

Urząd Miejski w Łomiankach

<https://www.lomianki.pl/pl/aktualnosci/17231,Komunikacja-Miejska-Lomianki-dzis-i-w-najblizszych-latach-Rozmowa-z-prezesem-Paw.html>
28.04.2024, 05:33

Komunikacja Miejska Łomianki dziś i w najbliższych latach. Rozmowa z prezesem Pawłem Gutkowskim



Jak można najkrócej – w kilku słowach – podsumować miniony rok?

Ten rok upłynął na wyjątkowej pracy całej załogi Spółki, pracy skupionej na bieżącej realizacji podstawowych zadań i przewyższaniu codziennych trudności. To także rok, który przyniósł istotne zmiany organizacyjne wewnątrz firmy. Przeprowadziliśmy dwie ważne inwestycje oraz zapoczątkowaliśmy pewne działania inwestycyjne na przyszłość. Ogólnie był to rok udany, uzyskaliśmy pełną stabilizację po okresie znaczących zawirowań rynkowych w latach ubiegłych. Rok raczej spokojny, bez negatywnych zdarzeń, które mogłyby niekorzystnie wpłynąć na sytuację Spółki i zachwiać jej pozycją.

Jaka jest zatem kondycja finansowa Spółki na przełomie 2023 i 2024 roku?

Jeszcze przed oficjalnym podsumowaniem roku obrotowego można potwierdzić, że Spółka zakończyła go wynikiem dodatnim. Należy jednak podkreślić, że KMŁ jest w 100% Spółką komunalną, która powstała w celu realizacji zadania własnego Gminy Łomianki, jakim jest zaspokajanie w sposób ciągły potrzeb w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Oznacza to więc, że zadaniem Zarządu nie jest generowanie zysku i nie jest on sam w sobie celem działania, jak dzieje się to w firmach komercyjnych, ale podejmowanie takich decyzji gospodarczych, które przy zachowaniu racjonalnych – czy inaczej optymalnych – kosztów pozwolą świadczyć usługi przewozowe na odpowiednim poziomie, czyli realizować cel publiczny. Najważniejszym zagadnieniem są możliwości finansowe Gminy Łomianki, która w znacznej części pokrywa koszty funkcjonowania KMŁ, i to budżet Gminy wyznacza nieprzekraczalne granice, w ramach których działa Spółka. W ostatnim roku udało nam się zmniejszyć długoterminowe zobowiązania, natomiast wzrosła nam wartość finansowych aktywów obrotowych. Oznacza to w dużym uproszczeniu, że

zmniejszyło się zadłużenie Spółki, a sytuacja finansowa poprawiała się rok do roku. Głównym miernikiem zadłużenia spółki jest tzw. zadłużenie kapitału własnego, którego bezpieczny poziom określa się na 57-67% wartości kapitału spółki. W przypadku KMŁ wskaźnik ten wynosi aktualnie 56,75%, a więc jest poniżej dolnej granicy poziomu uznanego w finansach za bezpieczny. Na poprawę sytuacji finansowej złożyło się kilka czynników, w tym m.in. całkowita zmiana sposobu podejścia do kosztów działalności. Płynność finansowa Spółki nie jest w żaden sposób zagrożona, co jest szczególnie ważne dla jej kontrahentów i pracowników.

Odpowiadając na pytanie wprost: sytuacja finansowa KMŁ na przełomie 2023 i 2024 roku jest dobra i stabilna. Nie występują żadne obawy o zachowanie nieprzerwanej ciągłości świadczenia usług przewozowych.

Jakie inwestycje przeprowadziła Spółka w roku 2023?

