

Kolej na kolej

Targi o kopalnie dla kompleksów paliwowo-energetycznych zostawiły w cieniu manewry na torach kolejowych. Brak jasno wyznaczonej przyszłości energetyki nie pozwala na ocenę jakości wąskotorowego postępowania prywatyzacyjnego, bo nie ma szerokiej perspektywy ostatecznego ukształtowania ani rynku energii, ani kolei. Wprowadza to zamęt i grozi jakimś wykołosem. Wypadnięcie z torów kolejowych tylko w grach komputerowych jest łatwe do sprostowania, w gospodarce zwiastuje dalekosiężne konsekwencje rozłożone na wiele lat – co wcześniej lub później wyjdzie na jaw.

Pozostawmy w spokoju idiotyczne bicie rekordów na pustym torze ponad 226 km/h w składzie pociągu z silnikami o łącznej mocy 2 MW (Newag) i testy Pendolino z 2013 r. – 293 km/h. Nie zajmijmy się też złotym pociągiem – choć to zajęcie mniej ryzykowne niż kondycja PKP Cargo. Za złotem wojskowe służby przeczesują nasypy potencjalnych lokalizacji poszukując min na głębokość 1 m, niczego nie znajdując.

Początkowo o zakup PKP Energetyka starało się aż 12 podmiotów – 6 finansowych i 6 branżowych. Ostatecznie na placu boju pozostał tylko CVC oraz Energa, chociaż starał się także Tauron. Mimo kontrowersji nastąpiła sprzedaż PKP Energetyka funduszowi CVC Capital Partners, co tym bardziej zadziwia, gdyż krajowe podmioty energetyczne przebudowując swoją sieć dystrybucyjną posiadają nieodzowną wiedzę co do wartości oferowanych usług i inwestycji.

Po raz któryś doświadczymy, że wyższa cena zwłaszcza oferowanych przez podmioty finansowe w zderzeniu z fizycznym inwestowaniem w infrastrukturę kolejową poniesie porażkę. Doraźne korzyści i pozorne zastrony zgodności z prawem usprawiedliwiają brak wyobraźni i odpowiedzialności za strategiczne działania gospodarcze?

Wg doniesień prasowych: CVC Capital Partners oraz Energa w ostatecznym starciu zaproponowały zbliżoną cenę, ale o wyborze CVC zadecydowało wzięcie na siebie przez fundusz większej części przyszłych zobowiązań PKP Energetyka. Chodzi np. o ryzyko związane z przyszłymi stratami spółki wynikającymi z zakupu zielonych certyfikatów. Do tego doszły zobowiązania wynikające z kontraktów za niezrealizowane inwestycje oraz ryzyko związane ze spłatą długów Przewozów Regionalnych względem PKP Energetyka. W sumie biorąc pod uwagę te elementy ryzyka, oferta CVC była o około 150 mln zł korzystniejsza niż Energi.

Trudno, by podmiot finansowy nie znał się na ryzykach (zobowiązań, długów), co może być tylko nieco słabszą stroną energetyki dystrybucyjnej. Ale z drugiej strony brak ujawnionego ryzyka nie pozwala ocenić wiarygodności ofert stron postępowania. Czyżby ktoś w tym względzie miał większą wiedzę? Te działania (spłaty długów, zobowiązań) będzie kontrolowało URE?

Postowie i europostowie zadali wiele pytań dotyczących tej prywatyzacji (sugerując także jej zablokowanie) w odpowiedzi spotykając się z barierami, jakie na końcach ślepych torów stosuje kolej. Do takich działań należy także zaliczyć wypowiedź pisemną CVC zamieszczoną w poczytnych tygodnikach, zamiast odniesienia się do meritum sprawy zarzucając jednemu pytającemu „bliskie związki z PKP Energetyka” i nepotyzm. Zapewne przy takim inwestorze kolej nie pojedzie szybciej i taniej. Walizki przecież można spakować i rozpylić skunksowe perfumy.

Aby energetyka kolejowa była zdolna do przyzwoitych prędkości przewozowych właściwie przebudowie powinna ulec cała sieć kolejowa przechodząc z prądu stałego na przemienny. Plany w tej dziedzinie są mgliste, toteż deklaracje podmiotów finansowych mogą całkowicie różnić się z gospodarczymi oczekiwaniami. To nie jest poprawianie kolei, to jest jej przebudowa! Siniki o mocy 8-9 MW zapewniające większe prędkości muszą korzystać z sieci prądu przemiennego SN!

Energetyka w gospodarce rynkowej od ćwierćwiecza poszukuje swojej drogi rozwoju i czy z koleją, czy bez niej zapewne sobie poradzi, o ile nie zostanie zmuszona do manewrów, na bocznym torze, nieefektywności ręcznie sterowanej.

Ściskając w rękę kamień zielony...

STACH

