



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Departament Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji

KGP.410.010.06.2019

Pan
Krzysztof Zaremba
Prezes Zarządu
Morska Stocznia Remontowa Gryfia SA
ul. Brdowska 12
71-700 Szczecin

TEKST UJEDNOLICONY

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

*Tekst dokumentu ujednolicony po rozpatrzeniu zastrzeżeń
– zgłoszonych do wystąpienia pokontrolnego –
przez Zespół Orzekający Komisji Rozstrzygającej w Najwyższej Izbie Kontroli
uchwała Zespołu Orzekającego Komisji Rozstrzygającej nr KPK-KPO.443.075.2020 Komisji
Rozstrzygającej w Najwyższej Izbie Kontroli z dnia 30 września 2020 r.*

**P/19/019 – Realizacja wybranych projektów flagowych Strategii na rzecz Odpowiedzialnego
Rozwoju**

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Morska Stocznia Remontowa „Gryfia” SA ¹ ; ul. Brdowska 12, 71-700 Szczecin
Kierownik jednostki kontrolowanej	Krzysztof Zaremba, Prezes Zarządu, od dnia 1 lutego 2020 r. Poprzednio w okresie objętym kontrolą stanowisko Prezesa Zarządu zajmowali: Marek Różalski, 11 kwietnia 2016 r. do 21 września 2018 r.; Robert Kowalski Przewodniczący Rady Nadzorczej, delegowany do czasowego wykonywania czynności Prezesa Zarządu od 22 września do 22 grudnia 2018 r.; Artur Trzeciakowski, od 1 marca do 14 grudnia 2019 r.; Tomasz Wendt, Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej, delegowany do czasowego pełnienia funkcji Prezesa Zarządu od 15 grudnia 2019 r. do 31 stycznia 2020 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	Przygotowanie projektu flagowego Program <i>Batory</i> . Finansowanie projektu flagowego Program <i>Batory</i> . Realizacja projektu flagowego Program <i>Batory</i> .
Okres objęty kontrolą	Od 1 stycznia 2017 r. do 30 września 2019 r. (z uwzględnieniem faktów i dowodów wykraczających poza ten okres, istotnych dla celów kontroli)
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 3 pkt 4 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o <i>Najwyższej Izbie Kontroli</i> ²
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Departament Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji
Kontrolerzy	1. Piotr Piątkiewicz, główny specjalista kp, upoważnienie do kontroli nr KGP/109/2019 z dnia 25 października 2019 r. 2. Wojciech Żukowski, główny specjalista kp, upoważnienie do kontroli nr KGP/111/2019 z dnia 31 października 2019 r.

(akta kontroli str. 1-4)

¹ Dalej: Spółka lub MSR.

² Dz. U. z 2019 r. poz. 489 ze zm., dalej: ustawa o *NIK*.

II. Ocena ogólna³ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Najwyższa Izba Kontroli negatywnie ocenia dotychczasową realizację kontraktu na zaprojektowanie, wybudowanie i dostawę promu samochodowo-pasażerskiego (ropax) z dnia 8 marca 2017 r. z Polską Żegluga Bałtycką SA⁴ – w ramach Programu Batory⁵.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Spółka zaangażowała się w realizację budowy promu dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA (PŻB) przyjmując zobowiązania kontraktowe, z których nie była w stanie wywiązać się ze względu na brak możliwości technicznych, organizacyjnych i finansowych. Decyzja o zawarciu *Kontraktu* nie była oparta na wnikliwej analizie zdolności Spółki do jego zrealizowania.

Nie budził zastrzeżeń udział MSR, zgodnie z podpisanym w czerwcu 2016 r. listem intencyjnym, w Konsorcjum stoczni, które miały wspólnie realizować projekt (liderem miała być Gdańska Stocznia „Remontowa” im. J. Piłsudskiego z racji doświadczenia w remontach i budowach jednostek z napędem LNG). Jednak przyjęcie przez MSR samodzielnie zobowiązań w zakresie budowy promu, na zasadach określonych w *Kontrakcie* było – w ocenie NIK – z góry skazane na niepowodzenie. MSR nie dysponowała zapleczem technicznym dla realizacji projektu (brak pochylni, hal kadłubowych i magazynowych). Nie dysponowała także kadrą pracowników mających odpowiednie doświadczenie. Od 2016 r., zgodnie z art. 397 ustawy z dnia 15 września 2000 r. *Kodeks spółek handlowych*⁶, Zarząd Spółki był zobowiązany do zwoływania Walnego Zgromadzenia w celu powzięcia uchwały dotyczącej dalszego istnienia Spółki. W okresie objętym kontrolą Spółka miała problemy z utrzymaniem płynności finansowej oraz rentowności prowadzonej działalności operacyjnej. W 2016 r. Spółka poniosła stratę na poziomie 18,7 mln zł netto, a skumulowana strata za lata poprzednie wyniosła 66,4 mln zł. Od 27 marca 2017 r. MSR realizowała program naprawczy.

Zalecenia sformułowane w styczniu 2018 r. przez konsultanta⁷, w tym związane z koniecznością opracowania i wdrożenia planu inwestycyjnego w zakresie modernizacji zaplecza stoczniowego i wyposażenia, potwierdzały brak samodzielnej zdolności Spółki do zrealizowania *Kontraktu*. Rekomendacje i zalecenia konsultanta nie zostały przez Spółkę wdrożone, ze względu na brak środków finansowych.

W podpisanym w dniu 12 września 2018 r. Porozumieniu⁸ Spółka przyjęła kolejne zobowiązanie dotyczące jeszcze wyższych parametrów promu⁹, niemożliwych do zrealizowania nawet w konsorcjum ze Szczecińskim Parkiem Przemysłowym Sp. z o. o. (stroną Porozumienia).

³ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

⁴ Dalej: *Kontrakt*.

⁵ Program realizowany w ramach Programu *Inteligentne produkty przemysłu okrętowego* ujętego w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030), przyjętej uchwałą nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. (M. P. poz. 260), dalej: Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju lub SOR.

⁶ Dz. U. z 2019 r., poz. 505 ze zm., dalej: *ksh*.

⁷ Raport Deltamarin Ltd. (doradca techniczny PŻB oraz instytucji potencjalnie zainteresowanych finansowaniem realizacji *Kontraktu*), pt. *Report for Project ROPAX 3000 M 400 PAX P2083 – Ocena MSR Gryfia*, wersja z dnia 5 stycznia 2018 r.

⁸ Zawartym pomiędzy: PŻB SA, MSR, Szczecińskim Parkiem Przemysłowym Sp. z o.o. i MARS Fundusz Inwestycyjny Zamknięty.

⁹ Długość całkowita ok. 220 m, linia ładunkowa nie krótsza niż 3 950 m, liczba pasażerów ok. 600 osób.

W wyniku braku zgód organów korporacyjnych PŻB na zawarcie Aneksu nr 5 oraz przerwania prac projektowych przez podwykonawców MSR, realizacja *Kontraktu* na koniec czerwca 2019 r. została faktycznie zawieszona.

W sytuacji, gdy Spółka miała świadomość braku możliwości realizacji budowy promu na warunkach oczekiwanych przez PŻB, a jednocześnie nie doszło ani do zawarcia Aneksu nr 5 do *Kontraktu*, ani do zawarcia właściwej umowy wykonawczej (tzw. *Addendum*), MSR nie skorzystała z możliwości odstąpienia od *Kontraktu*. Według postanowień Aneksu nr 4, było to możliwe od kwietnia 2018 r., w związku z tym, że w ciągu dwóch miesięcy od wejścia w życie Aneksu nr 4 nie weszło w życie *Addendum* (nie zawarto go). Uprawniało to Spółkę do odstąpienia od Aneksu nr 4, a to z kolei mogło stanowić podstawę do odstąpienia od *Kontraktu*. W ocenie NIK stan faktyczny uzasadniał podjęcie przez Spółkę takich działań, jako właściwych dla zabezpieczenia interesu Spółki. Wystąpienie do PŻB o rozwiązanie *Kontraktu* na zasadzie obopólnej zgody, przy uwzględnieniu interesu ekonomicznego stron, zapewniłoby zminimalizowanie ryzyka wzajemnych roszczeń związanych z nieprawidłowym wywiązywaniem się stron z *Kontraktu*. Alternatywa w postaci dalszego udziału Spółki w tym projekcie, na dotychczas ustalonych warunkach, nie ma - w ocenie NIK - uzasadnienia pod względem gospodarności.

W związku z realizacją *Kontraktu* Spółka poniosła dotychczas koszty w wysokości 6 765 tys. zł, sfinansowane ze środków zaliczki od PŻB w wysokości 10 000 tys. zł. Zdaniem NIK, według stanu na koniec listopada 2019 r. MSR była uprawniona do zatrzymania kwoty 1 400,2 tys. zł wynikającej z rozliczeń, co do których strony *Kontraktu* nie zgłaszały zastrzeżeń.

W ramach Programu *Batory* w okresie objętym kontrolą Spółka uczestniczyła także w projekcie *Zielona Stocznia*, był on jednak we wstępnej fazie realizacji.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częściowej¹⁰ kontrolowanej działalności

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju wśród kierunków interwencji wskazała między innymi projekt flagowy *Batory*, umiejscowiony w Programie *Inteligentne produkty przemysłu okrętowego*¹¹. Program *Batory* miał polegać na stymulowaniu technologii rozwoju projektowania i budowy polskich jednostek pływających i konstrukcji morskich, przesunięciu polskiego sektora stocznioowego w kierunku produkcji, innowacyjnych produktów i wyspecjalizowanych jednostek o wysokiej wartości dodanej.

Projekty flagowe SOR miały być realizowane z wykorzystaniem podejścia projektowego, którego wdrożenie miało opierać się na budowaniu struktur projektowych, zarówno w poziomym przekroju danej struktury organizacyjnej, jak i we współpracy poszczególnych podmiotów.

Zgodnie z informacjami przedstawianymi przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (MGMiŻŚ, odpowiedzialne za Program *Inteligentne produkty przemysłu okrętowego* i Program *Batory*) oraz z danymi zawartymi w systemie Mo-

¹⁰ Oceny częściowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena częściowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

¹¹ Obszar *Reindustrializacja Cel Szczegółowy I Trwały wzrost gospodarczy oparty coraz silniej o wiedzę, dane i doskonałość organizacyjną*.

nAliZa¹², dwa projekty Programu *Batory* (*Promy dla PŻB* oraz *Zielona Stocznia*) były realizowane przez MSR.

W ramach projektu *Promy dla PŻB* Spółka realizowała *Kontrakt* na dostawę promu typu ro-pax z dnia 8 marca 2017 r. Według wyjaśnień Prezesa Zarządu Spółki¹³, MSR nie otrzymała żadnego oficjalnego dokumentu, który wskazywałby na jakąkolwiek formalną rolę Spółki w Programie *Batory*. Spółka nie była także beneficjentem jakichkolwiek środków pochodzących z MGMIŻS w zakresie budowy promu typu ro-pax.

(akta kontroli str. 32-35)

OBSZAR

1. Przygotowanie MSR do realizacji projektu *Promy dla PŻB*

Informacje ogólne o Spółce

Opis stanu faktycznego

W dniu 9 listopada 2015 r. Polska Grupa Zbrojeniowa SA przekazała akcje Spółki na rzecz MARS Fundusz Inwestycyjny Zamknięty (MARS FIZ) – odpowiedni wpis w księdze akcji został dokonany 26 lutego 2016 r.

Na dzień 31 grudnia 2016 r. dominującym akcjonariuszem Spółki był MARS FIZ posiadający 87,5% udziałów, pozostałe 12,5% udziałów należało do pracowników MSR. Spółka wchodziła w skład Grupy MARS Shipyards & Offshore, jednej z większej grup stoczniowych działających w Europie, specjalizującej się w budowach, remontach i przebudowach statków oraz konstrukcji stalowych dla sektora offshore (segment wydobywczy węglowodorów i energetyka wiatrowa). Podstawowym przedmiotem działalności Spółki były usługi w zakresie naprawy, przebudowy i konserwacji statków, platform i konstrukcji pływających oraz usługi budowy konstrukcji offshore. MSR realizowała także zlecenia budowy małej i średniej wielkości statków.

Na podstawie umowy z dnia 19 grudnia 2018 r. pomiędzy Funduszem Rozwoju Spółek SA (FRS) a MARS FIZ, większościowym akcjonariuszem Spółki został FRS (spółka Skarbu Państwa), którego zadaniem było wspieranie przedsiębiorstw głównie z obszaru gospodarki morskiej w prowadzeniu i rozwijaniu działalności gospodarczej, a także w realizacji procesów restrukturyzacyjnych. W 2018 r. kapitał zakładowy Spółki został podwyższony o 24 854,6 tys. zł poprzez konwersję pożyczek i wynosił na koniec 2018 r. 83 419,5 tys. zł. FRS był właścicielem 87,9% akcji, MARS FIZ – 4,5%, a pozostali akcjonariusze posiadali 7,6% udziałów w Spółce.

(akta kontroli str. 222-272, 364-405)

Sytuacja ekonomiczno-organizacyjna Spółki i wyniki finansowe

W sprawozdaniu finansowym Spółki za 2015 r. wykazana została strata netto w wysokości 17 253 tys. zł oraz skumulowane straty z lat poprzednich w kwocie 30 425 tys. zł, łącznie 47 678 tys. zł. Była to kwota wyższa od sumy kapitału rezerwowego i zapasowego oraz jednej trzeciej kapitału zakładowego. Zgodnie z art. 397 ksh Zarząd Spółki był zobowiązany do zwołania Walnego Zgromadzenia w celu powzięcia uchwały dotyczącej dalszego istnienia Spółki. W dniu 2 czerwca 2016 r. MARS FIZ przedstawił list wsparcia, w którym zadeklarował gotowość do udzielenia Spółce pomocy finansowej i kapitałowej w okresie 12 miesięcy.

¹² Monitoring-Analiza-Zarządzanie (MonAliZa) informatyczny system monitorowania realizacji projektów, w tym projektów flagowych SOR, działający od lipca 2018 r. Obecnie system MonAliZa jest administrowany przez Rządowe Biuro Monitorowania Projektów w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów.

¹³ Protokół przyjęcia ustnych wyjaśnień (protokół PUW) z dnia 28 listopada 2019 r.

Na dzień 31 grudnia 2016 r. Spółka wykazała sumę bilansową w wysokości 77 219 tys. zł (spadek o 12 518 tys. zł, czyli 14% w porównaniu z końcem 2015 r.). Struktura pasywów wskazywała, że Spółka finansowała działalność gospodarczą w 9% z kapitałów własnych (w wysokości 6 678 tys. zł), a w 91% z kapitałów obcych (zobowiązania i rezerwy na zobowiązania wyniosły 70 541 tys. zł).

Na koniec 2016 r. Spółka zrealizowała przychody ze sprzedaży w wysokości 115 157 tys. zł i zanotowała stratę ze sprzedaży w kwocie 5 131 tys. zł. Strata netto wyniosła 18 720 tys. zł, a skumulowana strata za lata poprzednie – 66 398 tys. zł. W ocenie Zarządu Spółki wynikało to z trudnej sytuacji rynkowej, skutkującej spadkiem wielkości sprzedaży w segmencie remontów statków. Nie zapewniało to z kolei możliwości utrzymania infrastruktury stoczniowej.

Na koniec 2016 r. ustanowione zabezpieczenia majątkowe majątku Spółki miały wartość 76 976 tys. zł.

Zarząd Spółki ocenił, że ogłoszone przez MG MiŻS programy dotyczące odbudowy i wsparcia przemysłu stoczniowego oraz udrożnienia Odry i rozwój żeglugi śródlądowej stworzyły nowe możliwości pozyskania kontraktów na remonty i modernizację obecnej floty śródlądowej oraz budowę małych jednostek specjalistycznych. W segmencie nowych budowkluczowa miała być realizacja kontraktu na budowę czterech lodolamaczy dla Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej (dalej: RZGW) w Gdańsku, przy wykorzystaniu doświadczenia zdobytego przy realizacji podobnego zadania dla RZGW w Szczecinie. Zwrócono także uwagę na realizację umowy podpisanej z PŻB na budowę promu pasażersko-towarowego, która miała być realizowana przez trzy lata na pochylni Wulkan Nowy na terenie Szczecińskiego Parku Przemysłowego Sp z o. o.

