



**Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Warszawie**

Warszawa, dnia 23 lipca 2010 r.

**Pan
Jacek Filipczuk
Prezes Zarządu
PKS Sp. z o.o. w Kozienicach**

LWA-4101-02- /2010
P/10/043

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Na podstawie art. 2 ust. 3 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli¹, zwanej dalej *ustawą o NIK*, Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Warszawie przeprowadziła w PKS Sp. z o.o. w Kozienicach², kontrolę działań dotyczących restrukturyzacji przedsiębiorstwa w latach 2007 - 2009 r.

W związku z kontrolą, której wyniki przedstawione zostały w protokole podpisanym w dniu 28 czerwca 2010 r., Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 60 *ustawy o NIK*, przekazuje Panu Prezesowi niniejsze wystąpienie pokontrolne.

NIK ocenia negatywnie realizację działań restrukturyzacyjnych, z uwagi na brak poprawy wyników ekonomicznych Spółki.

1. W latach 2007 -2009 Spółka odnotowywała corocznie stratę na działalności ogółem, której łączna wysokość za powyższy okres wyniosła 1.127,3 tys. zł, w tym za 2007 r. strata wyniosła 266,7 tys. zł, za 2008 r. - 449,3 tys. zł, za 2009 r. - 411,3 tys. zł. W rezultacie strat ponoszonych w okresie 2007-2009 oraz straty z lat poprzednich, nastąpiła zmiana w kapitałach własnych Spółki. Kapitał początkowy w wysokości 4 902,0 tys zł (w tym udziały Skarbu Państwa 49,0%), skorygowany o stratę z lat poprzednich w wys. 552,9 tys. zł oraz zysk za 2006 r. w wys. 132,0 tys. zł, obniżył się do wysokości 4 481,1 tys. zł. Po uwzględnieniu wyniku z działalności za lata 2007-2009 wysokość kapitału początkowego obniżyła się do 3 353,8 tys. zł, co oznacza jego zmniejszenie o 25,2% w okresie 2007- 2009 oraz o 31,6% w porównaniu do stanu w roku 2001.

Pomimo że Spółka nie realizowała założeń odnośnie wzrostu przychodów i wysokości zysku przyjmowanych w planach rozwoju na poszczególne lata z okresu 2007-2009 (plany te podlegały zatwierdzeniu przez Radę Nadzorczą), Zarząd nie przystąpił do opracowania planu restrukturyzacji działalności.

Wskaźnik rentowności z przewozów pasażerskich wzrósł z 2,50% w 2007 r. do 4,94% w 2009 r., natomiast rentowność Spółki ogółem charakteryzowała się wskaźnikami ujemnymi, odpowiednio (-1,21%) za

¹ Dz. U. z 2007 r., Nr 231, poz.1701 ze zm.

² Dalej także *Spółka*.

2007 r., (-0,97%) za 2008 r. oraz (-1,10%) za 2009 r. Zmniejszeniu uległ również wskaźnik ogólnej płynności - z 0,38 w 2007 r. do 0,35 w 2008 r.³

Przychody Spółki z tytułu przewozu osób, w relacji do przychodów z całej działalności, uległy zmniejszeniu z 57,2% w 2006 r. do 42,5 % w 2009 r. Przebiegi autobusów zmniejszyły się, w przeliczeniu na tysiące wozokilometrów, z 6 768 w 2006 r. do 4 834 w 2009 r., tj. o 28,6%. W odniesieniu do 2006 r. zmniejszeniu uległa liczba przewiezionych pasażerów – z 4 619,6 tys. do 3 332,5 tys. tj. o 27,9%, przy czym przewozy z biletami miesięcznymi pracowniczymi były niższe za 2009 r. o 21,7%.

W latach 2007-2009, wpływy Spółki z tytułu wynajmu autokarów na cele turystyczne i wycieczkowe wynosiły łącznie 1.403,2 tys. zł, z czego w 2007r. – 264,6 tys. zł (18,9%), w 2008 r. 548,4 tys. zł (39,1%) , w 2009 r. – 590,2 tys. zł.(42,1%). Odnotowano również systematyczny wzrost przychodów z przewozów okazjonalnych, z 264,6 tys. w 2007 r. do 590,2 tys. zł w 2009 r.

2. W latach 2007-2009 PKS Kozienice Sp. z o.o. podejmowała działania w celu odnowy taboru przewozowego. Plan rozwoju Spółki na 2008 r. zakładał zakup 3 autobusów, w tym autobusu klasy turystycznej, natomiast w planie na 2009 r. przewidziano zakup jednego autobusu klasy turystycznej oraz pozyskanie środków z funduszy UE na zakup 2 autobusów do przewozów pasażerskich.

W toku kontroli stwierdzono brak dokumentacji uzasadniającej zakup konkretnych typów autobusów oraz brak analiz, dotyczących możliwości obsłużenia finansowania zewnętrznego przez Spółkę (leasing, kredyt), działającą w trudnej sytuacji finansowej.

