

Przekształcenie Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w spółkę prawa handlowego oraz perspektywy rozwoju na lata 2010 – 2015. Doświadczenia i wyzwania.

Do 31 grudnia ubiegłego roku funkcjonował Miejski Zakład komunikacyjny jako zakład budżetowy – jednostka sektorów finansów publicznych. Od dnia 1 stycznia 2009r zakład przekształcił się w spółkę prawa handlowego – spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością, której głównym udziałowcem została Gmina Miasto Szczecin. Spółka weszła we wszystkie prawa i obowiązki zakładu budżetowego jak również przejęła cały majątek ruchomy oraz wszystkie nieruchomości, których stan prawny do dnia przekształcenia udało się uregulować. Wszyscy pracownicy zakładu budżetowego stali się z mocy prawa pracownikami nowopowstałej Spółki. Aby przedstawić w skrócie cały proces przygotowania do przekształcenia musimy cofnąć się do samego początku.

Trudne początki...

Rozpoczęcie procesu przygotowania do przekształcenia dużego przedsiębiorstwa, jakim był Miejski Zakład Komunikacyjny jest procesem złożonym, wielowątkowym i długotrwałym. Od samego początku jako najlepszy moment przekształcenia (najoptymalniejszy jego termin) rozpatrywany był przełom roku. Podyktowane to było zakończeniem roku obrachunkowego zarówno przez jednostki sektora finansów publicznych jak również doskonałym momentem na rozpoczęcie działalności przez spółkę. Taki termin gwarantował zakończenie i rozliczenie dotacji przez zakład budżetowy oraz start nowego podmiotu z „wyczyszczonym” saldem rozliczeń swojego poprzednika. Te okoliczności zdecydowały o wyznaczeniu daty przekształcenia na 1 styczeń 2009r.

Równie ważnym czynnikiem tego procesu było odpowiednie przeprowadzenia akcji informacyjnej wśród pracowników o założeniach i zasadach przekształcenia ze szczególnym położeniem nacisku na aspekt zachowania dotychczasowych przywilejów i gwarancji zatrudnienia. Dyrekcji zakładu udało się wynegocjować i podpisać z działającymi w zakładzie związkami zawodowymi (7 organizacji) porozumienie gwarantujące pracownikom zatrudnienie na okresie 2 lat od dnia przekształcenia oraz gwarancje finansowe na wypadek ich niedotrzymania. Niezależnie od tego równolegle wydawane były komunikaty informujące o zasadach przeniesienia pracowników do nowego podmiotu, zachowania dotychczasowych gwarancji wynagrodzeń wynikających z Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy czy zachowania innych przywilejów (np. ZFŚS).

Co z majątkiem...

Od początku planowania przekształcenia analizowano i rozpatrywano różne scenariusze dotyczące rozdziału funkcji przewoźnika (tabor + zajezdnie) od właściciela infrastruktury tramwajowej (tory, sieć trakcyjna, podstacje). Tutaj należy przypomnieć, że MZK funkcjonowało jako scentralizowane przedsiębiorstwo odpowiedzialne za całość przewozów i infrastrukturę tramwajową. Tak więc MZK był „konglomeratem” różnych działalności, do których możemy zaliczyć: realizacja przewozów, naprawa taboru, utrzymanie i remonty infrastruktury tramwajowej, planowanie potrzeb inwestycyjnych, nadzór na realizacją inwestycji (w ramach otrzymanych dotacji). Rozdział tych funkcji, który na początku wydawał się prosty i zasadny został w ostateczności zaniechany. Wpłynęła na to niewątpliwie konieczność powołania do życia nowej jednostki, która zajęła by się utrzymaniem tej infrastruktury, a więc nowe koszty. Z pewnością, powołanie tego podmiotu negatywnie wpłynęłoby na sprawne i skuteczne zarządzanie komunikacją tramwajową i spowodowało rozdzielanie dotychczas wspólnie realizowanego zadania na dwa niezależne, a co za tym idzie na

powstanie wzajemnych sporów, rozmycia odpowiedzialności a tym samym wzajemnym przerzucaniem się winą za nierealizowanie planowych jazd (winny przewoźnik czy stan infrastruktury). Alternatywą było przejęcie tej sfery przez istniejący już inny zakład budżetowy, jednak wymagało by to większych zmian w funkcjonowaniu całej sfery gospodarki komunalnej w Szczecinie. Zdecydowanie przeważały tu argumenty ekonomiczne oraz związane ze sprawnym zarządzaniem przewozami a co za tym idzie za jednym ośrodkiem odpowiedzialności. Wynikiem tego było pozostawienie po stronie przyszłej Spółki (jako właściciela) całej infrastruktury tramwajowej. Zauważano, że nowy podmiot działający już w oparciu o zasady rynkowe utrzyma infrastrukturę taniej a procesy inwestycyjne będzie realizować znacznie sprawniej (bez reżimu prawa finansów publicznych).

Regulacje stanów prawnych nieruchomości i przydatność majątku ruchomego...

Po podjęciu decyzji o pozostawieniu majątku rozpoczęto inwentaryzację nieruchomości będących w trwałym zarządzie zakładu budżetowego. Wynik tej inwentaryzacji był daleki od satysfakcjonującego. Wszystkie nieruchomości posiadały nieaktualne decyzje o trwałym zarządzie (decyzje wygasły), brakowało podziałów geodezyjnych nieruchomości lub na ich terenie znajdowały się obiekty mieszkalne. Porządkowanie rozpoczęto od wydania nowych decyzji o trwałym zarządzie i wszczęciu procedury podziałów geodezyjnych gruntów, tak by w przyszłości zasiliły one nowy podmiot. Do dnia przekształcenia udało się w całości uregulować stan prawny 6 nieruchomości a do dnia dzisiejszego 5.

Wiele pracy służb technicznych i finansowo - księgowych zostało poświęcone przeprowadzeniu właściwej inwentaryzacji (spis z natury). Inwentaryzacja ta przeprowadzona na dwa miesiące przed przekształceniem miała na celu sprawdzenie nie tylko czy dany składnik majątku znajduje się w zakładzie ale przede wszystkim dokonanie oceny jego przydatności gospodarczej. Często w zakładach budżetowych nie bada się zasadności posiadania różnego rodzaju składników majątku (w tym zapasów) gdyż element ten nie wpływa na ocenę jego funkcjonowania. Przy procesie przekształcenia jest to bardzo ważne, gdyż niewłaściwa ocena może w przyszłości bardzo negatywnie odbić się na wyniku ekonomicznym spółki (tworzenie rezerw na nieużyteczne i nieprodukcyjne składniki majątku). W wyniku dokonanej inwentaryzacji zakład budżetowy „przekazał” do Gminy zbędny i zużyty majątek o wartości księgowej (netto) 9.028.225,61 zł. Dlatego należy zwrócić szczególną uwagę na prawidłowe i rzetelne przeprowadzenie spisu z natury.

Przed oceną nie uciekł również majątek zakładu wykorzystywany w działalności socjalnej. Jego również poddano ocenie i zdecydowano się przekazać do Gminy dwa ośrodki wczasowe. Podstawowymi argumentami za taką decyzją było wysokie zdekapitalizowanie, brak środków na przeprowadzenie procesów inwestycyjnych oraz wysoki deficyt finansowy generowany w bieżącej działalności.

Akt przekształcenia...

Przekształcenie zakładu budżetowego wymaga podjęcia stosownej uchwały przez organ stanowiący Gminy (Radę Miasta). Uchwała w tej sprawie została podjęta w dniu 24.11.2008 r. Przekształcenie nastąpiło w oparciu o art. 22 i 23 ustawy o gospodarce komunalnej. Zgodnie z tymi przepisami składniki mienia zakładu budżetowego stają się majątkiem spółki a prawo zarządem gruntem przekształconego zakładu staje się prawem użytkowania wieczystego spółki. Podjęta uchwała była

jedynie zgodą organu na dokonanie przekształcenia. Do faktycznego przekształcenia niezbędny był akt przekształcenia (akt zawiązania spółki). Akt ten podpisano w obecności notariusza w dniu 19 grudnia 2008 r. powoływał on do życia z dniem 1 stycznia 2009r Spółkę Tramwaje Szczecińskie Sp. z o.o.. Akt ten zawierał następujące elementy, niezbędne dla dalszego funkcjonowania Spółki, takie jak:

- określenie kapitału zakładowego spółki,
- liczbę udziałów,
- umowę spółki (organy i ich kompetencje),
- powstanie prawa użytkowania wieczystego.

Celem zapewnienia prawidłowości i rzetelności danych finansowych sprawozdanie finansowe zakładu budżetowego na koniec 2008 roku zostało poddane badaniu przez biegłego rewidenta, ze szczególnym uwzględnieniem faktu wyceny składników bilansu mających wpływ na pokrycie kapitału zakładowego nowopowstałej Spółki. Wynika to z faktu że, bilans zamknięcia zakładu budżetowego stanowił jednocześnie bilans otwarcia Spółki. Przywiązanie uwagi do właściwej wyceny majątku wnoszonego do spółki wynika z faktu, że nie mogła on podlegać żadnym wątpliwościom czy zastrzeżeniom.

Jak powierzyć spółce usługi...

Wraz ze zmianą formy prawnej nastąpiło zasadnicza zmiana relacji stosunków na linii zamawiający a wykonawca. Dotychczasowy sposób zlecania usług wynikał z porozumienia wewnętrznego pomiędzy zakładami budżetowymi Gminy Miasto Szczecin (MZK i ZDiTM). Po powstaniu spółki (odrębnej od Gminy osoby prawnej) należało znaleźć inny dozwolony prawem model kontraktowania usług. Spółka zaproponowała rozwiązanie, które wydawało się najprostsze i najbardziej elastyczne oraz zgodne w swojej formie z obowiązującymi w tym zakresie uregulowaniami unijnymi i polskimi. Spółce powierzono świadczenie usług tramwajowej komunikacji publicznej „aktem władczym” w drodze zarządzenia prezydenta miasta. Zarządzenie to jest niczym innym jak umową pomiędzy stronami , w której określone są wzajemne prawa i obowiązki. Zarządzenie określa również tak jak to jest stosowane w normalnych tego typu stosunkach gospodarczych kary umowne.

Wraz z pozostawieniem po stronie Spółki całej infrastruktury tramwajowej co wiąże się z realizowaniem przez Spółkę wszystkich projektów inwestycyjnych, w Zarządzeniu szczególną uwagę zwrócono na aspekt odpłatności w przypadku nieprzejezdności tras komunikacyjnych spowodowanych realizacją inwestycji. Uregulowana została również kwestia pokrywania kosztu komunikacji zastępczej na czas realizacji inwestycji.

Finansowanie inwestycji...

Spółka obecnie finansuje wszystkie inwestycje w drodze uzyskania od Gminy środków poprzez podniesienie kapitału zakładowego. Takie rozwiązanie z punktu widzenia funkcjonowania Spółki i jej przyszłych wyników ekonomicznych nie jest optymalne. Wiąże się z zaburzeniem proporcji pomiędzy uzyskiwanymi przychodami a kosztami ich świadczenia, które powiększane są odpisy amortyzacyjne od zrealizowanych inwestycji.

Programy unijne ...

Gmina Miasto Szczecin jest beneficjentem następujących projektów inwestycyjnych wpisanych na listę indykatywną w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007 - 2013, Działanie 7.3 Transport miejski w obszarach metropolitalnych i są to:

- Budowa i przebudowa torowisk w Szczecinie - (wartość całkowita projektu 222,33 mln zł),
- Zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego w Szczecinie - (wartość całkowita projektu 242,29 mln zł),
- Budowa "Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju" - (wartość całkowita projektu 220,42 mln zł).

Łączna wartość wszystkich projektów wynosi 685,04 mln zł. Wydaje się, że najbardziej przejrzystym, efektywnym i funkcjonalnym (pod kątem organizacji transportu zbiorowego gminy) jest powierzenie realizacji (przejęcie roli beneficjenta) dwóch projektów: „Budowa i przebudowa torowisk w Szczecinie” i „Zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego w Szczecinie” przez Spółkę Tramwaje Szczecińskie Sp. z o.o.. Zgodnie bowiem z wytycznymi Ministra Rozwoju Regionalnego w zakresie zasad dofinansowania z programów operacyjnych podmiotów realizujących obowiązek świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym Spółka komunalna może być beneficjentem środków w ramach POIiŚ.

Co zostało zrobione ...

Na przełomie 2007/2009 roku wykonano remont torowisk tramwajowych wraz z siecią trakcyjną zlokalizowaną w ciągach tras tramwajowych zlokalizowanych w ul:

- 1) Ul. Bohaterów Warszawy – od ul. Jagiellońskiej do Turzyna
- 2) Ul. Krzywoustego – od Placu Kościuszki do Turzyna (tory tramwajowe)
- 3) Ul. Sikorskiego – odcinek od Placu Kościuszki do ul. Ku Słońcu (bez ronda Ojca Siwka)
- 4) Ul. Ku Słońcu – odcinek od ul. Tenisowej do Głównej Bramy Cmentarnej,
- 5) Ul. Ku Słońcu – odcinek od ul. Krętej do ul. Kwiatowej
- 6) Pętla Tramwajowa Gumieńce

W chwili obecnej trwa remont torowiska wraz z siecią trakcyjną na Placu Kościuszki oraz pod koniec listopada br rozpoczną się dalsze roboty budowlane na ul. Żołnierskiej – od Wernyhory do Pętli Krzekowo i Pętli Krzekowo oraz Bohaterów Warszawy – od Mickiewicza do Jagiellońskiej.

