

Kapitał ma narodowość

Wszystkie liczące się na świecie kraje prowadzą politykę ekonomiczną w interesie swojego przemysłu i miejsc pracy. Robią to zarówno Amerykanie, jak i Niemcy, Francuzi i Chińczycy. Tymczasem przez ponad 20 lat III RP kolejni premierzy i ministrowie finansów przekonywali nas, że kapitał nie ma narodowości, inwestycje zagraniczne to sól gospodarki i nieważne w czyich rękach są banki, ważne, by były dobrze zarządzane.

W 2009 roku władze landu Meklemburgii-Pomorza Przedniego zatwierdziły pomoc finansową dla stoczni grupy kapitałowej Hegemann, zatrudniającej 2300 pracowników. Państwową pomoc otrzymały zakłady stoczniowe w Hamburgu, stocznie HDW w Kilonii, w Eden, zakłady stoczniowe Wadan w Wismar i Warnemuende pod Rostokiem, oraz grupa kapitałowa Hegemann z Bremy. Niemcy otwarcie mówili, że ratują ten przemysł i miejsca pracy. Rząd zwiększył publiczne zamówienia na statki strażackie, ratownicze, pomocy technicznej czy policyjne, co ma także wzmocnić pozycję finansową niemieckich stoczni bałtyckich.

Po pomoc rządową ustawiły się także: Porsche, BMW, Ford, koncern budowlany Hochtief i Iveco. A w Polsce? Zakończono projekt Gawron i zniszczono Stocznnię Marynarki Wojennej w Gdyni. Znalezenie rzekomego inwestora z Kataru dla stoczni w Gdyni i Szczecinie okazało się medialną hucpą.

Wicemarszałek sejmiku zachodniopomorskiego Witold Jabłoński (PO) palnął wtedy, że mieszkańcy regionu muszą się dostosować do nowej sytuacji gospodarczej i zamiast przemysłu stoczniowego stawiać na inne inwestycje. „Nawet jak znajdziemy inwestora, nie musi to oznaczać, że będziemy budować statki, być może na części zakładu będziemy produkować jakieś niszowe rzeczy jak łodzie sportowe”.

Francuskie samochody i huty

Francuski rząd namawia rodaków do kupowania produktów z metką „made in France”, bo to pozwoli na zachowanie miejsc pracy we Francji. Nawet za prezydentury Sarkozyego rząd usiłował wpływać na koncerny i te częściowo państwowe (Renault) i całkiem prywatne (Peugeot-Citröen- PSA). W rok po sporze amerykańskiej firmy Molex, producenta złączy elektrycznych do samochodów, z byłymi pracownikami zamkniętej fabryki we francuskim mieście Villemur-sur-Tarne i zwolnieniu z pracy 283 osób, francuski minister przemysłu Christian Estrosi mówił: „Zwróciłem się do Renault i PSA, aby zakończyły swoje kontrakty z firmą Molex i nie utrzymywały z nią wymiany handlowej w przyszłości”. Doszło też do ostrego spięcia pomiędzy Francją a Czechami. Premier Topolánek oskarżył Sarkozyego o protekcjonizm gospodarczy, gdy chciano przenieść zakłady Renault z Czech do Francji. Prezydent Francji powiedział wówczas: „Usprawiedliwione jest, jeśli Renault buduje fabrykę w Indiach, by sprzedawać swoje samochody Hindusom. Ale nie ma usprawiedliwienia, gdy buduje się fabrykę w Czechach, by sprzedawać zrobione tam samochody we Francji”. Sarkozy wsparł Renault oraz Peugeot-Citröen kredytami w wysokości 6 mld euro na pięć lat. W zamian firmy zobowiązały się, że nie ograniczą zatrudnienia w zakładach we Francji. W styczniu 2010 roku Sarkozy wezwał na dywanik szefa Renault Carlosa Ghosna za to, że nową wersję popularnego Clio koncern zamierzał produkować tylko w Turcji, rezygnując z fabryki Flins pod Paryżem.

– Firma, która sprzedaje francuskim konsumentom, musi możliwie jak najwięcej produkować we Francji – mówił wtedy minister ds. zatrudnienia Laurent Wauquiez.

