

Anatomia upadku

9 listopada 2012

Czyli o tym, jak przedsiębiorstwo z niemal 60-letnią tradycją przewozową rozłożono na łopatki. PKS Cieszyn mógł istnieć do dziś, gdyby tak bardzo nie starano się o jego upadek.

Cieszyn. Ponad 35-tysięczne przygraniczne miasto, malowniczo położone na Podbeskidziu. Samo położenie zapewnia tysiące turystów rocznie. Turystów, którzy chcąc dostać się do okolicznych górskich miejscowości, chociażby słynnej trójwsi Istebna-Jaworzynka-Koniaków, muszą skorzystać z transportu kołowego. Do niedawna 50 proc. rynku obsługiwał cieszyński PKS. Ale padł.

Według oficjalnych komunikatów – z powodu nierentowności oraz dlatego, że „wdrożone działania restrukturyzacyjne nie gwarantowały odzyskania przez spółkę długookresowej płynności i zdolności do rozwoju oraz do konkutowania na trudnym rynku przewozów pasażerskich”. – To koniec pewnej epoki – stwierdził filozoficznie wiceburmistrz Cieszyna Adam Swakoń. – Jesteśmy przekonani, że to było zamierzone. Zmieniali prezesów, a każdy miał swoją wizję. Większość nie miała pojęcia o branży – mówią z kolei byli pracownicy przedsiębiorstwa, którzy zbiorowo poszli na bruk.

Dlaczego tak myślą? Do 2003 roku PKS w Cieszynie zatrudniał ponad 250 osób (w czasach świetności – 500), obsługiwał linie międzynarodowe, międzymiastowe i lokalne – autobusy docierały do każdego zakątka powiatu. Stopniowo wymieniany był tabor, autobusy nie miały pustych przebiegów, a niektóre kursy aż pękały w szwach. Linie lokalne realizowane były co 30 minut, a połączenia ze stolicą województwa – co godzina. Niestety, to już przeszłość. 27 lutego 2012 roku Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Cieszynie zebrało się po to, żeby ogłosić upadłość spółki i powołać likwidatora, który wyprzeda jej majątek.

Jak się rozkłada na łopatki coś, co powinno dalej doskonale funkcjonować? Popatrzmy...

Rok 2002 dla PKS-u, który stał się jednoosobową spółką skarbu państwa, był przełomowy. Firmą zarządzał wówczas Leszek Podzorski.

Wzorem innych oddziałów przedsiębiorstwa załoga chciała prywatyzacji tzw. bezpośredniej. Pisano do wojewody, do ministra... Ci odmawiali, tłumacząc to słabą kondycją finansową spółki. Wojewoda obiecał, że do tematu prywatyzacji będzie można wrócić wówczas, gdy nastąpi trwała poprawa wyników ekonomiczno-finansowych.

2003 r. – minister skarbu zdecydował się zwolnić Podzorskiego. To był – jak mówią byli pracownicy PKS – pierwszy gwóźdź do trumny ich firmy. Leszek Podzorski, wówczas wiceprezes Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji oraz przewodniczący Rady Społecznej Przewoźników przy Starostwie Powiatowym w Cieszynie, założył wtedy własną firmę przewozową Wispol. Nic dziwnego, na PKS-ie zęby zjadł, bo pracował w firmie od końca lat 70. ub. wieku. – Kiedy odchodził, odgrażał się załodze, że załatwi PKS. Wprowadził swoje kursy na bardzo rentownej linii do Wisły oraz Koniakowa i takie korekty do rozkładów jazdy, żeby jego kursy zawsze jechały kilka minut przed autobusem PKS... Na pozostałych liniach regularnych PKS-u stopniowo wpuszczał busy. Busiarze stosowali zaniżone ceny i jechali kilka minut przed autobusami kursowymi. Pisaliśmy do starosty, protestowaliśmy przeciwko takim praktykom. Bez skutku – mówią byli pracownicy cieszyńskiego PKS.