2.1. W ramach umów o leasing finansowy Spółka nabyła 4 autobusy, w tym w 2008 r. dwa autobusy marki Autosan typ A909L, jeden m-ki SCANIA Irizar oraz w 2009 r. jeden autobus m-ki SCANIA Irizar. Autobusy m-ki Autosan były pojazdami nowymi (rok produkcji 2008). Wartość umowy zakupu każdego z tych autobusów wynosiła 328,0 tys. zł.

Autobusy m-ki SCANIA Irizar były pojazdami używanymi, wyprodukowanymi w 2002 r. i 2008 r., o przebiegu wynoszącym, w chwili ich nabycia przez Spółkę, 1 011 040 km. i 115 000 km. Koszt ich nabycia wyniósł 349,5 tys. zł oraz 800,0 tys. zł.

Ustalenia kontroli dotyczące miesięcznych przebiegów autobusów wskazują na niepełne wykorzystywanie taboru przewozowego. W latach 2007 – 2009 wielkość miesięcznych przebiegów autobusów wynosiła od ok. 1,5 tys. km do 14,0 tys. km, a średni przebieg miesięczny dla eksploatowanych w tym okresie autobusów (średnio 77 szt.) wyniósł ok. 4,5 tys km. W świetle powyższych danych, wątpliwe pod względem gospodarności nabycie autobusu z przebiegiem ponad miliona km.

2.2. Dane odnoszące się do struktury majątku trwałego, wskazują na konieczność prowadzenia przez Spółkę pogłębionej analizy efektywności wykorzystania środków transportu. W latach 2007 – 2009 nastąpiło zwiększenie udziału wartości środków trwałych w grupach 1 i 2 (budynki i budowle) - z 28,3% do 41,6% oraz zmniejszenie udziału wartości w grupie 7 (środki transportowe, łącznie ze środkami w leasingu) - z 60,4% do 47,7%. Jakkolwiek w kontrolowanym okresie zmniejszył się udział środków transportu w majątku Spółki, nadal stanowiły one największą część majątku.

W bilansie otwarcia na 2007 r. (stan na 31 grudnia 2006 r.), stopień umorzenia dla środków transportu wynosił 79,9%, a na 31 grudnia 2009 r. 99,8%. Na koniec 2009 r., 63 z 77 autobusów wykorzystywanych przez

³ Wskaźnik ogólnej płynności liczony jako iloraz aktywów obrotowych do zobowiązań krótkoterminowych

Spółkę było całkowicie umorzonych. W strukturze taboru Spółki dominowały autobusy stare. W przedziale wiekowym od 21 do 30 lat znajdowało się 36 (46,8%) autobusów, a tylko 13 (16,9%) nie było starszych niż 10 lat. W kontrolowanym okresie przekazano 3 autobusy do stacji demontażu (złomowanie).

3. Ustalenia kontroli wykazały przypadki naruszania przez Spółkę przepisów prawa, regulujących warunki prowadzenia działalności przewozowej.

W okresie objętym kontrolą, na podstawie uzyskanych zezwoleń, Spółka obsługiwała kursy na liniach regularnych w ilościach: 86 w 2007 r., w tym 23 specjalne; 85 w 2008 r. w tym 23 specjalne; 89 w 2009 r., w tym 15 specjalnych. W I kwartale 2010 r. uzyskano 15 zezwoleń na obsługę takich linii. W latach 2007-2010 (I kwartał) nie było przypadku cofnięcia zezwolenia wydanego dla Spółki, na wykonywanie przewozów regularnych i specjalnych. W sprawdzonej w toku kontroli dokumentacji wymaganej dla złożenia 7 wniosków o wydanie zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych, w 6 przypadkach brak było potwierdzenia dotyczącego daty złożenia wniosku.

3.1. W kontrolowanym okresie Spółka nie realizowała przewozów miejskich. Długość linii dla przewozów podmiejskich i regionalnych zmniejszyła się z 3 747 km na początku 2007 r. do 3 386 km w 2009 r., tj. o 9,6%. Ilość linii podmiejskich i regionalnych wzrosła w tym okresie o jedną linię, tj. o 2,3%.

Spółka obsługiwała kursy na dwóch liniach dalekobieżnych o łącznej długości 538 km tj. w okresie od 10 października 2006 r. do 23 października 2009 r. na trasie do Łodzi (194 km) oraz w okresie od 1 grudnia 2007 r. do 28 lutego 2009 r. na trasie do Zakopanego (344 km). Obsługa tych linii przez Spółkę została zawieszona bez zmiany zezwolenia, co stanowiło naruszenie art. 24 ust. 2 pkt 1 *ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym*⁴ oraz § 5 *rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 13 stycznia 2006 r. w sprawie treści, sposobu i terminów ogłaszania rozkładów jazdy oraz ich aktualizacji, warunków ponoszenia kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy oraz podawaniem rozkładów jazdy do publicznej wiadomości*⁵.

