



**Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Opolu**

Opole, dnia 16 sierpnia 2010 r.

**Zarząd
Opolskiego Przedsiębiorstwa
Komunikacji Samochodowej SA
w Opolu**

P/10/043
LOP-4101-01-02/2010

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli¹, Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Opolu przeprowadziła kontrolę Opolskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej SA w Opolu (dalej Spółka) w zakresie działań restrukturyzacyjnych i prywatyzacyjnych Spółki w latach 2007-2010.

W związku z kontrolą, której wyniki przedstawione zostały w protokole kontroli podpisanym w dniu 23 lipca 2010 r., Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 60 ustawy o NIK, przekazuje Zarządowi niniejsze wystąpienie pokontrolne.

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia działalność Zarządu Spółki w zakresie spraw będących przedmiotem kontroli, pomimo stwierdzonych uchybień.

¹ Dz.U. z 2007 r. Nr 231, poz. 1701 ze zm. (zwanej dalej ustawą o NIK)

We wrześniu 2009 r. organ założycielski Spółki (Minister Skarbu Państwa) poinformował Zarząd o podjętych działaniach zmierzających do jej sprywatyzowania, zaś w marcu 2010 r. o wyborze firm do świadczenia usług doradczych Ministrowi Skarbu Państwa w zakresie prywatyzacji Spółki. Z uwagi na złożenie listu intencyjnego do Ministra Skarbu Państwa w czerwcu 2010 r. przez wójtów i burmistrzów 11 gmin Powiatu Opolskiego w sprawie zamiaru utworzenia związku gmin *Opolska Komunikacja Samochodowa* (celem nieodpłatnego przejęcia od Skarbu Państwa 540.000 akcji Spółki o wartości nominalnej 10 zł każda) - do dnia zakończenia kontroli ostateczne decyzje nie zostały podjęte. Natomiast wg oświadczenia Pana Prezesa Minister Skarbu Państwa w dniu 8 lipca 2010 r. podjął decyzję o wstrzymaniu rozpoczętej przez firmy doradcze wyceny przedprywatyzacyjnej.

Powyższą ocenę ogólną uzasadniają następujące ustalenia kontroli i wynikające z nich oceny częściowe:

1. NIK pozytywnie ocenia – uwzględniając kryterium legalności, gospodarności i rzetelności, prowadzenie przez Zarząd Spółki podstawowej działalności Spółki polegającej na świadczeniu usług w zakresie międzymiastowego pasażerskiego transportu drogowego.

1.1. Spółka, utworzona przez Ministra Skarbu Państwa z dniem 18 grudnia 2001 r. w drodze komercjalizacji Przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej w Opolu,² została powołana m.in. do wykonywania międzymiastowego pasażerskiego transportu drogowego. Zarząd rzetelnie, w terminach i zakresie określonych przez Radę Nadzorczą (dalej RN), realizował zadania związane z opracowywaniem rocznych oraz strategicznych planów wieloletnich. Występował do RN i Walnego Zgromadzenia Akcjonariuszy Spółki, stosownie do obowiązku określonego w § 52 ust 3 Statutu Spółki, o uzyskanie zgód na nabycie lub zbycie aktywów trwałych.

1.2. W kontrolowanym okresie Spółka realizowała przewozy pasażerskie: regularne, regularne specjalne oraz okazjonalne wykorzystując do tego celu od 112 (w 2007 r.) do 95 autobusów (w 2010 r.). Spośród 95 używanych na koniec maja 2010 r. autobusów – 28 (29,2 %) było eksploatowanych przez okres od 6–10 lat, a 25 (26 %) przez okres 11–15 lat. Konsekwencją ograniczenia liczby wykorzystywanych autobusów był spadek ogólnej liczby linii obsługiwanych przez Spółkę: z 69 w 2006 r. do 66 w 2010 r., tj. o 4,3 % liczby linii

² Na podstawie art. 4 ust. 1 pkt 1, w związku z art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 1996 r. o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych – Dz.U. z 2002 r. Nr 171, poz. 1397 ze zm.,

obsługiwanym w komunikacji regularnej³ oraz ogólnej ich długości z 2.194 km (w 2006 r.) do 2.152 km (w latach 2007-2010), tj. o 42 km (1,9 %) długości obsługiwanym linii podmiejskich⁴.

Przewozy krajowe i międzynarodowe Spółka wykonywała na podstawie licencji wydanych przez Prezydenta Miasta Opola 18 listopada 2002 r. i Ministra Infrastruktury z dnia 14 czerwca 2002 r.

Ponadto na wykonywanie regularnych przewozów osób Spółka posiadała 77 zezwoleń wydanych przez: Marszałka Województwa (29), Prezydenta Miasta Opola (30), Starostę Krapkowickiego (2), Starostę Opolskiego (3), Burmistrza Niemodlina (6), Burmistrza Gminy Dąbrowa (4) oraz Wójta Gminy Murów (3).

W 2009 r. (w stosunku) do 2007 r. następował systematyczny spadek liczby pasażerów przewożonych w komunikacji regularnej odpowiednio z 3.918 tys. do 2.957,5 tys. (tj. o 960,5 tys. - 24,5 %). Skutkiem powyższego przychody z tego tytułu w 2009 r. (w stosunku do przychodów uzyskanych w 2007 r.) były mniejsze o 2.330 tys. zł (34,6 %). Stwierdzono, że udział przychodów z przewozów pasażerskich w strukturze przychodów ogółem Spółki w latach 2007-2010 wynosił odpowiednio: 76,8 %, 70,6 %, 62,2 % i 60,9 %. Coroczne analizy rentowności poszczególnych kursów umożliwiały, w ocenie NIK do wyeliminowania z rozkładu jazdy autobusów kursów nierentownych.

