



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura w Lublinie

LLU.411.003.01.2016  
S/16/002

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura w Lublinie  
ul. Okopowa 7, 20-022 Lublin  
T +48 81 461 31 20, F +48 81 461 31 11  
llu@nik.gov.pl  
Adres korespondencyjny: Skr. poczt. P-112, 20-001 Lublin 1

## I. Dane identyfikacyjne kontroli

<i>Numer i tytuł kontroli</i>	S/16/002 – Zarządzanie kolejową infrastrukturą przez PKP Linie Hutniczą Szerokotorową spółkę z o.o. z siedzibą w Zamościu i realizacja przewozów towarowych
<i>Okres objęty kontrolą</i>	Lata 2014 – 2016 (do 15 lipca), z uwzględnieniem okresów wcześniejszych dla zdarzeń mających wpływ na kontrolowaną działalność.
<i>Jednostka przeprowadzająca kontrolę</i>	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Lublinie
<i>Kontrolerzy</i>	Rafał Padrak, doradca prawny, upoważnienie do kontroli Nr LLU/20/2016 z dnia 27 kwietnia 2016 r. Miroslaw Bortacki, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli Nr LLU/21/2016 z dnia 27 kwietnia 2016 r. Artur Bokiniec, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli Nr LLU/42/2016 z dnia 10 czerwca 2016 r. (dowód: akta kontroli tom I str. 1-2, 3-4, 5-6)
<i>Jednostka kontrolowana</i>	PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa spółka z o.o. z siedzibą w Zamościu, ul. Szczepieszka 11, 22-400 Zamość (dalej: Spółka, LHS)
<i>Kierownik jednostki kontrolowanej</i>	Zbigniew Tracichleb – Prezes Zarządu Spółki od 13 stycznia 2016 r. oraz w okresie od 24.06.2009 r. do 09.05.2013 r. W okresie od 10.05.2013 r. do 24.10.2014 r. Prezesem Zarządu Spółki była Grażyna Maria Kuś, następnie do 13.01.2016 r. Prezesem Zarządu Spółki był Łukasz Górnicki. (dowód: akta kontroli tom I str. 7-9)

## II. Ocena kontrolowanej działalności<sup>1</sup>

### Ocena ogólna

Funkcjonowanie LHS jako zarządcy linii kolejowej nr 65 oraz podmiotu wykonującego na tej linii przewozy towarów zapewniało Spółce stabilną sytuację ekonomiczną. Spółka w całym okresie objętym badaniem generowała zysk, którego najwyższy poziom osiągnięto w 2015 r. (76.803 tys. zł). Posiadając płynność finansową, spełniała warunki do sprawnego prowadzenia działalności gospodarczej. Pomimo tego, roczne plany zadań inwestycyjnych i remontowych na lata 2014 – 2015 były wykonywane w ograniczonym zakresie rzeczowym i finansowym. W szczególności plan inwestycji w 2014 r. został wykonany w 48%, a w 2015 r. w 25%. W 2015 r. plan remontów został wykonany tylko w 39%.

Spółka w niewystarczający sposób wykonywała założenia określone w dokumencie „Strategia PKP LHS Sp. z o. o. na lata 2013 – 2017 kontynuacja polityki dywersyfikacji” (dalej zwany „Strategią”). Jeden z zasadniczych celów (nr 2) ww. dokumentu, polegający na zapewnieniu przepustowości infrastruktury linii kolejowej nr 65 umożliwiającej m.in. zrealizowanie planowanych wielkości przewozów i przeładunków, zwiększenie potencjału stacji kolejowych, nie był realizowany

<sup>1</sup> Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna. Jeżeli sformułowanie oceny ogólnej według proponowanej skali byłoby nadmiernie utrudnione, albo taka ocena nie dawałaby prawdziwego obrazu funkcjonowania kontrolowanej jednostki w zakresie objętym kontrolą, stosuje się ocenę opisową, bądź uzupełnia ocenę ogólną o dodatkowe objaśnienie.

w sposób zapewniający osiągnięcie poziomu określonego w Strategii. Nakreślone w Strategii zamierzenia inwestycyjne oraz remontowe przewidziane do realizacji w latach 2014-2015, zmierzające m.in. do osiągnięcia ww. celu, nie zostały w pełni wykonane. W szczególności na dwa zadania inwestycyjne wskazane w ww. dokumencie (w tym budowa mijanki Huta Krzeszowska LHS), które miały być realizowane w 2014 i 2015 r., nie poniesiono żadnych nakładów. Spółka nie osiągnęła zakładanej na 2015 r. w Strategii liczby 11 par pociągów na dobę na linii kolejowej nr 65 – wskaźnik ten wyniósł w 2015 r. 9,48.

Zarząd Spółki do końca 2015 r. nie zrealizował przyjętego przez Radę Nadzorczą Spółki celu polegającego na stworzeniu modelu marżowego. Spółka prowadząc politykę taryfową nie posiadała wiedzy na temat opłacalności przewozów poszczególnych towarów, innych niż ruda żelaza.

Spółka prawidłowo zawierała i realizowała skontrolowane umowy dzierżawy, umowy inwestycyjne oraz umowę remontową. Kontrole okresowe stanu technicznego wybranych obiektów inżynierskich były prowadzone zgodnie z przepisami ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane<sup>2</sup>.

### III. Opis ustalonego stanu faktycznego

#### 1. Sytuacja finansowa LHS

Opis stanu faktycznego

1. W poszczególnych latach badanego okresu Spółka osiągała zysk netto w wysokości odpowiednio 74.975,1 tys. zł w 2013 r., 74.875,4 tys. zł w 2014 r. oraz 76.803 tys. zł w 2015 r. Z tytułu sprzedaży Spółka w ww. okresie osiągała łączne przychody netto<sup>3</sup> w wysokości w 2013 r. – 410.334,5 tys. zł, w 2014 r. 423.969 tys. zł oraz w 2015 r. 385.830,1 tys. zł. W 2013 r. przychody ze sprzedaży usług w ujęciu procentowym stanowiły 98,7% uzyskanych przychodów ogółem, w 2014 r. – 99,4% przychodów ogółem, a w 2015 r. – 99,3% przychodów ogółem. Na osiągniętą wielkość przychodów zasadniczy wpływ miały przychody ze sprzedaży usług przewozowych, stanowiące odpowiednio: 93,3% przychodów ze sprzedaży netto w 2013 r., 94,4% przychodów ze sprzedaży netto w 2014 r. oraz 93,8 % przychodów ze sprzedaży netto w 2015 r. W 2015 r. pomimo spadku wartości przychodów ogółem o kwotę 38.138,9 tys. zł, tj. o 9%, Spółka uzyskała najwyższy zysk netto. Bezpośrednią przyczyną zmniejszenia przychodów<sup>4</sup> w 2015 r. było mniejsze wykonanie przewozów o 1.005.186 ton, tj. o 9,4% mniej niż w 2014 r. Przewieziono o 888.884 ton mniej rudy żelaza. [...]<sup>5</sup>

(dowód: akta kontroli tom I str. 52-62, 142, 155-156, tom IV str. 396-398, tom V str. 2-5, 6-7, 63-72)

W latach 2013 – 2014 koszty działalności kształtowały się na zbliżonym poziomie i wynosiły odpowiednio 321.786 tys. zł i 333.212 tys. zł. W 2015 r. Spółka wykonała koszty w łącznej wysokości 292.886,4 tys. zł, co stanowiło 87,9% wykonania

<sup>2</sup> Dz. U. z 2016 r. poz. 290, ze zm., dalej: Prawo budowlane.

<sup>3</sup> Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi (przychody ogółem).

<sup>4</sup> W 2015 r. w stosunku do lat ubiegłych zmniejszeniu uległy również przychody z opłat dodatkowych (m.in. pozostawienie wagonów w dyspozycji klienta, ważenie wagonów, prace manewrowe), które z poziomu 30.718 tys. zł w 2014 r. zmniejszyły się do 17.080 tys. zł.

<sup>5</sup> Wyłączono z publikacji fragment wystąpienia pokontrolnego od zdania rozpoczynającego się w wierszu 11 od dołu na str. 3 do wiersza 10 włącznie na str. 4. Wyłączenia dokonał Rafał Padrak - doradca prawny w Delegaturze NIK w Lublinie, na podstawie art. 5 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2016 r., poz. 1764) w związku z objęciem tego fragmentu tajemnicą przedsiębiorstwa przez i na rzecz PKP Linii Hutniczej Szerokotorowej sp. z o.o. w Zamościu.

w 2014 r. Zmniejszenie kosztów w 2015 r. było wynikiem m.in. niższych kosztów remontów (28.451,9 tys. zł w 2014 r. i 16.385,3 tys. zł w 2015 r.) obniżenia kosztów materiałów i energii (100.225 tys. zł w 2014 r. oraz 75.073 tys. zł w 2015 r.).

Główny wpływ na zmniejszenie kosztów materiałowych miało obniżenie kosztów zakupu paliwa trakcyjnego. W strukturze kosztów materiałowych paliwo stanowiło 80,6% w 2013 r., 74,6% w 2014 r. i 72,8% w 2015 r. Na przestrzeni lat 2013 -2015 nastąpiło również obniżenie kosztów czynszu wagonowego (jednostkowy koszt wynajmu wagonu na tonę przewiezonego ładunku w następujących latach okresu objętego badaniem zmniejszył się z 4,90 zł (2013 r.) do 3,09 zł (2015 r.). Zmniejszenie kosztów działalności oraz uzyskanie przychodów na poziomie 385.830,1 tys. zł przełożyło się na uzyskanie wyższej rentowności sprzedaży (wg metodologii GUS), która wyniosła 25,4%, co w porównaniu do 22,4% w 2014 r. stanowiło wzrost o 3 punkty procentowe.

W 2015 r. zmniejszeniu uległy koszty usług remontowych o 15.772,7 tys. zł w stosunku do planu na ten rok (tj. o 71,9%)<sup>6</sup>.

Spowodowane to było:

- przesunięciem terminów realizacji zadań remontowych infrastruktury torowej o łącznej wartości 6.805 tys. zł (tory, rozjazdy, przejazdy, podtorza) na rok 2016,
- zmniejszeniem wykonania planu napraw obiektów inżynierskich o łącznej wartości 2.768 tys. zł, co związane było z zakwalifikowaniem części robót do zadań inwestycyjnych i przesunięciem terminów ich realizacji na 2016 r.,
- wykonaniem mniejszego zakresu remontów podzespołów taboru trakcyjnego o 2.223,2 tys. zł,
- mniejszym wykonaniem robót remontowych w obiektach kubaturowych o 2.773 tys. zł.

Ogółem w 2015 r. plan remontów<sup>7</sup> wynosił 42.123 tys. zł, wykonanie było niższe o 25.737,7 tys. zł i wyniosło 16.385,3 tys. zł (38,9% planu). Ograniczenie ww. kosztów remontów miało wpływ na osiągnięcie przez Spółkę większego wyniku finansowego zysku o 17,7% od zakładanego w planie (76.799,1 tys. zł przy planowanym 65.260 tys. zł).

(dowód: akta kontroli tom I str. 10-21, 158, 162-165, 467-471, tom II str. 61-62)

**2.** Według danych bilansów z okresu 2013-2015 majątek trwały (aktywa rzeczowe) ulegały systematycznemu zmniejszeniu z poziomu 524.804,9 tys. zł (2013 r.) do 524.256,5 tys. zł w 2014 r. oraz 512.882,6 tys. zł w 2015 r. Zmniejszeniu uległy rzeczowe aktywa trwałe, które na koniec okresów sprawozdawczych zmniejszyły się z 510.866,9 tys. zł (2013 r.) do 478.614,2 tys. zł (2015 r.). Wzrost o 12.635,9 tys. zł odnotowano w kategorii środków trwałych i wartości niematerialnych, które z 458.740,4 tys. zł (2013 r.) zwiększyły się do 471.376,3 tys. zł (2015 r.), największy wzrost odnotowano w grupie budynków i obiektów inżynierii lądowej z 284.852,8 tys. zł do 323.670,3 tys. zł (13,6%). Łącznie wysokość nakładów inwestycyjnych w okresie 2013 – 2015 zmniejszała się z 52.293 tys. zł (2013 r.), poprzez 37.559 tys. zł (2014 r.) do 21.204 tys. zł w 2015 r. Łączna wartość zadań inwestycyjnych w ww. okresie wyniosła 147.451 tys. zł z czego w 2013 r. – 43.799 tys. zł, w 2014 r. – 70.093 tys. zł i w 2015 r. – 33.559 tys. zł.

W pasywach zmiany wystąpiły w kategorii kapitału własnego, który zwiększył się ze 180.832,6 tys. zł (2013 r.) i 192.252,6 tys. zł (2014 r.) do 200.697,4 tys. zł (2015 r.). Na niezmiennym poziomie pozostały kapitał podstawowy (29.923 tys. zł) oraz kapitał rezerwowy (49.131,2 tys. zł). Kapitał zapasowy był zwiększany w związku z odpisami z podziału zysku netto w poszczególnych latach z 31.132,3 tys. zł (2013 r.) do 38.323,5 r. (2014 r.) oraz do 44.844,1 tys. zł (2015 r.). W grupie zobowiązania

<sup>6</sup> W 2014 r. usługi wykonane systemem zleconym wyniosły 24.098 tys. zł, a w 2015 r. 9.494,5 tys. zł.

<sup>7</sup> System zlecony (usługi) + materiały do systemu zleconego + system gospodarczy.

i rezerwy na zobowiązaniach, które wynosiły w okresie badanym odpowiednio 440.754,8 tys. zł (2013 r.), 423.310,1 tys. zł (2014 r.) i 410.441,9 tys. zł (2015 r.), zmniejszeniu uległy zobowiązania krótkoterminowe z poziomu 79.784,9 tys. zł (2013 r.) do 47.657,7 tys. zł (2015 r.). Natomiast w sposób minimalny, o 1.429,2 tys. zł (0,46%<sup>8</sup>), wzrosły zobowiązania długoterminowe, a zasadniczą pozycją w tej grupie były zobowiązania (niewymagalne) wobec PKP S.A., które związane były z realizowaną umową nr D54-KPN -10L/02 z 30.12.2002 r. (dalej: „umowa D54”).

(dowód: akta kontroli tom I str. 10-21, tom II str. 7-45)

**3.** W okresie objętym badaniem Spółka osiągała dodatnie przepływy pieniężne. Wskaźniki płynności finansowej<sup>9</sup> kształtowały się na następujących poziomach:

- wskaźnik płynności bieżącej (wzorcowa wartość kształtuje się od 1,3 do 2,0) wynosił odpowiednio 1,21 w 2013 r., 1,41 w 2014 r. oraz 0,92 w 2015 r., co świadczy o tym, że wartość zobowiązań krótkoterminowych przekracza wartość aktywów obrotowych Spółki,
- wskaźnik szybkiej płynności finansowej (wzorcowa wartość 1) wynosił 1,07 w 2013 r., 1,24 w 2014 r. i 2,06 w 2015 r. Osiągnięty w 2015 r. poziom ww. wskaźnika może świadczyć o akumulowaniu się środków pieniężnych bądź o nadmiernym kredytowaniu kontrahentów LHS,
- wskaźnik płynności gotówkowej (wzorcowy 0,2) w 2013 r. wyniósł 0,50, w 2014 r. – 0,50, w 2015 r. – 0,92.

(dowód: akta kontroli tom I str. 62-64, 165-166)

**4.** Czynniki umożliwiającymi Spółce zajęcie na rynku przewozów jednej z głównych pozycji były: funkcjonowanie LHS jako podmiotu zarządzającego linią nr 65 z prawem wykonywania na tej linii przewozów; pozycja bezpośredniego dostępu do kolei szerokotorowych z terenu Ukrainy i Rosji (brak konieczności przeładunków na przejściach granicznych); stabilizacja polityki handlowej opartej o kontrakty zawarte z ArcelorMittal.

(dowód: akta kontroli tom I str. 10-21, 123, 198-199)

**5.** Zatrudnienie w Spółce na koniec okresów sprawozdawczych (stan na 31 grudnia) w osobach i etatach wynosiło: - w 2013 r. - 1.247 osób oraz 1.245 etatów, w 2014 r. – 1.292 osoby i 1.282 etaty, w 2015 r. – 1.263 osoby na 1.278 etatów. W latach 2013 – 2015 wielkość zatrudnienia w Spółce ulegała kilkuprocentowym wahaniom. W strukturze zatrudnienia największą grupę stanowili pracownicy w przedziale wiekowym 46-55 lat - 542 osoby wg stanu na 31.12.2013 r. (43,5% ogółu zatrudnionych), 479 osób na 31.12.2014 r. (37,1% ogółu zatrudnionych), 433 osoby na 31.12.2015 r. (34,3% wszystkich zatrudnionych). Wg struktury zatrudnienia pracownicy powyżej 55 lat stanowili od 20,1% w 2013 r. i 25,2% w 2014 r. do 29,4% w 2015 r. W okresie badanym średnia płaca w Spółce wzrastała od 4.244,5 zł w 2013 r. i 4.311,31 zł (wzrost o 1,6%) w 2014 r. do 4.475,30 zł (wzrost o 3,8%) w 2015 r. Fundusz wynagrodzeń w 2013 r. wykonany w kwocie 63.413,1 tys. zł wzrastał w latach 2014-2015 odpowiednio o 4,6% i 3,4%.

(dowód: akta kontroli tom I str. 30-39, 130-139)

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

Ustalone  
nieprawidłowości

<sup>8</sup> Od 311.488,9 tys. zł w 2013 r. do 312.918,1 tys. zł w 2015 r.

<sup>9</sup> Przyjęte w niniejszym punkcie wzorcowe wartości za: <http://wskazniki-plynnosci.inwestowanie.org/>.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym obszarze<sup>10</sup>.

