

PKS w Nowym Sączu zostanie zlikwidowany

Sądecki przewoźnik kończy działalność. Dworzec idzie na sprzedaż

Izabela Frączek

Akcjonariusze Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Nowym Sączu podzielił wczoraj decyzje o rozno-

jest jedynym rozwiązaniem, które może uchronić zadłużoną firmę przed ogłoszeniem upadłości. Inaczej myślą pracownicy, którzy na wczorajszym burzliwym zebraniu sprzeciwiali

szej decyzji nie powinny być odczuwalne dla mieszkańców Sądeczyny – uspokaja Piotr Odorczyk, szef biura prasowego Urzędu Marszałkowskiego.

Wyjaśnia, że likwidacja, w odróżnie-

Akcjonariusze zgodzili się na sprzedaż dworca autobusowego w Nowym Sączu, który jest najcenniejszym składnikiem majątku spółki. O tym, czy dojdzie do sprzedaży, zdecyduje likwidator,

10 lutego 2012

www.nowosacz.naszemiasto.pl

gazeta nowosądecka

3

TEMAT TYGODNIA

PKS od lat na wstecznym biegu

► Sądecki przewoźnik jak okręt idzie na dno. Właściciele, byli „kapitanowie” oraz załoga wskazują na kilka „górn lodowych”, które uszkodziły burtę. Każdy widzi ją w innym miejscu

Izabela Frączek

Prawie 11 milionów złotych długu ma Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Nowym Sączu – tak wynika z informacji uzyskanych przez „Krakowską”. Wszystkie konta spółki są zablokowane przez komornika. Autobusy jeżdżą, chociaż nie ma pieniędzy na paliwo. „To koniec PKS-u” – komentują anonimowo zarówno osoby związane z firmą, jak i postronni obserwatorzy. Kto jest winien tej sytuacji? Kiedy „okręt” zaczął tonąć i co zrobiono, żeby temu zapobiec?

– Żle zaczęło się w drugiej połowie 2006 roku – twierdzi Tadeusz Bodziony, szef branżowych związków zawodowych w sądeckim PKS-ie. – Następnym roku zakończyliśmy już ze stratą rzedu 700 tysięcy złotych.

Było to dwa lata po przekształceniu Przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej w Nowym Sączu w spółkę akcyjną. Głównym akcjonariuszem (85 proc. udziałów) był Skarb Państwa, resztę przejęli pracownicy. W połowie 2008 r. pakiet większościowy przekazano Urzędowi Marszałkowskiemu Województwa Małopolskiego.

Po pierwszych przekształceniach sądecka spółka zaczęła się staczać po równi pochyłej. Osoby na fotelu prezesa zmieniały się jedna po drugiej, jak w kalejdoskopie.

We wrześniu 2006 r. odwołano po pięciu latach urzędowania prezesa Stanisława Dobosza. Zgodnie z kodeksem spółek prawa handlowego na stołek oddelegowano członka rady nadzorczej przedsiębiorstwa Stanisława Surowiaka. W grudniu 2006 r. konkurs na stanowisko wygrał Józef Jarecki, obecny wiceprezes zarządu Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji w Nowym Sączu. Po jego odwo-

łaniu w lipcu 2008 r. firmą przez trzy miesiące kierował Ireneusz Niemiec, obecny prezes Uzdrowiska Krynica-Żegiestów S.A. Zrezygnował trzy miesiące później, żeby objąć wysokie stanowisko w banku. Stery przejął na chwilę członek rady nadzorczej PKS Wiesław Kądziołka (wówczas zastępca, a dziś p.o. dyrektora Małopolskiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Nowym Sączu). Konkurs na stanowisko prezesa nie został rozstrzygnięty, ponieważ żaden z czterech kandydatów nie spełnił oczekiwań zarządu Małopolski. Stołek zaproponowano bez konkursu Markowi Surowiakowi (dziś dyrektor Szpitala Powiatowego w Limanowej). Po jego odwołaniu we wrześniu 2010 r. za pojawili się kolejni prezesi – członkowie rady nadzorczej: Stanisław Dobosz (rezygnacja w kwietniu 2011 r.), Tadeusz Szczerba (odwołany w październiku 2011 r.) i Grzegorz Gorgoń.

Ośmiu prezesów w ciągu sześciu lat starało się zatrzymać zjazd spółki po równi pochyłej.

– Sytuacja na rynku przewoźników od początku lat 90. była trudna – przyznaje Józef Jarecki, który kierował PKS-em również w latach 1998–2001. Wiele osób wypomina mu decyzję o wypuszczeniu na dworzec PKS prywatnych przewoźników w 2007 r.

– To nie była moja decyzja, ale państwa. Konkurencja szybko poustawiała swoje rozkłady tak, żeby wyprzedzić nas o pięć minut i nie było żadnego sposobu, żeby to zmienić – zarzeka się Jarecki.