NIK pozytywnie ocenia, mając na uwadze kryterium gospodarności, działania podejmowane przez Zarząd Spółki zmierzające do uzyskiwania dodatnich wyników finansowych z działalności poza przewozowej. W latach 2007-2010 Spółka rozwijała w sposób znaczący działalność usługowo-handlową w zakresie sprzedaży: paliw, towarów i materiałów oraz usług: obsługowo-naprawczych pojazdów. Przychody ze sprzedaży paliw, towarów i materiałów Spółki w latach 2007-2010 (I kwartał) systematycznie wzrastały i w strukturze przychodów ogółem ich udział wynosił odpowiednio: 2,1 %, 8,4 %, 18,9 % i 21,5 %. Natomiast przychody z tytułu świadczenia usług: obsługowo-naprawczych pojazdów kształtowały się na porównywalnym poziomie i wynosiły w ww. okresie odpowiednio: 17 %, 17,9 %, 15,8 % i 16,7 %.

1.3. Stwierdzono (na podstawie analizowanej próby), że Spółka w: *Dzienniku dworca autobusowego* i *Dobowej dyspozycji autobusów i kierowców* rzetelnie dokumentowała czas

³ przy czym nastąpiła likwidacja: 1 (1,6 %) linii podmiejskiej, 3 (100 %) linii regionalnych, 1 (25 %) linii dalekobieżnej, a uruchomiono 2 (3,2 %) linie podmiejskie,

⁴ przy zmniejszeniu o 674 km (19,8 %) długości obsługiwanym linii, w tym o: 42 km (1,9 %) linii podmiejskich, 311 km (100 %) linii regionalnych i 321 km (35,7 %) linii dalekobieżnych.

pracy kierowców i autobusów.

NIK zwraca uwagę, że Zarząd Spółki nie podejmował dostatecznie skutecznych działań zmierzających do dostosowania godzin kursowania autobusów do potrzeb pasażerów m.in. pracowników zakładów pracy oraz młodzieży szkolnej, co zdaniem NIK mogło być jedną z przyczyn wejścia na rynek przewozów pasażerskich obsługiwanych przez Spółkę firm przewozowych konkurencyjnych. W ocenie NIK powyższe mogło skutkować spadkiem liczby przewożonych pasażerów, a w konsekwencji likwidacją lub zawieszeniem przez Spółkę części kursów.

Podjęmowane przez Zarząd Spółki działania zmierzające do pozyskania większej liczby pasażerów korzystających z biletów jednorazowych poprzez okresowe wprowadzanie promocyjnych cen biletów jednorazowych w okresie od kwietnia do września 2010 r. było mało skuteczne zważywszy, że inni przewoźnicy stosowali wcześniej na terenie działania Spółki promocyjne ceny biletów jednorazowych niższe o 20-30 % od cen biletów stosowanych przez Spółkę.

2. NIK ocenia pozytywnie, mając na uwadze kryteria legalności i gospodarności, działania Spółki związane z odnową taboru autobusowego dla wykonywania przewozów pasażerskich.

Wprawdzie w Spółce nie opracowano sformalizowanych kryteriów wymiany autobusów natomiast w planach zakupu taboru autobusowego uwzględniano wyniki prac analitycznych Komisji ds. opłacalności przewozów. W latach 2007-2009 zakupiono 18 autobusów za 5.898.823 zł. W wyborze ofert na zakup autobusów kierowano się kryterium: ceny, stanem technicznym i kosztami eksploatacji, a w uzasadnieniu ich zakupu (nowych czy używanych) każdorazowo określano stosowne parametry. Zakupu dokonywano w trybie zaproszenia do składania ofert. Źródłem finansowania zakupów stanowiły leasing, kredyty inwestycyjne oraz środki własne.

Wartość autobusów wycofywanych z eksploatacji była określana przez: wewnętrzne komisje powoływane przez Zarząd Spółki (przy wartości do 5.000 euro) lub rzeczoznawców samochodowych Stowarzyszenia Rzeczoznawców Techniki Samochodowej Ruchu Drogowego (przy wartości powyżej 5.000 euro). Ich sprzedaż miała miejsce za zgodą Zarządu i RN Spółki zgodnie z postanowieniami art. 22 ust. 1 Statutu Spółki.

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi Najwyższa Izba Kontroli wnosi o rozważenie możliwości ustalania godzin kursowania autobusów w większym stopniu uwzględniających rozeznane potrzeby pasażerów.

Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Opolu, na podstawie art. 62 ust. 1 ustawy o *NIK*, oczekuje przedstawienia przez Pana Prezesa w terminie 14 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, informacji o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosku, bądź o działaniach podjętych w celu realizacji wniosku lub przyczyn niepodjęcia takich działań.

Zgodnie z treścią art. 61 ust. 1 ustawy o *NIK*, w terminie 7 dni od dnia otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, przysługuje Panu prawo zgłoszenia na piśmie do dyrektora Delegatury NIK w Opolu umotywowanych zastrzeżeń w sprawie ocen, uwag i wniosku zawartych w tym wystąpieniu.

W razie zgłoszenia zastrzeżeń, zgodnie z art. 62 ust. 2 ustawy o *NIK*, termin nadesłania informacji, o którym mowa wyżej, liczy się od dnia otrzymania ostatecznej uchwały właściwej komisji NIK.