## 2. Działalność inwestycyjna, remontowa i udostępnianie składników majątkowych

Opis stanu faktycznego

1. Strategia została przyjęta Uchwałą Zarządu Spółki z 24.03.2013 r. i zatwierdzona przez Wspólników Uchwałą z 21.05.2013 r. W Strategii założono trzy cele strategiczne, w ramach których zdefiniowano zadania i inicjatywy, tj.: 1) Wzrost przewozów ładunków w latach 2013-2017 o 9 mln ton w stosunku do lat 2008-2012 i osiągnięcie przewozów na poziomie 11,5 mln ton; 2) Zapewnienie przepustowości infrastruktury linii kolejowej nr 65 umożliwiające zrealizowanie planowanych wielkości przewozów i przeladunków, zwiększenie potencjału stacji kolejowych i infrastruktury logistycznej; 3) Utrzymanie rentowności działalności na dotychczasowym poziomie oraz wygospodarowanie zysków w latach 2013-2017 w kwocie równej aktualnemu poziomowi kapitałów własnych Spółki. Ww. cel nr 2 miał zostać osiągnięty m.in. poprzez realizację następujących inicjatyw: modernizację infrastruktury linii kolejowej nr 65 (toru szlakowego) oraz modernizację istniejących i budowę nowej mijanki, nakierowaną na likwidację „wąskich gardeł” przy realizacji zwiększonych przewozów ładunków; modernizację i zwiększenie potencjału urządzeń i sprzętu do diagnostyki stanu technicznego linii kolejowej nr 65 oraz infrastruktury stacji kolejowych, dla wykrywania i zapobiegania awariom i wyłączeniom tej infrastruktury; realizację planu remontów i utrzymania infrastruktury kolejowej oraz taboru trakcyjnego w sprawności eksploatacyjnej.

(dowód: akta kontroli tom I str. 559-563)

Ogółem w Załączniku Nr 2 Strategii zaplanowano poniesienie nakładów inwestycyjnych w latach 2013-2017 w kwocie 235.685 tys. zł. W 2013 r. zaplanowano nakłady inwestycyjne w kwocie 57.303 tys. zł (w tym 37.303 tys. zł kredytu), w 2014 r. – 38.312 tys. zł (w tym 15.000 tys. zł kredytu), w 2015 r. – 45.700 tys. zł (w tym 10.000 tys. zł kredytu), w 2016 r. – 44.870 tys. zł. Spółka poniosła nakłady inwestycyjne w 2013 r. w kwocie 52.293,15 tys. zł (91% nakładów planowanych w Strategii), w 2014 r. – 37.559,13 tys. zł (98%), w 2015 r. – 21.204,22 tys. zł (46%), w 2016 r. (styczeń-kwiecień) – 1.175,7 tys. zł. Źródłem finansowania nakładów inwestycyjnych były środki własne – Spółka nie korzystała z kredytów. Poniesione ogółem nakłady inwestycyjne przez Spółkę w okresie 2013-2016 (do końca kwietnia) wyniosły 112,232,2 tys. zł, co stanowiło 47,6% nakładów planowanych na lata 2013-2017 w Załączniku Nr 2 Strategii.

Była Prezes Zarządu Spółki G.Kuś wyjaśniła, że pełnienie obowiązków Prezesa Zarządu rozpoczęła 10.05.2013 r., tj. po dniu zaopiniowania Planu Działania Spółki na rok 2013, w tym Planu Inwestycji i Remontów i nie miała wpływu na treść i zawartość Planu 2013. Każdorocznie, planowane przez właściwych kierowników merytorycznych i akceptowane przez Zarząd PKP LHS zadania inwestycyjne i remontowe podlegały szczegółowej weryfikacji przez pracowników PKP S.A. (nadzoru, analiz, IT), a następnie przez Radę Nadzorczą pod kątem sytuacji gospodarczej i politycznej w Polsce i na Ukrainie (spowolnienie działania PKP LHS, obniżenie wielkości przewozów i marży), zasadności biznesowej, zapewnienia bezpieczeństwa operacyjnego i finansowego Spółki, bezpiecznego budowania wartości spółki ale mając również w pamięci i na względzie toczzone publiczne

<sup>10</sup> Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen cząstkowych dotyczących działalności w badanym obszarze: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna. Jeżeli sformułowanie oceny cząstkowej według proponowanej skali byłoby niemożliwe lub nadmiernie utrudnione, albo taka ocena nie dawałaby prawdziwego obrazu funkcjonowania kontrolowanej jednostki w zakresie objętym kontrolą, należy zastosować ocenę opisową.

rozmowy i debaty w zakresie możliwych zmian prawa krajowego (ustawy o transporcie kolejowym) i europejskiego oraz ich wpływu na kształt i dalsze funkcjonowanie PKP LHS.

Były Prezes Zarządu Spółki Ł. Górnicki wyjaśnił, że Strategia została przygotowana w 2011 r. i sztywna realizacja jej zapisów mogła doprowadzić do niekorzystnych rozstrzygnięć dla Spółki. W 2015 r. miały miejsce dynamiczne zmiany gospodarcze, konkurencyjne i polityczne niemożliwe do przewidzenia w fazie tworzenia Strategii, w szczególności konflikt zbrojny na Ukrainie. Szereg działań przewidzianych w Strategii stało się bezprzedmiotowych, np. dążenie za wszelką cenę do zwiększenia przepustowości linii nr 65. Zarząd przygotował Strategię na lata 2016-2020.

W odniesieniu do wybranych siedmiu<sup>11</sup> z 17 zadań inwestycyjnych wyszczególnionych w Załączniku Nr 2 Strategii, realizujących cel strategiczny nr 2, założono, że w latach 2013-2015 nakłady wyniosą 107.952,4 tys. zł (w tym 25.000 tys. zł miało pochodzić z kredytu), tj. w 2013 r. – 48.104,4 tys. zł (w tym 5.000 tys. zł kredytu), w 2014 r. – 25.041 tys. zł (w tym 10.000 tys. zł kredytu), w 2015 r. – 34.807 tys. zł (w tym 10.000 tys. zł kredytu). W 2016 r. w Strategii planowano poniesienie nakładów inwestycyjnych w kwocie 22.972 tys. zł. Spółka na ww. zadania inwestycyjne w 2013 r. poniosła nakłady w kwocie łącznej 51.082,29 tys. zł (106% nakładów planowanych w Strategii), w 2014 r. – 12.318,67 tys. zł (49% nakładów planowanych), w 2015 r. – 6.132,44 tys. zł (18% nakładów planowanych). W 2016 r. (do końca kwietnia) Spółka na ww. wybrane zadania nie poniosła nakładów. Poniesione nakłady ogółem na te zadania w latach 2013-2015 wyniosły 69.533,4 tys. zł, co stanowiło 64% nakładów planowanych w tych latach w Strategii.

(dowód: akta kontroli tom I str. 613-647, tom II str. 48-49, tom V str. 28, 80-94, 267-278)

W odniesieniu do zadań inwestycyjnych: modernizacja układu torowego i infrastruktury towarzyszącej na stacji Sławków LHS (planowany w Strategii okres realizacji inwestycji: 2011-2017); opracowanie dokumentacji i budowa urządzeń srk mijanki Raczyce LHS, Łączyn LHS i Drozdów LHS (planowany w Strategii okres realizacji inwestycji: 2014-2017); opracowanie dokumentacji i budowa mijanki Huta Krzeszowska LHS (planowany w Strategii okres realizacji inwestycji: 2015-2018), Spółka nie poniosła w latach 2014-2016 nakładów inwestycyjnych.

(dowód: akta kontroli tom II str. 48-49)

Były członek Zarządu Spółki M. Smulczyński wyjaśnił, że działania wskazane w „Strategii 2013-2017” rozłożone były na okres 5 lat i prowadzono je w odpowiedniej kolejności. Do końca realizacji Strategii pozostały nadal dwa lata, a realizacja całości projektów nie była zagrożona. Były Prezes Zarządu Spółki Ł. Górnicki wyjaśnił ponadto, że Strategia nie była jedynym dokumentem nakreślającym kierunki funkcjonowania Spółki, miała charakter ramowy. Wypełnieniem tych ram były Plany Działalności Gospodarczej i przede wszystkim bazujące na nim cele MBO stawiane przez Radę Nadzorczą i Nadzór Właścicielski. Równolegle były prowadzone prace nad nową Strategią, która nadała inne priorytety. Zarząd racjonalizował przygotowanie inwestycji tak, żeby ponosić nakłady tam, gdzie to niezbędne z uwzględnieniem efektywności wykorzystania posiadanego kapitału. IV Pakiet Kolejowy powodował realne zagrożenie utraty przez Spółkę

---

<sup>11</sup> Rozbudowa i zagospodarowanie stacji Gołuchów LHS; Przebudowa urządzeń srk mijanki Werbkowice LHS i Miączyn LHS; Wykonanie dokumentacji i budowa torów Nr 2 i Nr 4 w stacji Wola Baranowska LHS; Modernizacja układu torowego i infrastruktury towarzyszącej na stacji Sławków LHS; Opracowanie dokumentacji i budowa urządzeń srk mijanki Raczyce LHS, Łączyn LHS i Drozdów LHS; Opracowanie dokumentacji i rozbudowa układu torowego stacji Hrubieszów LHS; Opracowanie dokumentacji i budowa mijanki Huta Krzeszowska LHS.

infrastruktury. Były Dyrektor WI A. Krasucki wyjaśnił, że wielkość planowanych zadań na dany rok uzależniona była od możliwości finansowych Spółki. Możliwości finansowe Spółki zależne były od wielkości przewozów i narzuconego (przez PKP S.A.) do osiągnięcia zysku. Wielkość wymaganego zysku zmniejszała możliwości finansowe Spółki, co uniemożliwiało ujęcie w planach inwestycyjnych zadań znajdujących się w Strategii. Zarząd Spółki wyjaśnił, że Modernizacja układu torowego i infrastruktury towarzyszącej na stacji Sławków LHS została podzielona na etapy. Do 2013 r. został zrealizowany I etap zadania. W 2014 r. zrealizowano kolejny etap: „Budowa parkingu dla samochodów ciężarowych, drogi dojazdowej przy torze nr 16 oraz toru do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów przewożących towary niebezpieczne na st. Sławków LHS”. Kontynuacja kolejnych etapów przewidziana jest na lata następne. W Strategii zaproponowane zostały rozwiązania zabudowy urządzeń srk dla zwiększenia przepustowości linii i poprawy bezpieczeństwa w procesie przewozowym. Decyzją ówczesnego Kierownictwa Spółki, odstąpiono od modernizacji poszczególnych stacji i mijanek w latach 2014 - 2017. W latach 2013-2015 prowadzono politykę „automatyzacji”, tj. unowocześnianie urządzeń srk na linii poprzez zabudowę Lokalnych Centr Sterowania (LCS), jednakże do chwili obecnej zadania z tego zakresu nie zostały sfinalizowane. Decyzją obecnego Zarządu Spółki wdrożone zostały działania i uruchomiono procedury postępowań przetargowych dla zadań inwestycyjnych w obszarze srk.

(dowód: akta kontroli tom III, str. 412-414, 415-467, 484-495, tom IV str. 476-481, tom V str. 80-94)

W latach 2011-2015 plan inwestycji ujmowany w planach działalności Spółki na poszczególne lata oraz ich wykonanie przedstawiały się następująco<sup>12</sup>:

2014 r.: plan – 77.864 tys. zł, wykonanie – 37.559 tys. zł (48%), w tym:

- Infrastruktura drogowa – 14.950 tys. zł, wykonanie 12.397 tys. zł (83%), w ramach którego na: modernizację linii kolejowych zaplanowano 1.430 tys. zł, nie wydatkowano środków na realizację planu<sup>13</sup>; modernizację stacji zaplanowano 13.520 tys. zł, wykonano w 93% (12.537 tys. zł). Na budowę linii kolejowych oraz likwidację ograniczeń prędkości inwestycje nie były planowane;
- Obiekty inżynierskie (mosty, wiadukty, przepusty) – nie planowano inwestycji, wykonanie wyniosło 2.598 tys. zł (ze względu na zakwalifikowanie części zakresu zadań remontowych do inwestycji);
- Obiekty zabezpieczenia ruchu kolejowego i telekomunikacji – 1.050 tys. zł, wykonanie – 946 tys. zł (90%). Obiekty zabezpieczenia ruchu kolejowego i telekomunikacji - urządzenia srk planowano nakłady w kwocie 14.323 tys. zł, wykonano w 71% (10.159 tys. zł)<sup>14</sup>.

2015 r.: plan – 83.639 tys. zł, wykonanie – 21.204 tys. zł (25%), w tym:

---

<sup>12</sup> W 2011 r.: plan – 60.000 tys. zł, wykonanie – 53.186 tys. zł (89%), w 2012 r.: plan – 63.500 tys. zł, wykonanie – 67.052 tys. zł (106%), w 2013 r.: plan – 57.303 tys. zł, wykonanie – 52.293 tys. zł (91%).

<sup>13</sup> Plan dotyczył zadania „Modernizacja przejazdu kat. D w km 195.160 – st. Wola Baranowska LHS”. Z uwagi na brak aktualnych map do celów ewidencyjnych w zasobach geodezyjnych PKP SA Nieruchomości wynikających z podziału działek, wydłużono aneksem termin sporządzenia dokumentacji do 31.12.2014 r. Dokumentacja została wykonana w 2015 r.

<sup>14</sup> W dniu 09.06.2014 r. zawarto umowę na opracowanie dokumentacji projektowej zadania pn. Rozbudowa LCS na stacji Zamość Bortatycze wraz z dobudową toru do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów przewożących towary niebezpieczne. Aneksem wydłużono termin realizacji zadania. Termin opracowania dokumentacji projektowej zadania pn. Zabudowa komputerowych urządzeń srk na stacji Sławków LHS został przedłużony do końca 2014 r. W postępowaniu przetargowym na przebudowę urządzeń srk na mijankach Werbkowice LHS i Miączyn LHS uzyskano oszczędności – inwestycja została zakończona i rozliczona kwotą niższą o 817,5 tys. zł.

- Infrastruktura drogowa – 9.690 tys. zł, wykonanie 8.031 tys. zł (83%), w ramach którego na: modernizację linii kolejowych zaplanowano 1.357 tys. zł, wykonano w 4% (51 tys. zł)<sup>15</sup>; modernizację stacji zaplanowano 8.333 tys. zł, wykonano w 96% (7.980 tys. zł); na budowę linii kolejowych i likwidację ograniczeń prędkości inwestycje nie były planowane;
- Obiekty inżynierskie (mosty, wiadukty, przepusty) – nie planowano inwestycji, wykonanie – 762 tys. zł (ze względu na zakwalifikowanie części zakresu zadań remontowych do inwestycji);
- Obiekty zabezpieczenia ruchu kolejowego i telekomunikacji – 293 tys. zł, nie został wykonany (planowane zadanie inwestycyjne zostało przeniesione do realizacji na 2016 r.). Obiekty zabezpieczenia ruchu kolejowego i telekomunikacji - urządzenia srk planowano nakłady w kwocie 34.000 tys. zł, wykonano w 2% (809 tys. zł).

W latach 2011-2015 planowane inwestycje wykazują (za wyjątkiem spadku w 2013 r.) tendencję wzrostową z 60.000 tys. zł w 2011 r. do 83.639 tys. zł w 2015 r. Wykonanie planu w latach 2011 i 2013 wyniosło ok. 90% (w 2012 r. plan zrealizowano w 106%), natomiast w latach 2014 r. i 2015 r. znacząco mała (do 25% w 2015 r.). W latach 2014-2015 mała udział planowanych inwestycji w infrastrukturę drogową w planie inwestycji ogółem. W 2013 r. udział ten wynosił 33%, w 2014 r. 19%, a w 2015 r. 12%. Tendencja malejąca wystąpiła również w wykonaniu planu Infrastruktura drogowa w odniesieniu do wykonania planowanych inwestycji ogółem – spadek z 25% wykonania ogółem, do 16% w 2014 r. i 10% w 2015 r.

Była Prezes Zarządu Spółki G. Kuś wyjaśniła, że Rada Nadzorcza w „Informacji kwartalnej o spółce z udziałem PKP SA” za III kwartał 2014 r. potwierdziła zgodność i celowość realizacji zadań eksploatacyjnych i inwestycyjnych Spółki za III kw. 2014 r. Za realizację projektów IT i sporządzenie prawidłowego zestawienia odpowiadał Kierownik Działu Teleinformatyki a za realizację inwestycji i remontów oraz sporządzenie prawidłowego zestawienia Dyrektor Wydziału Infrastruktury wraz z podległymi mu Kierownikami: Działu Nieruchomości i Działu Drogowego. Brak pełnej realizacji Planu 2014 wynika z faktu, że do planowanych wartości poszczególnych zadań przyjmowane były kwoty z kosztorysu inwestorskiego, które po przeprowadzeniu postępowań przetargowych weryfikowane były wartościami osiąganymi w przeprowadzonych postępowaniach. Niektóre zadania, jak np. modernizacja przejazdu kat D w Woli Baranowskiej, nie zostały zrealizowane z powodu braku uzyskania pozwolenia na budowę. Brak decyzji wynikał ze zmian własnościowych działek gruntowych w granicach wyłączenia PKP. Niekiedy powodem opóźnienia realizacji zadań inwestycyjnych/remontowych były zbyt słabo (mało precyzyjnie) opracowane Wnioski Dyrektorów/Kierowników/Naczelników albo wnoszone skargi Klientów/Oferentów.