3.2. Niezgodnie z art. 18b ust. 1 pkt 2 *ustawy o transporcie drogowym*, na dworcu autobusowym w Kozienicach Spółka nie zamieszczała lub podawała nieaktualne dane odnośnie godzin przyjazdu autobusów. W trakcie kontroli NIK stwierdzono niezgodność danych znajdujących się na tablicy informacyjnej dworca (tablica z rozkładem jazdy) z rozkładami jazdy będącymi załącznikiem do wydanych zezwoleń, w odniesieniu do godzin przyjazdów autobusów. I tak, dla przyjazdów z Warszawy niezgodność dotyczyła 5 kursów, 4 ze Zwolenia, 2 z Dębina oraz 2 z Radomia. Dla pozostałych kursów z Radomia nie było na tablicy informacyjnej danych o dacie przyjazdu.

W toku kontroli stwierdzono, że dziennik dworca autobusowego w Kozienicach prowadzony był nierzetelnie. Brak było w nim adnotacji o przyczynach niezrealizowania kursów oraz o zawieszeniu 17 kursów (w dniach 8, 9, 11 listopada 2009 r. i od 6 do 9 marca 2010 r.). Ponadto, w przypadku dwóch kursów, ich oznakowanie było niezgodne z obowiązującym rozkładem jazdy.

4. Spółka otrzymywała dopłaty z budżetu samorządu Województwa Mazowieckiego do przewozów z tytułu sprzedaży biletów ulgowych. NIK zwraca jednak uwagę, że w 2008 r. 3 rozliczenia dopłat zostały złożone

⁴ Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874 ze zm.

⁵ Dz. U. Nr 12, poz. 79

z 1 i 6 dniowym opóźnieniem w stosunku do terminu określonego w § 5 umowy z dnia 21 lutego 2008 r. zawartej z Zarządem Województwa Mazowieckiego.

W latach 2007-2009 przedmiotowe dopłaty wyniosły łącznie 5 761,7 tys. zł i stanowiły 18,2 % przychodów ogółem z zakresu przewozu osób. W podziale na poszczególne lata, dopłaty wynosiły: w 2007 r. – 1 861,9 tys. zł, w 2008 r. – 1 919,3 tys. zł, w 2009 r. – 1 980,5 tys. zł. Decydujący udział miały dopłaty do biletów miesięcznych szkolnych z ulgą 49,0%, które stanowiły 93,0% całości dopłat za lata 2007-2009. Udział dopłat do biletów miesięcznych szkolnych wzrósł z 92,7% w 2007 r. do 93,4% w 2009 r. Dopłaty do biletów miesięcznych imiennych (z ulgą w wys. 78,0% oraz z ulgą w wys. 37,0%) wyniosły łącznie 76,9 tys. zł, co stanowiło 1,3% ogólnej kwoty dopłat. Pozostała kwota dopłat w łącznej wysokości 330,8 tys. zł (5,7% całości dopłat) dotyczyła ulgowych biletów jednorazowych (z ulgami w wys. 37, 49, 78 i 95%).

5. Spółka przeprowadzała analizy uwarunkowań związanych z działalnością podmiotów konkurencyjnych. Ich wyniki koncentrowały się na wskazywaniu silnych i słabych stron konkurentów w poszczególnych segmentach działalności.

Spółka w niewystarczającym stopniu wykorzystywała wyniki tych analiz. Podejmowane działania (takie jak zawieszanie kursów, zmiany godzin odjazdu i zmiany trasy kursowania autobusów, poszerzenie linii o kolejne przystanki) nie doprowadziły do poprawy wyników ekonomicznych działalności przewozowej.

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi Najwyższa Izba Kontroli wnosi o :

1. Pilne podjęcie działań zmierzających do opracowania programu restrukturyzacji mającego na celu poprawę wyników finansowych Spółki.
2. Wykonywanie przewozów zgodnie z wymogami *ustawy o transporcie drogowym*, w tym m.in. zamieszczanie rzetelnych informacji o przewozach na dworcu autobusowym PKS w Koźmicach.
3. Przestrzeganie warunków określonych w zezwoleniach na wykonywanie przewozów pasażerskich.
4. Opracowanie programu racjonalizacji przewozów i powiązanie go z programem restrukturyzacji.

Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Warszawie, na podstawie art. 62 ust.1 *ustawy o NIK*, oczekuje od Pana Prezesa przedstawienia w terminie 21 dni od dnia otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, informacji o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków, bądź o działaniach podjętych w celu realizacji wniosków lub przyczynach 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 Prezesowi prawo zgłoszenia na piśmie, do dyrektora Delegatury Najwyższej Izby Kontroli w Warszawie umotywowanych zastrzeżeń w sprawie ocen, uwag i wniosków zawartych w tym wystąpieniu.

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

