

DROGI DO NORMALNOŚCI

Rozmowa z Andrzejem Markowskim, prezesem Zarządu Szczecińsko-Polickiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Spółki z o.o.



- Minęło trzy lata od naszej poprzedniej rozmowy (patrz "RB" Nr 1(61) z roku 2004, art. pt. ["Pomysł na przyszłość"](#)).

Czym zapisały się one w kronikach Firmy?

- Naszym priorytetem była i pozostaje sprawa odnowy taboru autobusowego. Doświadczenie wskazuje, że konieczna jest coroczna wymiana około 10 procent eksploatowanych pojazdów. Prowadząc konsekwentną politykę odtworzeniową, w roku 2004 nabyliśmy 5 nowych autobusów, w roku 2005 kupiliśmy 7 używanych pojazdów (które zastąpiły 20-letnie "Ikarusy" i "Jelcze"), zaś w roku ubiegłym nasz tabor powiększył się o 4 nowe oraz 4 używane (okazyjnie nabyte) autobusy.

Upredzając kolejne pytanie dodam, że aby zaspokoić podstawowe potrzeby transportowe wynikające z zadania utrzymywania 10 linii regularnych w rejonie Szczecina i Polic, polickiej linii samorządowej oraz przewozów pracowniczych na zlecenie Zakładów Chemicznych "Police" SA, w bieżącym i przyszłym roku musimy zastąpić nowymi pojazdami pozostałe 11 około 20-letnich "Jelczów". Później będziemy mogli nieco zmniejszyć intensywność inwestowania.

- Zakup nowych autobusów sporo kosztuje.

- Normalną kolejną rzeczą powinno być tak, by dochód z działalności przedsiębiorstwa pozwalał na pokrycie bieżących kosztów oraz na inwestycje odtworzeniowe, a nawet rozwojowe. Paradoks nadal istniejącej sytuacji polega na tym, że podczas gdy średni koszt wozokilometra kształtuje się obecnie na poziomie netto 4,34 zł, Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego (reprezentujący Miasto Szczecin, współwłaściciela naszej firmy) płaci nam średnio netto 3,93 zł. Przy takiej relacji, zapisana w umowie z ZDiTM tegoroczna usługa szacowana na około 4 mln wozokilometrów (90 procent wszystkich naszych przewozów), prowadzi wprost do powstania deficytu w wysokości ponad 1,6 mln złotych. Umowa z miastem przewiduje, co prawda, 5-procentowe wzrosty stawki za wozokilometr w marcu bieżącego i przyszłego roku. Nie rozwiąże to jednak narastającego od lat problemu zaniżonych stawek. A przecież musimy mieć jeszcze środki na wspomniane niezbędne zakupy nowych autobusów, bądź przynajmniej znacznie nowszych od obecnie jeszcze eksploatowanych.

- Jak to się więc stało, że mimo wykonywania deficytowych w swej istocie usług, znajdowaliście jednak środki nie tylko na wymianę wyeksploatowanych autobusów, lecz także na kosztowny remont wielkiej hali stacji codziennej obsługi pojazdów?

- Jak wspominałem, świadczymy również usługi transportowe na rzecz Gminy Police i Zakładów Chemicznych "Police" SA, wykonujemy ponadto przewozy turystyczne i okolicznościowe, liczące się w bilansie firmy dochody przynosi nasza myjnia i stacja diagnostyczna oraz wynajem powierzchni reklamowej na autobusach.

To oczywiście nie wystarczyłoby jednak na sfinansowanie naszych inwestycji. Na szczęście, firma posiadała pewien majątek własny, co pozwalało nam na korzystanie z instytucji leasingu zwrotnego. Korzystając z tych wszystkich źródeł, tylko w ubiegłym roku na odnowę taboru wydaliśmy w sumie około 4 mln złotych oraz zakończyliśmy gruntowny remont i modernizację hali, kosztujący nas 1,4 mln zł.

- Dlaczego nie korzystaliście przy tym z kredytów bankowych?