Zrealizowano dwie istotne inwestycje. W pierwszej połowie roku zakupiliśmy dwa autobusy przegubowe, aby zwiększyć podaż miejsc pasażerskich. Pojazdy weszły do eksploatacji w sierpniu ubiegłego roku i obecnie na liniach nr 150 i 750 obsługują kursy w najbardziej newralgicznych godzinach, tzw. szczytów komunikacyjnych. Łączna wartość tej inwestycji to około 1,1 mln zł. Drugie ważne przedsięwzięcie, które kosztowało blisko 0,5 mln zł, to inwestycja infrastrukturalna, polegająca na utwardzeniu i pokryciu asfaltem placu postojowo-manewrowego dla naszych autobusów. Dzięki temu cały teren, który jest w zajezdni wyznaczony dla autobusów, stanowi nawierzchnia asfaltowa. Sprawia to, że nasza zajezdnia, choć nie największa, stała się zajezdnią znacznie wyższej klasy niż dotychczas. Autobusy nie manewrują już i nie parkują w błocie, ale co równie ważne, wytyczono i oznakowano w sposób właściwy ciągi piesze i miejsca postojowe, co znacznie poprawia bezpieczeństwo pracowników przebywających na placu. Z pełnym przekonaniem można stwierdzić, że baza KMŁ spełnia standardy nowoczesnego przedsiębiorstwa transportowego. Jedyne, czego nam brakuje, to profesjonalna myjnia autobusowa, której budowa jest w planach Spółki.

Ponadto przeprowadziliśmy kilka mniejszych inwestycji, spośród których może warto wspomnieć tu o jednej. Zgodnie z wymogami planu zagospodarowania przestrzennego Spółka powinna dysponować powierzchnią biologicznie czynną, w określonej ilości. W związku z tym w latach 2020 i 2021 Spółka zakupiła

bezpośrednio przylegające do granicy zajezdni nieruchomości gruntowe z przeznaczeniem na ten właśnie cel. Ponieważ poprzedni właściciele nie użytkowali go od dłuższego czasu, teren ten był zaniedbany i niszczał coraz bardziej. W drugiej połowie 2023 roku przeprowadzono tam gruntowne prace porządkowe, a następnie nieruchomość ogrodzono. Nie była to inwestycja kosztowna, ale wiemy skądinąd, że nasze działania wzbudziły niepotrzebne zaniepokojenie wśród mieszkańców najbliższego sąsiedztwa. Jak już wielokrotnie informowaliśmy, Spółka nie planuje na tym terenie żadnych inwestycji uciążliwych dla otoczenia. Nosimy się z zamiarem zlokalizowania tam instalacji fotowoltaicznej do zasilania w energię elektryczną bazy, ale ta inwestycja, o ile w ogóle dojdzie do skutku, nie będzie w żaden sposób oddziaływać na otoczenie. Co więcej, planowane na 2024 rok nasadzenia tzw. zieleni izolacyjnej skutecznie „oddziela” teren bazy od prywatnych posesji mieszkalnych.

Jak się mają inwestycje modernizacyjne bazy autobusowej do tematu zmiany jej lokalizacji, który co jakiś czas pojawia się w przestrzeni publicznej?

Baza obecnie ma (z wyjątkiem wspomnianej wcześniej myjni) wszelkie warunki do normalnego i niezakłóconego funkcjonowania. Jej lokalizacja nie jest uciążliwa dla otoczenia, szczególnie najbliższego, w którym są prowadzone różne działalności gospodarcze, jak np. składowisko złomu czy ferma drobiarska. Przeniesienie zajezdni w inne miejsce oznacza kompleksową budowę nowej bazy od podstaw, a pierwszym krokiem jest oczywiście zakup gruntów, którymi ani Spółka, ani Gmina nie dysponują. Wiem, że tereny, które są wymieniane w przestrzeni medialnej jako potencjalna lokalizacja, są własnością prywatną, w związku z czym jakakolwiek rozmowa na temat przeniesienia bazy powinna zaczynać się od możliwości pozyskania tych gruntów, a co ważniejsze, za jaką cenę? Inwestycja w obiekt przystosowany do działalności związanej z eksploatacją autobusów to ogromny koszt, aktualnie nawet trudny do realnego oszacowania, oznaczający konieczność jego finansowania ze źródeł zewnętrznych (kredyty, obligacje, itp.). Nawet w sytuacji, gdyby udało się uzyskać dofinansowanie, np. ze środków unijnych, to wkład własny i tak stanowiłby bardzo duże jak na nasze warunki i możliwości kwoty. Gmina jako właściciel Spółki byłaby siłą rzeczy gwarantem zaciągniętych zobowiązań, a więc de facto podjęcie takiej inwestycji byłoby równoznaczne z zadłużeniem jej mieszkańców na kilkanaście lat. Wszyscy płacący podatki w Gminie Łomianki zostaliby bez własnej woli obciążeni kosztami