W związku z faktem, że bilans Spółki na koniec 2016 r. w zakresie skumulowanej straty wypełniał dyspozycję z art. 397 *ksh*, Zarząd Spółki zwołał Walne Zgromadzenie, które 31 marca 2017 r. podjęło uchwałę o kontynuacji działalności Spółki.

Według sprawozdania Zarządu Spółki z działalności za 2016 r. Zarząd, świadomy trudnej sytuacji finansowej Spółki (brak rentowności, utrata płynności finansowej spowodowane niedoborami kapitału obrotowego i brakiem możliwości pozyskania finansowania zewnętrznego) podjął wraz z właścicielem decyzję o wdrożeniu *Programu Naprawczego na lata 2017-2018*.

(akta kontroli str. 222-297)

Program Naprawczy na lata 2017-2018 został pozytywnie zaopiniowany przez Radę Nadzorczą Spółki w dniu 27 marca 2017 r. Opierał się na czterech założeniach:

- budowie segmentu produkcji specjalnej przy jednoczesnym zwiększaniu aktywności w pozostałych kategoriach przychodów adekwatnie do posiadanych strategicznych aktywów produkcyjnych,
- dokapitalizowaniu Spółki poprzez konwersję pożyczek i emisji akcji,
- pozyskaniu środków finansowych na odtworzenie i majątku i nowe inwestycje,
- optymalizacji kosztów działalności operacyjnej ze szczególnym uwzględnieniem kosztów pracy zasobów własnych i głównych partnerów zewnętrznych.

W *Programie Naprawczym* założono wzrost przychodów ze sprzedaży w ujęciu rok do roku na poziomie ok. 43 mln zł w 2017 r. oraz 30 mln zł w 2018 r., konwersję pożyczek właścicielskich na akcje w kwocie ok. 17 mln zł, pozyskanie środków inwestycyjnych w wysokości 48 mln zł w wyniku emisji akcji, oszczędności kosztowe w kwocie 11 mln zł rocznie. Efektem tych działań miało być zmniejszenie straty do poziomu 3,3 mln zł na koniec 2017 r. oraz osiągnięcie zysku w wysokości 7,5 mln zł na koniec 2018 r. W przypadku zagrożenia realizacji planu sprzedaży założono osiągnięcie wskaźników dla wariantu II: wzrost przychodów ze sprzedaży w ujęciu

rok do roku na poziomie ok. 19,2 mln zł w 2017 r. i 24,1 mln zł w 2018 r., konwersję pożyczek właścicielskich na akcje w kwocie ok. 12,7 mln zł i oszczędności kosztowe w kwocie 14 mln zł rocznie. Realizacja wariantu II pozwoliłaby na zmniejszenie straty do 10 mln zł w 2017 r. oraz osiągnięcie zysku w wysokości 1,3 mln zł na koniec 2018 r., przy czym wynik finansowy 2017 r. byłby obciążony kosztami restrukturyzacji w wysokości ok. 7 mln zł.

(akta kontroli str. 95-150)

Na koniec 2017 r. Spółka miała stratę 7 226 tys. zł, a skumulowana strata z lat ubiegłych wynosiła 73 624 tys. zł. W dniu 28 grudnia 2017 r. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Spółki, stosownie do postanowień określonych w art. 397 *ksh*, podjęło uchwałę w sprawie dalszego istnienia Spółki. Na takie stwierdzenie pozwalały podpisane w 2017 r. kontrakty na realizację nowych budów jednostek oraz działania prowadzone przez właściciela w celu podwyższenia kapitału zakładowego.

Suma bilansowa na koniec 2017 r. (111,5 mln zł) była wyższa o prawie 34 mln zł niż na koniec 2016 r.. Wzrost po stronie aktywów wynikał ze zwiększonego stanu gotówki oraz zaliczek wypłaconych na przyszłe dostawy. W strukturze pasywów nastąpił niewielki wzrost kapitału własnego (o 339 tys. zł. do wysokości 7 017 tys. zł) oraz znaczący wzrost zobowiązań (o 39 573 tys. zł do wysokości 78 491 tys. zł), co wynikało z otrzymanych zaliczek na poczet realizacji kontraktów długoterminowych. W związku z poniesioną stratą netto, w 2017 r. dokonano podwyższenia kapitału zakładowego o 7 565 tys. zł¹⁴ poprzez konwersję pożyczek właścicielskich na kapitał własny. Na koniec 2017 r. udział kapitału własnego w pasywach ogółem wynosił 6%. W 2017 r. Spółka zrealizowała przychody ze sprzedaży w wysokości 148 140 tys. zł, co stanowiło wzrost o 29% w stosunku do 2016 r. i osiągnęła zysk ze sprzedaży (4 592 tys. zł), głównie poprzez poprawę rentowności w segmencie remontów statków. Na wysokość poniesionej straty wpływ miało wypłacone odszkodowanie w wysokości 3 500 tys. zł wskutek rozwiązania umowy na usługi utrzymania ruchu oraz pozycje z zakresu pozostałych kosztów operacyjnych (niewykorzystane mocy produkcyjne i odpisy aktualizujące wartość aktywów).

Na koniec 2017 r. zabezpieczenia majątkowe na majątku Spółka osiągnęły wartość 94 565 tys. zł.

(akta kontroli str. 298-363)

Na koniec 2018 r. suma bilansowa Spółki obniżyła się o 2 200 tys. zł, do wysokości 109 264 tys. zł. Po stronie aktywów wynikało to z obniżenia stanu gotówki, a po stronie pasywów nastąpił wzrost kapitału własnego oraz spadek wartości kredytów i pożyczek wskutek ich częściowej konwersji¹⁵. Na dzień 31 grudnia 2018 r. udział kapitału własnego w pasywach ogółem wynosił 31% (33 786 tys. zł) - w porównaniu do 6% na koniec 2017 r. (7 017 tys. zł).

Na koniec 2018 r. Spółka osiągnęła zysk netto na poziomie 1 478 tys. zł, głównie w wyniku poprawy rentowności w segmencie remontów statków oraz utrzymaniu poziomu sprzedaży w segmencie produkcji (budów) specjalnych. Przychody ze

¹⁴ W lipcu 2017 r. Walne Zgromadzenie Spółki podjęło stosowną uchwałę o podwyższeniu kapitału zakładowego Spółki poprzez emisję nowych akcji pokrytych w całości wkładami pieniężnymi lub w drodze umownego potrącenia wierzytelności. W sierpniu 2017 r. zawarto umowę z MARS FIZ, reprezentowanym przez MS Towarzystwo Funduszy Inwestycyjnych SA w sprawie objęcia nowych akcji oraz o dokonaniu potrącenia umownego.

¹⁵ W czerwcu 2018 r. Walne Zgromadzenie Spółki podjęło uchwałę w sprawie podwyższenia kapitału zakładowego Spółki o kwotę 24 855 tys. zł poprzez emisję nowych akcji. W sierpniu została zawarta umowa z MARS FIZ (reprezentowanym przez MS TFI SA) w sprawie objęcia nowych akcji i dokonaniu potrącenia umownego.

sprzedaży wyniosły 155 263 tys. zł (wzrost o 5% w stosunku do 2017 r.). Spółka wypracowała zysk ze sprzedaży 3 946 tys. zł.

Wskaźnik ogólnego zadłużenia (zobowiązania ogółem/aktywa ogółem) wyniósł 69% wobec 94% na koniec 2017 r. i 91% na koniec 2016 r. Jak ocenił Zarząd Spółki w sprawozdaniu z działalności za 2018 r., poprawa wskaźników zadłużenia długoterminowego (zobowiązania długoterminowe/kapitał własny) ze 152% na koniec 2017 r. do 56% na koniec 2018 r. oraz kapitału oprocentowanego (kredyty i pożyczki/pasywa ogółem) z 31% na koniec 2017 r. do 20% na koniec 2018 r. była możliwa dzięki częściowej konwersji pożyczek na kapitał własny. Wskaźniki te na koniec 2016 r. wynosiły odpowiednio 161% i 48%.

Na koniec 2018 r. wysokość skumulowanej straty (73 030 tys. zł) przewyższała sumy kapitału zapasowego i rezerwowych oraz jedną trzecią kapitału zakładowego. Do końca 2019 r. Walne Zgromadzenie nie podjęło uchwały w zakresie dalszego istnienia Spółki.

(akta kontroli str. 364-432)

W marcu 2019 r. Zarząd Spółki zaktualizował *Program Naprawczy na lata 2018-2019*, opracowując *Plan Naprawczy na lata 2019-2023*. Główne cele naprawcze to:

- zbudowanie silnej zintegrowanej Spółki specjalizującej się w remontach statków na bazie aktywów produkcyjnych zlokalizowanych w Szczecinie,
- wzmocnienie pozycji rynkowej oraz podniesienie rentowności do poziomu pozwalającego na uwolnienie Spółki od znacznych obciążeń wynikających z zadłużenia.

Cele te miały zostać osiągnięte m.in. poprzez: obniżenie działalności operacyjnej, zwiększenie remontów statków, poprawę efektywności zarządzania na zadaniach remontowych, poprawę stanu infrastruktury stoczniowej oraz odbudowę kapitałów Spółki. Efektem tych działań miało być osiągnięcie wyniku netto w wysokości 700 tys. zł na koniec 2019 r. (przy poziomie zysku EBITDA¹⁶ w wysokości 7 000 tys. zł) i 8 800 tys. na koniec 2023 r. (EBITDA na poziomie 14 000 tys. zł). Koszty restrukturyzacji miały wynieść ok. 2 200 tys. zł do końca 2023 r., a planowane oszczędności kosztowe po zakończeniu procesu restrukturyzacji - 7100 tys. zł w ujęciu rocznym. W efekcie na koniec 2023 r. ma nastąpić odbudowa kapitałów Spółki do poziomu wymaganego przepisami Ksh.

Do końca września 2019 r. Spółka zrealizowała przychody ze sprzedaży w wysokości 120 065 tys. zł, osiągając zysk ze sprzedaży na poziomie 1 254 tys. zł. Na działalności operacyjnej wystąpiła jednak strata w wysokości 4 013 tys. zł (wskutek pozostałych kosztów operacyjnych w wysokości 6 044 tys. zł), a w konsekwencji strata netto wyniosła 5 247 tys. zł.

(akta kontroli str. 151-221, 433)

Projekt Promy dla PŻB

W dniu 9 czerwca 2016 r. został podpisany list intencyjny w sprawie budowy promów pasażersko-samochodowych przez następujące podmioty (Strony): Gdańską Stocznnię „Remontową” im. J. Piłsudskiego SA (GSR), Stocznnię Remontową „NAUTA” SA, Morską Stocznnię Remontową „Gryfia” SA, Szczeciński Park Przemysłowy sp. z o. o. (SPP, jako kontynuator przemysłu stoczniowego w Szczecinie) – występujący jako Wykonawcy; PŻB – Zamawiający; oraz Polski Fundusz Rozwoju SA (działający w imieniu i na rzecz zarządzanych funduszy inwestycyjnych) i Powszechną Kasę Oszczędności Bank Polski SA – Instytucje Finansowe. Zamawiający wyraził intencję zamówienia dwóch pełnomorskich promów pasażersko-

¹⁶ Zysk operacyjny powiększony o wartość amortyzacji.

samochodowych (Projekt 2016), z których jeden z dostawą w 2019 r., a drugi jako opcja Zamawiającego. Miały one mieć następujące parametry techniczne: długość 218 m, długość linii ładunkowej 3 500 m, dla 900 pasażerów. Zamawiający oraz Instytucje Finansowe zadeklarowały wolę realizacji wspólnego przedsięwzięcia w zakresie finansowania dłużnego i kapitałowego Projektu 2016 w formule, która miała zostać określona po przedstawieniu przez Zamawiającego projekcji finansowych Projektu 2016. Wykonawcy oświadczyli, że posiadają wszelkie kwalifikacje, uprawnienia, doświadczenie i infrastrukturę niezbędne do wykonania Projektu 2016, a ich intencją jest zorganizowanie konsorcjum na warunkach odpowiadających ich możliwościom technicznym, organizacyjnym i handlowym. Strony podkreśliły, że list intencyjny nie stanowi wiążącej oferty żadnej z nich, a jedynie deklarację współpracy, przez co nie powoduje powstania jakichkolwiek roszczeń i zobowiązań finansowych lub odszkodowawczych pomiędzy Stronami.

(akta kontroli str. 504-506)

Były Prezes Zarządu Spółki Marek Różalski zeznał¹⁷, że o przygotowaniach do podpisania listu intencyjnego dowiedział się na dzień przed jego faktycznym podpisaniem. Zdaniem świadka, miało zostać powołane konsorcjum do budowy promów z założeniem, że będą one budowane na pochylni Wulkan w Szczecinie. Liderem konsorcjum miała być GSR, ponieważ SPP był tylko administratorem majątku i nie miał żadnych pozwoleń na budowę statku. MSR deklarowała, że w ramach konsorcjum będzie koordynować m.in. wybór podwykonawców oraz będzie wspomagać GSR w nadzorze produkcyjnym, zaopatrzeniowym i kontroli jakości. Trzon zespołu nadzorującego miał pochodzić z GSR. W ocenie świadka, MSR w tamtym okresie nie miała zdolności kredytowej i były takie zamierzenia, żeby dokapitalizować zarówno SPP, jak i MSR, tak aby te podmioty mogły odzyskać zdolność finansową, techniczną i kadrową do realizacji dużych projektów stoczniowych. MSR opracowała plan naprawczy wspólnie z głównym akcjonariuszem i Polską Grupą Zbrojeniową. Został on zatwierdzony przez Radę Nadzorczą MSR i przeszedł test prywatnego inwestora, przeprowadzony przez firmę konsultingową KPMG. Zakładano dokapitalizowanie MSR w kwocie około 35 mln zł i konwersję pożyczek na udziały w wysokości około 27 mln zł. W terminie późniejszym udało się dokonać tylko częściowej konwersji pożyczek MARS FIZ i PGZ na akcje.

(akta kontroli str. 36-42)

W dniu 9 lutego 2017 r. odbyło się nieprotokołowane spotkanie Zarządów PŻB i MSR w sprawie możliwej współpracy dotyczącej zaprojektowania i budowy promu dla PŻB przez MSR. W piśmie z dnia 15 lutego 2017 r. Zarząd MSR pisemnie wyraził zainteresowanie realizacją tego zadania inwestycyjnego, zwracając się z prośbą o umożliwienie współpracy z biurem projektowym PŻB w celu przygotowania oferty. W piśmie z dnia 3 marca 2017 r. MSR poinformowała PŻB, powołując się na spotkanie z biurem konstruktorskim PŻB w Szczecinie w dniu 1 marca 2017 r., że jest gotowa wybudować dla PŻB prom ro-pax z silnikami Diesla o m.in. następujących parametrach: długość całkowita 202,4 m, długość linii ładunkowych ok. 3 000 m, liczba pasażerów 399 (oraz 43 członków załogi). MSR poinformowała przy tym, że złożenie oferty na zaprojektowanie i budowę promu w terminie wskazanym przez PŻB, tj. do dnia 8 marca 2017 r. było niemożliwe, biorąc pod uwagę przedmiot zamówienia oraz inne przyczyny obiektywne.. MSR zobowiązała się do dnia 17 marca 2017 r. przesłać wstępną estymację zamówienia wraz z propozycją harmonogramu jego realizacji, co miało stanowić podstawę dalszych negocjacji oraz złożenia oferty.

(akta kontroli str. 777-779)

¹⁷ Protokół z dnia 29 stycznia 2020 r.