- Żaden bank nie chciał udzielić długoterminowego kredytu firmie prowadzącej działalność w oparciu o kilkumiesięczne umowy z jej głównym zleceniodawcą. Dopiero w sierpniu ubiegłego roku, po kilkuletnich wielokrotnych monitach, a nawet wstąpieniu na drogę arbitrażu przeciwko Miastu Szczecin, udało się doprowadzić do podpisania 10-letniej umowy na świadczenie usług.



- Jesteście spółką gmin Szczecin i Police. Czy gminy te nie mogły sfinansować tych inwestycji, choćby sięgając po fundusze unijne?

- Unijne przepisy zabraniają udzielania tego typu pomocy publicznej. Szczecin, a tym bardziej Police, nie są też metropoliami w rozumieniu norm unijnych. Dlatego nie mogą, jak inne

metropolie, sięgać po środki europejskie na odtwarzanie taboru komunikacji publicznej.

- Szczecin posiada w Waszej Spółce 30,7 procent udziałów, Police 69,3 procent. Zdecydowana większość przewozów pasażerskich odbywa się w relacjach Police - Szczecin. Co należy uczynić, by korzystający z nich pasażerowie nie musieli obawiać się pogorszenia standardu usług komunikacyjnych?

- Jest kilka dróg dojścia do normalności. Uważam, że przede wszystkim powinna nastąpić restrukturyzacja przepływów pieniężnych z budżetu miasta do przewoźników. Obecnie dotacja miejska dla trzech przedsiębiorstw autobusowych oraz dla komunikacji tramwajowej, a także środki finansowe z tytułu sprzedaży biletów, trafiają do wspólnego worka w Zarządzie Dróg i Transportu Miejskiego. Tam są dzielone według nie zawsze jasnych kryteriów.

- Zapisana w budżecie miasta wysokość dotacji uzależniona jest od możliwości finansowych.

- Przy założeniu, że ceny biletów autobusowych wzrosną od 1 kwietnia o 15 procent, w budżecie miasta zapisano dla komunikacji miejskiej łączną kwotę 52.580 tysięcy złotych. Według wyliczeń ZDiTM, jak już wspomniałem, dla nas średnią cenę netto za wozokilometr w 2006 roku ustalono na 3,93 zł. Dla porównania: w Bydgoszczy przewoźnicy wynegocjowali cenę 5,80 zł., w Warszawie około 7 zł, w Krakowie 5,50 zł, a we Wrocławiu 5.30 zł.

- Trudno podejrzewać, by w tamtych miastach mniej dokładnie liczone środki budżetowe przeznaczone na komunikację publiczną.

- Tam zdano sobie sprawę z oczywistej prawdy, że stawka za wozokilometr niższa od kosztów własnych prowadzi wprost do dekapitalizacji taboru, a w rezultacie do pogarszania standardu usług komunikacyjnych. Dodam jeszcze, że przy wyliczaniu niezbędnej ekonomicznie stawki należałoby obecnie założyć także znaczne podniesienie wynagrodzeń dla kierowców i mechaników. W przeciwnym wypadku grozi nam negatywna selekcja w zawodzie.

- W jaki inny sposób Miasto Szczecin, główny zleceniodawca, mogłoby skutecznie pomóc w rozwiązywaniu problemu odnowy taboru autobusowego?

- Wydaje się, że racjonalną decyzją byłoby także podwyższenie kapitałowego udziału Szczecina w naszej Spółce, by uzyskać w niej połowę udziałów. Przy takim rozwiązaniu, wniesiona kwota 2.340 tys. zł mogłaby zostać przeznaczona na sfinansowanie zakupu taboru. Alternatywą mogłaby stać się sprzedaż udziałów Szczecina inwestorowi zewnętrznemu, który zobowiązałby się do zainwestowania w naszą firmę.

- Jak te wszystkie propozycje przyjmowane są w szczecińskim Magistracie?

- Liczę na to, że obecna ekipa miejskich władz samorządowych zdecyduje się poważnie potraktować proponowane przez nas rozwiązania systemowe.