finansowania tej inwestycji w postaci wieloletniej spłaty rat i odsetek kredytowych. W rezultacie nie przyniosłoby im to nawet najmniejszej wymiernej korzyści, lokalizacja bazy autobusowej bowiem nie ma absolutnie żadnego wpływu na jakość usług świadczonych przez firmę. Zakup autobusów na kredyt i inwestycje infrastrukturalne w obecnej lokalizacji – tak, bo to oznacza bezpośrednią poprawę tej jakości, odczuwalną na co dzień, ale przeniesienie bazy w inne miejsce – nie, bo to wyłącznie ogromne i zbędne koszty, bez wpływu na poprawę warunków codziennego podróżowania. Ponadto należy mieć świadomość tego, że rozpoczęcie tak dużej inwestycji na kredyt bardzo mocno ograniczyłoby zdolności kredytowe Spółki w zakresie zakupu nowych autobusów i mogłoby wstrzymać całkowicie odnowę taboru na kilka lat. To zjawisko byłoby nad wyraz niekorzystne dla naszych pasażerów.

Jakie są plany inwestycyjne Spółki na kolejne lata?

Założenia inwestycyjne Spółki zostały określone w przyjętej na początku 2023 roku „Koncepcji funkcjonowania i rozwoju Spółki na lata 2023–2025”. W dokumencie tym ujęto różnorodne zamierzenia, wynikające wprost z celu, w jakim została powołana Spółka KMŁ. Tak więc główne inwestycje to zakupy autobusów. Aktualnie jesteśmy już po rozstrzygnięciu przetargu i podpisaniu umowy na dostawę w roku bieżącym dwóch nowych autobusów. Będą to dwunastometrowe solarisy najnowszej generacji. Łączny koszt inwestycji wyniesie około 3,7 mln zł. Dzięki temu będziemy mogli wycofać z eksploatacji dwa najstarsze pojazdy.

W maju ubiegłego roku Spółka złożyła wniosek do NFOŚiGW w sprawie dofinansowania zakupu dwóch nowych autobusów elektrycznych. Wniosek został zaakceptowany przez Fundusz i obecnie oczekujemy na finalizację procedury, tj. zawarcie stosownej umowy. O ile ta procedura nie będzie się znacząco przedłużać, jest szansa, aby nowe elektryki weszły do eksploatacji jeszcze w tym roku lub zaraz na początku 2025. Ten sam wniosek obejmuje dofinansowanie budowy instalacji fotowoltaicznej, o której wspominałem wcześniej.

Następna istotna kwestia to program Zintegrowane Inwestycje Terytorialne (ZIT). Czekamy na rozpoczęcie naboru wniosków w sprawie dofinansowania zakupu autobusów nisko- i zeroemisyjnych. Występując wspólnie z Samorządem, Spółka będzie się ubiegać o pozyskanie dofinansowania zakupu kolejnych dwóch nowych autobusów. Z informacji, jakimi dysponujemy,

wynika, że zakończenie programu, czyli dostawa pojazdów, nastąpiłoby w 2025 roku.