Jak wynika z protokołu przesłuchania świadka – byłego Prezesa Zarządu Spółki Marka Różalskiego¹⁸, Gdańska Stocznia „Remontowa” SA we własnym biurze projektowym wykonała koncepcję promu, którą przedstawiła armatorowi (PŻB) oraz MGMIŻŚ. W lutym 2017 r. Zarząd MSR został wezwany do Warszawy na spotkanie w ministerstwie. Na tym spotkaniu, na którym byli obecni m.in. przedstawiciele właściciela MSR, PŻB oraz ministerstwa, w tym Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Marek Gróbarczyk, świadek dowiedział się, że cena, jaką zaproponowała GSR była zbyt wysoka. Minister zaproponował, żeby MSR przedstawiła projekt i sposób realizacji kontraktu przez MSR na terenie SPP (zakładano jego przejęcie przez MARS FIZ). W opinii świadka przekazano mu wyraźnie, że to był jedyny sposób na uzyskanie dokapitalizowania przez MSR.

W ocenie świadka, MSR nie miała potencjału do realizowania tego typu projektów, nie miała zdolności kredytowej i bez dokapitalizowania nie miała realnych możliwości realizowania takich projektów. W tym czasie MSR była na etapie zatwierdzania własnego planu naprawczego. Świadek stwierdził, że w ministerstwie przekazano mu ustnie, że finansowanie promu będzie zapewnione, a MSR otrzyma dokapitalizowanie.

Według świadka Zarząd MSR uznał wtedy, że przedstawi koncepcję opartą na bazie projektu budowy promu, który posiadało Przedsiębiorstwo Państwowe Polska Żegluga Morska (PŻM PP). Miał on być realizowany przez Stocznnię Remontową NAUTA SA dla PŻM PP w 2014 r. Zarząd MSR założył, że na podstawie istniejącego już projektu kontraktowego opracowanego dla PŻM PP przez jedno z biur projektowych, dokona się w projekcie stosownych zmian dostosowujących go do obowiązujących przepisów oraz doda się nowoczesny napęd gazowy (Dual Fuel).

Świadek zeznał, że w okresie późniejszym, tj. w kwietniu lub maju 2017 r., dowiedział się od właściciela MSR, że nie będzie planowanego dokapitalizowania Spółki, a jedynie częściowa konwersja zadłużenia.

(akta kontroli str. 36-42)

Jak wynika z protokołu przesłuchania świadka Mariusza Ronewicza¹⁹ na Kongresie Morskim w czerwcu 2016 r. list intencyjny. Świadek nie miał wiedzy, z czego wynikały parametry promu, które miało zbudować i sfinansować wymienione w liście intencyjnym konsorcjum, a w szczególności długość promu 228 m. Następnie odbyły się konsultacje w gronie podmiotów, które podpisały ten list, które trwały do grudnia 2016 r. Liderem konsorcjum miała być Gdańska Stocznia „Remontowa” SA z racji doświadczenia w remontach i budowach jednostek z napędem LNG. Według świadka MSR zadeklarowała, że może wykonywać część wyposażenia promu, tj. prace rurarskie, ślusarskie i maszynowe. W międzyczasie armator (PŻB) prowadził konsultacje z firmą projektową na wykonanie projektu kontraktowego. GSR przedstawiła swój projekt statku (Blue Ferry), który nie znalazł uznania formalnie u armatora. PŻB oficjalnie poinformowała, że kończy dialog w sprawie budowy promu z konsorcjum. Świadek zeznał, że dowiedział się od Prezesa MSR Marka Różalskiego, że 7 marca 2017 r. do MSR przyjadą przedstawiciele MARS FIZ, PŻB i Agencji Rozwoju Przemysłu SA w celu negocjacji kontraktu w zakresie budowy promu dla PŻB.

(akta kontroli str. 43-46)

Kontrakt na dostawę promu

W dniu 8 marca 2017 r. zawarty został *Kontrakt na dostawę promu (Kontrakt)* pomiędzy PŻB jako Zmawiającym a MSR w roli Wykonawcy (dalej też Strony *Kontraktu*) W umowie tej Zamawiający wyraził zamiar powierzenia Wykonawcy zaprojektowania

¹⁸ Protokół z dnia 29 stycznia 2020 r.

¹⁹ Protokół z dnia 29 stycznia 2020 r.

wania, wybudowania i dostawy promu samochodowo-pasażerskiego (ro-pax) dla Zamawiającego. Miał on być przeznaczony do eksploatacji w żegludze morskiej oraz do przewozów drogą morską pasażerów i ładunków ro-ro, w tym w szczególności między portem Świnoujście i szwedzkim portem Ystad. Prom miał spełniać wymagania najlepszej dostępnej techniki (BAT) – jak określono w pkt 1 Preambuły do *Kontraktu*. W imieniu MSR Kontrakt podpisali Prezes Zarządu Spółki Marek Różalski oraz Członek Zarządu Spółki Mariusz Ronewicz.

Przedmiotem *Kontraktu* (pkt 2.1.) było określenie warunków zaprojektowania, wybudowania i dostawy Promu, z zastrzeżeniem postanowień tzw. *Addendum* (pkt 22), o zakładanych parametrach technicznych (pkt 2.2.): długość całkowita ok. 202,4 m, szerokość max. ok. 30,8 m, zanurzenie ok. 6,3 m, prędkość eksploatacyjna ok. 18 węzłów, nośność 8 600 t (+/- 2,5%), długość linii załadunkowych 3 000 (+/- 2,5%) oraz liczba pasażerów 399 plus 43 członków załogi. Ostateczne parametry techniczne Promu miały zostać określone w *Addendum*.

Strony uzgodniły harmonogram działań związanych z zawarciem *Addendum* (pkt 5.1.-5.3.): wykonanie i przekazanie Projektu Kontraktowego (PK) tj. Planu Generalnego, Listy Dostawców oraz Opisu Technicznego - w terminie ośmiu tygodni od zawarcia *Kontraktu*; zgłoszenie uwag lub akceptacja PK przez zamawiającego w terminie 10 dni roboczych od jego przekazania; w przypadku akceptacji PK złożenie przez Wykonawcę potwierdzenia ceny (tj. oświadczenia Wykonawcy o akceptacji wynagrodzenia określonego w pkt 6.1. *Kontraktu* wraz z potwierdzeniem terminu realizacji *Kontraktu* (TRK) oraz harmonogramem realizacji *Kontraktu* (HRK) -w terminie 20 dni roboczych od akceptacji PK; zawarcie *Addendum* (z zastrzeżeniem pkt 22.1 *Kontraktu*) w terminie nie późniejszym niż 15 dni roboczych od złożenia przez Wykonawcę pozytywnych potwierdzeń oraz harmonogramu.

Z tytułu zaprojektowania, wybudowania i dostawy Promu Zamawiający miał zapłacić Wykonawcy łączne wynagrodzenie w wysokości [...] ²⁰ (pkt 6.1.), powiększone o podatek VAT, o ile zgodnie z obowiązującymi przepisami będzie należny. Wynagrodzenie miało być płatne zgodnie z HRK na warunkach określonych w *Addendum* (6.2.). Na poczet realizacji *Kontraktu*, w terminie dwóch dni roboczych od dnia jego zawarcia Zamawiający miał zapłacić Wykonawcy zaliczkę w kwocie [...], która (z zastrzeżeniem pkt 23.3.) podlegała zwrotowi w przypadku braku zawarcia *Addendum* (pkt 6.4.).

Strony dopuściły możliwość realizacji *Kontraktu* przez Wykonawcę w konsorcjum z podmiotami należącymi do Polskiej Grupy Zbrojeniowej SA (pkt 7.). Termin realizacji *Kontraktu* wraz z dostawą Promu wynosił [...] miesięcy, licząc od daty zawarcia *Addendum* (pkt 8.1. i 10.1.). Warunki realizacji zobowiązań Wykonawcy z tytułu gwarancji miały zostać określone w *Addendum* (pkt 13.).

Wykonawca oświadczył i zapewnił m.in., że posiadał wieloletnie doświadczenie w dziedzinie budowy statków; był w stanie zapewnić odpowiednio wykwalifikowaną kadrę, posiadał lub zapewnił odpowiedni sprzęt potrzebny do prowadzenia robót stoczniowych, nie było prowadzone w stosunku do niego postępowanie upadłościowe, likwidacyjne, układowe lub restrukturyzacyjne (pkt 14.2. ust. i-iii i v). Podstawy, zasady ustalania i wysokość kar umownych Strony miały ustalić w *Addendum* (pkt 16.1.).

²⁰ Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1429, ze zm.) i art. 11 ust. 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2019 r. poz. 1010, ze zm.). Wyłączenia dokonano w interesie MSR. W dalszej części wystąpienia w nawiasach kwadratowych dokonano wyłączenia informacji stanowiącej tajemnicę przedsiębiorstwa.

Zawarcie *Addendum* miało nastąpić po spełnieniu łącznie następujących warunków (pkt 22.1.): przedstawienia PK i zaakceptowania go przez Zamawiającego; przedstawienia przez Wykonawcę pozytywnego potwierdzenia ceny lub zaakceptowania przez zamawiającego innej propozycji wynagrodzenia przedstawionej przez Wykonawcę; przedstawienia przez Wykonawcę pozytywnego potwierdzenia TRK lub zaakceptowania przez Zamawiającego innej propozycji w tym zakresie; przedstawienia przez Wykonawcę HRK i zaakceptowania go przez Zamawiającego oraz uzgodnienia przez Strony treści *Addendum*. Strony miały potwierdzić spełnienie warunków do zawarcia *Addendum* w formie wspólnego oświadczenia. Strony przewidziały, że *Addendum* wejdzie w życie po spełnieniu następujących warunków zawieszających: uzyskania zgód korporacyjnych po stronie Wykonawcy i Zamawiającego; przedłożenia przez Wykonawcę akceptowalnych przez Zamawiającego zabezpieczeń należytego wykonania *Kontraktu* oraz zwrotu zaliczek (płatności); przedłożenia przez Zamawiającego akceptowalnych przez Wykonawcę zabezpieczeń płatności wynagrodzenia; uzyskania przez Zamawiającego decyzji kredytowych umożliwiających finansowanie inwestycji.

Ponadto Strony uzgodniły, że z tytułu wynagrodzenia Wykonawcy za wykonanie PK, przeniesienia praw majątkowych na Zamawiającego i udzielenia innych zgód określonych w pkt 23 *Kontraktu*, Wykonawcy należna będzie kwota 500,0 tys. zł netto. Kwota ta miała się zawierać w zaliczce, o której mowa w pkt 6.4 *Kontraktu*. W przypadku niezawarcia *Addendum* powyższe wynagrodzenie miało pomniejszyć kwotę zaliczki podlegającej zwrotowi do Zamawiającego.

(akta kontroli str. 507-524)

W kwestii oszacowania wynagrodzenia dla MSR z tytułu budowy Promu świadek Marek Różalski zeznał, że *Kontrakt* był rodzajem listu intencyjnego, który zawierał szereg założeń do zrealizowania w późniejszym terminie. Na przykład MSR nie była w stanie na tamtym etapie dać gwarancji zwrotu zaliczki w związku ze złą sytuacją finansową. Cena była szacunkowa i wynikała ze wstępnych analiz projektu, który został wykonany wcześniej przez jedno z biur projektowych dla PŻM PP. W ocenie świadka był to specyficzny rodzaj kontraktu, bo PŻB też nie miała zdolności kredytowej i miała zostać dokapitalizowana, żeby taką zdolność uzyskać..

Także Świadek Mariusz Ronewicz zeznał, że do projektu dla PŻM PP MSR otrzymała oferty cenowe na poszczególne partie wyposażenia oraz elementy siłowni, na podstawie których dokonała wstępnej wyceny.

W kwestii możliwości technicznych, organizacyjnych oraz finansowych Spółki do realizacji *Kontraktu* Świadek Marek Różalski zeznał, że MSR miała szansę na zrealizowanie organizacyjnie tego przedsięwzięcia pod warunkiem efektywnego wsparcia ze strony właściciela zarówno z punktu widzenia dokapitalizowania, jak i późniejszego wydzierżawienia infrastruktury Stoczni Szczecińskiej. Zakładano udział podwykonawców zatrudnionych na terenie Szczecina, a ponadto współpracę ze Stoczną Gdańską, która posiadała ciąg technologiczny do budowy sekcji płaskich, jak i ze stoczną Nauta w zakresie budowy innych sekcji promu. Świadek zeznał ponadto, że banki postawiły warunek finansowania MSR uzależniając to od realizacji planu naprawczego, w tym przede wszystkim konwersji pożyczek i dokapitalizowania.

Także świadek Mariusz Ronewicz zeznał, że MSR nie posiadała możliwości finansowych do realizacji *Kontraktu*. W ocenie świadka MSR, żeby uzyskać dokapitalizowanie, musiała realizować budowę Promu, natomiast organizacyjnie MSR mogła się do tego przygotować, ale tylko pod warunkiem uruchomienia środków finansowych. Zaplecze techniczne budowy miał zapewnić SPP (pochylnie, hale kadłubowe i magazynowe i malarnie).

W kwestii posiadanego przez MSR doświadczenia w budowie statków o parametrach określonych w *Kontrakcie*, świadek Marek Różalski zeznał, że MSR uczestniczyła w budowie tylko jednego kontenerowca o długości ok. 217 m, którego dokończenie budowy w zakresie wyposażenia i oddania do eksploatacji było realizowane w latach 2010-2011. MSR zbudowała także siedem statków patrolowych dla norweskiej straży granicznej w latach 2007-2012 oraz cztery promy obsługujące przeprawy w Świnoujściu. Odnosząc się do kwestii, dlaczego Zarząd Spółki złożył oświadczenie w *Kontrakcie*, iż nie było prowadzone postępowanie restrukturyzacyjne wobec Spółki (pkt 14.2. ust. vi *Kontraktu*) świadek zeznał, że dla niego *Plan Naprawczy* nie był postępowaniem restrukturyzacyjnym.

(akta kontroli str. 36-46)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. W wyniku podpisania *Kontraktu* Zarząd Spółki przyjął zobowiązania finansowe oraz techniczne i organizacyjne, co do których miał świadomość braku zdolności Spółki do samodzielnego wywiązania się z nich.

Według stanu na dzień podpisania *Kontraktu* Spółka była w bardzo trudnej sytuacji finansowej. Poziom kapitałów własnych był przesłanką do wszczęcia postępowania upadłościowego Spółki. Także techniczne i organizacyjne wymogi realizacyjne (infrastruktura techniczna i produkcyjna, brak doświadczenia w realizacji tego typu projektów i wykwalifikowanej kadry w tym zakresie) były poza zasięgiem Spółki.

Jak wynika z zeznań członków Zarządu Spółki, realizacja *Kontraktu* byłaby możliwa jedynie w przypadku wsparcia udzielonego przez właściciela Spółki, głównie w postaci dokapitalizowania niezbędnego do zbudowania wymaganego potencjału produkcyjnego, organizacyjnego, technicznego i kadrowego. Zarząd Spółki w momencie zawierania *Kontraktu* nie posiadał takiego wsparcia, a nawet nie dysponował wiążącymi deklaracjami w tym zakresie.

Także przyjęty na lata 2016-2017 *Program Naprawczy* Spółki nie przewidywał jej zaangażowania w budowę wysokospecjalistycznych promów pasażersko-samochodowych.

2. Zarząd Spółki działał nierzetelnie przy składaniu w *Kontrakcie* oświadczenia dotyczącego sytuacji ekonomiczno-finansowej Spółki.