Kiedy go odwoływano w połowie 2008 r., zadłużenie spółki wynosiło około dwóch milionów złotych. Po rezygnacji Ireneusza Niemca zarząd Małopolski nie mógł znaleźć odpowiedniego kandydata. Plan naprawczy zgodził się realizować Marek Surowiak. Jego kandydaturę rekomendował Leszek Zegzda z Platformy Oby-



Działka, na której jest zaniedbany dworzec PKS, to jeden z najcenniejszych składników majątku spółki

watelskiej, ówczesny wicemarszałek województwa z Nowego Sącza. Nie ukrywał, że z Surowiakiem łączy go wieloletnia przyjaźń. Podkreślał jednak, że poparł przyjaciela przede wszystkim z uwagi na jego kompetencje i doświadczenie w zarządzaniu.

Surowiak miał uzdrowić sytuację poprzez restrukturyzację zatrudnienia, likwidację nierentownych kursów, odświeżenie taboru i inwestycje. Zaciągnął pięć milionów złotych kredytu, który poręczył zarząd Małopolski. Trzy miliony wydał na likwidację bieżących zobowiązań, m.in. na odpłatność pracowników, reszta miała starczyć na odświeżenie taboru i budowę stacji diagnostycznej. Inwestycja była już w trakcie realizacji, kiedy nagle, we wrześniu 2010 r. Surowiak został odwołany.

Twierdzi, że miała na to wpływ załoga, której się naraził, zwalniając ludzi i ograniczając pracownicze przywileje.

– Restrukturyzowałem firmę, nie odwołuję się koni z przęgu w trakcie jazdy – podkreśla Surowiak, przekonując o zasadności swoich działań w PKS-ie.

Inne zdania ma prezes Gorgoń. Obejmując ponad trzy miesiące temu stanowisko, zastał fatalną sytuację. Firma Budmex, która budowała stację diagnostyczną, żądała ponad 600 tys. zł z 1,2 mln należności. Dług winien być uregulowany na początku 2011 r.

– Kto w sytuacji, gdy spółka przyniosła dwa miliony strat, decyduje się na taką inwestycję? – dziwi się Gorgoń pod koniec 2011 r. Od stycznia, kiedy komornik na wniosek Budmexu zajął konta PKS-u, odmawia ko-

mentarzy. Wcześniej w mediach krytykował też sprzedaż działki spółki przy ulicy Wypiańskiego przez następcę Surowiaka – Stanisława Dobosza.

– Pieniądze, ponad 900 tysięcy złotych, wystarczyły akurat na zapłatę zaległego ZUS-u – zapewnia Dobosz.

Z kierowania przedsiębiorstwem zrezygnował, bo, jak twierdzi, alarmowany trudną sytuacją zarząd Małopolski odmówił pomocy. Poprzedników i następców nie ocenia.

Piotr Odorczyk, kierownik biura prasowego Urzędu Marszałkowskiego w Krakowie zaznacza, że zarząd Małopolski pomógł poręczając kredyt zaciągnięty przez Surowiaka. Pozytywnie ocenia prowadzony przez niego plan naprawczy.

– Stopniowe odrabianie strat finansowych i pozytywne

10 lat zmian

W 2002 r. Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej zatrudniało 589 osób i posiadało ok. 150 autobusów. Po przekształceniu w spółkę skarbu państwa, a następnie akcyjną, kolejni prezesi prowadzili programy naprawcze, polegające m.in. na restrukturyzacji zatrudnienia. Dziś w sądeckim PKS-ie pracuje 112 osób, tabor odchudzono do ok. 90 pojazdów. Kapitał własny przedsiębiorstwa stał się w ciągu dekady ujemny, zaczęto balansować na granicy utraty płynności finansowej. Od maja 2011 r. załoga rozważa propozycję zarządu województwa, by przejąć udziały i utworzyć spółkę pracowniczą. Zainteresowana początkowo przejęciem firmy gmina Chelmeć się wycofała.

zmiany zniweczyła niezależna od spółki sytuacja zewnętrzna – podkreśla Odorczyk i wylicza spadek przychodów z biletów, wzrost cen paliwa, agresywną konkurencję ze strony prywatnych przewoźników.

Innego zdania są związkowcy z PKS-u. Winą za obecną sytuację spółki obarczają zarząd Małopolski, prezesów i członków rady nadzorczej.

– Reformy powinny polegać nie tylko na zwolnieniach, a na tym wszyscy prezesi się skupiali. Odwoływani z dnia na dzień, nie mieli szans się rozkręcić – oburza się Tadeusz Bodziony. Jak twierdzi, pracownicy od wielu miesięcy nie dostają tak zwanej trzynastki. Pensje wypłacane są z opóźnieniem, w dwóch transzach.

– Prawda pewnie jak zwykle, leży gdzieś pośrodku – podsumowuje Stanisław Dobosz.