Przewidując realne potrzeby rozwoju trzech linii lokalnych, na których aktualnie realizujemy przewozy, mamy w planie na 2024 rok zakup autobusu o gabarytach przystosowanych do ich obsługi. Rozwój komunikacji lokalnej jest tylko kwestią czasu, a raczej dostosowania infrastruktury drogowej i przystankowej do potrzeb autobusów.

Kolejne ważne inwestycje obejmują teren zajezdni. W planach mamy budowę myjni o standardach spełniających najwyższe normy w tej dziedzinie oraz rozbudowę hali obsługowej dla autobusów. Są to przedsięwzięcia kosztowne i czasochłonne, dlatego przewidujemy realizację tych założeń w dłuższej – trzy-, czteroletniej perspektywie, natomiast w roku bieżącym zamierzamy rozpocząć formalno-prawne przygotowanie inwestycji, takie jak projekty, uzgodnienia czy też finansowanie.

W związku z przewidywanym zwiększeniem liczby użytkowanych autobusów elektrycznych (w sumie do 2025 roku może być ich już 6), ważnym elementem jest zabezpieczenie dostaw energii elektrycznej w odpowiedniej ilości. Mam na myśli budowę linii energetycznej średniego napięcia oraz stacji transformatorowej na zajezdni. Ta sprawa ma już swoją historię, jednak przełom roku przyniósł pewną zasadniczą zmianę, która pozwala na pełen optymizm. Zakładamy, że stacja „trafo” powstanie w tym roku, ponieważ mamy zabezpieczone na ten cel środki finansowe w odpowiedniej ilości.

Co z autobusami napędzanymi paliwami alternatywnymi jak gaz czy wodór? Czy Spółka myśli o zakupie tego rodzaju pojazdów?

Na razie śledzimy uważnie rozwój technologii wodorowej i staramy się poznawać na bieżąco doświadczenia i spostrzeżenia tych firm, które mają już w swoich zasobach autobusy zasilane wodorem. KMŁ jest małą spółką, obecnie zbyt małą i niedysponującą takimi środkami finansowymi, które pozwoliłyby realnie myśleć (w perspektywie kilku lat) o inwestycjach w autobusy wodorowe. Nie mam tu na myśli wyłącznie kosztów związanych z zakupem pojazdów, bo w tym zakresie można się starać o dofinansowanie, podobnie jak w przypadku elektryków. Zakup takich autobusów wiąże się nierozdzielnie z koniecznością dostosowania infrastruktury technicznej zajezdni do ich wymagań w zakresie obsługi i naprawy (odpowiednie hale, warsztaty, oprzyrządowanie, itp.). Innym zagadnieniem jest dostępność samego wodoru

(„paliwa”): jak zabezpieczyć jego dostawy dla tak małej liczby pojazdów? Dziś to jeszcze wręcz niemożliwe. Podobnie zresztą wygląda sytuacja z gazowcami. Przy tak znikomej liczbie pojazdów nie wchodzi w grę ani budowa własnej stacji do tankowania gazu, ani też korzystanie ze stacji mobilnej, bo koszty tego będą po prostu zbyt wysokie. W związku z tym oraz ze względu na to, że mamy już spore doświadczenia w eksploatacji autobusów elektrycznych, planujemy w najbliższym czasie zwiększanie liczby tego typu pojazdów, które stopniowo będą zastępować autobusy zasilane olejem napędowym.

Jakie zmiany w rozkładzie jazdy wprowadzono w minionym roku?

Zmiany obejmują linie lokalne. W trakcie roku staramy się dostosowywać niektóre rozkłady jazdy do organizacji zajęć lekcyjnych w szkołach na terenie Gminy Łomianki. Już w styczniu 2023 roku wprowadziliśmy w uzgodnieniu z Wydziałem Edukacji UM korekty na linii nr 2, a po rozpoczęciu roku szkolnego we wrześniu 2023 weszły zmiany na trójce. Od 20 listopada 2023 roku, po zmianie przez RM tzw. uchwały przystankowej, po raz kolejny skorygowaliśmy rozkład jazdy na dwójce, która aktualnie dojeżdża do Łomianek Dolnych dziesięciokrotnie w ciągu dnia, podczas gdy przed zmianą był to tylko jeden kurs w godzinach popołudniowych.