Rok 2004 – firma zaczęła gwałtownie tracić płynność finansową. Z kwitnącego i przynoszącego dochody przedsiębiorstwa wyrastał bankrut. Nikt nie dostrzegał powodów. Ze strony ministerstwa lekiem na ten stan rzeczy miała być kolejna zmiana zarządcy. Nowy piastował swą funkcję zaledwie kilka miesięcy.

Rok 2005 – szansę na ratowanie PKS-u dostał Stefan Gojniczek (z SLD). Żmudnie mu szło, ale powoli stawiał firmę na nogi. Pojawiły się niewielkie zyski, kupił kilka autobusów, wyremontował dworzec, wygospodarował nawet podwyżki dla załogi. Ludzie zaczęli wierzyć, że ocala miejsca pracy, ale... w tym czasie do władzy doszedł PiS. Nie podobał się władzy czerwony dyrektor, więc Gojniczek stracił posadę na rzecz swojaka: – Ten nowy to był geodeta, który zielonego pojęcia o komunikacji nie miał. Na swoich doradców wziął ludzi o jeszcze słabszych kompetencjach, no i przedsiębiorstwo znów zaczęło chylić się ku upadkowi – mówią związkowcy. Bardzo starali się swojego nowego szefa odwołać, aż w końcu po roku się udało.

Rok 2006 – wakujące stanowisko zajął Sebastian Wątroba, z wykształcenia filozof. Jego decyzja o zakupie trzech MAN-ów z Turcji to był, zdaniem wszystkich, ostatni gwóźdź do trumny. MAN-y były wysłużone, a i tak każdy kosztował circa 380 tys. zł! (zwykle podobny używany autobus kosztuje co najmniej połowę mniej). Po odbiór wraz z dyrektorem pojechało trzech kierowców. Kilka kilometrów. Taki dystans zajęło im przekonanie się, że autobusy do niczego się nie nadają: – Wszystkie miały jakieś usterki. Nie było dobrego. Ale prezes kazał przyjechać na naszą diagnostykę – wspomina jeden z kierowców. No to przyjechali. Okazało się, że każdy autobus oprócz czerwonego tureckiego piachu na piastach ma co najmniej 20 usterek technicznych, mimo że były zarejestrowane jako sprawne! Autobusy – zamiast zarabiać na sobie i wozić ludzi – jeździły do Gliwic do serwisu (kolejny prezes PKS zgłosił ów zakup do prokuratury, a sprawa toczy się do dziś). Udało się je doprowadzić do stanu jakiejś takiej używalności po 4 miesiącach. Pierwszy popsuł się po 2 miesiącach eksploatacji. Reszta – niedługo później. A potężne raty leasingowe trzeba było płacić.

Kolejne lata to już równia pochyła. Starał się powstrzymać rychłą katastrofę ostatni prezes, Adam Siekierka. Jego decyzje nie wszystkim się podobały. Zrobił czystkę w administracji,

widząc w tym ruchu jedyną możliwość ratowania firmy. Sprzedał dworzec w Wiśle, traktując to jako najmniejsze zło. Pieniędzy wystarczyło na spłatę zaległości w ZUS i uregulowanie zaległych faktur za paliwo. Siekierka uznał wtedy, że kulą u nogi przedsiębiorstwa jest utrzymywanie dużego dworca autobusowego w Cieszynie. Chciał, żeby dworzec przejął burmistrz albo starostwo. Odpowiedź dostał przewidywalną – że pieniędzy nie ma i niech sobie sprzeda, komu chce. W związku z tym o stosowne pozwolenie zwrócił się do ministra skarbu. Odpowiedź otrzymał po kilku miesiącach. Była to informacja o odwołaniu ze stanowiska, likwidacji spółki i powołaniu likwidatora. Efekt? 30 czerwca 2012 r. 130 ludzi wylądowało na bruku, a w likwidowanej firmie pozostało w pracy kilkoro pracowników administracji oraz kilkoro kierowców.