Były członek Zarządu Spółki M. Smulczyński wyjaśnił, że wykonanie planu inwestycji na poziomie 48% w 2014 r. wynikało przede wszystkim z odstąpienia od zakupu lokomotyw 311D i przystosowania ich układu jezdni do toru o prześwicie 1520 mm. Głównym powodem wykonania planu inwestycji na poziomie 25% w 2015 r. było przedłużające się postępowanie przetargowe dot. przebudowy stacji Sławków LHS i modernizacji urządzeń srk (rozpoczęte jeszcze w 2014 r.) oraz kilkumiesięczna zwłoka firmy zewnętrznej w wykonaniu dokumentacji projektowej dotyczącej modernizacji stacji Zamość Bortatycze LHS i rozbudowy LCS. Trudności

<sup>15</sup> Zaplanowana kwota dotyczyła wykonania dokumentacji i rozpoczęcia realizacji zadania „Modernizacja przejazdu kat. D w km 195.160 – st. Wola Baranowska LHS” – planowane zadanie zostało przeniesione do realizacji na kolejne lata. Dokumentacja została sporządzona w listopadzie 2015 r. Zadanie przewidziane do realizacji w planie na 2016 r.

dot. rozstrzygnięcia przetargu na modernizację stacji Sławków LHS miały związek z dynamicznie zmieniającym się otoczeniem na rynku robót kolejowych. Rosnąca konkurencja wykonawców na tym polu i ich zaangażowanie w pozyskiwanie nowych kontraktów przyczyniły się do bardzo agresywnej polityki w tym zakresie względem siebie. Głównie z tych powodów nie udało się zrealizować planów Spółki. Postępowanie to zostało wdrożone dwukrotnie, lecz w każdym przypadku nie zostało rozstrzygnięte. Różnica cen ofertowych w pierwszym postępowaniu wynosiła ok. 10 mln zł, m.in. z tych powodów postępowanie zostało umorzone. Po korekcie dokumentacji przetargowej po raz drugi je wdrożono. Niestety uchybienia formalno-prawne w końcowym etapie spowodowały skargę jednej z firm, która musiała zostać uznana w części dot. II etapu postępowania, którym była licytacja elektroniczna (w tej kwestii wdrożone zostało wewnętrzne postępowanie wyjaśniające). W związku z tym były Zarząd postanowił unieważnić postępowanie, aby nie narazić Spółki na roszczenia finansowe którejkolwiek ze stron. Podobne wyjaśnienia dot. niewykonania planu inwestycji w 2015 r. złożył b. Prezes Zarządu Spółki Ł. Górnicki i b. Dyrektor WI M. Wach. Zarząd Spółki wyjaśnił, że brak realizacji zadania pt. „Zabudowa komputerowych urządzeń srk na st. Sławków LHS” był związany z przedłużającym się postępowaniem o udzielenie zamówienia z powodu bardzo dużego zakresu zadania oraz wnoszonych skarg na etapie procedowania przetargowego. W 2016 r. podjęto działania do przeprowadzenia postępowania przetargowego i realizacji przedmiotowej inwestycji. Brak realizacji zadania „Rozbudowa LCS Zamość Bortatycze LHS” był spowodowany przedłużającymi się pracami nad dokumentacją projektową (wykonawca został obciążony karami umownymi). W 2016 r. podjęto działania do przeprowadzenia postępowania przetargowego i realizacji przedmiotowej inwestycji. W 2016 r. zawarto m.in. umowę na opracowanie dokumentacji st. Gołuchów II etap, wydłużenie toru nr 74 st. Sławków, budowę wagi st. Hrubieszów, Sławków, LCS Bortatycze, Sławków.

(dowód: akta kontroli tom I str. 447-465, tom II str. 50-52, 61-62, tom III str. 412-414, 415-467, 484-495, tom IV str. 476-481, tom V str. 73-79, 80-94, 267-278)

W okresie 2011 – 2016 (do 31 maja) LHS zawarła 89 umów inwestycyjnych<sup>16</sup>. W przypadku 14 umów wartość zamówienia przekraczała 1 mln zł (11 umów zawarto przed 2014 r.). Dotyczyły one budowli kolejowych. W przypadku sześciu umów, których przedmiotem były drogi szynowe, ich uzasadnieniem było zwiększenie zdolności przepustowej linii LHS. Poniesione w ww. okresie nakłady<sup>17</sup> wyniosły 88.611,9 tys. zł, w tym:

- W 2014 r. zawarto trzy umowy inwestycyjne o wartości zamówienia powyżej 1 mln zł. Poniesione nakłady wyniosły ogółem 17.495,7 tys. zł. Ponadto zawarto 10 umów o wartości poniżej 1 mln zł na łączną kwotę 2.496,3 tys. zł (ogółem 13 umów inwestycyjnych).
- W 2015 r. nie zawarto umów inwestycyjnych o wartości zamówienia powyżej 1 mln zł. Zawarto jedną umowę o wartości poniżej 1 mln zł (19,8 tys. zł).
- W 2016 r. (do 31 maja) nie zawarto umów inwestycyjnych o wartości zamówienia powyżej 1 mln zł. Zawarto jedną umowę o wartości poniżej 1 mln zł (190 tys. zł).

(dowód: akta kontroli tom II str.53-57, 58-59 )

**2.** Przedstawiony w Załączniku Nr 3 Strategii plan zadań remontowych LHS na lata 2013-2017 zakładał, że wydatki na remonty w latach 2013-2016 będą się zwiększały średnio o ok. 10 mln zł rocznie. Ogółem na remonty: w 2013 r. planowano kwotę 25,2 mln zł (usługi – 15,9 mln zł, materiały – 9,3 mln zł), wydatkowano 17 mln zł (67% kwoty planowanej w Strategii); w 2014 r. planowano kwotę 38 mln zł (usługi –

<sup>16</sup> Umowy w dyspozycji Działu Drogowego i Wydziału Eksploatacji.

<sup>17</sup> Wg wartości odebranych i zafakturowanych robót. Dotyczy umów o wartości powyżej 1 mln zł.

25,2 mln zł, materiały – 12,8 mln zł), wydatkowano 28,5 mln zł (75%); w 2015 r. planowano kwotę 49,9 mln zł (usługi – 35,3 mln zł, materiały – 14,6 mln zł), wydatkowano 16,4 mln zł (33%), w 2016 r. planowano kwotę 54,9 mln zł (usługi – 38,8 mln zł, materiały – 16,1 mln zł), wydatkowano do 31.05.2016 r. 10,2 mln zł.

W Załączniku Nr 3 Strategii założono, że wydatki na remonty infrastruktury drogowej będą systematycznie rosnąć, z 14,5 mln zł w 2013 r. (w tym remonty infrastruktury torowej 11,2 mln zł, remonty obiektów inżynierskich 3,3 mln zł), 21,3 mln zł w 2014 r. (w tym remonty infrastruktury torowej 17,3 mln zł, remonty obiektów inżynierskich 4 mln zł), 21,8 mln zł w 2015 r.<sup>18</sup> (w tym remonty infrastruktury torowej 17,8 mln zł, remonty obiektów inżynierskich 4 mln zł), do 23,3 mln zł w 2016 r. (w tym remonty infrastruktury torowej 19,3 mln zł, remonty obiektów inżynierskich 4 mln zł). Na remonty urządzeń srk planowano wydatki w 2013 r. w kwocie 150 tys. zł (wykonanie w 60%), w 2014 r. i w 2015 r. po 600 tys. zł (wykonanie odpowiednio 7% i 15%), w 2016 r. – 1,1 mln zł (wykonanie na 31.05.2016 r. – 3,4%).

W Załączniku Nr 3 Strategii planowano w szczególności realizację remontów dziewięciu obiektów inżynierskich<sup>19</sup>. Pięć remontów zostało zrealizowanych, w przypadku wiaduktu w km 199,795 została podpisana umowa z wykonawcą remontu w dniu 06.06.2016 r. W odniesieniu do mostu w km 231,680, wiaduktu w km 338,924, wiaduktu w km 392,648 została opracowana dokumentacja remontowa. Zarząd Spółki wyjaśnił, że było to spowodowane brakiem zgody Dyrektora WI na przygotowanie stosownych wniosków na Zarząd. Po analizie dokumentacji technicznej przyjęto do realizacji łącznie sześć obiektów inżynierskich w 2016 r. Była Prezes Zarządu Spółki G. Kuś wyjaśniła, że nie było sytuacji, aby nie został wyremontowany most/wiadukt który stwarzałby zagrożenie dla bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego. Były członek Zarządu Spółki M. Smulczyński i były Dyrektor WI wyjaśnili, że wykonanie remontów obiektów inżynierskich ujętych w Załączniku Nr 3 do Strategii nie były przypisane do konkretnych lat. M. Wach dodał, że przypuszcza, że ww. obiekty nie były aż tak pilne do remontu w porównaniu do innych. Podobne wyjaśnienia złożył b. Prezes Zarządu Spółki Ł. Górnicki. Były Dyrektor WI A. Krasucki wyjaśnił, że niewykonanie remontów ww. obiektów było spowodowane brakiem dokumentacji naprawczej, a następnie środków finansowych.

(dowód: akta kontroli tom II str. 60, tom III str. 412-414

415-467, 484-495, tom IV str. 476-481, tom V str. 73-79, 80-94, 267-278)

W latach 2011-2015 plan remontów<sup>20</sup> ujmowany w planach działalności Spółki na poszczególne lata oraz ich wykonanie przedstawiały się następująco<sup>21</sup>:

2014 r.: plan – 39.069 tys. zł, wykonanie – 28.451,9 tys. zł (73%), w tym:

- System zlecony – 33.174 tys. zł, wykonanie – 24.098 tys. zł (73%). Na usługi - infrastruktura drogowa planowano nakłady w kwocie – 12.953 tys. zł. Wykonanie

<sup>18</sup> W 2014 r. plan wykonano w 102%, a w 2015 r. w 44%.

<sup>19</sup> Wiadukt w km 236,573, most w km 198,375, wiadukt w km 210,034, wiadukt w km 324,777, most w km 392,029, wiadukt w km 199,795, most w km 231,680, wiadukt w km 338,924, wiadukt w km 392,648.

<sup>20</sup> System zlecony (usługi), materiały do systemu zleconego i system gospodarczy.

<sup>21</sup> W 2011 r. plan – 35.660 tys. zł, wykonanie – 47.955,5 tys. zł (134%), w 2012 r.: plan – 41.955 tys. zł, wykonanie – 40.643,6 tys. zł (97%), w 2013 r.: plan – 25.249 tys. zł, wykonanie – 17.013,7 tys. zł (67%).

- wyniosło 9.705,3 tys. zł (75%)<sup>22</sup>; na usługi – urządzenia srk planowano nakłady w kwocie 100 tys. zł, wykonanie wyniosło 37,8 tys. zł (38%)<sup>23</sup>;
- System gospodarczy – 5.895 tys. zł, wykonanie – 4.353,9 tys. zł (74%)<sup>24</sup>;
- 2015 r.: plan – 42.123 tys. zł, wykonanie – 16.385,3 tys. zł (39%), w tym:
- System zlecony – 35.458 tys. zł, wykonanie – 9.494,5 tys. zł (27%). Na usługi – infrastruktura drogowa planowano nakłady w kwocie – 11.555 tys. zł, wykonanie wyniosło – 1.982,3 tys. zł (17%)<sup>25</sup>; na usługi – urządzenia srk planowano nakłady w kwocie 100 tys. zł, wykonanie wyniosło 94 tys. zł (94%);
  - System gospodarczy – 6.665 tys. zł, wykonanie – 6.890,8 tys. zł (103%).

W latach 2011-2012 i 2014-2015 na realizację remontów Spółka planowała ok. 40 mln zł, w 2013 r. kwota ta była niższa o 15 mln zł. Od 2013 r. wykonanie planu remontowego jest znacznie niższe od planu (w latach 2013 i 2014 o ok. 30%, natomiast w 2015 r. o ok. 60%).

Były członek Zarządu Spółki M. Smulczyński wyjaśnił, że w związku ze znacznie wyższymi kosztami usług firm zewnętrznych w 2015 r. na wykonywanie remontów w porównaniu do lat wcześniejszych (co wynikało z przeprowadzanych postępowań przetargowych), b. Zarząd starał się ograniczyć do minimum korzystanie w tym zakresie z usług obcych. Optymalizowano wykonywanie remontów poprzez jak największe wykorzystanie własnych zasobów ludzkich (w wyniku etatyżacji ujawnił się w wielu obszarach przerost zatrudnienia), jak i własnego parku maszynowego. W związku z tym nastąpił wzrost prac wykonywanych tzw. metodą gospodarczą w porównaniu do remontów realizowanych systemem zleconym. Nie wpłynęło to na pogorszenie parametrów technicznych infrastruktury drogowej, a przede wszystkim na bezpieczeństwo procesu przewozowego. Została zachowana prędkość jazdy pociągów (w niektórych lokalizacjach uległa nawet zwiększeniu), nie zmniejszyła się przepustowość linii, ani też nie pogorszyła się jakość świadczonych usług. Były Zarząd Spółki w informacji z 29.03.2016 r. dla Rady Nadzorczej stwierdził, że ww. działania optymalizacyjne (oraz oszczędności kosztów zakupu paliwa, czynszu wagonowego) miały istotny wpływ na osiągnięcie bardzo dobrego wyniku finansowego, pozwoliły na wzrost wynagrodzeń pracowników oraz wypłatę dodatkowych premii w ramach funduszu wynagrodzeń. Podobne wyjaśnienia złożył b. Prezes Zarządu Spółki Ł. Górnicki. Były Dyrektor WI M. Wach wyjaśnił, że wykonanie remontów w systemie zleconym w 2015 r. było spowodowane m.in. analizą opłacalności wykonywania remontów przez firmy zewnętrzne. Przykładowo oferty na wymianę szyn systemem zleconym były o 70% droższe niż w 2014 r. Była Prezes Zarządu Spółki G. Kuś wyjaśniła, że nie było istotniejszych remontów, napraw realizowanych systemem gospodarczym, a tym bardziej realizowanych bez analizy kosztów.

Zarząd Spółki wyjaśnił, że na 30.06.2016r. zakończono wymianę w systemie gospodarczym, zleconym szyn, podkładów drewnianych, betonowych, podrojazdnic, rozjazdów, podsypki w rozjazdach, regenerację części rozjazdowych

---

<sup>22</sup> Niewykonanie planu wynikało z oszczędności uzyskanych w postępowaniach przetargowych, braku oferentów w postępowaniach dotyczących napraw przejazdów oraz z zakwalifikowania części zakresu robót przy naprawach bieżących (NB) podtorza do zadań inwestycyjnych.

<sup>23</sup> Odnotowano mniejszą liczbę uszkodzeń urządzeń srk.

<sup>24</sup> Niewykonanie planu z powodu mniejszych kosztów zużycia materiałów do naprawy bieżącej rozjazdów oraz do utrzymania lokomotyw.

<sup>25</sup> W odniesieniu do: NB toru – roboty w trakcie realizacji, termin zakończenia w 2016 r.; naprawy obiektów inżynierskich – prace nie zostały w pełni zrealizowane, pozostała część ma być zakończona w 2016 r.; NB podtorza – częściowo rozliczone jako nakłady inwestycyjne (377,3 tys. zł); pozostałych zadań remontowych (naprawy główne i NB rozjazdów, naprawy główne i NB przejazdów) – niewykonanie planu było spowodowane przedłużającymi się procedurami przetargowymi, wynikającymi z braku zainteresowania oferentów w przypadku NB przejazdów.

ze spawami termitowymi, obiektów inżynierskich z umów zawartych w 2015 r. W roku 2016 zawarto umowy m.in. na wykonanie kontroli okresowych infrastruktury torowej, wyceny brakarskiej, pojedynczą wymianę podkładów drewnianych, betonowych, podrozdnic, wymianę szyn, wymianę rozjazdów, wycinkę drzew i krzewów (umowa przygotowana do podpisu), remont wiaduktu w km 199,795, w km 291,332 (otwarcie ofert w dniu 06.07.2016), w km 231,680 (otwarcie ofert w dniu 15.07.2016), w km 238,529 (Uchwała Zarządu 05.07.2016), remont podtorza (otwarcie ofert w dniu 07.07.2016), remont międzytorzy (uzgadnianie SIWZ). W opracowaniu jest: osygnalizowanie przejazdów kolejowych na czas remontu, remont przejazdów kolejowych, utrzymanie infrastruktury torowej, mineralizacja pasów p-poż., ustawienie zasłon odśnieżnych.

(dowód: akta kontroli tom II str. 61-62, tom III str. 412-414, 415-467484-495, tom V str. 63-72, 73-79, 80-94, 267-278)

W okresie 2011-2016 (do 31 maja) LHS zawarła 202 umowy remontowe przygotowane i nadzorowane przez Dział Drogowy, w tym 47 umów po 31.12.2013 r. (23,3%). W przypadku 72 umów wartość zamówienia przekraczała 100 tys. zł (43 z tych umów zawarto przed 2014 r.). Dotyczyły one budowli kolejowych, ich przedmiotem były drogi szynowe oraz mosty i wiadukty. Uzasadnieniem większości tych remontów (96%) było zwiększenie zdolności przepustowej linii LHS lub likwidacja zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Poniesione w ww. okresie nakłady (wg wartości odebranych i zafakturowanych robót) wyniosły 46.301,1 tys. zł, w tym:

- W 2014 r. zawarto: 18 umów remontowych o wartości zamówienia powyżej 100 tys. zł. Poniesione nakłady wyniosły ogółem 9.700 tys. zł, w tym na remonty mostów lub wiaduktów 2.223,2 tys. zł. Ponadto zawarto 13 umów o wartości poniżej 100 tys. zł (ogółem 31 umów remontowych).
- W 2015 r. zawarto 10 umów remontowych o wartości zamówienia powyżej 100 tys. zł. Umowy remontowe dotyczyły budowli kolejowych (dróg szynowych, mostów i wiaduktów). Poniesione nakłady wyniosły ogółem 3.235,4 tys. zł, w tym na remonty mostów lub wiaduktów 1.299,7 tys. zł. Ponadto zawarto pięć umów o wartości poniżej 100 tys. zł (ogółem 15 umów remontowych).
- W 2016 r. (do 31 maja) Spółka zawarła trzy umowy remontowe: jedną o wartości zamówienia powyżej 100 tys. zł i dwie umowy o wartości poniżej 100 tys. zł.

(dowód: akta kontroli tom II str. 63-71)

W rejestrze postępowań przetargowych Spółki na 2016 r. (wg stanu na 10 czerwca 2016 r.) figurowały 32 postępowania przetargowe, które prowadził Wydział Inwestycji Spółki, w tym: 16 dotyczy zadań inwestycyjnych, 13 zadań remontowych i trzy usług zleconych w zakresie utrzymania linii. Przeprowadzono 17 przetargów, w tym siedem dotyczących zadań inwestycyjnych na planowaną kwotę zobowiązania brutto 2.072,2 tys. zł, z czego dwa zostały unieważnione (na planowaną kwotę zobowiązań brutto 351,8 tys. zł).