Prezydent Hollande kontynuuje tę politykę. Spotkał się z Lakshimim Mittalem właścicielem giganta stalowego Arcelor Mittal. Dyskutowana była kwestia nacjonalizacji jednej z hut. Mittal posiada we Francji 150 zakładów, zatrudnia 20 tys. osób. Koncern zamierzał sprzedać 2 piece w hucie we Florange (629 pracowników groziła utrata pracy) i dał rządowi czas na znalezienie kupca. Znalazło się dwóch chętnych do nabycia całej huty, na co nie przystał właściciel. Dlatego rząd zamierzał hutę znacjonalizować. Ostatecznie doszło do porozumienia, które zakłada zamknięcie nierentownych pieców, ale utrzymanie dochodowej walcowni, co znacznie ograniczyłoby zwolnienia, oraz zainwestowanie w kompleks hut 180 mln euro przez 5 kolejnych lat. Arcelor Mittal zobowiązał się do zapewnienia pracy lub wypłaty świadczeń dla 630 pracowników.

Węgry i Bałtowie

Także małe kraje potrafią walczyć o swój przemysł. My już stoczni nie mamy, ale Bałtowie tak. I doskonale sobie radzą. Estońska stocznia BLRT Marketex, część norwesko-estońskiej grupy stoczniowej BLRT Grupp AS), zbuduje cztery jednostki przeznaczone do serwisowania morskich elektrowni wiatrowych dla brytyjskiego Sure Wind Marine. Wcześniej szwedzki Coast Guard złożył zamówienie w estońskiej stoczni Baltic Workboats na budowę pięciu szybkich jednostek przeznaczonych do zadań ratowniczych i patrolowych. Z kolei Węgry, za pożyczkę od Chińczyków 2 mld euro, odkupili od Rosjan 21 proc. akcji węgierskiego koncernu paliwowego MOL, które za wiedzą poprzedniego, lewicowego rządu premiera Ferencza Gyurcsanya, Austriacy sprzedali koncernowi Surgutniefietgaz. – Węgry zdołały przeszkodzić Rosjanom w uzyskaniu silnych wpływów ekonomicznych w środkowej Europie i przywrócić niezależność strategicznemu koncernowi węgierskiemu – mówił szef węgierskiego MSZ Janos Martonyi.

Białe klify Dover

Brytyjskie ministerstwo transportu zdecydowało ostatecznie, że nie sprzeda francuskim inwestorom portu w Dover wraz z legendarnymi białymi klifami. Transakcję wyceniono na blisko 350 mln funtów. Plany te bardzo nie spodobały się brytyjskiej opinii publicznej. Do USA zaś, mimo rachunku ekonomicznego, wraca Foxconn, znany z łamania praw pracowniczych w Chinach. Linia produkcyjna małego komputera Mac mini Apple zostanie przeniesiona do Stanów, najprawdopodobniej do Fremont w Kalifornii. Operacja ma kosztować 100 mln dolarów.

Prywatyzacja po polsku

Prowadzona od 1989 roku prywatyzacja to wyprzedaż majątku narodowego na niewyobrażalną skalę. Przed skutkami takiej polityki prywatyzacyjnej przestrzegał Polaków jeszcze w 1990 r. amerykański ekonomista, laureat Nagrody Nobla prof. Milton Friedman. Apelowal, byśmy nie popełniali błędu i nie sprzedawali dużych polskich firm cudzoziemcom: „Uważam, że byłby to błąd. Po pierwsze, moglibyście je sprzedać tylko po bardzo niskich cenach, niemal za nic. Kto by na tym skorzystał? Głównie cudzoziemcy, nie Polacy. (...) Pamiętajcie jedno: cudzoziemcy nie będą inwestować w Polsce po to, by pomóc Polsce, lecz po to, by pomóc sobie. Cudzoziemcy powinni mieć pełną swobodę inwestowania w Polsce, ale tylko wtedy, gdy będzie to w interesie Polski” – mówił w wywiadzie, który ukazał się w październikowej „Res Publice” w 1990 roku.