Dlaczego? To pytanie wciąż brzmi w uszach pracowników. – W ocenie departamentu nadzorującego Spółkę pozyskanie środków ze zbycia nieruchomości nie gwarantowało odzyskania przez Spółkę długookresowej płynności i zdolności do rozwoju oraz konkurencyjności na trudnym rynku przewozów pasażerskich. Zarząd nie przedstawił realnej i udokumentowanej perspektywy osiągnięcia przez Spółkę satysfakcjonujących parametrów ekonomiczno-finansowych umożliwiających prowadzenie rentownej działalności – poinformowała „FiM” Magdalena Kobos, rzeczniczka Ministerstwa Skarbu Państwa. W tym czasie dług PKS Cieszyn wynosił około 2 mln zł! Likwidator swoje działania zaczął od wyprzedaży majątku. Jako pierwszy pod młotek poszedł budynek dworca. Cena: 3,6 mln zł. Nowy właściciel zamierza wybudować mieszkańcom Cieszyna galerię handlową. W kolejce do sprzedaży czekają: zajezdnia wraz z garażami i stacją benzynową (cena wywoławcza – 3, 6 mln zł); autobusy (łącznie za 746 tys. zł); maszyny i urządzenia – za 126 tys. zł.

– PKS Cieszyn był kulą u nogi dla starostwa i rady powiatu, a jego likwidacja jest wszystkim na rękę. Starosta pozbył się kłopotu. Rada przewoźników, która składa się wyłącznie z prywatyzatorów, rozdysponowała między siebie dochodowe linie po

PKS. Pozostałe zostaną zlikwidowane – podsumowują byli pracownicy państwowej spółki.

Na koniec sierpnia stopa bezrobocia w Polsce wyniosła 12,4 proc., w województwie śląskim – 10,2 proc., a w powiecie cieszyńskim – 10 proc. Za tymi procentami kryją się ludzie z zakładów, które w ostatnich latach zniknęły z mapy miasta. Między innymi Polifarbu Cieszyn, Cieszyńskich Zakładów Kartoniarskich, Fabryki Automatyki Chłodniczej, Zakładu Naprawy Taboru Kolejowego, a ostatnio – PKS-u Cieszyn.

POSTSCRIPTUM

Tuż po ogłoszeniu likwidacji spółki długi wymagalne wynosiły 2 300 000 zł. Załoga, rada pracowników oraz związki zawodowe stały na stanowisku, że sytuacja jest do uratowania. A już na pewno przy dobrej woli starostwa, okolicznych miast i gmin. Tylko że linie należące do PKS-u zostały już podzielone między innych przewoźników...

Kiedy została ogłoszona likwidacja, znalazł się oferent, który chciał przejąć obsługę części linii autobusowych PKS Cieszyn w celu zachowania ciągłości i utrzymania istniejących połączeń komunikacyjnych. Ofertę w tej sprawie złożył likwidatorowi prezes zarządu PKS w Pszczynie Piotr Piotrowski. „Z naszej stron zależy nam na utrzymaniu obecnych połączeń komunikacyjnych na południowym terenie woj. śląskiego, jak również na tworzeniu miejsc pracy dla osób ze likwidowanych przedsiębiorstw” – deklarował. Starosta stwierdził, że w rejonie jest dosyć przewoźników. Teraz te linie obsługuje prywatniak.

W kwietniu 2012 r. hiszpański inwestor był zainteresowany kupnem resztek cieszyńskiego PKS. Deklaruje, że w zamian za umożliwienie wsiadania i wysiadania pasażerów w dotychczasowym miejscu jest gotów dołożyć wszelkich starań, aby dźwignąć upadłą firmę, a poza tym – przewiduje zatrudnienie dla mniej więcej 50 osób. Niestety, nikomu więcej na tym nie zależało.

Byli pracownicy dopominają się obecnie zwrotu pieniędzy z funduszu socjalnego w formie jednorazowej zapomogi. Pieniądzy (według związkowców – około 210 tys. zł), które powinny być nie do ruszenia, a jednak rozpuływały się jak kamfora. Likwidator nie chce na ten temat rozmawiać z byłą załogą.

Autor: Oksana Hałatyn-Burda

Źródło: [Fakty i Mity](#)