Oświadczenie, że nie było prowadzone w stosunku do Spółki postępowanie upadłościowe, likwidacyjne, układowe lub restrukturyzacyjne, było prawdziwe, jeśli wziąć pod uwagę takie postępowania w rozumieniu ustawy z dnia 15 maja 2015 r. – *Prawo restrukturyzacyjne*²¹. Jednak należy zauważyć, że sytuacja finansowo-ekonomiczna Spółki przynajmniej od 2015 r. wskazywała na istotne problemy finansowe związane z rentownością, płynnością finansową oraz utrudnionym dostępem do kapitału obrotowego. Natomiast w momencie zawierania *Kontraktu* Spółka opracowała i przedstawiła organom Spółki do zatwierdzenia *Program Naprawczy*.

(akta kontroli str. 36-42, 273-297, 507-524)

OCENA CZĄSTKOWA

NIK ocenia negatywnie zaangażowanie się Spółki w realizację budowy promu dla PŻB na warunkach określonych w *Kontrakcie*.

Podpisanie przez Spółkę listu intencyjnego z dnia 9 czerwca 2016 r. było uzasadnione. Realizacja tego porozumienia miała polegać na stworzeniu efektywnej plat-

²¹ Dz. U. z 2019 r. poz. 243.

formy współpracy podmiotów zainteresowanych budową promów pasażersko-towarowych (armatorzy, w tym PŻB), zgłaszających gotowość podjęcia się realizacji takich projektów inwestycyjnych (grupa stoczni, w tym MSR) oraz wyrażających zainteresowanie sfinansowaniem tych projektów (w tym wiodącego polskiego banku). Jednak przyjęcie przez MSR samodzielnie zobowiązań dotyczących zaprojektowania, wybudowania i dostawy promu było działaniem o wysokim ryzyku niewywiązania się z *Kontraktu* i narażenia Spółki na roszczenia z tego tytułu oraz na inne koszty na etapie przygotowawczym projektu. MSR nie dysponowała bowiem zapleczem technicznym dla realizacji *Kontraktu* (brak pochylni, hal kadłubowych i magazynowych), organizacyjnym (brak pracowników mających odpowiednie doświadczenie), jak również finansowym (trudna sytuacja finansowa stoczni będącej w trakcie realizacji *Programu Naprawczego*). Należy podkreślić, że reprezentujący MSR przy zawieraniu *Kontraktu* członkowie Zarządu Spółki działali mając świadomość, że Spółka nie ma możliwości wywiązania się z tego *Kontraktu* oraz nie ma uzgodnień o współpracy z podmiotami o odpowiednich zasobach. Działaniem nieprawidłowym było złożenie w treści *Kontraktu* oświadczenia dotyczącego sytuacji ekonomiczno-finansowej Spółki.

NIK zwraca przy tym uwagę, że w Planach Naprawczych Spółki realizacja *Kontraktu* nie została wskazana jako priorytetowy projekt. Spółka jako wiodące dla odzyskania rentowności oraz płynności finansowej wskazała projekty w segmencie remontów statków oraz nowych specjalistycznych budów statków małych i średnich, czyli te obszary działalności operacyjnej, gdzie marże wypracowywane są głównie przez Spółkę (dzięki możliwościom technicznym i organizacyjnym), a nie przez podwykonawców.

OBSZAR

Opis stanu
faktycznego

2. Realizacja projektu *Promy dla PŻB*

Realizacja *Kontraktu* – do porozumienia z 12 września 2018 r.

W dniu 10 marca 2017 r. PŻB przekazała na konto MSR zaliczkę, o której mowa w pkt 6.4. *Kontraktu*, w wysokości 10 000,0 tys. zł.

(akta kontroli str. 760)

W dniu 20 marca 2017 r. MSR zawarła z Westcon Design Polska Sp. z o. o. (Westcon) umowę na wykonanie projektu kontraktowego oraz dokumentacji technicznej kontraktowej promu o parametrach określonych w *Kontrakcie*. Termin realizacji umowy strony uzgodniły na dzień 30 czerwca 2017 r., a zryczałtowana wysokość wynagrodzenia dla Westcon miała wynieść [...]. Umowa została zrealizowana i rozliczona między stronami.

(akta kontroli str. 594-606)

W dniu 9 kwietnia 2017 r. MSR i Westcon zawarły umowę na wykonanie dokumentacji klasyfikacyjno-roboczej sekcji dna podwójnego w rejonie śródkręcia o masie netto sekcji ok. [...] dla Promu. Westcon udzielił Spółce rękojmi za wady projektu do dnia odbioru projektu klasyfikacyjnego wykonanego na podstawie projektu określonego przedmiotową umową. Umowa z terminem realizacji do 31 kwietnia 2017 r. oraz wynagrodzeniem dla Westcon w zryczałtowanej wysokości [...] została zrealizowana oraz rozliczona między stronami.

(akta kontroli str. 607-622)

W dniu 26 kwietnia 2017 r. został podpisany Aneks nr 1 do *Kontraktu*. Strony *Kontraktu* uzgodniły wydłużenie terminu wykonania dokumentacji Projektu Kontraktowego – z 8 do 12 tygodni od zawarcia *Kontraktu* oraz skróciły termin realizacji *Kontraktu* – z 36 do 35 tygodni od daty zawarcia *Addendum*.

W dniu 7 czerwca 2017 r. MSR przekazała PŻB dokumentację Projektu Kontraktowego (nr 3130117-PK) sporządzoną na zlecenie MSR. W dniu 22 czerwca 2017 r. PŻB mailem zgłosiła uwagi do dokumentacji Projektu Kontraktowego – rozpoczynając w ten sposób procedurę zgłaszania przez Strony Kontraktu uwag i komentarzy do przedstawionego przez MSR Projektu Kontraktowego w wersji z dnia 7 czerwca 2017 r.

W dniu 23 czerwca 2017 r. został podpisany Aneks nr 2 do *Kontraktu* (datowany na 31 maja 2017 r.) dotyczący wykonania pierwszej sekcji promu. W piśmie z dnia 12 maja 2017 r. MSR złożyła PŻB propozycję wykonania pierwszej sekcji Promu, tj. części dna podwójnego kadłuba Promu o masie ok. [...], przesyłając przy tym projekt pierwszej sekcji Promu sporządzony na zlecenie MSR przez biuro projektowe.

Strony *Kontraktu* uzgodniły, że:

- pierwsza sekcja Promu zostanie wykonana na podstawie zatwierdzonej przez Towarzystwo Klasyfikacyjne dokumentacji konstrukcyjnej;
- prace prefabrykacyjne pierwszej sekcji Promu zostaną wykonane na terenie Szczecińskiego Parku Przemysłowego sp. z o.o., a jej miejscem posadowienia po prefabrykacji będzie pochylnia Wulkan Nowy na terenie SPP;
- wydanie pierwszej sekcji Promu nastąpi do dnia 23 czerwca 2017 r., a wynagrodzenie wyniesie 725,7 tys. zł netto i zawierać się w zaliczce, o której mowa w pkt 6.4. *Kontraktu*, oraz zostanie zaliczone na poczet wynagrodzenia, o którym mowa w pkt 6.1. *Kontraktu*. Ponadto w przypadku braku zawarcia *Addendum* powyższe wynagrodzenie miało pomniejszyć kwotę zaliczki podlegającej zwrotowi do PŻB.

Pierwsza sekcja Promu została wykonana przez specjalistyczną firmę zewnętrzną za kwotę [...]. W dniu 23 czerwca 2017 r. na terenie SPP miało miejsce uroczyste położenie pierwszej sekcji Promu. Podpisany został między Stronami *Kontraktu* protokół zdawczo-odbiorczy, na mocy którego PŻB przejęła od tego dnia pierwszą sekcję Promu.

Były Prezes Zarządu Spółki Marek Różalski, przesłuchany w charakterze świadka zeznał²², że położenie tzw. stępki (pierwszej sekcji Promu) miało umożliwić PŻB zakończenie negocjacji z bankami w sprawie finansowania. O konieczności budowy stępki świadek dowiedział się od Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej prawdopodobnie przy podpisywaniu *Kontraktu* w marcu 2017 r. Według świadka MSR miała zbudować jak najszybciej stępkę dla uwiarygodnienia PŻB, chociaż Spółka formalne zlecenie od PŻB dostała dopiero w czerwcu 2017 r.

Także były Członek Zarządu Spółki Mariusz Ronewicz, przesłuchany w charakterze świadka zeznał²³, że decyzja o budowie stępki była *stricte* polityczna i nie miała nic wspólnego z budową prawdziwej stępki. Według jego opinii stanowi ona obecnie złom. Zdaniem świadka, żeby zbudować stępkę, trzeba mieć zatwierdzony projekt techniczny, a MSR posiadała tylko projekt kontraktowy. Posiadając plan generalny oraz plan zbiorników do projektu kontraktowego MSR mogła wtedy wyłonić i zlecić wykonanie jedynie jednej z sekcji dennych. Według świadka konstrukcja, która znajduje się obecnie na pochylni Wulkan Nowy na terenie SPP nie jest stępką, tylko jedną z sekcji dennych statku. Ponadto zdaniem świadka nie jest prawdą, że można wykorzystać tę sekcję przy budowie innego promu, w związku z faktem, że nie została formalnie wszczęta budowa promu.

²² Protokół przesłuchania świadka z dnia 29 stycznia 2020 r.

²³ Protokół przesłuchania świadka z dnia 29 stycznia 2020 r.

W kolejnym etapie miały miejsce uzgodnienia w przedmiocie Projektu Kontraktowego – podsumowane na spotkaniach konsultacyjnych w dniach: 9 sierpnia oraz 18-19 września 2017 r. W dniu 26 września 2017 r. MSR i Westcon zawarły umowę na wykonanie zmodyfikowanego projektu kontraktowego – z terminem realizacji do dnia 13 października 2017 r. oraz wynagrodzeniem dla wykonawcy w kwocie [...]. Umowa została zrealizowana i rozliczona między stronami.

W dniu 16 października 2017 r. został podpisany między Stronami *Kontraktu* Aneks nr 3 (datowany na 28 września 2017 r.), regulujący procedurę modyfikacji Projektu Kontraktowego oraz określający zmiany wynikające z tej modyfikacji. Zmiany polegały między innymi na dodaniu dodatkowego biura pokładowego na dziobie, zwiększenie liczby załogi z 43 na 71 osób poprzez odpowiednie zmiany projektu układu kabin, rezygnacji z dwóch stałych ramp pomiędzy pokładami nr 1 i 2 oraz dodaniu jednej windy o nośności 40-50 ton pomiędzy tymi pokładami. Ponadto potwierdzono zapisy kontraktowe, że prom miał być projektowany dla ograniczonego rejonu żeglugi i będzie posiadał w notacji klasy według PRS znak „I”, oznaczający żeglugę po morzach otwartych w odległości do 200 mil morskich od miejsca schronienia, z dopuszczalną odległością między dwoma miejscami schronienia do 400 mil morskich i żeglugę po morzach zamkniętych. Zmodyfikowany PK podlegał akceptacji (lub zgłoszeniu uwag) przez PŻB do dnia 17 października 2017 r., przy czym czynności te wywoływały identyczne skutki, jak akceptacja PK. Za wykonanie Zmodyfikowanego PK MSR należało się wynagrodzenie w kwocie 89,9 tys. zł (kwota ta miała się zawierać w zaliczce, o której mowa w pkt 6.4. *Kontraktu*, i w przypadku braku zawarcia *Addendum* pomniejszać kwotę zaliczki podlegającej zwrotowi przez MSR).

W dniu 16 października 2017 r. Strony *Kontraktu* podpisały protokół zdawczo-odbiorczy dokumentacji Zmodyfikowanego Projektu Kontraktowego.

(akta kontroli str. 531-533, 615-622, 762)

W dniu 16 października 2017 r. Strony *Kontraktu* podpisały zlecenie wykonania przez MSR Projektu Technicznego Promu (PT). miało to być wyrazem woli Stron przystąpienia do realizacji kolejnych etapów budowy Promu przed zawarciem *Addendum*. PŻB zleciła MSR wykonanie PT za łączną cenę 12 900,0 tys. zł netto w terminie [...], w tym przeprowadzenia badania modelowego Promu w Centrum Techniki Okrętowej SA w Gdańsku (lub przez inny porównywalny ośrodek) oraz uzyskanie zatwierdzenia PT przez Polski Rejestr Statków SA. Zlecenie wchodziło w życie pod warunkiem zawarcia odrębnego aneksu do *Kontraktu*, określającego szczegółowe warunki realizacji zlecenia, w tym harmonogram i warunki płatności – w terminie dwóch tygodni od zawarcia zlecenia.

W piśmie z dnia 27 października 2017 r. MSR złożyła oświadczenie PŻB, iż w związku z wprowadzonymi na etapie opracowywania Projektu Kontraktowego zmianami technicznymi Promu, uwzględnionymi w Zmodyfikowanym PK, nie było możliwe zachowanie ceny Promu wskazanej w pkt 6.1. *Kontraktu*. W związku z powyższym MSR złożyła alternatywne potwierdzenie ceny, o którym mowa w pkt 5.1.3. i 22.1.2. *Kontraktu*, wskazując, że cena Promu uwzględniająca zmiany wynikające ze Zmodyfikowanego PK ma wynieść [...].

W piśmie z dnia 6 listopada 2017 r., będącym odpowiedzią na pismo z dnia 30 października 2017 r. Członka Zarządu PŻB - Dyrektora ds. Inwestycji Tonażowych, Zarząd MSR wskazał, że wbrew stanowisku wyrażonemu w tym piśmie, wskazana w *Kontrakcie* cena Promu nigdy nie zakładała nieograniczonego zakresu pływania Promu jako warunku technicznego i czynnika cenotwórczego. Zarząd MSR nie zgodził się też ze stwierdzeniem o złożeniu przez MSR oświadczenia o braku wpływu na cenę Promu nowych rozwiązań technicznych, uwzględnionych w Zmody-

fikowanym PK, oraz że w szczególności takich oświadczeń nie zawiera „Notatka z uzgodnień” z dnia 18 września 2017 r. (o której mowa w Aneksie nr 3 do *Kontraktu*). Tym samym Zarząd podtrzymał swoje stanowisko odnośnie nowej ceny Promu.

W dniu 21 grudnia 2017 r. został podpisany Aneks nr 4 do *Kontraktu* w zakresie zlecenia (Zlecenie) MSR przez PŻB wykonania Projektu Technicznego Promu i czynności towarzyszących, w terminie [...] – określonym w zleceniu wykonania PT z dnia 16 października 2017 r. Elementy dokumentacji PT zostały ustalone w załączniku nr 1 do Aneksu – Ogólnym Spisie Dokumentacji Projektu Technicznego. Zakres i terminy realizacji poszczególnych etapów Zlecenia zostały określone w załączniku nr 2 do Aneksu – Ogólnym Harmonogramie Realizacji Projektu Technicznego. Ponadto, w terminie 20 dni roboczych od wejścia w życie Aneksu nr 4 (tj. po uzyskaniu wszystkich zgód korporacyjnych przez Strony *Kontraktu*), MSR miała przedstawić uszczegółowienie ogólnej dokumentacji oraz harmonogramu realizacji. Wynagrodzenie MSR (w kwocie 12 900,0 tys. zł) miało zostać wypłacone w dziewięciu płatnościach częściowych, przy czym pierwsza płatność częściowa w kwocie [...] miała być dokonana w terminie siedmiu dni od wejścia w życie Aneksu nr 4. Podstawą do uruchomienia pozostałych płatności częściowych miały być zaakceptowane przez PŻB: Szczegółowy Spis Dokumentacji PT oraz Szczegółowy Harmonogram realizacji PT. Część wynagrodzenia MSR za wykonanie PT (w kwocie 7 000,0 tys. zł) miała się zawierać w zaliczce, o której mowa w pkt 6.4. *Kontraktu*, a w przypadku braku zawarcia *Addendum* kwota ta miała pomniejszyć kwotę zaliczki podlegającej zwrotowi do PŻB. Warunkiem rozliczeń płatności częściowych było dostarczenie przez MSR w terminie 14 dni od wejścia w życie Aneksu nr 4, nieodwołalnej, bezwarunkowej, płatnej na pierwsze żądanie bankowej albo ubezpieczeniowej Gwarancji Należytego Wykonania Zlecenia na kwotę [...], o treści zaakceptowanej przez PŻB. W przypadku, gdyby w terminie dwóch miesięcy od dnia wejścia w życie Aneksu, *Addendum* nie weszło w życie, MSR mogła odstąpić od realizacji Aneksu, nr 4 bez wyznaczenia terminu dodatkowego.

