



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Departament Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji

KGP.410.010.07.2019

Pan
Piotr Redmerski
Prezes Zarządu
Polska Żegluga Bałtycka SA
ul. Portowa 41
78-100 Kołobrzeg

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.443.074.2020 Komisji Rozstrzy-
gającej w Najwyższej Izbie Kontroli z dnia 23 września 2020 r.

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

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Polska Żegluga Bałtycka SA ¹ , ul. Portowa 41, 78-100 Kołobrzeg
Kierownik jednostki kontrolowanej	Piotr Redmerski, Prezes Zarządu, od 5 stycznia 2016 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	<ol style="list-style-type: none">1. Przygotowanie projektu flagowego Program <i>Batory</i>.2. Finansowanie projektu flagowego Program <i>Batory</i>.3. 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. 1 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	<ol style="list-style-type: none">1. Piotr Piątkiewicz, główny specjalista kp, upoważnienie do kontroli nr KGP/120/2019 z 17 grudnia 2019 r.2. Wojciech Żukowski, główny specjalista kp, upoważnienie do kontroli nr KGP/2/2020 z 7 stycznia 2020 r. <p style="text-align: right;">(akta kontroli str. 1-4)</p>

II. Ocena ogólna³ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA	Najwyższa Izba Kontroli negatywnie ocenia dotychczasową realizację kontraktu na zaprojektowanie, wybudowanie i dostawę promu samochodowo-pasażerskiego (ro-pax) ⁴ zawartego w dniu 8 marca 2017 r. z Morską Stoczną Remontową Gryfia SA ⁵ , w ramach projektu <i>Promy dla PŻB</i> .
Uzasadnienie oceny ogólnej	Udział Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA w projekcie <i>Promy dla PŻB</i> , realizowanym w ramach Programu <i>Batory</i> ⁶ , był zgodny ze strategią rozwoju Spółki, w której określono zamierzenia inwestycyjne w zakresie modernizacji tonażu posiadanych i eksploatowanych promów typu ro-pax ⁷ . Podjęte działania związane z zawarciem kontraktu z MSR były jednak obarczone licznymi nieprawidłowościami i w konsekwencji nie zapewniły ani skutecznego osią-

¹ Dalej także: PŻB lub Spółka.

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

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

⁴ Dalej: Kontrakt.

⁵ Dalej: MSR.

⁶ Program *Batory* to jeden z tzw. projektów flagowych wskazanych w *Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)*, przyjętej uchwałą nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. (M. P. poz. 260), dalej: *Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju* lub SOR.

⁷ Ro-pax to prom pasażersko-samochodowy, ze zwiększoną przestrzenią ładunkową i zmniejszoną powierzchnią pomieszczeń publicznych i kabin dla pasażerów.

gnięcia celu strategii Spółki, ani celów określonych w SOR. W szczególności nierzetelnie został przeprowadzony etap przygotowawczy tego przedsięwzięcia, a w ramach procedury wyboru wykonawcy nie zapewniono warunków pozwalających na wyłonienie podmiotu o niezbędnych zasobach do realizacji takiej inwestycji.

Najistotniejsze nieprawidłowości polegały na:

- nierzetelnym procesie wyboru wykonawcy; Morska Stocznia Remontowa Gryfia SA, której ofertę wybrano, nie posiadała możliwości technicznych, organizacyjnych oraz finansowych do samodzielnej realizacji *Kontraktu*,
- określeniu w *Kontrakcie* parametrów promu istotnie odbiegających od potrzeb Spółki,
- wprowadzeniu do *Kontraktu* zmian niezgodnych z interesem i potrzebami Spółki; na podstawie aneksu nr 2 PŻB nabyła pierwszą sekcję promu (zwaną stępką) bez uzasadnienia ekonomicznego i technologicznego, wbrew zasadom budowy jednostek, natomiast w drodze aneksu nr 4 Spółka przyjęła kolejne zobowiązania kontraktowe (do wysokości 12,9 mln zł), mimo że Spółce wiadomym było o faktycznym braku możliwości kontynuowania przez MSR prac i w konsekwencji o odstąpieniu instytucji finansowych od dalszego finansowania budowy Promu,
- zawarciu *Kontraktu* oraz dwóch aneksów (nr 2 i 3) bez wystąpienia o zgodę do organów korporacyjnych Spółki,
- nieskładaniu Radzie Nadzorczej Spółki sprawozdań z realizacji projektu, wymaganych uchwałą NWZA Spółki z 7 lutego 2018 r.

Parametry techniczne promu, określone w *Kontrakcie* (długość 202,4 m, długość linii ładunkowych 3 000 m, liczba pasażerów 399), nie odpowiadały operacyjnym potrzebom Spółki⁸ i były niezgodne z treścią listu intencyjnego zawartego w dniu 9 czerwca 2016 r.⁹ oraz ze złożonym w październiku 2016 r. zapytaniem ofertowym¹⁰. Kontraktowe parametry promu odpowiadały możliwościom realizacyjnym MSR, działania PŻB wskazują więc na chęć dostosowania się do możliwości wykonawcy bez uwzględnienia własnych potrzeb. NIK ocenia negatywnie, że w podpisanym w dniu 12 września 2018 r. *Porozumieniu*¹¹, w którym PŻB skorygowała parametry zamówionego promu¹², jak również w późniejszych próbach wprowadzenia tych nowych parametrów do *Kontraktu*, Spółka działała z pełną świadomością, że takich zmienionych parametrów MSR nie jest w stanie zrealizować. Niezależnie od tego, już w styczniu 2018 r. PŻB powzięła wiedzę, że negatywna ocena potencjału technicznego i organizacyjnego MSR uniemożliwiła pozyskanie finansowania przez PŻB.

Do czasu zakończenia kontroli NIK w styczniu 2020 r. w ramach realizacji *Kontraktu* z MSR nie doprowadzono do formalnego zakończenia dialogu technicznego i przygotowania właściwej dokumentacji technicznej (projektu technicznego) promu ani harmonogramu jego budowy, na podstawie których możliwe byłoby rozpoczęcie produkcji stoczniowej.

Zdaniem NIK, *Kontrakt* powinien zostać rozwiązany przez PŻB na początku 2018 r., gdy instytucje potencjalnie zainteresowane finansowaniem tego projektu zrezygno-

⁸ Długość linii ładunkowej 3,5 km i 300-500 pasażerów albo długość linii ładunkowej 1,6-2,5 km i 600-700 pasażerów.

⁹ Długość 218 m, długość linii ładunkowej 3,5 km, dla 900 pasażerów.

¹⁰ Długość 228 m, długość linii ładunkowej 4,2 m, dla 1000 pasażerów.

¹¹ Porozumienie dodatkowe do *Kontraktu*, zawarte pomiędzy PŻB, MSR, Szczeciński Park Przemysłowy Sp. z o. o. i MARS Fundusz Inwestycyjny Zamknięty. Dalej: *Porozumienie z 12 września 2018 r.*

¹² Długość całkowita ok. 220 m, linia ładunkowa nie krótsza niż 3 950 m, liczba pasażerów ok. 600 osób.

wały z dalszej współpracy z PŻB, ze względu na negatywną ocenę potencjału MSR, jako wykonawcy. Kontynuowanie współpracy z MSR po tej dacie było działaniem nierzetelnym i niegospodarnym, ponieważ zawarcie umowy właściwej (tzw. *Addendum*) było niemożliwe i nieuzasadnione, powodowało natomiast kolejne zobowiązania finansowe po stronie PŻB. Według stanu na koniec 2019 r. PŻB zaciągnęła w związku z realizacją *Kontraktu* zobowiązania na łączną kwotę 14 215,6 tys. zł, nabyła aktywa o niskiej przydatności technicznej i ekonomicznej na łączną kwotę 1 315,6 tys. zł (w tym wybudowaną pierwszą sekcję promu, projekt kontraktowy oraz zawansowany w około 30% projekt techniczny). Do rozliczenia pozostawała kwota 10 mln zł przekazanej MSR zaliczki na poczet realizacji kontraktu. W przypadku rozwiązania *Kontraktu* Spółka utraci środki z przekazanej zaliczki w łącznej wysokości 1 400,2 tys. zł, w tym:

- 1 315,6 tys. zł z tytułu rozliczenia przekazanej MSR zaliczki
- 84,6 tys. zł z tytułu przechowywania pierwszej sekcji promu (stępki).

Oprócz kwoty zaliczki wypłaconej MSR, PŻB w okresie od sierpnia 2016 r. do końca października 2019 r. wydatkowała także kwotę 4 002,7 tys. zł z tytułu realizacji projektu budowy nowego promu, głównie na obsługę prawną, usługi doradcze w zakresie pozyskania finansowania budowy promu, opinie konsultanta technicznego (Deltamarin Sp. z o. o.) oraz koszty wydziału inwestycji tonażowych.

NIK wskazuje na możliwość odstąpienia od *Kontraktu* na podstawie regulacji wynikających z Aneksu nr 4. Zaistniała bowiem określona w pkt. 5.3 tego aneksu przesłanka w postaci niezawarcia *Addendum*. Wobec niezdolności MSR do wypełnienia warunków *Kontraktu*, celowe było wykorzystanie możliwości odstąpienia, przy uzgodnieniu z drugą stroną warunków zabezpieczających interes ekonomiczny obu stron.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowe¹³ kontrolowanej działalności

OBSZAR

Opis stanu faktycznego

1. Przygotowanie projektu flagowego Program *Batory*

W ramach *Celu Szczegółowego I SOR – Trwały wzrost gospodarczy oparty coraz silniej o wiedzę, dane i doskonałość organizacyjną*, w obszarze *Reindustrializacja*, wśród wymienionych kierunków interwencji wskazano między innymi projekt flagowy *Batory* (w ramach Programu *Inteligentne produkty przemysłu okrętowego*). Był to program obejmujący cztery projekty, mający na celu stymulowanie technologii rozwoju projektowania i budowy polskich jednostek pływających i konstrukcji morskich, przesunięciu polskiego sektora stoczniowego w kierunku produkcji innowacyjnych produktów i wyspecjalizowanych jednostek o wysokiej wartości dodanej. W ramach Programu *Batory*, w jednym z realizowanych projektów (*Promy dla PŻB*) uczestniczyła Spółka.

Prezes Zarządu Spółki wyjaśnił¹⁴, że program ten, jako element rządowej strategii rozwoju, zakładał aktywizację polskich stoczni budowlanych poprzez budowę statków dla polskich armatorów. PŻB, jako jednoosobowa spółka Skarbu Państwa pro-

¹³ Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena cząstkowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

¹⁴ Protokół przyjęcia ustnych wyjaśnień z dnia 22 stycznia 2020 r. (dalej: protokół PUW z dnia 22 stycznia 2020 r.).

wadząca działalność armatorską, została wskazana do realizacji tego Programu. Prezes Zarządu Spółki nie wskazał jednak dokumentu, który określałby rolę i zadania PŻB w Programie *Batory*.

(akta kontroli str. 1329)

W okresie objętym kontrolą jedynym akcjonariuszem PŻB był Skarb Państwa, reprezentowany przez Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Dominującą działalnością Spółki były przewozy pasażerów i ładunków promami pływającymi pod marką POLFERRIES, w ramach transportu międzynarodowego. Spółka była dominującą jednostką Grupy Kapitałowej Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA (GK PŻB). PŻB formalnie nie posiadała promów, właścicielami rejestrowymi obsługiwanych przez nią jednostek były spółki zależne, działające w ramach GK PŻB: Adabar Ltd, Abacus Company Ltd., Polconor Ltd. oraz Polmarine Ltd. (wszystkie z siedzibą w Nassau na Bahamach). [...] ¹⁵

(akta kontroli str. 222-237, 369-400, 538-571)

Strategia GK PŻB na lata 2016-2021

Zarząd PŻB, uchwałą nr 16/23/IX/2016 z dnia 24 czerwca 2016 r., przyjął „Strategię Grupy Kapitałowej Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA na lata 2016-2021” ¹⁶.

Podstawowym majątkiem GK PŻB - w kontekście prowadzonej działalności operacyjnej jak i posiadanej wartości (223 299,1 tys. zł na koniec 2015 r.) - były trzy promy:

- 1) m/f Mazovia (ro-pax zbudowany w 1996 r. w Indonezji, o długości 168,0 m i 2 620 m długości linii ładunkowej, mogący przewieźć 1 000 pasażerów; właściciel rejestrowy – Polconor Ltd., po zakupie w 2014 r. przez GK PŻB zmodernizowany),
- 2) m/f Baltivia (ro-pax zbudowany w 1981 r. w Szwecji o długości 146,9 m i 1 408 m linii ładunkowej, mogący przewieźć 283 pasażerów, właściciel rejestrowy – Abacus Company Ltd., w 2002 r. zmodernizowany, w GK PŻB od 2007 r.),
- 3) m/f Wawel (ro-pax zbudowany w 1980 r. w Szwecji o długości 163,5 m i 1 490 m linii ładunkowej, mogący przewieźć 1 000 pasażerów, właściciel rejestrowy – Adabar Ltd., w 2005 r. zakupiony i zmodernizowany przez GK PŻB).

GK PŻB uzyskiwała ponad 99% przychodów operacyjnych z działalności żeglugi promowej, z tego: 50% przychodów uzyskiwano z przewozów ładunkowych (towarowych przewozów samochodów ciężarowych), 38% z przewozów pasażerskich oraz po 6% przychodów – z gastronomii i sprzedaży towarów w sklepach na promach. Na koniec 2015 r. GK PŻB uzyskała 217 304,4 tys. zł przychodów z podstawowej działalności operacyjnej (231 211, 4 tys. zł na koniec 2013 r.), osiągając zysk z działalności operacyjnej powiększony o wartość amortyzacji (EBITDA) w wysokości 46 557,6 tys. zł (26 590,1 tys. zł na koniec 2013 r.) oraz zysk netto w wysokości 33 174,4 tys. zł (22 571,6 tys. zł na koniec 2013 r.).

GK PŻB finansowała bieżącą działalność ze środków własnych, a w okresie niskich wpływów i wysokich wydatków (I kwartał roku) miała możliwość zaciągnięcia kredytu

¹⁵ 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 PŻB. W dalszej części wystąpienia w nawiasach kwadratowych dokonano wyłączenia informacji stanowiącej tajemnicę przedsiębiorstwa.

¹⁶ Zaopiniowaną pozytywnie uchwałą nr 51/IX/2016 Rady Nadzorczej Spółki z dnia 1 lipca 2016 r. (dalej: Strategia GK PŻB).

w rachunku bieżącym do wysokości [...] oraz faktoringu odwrotnego do kwoty [...]. W 2014 r. bank [...] udzielił spółce [...] kredytu inwestycyjnego na zakup m/f Mazovia w kwocie [...] na okres [...] lat.

