywne – nie zamierzają

one ani przejmować infrastruktury torowej od PKP SA, ani finansować koniecznych inwestycji taborowych i infrastrukturalnych, ani nawet pokrywać ze środków własnych niewielkiej straty eksploatacyjnej, jaką wykazują obie koleje. Gminy deklarują za to, że mogą ewentualnie przejść od PKP SA za damo udziały w spółkach, pod warunkiem, że te na własność otrzymają infrastrukturę. Jak się nieoficjalnie dowiedziałem, oficjalne stanowisko gmin zainteresowanych WKD zostanie wkrótce przedstawione prezesowi Męclewskiemu. Wydaje mi się, że w tej sytuacji PKP SA może mimo wszystko zdecydować się na publiczne zaproszenie potencjalnych inwestorów do rokowań, licząc, iż ciężar rozmów z gminami inwestorzy wezmą na siebie. Tymczasem, nie ma żadnego oficjalnego stanowiska stron, więc nic nie jest przesądzone.

Zapewne PKP SA w lipcu lub w sierpniu rozpocznie poszukiwanie doradcy prywatyzacyjnego do przygotowania zbycia udziałów dziewięciu spółek naprawy infrastruktury kolejowej. Rychła prywatyzacja tych podmiotów wydaje się wskazana nie tylko ze względu na ich nienajlepszy stan finansowy, ale także, aby uniknąć ewentualnych zarzutów, że PLK SA zamawia wykonanie robót w spółkach wchodzących wraz z PLK w skład Grupy PKP. Unia Europejska, istotny donor środków inwestycyjnych, może uważać, że obecnie przetargi organizowane przez PLK mogłyby być stronniczo rozstrzygane na niekorzyść spółek spoza Grupy PKP. Oczywiście sprywatyzowanie ustawi spółki wydzielone z byłego sektora infrastruktury na równi z ich konkurentami.

Jeżeli chodzi o następne projekty prywatyzacyjne, to gorąco namawiam zarząd PKP SA do niezwłocznego uruchomienia prywatyzacji spółek nie związanych bezpośrednio z transportem, co zresztą zapowiada prezes Męclewski. Prywatyzacja takich spółek nie jest tak skomplikowana, jak spółek przewozowych, łatwiejsza politycznie i może przynieść sukces. A sukcesu potrzebują - i zarząd PKP SA, i kolej, i my wszyscy, obywatele Polski, a od przyszłego roku także Europy.