Aneks nr 4 wszedł w życie w dniu 12 lutego 2018 r., po uzyskaniu zgód korporacyjnych przez Strony *Kontraktu*.

(akta kontroli str. 534-552, 780-805)

Na zlecenie jednej z potencjalnych instytucji finansujących realizację *Kontraktu* (Banku Gospodarstwa Krajowego), przed podjęciem decyzji o kredytowaniu dla PŻB budowy promu typu ro-pax, niezależny doradca techniczny (firma Deltamarin Ltd.) dokonał oceny zapisów *Kontraktu*, parametrów technicznych Promu i zdolności organizacyjnych oraz potencjału technologicznego MSR. Jak wynika z dokumentu opracowanego przez doradcę technicznego pn. *Report for Project ROPAX 3000 M 400 PAX P2083 Ocena MSR Gryfia*²⁴ MSR była stoczną remontową, nie posiadała infrastruktury i urządzeń do realizacji projektu nowej budowy promu typu ro-pax tej wielkości. Rolą MSR w tym projekcie miało być przede wszystkim zarządzanie projektem, nadzór i koordynacja zadań. Prace konstrukcyjne miały zostać wykonane przez podwykonawców i członków konsorcjum. Zbudowany statek miał zostać zwodowany z pochylni Wulkan Nowy, zlokalizowanej w Szczecińskim Parku Przemysłowym z o. o. Ostatni statek z tej pochylni został zwodowany w 2011 r. Przedstawiciele SPP poinformowali doradcę technicznego, że oprzyrządowanie pochylni utrzymywane było od tego czasu, mimo że na pochylni – jak zauważył doradca techniczny – nie było żadnej aktywności. Według SPP wszystkie rury gazowe i linie energetyczne zostały odnowione. Na podstawie wywiadów przeprowadzonych podczas wizyty studialnej doradca techniczny stwierdził, że MSR nie wybrała jeszcze podwykonawców. Doradca techniczny zauważył, że nie została jeszcze wybrana

²⁴ Wersja dokumentu z dnia 5 stycznia 2018 r. (tłumaczenie na jęz. polski).

firma projektowo-inżynierska do wykonania projektu technicznego, dlatego nie można było ocenić jej potencjału. Doradca stwierdził jednak, że wstępny harmonogram realizacji projektu technicznego był bardzo napięty. Krótki czas na projektowanie nie będzie pozwalał na wprowadzenie nieoczekiwanych zmian oraz rozwiązywania problemów w projekcie, a ewentualne opóźnienia wpłyną na rozpoczęcie produkcji statku. Nie rozpoczęły się także prace związane z zamówieniem głównych maszyn i urządzeń do budowy statku, co mogło w znaczący sposób wpływać na proces projektowania. W związku z wyżej opisanym stanem realizacji projektu doradca techniczny sformułował 10 krótkoterminowych zaleceń w zakresie efektywnej realizacji projektu oraz jedno zalecenie długoterminowe dla MSR i SPP, przy założeniu, że ich strategia funkcjonowania będzie koncentrowała się na nowych budowach w przyszłości: opracowanie i wdrożenie planu inwestycyjnego w zakresie modernizacji zaplecza stoczniowego i wyposażenia.

(akta kontroli str. 700-757)

Były Prezes Zarządu Spółki Marek Różalski, przesłuchany w charakterze świadka zeznał, że MSR nie miała środków, żeby zrealizować zalecenia doradcy technicznego. Przedłużały się negocjacje z PŻB w sprawie *Addendum* i nie było potrzeby zatrudniania pracowników do realizacji projektu, który nie został jeszcze opracowany. Świadek zeznał ponadto, że MSR nie przeprowadzała podobnych audytów we własnym zakresie. Audyt planowano zrealizować po przeprowadzeniu Planu Naprawczego, w tym przede wszystkim po dokapitalizowaniu. Według świadka, ponieważ nie doszło do dokapitalizowania, nie było uzasadnienia dla przeprowadzenia takiego audytu w sytuacji braku możliwości uzyskania pozytywnej oceny.

(akta kontroli str. 36-42)

W dniu 17 stycznia 2018 r. MSR zawarła umowę z Konsorcjum Biur Projektowych: NED-PROJECT Sp. z o. o. (lider Konsorcjum), StoGda Ship Design & Engineering Sp. z o.o. oraz MARS Design and Solutions Sp. z o.o. (Konsorcjum BP), które miały wykonać Projekt Techniczny Promu.

(akta kontroli str. 434-503)

W dniu 20 lutego 2018 r. miało miejsce spotkanie przedstawicieli PŻB, MSR oraz Konsorcjum BP.

Według notatki sporządzonej z tego spotkania przez PŻB Konsorcjum BP przedstawiło między innymi krytyczną ocenę aktualnego Projektu Kontraktowego oraz główne założenia korekty i optymalizacji PK, w tym między innymi w zakresie:

- konstrukcji kadłuba,
- ostatecznego projektu inwestycyjnego Portu Świnoujście w zakresie infrastruktury drugiej rampy wjazdowej/zjazdowej umożliwiającej transport samochodów na pokład nr 3 projektowanego Promu,
- długości linii ładunkowej i pojemność ładunkowej (według Konsorcjum BP szacowana pojemność Promu przy zakładanej długości 17,5 m pojedynczego zestawu samochodu ciężarowego wynosiła jedynie 152/153 takich zestawów transportowych o łącznej długości linii ładunkowej 2 660 m, przy kontraktowym wymogu 3 000 m długości tej linii),
- konstrukcji i aranżacji przestrzeni nadbudówki (kabin pasażerskich i załogowych),
- wysokości metacentrycznej Promu²⁵ (parametr ten odbiegał od średniej statków referencyjnych oraz standardów dla tego typu statków²⁶ generalnie

²⁵ Tzw. GM; odległość pozornego środka obrotu jednostki pływającej w czasie przechyłu od środka ciężkości.

o 99%; dla projektowanego Promu wynosił 5,525 m, a dla statków referencyjnych od 1,880 m do 3,714 m. Konsorcjum BP potwierdziło, że konieczne jest zmniejszenie wartości GM Promu; zaproponowano dodanie po jednym pokładzie samochodowym i pasażerskim); PŻB wskazała na strategiczne znaczenie wysokości metacentrycznej dla możliwości uzyskania finansowania na budowę Promu, informując, że z uwag instytucji finansowych do studium wykonalności wynika, że nie zamierzały one finansować budowy promu poza zakresem parametrów promów współcześnie budowanych w Europie i na świecie,

- usytuowania masztu gazowego (odpowietrzającego instalację LNG).

Notatka sporządzona z tego spotkania przez MSR różniła się od notatki PŻB w opisie ustaleń.

Konsorcjum BP przedstawiło jedynie aktualny stan Projektu Kontraktowego i propozycje jego optymalizacji; długość linii ładunkowej i pojemność ładunkową spełniały kontraktowy wymów długości linii ładunkowej 3 000 m (przy założeniu długości średniego zestawu samochodu ciężarowego 17,5 m i 152/153 zestawów na pokładzie Promu); ogólnie wartość GM promu wymaga zmniejszenia (na podstawie raportu Deltamarin odbiegała od innych promów typu ro-pax) i Konsorcjum BP wskazało na dodanie jednego pokładu samochodowego, co pozwoliłoby zwiększyć długość linii ładunkowej o ok. 1 000 m oraz obniżyć współczynnik GM do wartości ok. 3,5 m; przy czym to PŻB zaproponowało dodanie jeszcze jednego pokładu pasażerskiego, co spowodowałoby zwiększenie dodatkowej zdolności przewozowej pasażerów o ok. 400 osób; MSR zwróciła uwagę, że dodanie tylko jednego pokładu samochodowego istotnie zwiększy koszty budowy Promu i z tego względu dalszej analizie ekonomicznej powinno zostać poddane dodanie tylko tego jednego pokładu. Przedstawiciele PŻB nie wyrażali zgody na sformułowania o optymalizacji PK, gdyż ww. uwagi były zgłaszane przez PŻB na etapie weryfikacji PK i zostały warunkowo uregulowane do rozwiązania na wczesnym etapie prac nad Projektem Technicznym. Z kolei w ocenie MSR zwrot ten był uprawniony, bowiem Strony *Kontraktu* wyraziły zgodę na weryfikowanie pewnych parametrów promu na etapie PT. MSR nie była w posiadaniu opinii instytucji finansowych w zakresie raportu Deltamarin, a dokumentacja PT powinna być wykonana w oparciu o zaakceptowaną przez PŻB dokumentację Zmodyfikowanego PK. Ponadto wg relacji MSR na dzień sporządzenia przedmiotowej notatki (tj. 26 lutego 2018 r.) spółka ta pozyskała niezbędne zgody korporacyjne na zawarcie umowy z Konsorcjum BP.

Ostatecznie PŻB i MSR uzgodniły drogą mailową w dniu 16 marca 2018 r., że nie osiągnęły wspólnego stanowiska co do treści notatki z przedmiotowego spotkania. Nie wstrzymało to jednak dalszej współpracy w zakresie modyfikacji i optymalizacji PK.

W dniu 11 kwietnia 2018 r. odbyło się spotkanie przedstawicieli PŻB i MSR w sprawie omówienia parametrów technicznych Promu. W celu osiągnięcia wartości minimalnej GM równej 3,7 m, Konsorcjum BP przedstawiło optymalizację PK w zakresie: zmian długości promu na 189,6 m, linii ładunkowej o długości 3 345 m, określenia zdolności przewozowych na poziomie 511 pasażerów, 158 kabin, 73 członków załogi i 189 zestawów transportowych.

²⁶ Zbyt wysoka wartość GM powoduje, że na statek znajdujący się w przechyle działa duża siła prostująca – statek zbyt szybko wraca do pozycji równowagi, co powoduje z kolei nadmierne przyspieszenia i siły działające na konstrukcję, mocowanie ładunku i sam ładunek statku; przede wszystkim obniża to komfort pasażerów oraz bezpieczeństwo ich i ładunków podczas rejsu (por. Polski Rejestr Statków, Przepisy Klasyfikacji i Budowy Statków Morskich, cz. IV Stateczność i Niezatapialność – pkt 1.6).

Dla tych parametrów Promu MSR przygotowała cztery pakiety dokumentacji technicznej Projektu Technicznego, które zostały odebrane przez PŻB protokołami zdawczo-odbiorczymi (PZO) o nr: 1, 2, 3 i 4 odpowiednio: 29 maja, 2 lipca oraz 20 i 27 września 2018 r.

(akta kontroli str. 764-774, 806-818)

W dniu 12 kwietnia 2018 r. upłynął dwumiesięczny termin na wejście w życie *Addendum*, określony w pkt 5.3. Aneksu nr 4 do *Kontraktu*.

W piśmie z dnia 24 kwietnia 2018 r. MSR przedstawiła nową cenę kontraktową Promu w wysokości [...], uwzględniającą wprowadzone do dotychczas zaakceptowanej dokumentacji PK zmiany w postaci Zoptymalizowanego Planu Ogólnego Promu o następujących parametrach technicznych (odbiegających od parametrów określonych w *Kontrakcie*): zmniejszenie długości całkowitej statku do 189,6 m (z wielkości kontraktowej 202,4 m); wzrost szerokości konstrukcyjnej statku do 31,40 m (z 30,8 m); wzrost długości linii ładunkowej do 3 345 m (m.in. poprzez dodanie jednego pokładu samochodowego, z 3 000 m); wzrost zdolności przewozowej pasażerów do 511 osób (z 399), zwiększenie mocy zainstalowanych pędników azymutalnych (napędu elektrycznego) i mocy dysponowanej zespołów prądotwórczych. Powyższe zmiany konstrukcyjne prowadziły, zdaniem MSR, do wzrostu pracochłonności o ok. 12% i wydłużenia cyklu produkcyjnego o ok. pięć miesięcy w stosunku do parametrów Promu opisanych w Zmodyfikowanym PK.

W piśmie z dnia 26 kwietnia 2018 r. PŻB poinformowała MSR o braku akceptacji zaproponowanej przez MSR zwiększonej ceny promu, przedstawionej w pismach z dnia 27 października 2017 r. oraz 24 kwietnia 2018 r. Ponadto PŻB wskazała, że ze względu na brak uzgodnienia treści *Addendum* proponuje rozważenie wprowadzenia zmian do Aneksu nr 4 w związku z niedotrzymaniem terminu wejścia w życie *Addendum*.

W piśmie z dnia 14 czerwca 2018 r. MSR, odpowiadając na prośbę PŻB wysłaną drogą mailową w dniu 11 czerwca 2018 r. o potwierdzenie możliwości wydłużenia promu o ok. dziewięć metrów, wskazała, że taka operacja spowoduje wzrost masy pustego statku do 16 992 ton, a MSR nie posiadała infrastruktury umożliwiającej dokowanie jednostki o takiej wadze.

W dniu 4 lipca 2018 r. na spotkaniu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej podpisano porozumienie o współpracy pomiędzy MARS Fundusz Inwestycyjny Zamknięty (dominujący wspólnik MSR i SPP), MSR, SPP i PŻB – wskazujące SPP jako lidera konsorcjum wykonawczego w projekcie budowy promu typu ro-pax.

W dniu 12 lipca 2018 r. PŻB drogą mailową poinformowała MSR o braku zainteresowania budową promu o długości 189,6 m i koniecznością przygotowania jego konstrukcji do wydłużenia o 28,8 m w przyszłości. Ustalenia o budowie dłuższego promu przekazał lider Konsorcjum BP podczas konferencji prasowej Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w dniu 11 lipca 2018 r.

(akta kontroli str. 819-843)

W dniu 12 września 2018 r. zostało zawarte Porozumienie dodatkowe do *Kontraktu* pomiędzy: PŻB, MSR, SPP i Mars FIZ. PŻB, jako Zamawiający, wskazała aktualne parametry Promu, w tym: długość całkowita ok. 220 m, szerokość ok. 31 m, linia ładunkowa nie krótsza niż 3 950 m, liczba pasażerów ok. 600 osób, załoga ok. 70 osób, prędkość ok. 18 węzłów. MSR, jako Wykonawca, miała podjąć negocjacje z Konsorcjum BP co do warunków zmian zakresu Projektu Technicznego. PŻB i MSR potwierdziły wolę przystąpienia SPP do budowy Promu jako podwykonawcy, przy czym dopuszczono utworzenie przez MSR i SPP konsorcjum wykonawczego.

PŻB zobowiązała się do bieżącego informowania MSR o stanie negocjacji w sprawie pozyskania finansowania budowy Promu. Ponadto PŻB, niezwłocznie po otrzymaniu informacji co do formuły udziału SPP w realizacji budowy Promu, miała przekazać doradcy technicznemu finansujących (Deltamarin) informacje umożliwiające rozpoczęcie prac nad sporządzeniem studium wykonalności Promu, z uwzględnieniem aktualnych parametrów Promu oraz przystąpienie SPP do realizacji *Kontraktu*. MSR, w terminie do 15 października 2018 r., miała przedstawić propozycję treści *Addendum* tak, aby do jego podpisania doszło do 30 listopada 2018 r. Strony Porozumienia wskazały, że stanowi ono wyraz woli z ich stron co do zmiany *Kontraktu* w zakresie określonym w Porozumieniu nie później niż do dnia 30 października 2018 r. Strony miały podjąć niezwłocznie działania w celu pozyskania niezbędnych dla realizacji Porozumienia zgód korporacyjnych, przy czym MARS FIZ jako dominujący współnik MSR i SPP zapewnił o woli ich udzielenia.