(dowód: akta kontroli tom II str. 72-81)

**3.** Realizatorzy umów inwestycyjnych byli wybierani w postępowaniach prowadzonych w oparciu o uregulowania wewnętrzne Spółki<sup>26</sup>. W latach 2013-2015 zrealizowano łącznie 29 zadań inwestycyjnych na kwotę 62.341,93 tys. zł, z czego w poszczególnych latach zakończono:

- w 2013 r. 10 zadań na kwotę ogółem 30.763,64 tys. zł, w realizacji pozostało siedem zadań na kwotę 21.595,51 tys. zł,

---

<sup>26</sup> Regulamin przeprowadzania postępowań o udzielanie zamówienia na dostawy, usługi i roboty budowlane przez PKP LHS Sp. z o. o. zamieszczony został na stronie internetowej [www.lhs.com.pl](http://www.lhs.com.pl).

- w 2014 r. realizowano 28 zadań inwestycyjnych na kwotę 37.559,13 tys. zł, zakończono 11 zadań na kwotę 15.837,98 tys. zł, w dalszej realizacji pozostało 17 zadań na kwotę 21.721,15 tys. zł,

- w 2015 r. realizacją objęto 34 zadania inwestycyjne, których wykonanie zamknęło się kwotą 21.204,22 tys. zł; zakończono 8 zadań o wartości 15.740,31 tys. zł w trakcie realizacji było 26 zadań, których wartość wykonanych robót wynosiła 5.463,91 tys. zł. Na lata następne przesunięto realizację 8 inwestycji o łącznej wartości 2.956 tys. zł.

(dowód: akta kontroli tom I str. 477-497, 311-320, 450-471)

**3.1.** Badaniem objęto realizację trzech umów inwestycyjnych, zakończonych w 2015 r. o łącznej wartości wykonania 33.361,3 tys. zł<sup>27</sup> oraz jednego zadania remontowego o wartości 1.966,4 tys. zł<sup>28</sup>.

**3.2.** Rada Nadzorcza Spółki uchwałą nr 19/VI/2015 wyraziła zgodę na zaciągnięcie zobowiązania do kwoty 3.745,5 tys. zł (brutto) na wykonanie przebudowy drogi wewnętrznej o długości 2 km na stacji Hrubieszów LHS. Przed rozpoczęciem realizacji inwestycji zgodnie z art. 30 Prawa budowlanego dokonano zgłoszenia wykonywanych robót inwestycyjnych, informując o powyższym Lubelski Urząd Wojewódzki (LUW) oraz Starostwo Powiatowe w Hrubieszowie. Lubelski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego w Lublinie (LWINB) przeprowadził 20.11.2013 r. kontrolę utrzymania i stanu technicznego ww. drogi, stwierdzając że jej stan techniczny był bardzo zły i w związku z powyższym wydał decyzję nakazującą usunięcie w terminie do 30.06.2015 r. nieprawidłowości w stanie technicznym ww. drogi<sup>29</sup>. Kolejnymi decyzjami wydanymi w oparciu o składane przez Spółkę wnioski, LWINB zmienił termin wykonania nakazanych robót budowlanych, przesuując go do 31.12.2015 r. Przed wydaniem ww. decyzji, Zarząd LHS, działając jako zarządca drogi na stacji Hrubieszów (działka nr 1371/16) zlokalizowanej na obszarze kolejowym podejmował działania w celu zrealizowania nałożonego obowiązku, m.in. zatwierdził protokół z przeprowadzonego postępowania o udzielenie zamówienia na wykonawcę przebudowy drogi wraz z nadzorem inwestorskim. Zgłoszenie robót budowlanych przekazano do Starostwa Powiatowego w Hrubieszowie (09.05.2015 r.) oraz do LUW (20.05.2015 r.). Po przeprowadzeniu postępowania przetargowego wybrano wykonawcę robót inwestycyjnych Przedsiębiorstwo Robót Drogowo – Mostowych Sp. z o. o. w Hrubieszowie, z którym 16.04.2015 r. zawarto umowę na wykonanie ww. remontu oraz umowę na pełnienie nadzoru inwestorskiego. Dnia 24.04.2015 r. przekazany został plac budowy. Zarówno LUW, jak i Starostwo Powiatowe w Hrubieszowie nie wniosły sprzeciwu w sprawie remontu ww. drogi. Protokół odbioru końcowego wykonanych robót sporządzono 11.12.2015 r. LWINB po zakończeniu inwestycji przeprowadził 19.01.2016 r. kontrolę sprawdzającą wykonanie nakazu remontu, która nie wykazała nieprawidłowości. Rozliczenie wykonanych robót przeprowadzone było w oparciu o protokoły odbiorów częściowych i wystawiane faktury (na ogólną kwotę 3.728,7 tys. zł).

(dowód: akta kontroli tom II str. 154-255)

**3.3.** Umową zawartą 02.07.2014 r. PKP LHS Sp. z o. o., zlecił wykonanie zadania inwestycyjnego pn.: „Dostosowanie układu torowego wraz z pozostałą infrastrukturą stacji Gołuchów LHS do czynności ekspedycyjnych”, Wykonawcy - Konsorcjum Firm

<sup>27</sup> O wartości 11.241,6 tys. zł, 3.754,5 tys. zł i 18.365,2 tys. zł.

<sup>28</sup> Zadania inwestycyjne „Dostosowanie układu torowego wraz z pozostałą infrastrukturą stacji Gołuchów LHS do czynności ekspedycyjnych”, „Przebudowa drogi wewnętrznej stacja Hrubieszów LHS”, „Przebudowa urządzeń srk mijanki Werbkowice i LHS i Miączyn LHS” oraz „Remont mostu jednonapręslowego na rzece Bug-Sławków na 324,777 km”.

<sup>29</sup> Decyzja WINB nr ZBS-XIX.7741.19.2013 z dnia 14.02.2014 r.

(umowa z dnia 24.03.2014 r.), którego Liderem była firma „Spaw – TOR”. Wykonawca został wybrany w postępowaniu przetargowym na podstawie oferty z najniższą ceną za realizację ww. zadania w kwocie netto 11.694,1 tys. zł. Szczegółowy zakres robót budowlanych ww. zadania inwestycyjnego określony został w: projekcie budowlano-wykonawczym, pozwoleniu na budowę z 07.06.2011 r., Specyfikacji Technicznej Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych (STWiORB) oraz wyjaśnieniach LHS w prowadzonym postępowaniu przetargowym. W postanowieniach umowy określono terminy rozpoczęcia realizacji - 02.07.2014 r. oraz zakończenia - 30.11.2015 r. Zamawiający określił finansowanie zadania w 2014 r. do kwoty 6.000 tys. zł, finansowanie pozostałej części zadania przewidywano na 2015 r. W tym samym dniu zawarta została umowa na pełnienie obowiązków inspektora nadzoru. Przed zawarciem ww. umów Rada Nadzorcza LHS oraz Zarząd Spółki podjęły uchwały dotyczące finansowania ww. zadania inwestycyjnego. Wojewoda Świętokrzyski 17.06.2011 r. zatwierdził projekt budowlany i udzielił pozwolenia na budowę dla ww. inwestycji, które uprawomocniło się w dniu 05.07.2011 r. W kolejnym pozwoleniu na budowę wydanym na wniosek Spółki Wojewoda Świętokrzyski zmienił termin rozpoczęcia prac rozbiórkowych (do 30.06.2014 r.), pozostawiając pozostałe warunki decyzji bez zmian. Rozpoczęcie robót zgłoszono 28.03.2013 r. Wartość zadania inwestycyjnego określona w umowie wynosiła 11.694,1 tys. zł. Łączna wartość zrealizowanych robót po wprowadzeniu aneksów (6) była o 113,9 tys. zł mniejsza i wynosiła 11.580,2 tys. zł. Zmniejszona wartość wykonanych robót wynikała z kosztorysu powykonawczego i rozliczenia w oparciu o protokoły konieczności sporządzone na podstawie § 13 umowy przez wykonawcę i nadzór inwestorski i zatwierdzeniu przez Spółkę aneksów do umowy<sup>30</sup>. Wprowadzone aneksami roboty dodatkowe i zamiennie zwiększyły wartość wykonanych prac o kwotę 1.443,5 tys. zł, uzyskano również oszczędności w kwocie 1.591,2 tys. zł<sup>31</sup>. Projektanci potwierdzili, że roboty zamiennie i dodatkowe nie odstępowały w sposób istotny od zatwierdzonego projektu oraz warunków pozwolenia na budowę. Odbiór wykonanych robót budowlanych odbywał się etapowo, a odbiór końcowy przeprowadzono 22.12.2015 r.

(dowód: akta kontroli tom III str. 1-9, 10-12, 13-24, 25-30, 31-34, 35-37, 38-127)

**3.4.** Zadanie inwestycyjne pn.: „Przebudowa urządzeń srk mijanki Werbkowice i LHS i Miączyn LHS”. Wykonawca ww. inwestycji wybrany został w trybie negocjacji bez ogłaszania przetargu. Umowa z Zakładem Automatyki „KOMBUD” S.A. z siedzibą w Radomiu zawarta została 31.07.2013 r. Wg kosztorysu ofertowego wynagrodzenie za realizację ww. zadania określono w kwocie netto 18.644,4 tys. zł, z terminem rozpoczęcia realizacji 06.08.2013 r. i zakończenia 31.10.2014 r. Nadzór inwestorski dotyczący ww. zadania zlecono umową firmie Przedsiębiorstwo „ALLTAR” Kraków. Wojewoda Lubelski 18.04.2011 r. zatwierdził projekt budowlany i wydał pozwolenie na budowę dla ww. inwestycji, prawomocne od 11.05.2011 r. W trakcie realizacji zadania aneksami wprowadzone zostały zmiany w zakresie realizowanych robót<sup>32</sup>. Wartość zadania wzrosła o kwotę 748,1 tys. zł, tj. o pozycje, które nie były określone w projekcie, a sporządzony kosztorys ofertowy wyceniony został w oparciu o przedmiar robót i STWiORB. W umowie Wykonawca oświadczył, że zapoznał się z przedmiarem. Powyższy stan stwierdzony został 06.06.2014 r.

<sup>30</sup> Aneks nr 2/2014 z dnia 04.11.2014 r. nr 3/2014 z dnia 18.12.2014 r., nr 4/2015 z dnia 27.05.2014 r., nr 5/2015 z dnia 25.08.2015 r., nr 6/2015 z dnia 17.11.2015 r.

<sup>31</sup> Oszczędności wynikały ze sprzedaży podkładów oraz zużytych szyn kolejowych, zmiany cen materiałów, zastosowania innych, o niższych cenach, a tych samych parametrach. Roboty wykonywano również po zawarciu aneksów, w których ograniczano zakres robót.

<sup>32</sup> Aneks nr 2/2014 z dnia 04.11.2014 r. nr 3/2014 z dnia 18.12.2014 r., aneks nr 4/2014 z dnia 07.04.2014 r. Aneks dotyczył zmiany harmonogramu wykonania prac budowlano-montażowych.

Wprowadzone aneksami roboty dodatkowe zwiększyły wartość wykonanych prac o kwotę 459 tys. zł. Łączna wartość zrealizowanych robót po wprowadzeniu aneksów (4) była o 289,1 tys. zł mniejsza od kwoty przewidzianej w umowie i wynosiła 18.365,2 tys. zł. Odbiór końcowy wykonanych robót budowlanych odbył się 28.05.2014 r.

(dowód: akta kontroli tom III str. 128-179, tom V str.32-33)

**3.5.** Remont mostu jednoprzęsłowego kilometr 324,777 na linii kolejowej nr 65 na rzece Bug – Sławków realizowany był w oparciu o zaakceptowany przez Zarząd wniosek Wydziału Infrastruktury z 04.03.2015 r. Uchwałą z 12.03.2015 r. Zarząd wyraził zgodę na zaciągnięcie zobowiązania do kwoty szacunkowej 1.966,4 tys. zł na wykonanie ww. zadania remontowego. Według kosztorysu ofertowego łączna wartość remontu mostu określona została na kwotę brutto 1.205.442,50 zł. Realizację zadania Spółka zleciła 2.06.2015 r., po przeprowadzeniu postępowania przetargowego, firmie INTOP Tarnobrzeg Sp. z o. o. (Wykonawca). Protokoły komisji przetargowej powołanej do przeprowadzenia postępowania przetargowego, zatwierdzone zostały przez Prezesa Zarządu LHS. Dnia 22.06.2015 r. przekazano wykonawcy remontu plac budowy. Rzeczowy zakres robót remontowych wyszczególnionych w umowie zakończono 14.09.2015 r., a protokół odbioru końcowego sporządzono 02.10.2015 r. W okresie od rozpoczęcia remontu do ich zakończenia protokołami odbioru częściowego rozliczono wg kosztorysu ofertowego, wykonane roboty na kwotę netto 980.034,55 zł. Realizując prace remontowe, za zgodą projektanta, dokonano zmiany rodzaju dylatacji z modułowej (długość 36,48 m) na bitumiczną. Uwzględniona w kosztorysie ofertowym wartość montażu dylatacji modułowej wynosiła 98.772,15 zł i w takiej wysokości została rozliczona. W postanowieniach umowy Wykonawca zobowiązał się do wykonania robót zgodnie z dokumentacją projektową. Po zakończeniu realizacji ww. umowy sporządzona została inwentaryzacja powykonawcza obiektu mostowego. Rozliczenie robót przeprowadzone było wg kalkulacji szczegółowej sporządzonej przez Wykonawcę, bez odnoszenia do Katalogu Nakładu Robót i przeprowadzone było w oparciu o kalkulację własną odnoszącą się do zwiększonego przedmiaru robót, innego niż określał to projekt budowlany. Dyrektor WI wyjaśnił, że Wykonawca przedstawił kalkulację wykonania dylatacji bitumicznej, której przedmiar wynosił łącznie 62,48 mb, na co składały się dylatacje poprzeczne i dwie dylatacje podłużne między płytowe nie uwzględnione przez Projektanta. W wyniku negocjacji strony uzgodniły, iż Wykonawca wykona remont dylatacji wg przedstawionej technologii w kwocie równej cenie przedstawionej w kosztorysie ofertowym, tj. 98.772,15 zł netto. Były Dyrektor WI M. Wach wyjaśnił, że osobą odpowiedzialną za przebieg procesu remontu był D. Kardasz – wówczas Kierownik Działu Drogowego. Nie dostał żadnej informacji o różnicy w cenie wykonania zamiennych dylatacji. M.Wach wyjaśnił, że podpisana przez niego notatka mówiła o samej kwocie, kierował się dobrą wiarą i chęcią zabezpieczenia interesów Spółki.

(dowód: akta kontroli tom II str. 82-97, 98-153, tom V str. 29, 30, 73-79)

**4.** Według stanu na 31.12.2013 r. Spółka wydierżawiała i wynajmowała składniki majątkowe na podstawie 102 umów (68 umów dzierżawy, 34 umowy najmu), na koniec 2014 r. – na podstawie 110 umów (80 umów dzierżawy, 30 umów najmu), na koniec 2015 r. – na podstawie 109 umów (81 umów dzierżawy, 28 umów najmu), na koniec maja 2016 r. – 110 umów (85 umów dzierżawy i 25 umów najmu). W latach 2013-2016 powierzchnia wydierżawianych gruntów LHS zwiększała się, a powierzchnia wydierżawianych albo wynajmowanych pomieszczeń Spółki malała. Ogółem powierzchnia wydierżawiana lub wynajmowana przez Spółkę (grunty, pomieszczenia) wzrosła z 356.649 m<sup>2</sup> w grudniu 2013 r. do 416.631 m<sup>2</sup> w maju 2016 r. W okresie 2014 – 2016 (do maja) LHS zawarła 23 umowy dzierżawy oraz sześć umów najmu składników majątkowych Spółki. Przedmiotem umów były

pomieszczenia, place, hala, tereny podtorza, tory i rozjazdy. LHS nie zawierała w tym okresie umów użyczenia składników majątkowych. W 2014 r. Spółka zawarła 7 umów dzierżawy i jedną umowę najmu składników majątkowych uzyskując z tego tytułu przychód roczny w kwocie 321,1 tys. zł w 2014 r. i 600,9 tys. zł w 2015 r. W 2015 r. Spółka zawarła 13 umów dzierżawy i cztery umowy najmu składników majątkowych uzyskując z tego tytułu przychód roczny w kwocie 576,9 tys. zł. W 2016 r. (do 30 marca) Spółka zawarła 3 umowy dzierżawy i jedną umowę najmu składników majątkowych.

(akta kontroli tom II str.1-6, 47)

Spółka uzyskała następujące przychody z dzierżawy składników majątkowych: w 2013 r. – 6.460,2 tys. zł, w 2014 r. - 5.953,2 tys. zł, w 2015 r. – 6.729,6 tys. zł. Koszty<sup>33</sup> dzierżawy składników majątkowych LHS w 2013 r. wyniosły 1.392,6 tys. zł i w kolejnych latach wzrastały do 1.663,8 tys. zł w 2014 r. (wzrost o 19,5%) i do 2.550,3 tys. zł w 2015 r. (wzrost o 53,3% w stosunku do 2014 r.). Przychody z najmu składników majątkowych Spółki wyniosły: w 2013 r. – 367,2 tys. zł, w 2014 r. - 395,5 tys. zł, w 2015 r. – 383,8 tys. zł. LHS poniósł koszty<sup>34</sup> związane z najmem tych składników w 2013 r. w kwocie 77,3 tys. zł, w 2014 r. – 140,8 tys. zł (wzrost o 82,1%), w 2015 r. – 138,9 tys. zł (spadek o 1,4% w stosunku do roku 2014).

(akta kontroli tom II str. 46)

Zarząd Spółki wyjaśnił, że przychody uzyskiwane z dzierżawy są dodatkową korzyścią dla Spółki, ponieważ rekompensują częściowo czynsz dzierżawny wynikający z umowy D54. Koszty dzierżawy poddzierżawianych składników majątkowych określone zostały na podstawie umowy D54 i wyliczone proporcjonalnie z czynszu dzierżawnego do wielkości składników majątku poddzierżawianego na podstawie zawartych umów poza przewozowych z dzierżawcami. Stawki czynszu z umowy dzierżawy D54 określone są na podstawie wyceny rzeczoznawcy raz na trzy lata i waloryzowane wskaźnikiem GUS w latach kolejnych po przyjętej wycenie. Włączenie dodatkowo do umowy dzierżawy D54 składników majątku PKP S.A., powiększa koszty tej dzierżawy niekoniecznie zwiększając przychody tytułem zawartych umów z dzierżawcami. Spółka nie wydzierżawiając gruntów i obiektów ponosiłaby całkowity koszt dzierżawy, nie uzyskując dodatkowych przychodów z tego tytułu.