Czy można zwiększyć częstotliwość kursowania autobusów w Łomiankach?

O liniach lokalnych już wspominałem. Korekty rozkładów jazdy obejmują m.in. zwiększenie częstotliwości kursowania. Dla przykładu kolejną tego typu zmianę wprowadzimy zaraz po feriach na linii nr 3, tzn. dołożymy nowy kurs, który ułatwi dojazd na drugą godzinę lekcyjną do SP w Dziekanowie Leśnym. Trzeba natomiast patrzeć na zagadnienie nieco szerzej i mieć na uwadze rozwój całej siatki połączeń, nie wykluczając powstania nowej czy nowych linii. Wraz z postępującą urbanizacją gminy również zasięg publicznego transportu zbiorowego będzie się systematycznie zwiększał. Jednak jego tempo i skala będą zależeć od dostępności infrastruktury drogowej i przystankowej dla autobusów. Z naszej strony najważniejsze jest przygotowanie się do zmian pod względem potencjału, tj. zapewnienie odpowiedniej liczby kierowców i niezbędnej liczby pojazdów. Aktualnie nad tym pracujemy, tego typu zmiany bowiem oznaczają również rozwój samej Spółki, a na tym mnie jako Prezesowi Zarządu bardzo zależy.

Trochę podobna sytuacja występuje w przypadku linii do Warszawy, które nasza Spółka obsługuje na zlecenie ZTM. Mamy świadomość tego, że niebawem będzie trzeba tak skorygować przebieg tras niektórych linii, aby swoim zasięgiem objęły one tereny, na których powstają nowe osiedla mieszkaniowe i coraz liczniejsze skupiska ludności. Już teraz trwają prace nad zwiększeniem częstotliwości kursowania autobusów linii nr 850, ale ważniejszym zadaniem będzie np. zmiana przebiegu jej trasy lub linii nr 750, które w znacznej części się pokrywają. Mam na myśli np. taką zmianę, która obsłuży mieszkańców Łomianek Dolnych i Chopina. Być może temat będzie bliższy realizacji po zakończeniu przebudowy ul. Wiślanej, której remont, z tego co mi wiadomo, jest zaplanowany.

Jakie zmiany zaszły w ostatnim roku wewnątrz Spółki?

Spółka, mimo że realizuje zadania o charakterze użyteczności publicznej, musi na bieżąco analizować realia rynkowe i dostosowywać się do zmian zachodzących w jej najbliższym otoczeniu. Zaniechanie tego działania może doprowadzić do sytuacji, w której struktury Spółki staną się przestarzałe i bezproduktywne, a jej archaiczny model spowoduje, że będzie ona „niesterowana”. Stąd już bardzo krótka droga do problemów finansowych i likwidacji. Jednym z ważnych elementów nadążania za otoczeniem jest taka ewolucja struktury organizacyjnej, aby każdy z tworzących ją pracowników spełniał w sposób możliwie najskuteczniejszy powierzoną mu funkcję, a spoczywające na nim obowiązki służbowe realizował przy możliwie największym zaangażowaniu posiadanej przez siebie wiedzy i doświadczenia zawodowego. Jednocześnie każdy pracownik powinien mieć pełną świadomość odpowiedzialności za swój wkład w funkcjonowanie Spółki oraz całkowite przekonanie, że ten wkład jest znaczący i nie będzie w najmniejszym stopniu marnotrawiony. Właśnie w tym duchu wprowadzono pewne zmiany w strukturze organizacyjnej Spółki. Przykładem może tu być całkowita reorganizacja zasad gospodarki materiałowej i zaopatrzenia. Powoduje ona diametralnie różne podejście do sfery kosztów działalności i już po dość krótkim, bo niespełna pięciomiesięcznym, okresie funkcjonowania przynosi wymierne skutki w postaci znaczących oszczędności finansowych. Potwierdza to trafność przyjętego kierunku zmian i skuteczność ich wdrożenia, oczywiście z zachowaniem pełnej racjonalności.