W dniach 19-20 września 2018 r. odbyło się spotkanie przedstawicieli PŻB, MSR i Konsorcjum BP dotyczące ostatecznych uzgodnień aktualnych parametrów technicznych Promu, określonych w Porozumieniu z dnia 12 września 2018 r. Uzgodniono, że aktualne parametry jednostki to: długość ok. 218,4 m, szerokość konstrukcyjna 31,40 m, linia ładunkowa nie mniej niż 3 950 m, liczba pasażerów ok. 600 osób, liczba członków załogi 75 osób, prędkość eksploatacyjna nie mniejsza niż 18 węzłów (przy czym Konsorcjum BP poinformowało, że dla promu o długości 218,4 m, przyjmując układ napędowy dla jednostki o długości 189,6 m, możliwa do uzyskania prędkość maksymalna wynosiłaby ok. 17,3 węzłów; dla uzyskania wymaganej prędkości eksploatacyjnej przez PŻB możliwe były dwa rozwiązania zaproponowane przez Konsorcjum BP i MSR: trzy pędniki azymutalne (napęd elektryczny typu Diesel Electric) lub układ klasyczny (Diesel Mechanic) – PŻB wybrało układ klasyczny). Do dnia 5 października 2018 r. Konsorcjum BP miało przedstawić ofertę na wykonanie dokumentacji projektowej dla promu o aktualnych parametrach zdefiniowanych podczas tego spotkania.

(akta kontroli str. 559-562, 853, 854)

Były Prezes Zarządu Spółki Marek Różalski, przesłuchany w charakterze świadka zeznał, że MSR dokonała zmiany parametrów Promu w dniu 11 kwietnia 2018 r., ponieważ była to dla MSR optymalna wielkość statku przy zachowaniu długości linii ładunkowej i liczby pasażerów oraz zmieszczenia się we wstępnie przyjętej wartości *Kontraktu*. Pozwalała ona zachować bezpieczeństwo wodowania statku. Ponadto świadek zeznał, że Prom o pierwotnych wymiarach kontraktowych (o długości ok. 202,4 m) mógł zostać zbudowany na terenie SPP na pochylni Wulkan Nowy. Wydłużenie długości Promu do ok. 220 m przez PŻB, w ocenie świadka, czyniło niewykonalnym jego zbudowanie przy wykorzystaniu infrastruktury SPP. Zdaniem Świadka, prom o długości ok. 220 m mógł być zbudowany jedynie w jednej z prywatnych stoczni na terenie Gdyni, dysponującej suchym dokiem do prowadzenia takich budów.

W kwestii podpisania Porozumienia dodatkowego do *Kontraktu* z 12 września 2018 r. świadek zeznał, że otrzymał to Porozumienie do podpisania od przedstawicieli Właściciela Spółki (MARS FIZ). Nie było już wtedy szans na zawarcie *Addendum*, gdyż zarówno MSR jak i PŻB wymagały dokapitalizowania w celu realizacji *Kontraktu* (tj. sprostania wymogom finansowym stawianym Wykonawcy i Zamawiającemu na dzień zawarcia *Addendum*). Ponadto świadek zeznał, że z MSR nie uzgadniano parametrów Promu wskazanych w Porozumieniu. Według świadka wycena zmiany tych parametrów, wykonana *ad hoc* przez Konsorcjum BP, wskazywała na wzrost ceny Promu do ok. 200 000 tys. euro, a według wiedzy świadka PŻB dysponowała wówczas kapitałami własnymi w wysokości ok. 150 000 tys. zł.

Co do roli SPP w konsorcjum wykonawczym z MSR planowanym w Porozumieniu, świadek zeznał, że rola SPP nie została sprecyzowana. Według jego wiedzy SPP chciał samodzielnie realizować ten projekt, mimo że nie dysponował stosownymi uprawnieniami i kadrami. SPP nie złożył także wiążącej oferty współpracy podwykonawczej, w tym także w zakresie wydzierżawienia terenów.

Także były Członek Zarządu Spółki Mariusz Ronewicz, zeznał, że budowa Promu o parametrach określonych w Porozumieniu z 12 września 2018 r. była niemożliwa do zrealizowania w stocznich szczecińskich.

(akta kontroli str. 36-46)

Realizacja Kontraktu – do zawarcia Aneksu nr 5

W piśmie z dnia 16 października 2018 r. PŻB formalnie potwierdziła wolę ponoszenia opłat z tytułu przechowywania pierwszej sekcji Promu (stępki) oraz poprosiła MSR o przekazanie do akceptacji Gwarancji Należytego Wykonania Zlecenia (Gwarancja NWZ) – zgodnie z postanowieniami Aneksu nr 4 do *Kontraktu*.

W dniu 17 października 2018 r. MSR, realizując postanowienia Porozumienia z 12 września 2018 r., przesłała PŻB propozycję *Addendum* do *Kontraktu*. W okresie październik-grudzień 2018 r. odbyły się cztery spotkania przedstawicieli PŻB, MSR i Konsorcjum BP w sprawie uzgodnienia zapisów technicznych do Opisu Technicznego aktualnej wersji Promu.

W piśmie z dnia 20 listopada 2018 r. MSR poinformowała PŻB m.in., że Konsorcjum BP przedstawiło ofertę na wykonanie modyfikacji dokumentacji projektowej dla aktualnych parametrów Promu ze wskazaniem daty 15 września 2019 r., jako terminu wykonania dokumentacji Projektu Technicznego Promu – co powinno zostać określone w Aneksie nr 5 do *Kontraktu*. Gwarancja NWZ, przywołana w Aneksie nr 4 do *Kontraktu*, miała zostać przedłużona przez MSR stosownie do nowych terminów określonych w Aneksie nr 5, a następnie przekazana PŻB.

W e-mailu z dnia 29 listopada 2018 r., w ramach przygotowań do pozyskania finansowania z tytułu wprowadzenia zmienionych parametrów Promu, Członek Zarządu PŻB poprosił MSR o potwierdzenie: faktycznego stanu rozrachunków MSR z Konsorcjum BP, stanu środków pieniężnych z zaliczki wpłaconej na poczet realizacji *Kontraktu* – a w szczególności rozliczenia kwoty 7 000,0 tys. zł przeznaczonej na pierwsze pięć płatności wynikających z zapisów Aneksu nr 4 oraz o wskazanie statusu realizacji zapisów Aneksu nr 4 w zakresie Gwarancji NWZ.

W dniach 4-5 grudnia 2018 r. odbyło się spotkanie z udziałem przedstawicieli PŻB, MSR i Konsorcjum BP, podczas którego parafowano Opis Techniczny Promu o parametrach określonych w Porozumieniu z 12 września 2018 r.

(akta kontroli str. 855-867)

W pismach z dnia 6 i 12 grudnia 2018 r. oraz z dnia 2 i 9, stycznia 2019 r. MSR zwracała się do PŻB z prośbą o kontraktowe usankcjonowanie zmian parametrów technicznych Promu, poprzez podpisanie Aneksu nr 5 do *Kontraktu*, przesyłając jego projekt przy piśmie z 6 grudnia 2018 r..

W dniu 4 lutego 2019 r. PŻB odesłała MSR faktury z tytułu przygotowania przez MSR pakietów dokumentacji PT, będących podstawą częściowych płatności nr 2, 3 i 4 określonych w Aneksie nr 4. Jako podstawę PŻB wskazała brak przekazania Gwarancji NWZ na kwotę [...].

Pismem z dnia 6 lutego 2019 r. MSR odesłała PŻB faktury VAT z komentarzem o przyczynach odesłania. MSR zwróciła PŻB uwagę, że w lipcu i wrześniu 2018 r. nastąpiły odbiory kolejnych etapów Zlecenia, co zostało potwierdzone podpisanymi przez obie Strony Protokołami Zdawczo-Odbiorczymi o nr: PZO nr 2/PT, PZO nr 3/PT i PZO nr 4/PT. Zdaniem MSR zdarzenia te obligowały MSR do wystawienia

faktur sprzedaży, podczas gdy argumenty PŻB odnosiły się wyłącznie do terminów płatności należnego MSR wynagrodzenia. Według wyjaśnień MSR, PŻB nie odpowiedziała na to pismo, ani nie odesłała ponownie przedmiotowych faktur VAT.

W dniu 14 marca 2019 r. uzgodniono Aneks nr 5 do *Kontraktu*. Zakładane parametry techniczne Promu (zmieniony pkt 2.2. *Kontraktu*) zostały określone m.in. następująco: długość całkowita ok. 218,4 m; szerokość konstrukcyjna ok. 31,4 m; linia ładunkowa nie mniej niż 3 950 m; liczba pasażerów 598 osób; liczba członków załogi 81 osób; prędkość eksploatacyjna nie mniej niż 18 węzłów; układ napędowy klasyczny – przy czym ostateczne parametry techniczne Promu miały zostać określone w *Addendum*.

Strony uzgodniły, że Wykonawca wykona Projekt Techniczny Promu, w tym przeprowadzi badania modelowe Promu w Centrum Techniki Okrętowej SA (lub przez inny porównywalny ośrodek) oraz uzyska zatwierdzenie Projektu Technicznego przez Towarzystwo Klasyfikacyjne. Ponadto Wykonawca odpowiednio zatwierdzi lub uzgodni Projekt Techniczny przez właściwe organy administracyjne kraju flagi oraz przez organy administracyjne Portu Ystad i Portu Świnoujście w zakresie wymaganym przez te organy, na zasadach określonych w Aneksie nr 4 do *Kontraktu*.

Wykonawca miał uwzględnić parametry Promu, o których mowa w Aneksie nr 5, w dalszej realizacji Projektu Technicznego oraz wykonywać Aneks nr 4 i Aneks nr 5 z uwzględnieniem i zastosowaniem tych parametrów. Strony uzgodniły, że pakiet dokumentacji PT, składający się na protokół zdawczo-odbiorczy (PZO) nr 5, już uwzględnia parametry Promu określone w Aneksie nr 5, a Wykonawca dokona zmian i zmodyfikuje pakiety dokumentacji PT składające się na PZO nr 1, 2, 3 i 4²⁷ w zakresie wymaganym lub wynikającym z parametrów Promu określonych w Aneksie nr 5.

Termin realizacji PT, określony w Aneksie nr 4, został ustalony na 15 września 2019 r. (w zakresie pkt 2.5.1. Aneksu nr 4) oraz na 15 grudnia 2019 r. (pkt 2.5.2. - 2.5.4). W terminie 14 dni od zawarcia Aneksu nr 5 Strony miały uzgodnić Szczegółowy Spis Dokumentacji PT oraz Szczegółowy Harmonogram Realizacji PT.

Strony uzgodniły dodatkowe wynagrodzenie Wykonawcy z tytułu uwzględnienia w realizacji PT parametrów Promu określonych w Aneksie nr 5, w ryczałtowej wysokości [...].

Z dniem wejścia w życie Aneksu nr 5 Wykonawca miał przenieść na Zamawiającego własność i autorskie prawa majątkowe do pakietów dokumentacji PT składających się na PZO od nr 1 do nr 5. Pozostałe prawa własności i autorskie prawa majątkowe miały przechodzić na Zamawiającego po każdorazowym otrzymaniu przez Wykonawcę zapłaty za wykonanie poszczególnych części PT.

Strony uchyliły postanowienia Aneksu nr 4 m.in. w zakresie określonych tam terminów wykonania PT oraz wniesienia przez Wykonawcę Gwarancji NWZ.

Aneks nr 5 miał wejść w życie trzeciego dnia roboczego następującego po dniu uzyskania przez Strony wszystkich zgód korporacyjnych na zawarcie tego Aneksu, przy czym Strony zobowiązały się do niezwłocznego wystąpienia o te zgody.

MSR niezbędne zgody korporacyjne pozyskała w dniu 26 marca 2019 r. Natomiast PŻB nie uzyskiwała stosownych zgód.

(akta kontroli str. 553-558, 868-892)

Realizacja *Kontraktu* – po podpisaniu Aneksu nr 5

²⁷ PZO o tych numerach zostały przygotowane przez MSGR dla Promu o długości całkowitej 189,6 m – i nie zostały zaakceptowane (skutecznie odebrane) przez PŻB.

W dniu 1 kwietnia 2019 r. MSR zawarła umowę z Centrum Techniki Okrętowej SA (dalej: CTO) na wykonanie analizy hydromechanicznej promu pasażersko-samochodowego dla PŻB. Ostateczny termin realizacji umowy uzależniony został od realizacji jej poszczególnych etapów, a wynagrodzenie zostało określone w wysokości [...]. MSR zastrzegły sobie prawo odstąpienia od umowy m.in. w sytuacji, gdyby PŻB odstąpiło lub rozwiązało umowę na dostawę Promu z MSR.

W dniu 24 maja 2019 r. PŻB zwróciła się drogą mailową do MSR o przedstawienie aktualnego stanu rozliczenia zaliczki na poczet realizacji *Kontraktu*.

W piśmie z dnia 31 maja 2019 r. MSR wezwało PŻB do podjęcia współpracy w zakresie realizacji Aneksu nr 5 do *Kontraktu*.

W dniu 1 lipca 2019 r. Konsorcjum BP złożyło oświadczenie o odstąpieniu od umowy wykonawczej zawartej z MSR w dniu 17 stycznia 2018 r., wskazując jako przyczynę brak współdziałania zamawiającego (tj. MSR) przy realizacji przedmiotowej umowy²⁸. Na powyższe miały wskazywać m.in.: brak skutecznych działań podejmowanych w celu wejścia w życie Aneksu nr 1 do umowy wykonawczej z dnia 14 marca 2019 r., przerwanie badań modelowych realizowanych przez Centrum Techniki Okrętowej SA na podstawie wytworzonych przez Konsorcjum BP danych wejściowych oraz nieuprawnione, z naruszeniem praw autorskich, użycie danych wytworzonych przez Konsorcjum w celu pozyskania oferty od dostawców urządzeń dla jednostki innego armatora. W odpowiedzi na oświadczenie Konsorcjum projektowego o odstąpieniu od umowy na realizację Projektu Technicznego promu, MSR przesłała w dniu 17 lipca 2019 r. pismo, uznając oświadczenie Konsorcjum za bezzasadne i wskazując na leżące po stronie PŻB przyczyny uniemożliwiające kontynuację prac projektowych.

(akta kontroli str. 623-634, 758, 759, 895-904)

Członek Zarządu MSR wyjaśnił²⁹, że z uwagi na brak wejścia w życie Aneksu nr 5 do *Kontraktu* nie wszedł w życie Aneks nr 1 do Umowy Wykonawczej z Konsorcjum BP z dnia 17 stycznia 2018 r. Wyjaśnił także, że w przypadku uznania przez MSR złożonego oświadczenia Konsorcjum BP za zasadne, należy uzgodnić poziom wzajemnych roszczeń, a to będzie zależne między innymi od sposobu rozliczenia się (o ile takie zdarzenie będzie miało miejsce) z *Kontraktu*, pomiędzy PŻB a MSR.

Następnie Członek Zarządu MSR wyjaśnił, że umowa z dnia 1 kwietnia 2019 r. z CTO, dotycząca wykonania badań modelowych promu dla PŻB została wstrzymana oświadczeniem MSR w tej sprawie z dnia 6 czerwca 2019 r. Do czasu wstrzymania prac, CTO wykonało częściowy zakres zgodnie z potwierdzeniem i protokołem zdawczo odbiorczym. Do uzgodnienia pozostała formuła rozliczenia dotychczas wykonanych prac w przypadku zamknięcia *Kontraktu* lub rozliczenia zapłaconej zaliczki w poczet wykonanych prac.

Z kolei umowa z Polskim Rejestrem Statków SA, dotycząca rozpatrzenia i zatwierdzenia dokumentacji technicznej Promu dla PŻB oraz prowadzenia nadzoru klasyfikacyjnego podczas budowy Promu, nie została zawarta ponieważ nie wszedł w życie Aneks nr 5 do *Kontraktu*.

