



PREZYDENT MIASTA GDYNI

81-382 Gdynia, Al. Marszałka Piłsudskiego 52/54

telefon (centrala): 58-66-88-000; fax: 58-62-09-798; e-mail: umgdynia@gdynia.pl; www.gdynia.pl

SOS.0003.76.2015

Gdynia, dnia 5 maja 2015 r.

Pan
Marcin Horala
Radny Miasta Gdyni

Dotyczy: interpelacji w sprawie zasadności funkcjonowania trzech odrębnych miejskich spółek przewozowych.

W odpowiedzi na Pana interpelację z dnia 22 kwietnia 2015r. w sprawie jw. niniejszym przedkładam odpowiedź.

Ad 1. Jakie jest obecnie uzasadnienie utrzymywania trzech odrębnych miejskich spółek przewozowych?

Ustawowy obowiązek zapewnienia potrzeb komunikacyjnych mieszkańcom może być realizowany w zróżnicowany sposób, w zależności od wyboru samorządu. Model z kilkoma przedsiębiorstwami komunikacyjnymi z udziałem Gminy funkcjonuje w wielu miastach zbliżonych wielkością, lub większych od Gdyni, np. w Warszawie, Szczecinie, Białymstoku. Przykładowo w Szczecinie funkcjonują trzy spółki autobusowe i jedna tramwajowa. Powszechne jest odrębne traktowanie przewozów kolejowych tramwajowych czy trolejbusowych, w osobnym dedykowanym podmiocie.

Model komunikacji miejskiej w Gdyni, w tym funkcjonowanie kilku podmiotów prawa handlowego, jest efektem planowanej polityki transportowej realizowanej przez miasto od ponad dwóch dekad. Gdynia ma silnie zdywersyfikowaną strukturę zasilania taboru. PKT Sp. z o.o. to trolejbusy zasilane, jak powszechnie wiadomo, energią elektryczną. PKM Sp. z o.o. to firma, która ma jedną z największych i najnowocześniejszych w Polsce flot pojazdów zasilanych sprężonym gazem ziemnym CNG. Przedsiębiorstwo Komunikacji Autobusowej Sp. z o.o. to z kolei firma oparta o tradycyjny, ale nowoczesny model zasilania pojazdów olejem napędowym, w oparciu o silniki Euro 6, rygorystycznie eliminujące spaliny. Gdynia dba o transport ekologiczny.

Utrzymywanie dwóch odrębnych spółek autobusowych nie jest reliktem przeszłości. Wynika z przemyślanej strategii rozwoju komunikacji miejskiej. Bazy spółek autobusowych rozmieszczone są po przeciwnych stronach Miasta. Pozwala to na zoptymalizowanie kosztów kursów dojazdowych oraz zmniejszenie kosztów utrzymania i dojazdów rezerwy. Spółka trolejbusowa umiejscowiona jest również korzystnie na linii sieci trolejbusowej miasta – nie na skraju. Praca przewozowa jest ekonomicznie powiązana z lokalizacją baz. Dywersyfikacja

podmiotów przewozowych spowodowała ich specjalizację i zróżnicowanie taboru (dominujące marki, podział na pojazdy standardowe i przegubowe), rodzaj paliwa/zasilania (olej napędowy, CNG, energia elektryczna), różne są zaplecza serwisowe. Spółki przewozowe realizują odtwarzanie taboru z udziałem środków unijnych jako odrębne podmioty. Zróżnicowanie pozwala na stosowanie odmiennych źródeł finansowania dodatkowego, zależnych od sytuacji finansowej i specyfiki projektów, takich jak: kredyty, obligacje, pożyczki z WFOŚiGW czy zmiany kapitałowe.

Stosunkowo niewielka firma daje możliwość bezpośredniego kontaktu pracownika z Zarządem. Sprzyja to lepszej komunikacji i nadzorowi.

Spółki przewozowe charakteryzuje bardzo spłaszczona struktura organizacyjna, niemożliwa do zastosowania w dużym, kilkuzakładowym podmiocie. Nie istnieje szczebel wyższego kierownictwa zarządzającego, którego koszt zatrudnienia pochłonięłyby ewentualne oszczędności na kosztach zarządów. Rozdzielenie wcześniejszego dużego przedsiębiorstwa na szereg spółek pozwoliło na radykalne redukcje zatrudnienia, tylko w jednej ze spółek z 423 do 320 etatów. Także zmniejszenia pracy przewozowej w poszczególnych podmiotach pozwalają na redukcję zatrudnienia bez trudności wynikających ze zwolnień grupowych. Spółki przewozowe charakteryzuje duża ilość pracowników zatrudnionych w niepełnym wymiarze pracy, zaś stanowiska pozaprodukcyjne zredukowane są do niezbędnego minimum. Praca w ruchu ciągłym i specyfika pracy mechaników i kierowców potwierdza zasadność lokalizacji służb finansowych i pracowniczych w poszczególnych bazach. Przedsiębiorstwo wielozakładowe nie uniknęłoby powielania komórek ulokowanych w kilku lokalizacjach. Organy nadzorcze spółek mają najmniejszą dopuszczalną kodeksowo liczbę członków.

W wykonaniu uchwał Rady Miasta Gdyni Nr XXXVI/ 805, 806 i 807 /09 z 28 października 2009 roku w sprawie bezpośredniego powierzenia wykonywania zadań własnych gminy w zakresie lokalnego transportu zbiorowego zawarte zostały umowy o świadczenie publicznych usług przewozowych w zakresie lokalnego transportu zbiorowego. Wiążą one strony tj. spółki przewozowe i ZKM Gdynia do 30 listopada 2019 r. i obligują do corocznego audytu kosztów i poziomów rekompensat dla spółek. Umowy powierzenia wymagać będą także rozliczenia końcowego z uwzględnieniem kosztów ponoszonych odrębnie przez każdego przewoźnika.

Ad 2 i 3. Jakie są koszty zarządu w obu spółkach? Jakie są koszty administracji w ww. spółkach?

Koszty ogólnego zarządu w spółkach obejmują dwie grupy: koszty administracyjno-gospodarcze (m.in. związane z utrzymaniem zarządu, opłaty telekomunikacyjne, koszty biurowe, tzw. podatki kosztowe, czynsz) oraz koszty ogólnoprodukcyjne dotyczące tej części działalności firmy, która nie jest przypisana ani wydziałowi ruchu ani zapleczu technicznemu (serwis) - np. koszty utrzymania obiektów pozwalających na funkcjonowanie całego przedsiębiorstwa, ochrony, BHiP.

Przyjmując podział kosztów, zgodny z ustawą o rachunkowości, w roku 2014 poszczególne podmioty wykazały w swoich sprawozdaniach finansowych pozycje w poniższych wysokościach.

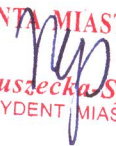
Koszty wynagrodzeń zarządu brutto:

- PKA sp. z o.o. – 406.657,80 zł;
- PKM sp. z o.o. – 256.996,87 zł;
- PKT sp. z o.o. – 427.153,08 zł.

Zgodnie z ww. interpretacją kosztów, koszty administracji wynosiły odpowiednio w całym 2014r.:

- PKA sp. z o.o. – 954.167,62 zł;
- PKM sp. z o.o. – 1.560.192,49 zł;
- PKT sp. z o.o. – 997.717,22 zł.

Z poważaniem

Z up. PREZYDENTA MIASTA GDYNI

Katarzyna Gruszecka-Spychala
WICEPREZYDENT MIASTA