Jak wiadomo Warszawa wprowadza strefy czystego transportu. Czy nie utrudni to funkcjonowania komunikacji łomiankowskiej?

Autobusy KMŁ obsługują wyłącznie linie łączące tereny gmin Łomianki i Czosnów z najbliższymi węzłami przesiadkowymi, tj. Metro Młociny, Metro Słodowiec i Metro Marymont. Nie ma żadnych planów, które ograniczałyby dojazd do tych miejsc, a nasze autobusy nie wjeżdżały, nie wjeżdżają i nie będą wjeżdżać do centrum stolicy, gdzie takie zakazy mają obowiązywać, bo to całkowicie mijaloby się z celem Warszawskiego Transportu Publicznego. Ponadto, jak już wspomniałem, ukierunkowujemy wymianę autobusów na elektryki, więc przynajmniej jakaś część naszych pojazdów będzie miała możliwość wjazdu do takiej strefy. Osobiście jednak potrzebę takiego wjazdu uważam za wyjątkową ewentualność o znikomym prawdopodobieństwie zaistnienia.

Jakie wyzwania i zadania stoją przed Spółką w 2024 roku?

Wymienię tylko niektóre – te najważniejsze.

Głównym wyzwaniem dla nas jest sprostanie rosnącemu zapotrzebowaniu na transport publiczny – i ten lokalny, i ten do Warszawy. Mam tu na myśli systematyczny rozwój potencjału Spółki. Potrzebujemy szczególnie kierowców autobusów, a niestety ich brak na rynku pracy jest dramatycznie odczuwalny. Podobna sytuacja występuje w innych grupach zawodowych, jak np. mechanicy samochodowi. Na razie jednak udaje nam się w miarę skutecznie ten problem przewycięzać i oby taki stan rzeczy nadal się utrzymywał. No i oczywiście wymiana taboru, o czym już mówiłem. Dodatkowo realizacja zaplanowanych inwestycji infrastrukturalnych na terenie zajezdni, a szczególnie pozyskanie środków na ich finansowanie.

Z końcem roku 2024 wygasa umowa wykonawcza z gminą Łomianki na obsługę linii lokalnych nr 1, 2 i 3, a więc czekają nas rozmowy w sprawie negocjacji warunków kolejnego porozumienia. Oczywiście pod koniec roku przed nami również negocjacje z ZTM w sprawie warunków finansowych świadczonych przez nas usług na liniach do Warszawy w roku 2025.

Gdybym miał wymieniać wyzwania niematerialne, to najważniejszym jest potrzeba zachowania swego rodzaju stabilizacji i pewności o potrzebie istnienia Spółki. Publikowanie niczym nieuzasadnionych, nieprzychylnych treści, a czasem wręcz tekstów o charakterze napastliwym szkodzi Spółce. Publiczne wypowiedzi niektórych osób, nie zawsze w pełni zorientowanych w szczegółach, podające w wątpliwość sens istnienia tej firmy, również przynoszą więcej złego niż dobrego. Tym bardziej dziwi fakt, że dzieje się to w lokalnej przestrzeni publicznej, co jest w

sposób niezwykle negatywny odbierane przez kontrahentów Spółki, wprowadza bowiem niepewność i niszczy perspektywę długofalowej, stabilnej współpracy. W działalności gospodarczej jest to zjawisko bardzo niekorzystne, tworzące niewłaściwy wizerunek firmy oraz podważające jej wiarygodność.

Z prezesem zarządu KMŁ rozmawiała Monika Jakubiak-Rososzczuk

11.01.2024

[Poprzedni Strona](#)
[Następny Strona](#)