(dowód: akta kontroli tom III, str. 412-414, 415-467)

5. Badaniem kontrolnym objęto umowy dzierżawy zawarte przez Spółkę z: a) BSM Salt Sp. z o.o. w Warszawie; b) WIGRY-PROJEKT Sp. z o.o. w Suwałkach; c) FHU SANUS; d) Novatek Polska Sp. z o.o. w Krakowie; e) Złote Ziarno Sp. z o.o. w Warszawie.

a) i b) Zarząd Spółki w uchwale z 01.04.2014 r. wyraził zgodę na przeprowadzenie procedury przetargowej w trybie przetargu pisemnego nieograniczonego na dzierżawę nieruchomości, usytuowanych w odniesieniu do km ok. 196,200 – 196,700 linii kolejowej nr 65 na stacji Wola Baranowska LHS, obejmujących: nieruchomości położone w odniesieniu do km ok. 196,200 – 196,450, tj. plac utwardzony o pow. 7.250 m<sup>2</sup> i tor 4 „S” o długości 250 mb (część I przetargu); nieruchomości położone w odniesieniu do km ok. 196,450 – 196,700, tj. plac utwardzony o pow. 7.250 m<sup>2</sup> i tor 4 „S” o długości 250 mb (część II przetargu). Zarząd ustalił, że kryteriami wyboru oferenta będą cena (80%) oraz deklarowana łączna wielkość realizowanych przewozów kolejowych przez przejście graniczne

<sup>33</sup> Koszty wg przyjętych wielkości składników dzierżawianych, ujętych w umowie D54 Zał. 1Z i 2Z oraz kwoty czynszu, jaką Spółka odprowadza do PKP SA tytułem dzierżawy i proporcjonalne odniesienie do wydzierżawianych składników majątku.

<sup>34</sup> Przyjęta łączna powierzchnia użytkowa budynku w poszczególnych lokalizacjach z umowy D54. Powierzchnia wynajętego lokalu w poszczególnych lokalizacjach x wyliczony % łącznej kwoty czynszu z umowy D54.

Hrubieszów – Izow w okresie obowiązywania umowy do 30.06.2015 r., związanych z przedmiotem dzierżawy, zgodnie ze złożoną ofertą (20%). Zarząd określił cenę wywoławczą za 1 m<sup>2</sup> placu utwardzonego na 1,50 zł/m<sup>2</sup> netto, za 1 mb toru – 12 zł/mb netto za miesiąc, zaś wielkość deklarowanych przewozów na nie mniej niż 25 tys. ton do 31.12.2014 r. i nie mniej niż 25 tys. ton w I półroczu 2015 r. dla każdej z części przetargu.

Dyrektor Wydziału Infrastruktury LHS (D. Kardasz) wyjaśnił, że ceny jednostkowe wywoławcze dla poszczególnych składników dzierżaw są szacowane na podstawie stawek jednostkowych obowiązujących dla zbliżonych, porównywalnych rodzajowo składników majątkowych, dzierżawionych przez innych klientów w stacjach LHS. Na stacjach Hrubieszów, Bortatycze, Wola Baranowska, Gołuchów, Sławków uśrednione wartości czynszu 1m<sup>2</sup> placu utwardzonego wg stanu na styczeń 2014 r. wynosiły od 1,09 zł do 1,54 zł, a toru szerokiego od 8,52 zł/mb do 11,09 zł/mb.

(dowód: akta kontroli tom II str. 265-270)

Prezes Zarządu Spółki 17.04.2014 r. powołał Komisję do przeprowadzenia procedury przetargowej i wyboru oferenta na dzierżawę ww. nieruchomości. Ogłoszenie o postępowaniu umieszczono na tablicy ogłoszeń Spółki, Specyfikację przetargową wraz z załącznikami zamieszczono na Platformie Zakupowej LHS na stronie internetowej 09.04.2014 r. Oferty złożyły dwie spółki: BSM Salt Sp. z o.o. (do części I przetargu) i WIGRY – PROJEKT Sp. z o.o. (do obu części przetargów). Oferty były zgodne z warunkami przetargu. Najkorzystniejszą ofertę do części I przetargu złożyła BSM Salt Sp. z o.o. (czynsz wyższy o 5 gr/m<sup>2</sup> i wielkość przewozu towarów większa łącznie o 30 tys. ton od konkurenta), a do części II przetargu WIGRY – PROJEKT Sp. z o.o. (jedyne oferty). Umowy dzierżawy zostały zawarte z tymi spółkami 12.05.2014 r., były zgodne ze złożonymi ofertami. Dnia 12 marca 2015 r. został zawarty Aneks nr 1 do umowy z BSM Salt Sp. z o.o., na mocy którego obowiązywanie umowy zostało przedłużone do 31.12.2016 r. Zarząd Spółki wyraził zgodę na zawarcie tego Aneksu w uchwale z 12.03.2015 r.

(dowód: akta kontroli tom II str. 271-304)

Dnia 26.03.2015 r. zawarty został Aneks Nr 1 do umowy z WIGRY – PROJEKT Sp. z o.o., na mocy którego obowiązywanie umowy zostało przedłużone do 31.12.2016 r. Ponadto dzierżawca zobowiązał się do prowadzenia działalności związanej z przewozami towarów po linii kolejowej LHS, wynoszącym minimum 25 tys. ton w półroczu. Na zawarcie tego Aneksu Zarząd Spółki wyraził zgodę w uchwale z 26.03.2015 r. Dnia 16 czerwca 2015 r. zawarty został Aneks Nr 2 do umowy z WIGRY – PROJEKT Sp. z o.o., na mocy którego wydzierżawiony został dodatkowo teren o pow. 119,40 m<sup>2</sup> położony na stacji Wola Baranowska LHS i zwiększony został czynsz dzierżawny przy zastosowaniu umownej stawki czynszu dla 1m<sup>2</sup> terenu równej stawce czynszu obowiązującej dla placu utwardzonego. Na zawarcie tego Aneksu Zarząd Spółki wyraził zgodę w uchwale z 16.06.2015 r.

(dowód: akta kontroli tom II str. 305-309)

Umowy dzierżawy z FHU SANUS (12.02.2015 r.), Novatek Polska Sp. z o.o. w Krakowie (12.03.2014 r.), Złote Ziarno Sp. z o.o. w Warszawie (16.12.2014 r.) zostały zawarte w trybie bezprzetargowym, po podjęciu uchwał przez Zarząd Spółki na podstawie § 4 ust. 1 pkt 2 lub § 4 ust. 3 Regulaminu przeprowadzania przetargów na oddanie w dzierżawę lub najem nieruchomości, budynków i budowli oraz lokali stanowiących własność lub będących w posiadaniu PKP LHS Sp. z o.o. z siedzibą w Zamościu<sup>35</sup>. Treść umów była zgodna z ww. uchwałami Zarządu Spółki.

<sup>35</sup> § 4 ust. 1 pkt 2 Regulaminu przeprowadzania przetargów - tryb bezprzetargowy ma zastosowanie w przypadku, gdy dla przedmiotu prowadzonego postępowania suma rocznego zobowiązania przekracza 10 tys. zł, a oferent zamierza rozpocząć lub prowadzi działalność przeładunkową, spedycyjną związaną z przewozem po linii nr 65. Z § 4 ust. 3 Regulaminu przeprowadzania

c) Umowa dzierżawy z FHU SANUS, dotyczyła terenu o pow. 20 tys. m<sup>2</sup>, toru Nr 4 „S” o długości 495 mb, rozjazdu nr 33, wykolejnicy Wk6, położonych na stacji Zamość Bortatycze LHS w odniesieniu do km 59,600 – 60,100 linii kolejowej LHS. Zarząd Spółki ustalił czynsz dzierżawny w kwocie netto 18.255 zł/m-c i okres dzierżawy 15.02.2015 r. – 14.02.2016 r.

d) Umowa dzierżawy z Novatek Polska Sp. z o.o. w Krakowie dotyczyła części toru Nr 7 „S” o długości 620 mb z terenem nieutwardzonym o pow. 3.844 m<sup>2</sup>, stanowiącym obszar podtorza dla skrajni wydzierżawionego toru na stacji Wola Baranowska LHS w odniesieniu do km 195,698 – 196,318 linii kolejowej nr 65, celem wykorzystania na okresowe, kilkudniowe odstawianie 50 wagonów cystern z gazem płynnym, oczekujących na rozładunek. Zarząd Spółki ustalił czynsz w kwocie netto 9.690,60 zł/m-c, a okres dzierżawy na 10.04.2014 r. – 30.06.2015 r. Strony (po wyrażeniu zgody przez Zarząd Spółki) zawarły trzy aneksy do umowy, które dotyczyły m.in. ustalenia czynszu dzierżawy w kwocie netto 9.938,60 zł od 1 lipca 2015 r. i przedłużenia terminu dzierżawy do 31.12.2016 r. (Aneks Nr 1 z 26 marca 2015 r.), włączenia do zakresu dzierżawy 305 mb toru Nr 7 „S” oraz terenu podtorza o pow. 1.891 m<sup>2</sup> i ustalenie czynszu dzierżawnego w kwocie netto 14.827,75 zł/m-c od 01.10.2015 r. (Aneks Nr 3 z 01.10.2015 r.).

e) Umowa dzierżawy ze Złote Ziarno Sp. z o.o. w Warszawie dotyczyła wydzierżawienia terenu o pow. 7.601 m<sup>2</sup>, położonego na stacji kolejowej Gołuchów LHS w odniesieniu do km 271,515 – 271,050 linii kolejowej LHS, celem wykorzystania przedmiotu dzierżawy na przeprowadzenie przez dzierżawcę inwestycji polegających na wybudowaniu toru bocznicowego – boczniczy ZŁOTE ZIARNO, stanowiącej kolejowe połączenie terminala Złote Ziarno Sp. z o.o. z linią kolejową, obsługującej czynności związane z przewozami towarów dzierżawcy. Ustalono czynsz netto w kwocie 5.320,70 zł/m-c, dodatkowo kwotę netto 1.874,60 zł/m-c z tytułu korzystania z rozjazdu Nr 118, począwszy od dnia uzyskania przez Złote Ziarno Sp. z o.o. pozwolenia na użytkowanie Zabudowy, do zakończenia okresu obowiązywania umowy dzierżawy, tj. do 31 grudnia 2030 r. Zarząd LHS zgodził się na zawarcie umowy uzupełniającej z dzierżawcą, dotyczącej ustalenia zasad ponoszenia i rozliczania nakładów poczynionych przez dzierżawcę, polegających na wybudowaniu rozjazdu Nr 118 w torze głównym zasadniczym z towarzyszącymi elementami, stanowiącego połączenie kolejowe terminala Złote Ziarno Sp. z o.o. – boczniczy ZŁOTE ZIARNO z linią kolejową nr 65. Dzierżawca zobowiązał się zapłacić LHS z góry, jednorazowo w kwocie netto 314.933,34 zł w formie przedpłaty czynsz za korzystanie z rozjazdu Nr 188 za 14 lat dzierżawy, będący równowartością nakładów poniesionych przez dzierżawcę na wybudowanie tego rozjazdu, który Spółka zobowiązała się odkupić od dzierżawcy na warunkach umowy uzupełniającej. Umowa uzupełniająca do ww. umowy dzierżawy została zawarta 16.12.2014 r. Spółka zobowiązała się m.in. odkupić od dzierżawcy nakłady poniesione przez Złote Ziarno Sp. z o.o. za kwotę netto 314.933,94 zł po uzyskaniu pozwolenia na użytkowanie zakresu zabudowy. Przeniesienie na rzecz Spółki prawa do nakładów nastąpiło z chwilą dokonania potrącenia wierzytelności dzierżawcy z tytułu poniesionych nakładów z wierzytelnością czynszową LHS. Z decyzji w sprawie zatwierdzenia projektu budowlanego i udzielenia pozwolenia na wykonanie robót budowlanych dla inwestycji prowadzonej przez Złote Ziarno Sp. z o.o. wynikało, że inwestor nie został zobowiązany do uzyskania ostatecznej decyzji o pozwoleniu na użytkowanie. Odbioru końcowego robót budowlanych prowadzonych przez dzierżawcę dokonano 07.12.2015 r. przy udziale

---

przetargów wynika, że uchwała Zarządu Spółki w sprawie wyrażenia zgody na bezprzetargowy tryb zawarcia umowy dzierżawy lub najmu składników majątkowych Spółki może być podjęta również w innych przypadkach uzasadnionych potrzebami Spółki.

przedstawiciela LHS. Świętokrzyski WINB nie wniósł sprzeciwu do zawiadomienia inwestora o zakończeniu budowy. W styczniu 2016 r. strony dokonały kompensaty wzajemnych należności.

(dowód: akta kontroli tom II str. 322-398)

Dzierżawcy dokonywali płatności czynszu dzierżawnego po wystawieniu przez Spółkę faktur za dany miesiąc. Spółka naliczała odsetki od nieterminowej zapłaty (tj. po 14 dniach od daty wystawienia faktury VAT) w sytuacji, gdy nota za dany rok przekroczyła 100 zł, stosownie do przyjętych zasad monitoringu i windykacji należności. Największą kwotę odsetek za opóźnienie naliczono BSM Salt Sp. z o.o. w Warszawie – podmiot ten zapłacił w terminie dwie z 25 wystawionych faktur<sup>36</sup>.

(dowód: akta kontroli tom II str. 399-411)

Na koniec 2014 r. i 2015 r. z tytułu umów dzierżawy WIGRY – PROJEKT Sp. z o.o. w Suwałkach, Novatek Polska Sp. z o.o., Złote Ziarno Sp. z o.o. nie posiadały zaległości wobec LHS. FHU SANUS posiadała zaległości na koniec 2015 r. w kwocie 60.360,95 zł. Spółka dokonała potrącenia wzajemnych wierzytelności (FHU SANUS posiadało wierzytelność w stosunku do Spółki o zwrot kaucji zabezpieczającej w kwocie 67.360,95 zł) na dzień 10 lutego 2016 r. BSM Salt Sp. z o.o. nie posiadała zaległości z tytułu dzierżawy na koniec 2014 r. Według stanu na 31.12.2015 r. zaległość BSM Salt Sp. z o.o. wynosiła 17.518,28 zł. Na 04.07.2016 r. WIGRY – PROJEKT Sp. z o.o. w Suwałkach, FHU SANUS, Novatek Polska Sp. z o.o., Złote Ziarno Sp. z o.o. nie posiadały zaległości z tytułu dzierżawy. BSM Salt Sp. z o.o. nie zapłaciła dwóch faktur w kwocie po 17.518,28 zł (opóźnienie 52 i 20 dni po terminie), posiadała również zaległość w kwocie 461,95 zł z tytułu niezapłaconych odsetek za dzierżawę. Zarząd LHS 06.06.2016 r. podjął uchwałę o wyrażeniu zgody na umorzenie noty odsetkowej wystawionej BSM Salt Sp. z o.o. W piśmie z 14.06.2016 r. Dyrektor Wydziału Finansów informowała BSM Salt Sp. z o.o. o wyrażeniu przez Zarząd Spółki zgody na umorzenie odsetek pod warunkiem uregulowania przez dłużnika całości bieżących zaległości.

(dowód: akta kontroli tom II str. 412-449)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

1. Spółka w latach 2014-2015 nie wykonała w pełni zamierzeń inwestycyjnych i remontowych przewidzianych do realizacji w tym okresie w zatwierdzonej przez Wspólników Strategii, zmierzających do realizacji celu strategicznego nr 2. Poniesione w latach 2013-2015 nakłady na realizację wybranych siedmiu zadań inwestycyjnych wymienionych w Strategii stanowiły 64% nakładów planowanych w tych latach. W odniesieniu do dwóch zadań inwestycyjnych wskazanych w Strategii, których realizacja miała rozpocząć się w 2014 r. i 2015 r., Spółka w latach 2014-2016 nie poniosła nakładów inwestycyjnych<sup>37</sup>. W 2015 r. plan zadań remontowych ujęty w Strategii został wykonany tylko w 33%, w tym w odniesieniu do infrastruktury torowej w 44%. Spółka w latach 2014-2015 nie wykonała również rocznych planów inwestycji i planów remontów. Plan inwestycji został wykonany odpowiednio w 48% i 25%, plan remontów w 73% i w 39% (wykonani jedynie plan remontów w systemie gospodarczym - 103,4%). Wyjaśnienia przyczyn tego stanu byłego i obecnego Zarządu Spółki znajdują się w pkt 1 i 2 niniejszego rozdziału.

2. Merytoryczne służby Spółki (Wydział Infrastruktury) nie dołożyły należytej staranności przy weryfikacji dokumentacji projektowej zadania inwestycyjnego pn.:

<sup>36</sup> Liczba dni opóźnienia wynosiła od jednego do 77, a odsetki za opóźnienie łącznie 1.476,59 zł.

<sup>37</sup> Opracowanie dokumentacji i budowa urządzeń srk mijanki Raczyce LHS, Łączyn LHS i Drozdów LHS, Opracowanie dokumentacji i budowa mijanki Huta Krzeszowska LHS.

„Przebudowa urządzeń srk mijanki Werbkowice i LHS i Miączyn LHS”. Sporządzony przedmiar robót tej inwestycji zawierał elementy, które nie były uwzględnione w projekcie budowlanym i wykonawczym. Zmiany zostały ujęte w protokole konieczności i wykonane, w wyniku czego wartość ww. inwestycji wzrosła o 748,1 tys. zł.

Dyrektor WI D. Kardasz potwierdził stwierdzony stan faktyczny, natomiast nie odniósł się do zarzutu nierzetelnego weryfikowania przedmiaru robót bez sprawdzenia danych zawartych w dokumentacji projektowej.

(dowód: akta kontroli tom III str. 128-179, tom V str. 31, 32-33)

Uwagi dotyczące  
badanej działalności

Uwaga NIK dotyczy niemonitorowania przez Dział Nieruchomości Spółki realizacji zobowiązań dzierżawców do prowadzenia działalności związanej z przewozami towarów po linii kolejowej nr 65 (w określonej wielkości), zawartych w trzech analizowanych umowach<sup>38</sup>. Dwie spośród ww. umów zostały zawarte w trybie przetargu, którego kryterium była deklarowana wielkość realizowanych przewozów kolejowych, związanych z przedmiotem dzierżawy. Niewykonywanie przyjętej w umowie wielkości przewozów przez dzierżawców mogło powodować rozwiązanie przez Spółkę umowy dzierżawy ze skutkiem natychmiastowym.