Stało się to, przed czym przestrzegał noblista. Prym w tym wiedli politycy Unii Demokratycznej, Unii Wolności i Kongresu Liberalno-Demokratycznego. Ci ostatni – gdańscy liberałowie – to dzisiaj prominentni politycy PO. ▣

Rozmowa z profesorem nauk ekonomicznych, specjalistą w dziedzinie zarządzania, posłem na Sejm VII kadencji Jerzym Żyżyńskim

Brak odpowiedzialności za państwo

– **Wszystkie liczące się na świecie kraje prowadzą politykę ekonomiczną w interesie swojego przemysłu i ochrony miejsc pracy, tylko nie Polska...**

– Od czasu ministrów Syryjczyka i Balcerowicza polityka ekonomiczna państwa polskiego jest prowadzona w interesie obcego kapitału, który ma przede wszystkim charakter spekulacyjny. Dodajmy, że obcy kapitał w Polsce albo w ogóle nie płaci podatków, albo płaci je śmiesznie niskie. Wysoko wynagradza swoich menedżerów, a polscy pracownicy zarabiają bardzo mało. Takie działania jak wydłużanie wielu emerytalnego czy umowy śmieciowe służą obniżaniu kosztów pracy w interesie obcego kapitału.

– Jakie są tego efekty?

– Generalnie biedniejemy. Jesteśmy jednymi z najbiedniejszych w Europie. Przykładowo: od wejścia Polski do Unii, w postaci zysków, dywidend wyprowadzono z kraju ponad 400 mld zł. W ostatnich latach produkt narodowy brutto, czyli to, co w Polsce zostaje, jest o 50 do 70 mld zł niższy niż produkt krajowy brutto, czyli to, co wytwarzamy. Gdyby te środki pozostały w kraju, przysłużyłyby się do jego ekonomicznego rozwoju, a tak służą krajom, z których pochodzi kapitał.

– Najlepszym przykładem upadku przemysłu mogą być polskie stocznie...

– Stocznie i przemysł samochodowy. Straciliśmy te gałęzie gospodarki. W produkcji samochodowej mamy tylko montownie obcych koncernów. Polacy mogą tylko to robić i to jak najtaniej. Gdy się ma własny przemysł to prowadzi się badania naukowe, ma patenty, są kooperanci, to wszystko nakręca gospodarkę. Gdy tego nie ma, nie można liczyć ani na rozwój myśli technicznej, ani na godziwe zarobki dla polskich pracowników. Efekty widać, kiedy Fiat przenosi produkcję do Włoch, by tam uratować miejsca pracy.

– Do końca 2013 roku ministerstwo skarbu chce sprywatyzować wszystkie przedsiębiorstwa państwowe.

Jak Pan to ocenia?

– Kierownictwo ministerstwa skarbu to ludzie bez kwalifikacji. Cechuje ich też brak odpowiedzialności za państwo. Prywatyzacja po polsku bardzo często polega na tym, że są wrogie wykupy – obcy kapitał polskie przedsiębiorstwa przejmuje i likwiduje, po czym wchodzi tu, tworząc montownie. Jeżeli firmy zagraniczne przenoszą produkcję do Polski, to często tę szkodliwą dla środowiska. Sprzedaje się przedsiębiorstwa z fachowcami i technologiami, a po chwili już ich nie ma, przykładem może być bydgoski Zachem. My praktycznie nie mamy przemysłu. Wszystkie duże zakłady przestały istnieć, wystarczy wspomnieć tylko kilka z nich: stocznie, FSO, Tychy, Ursus, Unitra. Oprócz kwestii ekonomicznych jednym z celów tej wyprzedaży było spacyfikowanie związków zawodowych. Związek był potężny, gdy były duże zakłady pracy. Gdy je celowo polikwidowano osłabiono także zdolność społeczeństwa do protestów.

– Jak Pan ocenia przyszłość ekonomiczną Polski?

– Pod dalszymi rządami PO spodziewam się dalszej likwidacji polskiej suwerenności ekonomicznej. Jest się suwerennym, gdy ma się własne banki i przemysł. Polska traci bazę przemysłową, a jej odbudowa będzie bardzo trudna. Szczególnie w ramach Unii. Unia Europejska nam szkodzi. Weszliśmy na złych warunkach, a poszczególne rządy, szczególnie PO, dobiły polską gospodarkę. Znaczna część młodzieży w Polsce nie ma żadnych perspektyw. Wyjeżdża na Zachód, ponieważ tu nie ma dla niej przyszłości.☐