(akta kontroli str. 19-21)

W piśmie z dnia 17 lipca 2019 r. Zarząd MSR poinformował PŻB, że w dniu 12 lipca 2019 r. otrzymał od Konsorcjum BP oświadczenie z dnia 1 lipca 2019 r. o odstąpieniu od umowy wykonawczej z 17 stycznia 2018 r. Przyczyną odstąpienia od tej umowy był brak możliwości realizacji prac projektowych, spowodowany brakiem współdziałania PŻB. Brak współdziałania ze strony PŻB przejawiał się, zdaniem

²⁸ Powołując się w tym zakresie na art. 640 *Kodeksu cywilnego*.

²⁹ Pismo nr DN/ZK/1561/2019 z 19 grudnia 2019 r.

MSR, m.in.: niespełnieniem przez PŻB warunków wejścia w życie Aneksu nr 5, brakiem woli negocjowania i zawarcia *Addendum*, zwłoką w odebraniu papierowej wersji PZO nr 5 oraz odmową odebrania PZO nr 6, a także brakiem odpowiedzi na pisma i korespondencję mailową przesyłaną przez MSR.

W piśmie z dnia 7 sierpnia 2019 r. Zarząd PŻB, po otrzymaniu m.in. kopii oświadczenia Konsorcjum BP o odstąpieniu od umowy wykonawczej przekazanej przy piśmie Zarządu MSR z 25 lipca 2019 r., przekazał MSR, między innymi że:

- przyczyną odstąpienia Konsorcjum BP od umowy wykonawczej był brak współdziałania w zakresie jej realizacji przez MSR. Z oświadczenia Konsorcjum BP wynikało m.in., że MSR przerwała badania modelowe prowadzone przez CTO, o czym nie powiadomiła do tej pory PŻB, a bez badań modelowych dalsza realizacja PT nie była możliwa;
- w zakresie wzajemnej komunikacji w trakcie realizacji *Kontraktu* Zarząd PŻB wskazał sekwencję wiadomości elektronicznych poczynawszy od 30 kwietnia 2019 r., które pozostały bez odpowiedzi ze strony MSR;
- odnosząc się do wezwania MSR pod adresem PŻB na gruncie art. 640 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. *Kodeks cywilny*³⁰ (brak współdziałania), Zarząd PŻB wskazał, że: Aneks nr 5 został zawarty pod warunkiem uzyskania przez Strony *Kontraktu* niezbędnych zgód korporacyjnych, a więc zdarzeń przyszłych i niepewnych. Aneks nr 5 nie był niezbędny do wykonania *Kontraktu*, bowiem parametry techniczne Promu zostały określone w Porozumieniu z 12 września 2018 r., a pozostałe postanowienia tego Aneksu nie są konieczne i potrzebne do realizacji *Kontraktu*, w tym wykonania PT. Także zawarcie *Addendum* nie było konieczne do realizacji PT (w kontekście postanowień Aneksu nr 4 jak i samego *Kontraktu*) i gdyby było inaczej, to MSR odstąpiłaby od Aneksu nr 4, czego jednak nie uczyniła; Zarząd PŻB wskazał ponadto, że zgodnie z postanowieniami pkt 22.1. *Kontraktu* MSR nie wywiązała się skutecznie z wypełnienia warunków tam określonych w stosunku do Wykonawcy *Kontraktu*;
- PŻB nie dostrzegła żadnego uchybienia przy realizacji PT poprzez brak odebrania wersji papierowych PZO o nr 5 i 6, wobec przekazania ich w wersji elektronicznej;
- nie został przez MSR spełniony warunek przedłożenia Gwarancji Należytego Wykonania PT; Zarząd PŻB, z zastrzeżeniem prawa PŻB do żądania kar umownych wskazanych w pkt 2.8. Aneksu nr 4, wyznaczył MSR na podstawie art. 491 §1 *Kodeksu cywilnego* termin 21 dni do wykonania następujących zobowiązań kontraktowych (z zastrzeżeniem, że w razie bezskutecznego upływu wyznaczonego terminu PŻB będzie uprawniona do odstąpienia od *Kontraktu* lub Aneksu nr 4): złożenia potwierdzenia ceny, potwierdzenia terminu realizacji *Kontraktu* i harmonogramu realizacji *Kontraktu*, co miało nastąpić zgodnie z pkt 5.3.11 *Kontraktu* do 25 października 2017 r.; dostarczenia gwarancji należytego wykonania na kwotę [...], co miało nastąpić zgodnie z pkt 3.9. Aneksu nr 4 do 28 lutego 2018 r.; oraz wykonania i odbioru końcowego PT, co miało nastąpić zgodnie z pkt 1.4.3. w związku z pkt 1.5. Aneksu nr 4 do 12 lutego 2019 r.

W pismach z dnia 26 sierpnia 2019 r. i 9 września 2019 r. MSR przesłała PŻB swoje stanowisko o braku współpracy ze strony PŻB. Pismo z dnia 9 września 2019 r. MSR wystosowała również do MGMiŻS oraz do Rady Nadzorczej PŻB. MSR nie otrzymała od PŻB odpowiedzi na te pisma.

³⁰ Dz. U. z 2019 r., poz. 1145.

W kwestii przekazania gwarancji należytego wykonania Aneksu nr 4, Prezes Zarządu Spółki wyjaśnił³¹, że MSR uzgodniła z PŻB treść Gwarancji Należytego Wykonania zlecenia przez MSR, o której mowa w pkt 3.9 Aneksu nr 4 (*Gwarancja*) oraz osobę gwaranta. MSR uzyskała *Gwarancję* zgodnie z warunkami Aneksu nr 4, o treści uprzednio zaakceptowanej przez PŻB, natomiast nie przedłożyła jej PŻB. Przyczyna był fakt, że ponieważ w krótkim czasie po uzyskaniu *Gwarancji*, PŻB zrezygnowała z projektowania promu o parametrach wskazanych w Aneksie nr 4 oraz zaprzestała realizować Aneks nr 4, a po pewnym czasie ogłosiła zamiar budowy promu o nowych parametrach. W związku z zaprzestaniem realizacji Aneksu nr 4, PŻB zrezygnowała z żądania przedłożenia jej *Gwarancji* przez MSR. Zawierając Aneks nr 5, PŻB odstąpiła od warunku zabezpieczenia zapłaty wynagrodzenia w postaci gwarancji, wskutek czego Aneks nr 5 nie przewiduje już udzielenia gwarancji przez MSR na rzecz PŻB.

W kwestii wejścia w życie Aneksu nr 5 Prezes Zarządu Spółki wyjaśnił, że MSR podtrzymuje stanowisko, że wejście w życie Aneksu nr 5 było i jest warunkiem koniecznym do kontynuowania realizacji projektu technicznego promu, obok zawarcia przez strony *Addendum*. Porozumienie dodatkowe do *Kontraktu*, zawarte w dniu 12 września 2018 r., nie miało charakteru umowy lecz listu intencyjnego. Potwierdzało wolę projektowania i budowy promu o innych parametrach niż wynikające z Aneksu nr 4 oraz gotowość stron do dalszej realizacji *Kontraktu* na dostawę promu przy współudziale SPP. Zawierając porozumienie dodatkowe z dnia 12 września 2018 r. strony wyraźnie uzgodniły, że dokonają stosownych zmian w *Kontrakcie* na dostawę promu wraz z późniejszymi zmianami (§2 ust. 1 Porozumienia). Aneks nr 4 określał zasady realizacji projektu technicznego promu o nieaktualnych parametrach, innych niż parametry wskazane przez PŻB w Porozumieniu dodatkowym z dnia 12 września 2018 r. Nie było więc możliwości kontynuowania projektu technicznego promu w oparciu o nieaktualny Aneks nr 4. Dopiero w Aneksie nr 5 PŻB zleciła MSR wykonanie projektu technicznego promu o nowych parametrach wskazanych w Porozumieniu dodatkowym z dnia 12 września 2018 r. W Aneksie nr 5 Strony uzgodniły szczegółowe, istotne warunki realizacji projektu technicznego promu o nowych parametrach, takie np. jak nowy zakres prac projektowych, nowa cena prac projektowych i sposób jej zapłaty oraz nowe terminy realizacji projektu technicznego. Brak wejścia w życie Aneksu nr 5 spowodował, że również Aneks nr 1 do umowy wykonawczej nie wszedł w życie. W konsekwencji Konsorcjum BP odstąpiło od umowy wykonawczej. Także PŻB wskazało, że wejście w życie Aneksu nr 5 jest warunkiem koniecznym do kontynuowania realizacji projektu technicznego promu. W korespondencji do MSR, po kilku miesiącach od zawarcia tego aneksu i w toku realizacji projektu technicznego zgodnie z jego postanowieniami, PŻB stwierdziło, że MSR nie jest uprawniona do wynagrodzenia za realizowane i przekazane PŻB prace, gdyż Aneks nr 5 nie wszedł w życie. W przypadku woli kontynuowania prac projektowych przez PŻB zgodnie z Aneksem nr 5 konieczna byłaby jego modyfikacja, z uwagi na skutki zdarzenia zaistniałe w okresie jego nieobowiązywania negatywne skutki braku jego obowiązywania tym spowodowane (np. odstąpienie przez Konsorcjum BP od umowy wykonawczej na realizację projektu technicznego promu).

(akta kontroli str. 51-56)

Stan faktyczny oraz formalno-prawny realizacji *Kontraktu* na koniec 2019 r.

Prezes Zarządu Spółki wyjaśnił³², że według stanu na koniec listopada 2019 r. realizacja *Kontraktu* była zawieszona, ale w sposób nieformalny, niuregulowany żąd-

³¹ Pismo nr DN/ZK/188/2020 z 6 lutego 2020 r.

³² Protokół PUW z dnia 28 listopada 2019 r.

nymi oficjalnymi dokumentami.. Spółka od kilku miesięcy oczekiwała od Armatora odpowiedzi na wysłane pisma dotyczące dalszych działań niezbędnych do realizacji *Kontraktu*. Udzielenie przez Armatora odpowiedzi warunkuje tryb dalszej współpracy z Konsorcjum BP (odstąpienie od umowy albo kontynuowanie Projektu). Odstąpienie przez Konsorcjum BP od umowy zostało uznane przez MSR za bezzasadne. Prezes argumentował, że MSR poinformowała PŻB o odstąpieniu przez Konsorcjum BP od *Kontraktu* oraz o możliwości zastąpienia go przez inne biuro projektowe, przy deklaracji Armatora o kontynuowaniu Projektu.

Prezes Zarządu Spółki wyjaśnił także, że Spółka jest w stanie zrealizować *Kontrakt* na dostawę promu dla PŻB, pełniąc rolę zarządcy tego projektu (część produkcyjna będzie realizowana przez podwykonawców). Po stronie Spółki leży zorganizowanie zespołu projektowego, przeprowadzenie procesu wyboru podmiotów, które będą realizowały budowę, a następnie nadzór nad jego realizacją. Ponieważ na terenie Szczecina znajduje się SPP, która dysponuje odpowiednim miejscem do budowy takiej jednostki, odpowiedź na pytanie, czy istnieje techniczna możliwość budowy takiej jednostki jest pozytywna. SPP dysponuje odpowiednią pochylnią, na której statek typu ro-pax można wybudować i zwodować. Także obecna sytuacja finansowa Spółki nie jest czynnikiem uniemożliwiającym realizację Projektu. Istnieją możliwości finansowania projektu, które powodują, że zaangażowanie finansowe wykonawcy jest minimalne, np. bieżące przewłaszczanie na rzecz armatora wykonywanych i instalowanych na statku poszczególnych maszyn i urządzeń. W ostatnich kilku miesiącach Spółka czyniła starania o poszerzenie zakresu kooperantów, którzy byliby zainteresowani uczestnictwem w budowie promu. Prowadzono między innymi rozmowy ze [...], która ze względu na posiadany potencjał produkcyjny jest w stanie stać się znaczącym podwykonawcą dla Spółki. Spółka posiada oferty złożone przez [...] na wykonanie sekcji kadłuba w Projekcie³³. Zatrudniono również grupę pracowników z dużym doświadczeniem stoczniowym.

(akta kontroli str. 32-35)

Członek Zarządu wyjaśnił³⁴ ponadto, że cena dla projektu promu o długości 218,4 m nie została podana dla PŻB w związku z faktem, że PŻB nie było zainteresowane pozyskaniem wiedzy w tej kwestii.

(akta kontroli str. 57-65)

Na dzień 31 października 2019 r. stan rozliczenia zaliczki otrzymanej w marcu 2017 r. przez Spółkę od PŻB w wysokości 10 000 tys. zł na poczet realizacji *Kontraktu*, według MSR wyglądał następująco:

przychód zafakturowany przez MSR – 8 400,2 tys. zł, w tym poniesione przez MSR koszty [...], kwota pozostająca do rozliczenia – 1 599,8 tys. zł.

Prezes Zarządu Spółki wyjaśnił³⁵, że w toku dotychczasowej realizacji *Kontraktu* Strony nie dokonały pełnego rozliczenia zaliczki, o której mowa w pkt 6.4. *Kontraktu*, ani nie ustalały stanu jej rozliczenia. Zgodnie z postanowieniami *Kontraktu* oraz dodatkowymi, pisemnymi uzgodnieniami, za prace wykonane od momentu zawarcia *Kontraktu* MSR wystawiła PŻB 15 faktur VAT, rozliczanych z zaliczki wpłaconej przez PŻB. W toku dotychczasowej współpracy PŻB dwukrotnie zakwestionowała wykorzystanie przez MSR środków z zaliczki na poczet wynagrodzenia MSR z *Kontraktu* - w zakresie pakietów dokumentacji Projektu Technicznego na kwotę wynikającą z faktur ([...]). W pierwszym przypadku PŻB pierwotnie odesłała MSR faktury VAT, w drugim – poprzestała jedynie na zakwestionowaniu zasadności faktury VAT,

³³ Nie przekazano tych ofert do kontroli.

³⁴ Pismo z dnia 19 lutego 2020 r.

³⁵ Pismo z dnia 6 lutego 2020 r.

lecz samej faktury VAT nie odesłała. Według wyjaśnień Prezesa Spółki, na tym skończyła się wymiana korespondencji w tych sprawach.

(akta kontroli str. 6, 51-56, 957-971)

Struktura projektowa oraz raportowanie z postępów prac

Prezes Zarządu Spółki wyjaśnił³⁶, że MSR realizuje *Kontrakt na dostawę promu* typu ro-pax z dnia 8 marca 2017 r. z późniejszymi aneksami. Do dnia złożenia wyjaśnień nie zapoznał się z żadnym oficjalnym dokumentem, który w sposób formalny wiązałaby Spółkę z Programem *Batory*. Według jego wiedzy Spółka w żaden sposób nie została zobowiązana do raportowania w inny sposób niż wynikający ze standardowych procedur określonych w *Kodeksie spółek handlowych* (przykładowo, raporty dla Rady Nadzorczej). Według jego wiedzy na Spółkę nie został nałożony reżim projektowy określony ustawą z dnia 6 grudnia 2006 r. o *zasadach prowadzenia polityki rozwoju*³⁷ ani uchwałą nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. w *sprawie przyjęcia Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020*. Spółka nie była także beneficjentem jakichkolwiek środków pochodzących z Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej – w zakresie budowy promu typu ro-pax. Spółka nie była poddana regulacjom ani procedurom wewnętrznym MGMIŻŚ związanym z Programem *Batory*. Spółka nie uczestniczy także w procedurze raportowania do systemu MonAliZa w ramach procesu monitorowania projektów strategicznych nadzorowanych przez Kancelarię Prezesa Rady Ministrów. Pracownik MSR Pan [...], wskazany w systemie MonAliZa jako Lider Projektu, nie jest Liderem Projektu w rozumieniu metodyk projektowych. Jest menadżerem projektu (według aktów wewnętrznych Spółki) dla kontraktu na dostawę promu typu ro-pax.