W § 6 ust. 1 pkt 17 umów dzierżawy zawartych z BSM Salt Sp. z o.o. w Warszawie, WIGRY – PROJEKT Sp. z o.o. w Suwałkach, FHU SANUS, dzierżawcy zobowiązali się do prowadzenia działalności związanej z przewozami towarów po linii kolejowej nr 65 (w określonej wielkości), związanej z przedmiotem umowy dzierżawy. Novatek Polska Sp. z o.o. zobowiązała się do prowadzenia działalności związanej z przewozami towarów po linii kolejowej nr 65 bez określenia wielkości zobowiązania w zakresie przewożonej masy towarów. WIGRY – PROJEKT Sp. z o.o. w Suwałkach przewiozła po linii LHS zadeklarowaną w przetargu i umowie masę towarów. Novatek Polska Sp. z o.o. oraz FHU SANUS prowadziły działalność przeładunkową na swoje potrzeby oraz na zlecenie innych klientów. Spółka nie zawierała w latach 2014-2016 umów przewozowych z BSM Salt Sp. z o.o. BSM Salt Sp. z o.o. prowadziła na dzierżawionym terenie m.in. obsługę terminalową towarów importowanych przez dzierżawcę, rozładunek, konfekcjonowanie, magazynowanie, dokonywała czynności składowych przeładowywanych towarów. Dzierżawca realizował przewozy po linii kolejowej LHS za pośrednictwem firm, które posiadają zawarte ze Spółką umowy przewozowe. LHS nie ewidencjonował danych na temat liczby wagonów lub masy towarów przeładowywanych na dzierżawionych placach/punktach ładunkowych/bocznicach. Firma FHU SANUS przeładowała w I półroczu 2015 r. o ponad 27 tys. ton towarów mniej, a w II półroczu 2015 r. o ponad 8 tys. ton towarów mniej od przyjętego w umowie poziomu zobowiązania do prowadzenia działalności związanej z przewozami towarów po linii LHS. BSM Salt Sp. o. o. przeładowała w II półroczu 2014 r. o ponad 39 tys. ton towarów mniej od przyjętego w umowie poziomu zobowiązania do prowadzenia działalności związanej z przewozami towarów po linii LHS. Wg umów dzierżawy zawartych z FHU SANUS i BSM Salt, wydzierżawiający zastrzegł sobie prawo rozwiązania umów w trybie natychmiastowym w przypadku braku realizacji przewozów zgodnie z § 6 ust. 1 pkt 17 umów dzierżawy. We wniosku Działu Nieruchomości z 25.02.2015 r. kierowanym do Zarządu Spółki w sprawie zawarcia Aneksu Nr 1 do umowy dzierżawy z BSM Salt Sp. z o.o. nie było informacji na temat realizacji przez dzierżawcę zobowiązania z § 6 ust. 1 pkt 17 umowy dzierżawy. Wniosek ten został uzgodniony z Dyrektorem Wydziału Handlu (dalej: WH).

<sup>38</sup> Umowy dzierżawy z BSM Salt Sp. z o.o., WIGRY-PROJEKT Sp. z o.o., FHU SANUS. Zgodnie z Regulaminem Organizacyjnym Spółki, do zadań Działu Nieruchomości należało prowadzenie rejestru realizacji umów i zamówień w zakresie spraw prowadzonych przez tę komórkę.

Dyrektor WI LHS wyjaśnił, że WH uzgadnia możliwość przedłużenia umowy dzierżawy i weryfikuje, czy dany klient wywiązuje się z przewozów, a jeśli nie spełnia deklarowanego minimum przewozowego, to czy można z nim kontynuować współpracę. Były Dyrektor WI Adam Krasucki wyjaśnił, że w umowach dzierżawy nie nakładano obowiązku wymogu zawierania z PKP LHS sp. z o.o. umów handlowych. Jeżeli BSM Salt Sp. z o.o. nie realizowała zawartych przez siebie umów przewozowych w okresie obowiązywania umowy dzierżawy to mogła realizować przewozy za pośrednictwem firmy - spedytora, która posiada zawartą ze Spółką umową specjalną handlową. Z uwagi na brak chętnych do dzierżawy wymienionych w umowie nieruchomości ich dzierżawa była korzystna dla Spółki, gdyż kompensowała czynsz dzierżawny odprowadzany do PKP S.A.

Zdaniem NIK Spółka powinna monitorować w szczególności realizację tych zobowiązań umownych nakładanych na dzierżawców składników majątkowych Spółki, których niewykonywanie może powodować rozwiązanie umowy w trybie natychmiastowym.

(dowód: akta kontroli tom II str. 268-270, 282-290, 291, 293-304, 310-321, 349-357, 450-451, tom IV str. 476-481, tom V str. 8-21, 22-27)

#### Ocena cząstkowa

W ocenie NIK niskie wykonanie nakładów inwestycyjnych oraz remontów w 2015 r. może mieć negatywny wpływ na dalszy rozwój Spółki i utrzymanie w należytym stanie linii kolejowej nr 65. Roczne plany zadań inwestycyjnych i remontowych na lata 2014-2015 wykonywane były w ograniczonym zakresie rzeczowym i finansowym, pomimo tego, że Spółka znajdowała się w sytuacji ekonomiczno-finansowej umożliwiającej ich realizację. W szczególności plan inwestycji w 2014 r. został wykonany w 48% (plan modernizacji linii kolejowej nie został wykonany), a w 2015 r. w 25% (plan modernizacji linii kolejowej wykonano w 4%). W 2015 r. plan remontów został wykonany tylko w 39%, w tym plan infrastruktury drogowej (usługi w systemie zleconym) tylko w 17%.

Strategiczne zamierzenia inwestycyjne oraz remontowe przewidziane do realizacji w latach 2014-2015 nie zostały w pełni wykonane. Poniesione w latach 2013-2015 nakłady na realizację wybranych siedmiu zadań inwestycyjnych, wymienionych w Strategii, stanowiły 64% nakładów przewidywanych do realizacji w tych latach. Na realizację dwóch zadań inwestycyjnych wskazanych w ww. dokumencie, które miały być realizowane w 2014 i 2015 r., nie poniesiono żadnych nakładów.

Spółka prawidłowo zawierała i realizowała skontrolowane umowy inwestycyjne, umowę remontową i umowy dzierżawy. Stwierdzona nieprawidłowość, dotycząca zadania inwestycyjnego i uwaga odnosząca się do umów dzierżawy, nie miały istotnego znaczenia dla ich realizacji.

### 3. Zawieranie i realizacja umów na przewozy towarowe i ich wpływ na sytuację finansową LHS

Opis stanu faktycznego

1. W roku 2013 (według stanu na 31 grudnia) Spółka realizowała 134 umowy przewozowe specjalne, w 2014 r. – 147 umów, w 2015 r. – 155 umów. Według stanu na 31.05.2016 r. Spółka realizowała 158 umów przewozowych specjalnych.

W okresie 2013 – 2016 (do 29.04.) Spółka zawarła 126 umów przewozowych specjalnych, w tym w 2013 – 30, w 2014 – 42, w 2015 – 37, w 2016 (do 29.04) – 17.

(dowód: akta kontroli tom III str. 481, tom IV str. 1-10)

1.1. Zarząd Spółki corocznie (w latach 2013-2015) podejmował uchwały w sprawie przyjęcia do stosowania w spółce: Taryf Towarowych, Zasad Sprzedaży, Tabel Upustów. Uchwałami Zarządu nr:

- 514/2013 z 12.12.2013 r. przyjęto na 2014 r. m.in. podwyższenie stawek opłat podstawowych o 10% dla przewozu do stacji Hrubieszów LHS z 18,72 zł/tonę na 20,60 zł/tonę, podwyższenie stawek o 3% dla pozostałych stacji LHS oraz podwyższenie stawek opłat dodatkowych. W uzasadnieniu do zmian taryfy podano, że wysokość procentowego podwyższenia stawek przewozowych jest podyktowana realizacją założeń strategicznych, w tym również zakładanego poziomu inflacji na 2014 r. Podwyższenie opłat w relacji Hrubieszów Granica - Hrubieszów LHS i odwrotnie założono na poziomie 10% z uwagi na ograniczone możliwości eksploatacyjne podyktowane granicznym charakterem stacji, jak również potrzebą przesunięcia potoku przyjmowanych z Ukrainy ładunków na dalsze stacje LHS;
- 571/2014 z 10.12.2014 r. dokonano podwyższenia, na rok 2015, taryfowych stawek przewoźnego o 2%, za wyjątkiem przewoźnego dla przesyłki próżnego wagonu prywatnego lub wdzierżawionego od przewoźnika kolejowego (wzrost o 5%). W opłatach dodatkowych Taryfy Towarowej na rok 2015 wprowadzono podwyżkę od 5 do 15%. W Tabelach Upustów punkty procentowe dla poszczególnych towarów zachowano jak w roku 2014. Zmian dokonano m.in. w części dotyczącej przewozu koks i ustalenia kolejnych szczebli tonażowych i upustów;
- 304/2015 z 14.12.2015 r. utrzymano, na 2016 r., stawki przewozowe na poziomie 2015 r. Podwyższono opłaty dodatkowe za przechowanie przesyłki w wagonie handlowym oraz opłaty za korzystanie z rampy/placu ładunkowego usytuowanej/go przy torze ogólnego użytku podczas trwania czynności ładunkowych. W Tabelach Upustów w grupie towarów NHM<sup>39</sup> 23 wprowadzono nowe przedziały ilościowe dla przewozów wraz z upustami. Jako uzasadnienie do utrzymania w 2016 r. stawek przewozowych na poziomie 2015 r. wskazano m.in. na: zmniejszenie kosztów działalności operacyjnej Spółki wynikających z obniżenia cen paliw, a także kosztów związanych z czynszem wagonowym z uwagi na spadek udziału wagonów handlowych w ogólnym łożeniu, destabilizację sytuacji na Ukrainie, zwiększenie konkurencyjności Spółki na rynku kolejowych przewozów towarowych.

(dowód: akta kontroli tom III str. 207-229)

Dyrektor WH wyjaśnił, że średnioroczny wzrost stawek przewoźnego Taryfy Towarowej w latach 2013 -2015, kształtował się następująco: 2013 r. – wzrost o 3%, 2014 r. – wzrost o 3%, 2015 r. – wzrost o 2%, i podyktowany był wzrostem poziomu zakładanej inflacji natomiast na rok 2016 – pozostawiono taryfy bez zmian na poziomie 2015 r. Wysokość upustów określonych w Tabelach Upustów przyznawanych klientom za wykonanie przewozu ładunków jest zróżnicowana i uzależniona od: rodzaju towaru, relacji przewozu, ilości przewiezionej masy danego towaru w ciągu ostatnich 12 miesięcy lub deklaracji przewozu masy danego towaru, kierunku transportu - import, eksport. Na przestrzeni kilku ostatnich lat Tabele Upustów nie ulegały istotnym zmianom, dotyczyły one np. dodania nowych progów ilościowych dla niektórych grup towarowych. Obecnie trudno jest wskazać przyczyny braku działań w zakresie poprawy rentowności przewozów. Wydaje się, że jedną z podstaw był brak pełnej wiedzy na temat marżowości realizowanych przez Spółkę przewozów.

(dowód: akta kontroli tom III str. 497)

**1.2.** Zasady stosowania upustów zostały zawarte w Zasadach Sprzedaży Usług Przewozowych obowiązujących w LHS. Procentowa wielkość upustu od stawek taryfowych lub ceny jednostkowe dla towarów z poszczególnych Rozdziałów NHM

<sup>39</sup> NHM - Zharmonizowany Spis Towarów - liczbowe oznaczenie nazw przewożonych towarów <https://lhs.com.pl/pl/oferta/kody-nhm>.

w określonych relacjach ustalane są w oparciu o:

- pierwszy przedział ilościowy dla nowych klientów, dla których w minionych 12 miesiącach spółka nie wykonywała przewozów,
- wielkość przewiezionnej masy towarowej z danego Rozdziału NHM (pozycji NHM) określonych w umowie w okresie nie dłuższym niż 12 miesięcy realizowanej umowy, licząc wstecz od daty wpływu wniosku o podwyższenie upustu, lecz nie dalej niż do daty ostatniej zmiany upustu. Masa towarów z danego NHM, na podstawie której został zastosowany upust nie wlicza się ponownie do progów tonażowych, które uprawniają klienta do uzyskania większego upustu,
- zadeklarowaną do przewozu masę towaru w okresie 12 miesięcy przy zawieraniu umów rocznych - na podstawie deklaracji złożonych przez klienta.

W przypadku, gdy klient nie zlecił do przewozu w ustalonym okresie i w określonej relacji masy towaru zgodnie z zawartą umową, Spółka jest uprawniona do naliczenia opłaty z tytułu niewykonania warunków umowy na kwotę stanowiącą różnicę pomiędzy należnością za przewóz wyliczoną z zastosowaniem upustu (stawki jednostkowej) obowiązującego dla masy przesyłki i relacji określonej w umowie, a kwotą naliczoną za przewóz faktycznie wykonanej masy towaru. Przewidziany został katalog przypadków, w których nie stosuje się upustów. Dla zaktywizowania przewozów Zarząd LHS mógł wprowadzić promocje opłat przewozowych dla określonych towarów, relacji i okresów oraz opłat dodatkowych - na zasadach i warunkach określonych w odrębnej uchwale.

(dowód: akta kontroli tom III str. 274-311, 312-324, 361-411)

**1.3.** Proces zawierania umów przez PKP LHS Sp. z o.o. przebiegał zgodnie z Zasadami Sprzedaży oraz w dokumencie pt. „Określenie i przegląd wymagań dotyczących usług przewozowych oraz komunikacja z klientem”, tj.: 1) Wystąpienie klienta i złożenie zapytania ofertowego; 2) Sporządzenie oferty dla klienta; 3) Zatwierdzenie oferty przez klienta; 4) Przesłanie wymaganych dokumentów w celu uzyskania odroczonego terminu płatności; 5) Badanie wiarygodności klienta – Protokół z posiedzenia Komisji weryfikacyjnej; 6) Sporządzenie umowy zgodnie z obowiązującym wzorem; 7) Akceptacja i podpisanie umowy przez strony; 8) Rejestracja umowy w systemie rozliczania przesyłek KOLIS; 9) Sporządzenie kopii umowy i wysłanie do Kas Towarowych LHS. W przypadku gdy umowa zawierała upusty/stawki inne niż określone w obowiązujących Tabelach Upustów przedkładany był wniosek na posiedzenie Zarządu w celu wyrażenia zgody na zastosowanie odstępstwa i zawarcie umowy. Po podjęciu stosownej uchwały zawierana była umowa z klientem.

(dowód: akta kontroli tom III str. 325-360)

**2.1.** W 2012 r. Spółka zawarła umowę<sup>40</sup>, z Deloitte Business Consulting SA (dalej: Deloitte) na opracowanie i wdrożenie modelu analizy rentowności usług przewozowych. Odbioru modelu dokonano 08.05.2014 r. (działanie modelu nie budziło zastrzeżeń Zespołu LHS dokonującego odbioru, wskazywano na brak danych eksploatacyjnych, konieczność zasilenia modelu o najaktualniejsze dane z programu KOLIS i z EBS<sup>41</sup>).

---

<sup>40</sup> Przedmiotem umowy było opracowanie analizy rentowności usług przewozowych, w tym: analizy rentowności strategicznej ex-post i planowania rentowności kontraktów ex-ante w zakresie: obliczania cen jednostkowych dla poszczególnych towarów (kodu NHM bądź grupy kodów NHM) ogółem i w określonej relacji; obliczania przychodów ze sprzedaży z działalności przewozowej i okoloprzewozowej dla poszczególnych towarów, klientów i w określonej relacji; określania marży na poszczególnych towarach i relacjach; obliczania kosztów dla poszczególnych towarów i relacji; określania rentowności przewozów określonych towarów w określonych relacjach; określenia progów opłacalności przewozów dla poszczególnych towarów i relacji.

<sup>41</sup> System finansowo - księgowy Oracle.

Z dostarczonego przez Deloitte opracowania<sup>42</sup> wynikało, że przewóz niektórych towarów przez PKP LHS może być nieopłacalny. [...] <sup>43</sup> Deloitte wnioskował m.in. o zmianę polityki taryfowej Spółki w szczególności poprzez weryfikację funkcji masy w polityce taryfowej celem lepszego uwzględnienia innych czynników kosztotwórczych niż masa (np. tara, dystans), ponieważ marża maleje wraz ze spadkiem masy, a także weryfikację stawek oferowanych poszczególnym klientom, szczególnie generującym ujemne marże.

(dowód: akta kontroli tom III str. 180-206)

Na podstawie protokołów z posiedzeń Rady Nadzorczej Spółki z lat 2014-2015, informacji przekazywanych przez Zarząd Radzie Nadzorczej, uchwał Zarządu<sup>44</sup> ustalono, że Spółka nie korzystała z modelu marżowego Deloitte i nie wprowadziła innego modelu.