Biorąc pod uwagę rosnące wielkości przewozów pasażerów i ładunków (przewozy pasażerów ogółem między Polską a Szwecją wzrosły na koniec 2013 r. w porównaniu do 2009 r. o 19,6%, w tym samochodów osobowych o 26% i samochodów ciężarowych o 44,7%) można było przewidywać dalszy rozwój tej gałęzi transportu. Terminal Promowy w Świnoujściu Sp. z o. o. (operator największego portu morskiego w Polsce) przewidywał, że w 2020 r. może zostać odprawionych tam ponad 900 tys. osób (i to mimo rozwoju tanich linii lotniczych) oraz prawie 500 tys. samochodów ciężarowych.

W Strategii GK PŻB wskazano, że warunkiem prowadzenia efektywnej działalności żeglugowej jest okresowa wymiana jednostek pływających. Dwa z trzech posiadanych przez PŻB promów, według stanu na koniec maja 2016 r., miało ponad trzydzieści lat – co skutkowało ich dużą awaryjnością, wysokimi kosztami remontów bieżących i stoczniowych, niską zdolnością przewozową oraz niskim standardem podróży. Celem działań inwestycyjnych GK PŻB był zakup jednego używanego promu oraz budowa dwóch nowych jednostek. Zakupiony w 2016 r. z rynku wtórnego statek do obsługi linii Gdańsk-Nynäshamn umożliwiłby eksploatację promu m/f Wawel na linii Świnoujście-Ystad. W ten sposób doszłoby do zwiększenia wolumenu przewozów, możliwego do osiągnięcia większymi promami i wygenerowałyby wzrost przychodów operacyjnych GK PŻB, przy niewielkim wzroście kosztów, co z kolei przełożyłoby się na przyrost stanu środków pieniężnych niezbędnych do wymiany floty na nowszą. Nowe statki, wybudowane w polskich stocznjach, wprowadzone do eksploatacji w latach 2019-2021 mogłyby zastąpić promy Wawel i Baltivia.

Zakup używanego promu za kwotę [...] GK PŻB zamierzała sfinansować w [...] ze środków własnych, a w [...] - kredytem bankowym, udzielonym na okres [...] lat. Ponadto, planowano wydatki w wysokości ok. [...] na dokonanie niezbędnej modernizacji tego promu (montażu instalacji do odsiarczania spalin umożliwiającej stosowanie tańszego paliwa wysokosiarkowego) – sfinansowane leasingiem.

Do sfinansowania budowy nowych statków niezbędne miało być pozyskanie kapitału zewnętrznego. GK PŻB zamierzała w 2016 r. powołać spółkę celową, przy czym jej udział w kapitale zakładowym tej spółki miał wynosić [...] planowanych kosztów budowy statków, tj. [...], wpłacaną sukcesywnie w latach 2016-2019. Ponadto, planowano uzyskać kwotę ok. 100 000,0 tys. zł z przeznaczeniem na wkład w budowę nowych jednostek, po otrzymaniu zgody właściciela i sprzedaży ponad 30% akcji GK PŻB na Gieldzie Papierów Wartościowych w 2018 r. Przy założeniu średniego obłożenia pokładu samochodowego na poziomie ok. [...] GK PŻB nie przewidywała problemów ze spłatą kredytu inwestycyjnego na pokrycie pozostałych kosztów inwestycji – pod warunkiem wybudowania promu maksymalnie dużego, którego jedynym ograniczeniem byłaby długość planowanych kei w Świnoujściu i Ystad.

Prognozowany rachunek wyników GK PŻB na lata 2016-2021 zakładał przyrost przychodów z podstawowej działalności operacyjnej na poziomie od 241 803,8 tys. zł na koniec 2016 r. do 325 713,6 tys. zł na koniec 2019 r., a następnie ich spadek do wysokości [...] na koniec 2021 r. Koszty działalności operacyjnej wynosiłyby od 201 493,8 tys. zł na koniec 2016 r. do 287 176,4 tys. zł na koniec 2019 r., a następnie [...] na koniec 2021 r. Wynik finansowy netto kształtowałby się na poziomie od 36 167,4 tys. zł na koniec 2016 r. do [...] na koniec 2020 r. i wzrósłby do wysokości [...] na koniec 2021 r.

Docelowo, na koniec 2021 r., Spółka powinna eksploatować na linii Świnoujście-Ystad dwa statki typu ro-pax (samochodowo-pasażerskie) oraz jeden lub dwa typu

ro-ro (samochodowo-towarowe) – każdy o [...], a na linii Gdańsk-Nynäshamn dwie jednostki typu ro-pax [...].

(akta kontroli str. 134-173)

Kontrakt na dostawę promu

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, Stocznnię Remontową „NAUTA” SA, Morską Stocznnię Remontową Gryfia SA, Szczeciński Park Przemysłowy sp. z o.o. (jako kontynuatora przemysłu stocznioowego 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-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 posiadali 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, co nie powoduje powstania jakichkolwiek roszczeń i zobowiązań finansowych lub odszkodowawczych pomiędzy Stronami.

Jak wynika z wyjaśnień Zarządu Spółki¹⁷, była to próba zbudowania zespołu instytucji zainteresowanych współuczestniczeniem w realizacji procesu inwestycyjnego w ramach Programu *Batory*.

(akta kontroli str. 706-708, 1329)

W dniu 31 października 2016 r. PŻB umieściła na swojej stronie internetowej (w tym w Biuletynie Informacji Publicznej) w języku polskim i angielskim zaproszenie do wzięcia udziału w dialogu technicznym dla podmiotów zainteresowanych zaprojektowaniem i zbudowaniem dwóch promów typu ro-pax o następujących podstawowych parametrach technicznych: długość 228 m, długość linii ładunkowej 4 200 m, liczba pasażerów 1 000 osób. Następnie, w dniu 25 listopada 2016 r. PŻB ogłosiła zaproszenie do składania wstępnych ofert na zaprojektowanie i wybudowanie dwóch pełnomorskich promów pasażersko-samochodowych.

W dniu 15 grudnia 2016 r. wpłynęła jedna oferta od Gdańskiej Stoczni „Remontowej” im. J. Piłsudskiego (GSR). Pozostałe podmioty zaproszone do udziału w postępowaniu przetargowym nie złożyły ofert (Stocznia CRIST SA z siedzibą w Gdyni z powodu braku mocy przerobowych) lub przesłały informacje o możliwym złożeniu oferty w późniejszym terminie (Stocznia Lanaval oraz Stocznia Flensburg – ta druga przedstawiła tylko tzw. indykację cenową na statek o długości linii ładunkowej 4 200 m w kwocie [...]). Oferta GSR zawierała koncepcję budowy dwóch statków: jednego o długości linii ładunkowej ok. 4 200 m za cenę [...] oraz drugiego (o skrócie projektowym Blue Ferry) o długości linii ładunkowej ok. 3 900 m za cenę [...].

¹⁷ Protokół PUW z 22 stycznia 2020 r.

W dniu 16 grudnia 2016 r. PŻB podpisała z GSR (działającą jako koordynator procesu przygotowania oferty na zbudowanie dwóch promów ro-pax oraz jako Strona wyżej przywołanego listu intencyjnego z dnia 9 czerwca 2016 r.) wstępne porozumienie w sprawie budowy promów. Zobowiązywało ono strony do podjęcia prac bez żadnych wzajemnych zobowiązań finansowych. Zapisy porozumienia wskazały daty graniczne powołania koordynatorów projektu, przygotowania założeń technicznych i podpisania stosownego kontraktu (koniec I kw. 2017 r.) – z warunkami zawieszającymi w przypadku gdyby opracowany biznes plan tego projektu nie uzyskał akceptacji potencjalnych instytucji finansujących (PFR, PKO BP czy Bank Gospodarstwa Krajowego). Po odbyciu pięciu spotkań między PŻB i GSR w formule dialogu technicznego, w dniu 8 lutego 2017 r. powołana przez Zarząd PŻB komisja ds. wyboru promu ro-pax na linię Świnoujście-Ystad dla GK PŻB, w świetle występujących istotnych rozbieżności w zakresie technicznym i cenowym, rekomendowała Zarządowi PŻB podjęcie rozmów z podmiotami mogącymi wybudować optymalną dla Spółki jednostkę, zgodnie ze złożonym zapytaniem ofertowym, nie wskazując przy tym konkretnych podmiotów.

(akta kontroli str. 705, 709-735)

W dniu 9 lutego 2017 r. odbyło się spotkanie (nieprotokołowane) Zarządów PŻB i Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA 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 pisemnie 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 niemożliwe było złożenie oferty na zaprojektowanie i budowę promu w terminie wskazanym przez PŻB, tj. do dnia 8 marca 2017 r., biorąc pod uwagę przedmiot zamówienia oraz przyczyny obiektywne. MSR zobowiązała się do dnia 17 marca 2017 r. przesłać wstępną estymację zamówienia wraz z propozycją harmonogramu realizacji zamówienia – co będzie stanowiło podstawę dalszych negocjacji oraz złożenia oferty.

(akta kontroli str. 738-742)

W dniu 8 marca 2017 r. został zawarty *Kontrakt* na dostawę promu pomiędzy PŻB (Zamawiającym), a MSR (Wykonawcą), w którym Zamawiający wyraził zamiar powierzenia Wykonawcy zaprojektowania, wybudowania i dostawy promu samochodowo-pasażerskiego (ro-pax) dla Zamawiającego, przeznaczonego do eksploatacji w żegludze morskiej oraz przewozów drogą morską pasażerów i ładunków (ro-ro), w tym w szczególności między polskim portem Świnoujście i szwedzkim portem Ystad (Prom). Prom miał spełniać wymagania najlepszej dostępnej techniki (BAT) – jak określono w pkt 1 Preambuły do *Kontraktu*.

Przedmiotem *Kontraktu* (pkt 2.1.) było określenie warunków zaprojektowania, wybudowania i dostawy Promu, z zastrzeżeniem postanowień odnośnie tzw. *Addendum* (pkt 22.), o zakładanych parametrach technicznych (pkt 2.2.) długość całkowita ok. 202,4 m, szerokość maksymalna ok. 30,8 m, zanurzenie ok. 6,3 m, prędkość eksploatacyjna ok. 18 węzłów, nośność 8 600 t (+/- 2,5%), długość linii ładunkowych 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 Ge-

neralnego, 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 (oświadczenia Wykonawcy o akceptacji wynagrodzenia określonego w pkt 6.1. *Kontraktu*) wraz z potwierdzeniem terminu realizacji *Kontraktu* oraz harmonogramem realizacji *Kontraktu* w terminie 20 dni roboczych od akceptacji *Projektu Kontraktowego*; zawarcie *Addendum* z zastrzeżeniem pkt 22.1 *Kontraktu*) w terminie nie późniejszym niż 15 dni roboczych od złożenia przez Wykonawcę pozytywnych ww. potwierdzeń oraz harmonogramu.

Z tytułu zaprojektowania, wybudowania i dostawy Promu Zamawiający miał zapłacić Wykonawcy łączne wynagrodzenie w wysokości [...] (pkt 6.1.), powiększone o podatek VAT, o ile zgodnie z obowiązującymi przepisami będzie należny. Wynagrodzenie miało być płatne zgodnie z harmonogramem realizacji *Kontraktu* na warunkach określonych w *Addendum* (6.2.). Na poczet realizacji *Kontraktu*, w terminie dwóch dni roboczych od dnia zawarcia *Kontraktu*, 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 posiada wieloletnie doświadczenie w dziedzinie budowy statków; był w stanie zapewnić odpowiednio wykwalifikowaną kadrę, posiadał lub zapewnił odpowiedni sprzęt potrzebny do prowadzenia robót stoczniowych oraz że nie było prowadzone w stosunku do niego postępowanie upadłościowe, likwidacyjne, układowe lub restrukturyzacyjne (pkt 14.2. ust. i-iii, vi). Podstawy, zasady ustalania i wysokość kar umownych Strony miały ustalić w *Addendum* (pkt 16.1.).

Zawarcie *Addendum* miało nastąpić z zastrzeżeniem spełnienia się łącznie następujących warunków (pkt 22): przedstawienia *Projektu Kontraktowego* 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 terminu realizacji *Kontraktu* lub zaakceptowania przez Zamawiającego innej propozycji w tym zakresie; przedstawienia przez Wykonawcę harmonogramu realizacji *Kontraktu* 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 *Projektu Kontraktowego*, przeniesienia praw majątkowych na Zamawiającego i udzielenia innych zgód określonych w pkt 23 *Kontraktu*, Wykonawcy należąca będzie kwota 500,0 tys. zł netto. Kwota ta miała się zawierać w zaliczce, o której mowa

w pkt 6.4. *Kontraktu*. w przypadku braku zawarcia *Addendum* powyższe wynagrodzenia miało pomniejszyć kwotę zaliczki podlegającej zwrotowi do Zamawiającego.

(akta kontroli str. 743-760)

Zarząd PŻB nie wystąpił do organów korporacyjnych Spółki o udzielenie zgody na zawarcie *Kontraktu*. Jak wynika z wyjaśnień Prezesa Zarządu PŻB¹⁸, według pozytywnej opinii prawnej z zewnętrznej kancelarii na zawarcie *Kontraktu* nie były wymagane zgody korporacyjne.

(akta kontroli str. 1330)

Zarząd Spółki wyjaśnił¹⁹, że w lutym 2017 r. MSR przedstawiła dotychczasowy stan prac nad projektem promu Stał się on podstawą dla dalszego dialogu technicznego, który doprowadził do podpisania *Kontraktu*.

Członek Zarządu PŻB wyjaśnił²⁰ ponadto, że procedura realizacji budowy nowego statku dla armatora rozpoczyna się od wstępnych wewnętrznych analiz techniczno-finansowych, których efektem jest wizja statku optymalnego dla potrzeb armatora. Następnym etapem jest zlecenie zewnętrznym profesjonalnym firmom konsultingowym wykonania analiz i prognoz ekonomiczno-finansowych dla rynku przewozów towarowo-pasażerskich drogą morską, w zakresie opłacalności przedmiotowej inwestycji w rejonie przewidywanego operowania statku. Następnie, przy wstępnej pozytywnej ocenie przedmiotowej inwestycji, potwierdzonej wewnętrznym planem biznesowym, rozpoczyna się procedurę wyboru stoczni, która będzie realizowała projekt budowy promu. Na tym etapie rozmowy dotyczą kwestii technicznych i finansowych, ale odbywa się to na poziomie projektu akwizycyjnego (wstępnego). Po wyborze stoczni armator prowadzi już bardziej zaawansowane uzgodnienia, które prowadzą do wielokrotnej weryfikacji i udoskonalenia jego wcześniejszej wizji statku oraz określenia przez stocznnię jego wstępnej ceny. Etap ten kończy się przygotowaniem finalnej treści kontraktu na budowę i dostawę statku oraz opracowaniem dokumentacji kontraktowej statku – projektu kontraktowego, który definiuje ogólnie cały statek w zakresie jego parametrów technicznych i eksploatacyjnych. W zależności od konkretnego przypadku, dokumentacja projektu kontraktowego może składać się z kilku lub nawet kilkudziesięciu dokumentów (takich jak plan ogólny, opis techniczny i makers list). Etap ten kończy się podpisaniem kontraktu na budowę i dostawę statku. Standardowo, okres od decyzji armatora o potrzebie budowy nowego statku do zakończenia projektu kontraktowego i podpisania kontraktu na dostawę statku trwa ok. dwa lata.

(akta kontroli str. 1306-1325, 1330)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. Zarząd PŻB w ramach zamówienia na budowę promu wybrał Wykonawcę nieposiadającego niezbędnego potencjału do realizacji takiego projektu.

Morska Stocznia Remontowa Gryfia SA jako stocznia specjalizująca się w remontach jednostek pływających, nie posiadała możliwości technicznych, organizacyjnych ani finansowych budowy promu o wielkości potrzebnej PŻB. Zarząd PŻB dokonał nierzetelnej oceny możliwości realizacji *Kontraktu* przez stocznnię, bazując jedynie na oświadczeniu Wykonawcy o posiadaniu wieloletniego i wszechstronnego doświadczenia w dziedzinie budowy statków.

¹⁸ Protokół PUW z 22 stycznia 2019 r.

¹⁹ Protokół PUW z 22 stycznia 2019 r.

²⁰ Pismo nr NNZ/04/X/2020 z dnia 31 stycznia 2020 r.

O ile nie budził zastrzeżeń udział MSR, zgodnie z podpisanym w czerwcu 2016 r. listem intencyjnym, w Konsorcjum stoczni realizujących projekt, w którym liderem miała być Gdańska Stocznia „Remontowa” im. J. Piłsudskiego SA, o tyle zlecenie MSR samodzielnej realizacji *Kontraktu* było – w ocenie NIK – z góry skazane na niepowodzenie. MSR nie dysponowała zapleczem technicznym koniecznym do realizacji projektu (brak pochylni, hal kadłubowych i magazynowych) ani warunkami organizacyjnymi (brak pracowników mających odpowiednie doświadczenie) oraz finansowymi (trudna sytuacja finansowa stoczni, będącej w trakcie realizacji programu naprawczego)²¹. Fakt ten potwierdziły wyniki audytu²².

(akta kontroli str. 706-708, 743-760, 1237-1297)

2. Zarząd Spółki ustalił z Wykonawcą w *Kontrakcie* parametry promu, który miał być wybudowany, istotnie odbiegające od potrzeb Spółki określonych w strategii oraz w złożonym w październiku 2016 r. zapytaniu ofertowym.

Docelowo, na koniec 2021 r., Spółka planowała eksploatować na linii Świnoujście-Ystad dwa statki typu ro-pax (samochodowo-pasażerskie) oraz jeden lub dwa typu ro-ro (samochodowo-towarowe) – każdy o linii ładunkowej ok. 3,5 km i 300-500 miejsc w kabinach, a na linii Gdańsk-Nynäshamn dwie jednostki typu ro-pax (1,6 – 2,5 km linii ładunkowej i 600-700 miejsc w kabinach).

PŻB w podpisanym w dniu 9 czerwca 2016 r. liście intencyjnym określił swoje potrzeby dotyczące nowego promu następująco: długość 218 m, linia załadunkowa 3,5 km, liczba pasażerów 900. Następnie, po przeprowadzeniu dialogu technicznego zakończonego w dniu 16 grudnia 2016 r. podpisaniem porozumienia, wskazano parametry promu o większych wielkościach – odpowiednio 228 m, 4,2 km i 1 000 pasażerów. Natomiast w *Kontrakcie* ustalono jako parametry promu: długość linii załadunkowej 3,0 km oraz 399 miejsc w kabinach pasażerskich. Były to więc parametry jednostki o znacznie mniejszych możliwościach przewozowych niż opisane w *Strategii* (o ok. 15% dla ładunków) oraz w ww. porozumieniu (o ok. 30% dla ładunków i 60% dla liczby pasażerów).

3. Zarząd PŻB zawarł *Kontrakt*, a następnie Aneks nr 2 z dnia 31 maja 2017 r. oraz Aneks nr 3 z dnia 28 września 2017 r., bez pozyskania zgód organów korporacyjnych Spółki, co było niezgodne ze Statutem Spółki. Zgodnie z art. 17 §3 ustawy z dnia 15 września 2000 r. *Kodeks spółek handlowych*²³ powyższa czynność prawna była ważna, ale nie wyklucza odpowiedzialności członków Zarządu Spółki wobec Spółki z tytułu naruszenia Statutu.

W dacie zawarcia *Kontraktu*, zgodnie z §53 ust. 3 pkt 3 Statutu Spółki²⁴ uchwały Walnego Zgromadzenia PŻB wymagało m.in. nabycie składników aktywów trwałych o wartości przekraczającej równowartość kwoty 50,0 tys. euro w złotych. Zgodnie z §54 ust. 1 Statutu wnioski Zarządu w sprawach wskazanych w §53 powinny być wnoszone wraz z uzasadnieniem i pisemną opinią Rady Nadzorczej. W dacie zawarcia obu aneksów, zgodnie z §29 ust. 2 Statutu Spółki²⁵, z zastrzeżeniem §23 Statutu, Zarząd był zobowiązany uzyskać zgodę Rady Nadzorczej na nabycie składników aktywów trwałych w rozumieniu ustawy z dnia 29 września 1994 r. o *rachunkowości*²⁶. Zgodnie z §23 ust. 1 pkt 2 Statutu Spółki Zarząd był zobowiązany uzyskać zgodę Walnego Zgromadzenia na nabycie

²¹ O czym można było wnioskować po analizie sprawozdań finansowych i z działalności umieszczonych przez Zarząd MSR w ogólnodostępnych publikatorach.

²² Raport z audytów firmy Deltamarin - o czym szerzej w pkt nr 2 i 3 niniejszego wystąpienia.

²³ Dz. U. z 2019 r., poz. 505 ze zm.

²⁴ Statut PŻB w brzmieniu obowiązującym od 12 sierpnia 2014 r. do 21 kwietnia 2017 r.

²⁵ Statut PŻB w brzmieniu obowiązującym od 21 kwietnia 2017 r. do 15 grudnia 2017 r.

²⁶ Dz. U. z 2019 r. poz. 351 ze zm. (dalej: *ustawa o rachunkowości*).

składników aktywów trwałych w rozumieniu ustawy o *rachunkowości* o wartości przekraczającej 100 mln zł lub wartość 5% sumy aktywów w rozumieniu tej ustawy, ustalonych na podstawie ostatniego zatwierdzonego sprawozdania finansowego²⁷.

Jak wynika z wyjaśnień Zarządu PŻB²⁸, według pozyskanej przez Zarząd opinii prawnej²⁹ na zawarcie *Kontraktu* nie były wymagane zgody korporacyjne. W opinii stwierdzono, że *Kontrakt* ma charakter warunkowy, określa działania związane z zawarciem przez Strony *Addendum*, które określi ostatecznie i wiążąco elementy przedmiotowo istotne zamówienia na dostawę Promu (parametry techniczne, cena, harmonogram i termin realizacji zamówienia). Biorąc pod uwagę charakter prawny *Kontraktu*, zgodnie z omawianą opinią, jedyne trwałe i wiążące zobowiązanie PŻB wynikające z *Kontraktu* dotyczy nabycia praw autorskich do Projektu Kontraktowego (stanowiące w bilansie element pozycji *wartości niematerialne i prawne*) za kwotę 500,0 tys. zł. Według autorów opinii, Statut Spółki nie wymaga uzyskania przez Zarząd formalnej zgody Rady Nadzorczej lub Walnego Zgromadzenia na wykonanie zobowiązania do zapłaty wynagrodzenia za prawa autorskie do Projektu Kontraktowego (wartości niematerialne i prawne).

NIK zauważa, że przedmiotowa opinia została sporządzona w dniu 9 marca 2017 r., czyli po terminie zawarcia *Kontraktu*. Wskazuje to, że nie mogła stanowić formalnej podstawy do podjęcia decyzji zarządu Spółki o rezygnacji z przedłożenia wniosku do Rady Nadzorczej i Walnego Zgromadzenia PŻB o zgodę na zawarcie *Kontraktu*.

W ocenie NIK należy zwrócić uwagę przede wszystkim na dyspozycję art. 3 ust. 1 pkt 14 lit. a) ustawy o *rachunkowości*, gdzie przez wartości niematerialne i prawne rozumie się nabyte przez jednostkę zaliczane do aktywów trwałych prawa majątkowe nadające się do gospodarczego wykorzystania, o przewidywanym okresie ekonomicznej użyteczności dłuższym niż rok, przeznaczone do używania na potrzeby jednostki, a w szczególności m.in. autorskie prawa majątkowe. Zgodnie z powyższą definicją wartości niematerialne i prawne (w tym autorskie prawa majątkowe) to składniki majątku jednostki o charakterze trwałym, determinowane długookresowym wykorzystaniem w sposób użyteczny dla tej jednostki. Z rachunkowego punktu widzenia - zgodnie z ustawą o *rachunkowości* - stanowią one składniki aktywów trwałych i są wykazywane w bilansie, a ich stopniowe wykorzystanie (zużycie) odzwierciedla amortyzacja jako koszt wykazywany w rachunku zysków i strat.

W dniu zawarcia *Kontraktu* kwota 500,0 tys. zł (wynagrodzenie dla Wykonawcy Projektu Kontraktowego) stanowiła równowartość³⁰ 116,0 tys. euro i była wyższa od wskazanej w Statucie Spółki kwoty warunkującej pozyskanie przez Zarząd zgód korporacyjnych przy tego typu operacjach gospodarczych.

Aneks nr 2 Spółka nabyła pierwszą sekcję Promu, tj. konstrukcję stalową części dna kadłuba³¹, zwaną stępką, o masie ok. [...], za kwotę 725,7 tys. zł. Powyż-

²⁷ Stanowiło to bezpośrednie przeniesienie dyspozycji art. 17 .ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2017 r. o *zasadach zarządzania mieniem państwowym* (Dz. U. z 2019 r., poz. 1302 ze zm.) – w tej wersji brzmienia Statutu Spółki Walne Zgromadzenie nie skorzystało z uprawnienia wskazanego w art. 17 ust. 5 wzmiankowanej ustawy do określenia surowszych wymagań w tym zakresie.

²⁸ Protokół PUW z 22 stycznia 2019 r.

²⁹ Opinia z dnia 9 marca 2017 r. opracowana przez LSW Leśnodorski, Ślusarek i Wspólnicy sp. k.

³⁰ Według tabeli kursów średnich Narodowego Banku Polskiego kurs średni jednego euro wynosił 4,3087 zł (tabela nr 047/A/NBP/2017 z dnia 2017-03-08, <https://www.nbp.pl>).

³¹ Według parametrów wskazanych w zatwierdzonej przez Polski Rejestr Sądów dokumentacji konstrukcyjnej o nr 3130117-PR/110-1-1 (3130117-PR/110-1-1W).

sze nabycie spełniało warunki nabycia składnika aktywów trwałych w rozumieniu art. 3 ust. 1 pkt 13 w związku z pkt 16 ustawy o rachunkowości³², a kwota nabycia (niższa od 100 000,0 tys. zł i stanowiąca 0,54% wartości aktywów na podstawie zatwierdzonego sprawozdania finansowego Spółki za 2016 r.) wskazywała na konieczność uzyskania przez Zarząd Spółki zgody Rady Nadzorczej.

Zarząd Spółki wyjaśnił³³, że *Kontrakt* ma charakter warunkowy, określa działania związane z zawarciem przez Strony *Addendum*, które ma określić ostatecznie i wiążąco elementy przedmiotowo istotne zamówienia na dostawę Promu, w szczególności takie, jak parametry techniczne, cena, harmonogram i termin realizacji zamówienia. Na zasadzie wyjątku od powyższej zasady, *Kontrakt* zawiera m.in., wiążące postanowienia w zakresie wykonania przez Wykonawcę pierwszej sekcji Promu (stępki). Na mocy Aneksu nr 2, prawa autorskie do projektu i własność pierwszej sekcji Promu przysługują Zamawiającemu, niezależnie od tego czy *Kontrakt* wejdzie w dalszą fazę realizacji, czyli czy dojdzie do zawarcia *Addendum*, czy też nie (pkt 23 *Kontraktu*). Kwota wynagrodzenia za pierwszą sekcję Promu zawiera się w zaliczce, o której mowa w pkt 6.4 *Kontraktu*. W przypadku braku zawarcia *Addendum*, ww. wynagrodzenie pomniejszy kwotę zaliczki podlegającej zwrotowi do Zamawiającego.

W ocenie NIK przytoczone wyjaśnienia Zarządu Spółki stoją w sprzeczności z konstrukcją i charakterem prawnym *Kontraktu* oraz zawartego do niego Aneksu nr 2. Postanowienia Aneksu nr 2 stworzyły trwałe i wiążące zobowiązanie Spółki do nabycia stępki, a cechy formalno-prawne tego nabycia (spełnianie kryteriów nabycia składnika aktywów trwałych, kwota nabycia) decydowały o pozyskaniu na nie zgody Rady Nadzorczej Spółki.

Z kolei Aneksem nr 3 do *Kontraktu* Spółka nabyła prawa autorskie (wartości niematerialne i prawne) do Zmodyfikowanego Projektu Kontraktowego za kwotę 89,9 tys. zł. Postanowienia Aneksu nr 3 stworzyły kolejne trwałe i wiążące zobowiązanie Spółki do nabycia składnika aktywów trwałych, a cechy formalno-prawne tego nabycia (spełnianie kryteriów nabycia składnika aktywów trwałych³⁴, kwota nabycia – 0,07% wartości aktywów wg sprawozdania finansowego Spółki za 2016 r.) wskazywały na konieczność pozyskania na nie zgody Rady Nadzorczej Spółki.

(akta kontroli str. 33-63, 100-132, 761-773, 1330-1341)

OCENA CZĄSTKOWA

Zamierzenia inwestycyjne określone w *Strategii GK PŻB na lata 2016-2021* oraz podejmowane w 2016 r. działania zmierzające do wyłonienia polskiego dostawcy nowego promu, wpisywały się w cele SOR. Podpisanie przez PŻB w dniu 9 czerwca 2016 r. listu intencyjnego, m.in. z podmiotami działającymi w obszarze produkcji promów oraz z podmiotami zainteresowanymi sfinansowaniem takich projektów, stwarzało szansę na powodzenie przedsięwzięcia.

NIK negatywnie ocenia, w sytuacji niezawarcia wiążących ustaleń w ramach powyższej inicjatywy, podjęcie współpracy oraz zawarcie *Kontraktu* na dostawę promu z MSR. *Kontrakt* nie spełniał potrzeb Spółki pod względem wymaganych parametrów promu, zarówno określonych w *Strategii GK PŻB na lata 2016-2021*, jak i wyrażonych w negocjowanych w 2016 r. warunkach zamówienia. Negatywnie należy również ocenić fakt, że *Kontrakt* został zawarty ze stoczną (MSR), której możliwości techniczne, organizacyjne i finansowe nie pozwalały na samodzielną budowę

³² Por. art. 3 ust. 1 pkt 13 w związku z pkt 16 ustawy o rachunkowości.

³³ Stanowisko Zarządu Spółki przesłane drogą mailową w dniu 14 lutego 2020 r. przez Biuro Zarządu Spółki.

³⁴ Por. art. 3 ust. 1 pkt 14 ustawy o rachunkowości.

promu o pożądanej wielkości. Zarząd PŻB nie dokonał rzetelnej weryfikacji potencjału MSR. W konsekwencji ustalono parametry dla promu nieodpowiadającego wymaganiom operacyjnym Spółki.

Ponadto NIK ocenia negatywnie brak wystąpienia Zarządu PŻB do organów korporacyjnych o wyrażenie zgody na zawarcie *Kontraktu* oraz *Aneksów* nr 2 i 3 w sytuacji określenia w tych umowach trwałych i wiążących zobowiązań PŻB. Wymóg taki wynikał wprost ze Statutu Spółki w zakresie prowadzenia gospodarki majątkowej.

OBSZAR

2. Finansowanie projektu flagowego Program *Batory*

Opis stanu
faktycznego

W 2016 r. Spółka opracowała (przy udziale firmy doradczej³⁵) *Biznes Plan*, zawierający szczegółową prezentację planów inwestycyjnych oraz ocenę ekonomicznej efektywności tych planów – zaprezentowane m.in. w *Strategii GK PŻB* (omówionej wyżej). W sierpniu 2017 r. dokument został zaktualizowany, a następnie w grudniu 2017 r. i styczniu 2018 r. wprowadzono do niego dodatkowe korekty w związku z zakupem jednego używanego promu oraz podjętą decyzją o przyśpieszeniu nabycia drugiej jednostki używanej. Wspomniana decyzja miała związek z dynamiczną sytuacją na liniach z Gdyni do Karlskrony i Nynäshamn – bezpośredni konkurent PŻB, firma Stena Line, powiększyła swoją flotę na tej trasie o dwie nowe jednostki. Brak reakcji na te działania mógł skutkować, zdaniem Spółki, utratą części obsługiwanego rynku. W styczniu 2018 r. Spółka dokonała kolejnej zmiany prognoz finansowych, polegającej na zaktualizowaniu harmonogramu budowy nowego promu przez MSR i koncepcji finansowania tego przedsięwzięcia. Zmodyfikowany w ten sposób *Biznes Plan*, uzupełniony o nowe projekcje finansowe, był podstawą opracowania *Testu Prywatnego Inwestora (TPI)*³⁶.

Zgodnie z *Biznes Planem* harmonogram prac rozwojowych miał być następujący:

- a) zlecenie MSR budowy nowoczesnej jednostki pływającej napędzanej paliwem LNG, której oddanie miało nastąpić – zgodnie ze zaktualizowanym w styczniu 2018 r. harmonogramem – w grudniu 2020 r. Nowy prom miał zastąpić [...], który z kolei miałby zostać [...]³⁷;
- b) zakup i wprowadzenie w 2018 r. na linię Gdańsk-Nynäshamn używanego m/f *Nova Star* za kwotę ok. [...];
- c) w końcu III kw. 2023 r. wycofanie na trasie z Gdańska [...] i jego [...];
- d) rozpoczęcie w I kw. 2024 r. [...] kolejnego używanego promu dla linii z Gdańska (w miejsce [...]), wykup tej jednostki powinien nastąpić w IV kw. 2026 r. za kwotę ok. [...].

Realizacja powyższych planów miała sprawić, że od 2024 r. PŻB dysponowały pięcioma jednostkami, [...]. Miały to być stosunkowo nowoczesne promy o średniej linii ładunkowej wynoszącej [...].

Łączne wydatki na budowę i nabycie promów w latach 2018-2026 miały wynieść [...]³⁸. PŻB zamierzała przy tym wydatkować kwotę [...] ze środków własnych, a kwotę [...] z kredytów bankowych i tzw. pożyczek podporządkowanych³⁹ – spłacane do

³⁵ Ernst & Young sp. z o.o. Corporate Finance sp.k. (dalej EY).

³⁶ *Test Prywatnego Inwestora dla wsparcia działań inwestycyjnych PŻB SA przez Fundusz Rozwoju Spółek SA*, wersja z dnia 9 stycznia 2018 r. wg stanu na dzień 30 września 2017 r., opracowany przez BAA Polska sp. z o.o. dla PŻB i FRS na podstawie umowy z dnia 30 listopada 2017 r.

³⁷ [...]

³⁸ Wg kursu 4,27 zł/euro.

³⁹ Planowana do udzielenia przez PFR w wysokości [...] na warunkach rynkowych, spłacana po całkowitej spłacie pozostałych kredytów inwestycyjnych.

[...]. Dla promu budowanego przez MSR założono wkład własny Spółki ([...], z uwzględnieniem dokapitalizowania przez Fundusz Rozwoju Spółek SA w kwocie 100 000,0 tys. zł) na poziomie [...] łącznych wydatków na ten prom ([...]) i finansowanie kapitałem dłużnym na poziomie [...], z uwzględnieniem pożyczki podporządkowanej).

(akta kontroli str. 936-1012)

Test Prywatnego Inwestora

Celem testu prywatnego inwestora (TPI) było sprawdzenie, czy objęcie przez Fundusz Rozwoju Spółek SA (FRS)⁴⁰ akcji z podwyższenia kapitału PŻB o wartości 100 000,0 tys. zł (Transakcja) spełniałoby przesłanki dozwolonej pomocy publicznej. Środki z podwyższenia kapitału miały być przeznaczone na pokrycie części kosztów budowy nowego promu przez MSR.

Według wykonawcy TPI⁴¹, takie podwyższenia kapitału zakładowego PŻB spełniałoby trzy z czterech (a w przypadku niedozwolonej pomocy publicznej powinno spełniać łącznie cztery) przesłanek z art. 107 ust. 1 *Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej*⁴², tj. wystąpienie interwencji przy użyciu zasobów publicznych, szeroko rozumiany wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi UE oraz wpływ na konkurencję. Zdaniem autora TPI nie została w wystarczającym stopniu spełniona przesłanka w zakresie selektywnej korzyści, tj. korzyści specyficznej, dającej szczególną przewagę PŻB w stosunku do innych uczestników rynku.

Według TPI plan inwestycyjny Spółki miał być przedsięwzięciem bardzo opłacalnym, ponieważ wskaźnik NPV⁴³ dla jego realizacji na koniec 2039 r.⁴⁴ miał wynieść [...], a wskaźnik IRR⁴⁵ – 42,6%, tj. zwrot z realizacji planu inwestycyjnego PŻB miał być znacząco wyższy niż przyjęta rynkowa stopa zwrotu z kapitału na poziomie [...]. Również zaangażowanie FRS w plan inwestycyjny w postaci podwyższenia kapitału PŻB o 100 000,0 tys. zł miało być opłacalne, przy NPV wynoszącym [...] i IRR – 22,7%.

(akta kontroli str. 862-935)

Członek Zarządu PŻB wyjaśnił⁴⁶, że PŻB nie została nigdy formalnie poinformowana o przyczynach zawieszenia decyzji w sprawie podwyższenia kapitału akcyjnego. Korespondencja i spotkania robocze z FRS wskazywały na konieczność aktualizacji kolejnych wersji biznes planów, pomimo pozytywnego wyniku TPI powstałego na bazie Biznes Planu Spółki przygotowanego przez EY.

Jak wynika z powyższych wyjaśnień, PŻB nie prowadziła innych działań (np. wejście na Giełdę Papierów Wartościowych celem pozyskania kapitału) w celu pozyskania finansowania. Spółka skupiła się na próbach pozyskania finansowania takich jak: środki własne wypracowane przez Spółkę w kolejnych latach działalności operacyjnej, środki potencjalnie do wykorzystania z innych spółek lub instytucji finansowych z udziałem Skarbu Państwa oraz komercyjne kredyty bankowe. Realizacja *Kontraktu* nie wymagała pozyskania przez PŻB zewnętrznego finansowania do czasu za-

⁴⁰ Spółka Skarbu Państwa dysponująca publicznymi środkami finansowymi.

⁴¹ BAA Polska sp. z o.o. Por. przypis nr 36.

⁴² Dz. U. z 2004 r. nr 90, poz. 854.

⁴³ Wskaźnik Net Present Value określa bieżącą wartość przyszłych przepływów pieniężnych, które będą efektem realizacji planu inwestycyjnego w relacji do zaangażowanych w inwestycję środków pieniężnych. Przyjmuje się, że generalnie inwestycja będzie opłacalna, jeżeli NPV jest większe od zera.

⁴⁴ W TPI prognozy przyszłych wyników finansowo-ekonomicznych dotyczyły okresu 2017-2039.

⁴⁵ Wskaźnik Internal Rate of Return pokazuje bezpośrednią stopę rentowności inwestycji, jest miarą wewnętrznej stopy zwrotu z inwestycji, jest to taka stopa procentowa, przy której NPV=0.

⁴⁶ Pismo z dnia 31 stycznia 2020 r. znak NNZ/04/X/2020.

warcia i wejścia w życie *Addendum*, tj. produkcyjnego rozpoczęcia budowy promu, do zawarcia którego nie doszło.

(akta kontroli str. 1306-1325)

Raport niezależnego konsultanta technicznego

Na zlecenie Banku Gospodarstwa Krajowego, przewidywanego jako potencjalna instytucja finansująca *Kontrakt*, niezależny doradca techniczny (firma Deltamarin Ltd.) dokonał oceny postanowień *Kontraktu*, parametrów technicznych promu i zdolności organizacyjnych oraz potencjału technologicznego MSR. Powyższe zostało opisane w dokumencie pn. *Report for Project ROPAX 3000 M 400 PAX P2083 Ocena MSR Gryfia*⁴⁷ (omówionym szczegółowo w pkt nr 3 niniejszego Wystąpienia). Jak wynika z wyjaśnień Zarządu PŻB⁴⁸, negatywna ocena potencjału technicznego i organizacyjnego MSR dokonana w raporcie doradcy technicznego w praktyce uniemożliwiła prace nad pozyskaniem finansowania przez PŻB.

(akta kontroli str. 1013, 1237-1297)

Wniosek Zarządu o podwyższenie kapitału zakładowego

W dniu 27 marca 2019 r. Zarząd PŻB podjął uchwałę nr 05/26/IX/2019 w sprawie zwrócenia się do Walnego Zgromadzenia Spółki, po uzyskaniu stosownej opinii Rady Nadzorczej w tej sprawie, z wnioskiem między innymi o podwyższenie kapitału zakładowego Spółki o kwotę 100 000,0 tys. zł. Do końca 2019 r. nie zaszły żadne zmiany w wysokości kapitału zakładowego Spółki (szczegółowo sprawa ta została opisana w pkt nr 3 niniejszego *Wystąpienia*).

(akta kontroli str. 1108 -1122)

Biznes Plan Rozwoju Spółki z 2019 r.

Zgodnie z Biznes Planem Rozwoju PŻB z dnia 29 marca 2019 r.⁴⁹ scenariusz bazy wy zakładał:

- a) budowę nowego promu typu ro-pax o linii ładunkowej ok. 4 000 m przy nakładach inwestycyjnych w wysokości [...], który miałby rozpocząć operowanie na linii Świnoujście-Ystad od początku 2023 r.; budowa nowego promu miała być realizowana w odrębnej spółce celowej, co miało ograniczyć wpływ potencjalnych ryzyk tego projektu na pozostałe spółki GK PŻB;
- b) zakup na przełomie II i III kw. 2019 r. m/f Nova Star, obsługującego od września 2018 r. w formule czarteru linię Gdańsk-Nynäshamn;
- c) wprowadzenie w połowie 2019 r. na linię Świnoujście-Malmö promu [...], co miało zwiększyć wynik brutto o [...];
- d) czarter w latach [...], a następnie zakup w [...] za kwotę [...] promu używanego (w miejsce wycofywanego m/f Wawel) w celu utrzymania pozycji rynkowej na linii Gdańsk-Nynäshamn. W wyniku realizacji tych inwestycji Spółka dysponowałaby pięcioma promami własnymi o łącznej linii ładunkowej [...].

Wstępne założenia dotyczące finansowania tych inwestycji zakładały:

- a) podwyższenie kapitału zakładowego Spółki o kwotę 100 000,0 tys. zł w 2019 r. jako wartość udziałów w utworzonej spółce celowej (SPV) realizującej budowę nowego promu typu ro-pax w ramach Programu *Batory*;
- b) pożyczkę podporządkowaną w wysokości ok. [...] nakładów inwestycyjnych budowy nowego promu;

⁴⁷ Wersja dokumentu z dnia 5 stycznia 2018 r. (tłumaczenie na jęz. polski).

⁴⁸ Pismo Zarządu PŻB z dnia 22 stycznia 2020 r.

⁴⁹ Opracowany przez EY, zaktualizowany w dniu 18 lipca 2019 r.

- c) finansowanie dłużne na łączną kwotę ok. [...] na budowę nowego promu; ok. [...] na sfinansowanie zakupu m/f Nova Star w 2019 r. w połączeniu z refinansowaniem zaciągniętych kredytów na zakup promów m/f Mazovia i m/f Cracovia; oraz ok. [...] na częściowe sfinansowanie zakupu używanego promu mającego zastąpić [...].

(akta kontroli str. 1179-1204)

Sytuacja majątkowa GK PŻB na koniec III kw. 2019 r. (posiadane promy oraz źródła ich finansowania)

Konsorcjum banków udzieliło w dniu [...] GK PŻB konsolidacyjnego kredytu inwestycyjnego⁵⁰ w łącznej kwocie [...], który został rozliczony w następujący sposób poprzez udzielenie przez konsorcjum banków kredytów inwestycyjnych:

- [...].

Zakup wyżej wymienionych używanych jednostek, sfinansowanych kredytem inwestycyjnym, wymaga obsługi na poziomie ok. [...]⁵¹

Ponadto GK PŻB dysponowała promami m/f Baltivia i m/f Wawel.

(akta kontroli str. 1205-1236, 1335, 1338)

Wyniki finansowe GK PŻB na koniec III kw. 2019 r.

Na koniec III kw. 2019 r. suma bilansowa GK PŻB wynosiła 448 995,3 tys. zł (w latach 2016-2018 wynosiła ona odpowiednio: 270 915,9 tys. zł, 437 859,0 tys. zł, 455 546,5 tys. zł).

Głównymi składnikami majątku były aktywa trwałe o wartości 397 150,4 tys. zł (w latach 2016-2018 odpowiednio: 217 288,0 tys. zł, 401 081,9 tys. zł, 411 459,3 tys. zł), stan środków pieniężnych wynosił 4 468,2 tys. zł (w latach 2016-2018 odpowiednio: 34 187,5 tys. zł, 5 110,9 tys. zł, 3 941,6 tys. zł).

Kapitały własne miały wartość 180 473,5 tys. zł (w latach 2015-2018 odpowiednio: 138 501,0 tys. zł, 176 107,5 tys. zł, 183 138,2 tys. zł), zobowiązania długoterminowe – 169 019,1 tys. zł (w latach 2016-2018 odpowiednio: 91 794,4 tys. zł, 187 303,5 tys. zł, 166 934,4 tys. zł).

Na koniec III kw. 2019 r. przychody ze sprzedaży GK PŻB wynosiły 284 468,0 tys. zł (w latach 2016-2018 odpowiednio: 240 906,8 tys. zł, 271 318,2 tys. zł, 329 819,6 tys. zł), koszty operacyjne – 277 272,0 tys. zł (w latach 2016-2018 odpowiednio: 192 753,2 tys. zł, 218 282,6 tys. zł, 315 096,4 tys. zł), a wynik finansowy zamykał się stratą w wysokości (-) 2 344,0 tys. zł (w latach 2016-2018 wynik był dodatni i wynosił odpowiednio: 38 207,5 tys. zł, 42 731,7 tys. zł, 5 564,7 tys. zł).

Według podsumowania zarządczego, istotne zdarzenia, które miały wpływ na wyniki finansowe do końca III kw. 2019 r. to niewykonanie założeń przewozowych, do czego przyczyniły się niekorzystne warunki atmosferyczne, które z kolei zmusiły PŻB do anulowania niektórych rejsów lub czasowej zmiany rozkładu kursowania promów w I kw. 2019 r. oraz nieplanowane postoje z przyczyn technicznych promów Mazovia i Nova Star w II kw. 2019 r. Ponadto 2018 r. był rekordowy pod względem wzrostu przewozów – odnotowano prawie 30% wzrost przewozów pasażerskich i ładunkowych w stosunku do 2017 r. W 2019 r. nie odnotowano już wzrostów prze-

⁵⁰ Zaciągnięcie kredytu konsolidacyjnego zostało poprzedzone: uchwałą nr 31/26/X/2019 Zarządu PŻB z dnia 18 lipca 2019 r. (załącznikiem do tej uchwały była aktualizacja z dnia 18 lipca 2019 r. Biznes Planu Rozwoju PŻB z dnia 29 marca 2019 r. opracowana przez EY) w sprawie wniosku do WZA o wyrażenie zgody na przeprowadzenie inwestycji, uchwałą nr 24/OB/X/2019 RN PŻB z dnia 1 sierpnia 2019 r. pozytywnie opiniującą wniosek Zarządu PŻB oraz stosownymi uchwałami NWZA PŻB z dnia 30 sierpnia 2019 r. wyrażającymi zgodę na realizację tej inwestycji.

⁵¹ E-mail Biura Zarządu Spółki z dnia 6 lutego (godz. 11:48).

wozów. Nie została także uruchomiona dodatkowa linia do [...], uwzględniona w projekcjach przepływów pieniężnych Biznes Planu z marca 2019 r.

W latach 2016-2017 PŻB wypracowała zysk netto na poziomie odpowiednio: 27 167,5 tys. zł i 3 996,0 tys. zł, który pomniejszony o obowiązkowe wpłaty z zysku w wysokości 4 628,5 tys. zł w 2016 r. oraz 512,1 tys. zł w 2017 r. przeznaczono na kapitał zapasowy do wykorzystania na przyszłe inwestycje.

W 2018 r. PŻB odnotowała stratę netto w wysokości 10 926,0 tys. zł, pokrytą z kapitału zapasowego. Strata została poniesiona wskutek niezależnego – jak stwierdzono w sprawozdaniu Zarządu PŻB z działalności za 2018 r. – przesunięcia rozpoczęcia eksploatacji wyczarterowanego m/f Nova Star z początku czerwca na 14 września 2018 r. Skutkowało to nieosiągnięciem zaplanowanych przychodów podczas wysokiego sezonu letniego w wysokości ok. [...].

(akta kontroli str. 238-335, 401-501, 572-688)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

OCENA CZĄSTKOWA

Zarząd Spółki dochował należytej staranności w działaniach związanych z pozyskaniem finansowania zakupu promu w ramach Programu *Batory*. Były one jednak nieskuteczne ze względu na nieprawidłowości na etapie wyboru wykonawcy. Zidentyfikowany przez podmioty zainteresowane finansowaniem inwestycji brak technologiczno-wykonawczych zdolności MSR do realizacji projektu budowy promu stanowił bowiem barierę uniemożliwiającą zawarcie odpowiednich umów na finansowanie tego przedsięwzięcia. Nie doszło także do podwyższenia kapitału zakładowego Spółki, co miało poprawić wiarygodność kredytową Spółki. Ponadto nie sprawdzily się przewidywania Spółki odnośnie wzrostu przychodów z tytułu eksploatacji nabytych dwóch używanych promów, które planowano przeznaczyć na obsługę finansową związaną z nabyciem nowego promu.

OBSZAR

3. Realizacja projektu flagowego Program *Batory*

Opis stanu
faktycznego

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. 1302)

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

(akta kontroli str. 765-766)

W dniu 7 czerwca 2017 r. MSR przekazała PŻB dokumentację Projektu Kontraktowego (nr 3130117-PK) sporządzoną na zlecenie MSR przez biuro projektowe Westcon Design Poland sp. z o.o. (Westcon). W dniu 22 czerwca 2017 r. PŻB drogą elektroniczną 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 Westcon.

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. (SPP), 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 będzie się zawierać w zaliczce, o której mowa w pkt 6.4. *Kontraktu*, oraz zostanie zaliczone na poczet wynagrodzenia, o którym mowa w pkt 6.1. *Kontraktu*. W przypadku braku zawarcia *Addendum* powyższe wynagrodzenie miało pomniejszyć kwotę zaliczki podlegającej zwrotowi do PŻB.

W dniu 23 czerwca 2017 r. na terenie SPP miało miejsce uroczyste położenie pierwszej sekcji Promu (tzw. stępki). Podpisany został między Stronami *Kontraktu* protokół zdawczo-odbiorczy, na mocy którego PŻB przejęła od tego dnia pierwszą sekcję Promu.

Zarząd PŻB nie wystąpił do organów korporacyjnych Spółki o wyrażenie zgody na nabycie pierwszej sekcji Promu.

(akta kontroli str. 767-770, 1019-1040, 1390-1404)

Następnie miały miejsce uzgodnienia w przedmiocie Projektu Kontraktowego, podsumowane na spotkaniach konsultacyjnych w dniach 9 sierpnia oraz 18-19 września 2017 r. W dniu 16 października 2017 r. Strony *Kontraktu* podpisały Aneks nr 3 do *Kontraktu* (datowany na 28 września 2017 r.), regulujący procedurę modyfikacji Projektu Kontraktowego oraz określający zmiany wynikające z tej modyfikacji. Zmiany polegały m.in. na uwzględnieniu dodatkowego biura pokładowego na dziobie, zwiększeniu liczby załogi z 43 do 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 prom miał być projektowany dla ograniczonego rejonu żeglugi, tj. basenu Morza Bałtyckiego. Zmodyfikowany Projekt Kontraktowy podlegał akceptacji (lub zgłoszeniu uwag) przez PŻB do dnia 17 października 2017 r., przy czym czynności te wywoływały te same skutki, co akceptacja Projektu Kontraktowego. 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.

Zarząd PŻB nie wystąpił do organów korporacyjnych Spółki o wyrażenie zgody na zawarcie Aneksu nr 3.

(akta kontroli str. 771-773, 776, 1390-1404)

W dniu 16 października 2017 r. Strony *Kontraktu* podpisały także zlecenie wykonania przez MSR Projektu Technicznego (PT) Promu jako wyraz woli Stron przystąpienia do realizacji kolejnych etapów budowy, przed zawarciem *Addendum*. PŻB zleciła MSR wykonanie PT za łączną cenę 12 900,0 tys. zł netto w terminie [...], w tym przeprowadzenie 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 rea-

lizacji 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 wynosiła [...].

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 piśmie z dnia 30 października 2017 r., wskazana w *Kontrakcie* cena Promu nigdy nie zakładała nieograniczonego zakresu pływania Promu, jako warunku technicznego i czynnika cenotwórczego. Ponadto Zarząd MSR nie zgodził się ze stwierdzeniem o złożeniu przez MSR oświadczenia o braku wpływu na cenę Promu nowych rozwiązań technicznych uwzględnionych w Zmodyfikowanym PK oraz że takich oświadczeń nie zawiera „Notatka z uzgodnień” z dnia 18 września 2017 r. (o której mowa w Aneksie nr 3 do *Kontraktu*). Zarząd MSR 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 [...] – określonych w zleceniu wykonania PT z dnia 16 października 2017 r. Elementy dokumentacji PT zostały określone w załączniku nr 1 do Aneksu nr 4 – Ogólnym Spisie Dokumentacji Projektu Technicznego. Zakres i terminy realizacji poszczególnych etapów Zlecenia zostały określone w załączniku nr 2 do Aneksu nr 4 – 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 uszczegółowienia ogólnej dokumentacji oraz harmonogramu realizacji. Wynagrodzenie MSR (w kwocie [...]) miało zostać wypłacone w postaci dziewięciu płatności częściowych, przy czym pierwsza płatność częściowa, w kwocie [...], miała być płatna 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 [...] 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 gwarancji należytego wykonania Zlecenia na kwotę [...] – nieodwołalnej, bezwarunkowej, płatnej na pierwsze żądanie bankowej albo ubezpieczeniowej, o treści zaakceptowanej przez PŻB. W przypadku, gdyby w terminie dwóch miesięcy od dnia wejścia w życie Aneksu nr 4, *Addendum* nie weszło w życie, MSR mogła odstąpić od realizacji Aneksu nr 4, bez wyznaczenia terminu dodatkowego.

(akta kontroli str. 774-775, 780-834, 1019-1040, 1390-1404)

Na zlecenie jednej z potencjalnych instytucji finansujących realizację *Kontraktu* (Banku Gospodarstwa Krajowego), przed podjęciem decyzji o kredytowaniu budowy promu typu ro-pax, niezależny doradca techniczny (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 Gryfia⁵², MSR była stoczną remontową, nie posiadała infrastruktury i urządzeń do 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 Sp. z o.o. (dawnej Stoczni Szczecińskiej). Ostatni statek został zwodowany z tej pochylni 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 firma projektowo-inżynierska do wykonania projektu technicznego, dlatego nie można było ocenić jej potencjału. Doradca stwierdził jednak, że wstępny harmonogram realizacji projektu technicznego (określony w Aneksie nr 4 do *Kontraktu*) był bardzo napięty. Krótki czas przeznaczony 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 dotyczących efektywnej realizacji projektu oraz jedno zalecenie długoterminowe dla MSR i SPP. Opierało się ono na założeniu, że ich strategia funkcjonowania będzie koncentrowała się na nowych budowach w przyszłości: opracowanie i wdrożenie planu inwestycyjnego w zakresie modernizacji zaplecza stocznioowego i wyposażenia.

Jak wynika z wyjaśnień Zarządu PŻB⁵³, negatywna ocena potencjału technicznego i organizacyjnego MSR dokonana w opisanym wyżej raporcie doradcy technicznego z dnia 5 stycznia 2018 r., w praktyce uniemożliwiła prace nad pozyskaniem finansowania przez PŻB.

Ponadto Członek Zarządu Spółki wyjaśnił⁵⁴, że instytucje finansowe zgodnie ze swoimi procedurami wskazały na konieczność przeprowadzenia oceny zdolności wykonania *Kontraktu* przez MSR. Wybrana przez BGK Firma Deltamarin opracowała studium wykonalności promu. W skład opracowania wchodziły trzy raporty: ocena zapisów kontraktowych, ocena projektowanej jednostki i ocena możliwości techniczno-organizacyjnych MSR. Na str. 26 oceny możliwości techniczno-organizacyjnych MSR (dokument z grudnia 2017 r.) audytor wskazał braki organizacyjno-techniczne MSR, które należy usunąć w celu dalszej realizacji *Kontraktu*. Jak wynika z wyjaśnień, po zapewnieniu Zarządu PŻB przez MSR, iż wdroży rekomendacje audytora, kontynuacja realizacji *Kontraktu* była możliwa. Zdaniem Członka Zarządu Spółki powyższa stwierdzona sytuacja organizacyjno-techniczna MSR nie wpływała na prace projektowe, zlecone przez MSR firmie zewnętrznej.

Do dnia 22 stycznia 2020 r. Zarząd Spółki nie został poinformowany o wdrożeniu powyższych rekomendacji audytora technicznego.

(akta kontroli str. 1013-1018, 1237-1297, 1329-1334)

⁵² Wersja dokumentu z dnia 5 stycznia 2018 r. (tłumaczenie na jęz. polski).

⁵³ Pismo Zarządu PŻB z dnia 22 stycznia 2020 r.

⁵⁴ Protokół PUV z 22 stycznia 2020 r.

W dniu 24 stycznia 2018 r. Zarząd PŻB wystąpił do Walnego Zgromadzenia Spółki z wnioskiem o wyrażenie zgody na nabycie składnika aktywów trwałych w postaci Projektu Technicznego Promu wykonanego przez MSR za cenę nie przekraczającą [...] ⁵⁵. Uchwałą nr 1 z dnia 7 lutego 2018 r. ⁵⁶ NWZ wyraziło przedmiotową zgodę ⁵⁷ i zobowiązało Zarząd do przygotowywania i przekazywania Ministrowi Gospodarki Morskiej i Żegludgi Śródlądowej sprawozdań z wykonania każdego z kolejnych etapów realizacji Projektu Technicznego, w tym odbiorów prac i wykonanych przez PŻB płatności.

Aneks nr 4 wszedł w życie w dniu 12 lutego 2018 r.

(akta kontroli str. 1342-1348)

W dniu 20 lutego 2018 r. odbyło się spotkanie przedstawicieli PŻB, MSR oraz Konsorcjum Biur Projektowych (NED-PROJECT spółka z o.o. jako lider Konsorcjum, StoGda spółka z o.o. oraz MARS Design and Solutions spółka z o.o., dalej Konsorcjum BP), które miało wykonać Projekt Techniczny Promu jako zleceniobiorcy MSR ⁵⁸.

Według notatki sporządzonej z tego spotkania przez PŻB, Konsorcjum BP przedstawiło m.in. krytyczną ocenę aktualnego Projektu Kontraktowego oraz główne założenia korekty i optymalizacji PK, w tym m.in. 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 Promu ⁵⁹ (parametr ten odbiegał od średniej statków referencyjnych oraz standardów dla tego typu statków ⁶⁰ generalnie 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 zamie-

⁵⁵ Wniosek został pozytywnie zaopiniowany przez Radę Nadzorczą Spółki uchwałą nr 04/OB/IX/2018 z dnia 1 lutego 2018 r.

⁵⁶ Na podstawie aktu notarialnego Rep. A Nr 481/2018.

⁵⁷ MSR stosowne zgody korporacyjne pozyskała w dniu 29 grudnia 2017 r.

⁵⁸ MSR poinformowała, że na dzień 20 lutego 2018 r. RN MSR nie wyraziła zgody na zawarcie umowy z Konsorcjum BP.

⁵⁹ Tzw. GM; odległość pozornego środka obrotu jednostki pływającej w czasie przechyłu od środka ciężkości.

⁶⁰ 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 Niezatapalność – pkt 1.6).

rzały one finansować budowy promu poza zakresem parametrów promów wspólnie budowanych w Europie i na świecie,

- usytuowania masztu gazowego (odpowietrzającego instalację LNG).

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

Konsorcjum BP przedstawiło jedynie aktualny stan Projektu Kontraktowego i propozycje jego optymalizacji; długość linii ładunkowej i pojemność ładunkowa spełnia 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 odbiega 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 wyżej wymienione 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 według relacji MSR na dzień sporządzenia 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 wstrzymywało 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 na długość 3 345 m, określenie zdolności przewozowych na poziomie 511 pasażerów, 158 kabin, 73 członków załogi i 189 samochodowych zestawów transportowych.

(akta kontroli str. 739-740, 835-844, 1013-1018, 1404-1414)

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 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 osób), zwiększenie mocy zainstalowanych pędników azymutalnych (napędu elektrycznego) i mocy dysponowanej zespołów prądowórczych. Powyższe zmiany konstrukcyjne prowadziły, zdaniem MSR, do wzrostu pracochłonności o ok.

12% i wydłużenia cyklu produkcyjnego o ok. 5 miesięcy w stosunku do Promu opisanego Zmodyfikowanym PK.

W piśmie z dnia 26 kwietnia 2018 r. PŻB poinformowała MSR o braku akceptacji zwiększonej ceny promu przedstawionej w pismach MSR 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. 9 m, wskazała, że taka operacja spowoduje wzrost masy pustego statku do 16 992 t, 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 Zamknięty⁶¹ (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.

W dniu 12 września 2018 r. zostało zawarte pomiędzy PŻB, MSR, SPP i MARS FIZ Porozumienie dodatkowe do *Kontraktu*. 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 miał podjąć negocjacje z Konsorcjum BP co do warunków zmian 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 finansującym (Deltamarin) informacje umożliwiające rozpoczęcie prac nad sporządzeniem studium wykonalności Promu, z uwzględnieniem aktualnych parametrów Promu oraz przystąpienia 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 stron co do zmiany *Kontraktu*, w zakresie określonym w Porozumieniu nie później niż do 30 października 2018 r. Strony miały podjąć niezwłocznie działania w celu pozyskania zgód korporacyjnych niezbędnych dla realizacji Porozumienia, przy czym MARS FIZ, jako dominujący wspólnik MSR i SPP, zapewnił o woli ich udzielenia.

(akta kontroli str. 845-849, 1041-1078, 1404-1414)

W dniach 19-20 września 2018 r. odbyło się spotkanie przedstawicieli PŻB, MSR i Konsorcjum BP dla dokonania 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

⁶¹ Fundusz zarządzany przez MS Towarzystwo Funduszy Inwestycyjnych SA.

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 węzła; 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.

Jak wynika z wyjaśnień Zarządu PŻB⁶², finalne parametry Promu zostały uzgodnione z MSR w trakcie serii spotkań technicznych, także z udziałem Konsorcjum BP. Podstawowa przyczyna optymalizacji parametrów eksploatacyjnych i technicznych Promu przez PŻB, zdefiniowanych formalnie w Porozumieniu z 12 września 2018 r., wynikała z konieczności usunięcia błędów projektowych zidentyfikowanych we wcześniejszej wersji Projektu Kontraktowego. Zmiana długości Promu do 218,4 m wynikała z propozycji Konsorcjum BP – skrócenie długości Promu wymagałoby zmiany aranżacji już zdefiniowanych przestrzeni statku. PŻB zaakceptowała zwiększenie długości Promu, deklarując częściowe pokrycie kosztów tych zmian (takich jak wydłużenie linii ładunkowej), jednak bez kosztów zmian wynikających, zdaniem PŻB, z naprawy błędów projektowych, takich jak dodanie jednego pokładu pasażerskiego i zwiększenia liczby pasażerów do 600 osób w celu wyeliminowania zbyt dużej wartości wysokości metacentrycznej statku (GM).

(akta kontroli str. 850-851, 1013-1018)

Realizacja Kontraktu – do czasu uzgodnienia Aneksu nr 5

W piśmie z dnia 16 października 2018 r. do MSR, 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 dnia 12 września 2018 r., przesłała PŻB propozycję *Addendum* do *Kontraktu*. PŻB nie dysponowała jednak tym dokumentem.

W październiku 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 piśmie z dnia 29 listopada 2018 r., w ramach przygotowań do pozyskania finansowania z tytułu wprowadzenia zmienionych parametrów Promu, PŻB poprosiła 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

⁶² Pismo Zarządu PŻB z dnia 22 stycznia 2020 r.

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.

W pismach z dnia 6, 12 grudnia 2018 r. oraz 2, 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 przy piśmie z 6 grudnia 2018 r. projekt tego Aneksu.

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 [...].

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 przez nie wymaganym, na zasadach określonych w Aneksie nr 4 do *Kontraktu*.

Wykonawca uwzględni parametry Promu, o których mowa w Aneksie nr 5 w dalszej realizacji Projektu Technicznego oraz będzie wykonywał 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 4⁶³, w zakresie wymaganym lub wynikającym z parametrów Promu, określonych w Aneksie nr 5.

Termin realizacji PT, określony w Aneksie nr 4, został określony 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 parametrów Promu określonych w Aneksie nr 5 w realizacji PT, 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.

⁶³ PZO o tych nr zostały przygotowane przez MSR dla Promu o długości całkowitej 189,6 m i nie zostały zaakceptowane (skutecznie odebrane) przez PŻB.

Strony uchylili niektóre 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.

(akta kontroli str. 1123-1128, 1404-1416)

Zgody korporacyjne – Aneks nr 5 oraz zawarcie *Addendum*

W dniu 27 marca 2019 r. Zarząd PŻB podjął uchwałę nr 05/26/IX/2019 w sprawie zwrócenia się do Walnego Zgromadzenia Spółki, po uzyskaniu stosownej opinii Rady Nadzorczej w tej sprawie, z wnioskiem o:

- a) wyrażenie zgody na zmianę warunków nabycia składnika aktywów trwałych w postaci Projektu Technicznego Promu, polegającą na uwzględnieniu w PT zaktualizowanych parametrów techniczno-eksploatacyjnych Promu określonych w Aneksie nr 5 do *Kontraktu* (którego wejście w życie zostało uzależnione od uzyskania stosownych zgód korporacyjnych przez Strony *Kontraktu*); wydłużeniu terminu realizacji PT do 15 grudnia 2019 r., w tym do dnia 15 września w zakresie dokumentacji PT oraz podwyższenie wynagrodzenia należnego MSR z tytułu realizacji *Kontraktu* z wyżej wymienionymi zmianami w zakresie PT o zryczałtowaną kwotę [...];
- b) rozpatrzenie sprawy podwyższenia kapitału zakładowego PŻB, w celu umożliwienia PŻB kontynuacji uczestnictwa w Programie Batory, w tym realizacji zmodyfikowanego PT *Kontraktu*, Zarząd PŻB miał zwrócić się do Walnego Zgromadzenia, po uzyskaniu opinii Rady Nadzorczej, z wnioskiem o rozpatrzenie sprawy podwyższenia kapitału zakładowego PŻB o kwotę w wysokości 100 000,0 tys. zł i emisję nowych akcji w liczbie pozwalającej PŻB na uzyskanie z tytułu wpłat ceny emisyjnej (wkładów pieniężnych w wysokości) na akcje kwoty co najmniej 100 000,0 tys. zł, poprzez objęcie akcji w drodze subskrypcji prywatnej, ograniczonej do spółek, których akcjonariuszami są wyłącznie Skarb Państwa lub inne państwowe osoby prawne.

Zarząd PŻB postanowił (§3 uchwały), że pod warunkiem uzyskania zgody na zmianę parametrów PT Promu oraz podwyższenia kapitału zakładowego Spółki i opłaceniu podwyższonego kapitału, co najmniej w wysokości 25 000,0 tys. zł, wyrazi zgodę, a w konsekwencji zmieni warunki nabycia PT realizowanego na podstawie *Kontraktu* poprzez zawarcie Aneksu nr 5.

W uzasadnieniu podwyższenia kapitału zakładowego Zarząd PŻB wskazał, że pozyskanie wnioskowanej kwoty umożliwi przede wszystkim stworzenie bazy kapitałowej, w połączeniu z kapitałem PŻB, dla zaciągnięcia kredytu inwestycyjnego. Banki i instytucje finansowe wymagały wkładu własnego wynoszącego ok. [...] wartości *Kontraktu*. Podwyższenie kapitału miało uzupełnić możliwości własne PŻB, które według opracowanego modelu finansowania i przepływów finansowych Spółki szacowane były maksymalnie na [...].

Rada Nadzorcza PŻB, uchwałą nr 04/IX/2019 z 29 kwietnia 2019 r., pozytywnie zaopiniowała „działania zmierzające do finalizacji *Kontraktu*, w tym aneksów do niego zawartych, jak również działania zmierzające do pozyskania finansowania zewnętrznego, z zachowaniem warunków rynkowych oraz najlepiej pojętego interesu Spółki”.

(akta kontroli str. 1108-1122, 1129)

Zarząd PŻB, uchwałą nr 20/26/IX/2019 z 14 maja 2019 r., zmienił uchwałę nr 05/26/IX/2019 z 27 marca 2019 r. postanawiając, że warunek w postaci podwyż-

szenia i opłacenia kapitału zakładowego będzie warunkiem wyrażenia przez Zarząd zgody na wejście w życie *Addendum*, o którym mowa w *Kontrakcie*.

W dniu 14 maja 2019 r. Zarząd PŻB złożył wniosek do Walnego Zgromadzenia Spółki o wyrażenie zgody na zawarcie Aneksu nr 5 do *Kontraktu*, w załączeniu przedstawiając uchwały Zarządu PŻB z 27 marca i 14 maja 2019 r. oraz opinię RN Spółki z 29 kwietnia 2019 r.

(akta kontroli str. 1130)

W piśmie z dnia 21 maja 2019 r. Dyrektor Departamentu Nadzoru Właścicielskiego MGMIŻS (DNW) zwróciła się do Zarządu PŻB o dodatkowe wyjaśnienia w sprawie złożonego przez Zarząd wniosku z dnia 14 maja 2019 r. do Walnego Zgromadzenia Spółki (przedstawione poniżej przy odpowiedzi Zarządu na to pismo). Ponadto Dyrektor DNW zwróciła uwagę, że uchwała Rady Nadzorczej z dnia 29 kwietnia 2019 r. nie stanowiła opinii Rady Nadzorczej w sprawie wniosku Zarządu do Walnego Zgromadzenia, wskazanej w §54 ust. 1 Statutu Spółki, a jedynie odnosiła się do działań podejmowanych przez Zarząd.

W dniu 29 maja 2019 r., drogą mailową, Przewodnicząca RN PŻB, odpowiadając na pismo Zarządu PŻB z dnia 27 maja 2019 r. w sprawie wyrażenia opinii, o której mowa wyżej, stwierdziła, że wobec szeregu wątpliwości wyrażonych w piśmie Dyrektora DNW z dnia 21 maja 2019 r. oczekuje nowego, kompletnego wniosku Zarządu w sprawie Aneksu nr 5, z uwzględnieniem wszystkich żądanych przez właściciela Spółki wyjaśnień w tym zakresie.

W piśmie z dnia 7 czerwca 2019 r. Zarząd PŻB udzielił Radzie Nadzorczej wnioskowanych przez Dyrektora DNW MGMIŻS wyjaśnień:

1. Kalkulacja wzrostu wynagrodzenia za wykonanie Projektu Technicznego bazowała na oszacowanej liczbie godzin, niezbędnej do uwzględnienia zmian w dokumentacji już wykonanej oraz w zakresie dalszych prac nad PT, oraz przyjętej stawce godzinowej. Ponadto wzrost ceny PT był adekwatny do zakresu prac koniecznych do wykonania w kontekście postanowień Aneksu nr 5.
2. W zakresie wskazania źródeł finansowania nabycia PT przy uwzględnieniu wnioskowanych zmian nabycia PT wynikających z Aneksu nr 5 Zarząd wskazał, że celem płynnej realizacji założeń Aneksu nr 5 właściwe jest dokapitalizowanie PŻB.
3. PŻB zleciło zewnętrznemu konsultantowi technicznemu (Deltamarin) wykonanie analizy dotychczasowego zaawansowania realizacji PT⁶⁴ i możliwości wykonania PT w terminach wskazanych w Aneksie nr 5. Z analizy tej wynikało, że biorąc pod uwagę wszystkie dostarczone dokumenty, zaawansowanie prac już wykonanych w zakresie PT oceniono na [...], a harmonogram prac jako możliwy do dotrzymania pod warunkiem niezwłocznego wejścia w życie Aneksu nr 5 (co umożliwiłoby PŻB zgłaszanie uwag do już przedstawionych pakietów dokumentacji PT jak i sam formalny ich odbiór). Zarząd PŻB wskazał ponadto, że skorygowane pakiety dokumentacji PT nr 1, 2, 3 i 4 zostaną przekazane PŻB po wejściu w życie Aneksu nr 5.
4. Wejście w życie Aneksu nr 5 pozwoliłoby na ostateczne rozliczenie płatności za wyżej wymienione pakiety dokumentacji PT według aktualnego stanu faktycznego i prawnego *Kontraktu*, tj. obowiązywaniu Aneksu nr 4. Płatności te, zdaniem Zarządu, mogły być jedynie uregulowane po przedłożeniu przez MSR gwarancji należytego wykonania *Kontraktu*.

⁶⁴ Report for Project ROPAX 3950 m 598 PAX P2108 – Ocena stanu Projektu Technicznego, wersja z 4 czerwca 2019 r.

5. Istotą postanowienia określonego w pkt 1.2. Aneksu nr 5, że ostateczne parametry Promu zostaną określone w *Addendum*, było podkreślenie wagi *Addendum* jako właściwej (w stosunku do *Kontraktu*) umowy regulującej prawa i obowiązki PŻB i MSR. Zdaniem Zarządu po wejściu w życie *Addendum* nie będzie zagrożenia zmiany aktualnych parametrów Promu lub wynagrodzenia z tytułu jego budowy.
6. Aktualnie jednym z niezbędnych elementów do zawarcia *Addendum* było wejście w życie Aneksu nr 5, przy czym MSR zadeklarowała podanie ceny za Prom i gotowość do zakończenia uzgodnień w zakresie *Addendum* po wejściu w życie Aneksu nr 5.
7. Mimo braku zawarcia *Addendum* MSR nie odstąpiła od Aneksu nr 4, do czego była wyraźnie uprawniona, co zdaniem Zarządu oznacza gotowość do dalszej realizacji *Kontraktu*.
8. Wejście w życie Aneksu nr 5 zapewni PŻB pełne prawa do wykonanych już części PT jak i całego PT, pozwalając na ich wykorzystanie przy budowie Promu, nawet w przypadku braku realizacji *Kontraktu* (o czym mowa w pkt 2.7. Aneksu nr 5).
9. Prace nad korektą pakietów dokumentacji PT o nr 1, 2, 3 i 4 były w toku – jak wynikało z informacji pozyskanych od MSR.
10. Zgodnie z Aneksami nr 4 i 5 do *Kontraktu* płatności za poszczególne pakiety PT były przewidziane z dołu – tj. PŻB nabywając pakiety nabywała także pełnię praw do nich. Dlatego gwarancja należytego wykonania *Kontraktu* (o której mowa w Aneksie nr 4) po wejściu w życie Aneksu nr 5 przestanie spełniać rolę zabezpieczenia interesów PŻB (Zgodnie z Aneksem nr 4 PŻB nabywała pełnię praw do PT po jego wykonaniu w całości i przekazaniu PŻB). Było to także spełnienie oczekiwań MSR związanych z faktem, że przedłożenie gwarancji wiązałoby się z poniesieniem kosztów lub zablokowaniem określonych kwot pieniężnych, co nie pozostałoby bez wpływu na bieżącą płynność finansową MSR. Zdaniem Zarządu PŻB po wejściu w życie Aneksu nr 5 jedynym ryzykiem kontraktowym dla PŻB byłoby przerwanie prac na PT przez MSR i kontynuowanie ich z innym wykonawcą.
11. Zdaniem Zarządu niniejsze pismo do RN było jednym z etapów pozyskiwania zgód korporacyjnych na wejście w życie Aneksu nr 5.

W piśmie z dnia 10 czerwca 2019 r. Przewodnicząca RN PŻB poinformowała Dyrektora DNW MGMIŻŚ (do wiadomości Zarządu PŻB), że dotychczas Rada Nadzorcza nie otrzymała uzupełnionego wniosku, który mógłby być przedmiotem zaopiniowania.

W piśmie z dnia 24 czerwca 2019 r. Zarząd PŻB przedłożył Radzie Nadzorczej Spółki projekt skonsolidowanego wniosku do WZ (uzupełnionego m.in. o przywołaną wyżej odpowiedź Zarządu do RN w sprawie pisma Dyrektora DNW) w sprawie wyrażenia zgody na zawarcie Aneksu nr 5, z prośbą o jego statutowe zaopiniowanie.

W dniu 16 lipca 2019 r. Przewodnicząca RN PŻB przesłała Zarządowi uwagi RN w sprawie Aneksu nr 5, które były uzupełnieniem pytań z pisma Dyrektora DNW MGMIŻŚ oraz odpowiedzi Zarządu na to pismo.

W piśmie z dnia 17 lipca 2019 r. Zarząd MSR poinformował PŻB, że w dniu 12 lipca 2019 r. otrzymał od Konsorcjum BP oświadczenie (datowane na 1 lipca 2019 r.) o odstąpieniu od Umowy wykonawczej z dnia 17 stycznia 2018 r. Jako przyczynę wskazano brak możliwości realizacji prac projektowych, spowodowany brakiem współdziałania PŻB. Brak współdziałania ze strony PŻB przejawiał się, zdaniem MSR, m.in. poprzez: niespełnienie warunków wejścia w życie Aneksu nr 5 (braku pozyskania zgód korporacyjnych), brak po stronie PŻB woli negocjowania i zawarcia *Addendum*, zwłokę w odebraniu papierowej wersji PZO nr 5 oraz odmowę odebra-

nia PZO nr 6, brak odpowiedzi na pisma i korespondencję mailową przesyłaną przez MSR.

W dniu 18 lipca 2019 r. Członek Zarządu PŻB poinformował mailowo członków RN Spółki o treści pisma MSR z 17 lipca, wskazując przy tym, że MSR, jako niedysponująca własnymi zasobami, nie będzie w stanie wykonać PT, a tym samym zrealizować postanowień Aneksu nr 4. Sprawiało to, że kwestia pozyskania zgód korporacyjnych przez PŻB w celu wejścia w życie Aneksu nr 5 (...) *może okazać się nieaktualną*. Jednocześnie jako bezpodstawne określone zostały zarzuty MSR w stosunku do PŻB, do czego Zarząd PŻB miał ustosunkować się szczegółowo później.

W oświadczeniu Konsorcjum BP z dnia 1 lipca 2019 r. o odstąpieniu od Umowy wykonawczej z dnia 17 stycznia 2018 r. jako przyczynę wskazano brak współdziałania ze strony MSR przy realizacji przedmiotowej Umowy.

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

- a) przyczyną odstąpienia Konsorcjum BP od umowy wykonawczej był brak współdziałania w zakresie jej realizacji przez MSR – z oświadczenia Konsorcjum wynikało m.in., że MSR przerwała badania modelowe prowadzone przez Centrum Techniki Okrętowej SA, o czym nie powiadomiła do tej pory PŻB, a bez tych badań dalsza realizacja PT nie była możliwa;
- b) w zakresie wzajemnej komunikacji w trakcie realizacji *Kontraktu* Zarząd PŻB wskazał sekwencję wiadomości elektronicznych poczynawszy od dnia 30 kwietnia 2019 r., które pozostały bez odpowiedzi ze strony MSR;
- c) odnosząc się do wezwania MSR pod adresem PŻB na gruncie art. 640 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. *Kodeks cywilny*⁶⁵ (braku współdziałania), Zarząd PŻB wskazał, że: Aneks nr 5 został zawarty pod warunkiem uzyskania przez Stronę *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 Aneksu nr 5 nie były 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*;
- d) 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;
- e) nie został przez MSR spełniony warunek przedłożenia Gwarancji Należytego Wykonania Projektu Technicznego. Ponadto 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 gwa-

⁶⁵ Dz. U. z 2019 r., poz. 1145, dalej *Kodeks cywilny*.

rancji 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.

(akta kontroli str. 1131-1143, 1154-1178, 1415-1418)

Odnosząc się do braku wejścia w życie Aneksu nr 5 oraz *Addendum* Zarząd Spółki wyjaśnił⁶⁶, że niezwłocznie podjął wszystkie działania korporacyjne mające na celu uzyskanie zgód na zawarcie Aneksu nr 5. Wystąpił do organów Spółki z wymaganymi wnioskami, prowadził z organami bieżącą korespondencję.

Jednakże ze względu na fakt, że w dniu 17 lipca 2019 r. MSR poinformowała Spółkę o odstąpieniu przez Konsorcjum Projektowe od umowy z MSR na wykonanie Projektu Technicznego Promu oraz w efekcie dalszej korespondencji z MSR, zawarcie Aneksu nr 5 nie było dalej rozpatrywane korporacyjnie przez organy Spółki. Dalsze procedowanie korporacyjne wejścia w życie Aneksu nr 5 nie było również kontynuowane ze względu na następujące działania MSR:

- a) wstrzymanie badań modelowych kadłuba – o czym formalnie do dnia dzisiejszego MSR nie poinformowała Spółki, a informacje o tym powzięto z oświadczenia konsorcjum projektowego o odstąpieniu od umowy z MSR, przesłanego przez MSR na wyraźne żądanie PŻB;
- b) brak przeprowadzenia przez MSR procedury wyboru towarzystwa klasyfikacyjnego do nadzoru badań modelowych kadłuba i zatwierdzania dokumentacji technicznej promu;
- c) odmowa przez MSR współdziałania z portami Świnoujście i Ystad w zakresie urządzenia aranżacji ramp do załadunku/rozładunku promu, a taki obowiązek wynikał z treści aneksu nr 4 do Kontraktu.

Z kolei zawarcie *Addendum* do *Kontraktu* było uzależnione od licznych warunków, których spełnienie w większości leżało po stronie MSR. Warunki te do dnia dzisiejszego nie zostały spełnione. W rozumieniu zapisów *Kontraktu* MSR nie przedstawiła PŻB: potwierdzenia ceny, potwierdzenia terminu realizacji kontraktu ani harmonogramu realizacji kontraktu. Ponadto warunkiem zawarcia *Addendum* było uzgodnienie jego treści przez Strony *Kontraktu*. Projekty przedstawione przez MSR były jednostronne i nierynkowe, zaś prowadzone negocjacje nie doprowadziły do ich zmian akceptowalnych przez PŻB. Kwestia podwyższenia kapitału podnoszona w kontekście Aneksu nr 5 i *Addendum* ostatecznie stała się warunkiem do zawarcia *Addendum*, zaś wobec braku zawarcia *Addendum* zdezaktualizowała się również z powodów, dla których zdezaktualizowała się kwestia Aneksu nr 5.

(akta kontroli str. 1329-1334)

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

Jak wynika z wyjaśnień Członka Zarządu Spółki⁶⁷, według stanu na koniec 2019 r. *Kontrakt* nie był realizowany przez MSR. Aktualnie strony *Kontraktu* z inicjatywy Spółki prowadziły dialog o przyszłości *Kontraktu*, w tym jego kontynuowaniu albo zakończeniu i rozliczeniu.

PŻB nadal musi, ze względu na warunki rynkowe i ogromną konkurencję, pilnie pozyskać jednostki o ok. 4-5 km długości linii ładunkowej, jak standardowe promy zamawiane przez bezpośrednią konkurencję PŻB. Spółka posiada plan kontynuacji realizacji *Kontraktu* ze stoczną, która będzie w stanie zrealizować jego zapisy, jak

⁶⁶ Protokół PUW z 22 stycznia 2020 r.

⁶⁷ Protokół PUW z 22 stycznia 2020 r.

również ma inne rozwiązania zapewniające odnowę floty z wykorzystaniem środków pozyskanych z funduszy unijnych (CEF-T⁶⁸).

Spółka nie zakupiła innego i zatwierdzonego przez uznane towarzystwo klasyfikacyjne projektu technicznego promu, jednakże prowadzone są analizy dotyczące takiego alternatywnego rozwiązania. W związku z tym Spółka wystąpiła do organów korporacyjnych o wyrażenie zgody na przystąpienie do spółki celowej, która będzie kontynuowała dalsze działania związane z realizacją Programu *Batory*⁶⁹.

(akta kontroli str. 1329-1334, 1375-1389)

Z przedstawionego przez PŻB na dzień 11 grudnia 2019 r. stanu rozliczenia zaliczki przekazanej MSR w dniu 10 marca 2017 r. w wysokości 10 000,0 tys. zł wynika, że MSR przedstawiła 15 faktur w łącznej wysokości 8 400,2 tys. zł. Zarząd PŻB, ze względu na brak wejścia w życie Aneksu nr 5 i obowiązujące wobec tego postanowienia Aneksu nr 4, kwestionował przedstawione do rozliczenia przez MSR płatności w kwocie 7 000,0 tys. zł, dotyczące wykonania pakietów dokumentacji Projektu Technicznego od nr 1 do 5. Nie były kwestionowane płatności przedstawione do rozliczenia przez MSR w wysokości 1 400,2 tys. zł, w tym: 500,0 tys. zł za wykonanie Projektu Kontraktowego; 89,9 tys. zł za Zmodyfikowany PK; 725,6 tys. zł za wykonanie pierwszej sekcji Promu oraz łącznie 84,6 tys. zł z tytułu przechowywania, konserwacji i ubezpieczenia pierwszej sekcji Promu w okresie od 27 grudnia 2017 r. do końca IV kw. 2019 r.

Oprócz kwoty zaliczki wypłaconej MSR, PŻB w okresie od sierpnia 2016 r. do końca października 2019 r. wydatkowała także 4 002,7 tys. zł z tytułu realizacji projektu budowy nowego promu, głównie na obsługę prawną, usługi doradcze w zakresie pozyskania finansowania budowy promu, opinie konsultanta technicznego (Deltamarin) oraz koszty wydziału inwestycji tonażowych.

Zarówno zaliczka wypłacona MSR, jak i wydatki własne PŻB na budowę Promu na koniec października 2019 r. nie obciążały wyniku finansowego.

(akta kontroli str. 1298-1303)

W kwestii uzasadnienia biznesowego nabycia przez PŻB Projektu Kontraktowego, Projektu technicznego oraz pierwszej sekcji Promu Członek Zarządu PŻB wyjaśnił⁷⁰, że etap realizacji *Kontraktu* polegający na wykonaniu PK zakończył się pozyskaniem bardzo rozbudowanej dokumentacji, jak na ten etap projektu. W ocenie PŻB PK definiuje uniwersalny produkt światowej klasy, tj. prom samochodowo-pasażerski, który posiada optymalne parametry techniczne i eksploatacyjne dla potrzeb transportu drogą morską ładunków i pasażerów w rejonie Morza Bałtyckiego. Jego układ napędowy może pracować zarówno na tradycyjnych niskosiarkowych paliwach żeglugowych (diesel oil), jak i na paliwie gazowym (LNG). System typu Dual-Fuel jest rozwiązaniem podnoszącym atrakcyjność promu, gdyż zwiększa potencjalny obszar

⁶⁸ Connecting Europe Facility. Instrument finansowy zarządzany przez Komisję Europejską (zastępujący dotychczasowy Fundusz TEN-T), którego celem jest wspieranie projektów infrastrukturalnych w obszarach transportu, energetyki oraz technologii informacyjnych. Poprzez CEF Transport wspierana jest infrastruktura transportowa leżąca w transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, tj. infrastruktura o znaczeniu międzynarodowym, europejskim. Celem jest, aby infrastruktura transportowa znajdująca się na sieci zapewniała odpowiednie, wspólne standardy parametrów technicznych i funkcjonalnych. W skład transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T wchodzi: szlaki drogowe, kolejowe, lotnicze, morskie oraz rzeczne, terminale drogowo-kolejowe, porty lotnicze, morskie oraz śródlądowe i inteligentne systemy transportowe.

⁶⁹ Wniosek Zarządu w tej sprawie został złożony do WZ Spółki w dniu 18 grudnia 2019 r. (poprzedzonych uchwałą Zarządu nr 45/26/X/2019 z 16 grudnia 2019 r. i pozytywną opinią RN Spółki wyrażoną w uchwale nr 36/X/2019 z 17 grudnia 2019 r. Uchwałą nr 1/2020 NWZ Spółki wyraziło zgodę na zawiązanie przez PŻB takiej spółki.

⁷⁰ Pismo nr NNZ/04/X/2020 z 31 stycznia 2020 r.

jego operowania o rejon, gdzie nie ma infrastruktury dystrybucyjnej paliwa gazowego, tj. terminali LNG. Przykładem jest tu rejon Morza Śródziemnego oraz trasy żeglugowe pomiędzy Europą i Afryką (podróż z Europy do Afryki na paliwie gazowym, a podróż powrotna na paliwie żeglugowym). Istotnym jest również fakt, iż PK jest wykonany w języku angielskim i w standardzie światowym, tj. w standardzie jednoznacznie zrozumiałym zarówno dla stoczni europejskich, chińskich lub wietnamskich. W związku z powyższym, jeśli nie będzie takiej możliwości w Polsce, kolejne etapy projektu mogą być realizowane z udziałem innej/innych poza granicami. Strategiczne znaczenie ma fakt, iż PŻB już w chwili obecnej jest pełnoprawnym właścicielem PK.

PŻB ocenia również częściowo zrealizowany PT promu (ok. 30%) jako pełnowartościowy produkt. Część już wykonanej dokumentacji PT wymaga wprowadzenia korekt, gdyż została przygotowana dla innej niż finalna długości statku, ale w tym zakresie dokumentacji (są to w większości przypadków dokumenty o charakterze ogólnym) nie są to zmiany znaczące. PŻB posiada w chwili obecnej licencję wyłączną na odebranie dotychczas od MSR dokumentację PT; pełne prawa własnościowe przejdą na PŻB z chwilą rozliczenia całego PT lub jego części, nad czym obecnie pracuje PŻB.

W opinii Członka Zarządu PŻB, wykonana przez MSR tzw. stępka pierwszego promu B145-I/01 jest już własnością PŻB. Z punktu widzenia formalno-prawnego stępka jest pełnowartościowym elementem przedmiotowego Promu. Projekt Techniczny/Klasyfikacyjny w zakresie niezbędnym do wykonania pierwszej sekcji kadłubowej promu został wykonany przez zatrudnioną przez MSR firmę Westcon Design Poland sp. z o.o., a następnie zatwierdzony przez Inspektorat Kadłubowo-Technologiczny Polskiego Rejestru Statków SA na zgodność z przepisami Klasyfikacji i Budowy Statków Morskich (cz. II - Kadłub) w dniu 7 czerwca 2017 r.⁷¹. Data położenia stępki dla konkretnego statku ma znaczenie formalno-prawne, zwalnia ona Armatora/Stocznię od konieczności wprowadzania w trakcie budowy statku zmian w konstrukcji, dla których datę wejścia w życie uzależniono od daty położenia stępki i określono ją już po dacie położenia stępki. Z powyższego wynika, iż nawet w przypadku rozwiązania *Kontraktu* z dnia 8 marca 2017 r. stępka zachowa swoją wartość biznesową, gdyż jej zatwierdzenie przez towarzystwo klasyfikacyjne nie traci w takim przypadku ważności, a budowa statku może być kontynuowana z innym podmiotem. Ponadto, przedmiotowa stępka może być również sprzedana innemu armatorowi, który będzie zainteresowany kontynuowaniem lub modyfikacją projektu B145-I i budową promu na jego podstawie. W takim przypadku sprzedaży podlegałyby również Projekt Kontraktowy Promu, z możliwością sprzedaży również już wykonanej części Projektu Technicznego.

(akta kontroli str. 1306-1325)

Struktura projektowa oraz raportowanie z postępów prac

W związku z realizacją *Kontraktu* struktura organizacyjna Spółki została zmieniona. Powołano pion inwestycji tonażowych podległy bezpośrednio członkowi Zarządu Spółki ds. inwestycji tonażowych, który prowadził bieżący nadzór i kontrolę nad realizacją inwestycji. Na posiedzeniach RN Spółki Zarząd składał bieżące informacje o realizacji *Kontraktu*. Ponadto informacje takie były udzielane zarówno RN jak i akcjonariuszowi przy okazji korespondencji prowadzonej w przedmiocie *Kontraktu*, w tym m.in. w sprawie wejścia w życie Aneksu nr 5.

Jak wynika z wyjaśnień Zarządu Spółki⁷², z uwagi na fakt, że nie ziszczyły się warunki konieczne przewidziane w Aneksie nr 4 do *Kontraktu* (nieprzedłożenie przez MSR

⁷¹ Dokumentacja ta nie została przedstawiona do kontroli.

⁷² Protokół PUW z 22 stycznia 2020 r.

gwarancji należytego wykonania Aneksu nr 4 w wysokości [...], przedłożenia i uzgodnienia szczegółowego spisu dokumentacji projektu technicznego, przedłożenia i uzgodnienia szczegółowego harmonogramu realizacji projektu technicznego) uprawniające MSR do rozliczeń z tytułu Aneksu nr 4, nie było podstaw do składania sprawozdań, o których mowa w uchwale NWZA Spółki z 7 lutego 2018 r.

Spółka nie otrzymała wytycznych odnośnie raportowania do systemu MonAliZa⁷³. Jak wynika z powyższych wyjaśnień, w trybie roboczym kilka razy Członek Zarządu Spółki uzupełnił podstawowe dane kontraktowe oraz dane (daty realizacji) z Aneksu nr 4 do *Kontraktu* (ogólny harmonogram realizacji Aneksu nr 4).

Do kontroli nie przekazano żadnych dokumentów w tym zakresie (przykładowo także korespondencji prowadzonej przez PŻB z MG MiŻŚ w tej sprawie).

(akta kontroli str. 1329-1334)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. Zarząd Spółki zawarł Aneks nr 2 do *Kontraktu*. W wyniku jego realizacji PŻB nabyła pierwszą sekcję Promu - konstrukcję stalową części dna kadłuba Promu o masie ok. [...], wg parametrów wskazanych w zatwierdzonej przez Polski Rejestr Statków dokumentacji konstrukcyjnej o nr 3130117-PR/110-1-1 (zwany stępka) za kwotę [...] - bez uzasadnienia ekonomicznego i technologicznego, wbrew ogólnie przyjętym harmonogramom budowy promów.

W kontekście harmonogramu budowy Promu położenie stępki miało nastąpić po osiągnięciu takich kamieni milowych procesu budowy Promu, jak: wykonanie PK, podpisanie *Addendum* do *Kontraktu*, wykonanie PT, rozpoczęcie produkcji (prefabrykacja wstępna elementów kadłuba). W ocenie NIK położenie stępki bez zatwierdzonego Projektu Kontraktowego, mimo zatwierdzonej przez odpowiednie towarzystwo klasyfikacyjne (Polski Rejestr Statków SA) dokumentacji projektowej dla tej tylko pierwszej sekcji promu, było działaniem nieuzasadnionym z punktu widzenia reguł budowy tego rodzaju statków.

NIK zwraca też uwagę na brak uzasadnienia biznesowego położenia stępki, mimo wskazanych wyżej przesłanek przez Członka Zarządu Spółki. Podkreślenia wymaga, że – jak stwierdził Członek Zarządu – ewentualne zbycie tej stępki innemu armatorowi będzie rodzajem sprzedaży związanej, bowiem stępka zostanie sprzedana razem z Projektem Kontraktowym oraz częścią wykonanej dokumentacji Projektu Technicznego. Jak wynika jednak z ustaleń kontroli stępka była zbudowana dla statku o długości ok. 202,5 m, szerokości ok. 30 m, długości linii ładunkowej ok. 3 000 m (nie została przekazana do kontroli dokumentacja konstrukcyjna stępki, wymienione parametry bazują na wartościach z *Kontraktu*) i wartości min. GM równej 5,5 m. Następnie zmodyfikowano PK (m.in. poprzez: dodanie dodatkowego biura pokładowego na dziobie, zwiększenie liczby załogi z 43 na 71 osób poprzez odpowiednie zmiany projektu układu kabin, rezygnacja z dwóch stałych ramp pomiędzy pokładami nr 1 i 2 oraz dodanie jednej windy o nośności 40-50 ton pomiędzy tymi pokładami). Potem cztery z pięciu przekazanych PŻB pakietów dokumentacji PT zostało wykonanych dla promu o długości 189,6 m, długości linii ładunkowej ok. 3 345 m i wartości min. GM równej 3,7 m, a jeden pakiet PT dla promu o długości 218,4 m i długości linii ładunkowej nie mniejszej niż 3 950.

⁷³ 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.

W ocenie NIK położenie stępki nie miało uzasadnienia technologicznego i ekonomicznego. Wybudowana stępka nie będzie możliwa do wykorzystania przy budowie innego promu, bo nie została formalnie wszczęta produkcyjna budowa promu, a w przypadku rozwiązania *Kontraktu* koszty budowy stępki (podobnie jak wydatki poniesione przez PŻB na wykonanie PK i części PT) z dużym prawdopodobieństwem obciążą wynik Spółki. Powyższe może mieć znamiona działania bez należytego uwzględnienia interesów Spółki – tym bardziej, że Zarząd PŻB nie pozyskał zgody organów korporacyjnych Spółki do zawarcia Aneksu nr 2 do *Kontraktu*.

(akta kontroli str. 771-773, 1306-1325)

2. Zarząd Spółki zawarł Aneks nr 4 do *Kontraktu* w sytuacji faktycznego odstąpienia instytucji finansowych od dalszej współpracy w zakresie finansowania budowy Promu, po negatywnym raporcie konsultanta technicznego odnośnie możliwości technicznych i organizacyjnych MSR do zbudowania Promu.

Jak wynika z wyjaśnień Zarządu Spółki, negatywna ocena potencjału technicznego i organizacyjnego MSR dokonana przez konsultanta technicznego (raport Deltamarin z 5 stycznia 2018 r.) w praktyce uniemożliwiła dalsze prace nad pozyskaniem finansowania przez PŻB.

W ocenie NIK w tej sytuacji nieuzasadnionym było doprowadzenie do wejścia w życie Aneksu nr 4 w dniu 12 lutego 2018 r. (wniosek Zarządu PŻB do Walnego Zgromadzenia Spółki datowany był na 24 stycznia 2018 r.), na mocy którego Zarząd PŻB zaciągnął kolejne zobowiązanie kontraktowe do wysokości 12 900,0 tys. zł z czego kwota 7 000,0 tys. zł miała zostać rozliczona z zaliczki udzielonej MSR w marcu 2017 r. w wysokości 10 000,0 tys. zł.

NIK zwraca przy tym uwagę, że Spółka kontynuowała współpracę z MSR i podejmowała nowe ustalenia i zobowiązania, mając świadomość co najmniej od stycznia 2018 r., że MSR jest niezdolna do realizacji budowy promu. PŻB nie podjęła w takiej sytuacji nawet próby wyegzekwowania od MSR zmian rekomendowanych przez doradcę jako koniecznych do realizacji projektu.

(akta kontroli str. 1013-1018, 1237-1297, 1342-1348)

3. Zarząd Spółki niezasadnie uznał, że nie ma konieczności podpisywania aneksu do *Kontraktu*, w celu wprowadzenia zmian parametrów technicznych Promu i terminów realizacji *Kontraktu*, w sytuacji gdy zostały one określone w Porozumieniu z dnia 12 września 2018 r. Takie zmiany mogły nastąpić jedynie w formie pisemnego dokumentu, zawartego przez Strony *Kontraktu*, do czego jednak nie doszło.
4. Zarząd Spółki nie składał Radzie Nadzorczej sprawozdań, o których mowa w uchwale NWZA Spółki z 7 lutego 2018 r.

W ocenie NIK przytoczone przez Zarząd przesłanki braku składania ww. sprawozdań, wynikające z braku wejścia w życie warunków przewidzianych w Aneksie nr 4 do *Kontraktu*, nie mogą stanowić usprawiedliwienia braku ich składania. W ocenie NIK Zarząd Spółki miał obowiązek składać ww. sprawozdania niezależnie od stanu realizacji przedmiotowego *Kontraktu*.

(akta kontroli str. 1342-1348, 1329-1334)

OCENA CZĄSTKOWA

NIK ocenia negatywnie dotychczasową realizację *Kontraktu* oraz brak działań zmierzających do odstąpienia od *Kontraktu*, ze względu na niezdolność Wykonawcy do wypełnienia zawartych w nim zobowiązań.

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.

Biorąc pod uwagę stan wiedzy Zarządu PŻB o niezdolności MSR do wykonania *Kontraktu* oraz wynikającej z negatywnej oceny wykonawcy rezygnacji instytucji finansowych z udzielenia finansowania Spółce, NIK ocenia negatywnie kolejne podejmowane ustalenia i zobowiązania (zawarcie aneksu nr 4 do *Kontraktu*, a także Porozumienia z dnia 12 września 2018 r. oraz uzgodnienia w celu zawarcia aneksu nr 5 do *Kontraktu*).

PŻB w sposób nieuzasadniony uznała, że Porozumienie z dnia 12 września 2018 r. było właściwą formą zmiany postanowień *Kontraktu*.

Na koniec 2019 r., w ocenie NIK, zawarcie *Addendum* było niemożliwe i w świetle dotychczasowego przebiegu realizacji *Kontraktu* – nieuzasadnione.

Wskutek nieprawidłowo przyjętych zobowiązań w przypadku rozwiązania *Kontraktu* Spółka w sposób bezsporny, w ocenie NIK, musiałaby obciążyć wynik finansowy kwotą 1 400,2 tys. zł z tytułu rozliczenia zaliczki w wysokości 10 000,0 tys. zł przekazanej MSR na poczet jego realizacji (na którą złożyłyby się koszty nabycia Projektu Kontraktowego, zbudowania pierwszej sekcji Promu oraz przechowywania tej części Promu ponoszone przez PŻB). Ponieważ nie wszedł w życie Aneks nr 5 do *Kontraktu* oraz nie zostały zrealizowane postanowienia Aneksu nr 4, w odniesieniu do pozostałej części zaliczki powinna zostać utworzona rezerwa na zobowiązania – do dnia ostatecznego rozliczenia zaliczki także obciążająca wynik finansowy PŻB.

Aktualnie⁷⁴ procedowane zawiązanie przez PŻB spółki celowej do budowy Promu jest próbą wyjścia z prawie dwuletniego impasu w dotychczasowej realizacji budowy promu przez PŻB w formule realizacji *Kontraktu*. Niezależnie od przyjętej formuły realizacyjnej (spółka celowa, rozwiązanie *Kontraktu* i zwarcie nowej umowy z inną stocznia), dokapitalizowanie Spółki w kwocie ok. 100 000 tys. zł, w obecnej sytuacji finansowej Spółki po nabyciu używanych jednostek, wydaje się być jedynym możliwym sposobem uzyskania środków na zapewnienie tzw. wkładu własnego (ok. [...] wartości potencjalnego kontraktu realizowanego z inną stocznia) niezbędnego do budowy nowego promu. Otwarta nadal pozostaje kwestia określenia źródeł takiego dokapitalizowania – podwyższenie kapitału przez właściciela, pozyskanie kapitału w wyniku publicznej emisji akcji lub obligacji.

IV. Wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o *NIK*, wnosi o :

- 1) niezwłoczne dokonanie kompleksowej analizy dotychczasowej realizacji *Kontraktu* w celu oceny zasadności jego kontynuowania, z uwzględnieniem możliwości odstąpienia na podstawie regulacji wynikających z Aneksu nr 4, przy zabezpieczeniu interesu ekonomicznego Spółki;
- 2) podjęcie na podstawie rzetelnej oceny decyzji co do sposobu kontynuowania przedsięwzięcia zakupu promu w ramach projektu *Promy dla PŻB*;
- 3) przedłożenie Radzie Nadzorczej Spółki sprawozdania z dotychczasowej realizacji przedsięwzięcia objętego postanowieniami *Kontraktu*, zgodnie z dyspozycją uchwały NWZA Spółki z 7 lutego 2018 r.;

⁷⁴ Por. przypis nr 69.

- 4) zapewnienie rzetelnej oceny podejmowanych zobowiązań pod kątem zaistnienia warunków Statutu Spółki, wymagających uzyskania na te zobowiązania odpowiednich zgód organów korporacyjnych 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 wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o *NIK* należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 14 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykonania wniosków pokontrolnych 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