Plany inwestycyjne na przyszłość ...

Od 2010 do 2015 planowane są do przebudowy następujących ciągów linii tramwajowych, między innymi zlokalizowane w :

- 1) Ul. Wawrzyniaka
- 2) skrzyżowanie ul. Jagiellońskiej i al. Boh. Warszawy
- 3) ul. Mickiewicza,
- 4) Brama Portowa,
- 5) ul. Gdańska od Mostu Portowego do Estakady Pomorskiej oraz od Estakady Pomorskiej do pętli Basen Górniczy i Pętla Basen Górniczy

- 6) ul. Energetyków,
- 7) ul. Dworcowa,
- 8) al. Piastów – odcinki od pl. Sprzymierzonych do ul. Jagiellońskiej, od ul. Jagiellońskiej do pl. Kościuszki, od pl. Kościuszki do ul. Narutowicza, od ul. Narutowicza do posesji nr 30 przed ul. Dąbrowskiego,
- 9) ul. Powstańców Wielkopolskich od Miesza 1 do ul. Starkiewicza i od ul. Starkiewicza do pętli Pomorzany oraz pętla Pomorzany,
- 10) pl. Żołnierza od ul. Małopolskiej do al. Niepodległości,
- 11) w ul. ul. Piłsudskiego od przychodni Wojewódzkiej. do ul. Matejki (bez pl. Rodła),
- 12) al. Wyzwolenia od pl. Rodła do pl. Żołnierza,
- 13) ul. Piłsudskiego od pl. Sprzymierzonych do przychodni Wojewódzkiej,
- 14) al. Wyzwolenia od ul. Kilińskiego do pl. Rodła,
- 15) ul. Matejki od ul. Małopolskiej do ul. Malczewskiego
- 16) ul. Kołtątaja, ul. Asnyka (pętla Niebuszewo),
- 17) ul. 3 Maja od ul. Partyzantów do ul. Drzymały,
- 18) ul. Kolumba od ul. Nowej do Dworca PKP, ul. Dubois od ul. Parkowej do ul. Firlika,
- 19) ul. Jana z Kolna i ul. Łady (od ul. Wyszyńskiego do ul. Dubois),
- 20) ul. Firlika (z pętlą), Nocznickiego, Stalmacha, Lubbeckiego, Ludowa z pętlą,
- 21) ul. Ludowa, Dębogórska, Wiszesława (do zajezdni)

Ponadto planowane jest również dokonanie zakupu 30 sztuk wagonów tramwajowych całkowicie niskopodłogowych

Jak zbudować finansowanie...

Przyjęcie na siebie roli beneficjenta jest możliwe jedynie poprzez zagwarantowanie odpowiedniego finansowania wkładu własnego przez beneficjenta programu (spółkę). Jedyną możliwością jego zagwarantowania jest zawarcie przez Gminę długoterminowej umowy o świadczenie usługi publicznego transportu zbiorowego (w ramach ustalonej i możliwej do uzyskania rekompensaty). Jest to niezbędny element dla pozyskania finansowania zewnętrznego (kredytu) dla realizacji projektów inwestycyjnych. Możliwy jest również wariant mieszany polegający na finansowaniu jednego programu z tzw. pociągokilometru (zakup tramwajów niskopodłogowych), a drugiego - z podwyższeń kapitału Spółki. Należy jednak pamiętać, że amortyzacja majątku nabytego lub wytworzonego z środków przekazanych w tej formie (podwyższenie kapitału) pomniejsza wartość rekompensaty (nie zostaje wliczona do kosztu pociągokilometru). W związku z tym bezpośrednio wpływa na wielkość przychodów a tym samym na zmniejszenie wyniku finansowego operatora (Spółki). Uzyskana rekompensata zgodnie z przepisami rozporządzeniem Rady (WE) Nr 1191/69 (obowiązuje do 2 grudnia 2009 r.) oraz rozporządzeniem Rady (WE) 1370/2007 nie stanowi pomocy publicznej i nie podlega notyfikacji.

Opracował: Krystian Wawrzyniak

Szczecin: 10 listopad 2009 rok