(dowód: akta kontroli tom IV str. 117-143, 221, 238, 234, 393)

Zarząd Spółki w odniesieniu do niekorzystania w latach 2014, 2015 z metodologii szacowania kosztów w celu ustalenia opłacalności zawieranych umów przewozowych wg modelu opracowanego przez Deloitte wyjaśnił, że program musi być rokrocznie zasilany aktualnymi danymi z baz danych programów funkcjonujących w LHS tj. ORACLE EBS, DPK Railways a także system KOLIS, który zastąpił system INFO LHS, wdrażany w PKP LHS przez firmę OLTIS Polska. Od kwietnia 2013 r. system KOLIS posiada wdrożone moduły rejestrowania faktur, przesylek i danych eksploatacyjnych, nie posiada natomiast możliwości raportowania (statystyki), wszystkich danych niezbędnych do funkcjonowania modelu marżowego. Możliwe jest zaciągnięcie danych kosztowych z systemu EBS i danych przychodowych z systemu KOLIS. Brakuje danych eksploatacyjnych, które niezbędne są do dokonania rozdziału kosztów na poszczególne grupy ładunków i relacje (dot. przewiezionej masy poszczególnych grup ładunków i powiązania ich z czasami pobytu wagonów u klienta, czasami przejazdów wagonów po linii LHS od przekroczenia granicy do klienta i odwrotnie, pracami manewrowymi, ewentualnymi badaniami fitosanitarnymi lub innymi czynnościami dodatkowymi związanymi z przewozem danego ładunku). Układ i zakres niezbędnych danych został określony przez firmę Deloitte w programie. Budowa interfejsów niezbędnych do pobierania ww. danych do modelu marżowego powinna nastąpić przez dodatkowe zlecenie firmie OLTIS, która jest właścicielem baz danych. W 2014 r. zostały przez Zarząd Spółki podjęte negocjacje z firmą OLTIS, co do zakresu, sposobu i możliwości sporządzenia tych interfejsów. Negocjacje zostały wstrzymane pod koniec 2014 r. (po zmianie składu Zarządu). Nastąpiła zmiana koncepcji dotyczącej rozszerzenia funkcjonalności systemu KOLIS. Podjęta została decyzja o przeprowadzeniu analizy i optymalizacji procesów na poszczególnych stacjach PKP LHS, a następnie miała zostać podjęta decyzja w sprawie zakresu budowy interfejsów i w konsekwencji tego rozpoczęcie negocjacji z firmą OLTIS odnośnie warunków zlecenia. Prace nad analizą procesów przewozowych na poszczególnych stacjach zostały rozpoczęte w 2015 r., lecz do stycznia 2016 r. nie zakończyły się. Obecnie Spółka powróciła do

---

<sup>42</sup> Model kalkulacji rentowności ex-post - prezentacja z 03.03.2016 r.

<sup>43</sup> Wyłączono z publikacji fragment wystąpienia pokontrolnego na str. 25 wystąpienia pokontrolnego, tj. zdanie zawarte w wierszach od 8 do 10 od góry. Wyłączenia dokonał Rafał Padrak - doradca prawny w Delegaturze NIK w Lublinie, na podstawie art. 5 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2016 r., poz. 1764) w związku z objęciem tego fragmentu tajemnicą przedsiębiorstwa przez i na rzecz PKP Linii Hutniczej Szerokotorowej sp. z o.o. w Zamościu.

<sup>44</sup> Informacja Zarządu Spółki dla Rady Nadzorczej z 08.12.2014 r., protokół z posiedzenia Rady Nadzorczej nr 11/VI.2015 z 12.11.2015 r. wraz z informacją Zarządu spółki z 03.11.2015 r., protokół z posiedzenia Rady Nadzorczej nr 4/VI/2016 z 30.03.2016 r. wraz ze sprawozdaniem Rady Nadzorczej z realizacji celów MBO przez Zarząd Spółki w 2015 r.

reaktywacji modelu marżowego i do określenia, wspólnie z twórcą modelu firmą Deloitte, zakresu danych eksploatacyjno-handlowych, które będą konieczne do zasilenia i działania modelu marżowego, po czym rozpoczęte zostaną negocjacje z firmą OLTIS w zakresie warunków budowy interfejsów z systemu KOLIS. Po uzyskaniu możliwości pozyskania z systemu KOLIS niezbędnych danych eksploatacyjnych będzie można nimi zasilić program marżowy i uzyskać dane na temat rentowności przewozów ładunków w układzie ex-post i ex-ante. Niezależnie od modelu marżowego opracowanego przez Deloitte, Spółka od początku funkcjonowania dokonywała analiz marż poszczególnych obszarów działalności w oparciu i przy pomocy arkuszy Excel opracowanych przez pracowników Spółki. Opracowania te oparte były na dużym uśrednieniu mierników, z uwagi na ograniczone możliwości pozyskiwania szczegółowszych danych z systemów informatycznych funkcjonujących w Spółce.

(dowód: akta kontroli tom III str.420-422)

Członek Zarządu ds. Ekonomiczno-Finansowych Mariusz Świętoń w informacji z 08.12.2014r. dla Rady Nadzorczej odnośnie do wdrażania modelu obliczania rentowności przewozu ładunków napisał, że polityka handlowa LHS jest transparentna i jednakowa dla wszystkich klientów, zakłada ona udzielanie upustów zgodnie z przyjętymi przez Zarząd Spółki tabelami upustów w zależności od rodzaju przewożonego towaru, relacji i wielkości zadeklarowanej do przewozu masy. Przy oferowaniu cen usług przewozowych nie jest potrzebny dedykowany program rentowności. LHS dokonywała i dokonuje wyliczenia średnich rentowności na poszczególnych grupach towarów, na których bazuje przy ustalaniu Taryfy Towarowej na rok następny. Do wyliczeń brane są pod uwagę uśrednione przychody uzyskiwane z poszczególnych grup towarów oraz średnie koszty przeliczone na 1 tonę i na 1 tonokilometr ich przewozu. Wyliczenia te dokonywane są przy wykorzystaniu programu Excel z dowolną potrzebną częstotliwością.

(dowód: akta kontroli tom IV str. 138)

Rada Nadzorcza przyjęła arkusze celów MBO<sup>45</sup> dla Prezesa Zarządu Spółki oraz Członków Zarządu M. Smulczyńskiego i D. Pitrusa, w których jednym z celów było przedstawienie i wdrożenia modelu marżowego (wykorzystanie modelu marżowego w celu oceny rentowności kontraktów handlowych, przedstawienie raportu w zakresie wprowadzenia ewentualnych zmian w prowadzonej polityce handlowej). Termin realizacji określono na grudzień 2015 r. Rada Nadzorcza uchwałą z 12.11.2015 r. podtrzymała obowiązek realizacji celu w zakresie wdrożenia modelu marżowego.

(dowód: akta kontroli tom IV str. 149, 150, 187,188, 227-233, 239, 240)

Zarząd Spółki w informacji z 03.11.2015 r. dla Rady Nadzorczej odnośnie braku wdrożenia modelu marżowego stwierdził, że model marżowy dostarczony przez Deloitte nie jest używany ze względu na duży stopień skomplikowania jego obsługi, a także możliwość aktualizacji jego danych jednorazowo w ciągu roku, a przyczyną takiego stanu rzeczy jest duża różnorodność programów IT w Spółce, a dla zarządzającego istotnym jest posiadanie danych bieżących. W informacji wskazano, że podobne rozwiązanie do modelu dostarczonego przez Deloitte zostało zastosowane w PKP CARGO S.A. Ponadto zapisano, że „PKP CARGO działa w przetargach na przewozy gdzie kryterium jest cena, natomiast polityka cenowa PKP LHS zakłada udzielanie upustów zgodnie z opracowanymi i przyjętymi przez Zarząd Spółki tabelami upustów w zależności od rodzaju przewożonego towaru, relacji i wielkości deklarowanej do przewozu masy. PKP LHS dokonuje wyliczenia

---

<sup>45</sup> MBO - Management by Objectives, zarządzanie przez cele.

średnich rentowności na poszczególnych grupach towarów, na których bazuje przy ustalaniu Taryfy Towarowej na rok następny.”

(dowód: akta kontroli tom IV str. 233, 234)

Były Zarząd Spółki w informacji z 29.03.2016 r. dla Rady Nadzorczej stwierdził, że zrealizował wszystkie cele (MBO) wyznaczone przez RN Spółki, pomimo tego, że nie wdrożył modelu marżowego (Cel 3.3 Model marżowy).

(dowód: akta kontroli tom IV str. 149, 150, 187, 188, 234, 239, 240, tom V str. 63-72)

**2.2.** Dyrektor WH wyjaśnił, że Spółka w stosowanym systemie rozliczeń przesyłek towarowych (KOLIS) nie posiada narzędzi umożliwiających ewidencję przychodów wg rodzajów przewożonych towarów (kodów NHM) oraz umów zawartych z klientami. W programie KOLIS istnieje możliwość generowania przychodów dla umów handlowych w przypadku przewozów z jednej grupy towarowej. Opracowanie takie wymaga pomocy ze strony Działu Teleinformatyki gdyż należy „zaciągnąć” systemowe dane z faktur do arkusza kalkulacyjnego Excel i dopiero po obronieniu i odpowiednim filtrowaniu zawartych w nim danych możliwe jest poznanie przychodów dla umowy przewozowej. W przypadku gdy na danej umowie przewozowej były realizowane przewozy wielu różnych grup towarowych, nie ma możliwości rozbicia przychodów na wszystkie występujące pozycje NHM. WH do czasu wdrożenia w LHS „modelu marżowości” zobowiąże podległych pracowników do monitorowania przychodów dla zawartych umów handlowych.

Była Prezes Spółki G. Kuś wyjaśniła, że z pytaniem dlaczego LHS nie prowadził ewidencji przychodów wg rodzajów przewożonych towarów oraz wg umów zawartych z klientami należy „zwrócić się do Z.Tracichleba i Sikory. To m.in. te osoby odpowiadały za zatwierdzenie realizacji umowy wdrożenia KOLIS (zanim rozpoczęłam pracę w PKP LHS) a następnie za złe wdrożenie systemu KOLIS. Późniejsze problemy i konsekwencje złego funkcjonowania KOLIS wymusiły na mnie pilne działania wdrożenia działań naprawczych, usunięcie błędów w funkcjonowaniu KOLIS oraz podjęcie pilnych prac przez Teleinformatykę, finanse i handel PKP LHS w celu wdrożenia modelu obliczania rentowności przewozu ładunków linią nr 65”. Wg wyjaśnień Zarządu, Spółka jest obecnie w trakcie uzgodnienia z firmą OLTIS, właścicielem baz danych SI KOLIS, zakresu i warunków generowania przychodów wg towarów i zawartych umów. Były Prezes Zarządu Spółki Ł. Górnicki wyjaśnił, że wg jego wiedzy WH prowadził ewidencję wolumenów towarów według przewożonych towarów NHM. Dane te były przekazywane do Wydziału Analiz Ekonomicznych i Zamówień, gdzie służyły do ewidencjonowania przychodów. Zestawienia były tworzone w cyklu miesięcznym. Spółka nie posiadała natomiast programu informatycznego, który automatycznie generowałby raporty dotyczące ewidencji przychodów wg kodów NHM.

(dowód: akta kontroli: tom III str. 420-422, tom IV str. 268, tom V str. 80-94, 267-278)

**2.3.** [...]<sup>46</sup>

(dowód: akta kontroli: tom II str. 408-411, tom IV str. 93-96)

Spółka dokonywała weryfikacji wiarygodności klienta oraz wyliczenia wskaźników rentowności wskazujących, że realizacja tych umów będzie korzystna dla Spółki<sup>47</sup>.

---

<sup>46</sup> Wyłączono z publikacji fragment wystąpienia pokontrolnego stanowiący zdanie rozpoczynające się w wierszu 2 od dołu na str. 27, a kończące się w wierszu 2 od góry na str. 28. Wyłączenia dokonał Rafał Padrak - doradca prawny w Delegaturze NIK w Lublinie, na podstawie art. 5 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2016 r., poz. 1764) w związku z objęciem tego fragmentu tajemnicą przedsiębiorstwa przez i na rzecz PKP Linii Hutniczej Szerokotorowej sp. z o.o. w Zamościu.

Dokument pt. „Informacja o materiale” zawierał, planowany przychód z umowy, wskaźnik rentowności w kosztach zmiennych, wskaźnik rentowności dla umowy handlowej oraz marżę dla umowy handlowej. Dokument nie zawierał informacji, co do sposobu wyliczenia wskaźników, marży oraz nie zawierał informacji, jakie dane przyjęto do wyliczenia wskaźników.

(dowód: akta kontroli: tom III str. 458-464, tom IV str. 11-41, 42-75, 76-92)

G. Kuś wyjaśniła, że zawarcie umów, w tym przewozowych na podstawie Wniosku Dyrektora Handlowego, po pozytywnym zaopiniowaniu przez Członka Zarządu odpowiedzialnego za sprawy handlowe i eksploatacyjne Mirosława Smulczyńskiego, należało do kompetencji Zarządu i/lub Rady Nadzorczej. Dalsza realizacja umów przewozowych, monitorowanie ich opłacalności, wnioskowanie w sprawie wprowadzenia zmian do umów, zmiany zabezpieczeń, limitów, należała do kompetencji i odpowiedzialności członka zarządu Mirosława Smulczyńskiego. Był członkiem Zarządu Spółki M. Smulczyński wyjaśnił, że WH każdorazowo przed zawarciem umowy przewozowej przedstawiał prognozowane marże dla umów z poszczególnymi klientami Spółki na wprowadzonych specjalnie w tym celu formatkach do wniosku na posiedzenie Zarządu. Podstawą takiej informacji było zestawienie kosztów i przychodów związanych z obsługą danej umowy i zaprezentowanie poziomu procentowej marży świadczonej usługi z uwzględnieniem odpowiednio: kosztów stałych, kosztów zmiennych i kosztów całkowitych, podawanych po każdym kwartale przez Wydział Analiz Ekonomicznych i Zamówień. Dotychczasowy sposób kontroli w tym zakresie wykonywany był z wykorzystaniem istniejących w Spółce narzędzi informatycznych oraz właściwych arkuszy kalkulacyjnych. Rachunek marż zysku był elementem kontrolingu i poddawany był tym samym okresowej kontroli. Począwszy od 2015 r. w Spółce rozpoczął się proces budowy Działu Analiz i Kontrolingu Operacyjnego. Kontrola w zakresie rentowności poszczególnych kontraktów (umów handlowych) była bardzo pracochłonna, ale metody jak i narzędzia, które stosowano były wciąż doskonałe. Do tych kwestii również znaczącą uwagę przywiązywał zarówno Właściciel, jak i Rada Nadzorcza. Wyrazem tego było m.in. ustalenie jednego z celów MBO dla b. Zarządu, którego efektem było doprowadzenie w 2015 r. do opracowania właściwej koncepcji informatyzacji Spółki (cel ten został zrealizowany i zaakceptowany przez RN). Jego efektem miała być możliwość bieżącego kontrolowania marż poszczególnych umów handlowych. Podobne wyjaśnienia złożył b. Prezes Zarządu Spółki Ł. Górnicki, który poinformował również, że Wydział Ekonomiczny prezentował w rocznych analizach wykonania zadań rzeczowo-finansowych i wskaźników ekonomicznych dane dotyczące prognozy rentowności przewozów poszczególnych grup towarów.

Roczne analizy wykonania zadań rzeczowo-finansowych i wskaźników ekonomicznych nie zawierały danych dotyczących prognozy rentowności przewozów poszczególnych grup towarów, zawierały natomiast progi rentowności dla różnych przedziałów masy przewożonych towarów.

(dowód: akta kontroli tom III 484-495, tom V str. 80-94, 95-263, 267-278)

Anna Działaska - była Dyrektorem WH wyjaśniła, że WH monitorował opłacalność poszczególnych umów obowiązujących w latach 2014 -2015 przed ich zawarciem, wykorzystując do tego wprowadzone przez Zarząd Spółki specjalne formatki do umowy. Metodologia jaką posługiwał się WH wypełniając formatki opierała się na dostępnych w Spółce narzędziach informatycznych (arkuszach kalkulacyjnych) oraz danych przychodowych i kosztowych. Dane przychodowe były wyliczane na

---

<sup>47</sup> Na przykładzie umów z firmami Natura, Nr LHS-WH1-21/2014 z 08.09.2014 r., Trans Kampania Sp. z o.o., Nr LHS-WH1-19/2014 z 30.07.2014 r., Złote Ziarno Sp. z o.o. Nr LHS-WH1-D-34/2015 r. z 27.10.2015 r., Śląskie Kruszywa Naturalne Sp. z o.o., Nr LHS-WH1-17/2014 z 11.07.2013 r.

podstawie prognozowanej przez Klienta deklaracji przewozowej towarów z uwzględnieniem stawki taryfowej, opustów, rodzaju towaru (kod NHM), stacji a także z uwzględnieniem opłat dodatkowych. Natomiast dane kosztowe były podawane przez Wydział Analiz Ekonomicznych i Zamówień po każdym wykonanym kwartale. W związku z tym, że PKP LHS nie posiadała narzędzia informatycznego do szczegółowego przypisywania danych kosztowych do konkretnego przewozu (towaru i stacji), otrzymywane dane kosztowe były uśrednione. Spółka nie posiadała programu informatycznego, który pozwalałby na szczegółowe ewidencjonowanie przychodów i kosztów wynikających z realizacji poszczególnych umów i przewozu grup towarowych NHM. Funkcjonujący w Spółce system KOLIS miał możliwość generowania jedynie informacji o przychodach wg rodzaju towaru, a system finansowo-księgowy EBS ewidencjonował jedynie przychody dotyczące danego klienta. Żaden z systemów nie ewidencjonował kosztów z realizacji umów ani kosztów wynikających z przewozu poszczególnych towarów. W związku z powyższym WH miał ograniczoną możliwość monitorowania umów w zakresie kosztowym w trakcie ich realizacji. W 2015 r. w Spółce utworzono Dział Analizy i Kontrolingu Operacyjnego, który docelowo miał być odpowiedzialny za opracowanie i wdrożenie modelu niezbędnego do określania marż i rentowności wg różnych założeń.

(dowód: akta kontroli tom III 472-478).

3. Przewozy ładunków w latach 2013-2015 wyniosły: 2013 rok – 10.074 tys. ton w tym ruda żelaza 5.235 tys. ton (52%), pozostałe ładunki<sup>48</sup> 4.839 tys. ton (48%); 2014 rok – 10.665 tys. ton w tym ruda żelaza 5.720 tys. ton (54%), pozostałe ładunki 4.944 tys. ton (46%); 2015 rok – 9.659 tys. ton w tym ruda żelaza 4.811 tys. ton (50%), pozostałe ładunki 4.848 tys. ton (50%).

