

Komunikacja miejska na torze przeszkód

Błoko, 300 milionów pasażerów przewiozło w roku ubiegłym Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Szczecinie. Sprzedaż tych usług przyniosła 912,4 mln zł, natomiast koszt własny przedsiębiorstwa wyniósł w roku ubiegłym blisko 3 miliardy 392 miliony zł. W zaokrągleniu można powiedzieć, że dotacja państwowa do działalności WPKM wyniosła 2,5 miliarda zł. Dodajmy przy tym, że jednocześnie przedsiębiorstwo osiągnęło... zysk w wysokości ponad 248,8 miliona złotych.

Dla przeciętnego obywatela zrozumienie zasad rozliczania finansowego WPKM, PKP czy PKS — przedsiębiorstw dotowanych — jest sprawą zawiłą i skomplikowaną. Pozostawimy więc przy wyjaśnieniu bardzo ogólnym, że koszt biletów za przejazdy nie pokrywa kosztów ponoszonych z tego tytułu przez przedsiębiorstwo. Chodził przecież nie tylko o opłacenie kierowców i zużytego paliwa, ale utrzymanie baz remontowych, zakup taboru i sprzętu, utrzymanie służb zabezpieczenia ruchu, naprawy torowisk itp. Stąd też funkcjonowanie przedsiębiorstw komunikacyjnych wymaga dotowania. Czy to jednak właśnie te przedsiębiorstwa powinny być dotowane?

Oto pytanie które zadano kilka miesięcy temu na konferencji naukowo-technicznej w Szczecinie w sprawie rozwoju komunikacji miejskiej do roku 2000. Zaproponowano tutaj rozwiązanie stosowane podobno w największych aglomeracjach świata. Otóż władze miejskie zawierają z przedsiębiorstwami komunikacyjnymi umowy na wykonanie w mieście określonych usług za określone kwoty, które przewoźnikowi muszą się opłacać. Natomiast sprawą tych władz miejskich, a nie przedsiębiorstwa jest „dobijanie się” u władz centralnych o odpowiednie dopłaty, dotacje jeśli miasto ponosi planowane straty na umowie z przewoźnikami, bo np. ceny biletów są skalkulowane nisko.

W przypadku naszego woje-

wództwa takie „rewolucyjne” rozwiązanie sprawy finansowania komunikacji miejskiej dotyczyłoby trzech miast będących stałymi klientami WPKM — Szczecina, Stargardu i Świnoujścia.

W roku ubiegłym na stałych liniach komunikacyjnych tych miast jeździło — a raczej miało jeździć — 478 autobusów WPKM. W porównaniu do roku poprzedniego stan taboru powiększył się stosunkowo znacznie, bo o 46 wozów. Jednocześnie liczba mechaników do obsługi autobusów zmalała o 52 osoby, a deficyt w tym zawodzie zwiększył się w przedsiębiorstwie aż do 130 osób. A wiadomo, że bez mechanika daleko nie ujedziesz. I rzeczywiście liczba zjazdów z tras, wskutek niesprawności wozów, wzrosła w ub. r. o 5140 do ogólnej liczby około... 33 tysięcy!

A oto inny kamyczek do tego ogródka. Projektowana zdolność obsługowo-naprawcza baz eksploatowanych w roku ubiegłym wynosiła 330 autobusów, natomiast w przedsiębiorstwach było 479 autobusów. Trudno w tej sytuacji mówić o wysokiej sprawności technicznej taboru, a więc i o jego właściwym wykorzystaniu na trasach.

Nieczęsto pisze się o barierach eksploatacyjnych komunikacji miejskiej — warto więc ten temat pociągnąć. I tak sięgnijmy do braków części zamiennych. Brak dostatecznej ilości hamulcowych okładzin ciernych oraz ogumienia eliminował średnio dziennie z eksploatacji 22 autobusy. Z powodu braku części zamiennych do zawieszek przednich autobusów Jelcz PR-100 nie mogło wyruszać na trasy średnio dziennie 16 autobusów.

Dla uzupełnienia tego obrazu dodajmy, że w całym 1985 r. na 215 eksploatowanych Jelczów WPKM otrzymało... jeden wal korbowy i 36 tulei podczas gdy potrzeby wynosiły około 40 wałów i 300 tulei cylindrów. Podobnie

kształtowało się zaopatrzenie w inne części zamienne.

Natomiast znacznie lepiej ukształtowała się w roku ubiegłym sytuacja w zakresie zaplecza technicznego taboru tramwajowego. eksploatowano je — jak wiadomo — tylko w Szczecinie. Stan taboru wyniósł 372 wozy. Przedsiębiorstwo nie otrzymało 10 datkowych wozów, które miały być dostarczone w IV kwartale ub. roku. Pomimo to jednak komunikację tramwajową w Szczecinie należy uznać za jedną z najsprawniejszych w kraju. Niestety, nie wszystkie tramwaje mogły wyruszać na trasy — a to z jednej zasadniczej przyczyny: brak aż 119 motorniczych. Nie ma chętnych do tego zawodu — ani mężczyzn ani kobiet. Za przyczynę zasadniczą uznaje się zbyt niskie zarobki, chociaż generalnie rzecz biorąc średnie płace w WPKM ukształtowały się w roku ubiegłym na poziomie wynagrodzeń w przemyśle a nawet nieco wyżej, gdyż wyniosły blisko 21 500 złotych.

Warto tu jednak gwoźl prostej sprawiedliwości przypomnieć, że na tę wysokość zarobków w poważnej mierze wpływa znaczna liczba godzin nadliczbowych, którą pracownicy zwłaszcza kierowcy autobusów i motorniczołwie tramwajów. A więc zarobki wysokie, ale nie za osiem godzin pracy dziennie.

W każdym razie do jednego z zasadniczych problemów w komunikacji miejskiej — nie tylko zresztą w naszym województwie — urasta problem doskonalenia systemu plac w tej tak ważnej branży.

Tu jednak znów dochodzimy do problematyki finansowania, rozliczania i dysponowania środkami. Porządkowanie systemu ekonomiczno-finansowego komunikacji miejskiej jest potrzebne do rozwiązywania szeregu problemów samego przedsiębiorstwa, jak i dla usprawnienia ruchu w interesie setek milionów pasażerów korzystających z usług Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej.

R. WITEK