(akta kontroli str. 25-35)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. Zarząd MSR nieprawidłowo wykonywał zobowiązania wynikające z postanowień *Kontraktu* z dnia 8 marca 2017 r. oraz Aneksu nr 4 z dnia 12 lutego 2018 r. w zakresie ustalonych parametrów technicznych Promu projektowanego dla PŻB.

Spółka prowadziła prace projektowe przy założeniu innych parametrów promu, niż wynikało to z *Kontraktu*. Zgodnie z *Kontraktem* podstawowe parametry techniczne Promu wynosiły: długość całkowita ok. 202,4 m, szerokość ok. 30,8 m, długość linii ładunkowych 3 000 m (+/- 2,5%), liczba pasażerów 399, liczba załogi 43 osoby. Zmodyfikowany Projekt Kontraktowy określony w Aneksie nr 3 z dnia 28 września 2017 r. nie zawierał zmian parametrów technicznych. Na spotkaniu w sprawie uzgodnień technicznych w zakresie projektowanej dokumentacji Promu w dniu 20 lutego 2018 r. zarówno przedstawiciele MSR (w tym Konsorcjum BP), jak i PŻB wskazali na niedopuszczalną dla projektowanego Promu tzw. wartość GM wynoszącą 5,25 m, co miało doprowadzić do wdrożenia stosownych zmian projektowych. Jednak Aneks nr 4 nie przewidywał zmian w zakresie wyżej podanych parametrów Promu.

Konsorcjum BP (wykonujące dla Spółki dokumentację techniczną Projektu Technicznego Promu) oraz Spółka w dniu 11 kwietnia 2018 r. przedstawili PŻB propozycję tzw. optymalizacji parametrów technicznych Promu – długość całkowita 189,6 m, długość linii ładunkowej 3 345 m, wartość GM równa 3,7 m. Spółka następnie przedstawiła cztery pakiety dokumentacji technicznej PT uwzględniającej parametry Promu określone jednostronnie przez MSR w dniu

³⁶ Protokół PUW z 28 listopada 2019 r.

³⁷ Dz. U. z 2019 r. poz. 1295 ze zm.

11 kwietnia 2018 r., mimo stanowiska PŻB z dnia 12 lipca 2018 r. wyrażającego brak akceptacji dla budowy (projektowania) Promu o długości 189,6 m.

Dopiero Aneks nr 5 z dnia 14 marca 2019 r. (który jednak nie wszedł w życie do końca stycznia 2020 r., ze względu na brak zgód korporacyjnych PŻB) miał wprowadzić do *Kontraktu* nowe parametry techniczne Promu, istotnie różniące się zarówno od parametrów określonych w *Kontrakcie* z dnia 8 marca 2017 r., jak i jednostronnie wprowadzonych przez Spółkę oświadczeniem z dnia 11 kwietnia 2018 r. Były Prezes Zarządu Spółki, przesłuchany w charakterze świadka zeznał, że była to długość Promu (189,6 m) optymalna dla infrastruktury pochylni Wulkan Nowy, ze względu na długość linii ładunkowej oraz możliwość i bezpieczeństwo wodowania statku. Wyjaśnienia te potwierdza pismo z dnia 14 czerwca 2018 r. MSR do PŻB. W piśmie tym Spółka wskazała, że taka operacja spowoduje wzrost masy pustego statku do 16 992 ton, a MSR nie posiadała infrastruktury umożliwiającej dokowanie jednostki o takiej wadze.

W ocenie NIK, nawet jeśli parametry techniczne Promu przedstawione jednostronnie przez MSR w dniu 11 kwietnia 2018 r. były korzystniejsze dla PŻB (w zakresie m.in. długości linii ładunkowej), to jednak dopiero Aneksem nr 5 pierwsze zmiany parametrów technicznych (i to inne niż zaproponowane przez MSR w kwietniu 2018 r.) miały być w sposób prawidłowy wprowadzone do *Kontraktu*. Ponieważ Aneks nr 5 nie wszedł w życie do końca stycznia 2020 r., to w przypadku rozwiązania *Kontraktu* MSR naraża się na konieczność zwrotu zaliczki otrzymanej od PŻB na poczet realizacji *Kontraktu* w części wydatkowanej na wykonanie dokumentacji projektowej PT o nr PZO od 1 do 5 w łącznej wysokości 7 000 tys. zł.

Do końca stycznia 2020 r. nie zostały zrealizowane postanowienia *Kontraktu* dotyczące:

- zawarcia *Addendum* do *Kontraktu*; pierwotnie miało być ono zawarte do lipca 2017 r., po Aneksie nr 3 miało ono zostać zawarte do listopada 2017 r., natomiast w Aneksie nr 4 ustalono, że nieważniejsze w życie *Addendum* w ciągu dwóch miesięcy od daty wejścia w życie Aneksu nr 4 (czyli do 12 kwietnia 2018 r.) daje obu stronom podstawę do odstąpienia od tego aneksu, a następnie od *Kontraktu*; dotychczasowy przebieg realizacji *Kontraktu* wskazuje, że w aktualnym stanie faktycznym *Addendum* nie może zostać zawarte;
- wykonania i zatwierdzenia dokumentacji Projektu Technicznego promu w terminie 12 miesięcy od wejścia w życie Aneksu nr 4 do *Kontraktu*, czyli do 12 lutego 2019 r.; w projekcie Aneksu nr 5 ustalono wykonanie i zatwierdzenie zmodyfikowanej dokumentacji Projektu Technicznego w terminie do 15 grudnia 2019 r., lecz do końca okresu objętego badaniami w tym zakresie (koniec stycznia 2020 r.) Aneks nr 5 nie został zawarty, a Projekt Techniczny nie został zatwierdzony; ponadto konsorcjum projektowe po stronie MSR złożyło oświadczenie o odstąpieniu od stosownej umowy projektowej).

W konsekwencji nieprawidłowej realizacji *Kontraktu*, po trzech latach w pełni wykonany był jedynie Projekt Kontraktowy, podczas gdy według pierwotnych założeń *Kontraktu* do lipca 2020 r. miała nastąpić pełna realizacja zamówienia w postaci dostawy wybudowanego promu.

(akta kontroli str. 36-42, 507-524, 553-558)

2. Zarząd MSR zawarł Porozumienie dodatkowe z dnia 12 września 2018 r. do *Kontraktu*, a następnie Aneks nr 5 wbrew możliwościom technicznym wybudowania przez Spółkę Promu dla PŻB o parametrach określonych w tych doku-

mentach. W przypadku zawarcia i wejścia w życie *Addendum* Spółka byłaby narażona na konieczność zapłaty kar umownych z tytułu nienależytego wykonania *Kontraktu* (braku technicznych możliwości jego wykonania) oraz przepadek gwarancji należytego wykonania *Kontraktu*.

Określona w Aneksie nr 5 długość budowanego (projektowanego) Promu (218,4 m) wykluczała możliwość jego budowy z wykorzystaniem infrastruktury stoczniowej znajdującej się w Szczecinie (na terenie MSR i SPP). Wyjaśnienia Prezesa Zarządu Spółki z 28 listopada 2019 r. o możliwości budowy takiego statku na terenie SPP nie zostały poparte żadnymi dowodami w postaci choćby audytów technicznych potwierdzających taki potencjał infrastruktury technicznej tej stoczni.

W przypadku wejścia w życie *Addendum* Spółka mogłaby zostać narażona na odpowiedzialność kontraktową z tytułu niewykonania zobowiązania.

(akta kontroli str. 36-46, 553-562)

OCENA CZĄSTKOWA

NIK ocenia negatywnie dotychczasową realizację przez Spółkę *Kontraktu* na dostawę promu dla PŻB.

Realizacja *Kontraktu* przez trzy lata ograniczyła się do opracowania Projektu Kontraktowego oraz częściowego przygotowania Projektu Technicznego (w ok. 30%), a także zbudowania sekcji Promu, które na tym etapie nie miało uzasadnienia ekonomicznego i technologicznego.

MSR nie zrealizowała poprawnie fazy projektowej *Kontraktu*. Opracowany na zlecenie Spółki Projekt Kontraktowy, pierwotnie planowany do realizacji dla innego niż PŻB armatora, obarczony był podstawowym błędem technicznym, ponieważ zaplanowana wartość jednego z podstawowych parametrów Promu (tzw. wysokość metacentryczna statku) odbiegała znacznie od przyjętych wartości tego parametru dla współcześnie budowanych w Europie i na świecie promów pasażersko-towarowych. Konieczność wprowadzenia niezbędnych zmian do Projektu Technicznego nie została w sposób przewidziany w *Kontrakcie* uzgodniona z PŻB, co może narazić Spółkę w przypadku rozwiązania *Kontraktu* na konieczność zwrotu zaliczki wydatkowanej w tym zakresie w wysokości 6 900 tys. zł (tj. prawie 70% otrzymanej kwoty na poczet realizacji *Kontraktu*).

NIK ocenia negatywnie zawarcie przez Spółkę w dniu 12 września 2018 r. Porozumienia, w którym przyjęto postanowienia technologicznie niemożliwe do wykonania przez MSR na etapie budowy (produkcji) Promu.

Na koniec 2019 r., w ocenie NIK, zawarcie *Addendum* było niemożliwe w sytuacji braku zdolności organizacyjno-technicznych po stronie MSR i w świetle dotychczasowego przebiegu realizacji *Kontraktu* – nieuzasadnione.

Pomimo utrzymującego się od wielu miesięcy stanu niezdolności do realizacji *Kontraktu* i braku porozumienia z PŻB co do dalszej realizacji projektu, Spółka nie skorzystała z możliwości określonej w Aneksie nr 4, by odstąpić od tego aneksu w związku z upływem dwumiesięcznego terminu na wejście w życie *Addendum*, który upłynął w dniu 12 kwietnia 2018 r. W takiej sytuacji Spółka zachowałaby prawo do części wynagrodzenia odpowiadającej stopniowi zrealizowania bieżącego etapu realizacji zlecenia. Ponadto odstąpienie od Aneksu nr 4 dawało każdej ze stron podstawę do odstąpienia od *Kontraktu*.

Spółka w zakresie rozliczenia zaliczki od PŻB na poczet realizacji *Kontraktu* była w sposób bezsporny, zdaniem NIK, uprawniona do zatrzymania kwot wynikających z faktur przychodowych przedstawionych PŻB z tytułu wykonania Zmodyfikowanego Projektu Kontraktowego, pierwszej sekcji Promu oraz kosztów przechowywania tej sekcji w łącznej wysokości 1 400,2 tys. zł.

3. Przygotowanie i realizacja projektu *Zielona Stocznia*

W dniu 1 lipca 2019 r., w siedzibie Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, MSR wraz z Krajową Izbą Gospodarczą (KIG) powołały spółkę „Zakład Recyklingu Statków Szczecin spółka z ograniczoną odpowiedzialnością”³⁸. W siedzibie KIG w Warszawie podczas Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników między innymi powołano organy spółki, tj. członków Zarządu oraz Rady Nadzorczej. W dniu 18 września 2019 r. członkowie Zarządu, po wniesieniu kapitału zakładowego przez wspólników, złożyli oświadczenie wobec sądu o wniesieniu do Zakładu RSS kapitału zakładowego w wysokości 200 tys. zł. W dniu 4 października 2019 r. Zakład RSS został wpisany do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy Szczecin-Centrum w Szczecinie, XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego.

Celem krótko- i średnioterminowym Zakładu RSS jest ocena i potwierdzenie zasadności oraz możliwości realizacji przedsięwzięcia polegającego na utworzeniu w Szczecinie, na wyspie Gryfia użytkowanej przez MSR, zakładu recyklingu statków, który będzie spełniał międzynarodowe standardy w zakresie bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska recyklingu statków i innych obiektów pływających.

W dłuższym okresie, przy założeniu pozytywnej oceny dla kontynuowania przedsięwzięcia, celem Zakładu RSS jest utworzenie zakładu recyklingu statków poprzez adaptację i modernizację infrastruktury i wyposażenia użytkowanego przez MSR w Szczecinie, a następnie prowadzenie komercyjnej działalności w zakresie recyklingu statków.

Od czasu zawiązania Zakładu RSS do dnia 25 listopada 2019 r. podjęto m.in. następujące działania.

- Zlecono wykonanie opracowania stanowiącego wariantowy opis technologii „wydokowywania” i „posadawiania” na płycie kadłubowej jednostek przeznaczonych do recyklingu. Celem zleconej ekspertyzy jest m.in. doprecyzowanie innowacyjnej technologii wyjęcia jednostek z wody, analiza możliwości technicznych wykorzystania pontonu dokowego MSR oraz opracowanie wykazu materiałowego dla wykonania systemu o takiej funkcjonalności. Ekspertyza pozwoli także określić m.in. parametry statków, które mogłyby być poddawane recyklingowi oraz koszt wykonania takiego systemu.
- Zlecono usługę wykonania Raportu Oceny Oddziaływania Przedsięwzięcia na Środowisko wraz z przeprowadzeniem procedury mającej na celu uzyskanie decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych.
- Prowadzono procedurę wyłonienia wykonawcy usługi opracowania studium wykonalności i biznesplanu dla przedsięwzięcia.
- Podjęto działania mające na celu określenie możliwych sposobów sfinansowania przedsięwzięcia, w tym analizę możliwości pozyskania dofinansowania ze środków Narodowego Centrum Badań i Rozwoju (NCBiR).
- Prowadzono rozmowy z Akademią Morską w Szczecinie w zakresie współpracy w ramach projektu badawczo-rozwojowego pozwalającego na sfinansowanie części przedsięwzięcia.
- Zlecono przygotowanie treści wniosku aplikacyjnego dotyczącego utworzenia pilotażowej linii technologicznej recyklingu statków w ramach konkursu NCBiR.
- Prowadzono negocjacje z Mars Finance 1 sp. z o.o. (właścicielem terenu na Wyspie Górno Okrętowej) w sprawie uzgodnienia i zawarcia umowy przedwstępnej dzierżawy tego terenu (docelowo dzierżawy długoterminowej), ja-

³⁸ Dalej: Zakład RSS.

ko przestrzeni do realizacji projektu z dofinansowania NCBiR i następnie prowadzenia działalności komercyjnej przez Zakład RSS.

Do dnia 25 listopada 2019 r. Zakład RSS poniósł koszty działalności w wysokości 82,6 tys. zł, w tym najwyższą kwotowo pozycją (24,5 tys. zł) było zlecenie usługi wykonania Raportu Oceny Oddziaływania Przedsięwzięcia na Środowisko wraz z przeprowadzeniem procedury mającej na celu uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Członkowie organów Zakładu RSS (Zarządu i Rady Nadzorczej) nie pobierali wynagrodzenia z tytułu pełnionych funkcji w tych organach.

(akta kontroli str. 16-18)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

NIK odstępuje od oceny realizacji Projektu *Zielona stocznia*, ze względu na krótki okres działania Zakładu Recyklingu Statków Szczecin sp. z o.o. powołanego w związku z jego realizacją.

IV. Wnioski

Wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o *NIK*, wnosi o niezwłoczne dokonanie kompleksowej analizy zasadności kontynuowania *Kontraktu*, z uwzględnieniem możliwości uzgodnienia z drugą stroną rozwiązania *Kontraktu*, przy zabezpieczeniu interesu ekonomicznego Spółki.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla kierownika jednostki kontrolowanej, drugi do akt kontroli.

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o *NIK* kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Departamentu Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji Najwyższej Izby Kontroli. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o *NIK*, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o *NIK* należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 14 od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykonania wniosku pokontrolnego oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Warszawa, 22 kwietnia 2020 r.

Kontroler
(-) *Piotr Piątkiewicz*
Główny specjalista kontroli państwowej

Najwyższa Izba Kontroli
Departament Gospodarki,
Skarbu Państwa i Prywatyzacji
(-) *p.o. Dyrektora*
Lech Oniszczenko

Zmian w wystąpieniu pokontrolnym dokonał

(-) *Maciej Maciejewski*
p.o. Dyrektora Departamentu
Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji