



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Gdańsku

LGD – 4101-14-01/2013
P/13/083

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Gdańsku
ul. Wały Jagiellońskie 36, 80-853 Gdańsk
T +48 58 768 36 00, F +48 58 768 36 05
lgd@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli

P/13/083 – „Funkcjonowanie grupy kapitałowej PKP”.

Jednostka
przeprowadzająca
kontrolę

Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Gdańsku

Kontrolerzy

1. Henryk Świtoński, doradca ekonomiczny, upoważnienie do kontroli nr 86552 z 9 września 2013 r.
2. Zygmunt Olech, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 86527 z 16 września 2013 r.

(dowód: akta kontroli str. 1-2)

Jednostka
kontrolowana

PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o., 81-002 Gdynia, ul. Morska 350A (dalej: „SKM” lub „Spółka”).

Kierownik jednostki
kontrolowanej

Zarząd Spółki.

Prezesem Zarządu Spółki – Dyrektorem Przedsiębiorstwa był Maciej Lignowski (dalej: „Prezes SKM”).

(dowód: akta kontroli str. 42)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości¹ kontrolowaną działalność Spółki w latach 2010-2013 (I półrocze), jako podmiotu wchodzącego w skład Grupy Kapitałowej PKP.

Uzasadnienie
oceny ogólnej

Pozytywną ocenę uzasadnia:

- terminowe opracowanie „Strategii funkcjonowania i rozwoju PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. do roku 2013” (dalej „Strategia”) zgodnej z rządowymi strategiami związanymi z działalnością spółek Grupy Kapitałowej PKP oraz Strategią Województwa Pomorskiego;
- właściwa realizacja celów strategicznych przyjętych w Strategii;
- prawidłowe przygotowanie i realizacja planów działalności;
- gospodarne wykorzystanie majątku Spółki skutkujące dobrą sytuacją ekonomiczno – finansową;
- legalne pozyskiwanie i gospodarne wykorzystanie środków finansowych do realizacji projektu Rozwój Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście (dalej: „RSKM”), w tym z Unii Europejskiej.

Nieprawidłowości dotyczyły:

- nie monitorowania zakresu przedmiotowego Strategii w zakresie postępu realizacji programów operacyjnych z założonymi celami kierunkowymi oraz oceny stopnia zaawansowania poszczególnych przedsięwzięć w celu bieżącej identyfikacji trudności i zagrożeń w realizacji założonych celów strategicznych
- określenie efektywności wykorzystania przeznaczonych środków na te

¹ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna..

przedsięwzięcia, do czego Zarząd Spółki był zobowiązany w pkt. 7.
– Monitorowanie realizacji Strategii;

- nie sporządzania półrocznych sprawozdań z realizacji Strategii, do czego zobowiązana była komórka właściwa w sprawach strategii (pkt. 7. Monitorowanie realizacji Strategii);
- likwidacji sześciu środków trwałych, łącznej wartości księgowej 35,5 tys. zł, przed złożeniem wniosku o ich likwidację i wyłączenie z wykazu środków udostępnionych przez PKP S.A. do korzystania w celu utrzymania linii kolejowej do czego Spółka była zobowiązana postanowieniem § 8 ust.1 pkt 3 umowy oddania do odpłatnego korzystania z składników majątkowych składających się na linię kolejową, nr D55-KPN-9L/02 zawartej 30 grudnia 2002 r. między PKP S.A. a SKM (dalej: „umowa D55”).

Uwagi w zakresie badanej działalności dotyczyły:

- realizacji Strategii na podstawie uchwały Zarządu Spółki, bez zatwierdzającej ją uchwały Zgromadzenia Wspólników wymaganej § 26 pkt 29 umowy Spółki, pomimo podejmowanych przez Zarząd Spółki starań w tym zakresie;
- braku realizacji dwóch zadań szczegółowych celu strategicznego nr 3 – integracja z publicznym transportem zbiorowym, niemożliwych do samodzielnego zrealizowania przez SKM – bez udziału w ich realizacji samorządów: województwa pomorskiego i gmin;
- ujęcia w ewidencji księgowej Spółki wartości przedmiotu umowy D55 w wysokości 41.545,0 tys. zł, tj. niższej o 89.196,2 tys. zł od wartości określonej w aneksie nr 4 do tej umowy.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Ocena działań Spółki w zakresie wypracowania i realizacji strategii oraz wieloletnich planów działalności

Opis stanu
faktycznego

1.1. Spółka została utworzona na mocy Aktu Założycielskiego z dnia 22 grudnia 2000 r. i rozpoczęła działalność jako samodzielny podmiot prawa 01 lipca 2001 r.

Zarząd prowadzi sprawy i reprezentuje Spółkę. W skład Zarządu wchodzi: Prezes Zarządu – Dyrektor Przedsiębiorstwa i Członek Zarządu – Dyrektor ds. Przewozów.

Rada Ministrów przyjęła w kwietniu 2007 roku opracowaną przez Ministra Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej (dalej: „MTBiGM”) Strategię dla transportu kolejowego do roku 2013. W związku z powyższym, pismem z 11.08.2008 r., Zarząd PKP S.A. zobowiązał Zarząd SKM do opracowania i przedłożenia wieloletniej strategii funkcjonowania i rozwoju SKM ukierunkowanej na wzrost jej wartości oraz uwzględniającej przyjętą koncepcję zmian struktury własnościowej. Powołany przez Prezesa SKM² ośmioosobowy Zespół ds. opracowania projektu wieloletniej „Strategii Funkcjonowania i Rozwoju PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. do roku 2013”, składający się wyłącznie z pracowników SKM, przygotował projekt, który przedłożony został Zarządowi PKP S.A. do

² Decyzja Nr 2/2008 Prezesa Zarządu-Dyrektora Przedsiębiorstwa PKP szybkiej Kolei Miejskiej w trójmieście Sp. z o.o. z dnia 26 sierpnia 2008 r.

dokonania merytorycznych ocen w wyznaczonym terminie. Pismem z 12.02.2009 r. Zarząd PKP S.A. zobowiązał Zarząd SKM do przedłożenia Strategii do końca lutego 2009 r. Zarząd SKM przyjął uchwałą³ projekt Strategii, który został pozytywnie zaopiniowany przez Radę Nadzorczą SKM⁴ (dalej: „RN”) 20.02.2009 r., a opinia została przedłożona Zgromadzeniu Wspólników (dalej: „ZW”) celem zatwierdzenia ww. dokumentu.

(akta kontroli strona:18-23, 42, 223-228)

Uwaga dotycząca
badanej działalności

Zarząd SKM realizował Strategię pomimo jej niezatwierdzenia przez ZW. Podjęcie uchwał dotyczących zatwierdzenia wieloletnich planów działalności SKM należało do kompetencji Walnego ZW (zgodnie z §.26 pkt 29 umowy Spółki). Zarząd SKM zwołał Nadzwyczajne ZW 27.03.2009 r., na którym Strategia została zwrócona w celu dokonania zmian zapisów dotyczących modyfikacji finansowych. Zwyczajne ZW z ujętym w porządku obrad punktem dotyczącym wniosku Zarządu w sprawie zatwierdzenia „Strategii” odbyło się 19.06.2009 r. Na wniosek Przewodniczącej ZW punkt ten zdjęto z porządku obrad z uzasadnieniem, że „zatwierdzenie Strategii powinno nastąpić po rozstrzygnięciu przez zainteresowane strony wielu spraw, w związku z planowanym usamorządowaniem Spółki”.

W złożonym wyjaśnieniu Prezes SKM stwierdził, że Zarząd realizował przyjętą uchwałą Zarządu SKM i pozytywnie zaopiniowaną przez RN Strategię. Wskazał również, że SKM jest przedmiotem, a nie podmiotem realizowanych przekształceń własnościowych i miała ograniczony wpływ na działania właścicieli Spółki. Od 2006 r. nie ulega zmianie strategiczna polityka PKP S.A. wobec SKM, a realizacja strategicznych ustaleń pomiędzy dotychczasowym większościowym udziałowcem (PKP S.A.), a założonym docelowo większościowym udziałowcem (Województwem Pomorskim) jest realizowana na poziomie właścicielskim. Strategiczne założenia dotyczące zmiany struktury własnościowej są konsekwentnie realizowane zarówno przez PKP S.A. jak również Województwo Pomorskie i zainteresowane samorządy lokalne, które dokonują systematycznie dokapitalizowania Spółki.

(akta kontroli strona: 11- 17)

Opis stanu
faktycznego

1.2. Realizowana przez Zarząd SKM Strategia była zgodna z przyjętymi strategiami przez właścicieli Spółki tj.:

- Województwo Pomorskie – „Regionalną strategią rozwoju transportu w województwie pomorskim na lata 2007-2020” przyjętą przez Sejmik Województwa Pomorskiego we wrześniu 2008 r.⁵ w zakresie: modernizacji linii, na których funkcjonują lub będą funkcjonować połączenia SKM, wydłużenia linii nr 250 Gdańsk – Rumia i wybudowania przystanku Gdańsk Śródmieście, stacji Gdańsk Południe oraz modernizacji i zakupu taboru do obsługi SKM (pkt.8.1.-8.3);
- PKP S.A. w tym: „Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do roku 2030”⁶, „Strategią dla transportu kolejowego do roku 2013”⁷, „Program restrukturyzacji majątkowej spółek Grupy PKP do roku 2013”⁸, „Strategią

³ Uchwała Zarządu Nr 18/2009 z dnia 16 lutego 2009 r. (dalej: „uchwała z 16.02.2009 r.”)

⁴ Uchwała Rady Nadzorczej Spółki PKP SKM nr 7/IV/2009 z dnia 20 lutego 2009 r. (dalej: „uchwała z 20.02.2009 r.”)

⁵ Załącznik do uchwały nr 604/XXVII/08 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 września 2008 r.

⁶ Załącznik do uchwały Nr 277/2008 RM z dnia 19 grudnia 2008 r.

⁷ Przyjęty przez Ministerstwo Transportu w kwietniu 2007 r.

⁸ Przyjęty uchwałą nr 214 Zarządu PKP S.A. z 4 sierpnia 2009 r.

Grupy kapitałowej PKP S.A. na lata 2012-2015"⁹ szczególnie w zakresie procesu usamorządowania przewozów regionalnych.

(akta kontroli strona: 222)

W Strategii ujęto zagadnienia dotyczące m.in.: celów strategicznych¹⁰, celów kierunkowych¹¹, strategii dalszego rozwoju¹², a także docelowy model biznesowy SKM.

Model biznesowy SKM zakładał usamorządowanie (przejęcie bezpośredniej kontroli nad Spółką przez jednostki samorządu terytorialnego (dalej: „jst”). Przyjęto, że objęcie ponad 50% udziałów w Spółce przez jst z terenu województwa pomorskiego wystarczy do uznania tego procesu za zakończony, a pożądanym rozwiązaniem będzie objęcie 100% udziałów. SKM nie osiągnęła założonego celu usamorządowania, gdyż jst pozostają mniejszościowymi udziałowcami, a liczba posiadanych przez nie udziałów w poszczególnych latach okresu 2010-2013 wyniosła odpowiednio (w %): 28,87; 29,50; 35,24 oraz 35,06 na koniec października 2013 r. PKP S.A. posiadała odpowiednio: 48,31; 47,85; 43,98 oraz 44,27 udziałów, a Skarb Państwa 22,82; 22,60; 20,78; oraz 20,67 udziałów.

W Spółce realizowany był proces usamorządowania Spółki poprzez jej systematyczne dokapitalizowanie przez właścicieli. Od roku 2010 wartość Spółki wzrosła z 54.053,0 tys. zł (108.106 udziałów wartości 500 zł każdy) do 136.905,5 tys. zł (273.811 udziałów) na koniec października 2013, tj. wzrost udziałów o 153,3%.

(akta kontroli strona: 293)

- 1.3. Cele strategiczne określone w Strategii Spółka realizowała poprzez projekt RSKM będącym elementem wykonawczym Strategii. Uchwałą Nr 1¹³ Nadzwyczajne ZW wyraziło zgodę na zaciągnięcie przez Spółkę zobowiązania o wartości przewyższającej 4 mln. zł na realizację RSKM. W uzasadnieniu wniosku podano cel główny – poprawa jakości, efektywności i konkurencyjności transportu kolejowego w Trójmieście oraz zwiększenie spójności systemu komunikacyjnego regionu, poprzez zwiększenie zdolności przewozowej i przepustowej linii 250¹⁴, przystosowanie infrastruktury i taboru do obsługi osób o ograniczonej możliwości poruszania się oraz poprawa jakości obsługi świadczonej przez transport zbiorowy.

Realizowany projekt RSKM był zgodny z:

- Strategią Rozwoju Kraju 2007-2015¹⁵ „Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej” – drugi priorytet strategiczny;

⁹ Przyjęty uchwałą nr 826 Zarządu PKP S.A. z 2 października 2012 r.

¹⁰ Do celów strategicznych przyjęto: poprawa jakości i dostępności pasażerskiej usługi przewozowej; rozbudowa oferty przewozowej o nowe linie w aglomeracji Trójmiejskiej i w metropolii Zatoki Gdańskiej; integracja z publicznym transportem zbiorowym; wprowadzenie nowoczesnych narzędzi w zakresie zarządzania, finansów oraz współpracy zewnętrznej budujących stabilność ekonomiczną i podstawy rozwoju; poprawę jakości i wydajności pracy

¹¹ Do celów kierunkowych przyjęto: umieszczenie klienta jako podstawowego punktu odniesienia do wszystkich działań; systematyczne doskonalenie procesu zarządczego; kalkulowanie cen w oparciu o rozsądną racjonalizację kosztów, zasadę rozsądnego zysku w działalności podstawowej i maksymalizacji zysku w działalności poza przewozowej; prowadzenie stałych i kompleksowych analiz otoczenia Spółki; umacnianie i promowanie marki SKM; najszerze pozyskiwanie środków finansowych oraz rzeczowych ze źródeł zewnętrznych przy zachowaniu bezpieczeństwa finansowego i rentowności spółki; rozwój pracownika. Ponadto: rozbudowa oferty SKM w Trójmieście o nowe linie w aglomeracji trójmiejskiej i metropolii zatoki Gdańskiej; integracja SKM z innymi przewoźnikami transportu publicznego

¹² w tym taboru, realizacji projektu „Rozwój szybkiej kolei miejskiej”

¹³ z dnia 23 czerwca 2010 r.

¹⁴ Linia kolejowa wykorzystywana przez SKM

¹⁵ Strategia Rozwoju Kraju 2007-2015. - dokument przygotowany przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 29 listopada 2006 roku

- Narodowymi Ramami Odniesienia 2007-2013¹⁶ „Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski” – trzeci cel horyzontalny;
- Programem Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko (dalej: „POIS”) „Podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej Polski i jej regionów poprzez rozwój infrastruktury technicznej przy równoczesnej ochronie i poprawie stanu środowiska, zdrowia, zachowaniu tożsamości kulturowej i rozwijaniu spójności terytorialnej – cel główny.

W ramach projektu RSKM, którego zakończenie zaplanowano do końca 2014 r. realizowano trzy główne zadania:

1. Przebudowa Urządzeń Sterowania Ruchem Kolejowym, Systemu Elektrycznego Ogrzewania Rozjazdów i sterowania oświetleniem peronowym, budowa linii światłowodowej.
2. Przebudowa i remonty peronów SKM na stacjach i przystankach osobowych.
3. Przedłużenia linii nr 250 i budowa przystanku osobowego SKM Gdańsk Śródmieście.

Realizację powyższego projektu Spółka podjęła w 2007 r. zlecając opracowanie dokumentacji technicznej, studium wykonalności oraz analizę kosztów i korzyści¹⁷ poszczególnych zadań.

Finansowanie projektu RSKM zaplanowano z: dotacji (środki UE) – 150.337,5 tys. zł, Funduszu Kolejowego – 39.559,3 tys. zł, środków własnych 81.106,3 tys. zł, oraz kredytów/obligacji korporacyjnych – 44.136,5 tys. zł.

(akta kontroli strona: 5-10, 37)

1.4. Strategia zawierała pięć celów strategicznych¹⁸, których realizację określono w 21 zadaniach szczegółowych. Spółka podjęła realizację wszystkich celów strategicznych, z których cel strategiczny nr 1 – poprawa jakości i dostępności pasażerskiej usługi przewozowej (8 zadań szczegółowych) realizowany był w sposób ciągły, w ramach projektu RSKM. I tak realizując zadania szczegółowe:

- wprowadzenie zintegrowanego systemu powiadamiania o zagrożeniach – utworzono „system Info/sos”, który objął 7 z 21 posiadanych peronów (33%);

¹⁶ Dokument został przygotowany w Ministerstwie Rozwoju Regionalnego i zaakceptowany przez Komisję Europejską 9 maja 2007 r.

¹⁷ Dla całego projektu opracowano dokumentację projektową, stadium wykonalności wraz z analizą kosztów i korzyści. Przygotowanie dokumentacji dotyczyło zadań:

Studium Wykonalności i AKK Umowa Nr SKM-251/08 z dnia 22.12.2008r.
Zadanie 1 Przebudowa Urządzeń Sterowania Ruchem Kolejowym, Systemu Elektrycznego Ogrzewania Rozjazdów i sterowania oświetleniem peronowym, budowa linii światłowodowej.

PODZADANIE 1.2 Modernizacja Systemu Elektrycznego Ogrzewania Rozjazdów wraz z Systemem Oświetlenia Peronów
- Sopot dokumentacja projektowa UMOWA Nr SKM-124/09 z dnia 25.05.2009r.
- Gdańsk Oliwa dokumentacja projektowa UMOWA Nr SKM-124/09 z dnia 25.05.2009r.
- Gdańsk Wrzeszcz dokumentacja projektowa UMOWA Nr SKM-176/09 z dnia 23.09.2009r.
- Gdańsk Główny dokumentacja projektowa UMOWA Nr SKM-176/09 z dnia 23.09.2009r.

PODZADANIE 1.3 Budowa Linii Światłowodowej dokumentacja projektowa UMOWA Nr SKM-123/09 z dnia 21.05.2009r

ZADANIE 2 – Przebudowa i remonty peronów SKM na stacjach i przystankach osobowych.

-2.1. przystanek osobowy Gdańsk Politechnika dokumentacja projektowa UMOWA Nr SKM-96/09 z dnia 25.04.2009r.

-2.2. stacja Gdańsk Wrzeszcz dokumentacja projektowa UMOWA Nr SKM-53/11 z dnia 21.03.2011r.

-2.3. przystanek osobowy Gdańsk Żabianka AWFIS dokumentacja projektowa UMOWA Nr SKM-35/11 z dnia 10.02.2011r.

-2.4. przystanek osobowy Sopot Wyścigi dokumentacja projektowa Umowa Nr SKM-141/08 z dnia 26.05.2008r.

-2.5. stacja Sopot dokumentacja projektowa Umowa Nr SKM-141/08 z dnia 26.05.2008r.

-2.6. przystanek osobowy Gdynia Wzgórze Świętego Maksymiliana, dokumentacja projektowa UMOWA Nr SKM-104/09 z dnia 05.05.2009r. oraz UMOWA Nr SKM-129/10 z dnia 30.07.2010r.)

ZADANIE 3 – Przedłużenia linii nr 250 i budowa przystanku osobowego SKM Gdańsk Śródmieście
Dokumentacja projektowa: UMOWA Nr SKM-183/10 z dnia 07.10.2010r.

¹⁸ Patrz przypis 11

- poprawa komfortu podróżowania, w tym do obsługi osób niepełnosprawnych – dostosowano 11 peronów (52,4%) oraz 19 zespołów elektrycznych (29,7%);
- modernizacja infrastruktury peronowej – zmodernizowano 11 peronów (52,4%);
- wprowadzenie nowoczesnego systemu w zakresie obsługi i informacji pasażera wraz z ekranami LED – wykonano na 8 peronach (38,1%) oraz zamontowano 25 automatów biletowych.

Niepełna realizacja postawionych celów wynikała z ograniczeń finansowych, a kontynuację działań ujęto we wstępnych założeniach inwestycyjnych na „perspektywę finansową 2014-2020”.

Realizacja Strategii nie była przedmiotem kontroli oraz audytu wewnętrznego.

(dowód: akta kontroli str. 341-367)

Uwaga dotycząca
badanej działalności

SKM nie zrealizowała dwóch zadań szczegółowych, które dotyczyły celu strategicznego nr 3 – integracja z publicznym transportem zbiorowym, tj:

- budowa profesjonalnych węzłów integracyjnych i przesiadkowych na styku infrastruktury kolejowej i drogowej oraz parkingów;
- podejmowanie działań na rzecz polityki uprzywilejowania publicznego transportu zbiorowego z ruchem drogowym.

Nie zrealizowanie ww. zadań wynikało z ograniczonych możliwości Spółki do ich samodzielnego wykonania, ponieważ Spółka nie dysponowała nieruchomościami w bezpośrednim sąsiedztwie przystanków SKM oraz brak było działań w tym zakresie na szczeblu poszczególnych miast Obszaru Metropolii Zatoki Gdańskiej (z wyjątkiem gminy Pruszcz Gdański, która udostępniła po uruchomieniu nowej linii kolejowej zarządzany przez siebie teren, w bezpośrednim sąsiedztwie dworca kolejowego, na potrzeby parkingu dla samochodów).

(dowód: akta kontroli str.346-347)

Ustalona
nieprawidłowość

Zarząd Spółki nie w pełni realizował obowiązek monitorowania zakresu przedmiotowego Strategii w zakresie postępu realizacji programów operacyjnych z założonymi celami kierunkowymi oraz oceny stopnia zaawansowania poszczególnych przedsięwzięć w celu bieżącej identyfikacji trudności i zagrożeń w realizacji założonych celów strategicznych oraz określenie efektywności wykorzystania przeznaczonych środków na te przedsięwzięcia. Brak udokumentowanego monitoringu dotyczył następujących celów strategicznych: rozbudowa oferty przewozowej o nowe linie w aglomeracji Trójmiejskiej i w metropolii Zatoki Gdańskiej; integracja z publicznym transportem zbiorowym; wprowadzenie nowoczesnych narzędzi w zakresie zarządzania, finansów oraz współpracy zewnętrznej budujących stabilność ekonomiczną i podstawy rozwoju; poprawę jakości i wydajności pracy.

Obowiązek przedkładania Zarządowi Spółki półrocznych sprawozdań z realizacji Strategii oraz wniosków w zakresie jej modyfikacji w sytuacjach zrealizowania zadania lub jego dezaktualizacji został nałożony na „komórkę właściwą w sprawach strategii” (pkt. 7. Monitorowanie realizacji Strategii).

Wyjaśniając przyczyny nie przedkładania półrocznych sprawozdań pracownik zatrudniony na Samodzielnym Stanowisku Pracy ds. Strategii i Zarządzania

Jakością¹⁹ stwierdził m.in., że działając z polecenia Zarządu Spółki podejmował w całym okresie obowiązywania Strategii szereg działań mających na celu jak najpełniejszą realizację celów strategicznych, w zgodzie z misją i wizją Spółki. Odpadł podstawowy cel formalnego półrocznego raportowania realizacji Strategii, jakim było wyposażanie Zarządu w niezbędną wiedzę w tym zakresie, ponieważ ta wiedza i świadomość realizacji działań strategicznych istniała w sposób ciągły. W związku z tym raporty miałyby charakter formalny zawierający zapisy, iż założenia i cele Strategii pozostają aktualne i brak jest zagrożeń jej prawidłowej realizacji.

Wyjaśniając przyczyny braku udokumentowanego monitorowania zakresu przedmiotowego Strategii oraz jej kontroli lub audytu Prezes SKM stwierdził, że zakres przedmiotowy Strategii był monitorowany na bieżąco w zakresie realizacji projektu RSKM jako podstawowego zadania inwestycyjnego realizowanego w okresie obowiązywania Strategii i będącego kluczowym elementem wykonawczym dla jej rozwoju. Nie wystąpiła również obiektywna potrzeba formalnego zgłaszania wniosków w formie półrocznych sprawozdań w zakresie modyfikacji Strategii w sytuacjach zrealizowania zadania lub jego dezaktualizacji, ponieważ wszystkie założenia strategiczne pozostają aktualne i nie wymagają modyfikacji, ponieważ strategiczny element wykonawczy (RSKM) jest realizowany.

NIK nie podziela stanowiska Pana Prezesa oraz pracownika komórki właściwej do spraw strategii, ponieważ poza strategicznym elementem wykonawczym jakim jest projekt RSKM, Strategia zawierała również inne cele strategiczne oraz zadania kierunkowe, które nie były monitorowane.

(dowód: akta kontroli str.32-33, 221)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie²⁰ mimo stwierdzonej nieprawidłowości działalność Spółki zbadanym zakresie.

2. Realizacja rocznych planów rzeczowych i finansowych oraz pozyskiwanie i wykorzystanie środków finansowych z Unii Europejskiej

Opis stanu faktycznego

2.1. SKM w badanym okresie sporządzała każdego roku plany działalności, które uzyskiwały pozytywną opinię RN oraz były zatwierdzane przez ZW²¹. W sporządzanych planach ujmowano zagadnienia związane z działalnością SKM dotyczące: istotnych wydarzeń roku poprzedzającego, determinantów działalności w planowanym roku, planów marketingowych (w tym strategia sprzedaży biletów), prowadzonej polityki zatrudnieniowo-płacowej, planowanych przychodów i kosztów, inwestycji (w tym oceny posiadanego i użytkowanego majątku i jego modernizacji).

Roczne plany rzeczowe i finansowe uwzględniały zadania wynikające z realizowanej Strategii (strategia dalszego rozwoju).

¹⁹ Komórka właściwa w sprawach strategii

²⁰ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen cząstkowych dotyczących działalności w badanym obszarze: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna

²¹ Plan działalności na 2010 r. zatwierdził Zarząd uchwałą nr 167 z 2009 r. a na kolejne lata ZW uchwałami nr 3 z 28.02.2011 r., 1 z 9.03.2012 r., 1 z 18.02.2013 r.

W częściach planów dotyczących działalności finansowej (przychody, koszty wskaźniki ekonomiczne) przedstawiano trzy wielkości: wykonanie planu w roku poprzedzającym, przewidywane wykonanie w roku sporządzania planu i plan na kolejny rok. W części opisowej analizowano przyczyny zmian wskaźników oraz wartości.

W planach odnoszono się do wieloletniej prognozy finansowej – Biznes Plan na lata 2007-2013²² poprzez aktualizację przyjętych założeń spowodowaną bieżącą sytuacją gospodarczą, zmieniającymi się danymi makroekonomicznymi, a także realizacją projektu RSKM.

(dowód: akta kontroli str. 290)

2.2. SKM realizując plan zadań rzeczowych przewiozła następujące liczby pasażerów (w tys): 37.301 (plan 38.180) w 2010 r., 38.370 (plan 37.248) w 2011 r., 36.818 (plan 38.604) w 2012 r. i 17.469 w I półroczu 2013 r. (plan na rok 37.105).

Wykonana została praca przewozowa w pasażero-km²³: 872.813 (plan 863 059) w 2010 r., 902.377 (plan 864.163) w 2011 r., 838.916 (plan 896.762) w 2012 r. i 401.054 w I półroczu 2013 r. (plan na rok 2013 r. 845.993). Zadania rzeczowe w zakresie pracy eksploatacyjnej zrealizowano w poc-km²⁴ odpowiednio: 3.879 (plan 3.877), 3.690 (plan 3.720), 3.404 (plan 3.620), i 1.473 w I półroczu 2013 r. (plan 2.973).

W 2011 i 2012 r. odnotowano niewykonanie planu pracy eksploatacyjnej odpowiednio o 0,8% i 6%. W 2012 r. przewóz pasażerów był niższy od planowanego o 4,6%, a praca przewozowa o 6,5%.

Nie wykonanie planowanych zadań rzeczowych wynikało m.in. z prowadzonych prac modernizacyjnych na linii 250, przejmowania składów dalekobieżnych z remontowanej i zamykanej całodobowo (biegnącej równolegle) linii nr E 65, a także z zaprzestania uruchamiania pociągów do Tczewa spowodowanego brakiem wolnych tras udostępnianych przez PKP PLK.

(dowód: akta kontroli str. 31)

2.3. Spółka osiągała dodatni wynik finansowy w wysokości odpowiednio: 53,7 tys. zł w 2010 r. (plan: 306,4 tys. zł), 842,2 tys. zł w 2011 r. (plan: 57,3 tys. zł), 722,1 tys. zł w 2012 r. (plan: 278,2 tys. zł) i 1.051,1 tys. zł w I półroczu 2013 r. (plan: 1.866,0).

Istotne rozbieżności między planem i wykonaniem wyniku finansowego w ujęciu procentowym wynikały z wykonania przychodów i kosztów, gdzie 1% odchylenie od planu, przy planowaniu wyniku finansowego na poziomie zbliżonym do zera, skutkowało znaczną zmianą wyniku finansowego.

(dowód: akta kontroli str. 290)

Osiągnięty zysk wynikał z przychodów netto ze sprzedaży²⁵, które wyniosły odpowiednio: 101.508,7 tys. zł (plan: 101.599,5 tys. zł), 112.666,5 tys. zł

²² Spółka opracowała do wieloletniej prognozy finansowej – Biznes Plan na lata 2007-2013 stosownie do polecenia PKP S.A. (pismo KFE3-0320/2/06 z 19.04.2006 r., który to dokument nie jest wiążący dla działalności Zarządu ponieważ nie został w żaden sposób przyjęty do stosowania)

²³ Liczba pasażerów x liczba przejechanych km podane w tysiącach

²⁴ Ilość uruchomionych pociągów x przejechane kilometry – podane w tysiącach

²⁵ W okresie tym przychody netto ze sprzedaży²⁵ wyniosły odpowiednio: 101.508,7 tys. zł, 112.666,5 tys. zł, 133.614,6 tys. zł i 64.928,5 tys. zł. Największe przychody osiągnięto ze sprzedaży: biletów ponad około 64 % przychodów (84.547 tys. zł)

(plan: 103.771,0 tys. zł), 133.614,6 tys. zł (plan: 111.152,9 tys. zł) i 64.928,5 tys. zł (plan: 66.421,0 tys. zł), pozostałych przychodów operacyjnych²⁶ w wysokości: 23.967,5 tys. zł (plan: 22.136,6 tys. zł), 24.428,9 tys. zł (plan: 25.898,9 tys. zł), 9.075,7 tys. zł (8.061,7 tys. zł), i 14.805,2 tys. zł (plan: 3.022,0 tys. zł) oraz przychodów finansowych²⁷ w wysokości: 910,3 tys. zł (plan: 1.310,8 tys. zł), 758,3 tys. zł (plan: 420,0 tys. zł), 2.014,8 tys. zł (plan: 14.700,0 tys. zł) i 867,8 tys. zł (plan: 2.034 tys. zł).

Koszty działalności operacyjnej wynosiły: 125.637,7 tys. zł (plan: 123.742,7 tys. zł), 134.549,1 tys. zł (plan: 128.584,4 tys. zł), 142.258,6 tys. zł (plan: 140.018,1 tys. zł), 66.983,9 tys. zł (plan: 69.214,0 tys. zł), a koszty finansowe 16,7 tys. zł (plan: 121,4), 76,1 tys. zł (plan: 627,6 tys. zł), 80,4 tys. zł (plan: 69,0 tys. zł), 21,7 tys. zł (plan: 25,0 tys. zł).

W poszczególnych latach badanego okresu wykonanie planu przychodów ze sprzedaży wynosiło odpowiednio: 99,9%, 108,6%, 101,4% i 97,8%, a planu kosztów operacyjnych: 101,5%, 104,6%, 101,6%, i 101,1%

Na wysokość kosztów operacyjnych największy wpływ miały: wynagrodzenia, zużycie materiałów i energii, usługi obce (razem blisko 80%)²⁸ i amortyzacja.

Spółka podejmowała działania obniżające koszty usług obcych²⁹, zużycia materiałów i energii oraz zwiększające wydajność pracy³⁰, co spowodowało procentowy spadek udziału kosztów operacyjnych w przychodach ze sprzedaży z 123% w 2010 r., 119% w 2011 r., 106 % w 2012 r. do 103% w I półroczu 2013 r.

(dowód: akta kontroli str. 25,40,294)

- 2.5. Należności długoterminowych Spółka w 2010 r. nie posiadała, natomiast w 2011 r. wyniosły one 423,8 tys. zł, w 2012 r. 414,6 tys. zł, a w I półroczu 2013 r. 422,6 tys. zł. Należności te stanowiły kaucję wynikającą z umów na świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich wniesione przez Urząd Marszałkowski województwa pomorskiego oraz wniesioną przez Zakład Komunikacji Miejskiej Gdynia (49,2 tys. zł).

(dowód: akta kontroli str. 28, 34)

- 2.6. Zadłużenie Spółki w latach 2010-2013 (I półrocze) wynosiło 34.895,6 tys. zł³¹ w 2010 r., 34.867,0 tys. zł w 2011 r. (w tym leasing³² 417,1 tys. zł), 75.714,5 tys. zł w 2012 r. (tym leasing 96,6 tys. zł i obligacje³³ 40.751,1 tys. zł) oraz 86.952,3 tys. zł w I półroczu 2013 r. (w tym leasing 96,6 tys. zł oraz obligacje 40.751,1 tys. zł). Zadłużenie Spółki nie miało istotnego wpływu na jej płynność finansową.

w 2012 r.), 15 % (19.571 tys. zł) dotacji samorządowych, 12 % (16.853 tys. zł.) z dotacji przedmiotowych do utraconych przychodów z tytułu ulg przejazdowych. Ponadto przychody wynikały wynoszące poniżej 1 % wynikały z: wynajmu i dzierżawy (1.081 tys. zł), reklamy (1.324 tys. zł), sprzedaży biletów Zakładu Komunikacji Miejskiej (939 tys. zł), przejazdów innych użytkowników na linii 250 (721 tys. zł), biletów metropolitalnych i prowizji (1.699 tys. zł), pozostałe (4.627 tys. zł)

²⁶ Pozostałe przychody operacyjne stanowiły m.in. dotacje do biletów, otrzymane kary umowne

²⁷ Przychody finansowe wynikały z odsetek od lokat bankowych

²⁸ Procentowy udział w kosztach operacyjnych w latach 2010-2013 (I półr.) wynosił odpowiednio: materiały i energia 29,4% w 2010 r., 25,9% w 2011 r., 25,7% w 2012 r. i 25,7% w I półroczu 2013 r.; usługi obce 25,5%, 26,2%, 23,8%, 24,7%; wynagrodzenia 27,7%, 27,9%, 27,3%, 29,1%

²⁹ Spółka przeniosła system sterowania ruchem kolejowym na linii 250 z obiektów PLK S.A. na urządzenia własne co skutkowało obniżeniem kosztów usług obcych o 18 % w 2010 r., o 22 % w 2011 r., o 30 % w 2012 r.

³⁰ Nastąpił wzrostu średnich wynagrodzeń pracowników lecz udział ogółem kosztów wynagrodzeń w kosztach operacyjnych uległ zmniejszeniu w 2012 r. i wynosił 27,3 % wobec 27,9 % w 2011 r. i 27,7 % w 2010 r.

³¹ Zobowiązanie wynikało z umowy między PKP S.A. a SKM dotyczącej oddania do korzystania przez SKM z nieruchomości (umowa D55)

³² Leasing dotyczył zakupu terminali do mobilnej sprzedaży biletów

³³ Obligacje dotyczyły pozyskania środków finansowych związanych z realizacją projektu RSKM – zadanie modernizacja taboru..

(dowód: akta kontroli str. 27-28, 41)

2.7. Średnioroczne zatrudnienie w Spółce wynosiło 817 pracowników w roku 2010 i 2011 (planowano odpowiednio 825 i 815 pracowników), 812 w 2012 r. (planowano 825) i 796 po 10 miesiącach 2013 r. (planowano 808). Spadek zatrudnienia następował w wyniku prowadzonej polityki ograniczającej zatrudnienie przy wykorzystaniu odejść w związku z nabyciem uprawnień emerytalnych. Wyższe od planowanego zatrudnienia w 2011 r. o dwóch pracowników wynikało m.in. z konieczności zwiększenia zatrudnienia w zespole drużyn trakcyjnych i utworzenia samodzielnego stanowiska ds. windykacji.

Dwuosobowy Zarząd Spółki RN powoływała na okresy trzyletnie. Zarząd IV kadencji powołano uchwałami RN z 29.06.2009 r.³⁴, a V kadencji z 21.05.2012 r., w tym samym składzie.

RN Spółki składała się z 8-9 członków, powoływanych na trzyletnie kadencje. Mandaty członków RN IV kadencji wygasły z dniem 29.04. 2011 r. Na V kadencję ZW Spółki powołało sześciu członków RN 29.04.2011 r., a na NZW 15.07.2011 r. kolejnych trzech oraz 17.12.2012 r. jednego. W okresie V kadencji uchwałami NZW odwołano dwóch członków RN, a jedna osoba zrezygnowała. Wynagrodzenie RN obciążało fundusz wynagrodzeń bezosobowych i wynosiło: 207,3 tys. zł w 2010 r., 221,8 tys. zł w 2011 r., 249,6 tys. zł w 2012 r. oraz 197,3 tys. zł za 10 miesięcy 2013 r., co stanowiło odpowiednio 94,1%; 93,0%; 97,3% oraz 82,3 % zaplanowanych wydatków.

Nie wystąpiły koszty związane z wypłatą odpraw lub odszkodowań z tytułu odwołania członków Zarządu lub RN.

(dowód: akta kontroli str.3-5, 213-220)

2.8 W Spółce komórka powołana do spraw kontroli gospodarczej nie przeprowadzała audytu wewnętrznego oraz kontroli w zakresie realizacji planów rocznych i wieloletnich.

Kontrola w powyższym zakresie realizowana była przez samodzielne stanowisko pracy ds. analiz ekonomicznych (dalej: „służba ekonomiczna”) w sposób ciągły. Każdego miesiąca komórki merytoryczne przedkładały do służby ekonomicznej informację o realizacji rocznych planów rzeczowych i finansowych, w tym realizacji projektu RSKM. Rzetelność informacji była sprawdzana z zapisami księgowymi w zakresie finansowym oraz zapisami zawartymi w systemie ewidencji w zakresie wykonania zadań rzeczowych³⁵. Na podstawie tych informacji służby ekonomiczne przygotowywały raport dla Zarządu Spółki, oraz RN. W raportach analizowano realizację planowanych zadań w danym miesiącu dotyczących działalności przewozowej, przychodów, kosztów, wykonania planów inwestycyjnych oraz wyniku na całości działalności Spółki.

Do końca 2012 r. Zarząd Spółki przekazywał w każdym miesiącu informacje o realizacji zadań (w tym do ujętych w planach rocznych) udziałowcom Spółki, a od roku 2013 informacje te przekazywano co kwartał³⁶.

Każdego roku niezależny biegły rewident przeprowadzał badanie sprawozdania finansowego i wydawał opinie dla ZW.

³⁴ Uchwała nr 38 nr 40 z 29.06.2009 r.

³⁵ Dane z kas przekazywane są do „centralnej bazy sprzedaży SKM” a następnie przetwarzane przez PKP Informatyka sp. z o.o., która przygotowuje raporty dotyczące pracy przewozowej

³⁶ Właściciele Spółki uznali, kwartalna sprawozdawczość za wystarczającą

Według wyjaśnienia Prezesa SKM powyższe raportowanie pozwalało na obserwowanie i pełną kontrolę wykonania planów finansowych i rzeczowych, a także kontrolę odchyleń przy ich realizacji.

(dowód: akta kontroli str.33, 268-273)

2.9. Spółka zabezpieczyła środki na finansowanie projektu RSKM. W dniu 30.12.2011 r. Spółka zawarła umowę z Skarbem Państwa – Centrum Unijnych Projektów Transportowych, której przedmiotem było udzielenie jej dofinansowania na realizację projektu RSKM w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013³⁷ (dalej: „Umowa”). Planowany całkowity koszt realizacji projektu, wyceniono na 351.045,0 tys. zł, a dofinansowanie w ramach Umowy określono w kwocie 167.636,1 tys. zł. Po przeprowadzeniu przetargów i podpisaniu umów z wykonawcami wartość projektu wyniosła 315.139,6 tys. zł, w tym środki z dotacji to 150.337,5 tys. zł, własne i samorządowe 81.106,3 tys. zł, kredyty-obligacje korporacyjne 44.136,5 tys. zł, a z Funduszu Kolejowego 39.559,3 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 37-38, 231-265)

W załączniku do Umowy określono Harmonogram realizacji projektu i Plan finansowania. Planowano wykonanie: przebudowy urządzeń sterowania ruchem kolejowym (wartość prac 39.554,6 tys. zł), modernizacji systemu elektrycznego ogrzewania rozjazdów wraz z systemem oświetlenia peronów (2.200,9 tys. zł), budowy linii światłowodowej (6.301,3 tys. zł), przebudowy i remontów peronów SKM na stacjach i przystankach osobowych (55.832,2 tys. zł), przebudowy linii 250 i budowy przystanku osobowego SKM Gdańsk Śródmieście (97.649,3 tys. zł) oraz remontu i modernizacji taboru (146.209,4 tys. zł). Zakończenie realizacji projektu zaplanowano na koniec 2014 r.

W latach 2010-2013 (I półrocze) Spółka wykorzystała 80.712,9 tys. zł, w tym z: środków unijnych 35.152,1 tys. zł, własnych 18.113,9 tys. zł, Funduszu Kolejowego 26.390,8 tys. zł oraz kredytów i pożyczek 1.056,0 tys. zł.

W realizacji projektu RSKM wystąpiły następujące opóźnienia:

- modernizacja taboru (wartość projektu 146,2 09,4 tys. zł), której realizację planowano do 30.04.2013 r. do dnia kontroli nie została zakończona.

Przyczyną niezrealizowania zadania było ogłoszenie upadłości wykonawcy po jego wyborze w trybie postępowania przetargowego. SKM ogłosiła kolejne postępowanie przetargowe i podpisała kontrakt na realizację zadania;

- przygotowanie projektu Przedłużenie linii 250 i budowa przystanku osobowego Gdańsk Śródmieście (wartość projektu 1.549,9 tys. zł), którego wykonanie przewidziano na 31.03.2012 r. – zrealizowano 01.03.2013 r.

Opóźnienie wynikało z konieczności uzgadniania prac projektowych wykonywanych w jednym czasie dla trzech projektów prowadzonych w tym rejonie przez różnych inwestorów: Urząd Miasta Gdańsk, PLK S.A. oraz SKM. Powodowało to zmianę założeń inwestycyjnych (dotyczących m.in. zastąpieniem dwóch peronów jednym wyspowym, koniecznością rozbiórki muru oporowego) skutkujących opóźnieniem w wykonaniu zadania;

³⁷ Nr umowy POIS.07.03.00-00-010/10 w ramach działania 7.3: Transport miejski w obszarach metropolitalnych priorytetu VII: Transport przyjazny środowisku

- przebudowa urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Realizacja zadania przewidziana była do 30.04.2013 r. Do 02.12.2013 r. zadanie rzeczowo zostało zrealizowane lecz nie zakończono odbioru technicznego komponentu zadania wykonanego na stacji Gdynia Chylonia.

Opóźnienie wynikało z możliwości przebudowy ww. urządzeń po zakończeniu prac realizowanych w tym rejonie przez PLK S.A;

- przebudowa i remonty na stacjach i przystankach osobowych. Zadanie przewidywano zakończyć do 30.07.2013 r. Do 02.12.2013 r. zadanie rzeczowo zostało zrealizowane lecz prowadzona była procedura odbioru technicznego dwóch stacji (Gdańsk Wrzeszcz i Gdańsk Żabianka).

Opóźnienie spowodowane było decyzjami o przesunięciu terminu rozpoczęcia robót z uwagi na minimalizowanie utrudnień w ruchu, w okresie Euro 2012.

(dowód: akta kontroli str.36,38-39)

- 2.10. Nie stwierdzono przypadku opóźnień w płatnościach faktur wystawionych przez wykonawców za wykonane prace (w tym przy realizacji RSKM). W analizowanych latach Spółka nie płaćła kar umownych.

(dowód: akta kontroli str.37)

- 2.11. Zadania związane z wypracowaniem Strategii, przygotowaniem planów wieloletnich i rocznych działalności Spółki były wykonywane we własnym zakresie, przez własnych pracowników, w ramach obowiązków służbowych.

(dowód: akta kontroli str. 34)

W działalności Spółki, w badanym powyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność SKM w zbadanym zakresie.

3. Działania w zakresie: restrukturyzacji i przygotowania spółki do prywatyzacji, pozyskania od PKP S.A. składników mienia niezbędnych do prowadzenia działalności oraz zagospodarowania majątku zbędnego

Opis stanu faktycznego

- 3.1. W Spółce nie wypracowano programu jej restrukturyzacji oraz harmonogramu przygotowania do prywatyzacji, ponieważ nie było takiej potrzeby.

Celem strategicznym Spółki było jej usamorządowanie. Zgodnie z oświadczeniami właścicieli: PKP S.A. i Województwem Pomorskim Plan usamorządowania ma zostać poprzedzony zmianami legislacyjnymi, w oparciu o które zostanie zrealizowany.

Wg wyjaśnienia Prezesa SKM przedmiotowe zmiany³⁸ w prawie przygotowało PKP S.A. w uzgodnieniu z Ministrem Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

³⁸ Zmiany legislacyjne dotyczą ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz.U. Nr 84, poz.948 ze zm) dalej: „ustawa o komercjalizacji”, w oparciu o które dokonane zostanie przeniesienie wszystkich udziałów należących do PKP S.A. na rzecz Skarbu Państwa, w zamian za środki z Funduszu Kolejowego, przeznaczone na spłatę historycznego zadłużenia PKP S.A., a w dalszej

(dowód: akta kontroli str.17 , 34)

3.2. Spółka została wyposażona w majątek ruchomy niezbędny do jej funkcjonowania (tabor kolejowy, maszyny i urządzenia zaplecza utrzymania) oraz nieruchomości niezbędne do zarządzania linią kolejową na podstawie umowy D55. Na mocy tej umowy PKP S.A. oddała SKM do odpłatnego korzystania składniki majątkowe składające się na linię kolejową 250 oraz nieruchomości niezbędne do zarządzania tą linią o wartości 56.783,2 tys. zł. Na podstawie aneksów do ww. umowy wartość przedmiotu umowy ulegała zmianie i wynosiła: 67.574,9 tys. zł (aneks nr 1³⁹), 30.079,3 tys. zł (aneks nr 2⁴⁰), 30.042,0 tys. zł (aneks nr 3⁴¹) oraz 130.741,2 tys. zł (aneks nr 4⁴²).

(dowód: akta kontroli str.44-200)

Uwaga dotycząca
badanej działalności

Od 2010 r. Spółka została dokapitalizowana przez PKP S.A. w formie aportu budynkami i budowlami znajdującymi się na Stacji Gdynia Cisowa Postojowa oraz działkami o uregulowanym statusie prawnym⁴³. Wartość przedmiotu umowy D55 ujęta w ewidencji księgowej wyniosła 41.545,0 tys. zł. i była niższa o 89.196,2 tys. zł od wartości przedmiotu umowy D55 określonego w aneksie nr 4 (130.741,2 tys. zł).

W złożonym wyjaśnieniu Prezes Spółki stwierdził, że w załączniku nr 1 aneksu nr 4 do umowy D55 wprowadzono wartości użytkowania wieczystego całych działek gruntu, także w tych przypadkach, gdy chodziło o działki, które są użytkowane przez SKM nie w całości lecz w części. Część działek nie mogła być odrębnymi przedmiotami praw rzeczowych ani też nie była oszacowana a do treści umowy wpisano pełne wartości. Ponieważ wyliczona w ten sposób wartość umowy stwarzała mylne wrażenie, co do wartości majątku faktycznie użytkowanego przez SKM uznano, że bardziej właściwe będzie pominięcie wartości tych działek, które używane są przez SKM jedynie w części i nieuwzględnienie ich wartości w ewidencji księgowej. Wspólnie z PKP S.A. uzgadniany był aneks nr 5, w którym zostanie skorygowana wartość przedmiotu umowy.

(dowód: akta kontroli str.30, 172-200, 266-267)

Opis stanu
faktycznego

3.3. Zgodnie z umową D55 naliczany czynsz na rzecz PKP S.A. płacony przez Spółkę wynosił rocznie 1 zł za kilometr linii kolejowej 250, tj. 32,44 zł oraz 0,01 zł za m² nieruchomości oddanych do korzystania i nie był zmieniany do zakończenia kontroli (16 grudnia 2013 r.). Aneksami do umowy D55 zmianie ulegała wysokość czynszu (w wyniku przekazania SKM kolejnych aportów oraz podwyższenia wartości gruntów w wyniku ich oszacowania) i wynosiła od 6 czerwca 2013 r. 3,9 tys. zł⁴⁴. Czynsz ten stanowił niewymagalną wierzytelność PKP S.A. do czasu objęcia, w zamian za te wierzytelności, udziałów w podwyższonym kapitale zakładowym SKM księgowany na koncie 204 – zobowiązania powyżej 12 miesięcy. Na podstawie aneksu nr 2 czynsz należny PKP S.A. w kwocie 4.390,8

kolejności nieodpłatne przekazanie przez Skarb Państwa wszystkich udziałów posiadanych w SKM na rzecz Województwa Pomorskiego

³⁹ Aneks nr 1 do umowy D55 z dnia 15 lipca 2009 r. (dalej: „aneks nr 1”)

⁴⁰ Aneks nr 2 do umowy D55 z dnia 25 czerwca 2010 r. (dalej: „aneks nr 2”)

⁴¹ Aneks nr 3 do umowy D55 z dnia 6 maja 2011 r. (dalej: „aneks nr 3”)

⁴² Aneks nr 4 do umowy D55 z dnia 6 czerwca 2013 r. (dalej: „aneks nr 4”)

⁴³ O wartości: 37.495,3 tys. zł oraz 78,1 tys. zł.

⁴⁴ Na czynsz składała się kwota w wysokości równej: 1 zł za kilometr linii kolejowej 250 oddanej do użytkowania- 32,44 zł a od 06.06.2013 r (aneks nr 4) 31,08 zł; 0,01 zł za 1 m² nieruchomości oddanej do odpłatnego korzystania tj. 10.068,00 zł od dnia zawarcia umowy, 9.371,00 zł od dnia 15 lipca 2009 r. na podstawie aneksu nr 1 do umowy D55, 3.894,22 zł (aneks nr 2), 951,28 zł (aneks nr 3), a od 6 czerwca 2013 r. 3.925,30 zł (aneks nr 4)

tys. zł został wniesiony aportem do Spółki. Na 31 października 2013 r. wierzytelność PKP S.A. z tytułu umowy D55 wynosiła 497,8 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str.24,44-48,86-87,149-150,172-173)

Spółka nie podejmowała innych działań w celu pozyskania majątku, który przyczyniłby się do poprawy jej funkcjonowania.

Wg wyjaśnienia Prezesa SKM Spółka oczekuje wniesienia aportem przez PKP S.A. pozostałych działek znajdujących się w obrębie Stacji Gdynia Cisowa Postojowa oraz Posterunku Rewizji Technicznej znajdującego się na Stacji Wejherowo po ustaleniu ich statusu formalnoprawnego. Wg wiedzy Spółki, PKP S.A. takie działania podejmuje.

(dowód: akta kontroli str. 32, 34)

3.4. Zarząd Spółki rezygnował z zbędnego, dzierżawionego od PKP S.A. majątku przekazanego umową D55. Rezygnacji dokonywano na wnioskach⁴⁵ kierowanych do PKP S.A.⁴⁶, które zawierały podstawowe informacje o zbędnym środku trwałym, w tym o jego wartości księgowej oraz pozycji określonej w załączniku do umowy D55. W wyniku podjętych działań w aneksach nr 3 i 4 do umowy D55 dokonywano wykreśleń środków trwałych, z których Spółka zrezygnowała lub zlikwidowała. W załączniku nr 1 do umowy D55 stanowiącym wykaz nieruchomości gruntowych – działek i ich części – przeznaczonych do oddania Spółce do odpłatnego korzystania⁴⁷ przekazano 324 pozycje, a w załączniku nr 2 stanowiącym wykaz budynków, budowli i urządzeń niezbędnych do zarządzania linią kolejową i prowadzonej działalności przekazano 330 pozycji. W wyniku dokonywanych zmian (wykreśleń w wyniku likwidacji lub przejęć) w aneksie nr 4, załączniku nr 1 wykreślono 31 pozycji i dopisano 53 nowe, a w załączniku nr 2 wykreślono 142 pozycje⁴⁸. Ponadto w załączniku nr 1 wprowadzono 33 zmiany w oznakowaniu pozycji dopisując do podstawowego wyróżnika literę „a”

(dowód: akta kontroli str.57-85,174-200,295-297)

3.5. Spółka posiadała środki trwale zakwalifikowane w grupach rodzajowych od 0-9 w liczbie 2.394 pozycje⁴⁹. Spółka cyklicznie prowadzi inwentaryzację środków trwałych na podstawie Instrukcji Inwentaryzacyjnej dla PKP SKM-SKM F-3a⁵⁰. Ostatnią inwentaryzację środków trwałych przeprowadzono w grudniu 2012 r. Nie stwierdzono istnienia w Spółce środków trwałych zbędnych, niewykorzystywanych do realizacji zadań przewozowo zarządczych.

Spółka nie prowadziła więc działań w celu zagospodarowania majątku zbędnego, ponieważ takiego majątku nie posiadała.

(dowód: akta kontroli str. 34,295-)

Ustalona
nieprawidłowość

W okresie od 12.09.2003 r. do 30.09.2010 r. Spółka zlikwidowała sześć środków trwałych wartości księgowej 35,5 tys. zł przed złożeniem wniosku do PKP S.A. o ich wykreślenie z załącznika nr 2 umowy D55. Zlikwidowane środki trwale to: budynek kasy biletowej Sopot Kamienny Potok zlikwidowany 12.09.2003 r. (pozycja 88

⁴⁵ Wg wzoru będącego załącznikiem nr 6 do Instrukcji postępowania dla zmiany przedmiotu umów dzierżawy lub najmu zawartych przez PKP S.A. ze spółkami zależnymi oraz trybu prostowania błędów w umowach obowiązującej od 03.01.2002 r. (dalej: „załącznik nr 6 do umowy D55”)

⁴⁶ PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Gdańsku

⁴⁷ W trybie art.17 ust.5 w związku z art.78a ust.2 ustawy o komercjalizacji

⁴⁸ Brak możliwości określenia wartości aktywów wykreślonych

⁴⁹ Ustalono na podstawie Tabulogramu środków trwałych- bilansowanie stan na 31.10.2013 r.

⁵⁰ Uchwała Zarządu Nr 232/2011 z 2 grudnia 2011 r.

załącznika nr 2; wartości księgowej 22.074,75 zł), elektroniczny system kontroli dyspozycyjnej zlikwidowany 30.09.2010 r. (pozycja 126; wart. 0,00 zł), urządzenie do automatycznego przekazywania pociągów znajdujących się w ESKD zlikwidowany 30.09.2010 r. (pozycja 127; wartość 3.290,95 zł), przepust żelbetowy w km 27,946 linii 250 zlikwidowany 21.12.2004 r. (poz.178; wartość 2.917,75 zł), sygnalizacja prób hamowania przy torach 151-168 zlikwidowany 22.04.2006 r. (pozycja 210; wartość 7.059,26 zł), komin zlikwidowany 15.10.2003 r (pozycja 319; wartość 110,34 zł). Z wnioskiem o rezygnacji z ww. środków trwałych Spółka wystąpiła do PKP S.A. 20.12.2010 r. Wykreślenie z wykazu oddanych do korzystania środków trwałych ujętych w załączniku nr 2 umowy D55 dokonano aneksem nr 4 do umowy D55 podpisanym 06.06.2013 r. tj. po 28 miesiącach od uzyskania zgody PKP S.A., na ich wykreślenie z ewidencji, wydanej 18.01.2011 r. Działaniem tym Spółka naruszyła postanowienia § 8 ust.1 pkt 3 i 5 umowy D55 zobowiązującego do informowania PKP S.A. o zbędności środka trwałego oraz wnioskowania o jego likwidację i wyłączenie z przedmiotu umowy, a także informowania o istotnych zmianach stanu Przedmiotu umowy(pkt 5).

Wyjaśniając przyczyny likwidacji ww. środków trwałych w trybie niezgodnym z postanowieniami umowy D55 oraz wprowadzenie wynikających stąd zmian do umowy po 28 miesiącach od uzyskanej decyzji o wykreśleniu ich ze stanu środków udostępnionych do korzystania Prezes SKM stwierdził, że Właściciel był informowany o zamiarze likwidacji przedmiotowych środków trwałych, a jego przedstawiciele brali udział w komisjach likwidacyjnych, a w przypadku likwidacji kasy biletowej oraz elektronicznego systemu kontroli była zawarta umowa, w której przedstawiciel PKP S.A. wyraził zgodę na ich likwidację. Ponadto Prezes SKM stwierdził, że złożenie wniosku na likwidację ww. środków trwałych nastąpiło 20.12.2010 r. z uwagi na nieznaną trybu postępowania wynikającego z Instrukcji postępowania dla zmiany przedmiotu umów dzierżawy lub najmu zawartych przez PKP S.A. ze spółkami zależnymi oraz tryb prostowania błędów w umowach", która do SKM przesłana została przez Właściciela dopiero w 2010r. (na prośbę SKM).

(dowód: akta kontroli str. 164,167,170-171,201-212,274-289)

W ocenie NIK nieznaną trybu postępowania wewnętrznych uregulowań dotyczących gospodarowania majątkiem, między właścicielem a Spółką nie usprawiedliwiała postępowania niezgodnego z zapisami umowy D55.

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonej nieprawidłowości działalność Spółki w zbadanym zakresie.

IV. Wniosek

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli⁵¹, wnosi o:

- wprowadzenie rozwiązań organizacyjnych wykluczających fizyczne likwidowanie oraz wykreślenie z ewidencji księgowej elementów majątku udostępnionego Spółce do odpłatnego korzystania bez jednoczesnego dokonywania zmian w tym zakresie, w umowie D55.

⁵¹ Dz. U. z 2012 r., poz. 82 ze zm.

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 Najwyższej Izby Kontroli Delegatury w Gdańsku.

Obowiązek poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosku

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosku pokontrolnego oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

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

Gdańsk, dnia 30 grudnia 2013 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Gdańsku

Kontroler
Henryk Świtoński
doradca ekonomiczny


.....
podpis

DYREKTOR DELEGATURY
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI
w Gdańsku
z up. 
Dariusz Jarczuk
WICEDYREKTOR

.....
Podpis