

MZK: dzielenie na dwoje

Restrukturyzacja - więcej biur

ZWIĄZKOWCY z MZK ostro krytykują proponowany przez Zarząd Miasta podział zakładu na dwa samoistne twory, tj. firmę świadczącą tylko usługi przewozowe oraz zakład budżetowy pod nazwą Zarząd Komunikacji Miejskiej.

WYDZIELENIE ZKM uważają za działanie sztuczne, pozorne, nie przynoszące żadnych korzyści, które przyczyni się jedynie do rozbudowywania ponad nieprzywzwoleńczość urzędniczych struktur. Poza „nic nie znaczącym w praktyce rozdziałem” - jak sam przyznaje - Zarząd Miasta nie ma wciąż rozważnego pomysłu na rozwiązanie problemów szczecińskiej gospodarki komunalnej.

Taki wniosek można wyciągnąć po spotkaniu przedstawicieli załogi MZK z dyrektorem firmy, wiceprezydentem Leszkiem Duklanowskim i Januszem Szewczukiem, członkiem Zarządu Miasta. Dyskusja toczyła się wokół przygotowanego na najbliższą sesję Rady Miejskiej (15 maja) projektu likwidacji Miejskiego Zakładu Usług Komunalnych. Jednostki tam wchodzące, zwane oddziałami, miałyby na powrót stać się - jak przed powołaniem MZUK - samodzielnymi zakładami budżetowymi. W miejsce tego sztucznego tworu, który - jak pisaliśmy - służył wyłącznie do przelewania pieniędzy z Zakładu Wodociągów i Kanalizacji oraz dawnego MZUS do deficytowego MZK -

powstałoby aż 6 komunalnych firm. A to z racji zamiaru wydzielenia z obecnej struktury miejskiego przewoźnika jednostki „kontrolno-zarządczej” z siedzibą przy ul. Mariackiej oraz firmy strictly usługowej pod dotychczasowym szyldem.

Tzw. ZKM miałyby się w bliżej nieokreślonej perspektywie przekształcić - wzorem Warszawy - w Zarząd Transportu Miejskiego. Po Zarządzie Budynków Komunalnych i Zarządzie Infrastruktury Komunalnej byłby to więc już w Szczecinie trzeci taki zarząd. Z MZK natomiast - choć i to raczej odległa perspektywa - wyodrębnione miałyby być przynajmniej cztery przedsiębiorstwa: jedno tramwajowe oraz trzy autobusowe.

Związkowcy z OPZZ, „Solidarności '80” i innych reprezentacji załogi twierdzili podczas spotkania, że te zmiany pociągną za sobą zwiększenie kosztów

i przyczynią się do nieuzasadnionego rozbudowania administracji. Krytyczne uwagi przesłali także na piśmie wiceprezydentowi Leszkowi Duklanowskiemu. Nie był on jednak w stanie rozwiązać nawet podstawowych wątpliwości związanych z planowanymi przekształceniami.

Lansowany podział - czytamy m.in. w piśmie MNSZZ Pracowników MZK z 24 kwietnia br. - „jest dalszą eskalacją windowania kosztów utrzymania zakładu, a co za tym idzie, dalszych podwyżek cen biletów. Nie możemy się na to zgodzić, zwłaszcza teraz, gdy w związku z programem oszczędnościowym zawieszamy linie, ograniczamy komunikację. Jak wytłumaczyć mieszkańcom Szczecina, że miasto nie stać na taką komunikację, a jednocześnie powołuje się do życia następny zakład budżetowy. Nie mamy na zapłatę podatków, ZUS-u, za paliwo i prąd, ale mamy na pensje dla dwóch dyrektorów i czterech zastępców w miejsce jednego dyrektora i jednego zastępcy”.

- Chcemy, a wręcz żądamy przedstawienia rzetelnej restrukturyzacji - oznajmił na spotkaniu z przedstawicielami magistratu

Wojciech Leśniewicz z Rady Konsultacyjnej Związków likwidowanego MZUK.

- Ile pieniędzy zaoszczędzi miasto po reorganizacji MZK na dwa zakłady budżetowe?

- O ile zmniejszy się zatrudnienie? A raczej o ile wzrośnie, bo przecież oddzielenie istniejących już służb, np. księgowości, kadr, BHP, OC, działu zarobkowego etc., naturalną siłą rzeczy będzie musiało prowadzić do ich odtworzenia w zakładzie - wskazywał inny dyskutant.

- Na ile usprawni to komunikację i czy przysporzy środków finansowych na remonty i codzienną eksploatację?

- Załogę i nas niepokoi, że w statucie dwu firm tworzonych z jednej, prawa i obowiązki pracowników określać ma tylko kodeks pracy i regulamin pracy. Co z zakładowym układem zbiorowym? - pytał m.in. Tadeusz Baran z „Solidarności '80”.

- Czy w związku z tym wydział pana Trzcinińskiego nadal będzie istniał?

Wiceprezydent Duklanowski ograniczył się jedynie do wyrażenia zgodzenia z faktem, że teraz

będzie mógł zgłębić problemy „komunalni”, gdyż zyskał nowego pomocnika w osobie Janusza Szewczuka. To temu, młodemu członkowi Zarządu Miasta, a nie wiceprezydentowi odpowiedzialnemu za funkcjonowanie służb komunalnych, powierzono bowiem dzieło ich restrukturyzacji. I on nie miał jednak zbyt wiele do powiedzenia. Poza ogólnikami. Nie był w stanie wskazać plusów, ewentualnie minusów, jakie przyniesie dzielenie komunikacyjnego monopolu.

- Nie można mówić, ile kto zyska, czy kto straci na tym zabiegach. Rozumiem, że wątpliwości pojawiają się i będą się pojawiały, chciałbym jednak, abyśmy zastanowili się jak z tego jednego worka wydzielić dwa mniejsze - obrazowo starał się tłumaczyć Janusz Szewczuk. - Dokonujemy restrukturyzacji, której sami się domagaliście. Nie mówimy o zwalnianiu ludzi, ale o ich przekwalifikowywaniu, a jeśli będą zwolnienia, to na pewno nie na zasadzie: rudił sobie sam. Proponowany podział MZK nie jest zaś ani wstępem, ani ostatnim ruchem - odparł były radny.

Po tych słowach zebrani nie kryli konsternacji.

- Nie jesteśmy przeciwko zmianom, ale zaczniemy wreszcie mówić o konkretnych. Do jeżeli nic tak naprawdę się nie zmieni - jak pan twierdzi - to po co nam taki podział... - podsumował Bronisław Wadowski z OPZZ. W podobnym duchu wyrażenia przedstawiciele miasta odebrali i inni związkowcy obecni na sali.

Budząca uzasadnione kontrowersje pozorowana - w gruncie rzeczy - restrukturyzacja zakładów budżetowych miasta, w tym zwłaszcza MZK, ma być tematem kolejnego spotkania, które wyznaczono na 10 maja. (mjr)