(dowód: akta kontroli tom I str. 10-22, tom III str. 274-311)

[...] <sup>49</sup>

(dowód: akta kontroli tom III str. 469-471, tom V str. 264)

3.1. [...] <sup>50</sup>

(dowód: akta kontroli: tom III str. 430-437, tom IV str. 97-116)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

1. Spółka w latach 2014-2015 nie wdrożyła modelu marżowego, a przez to nie posiadała narzędzi umożliwiających pozyskanie rzetelnej wiedzy niezbędnej przy ustalaniu Taryf Towarowych, Zasad Sprzedaży oraz Tabel Upustów do określenia stawek przewozowych i wielkości upustów na poziomie gwarantującym opłacalność realizowanych przewozów. Posiadane przez Spółkę programy informatyczne nie pozwalały na szczegółowe ewidencjonowanie przychodów i kosztów wynikających z realizacji poszczególnych umów i przewozu grup towarowych NHM. Analizy

<sup>48</sup> Wg Tabel Upustów Spółka wozila towary wg 94 rozdziałów kodów NHM. Przykładowo rozdział 25 obejmował: sól, siarkę, ziemię i kamienie, materiały gipsowe, wapno, cement.

<sup>49</sup> Wyłączono z publikacji fragment wystąpienia pokontrolnego od zdania rozpoczynającego się w wierszu 8 od dołu na str. 29 do wiersza 17 włącznie od góry na str. 30. Wyłączenia dokonał Rafał Padrak - doradca prawny w Delegaturze NIK w Lublinie, na podstawie art. 5 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2016 r., poz. 1764) w związku z objęciem tego fragmentu tajemnicą przedsiębiorstwa przez i na rzecz PKP Linii Hutniczej Szerokotorowej sp. z o.o. w Zamościu.

<sup>50</sup> Wyłączono z publikacji fragment wystąpienia pokontrolnego od zdania rozpoczynającego się w wierszu 19 od góry na str. 30 do wiersza 26 włącznie od góry na str. 31. Wyłączenia dokonał Rafał Padrak - doradca prawny w Delegaturze NIK w Lublinie, na podstawie art. 5 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2016 r., poz. 1764) w związku z objęciem tego fragmentu tajemnicą przedsiębiorstwa przez i na rzecz PKP Linii Hutniczej Szerokotorowej sp. z o.o. w Zamościu.

rentowności opierane były na uśrednionych danych dotyczących kosztów oraz przychodów, co nie było wiarygodną metodą gwarantującą pozyskanie rzetelnej wiedzy w zakresie rentowności dla przewozu poszczególnych rodzajów towarów, skatalogowanych w niemal stu rozdziałach kodów NHM. Analiza rentowności 12 losowo wybranych umów realizowanych w latach 2014-2016 wykazała, że w zależności od sposobu liczenia kosztów przewozu ładunków, umowy mogą przynosić straty lub zyski. Wyjaśnienia członków byłego i obecnego Zarządu Spółki oraz b. Dyrektor WH znajdują się w pkt 2.1-2.3 niniejszego rozdziału.

(dowód: akta kontroli: tom III str. 430-437, tom IV str. 97-116)

#### Ocena cząstkowa

NIK ocenia negatywnie niezrealizowanie przez Zarząd Spółki do końca 2015 r. celu polegającego na stworzeniu modelu marżowego. Jego brak powodował, że Zarząd Spółki przed ustaleniem Taryf Towarowych, Zasad Sprzedaży oraz Tabel Upustów nie posiadał narzędzi umożliwiających pozyskanie rzetelnej wiedzy niezbędnej do określenia stawek przewozowych i wielkości upustów na poziomie gwarantującym opłacalność realizowanych przewozów. Bazowanie na uśrednionych danych dotyczących kosztów oraz przychodów nie jest wiarygodną metodą gwarantującą osiągnięcie rentowności dla przewozu poszczególnych rodzajów towarów, [...] <sup>51</sup>.

Biorąc pod uwagę przedstawione powyżej ustalenia, istnieje wysokie ryzyko, że nie wszystkie zawierane w okresie objętym kontrolą umowy przewozowe towarów innych niż ruda żelaza charakteryzowały się dodatnią marżowością. W świetle polityki dywersyfikacji przewozów realizowanej zarówno przez Spółkę, jak i przez ArcelorMittal Poland S.A., dalsze zaniechanie wdrożenia modelu marżowego, umożliwiającego prowadzenie świadomej polityki taryfowej, może mieć negatywny wpływ na wyniki finansowe Spółki w kolejnych latach.

## 4. Wpływ stanu technicznego budowli kolejowych na realizację przewozów towarowych

Opis stanu faktycznego

1. W dniu 07.02.2008 r. Spółka zawarła umowę z firmą ABI-soft na wykonanie usługi wdrożenia modułu Oracle Enterprise Asset Management niezbędnego do wykonania paszportyzacji linii kolejowej nr 65. Dnia 28.11.2008 r. nastąpiło protokolarne zakończenie wdrażania tego modułu. Program zawiera dane podstawowych urządzeń na linii.

(dowód: akta kontroli str. tom V str. 41)

2. W Sprawozdaniach Zarządu Spółki za 2013 i 2014 r. podano, że zwiększenie ilości przewozu ładunków o około 40-50% w najbliższych latach możliwe jest poprzez zwiększenie o ok. 50% przepustowości linii. Dla osiągnięcia tego celu koniecznym jest zaprojektowanie i zrealizowanie wieloletniego programu inwestycyjnego obejmującego całą infrastrukturę linii kolejowej nr 65. W wymiarze techniczno - eksploatacyjnym głównymi uwarunkowaniami zakładanego zwiększenia przewozów ładunków po linii kolejowej nr 65 w najbliższych latach będą działania w zakresie infrastruktury torowej, urządzeń srk i taboru trakcyjnego. W celu określenia zakresu modernizacji linii nr 65 do zmieniających się warunków rynkowych w zakresie przewożonych ładunków, wykonano „Studium wykonalności rozbudowy infrastruktury torowej linii nr 65 na odcinku Hrubieszów LHS – Sławków

<sup>51</sup> Wyłączono z publikacji fragment wystąpienia pokontrolnego na str. 32 w wierszach od 4 do 11 od góry. Wyłączenia dokonał Rafał Padrak - doradca prawny w Delegaturze NIK w Lublinie, na podstawie art. 5 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2016 r., poz. 1764) w związku z objęciem tego fragmentu tajemnicą przedsiębiorstwa przez i na rzecz PKP Linii Hutniczej Szerokotorowej sp. z o.o. w Zamościu.

LHS” zakładające wzrost przepustowości linii kolejowej nr 65 o minimum 50% do roku 2020.

(dowód: akta kontroli tom I str. 293, 103)

W okresach spiętrzenia przewozów wystąpiły ograniczenia, tzw. „wąskie gardła”:

- Na szlaku: Hrubieszów LHS – Zamość Bortatycze LHS – wydłużony czas jazdy ze względu na przestarzałe, eksperymentalne urządzenia przystosowane do prowadzenia ruchu na liniach o małym natężeniu – niezbędna wymiana tych urządzeń na komputerowe, poprawiające bezpieczeństwo ruchu pociągów; Biłgoraj LHS – Huta Deręgowska LHS – najdłuższy na linii szlak (ok. 32 km) – dla zwiększenia przepustowości niezbędne jest wybudowanie mijanki na tym odcinku w miejscowości Huta Krzeszowska.
- Na stacjach kolejowych: Hrubieszów LHS, Wola Baranowska LHS, Gołuchów LHS, Sławków LHS.

W Strategii założono, że realizacja planowanej wielkości przewozów wymaga modernizacji infrastruktury pozwalających na uruchomienie i prowadzenie w sposób niezakłócony 11 par pociągów na dobę. Stan ten powinien być osiągnięty najpóźniej w 2015 r. Wymaga to pilnego rozpoczęcia prac m.in. nad zwiększaniem potencjału stacji kolejowych i infrastruktury logistycznej na tych stacjach. Ważnymi składnikami infrastruktury logistycznej stacji załadunkowych i wyładunkowych przy linii nr 65 są drogi dojazdowe, umożliwiające wywóz ładunków i drogi wewnętrzne umożliwiające bezpieczną komunikację na terenach kolejowych.

(dowód: akta kontroli tom I str. 561 i 562)

W latach 2011-2015 liczba par pociągów na dobę na linii nr 65 kształtowała się następująco: 8,42 w 2011 r., 8,86 w 2012 r., 9,22 w 2013 r., 9,15 w 2014 r., 9,48 w 2015 r. Średnia prędkość rozkładowa w latach 2011 – 2015 wg Sprawozdań Zarządu Spółki za lata 2013-2015 była stała i wynosiła 65,36 km/h. Dyrektor Wydziału Eksploatacji (WE) wyjaśnił, że prędkość ta została ustalona jako maksymalna średnia prędkość dopuszczalna na linii kolejowej LHS, która została określona w obowiązującym rozkładzie jazdy. Prędkość rozkładowa uwzględnia dopuszczalną prędkość drogową (uzależnioną od stanu infrastruktury, profilu położenia) i konstrukcyjną pojazdów. Prędkość rozkładowa dla całej zarządzanej linii stanowi średnią arytmetyczną prędkości rozkładowych poszczególnych rodzajów pociągów, kierunku ich jazdy i długości odcinków obowiązywania danej wartości. Wykorzystanie prędkości rozkładowej charakteryzuje prędkość techniczna, na której wpływ miały doraźne ograniczenia prędkości, ciężar pociągów, ograniczenia ze względu na stan techniczny wagonów. Rozróżnienie dla prędkości handlowej i technicznej to czas przejazdu na wskazanej drodze. Uogólniając, prędkość rozkładowa jest planem określającym maksymalne dozwolone wartości dla prowadzenia danego rodzaju pociągów, natomiast prędkość techniczna jest wykonaniem faktycznych jazd pociągowych bez uwzględniania postojów na drodze przebiegu. Dla prędkości handlowej uwzględnia się zarówno czas jazdy, jak i czas postoju. Dla prędkości technicznej wyłącznie czas jazdy. Były Zarząd Spółki w informacji dla Rady Nadzorczej z 29.03.2016 r. podawał, że w wyniku optymalizacji i racjonalizacji, a także właściwego doboru prowadzonych prac remontowych Spółka podwyższyła średnią prędkość handlową o ponad 5% w stosunku do 2014 r. Były Prezes Zarządu Spółki Ł. Górnicki wyjaśnił m.in., że dziś strategia zwiększania efektywności Spółki przez zwiększanie przepustowości linii jest pomysłem archaicznym. Spółka jest w stanie przewieźć znacznie większą ilość ładunków niż kilka lat temu. Automatyzację linii należy robić racjonalnie i optymalnie. Przeciętna prędkość pociągów towarowych (handlowa i techniczna) wynosiła odpowiednio: w 2013 r. – 19,1 km/h i 41,8 km/h, w 2014 r. – 18,6 km/h i 41,6 km/h, w 2015 r. – 20,4 km/h i 41,8 km/h, w 2016 r. (do końca maja) – 20,4 km/h

i 41,9 km/h. W 2014 r. było 804 zamknięć torowych (4.335 godzin), w 2015 r. 656 (3.040 godz.), w I półroczu 2016 r. – 462 (2.301 godz.).

(dowód: akta kontroli tom I str. 183, tom V str. 42, 43-44, 45, 63-72, 80-94)

3. W Sprawozdaniach Zarządu za lata 2013-2015 Zarząd Spółki wskazywał, że m.in. dla zwiększenia przepustowości linii konieczne jest podjęcie działań związanych z modernizacją infrastruktury kolejowej, tj. w szczególności:

- Wymiana istniejących urządzeń srk mechanicznych/kluczowych na urządzenia przekaźnikowe lub komputerowe z blokadą liniową na szlakach niewyposażonych w tę blokadę. W latach 2013 – 2014 zrealizowano zabudowę LCS (lokalne centrum sterowania) na odcinku linii Hrubieszów – Zamość Bortatycze obejmując mijanki Miączyn i Werbkowice. W 2015 r. zaplanowano realizację przebudowy stacji Sławków (nie została zrealizowana wskutek unieważnienia postępowań przetargowych) i przebudowę stacji Zamość Bortatycze (zadanie obejmowało stworzenie dokumentacji projektowej; wskutek niewywiązywania się wykonawcy projektu nie podjęto realizacji zadania w tym roku).
- Wybudowanie nowych mijanek – w latach 2014-2016 Spółka nie wybudowała nowych mijanek.

Była Prezes Zarządu Spółki G. Kuś wyjaśniła, że weryfikację realizacji/braku realizacji budowy nowych mijanek, wydłużenia torów stacyjnych, modernizacji nawierzchni lub podtorza, należy rozpocząć najpierw od weryfikacji, czy znalazły się one w Planie Rocznym 2014 i jaki był stopień realizacji. Jeśli ich nie było w Planie 2014 lub w zestawieniach dla RN, to oznacza, że inwestycje, remonty miały być realizowane w latach kolejnych, uwzględniając bieżące priorytety biznesowe (operacyjne, marżowe, płynnościowe spółki). Każdorazowo, odnośnie danego planowanego rodzaju inwestycji/remontu (istotniejszego) z wnioskiem o zgodę do Zarządu/Rady Nadzorczej występowali merytoryczni Dyrektorzy, Kierownicy, Naczelnicy, uwzględniając aspekty bezpieczeństwa prowadzenia ruchu na linii, bezpieczeństwo i możliwość użytkowania składników majątkowych, realizację celów strategicznych i rocznych zawartych we właściwych dokumentach Spółki.

Były członek Zarządu Spółki M. Smulczyński wyjaśnił, że na przełomie 2013/2014 zostały zmodernizowane mijanki: Miączyn LHS i Werbkowice LHS poprzez zabudowę komputerowych urządzeń srk wraz z budową toru Nr 4 głównego dodatkowego o dł. 1000 mb na mijance Miączyn LHS.

- Wydłużenie torów stacyjnych w: Sławkowie LHS, Sędziszowie LHS, Gołuchowie LHS, Staszowie LHS, Zamościu Bortatyczach LHS, Woli Baranowskiej LHS – w 2015 r. na stacji Gołuchów LHS wydłużony został tor stacyjny o 2035,17 m. Tory stacyjne pozostałych ww. stacji nie zostały wydłużone.

Zarząd Spółki wyjaśnił, że 13.04.2015 r. Dział Obsługi Zarządu poinformował WI, że ówczesny Zarząd polecił włączenie remontu drogi oraz zadania polegającego na wydłużeniu toru nr 74 o ok. 300 mb na stacji Sławków LHS do zadania inwestycyjnego pn. „Przebudowa stacji Sławków LHS”. Inwestycja ta nie została zrealizowana. Przebudowa stacji Sędziszów LHS może nastąpić po zrealizowaniu zadań inwestycyjnych na stacji Sławków LHS, gdyż wykonanie zakresu robót na stacji Sędziszów LHS nie zwiększy przepustowości linii nr 65 przy niewydolności stacji Sławków LHS spowodowanej ogromem pracy manewrowej. Od 2012 r. Spółka jest w posiadaniu dokumentacji projektowej pn. „Opracowanie dokumentacji i wykonanie przedłużenia toru Nr 105 z włączeniem do głowicy stacyjnej na stacji Staszów LHS”. Po przeanalizowaniu ww. dokumentacji projektowej WH wnioskuje o wprowadzenie zmian do posiadanej dokumentacji. W dniu 19.03.2015 r. został złożony wniosek o weryfikację, aktualizację i zmiany w dokumentacji projektowej zadania inwestycyjnego pn. „Opracowanie dokumentacji projektowej oraz rozbudowa układu torowego stacji Staszów”. Zarząd polecił Dyrektorowi Wydziału

Infrastruktury ponownie skierowanie wniosku na posiedzenie Zarządu w kwietniu (II połowa) po zapoznaniu się z sytuacją przewozową na linii LHS oraz po wyjaśnieniu kwestii związanej ze zmianą lokalizacji toru dojazdowego do zaplecza PKP Energetyka S.A. W roku 2014 zostało zlecone opracowanie dokumentacji projektowej na wykonanie przedłużenia toru Nr 103 ok. 100 m na stacji Staszów LHS. W dniu 29.10.2014 r. dokumentacja została dostarczona do Spółki. Wydłużenie torów stacyjnych na st. Wola Baranowska LHS, Zamość Bortatycze LHS nie było planowane.

Były członek Zarządu Spółki M. Smulczyński wyjaśnił, że „w związku z posiadanym taborom trakcyjnym o ograniczonych możliwościach technicznych pozwalających obsługiwać pociągi o długości nie większej niż 850 m i ciężarze brutto 5 tys. ton, nie zachodzi potrzeba wydłużenia torów stacyjnych we wskazanych lokalizacjach. Wyjątek stanowi stacja Sędziszów LHS, na której w dalszej perspektywie była przewidywana przebudowa głowicy stacyjnej wraz z wydłużeniem torów. Nie przypominam sobie dokumentu, w którym określony byłby termin wykonania tego zadania, gdyż jego wdrożenie miało nastąpić dopiero po zakończeniu modernizacji stacji Sławków LHS”.

- Rozbudowa układu torowego stacji granicznej Hrubieszów LHS – w 2015 r. w systemie gospodarczym został zabudowany rozjazd nr 23.
- Modernizacja układów torowych na mijankach - dostosowanie długości użytecznych torów stacyjnych do przyjmowania pociągów o długości 800 m – w 2014 r. na mijance Miączyn został dobudowany tor nr 4 o długości 1065,13 m. Na pozostałych 11 mijankach nie dokonano modernizacji układów torowych.
- Modernizacja nawierzchni lub podtorza umożliwiająca przejazd pociągów z prędkością maksymalną 80 km/h na przeważającej długości linii LHS – w latach 2014-2015 ww. modernizacja nie była wykonana.

Były członek Zarządu Spółki M. Smulczyński wyjaśnił, że Spółka przez ostatnie lata sukcesywnie dokonywała modernizacji nawierzchni i podtorza poprzez zabudowę długiej szyny, wymianę podkładów, wymianę rozjazdów. Były Dyrektor WI A. Krasucki wyjaśnił, że wielkość planowanych zadań na dany rok uzależniona była od możliwości finansowych Spółki. Możliwości finansowe Spółki zależne były od wielkości przewozów i narzuconego (przez PKP S.A.) do osiągnięcia zysku. Wielkość wymaganego zysku zmniejszała możliwości finansowe Spółki. WE nie wnioskował o ww. wybudowanie nowych mijanek, wydłużenie torów stacyjnych, modernizację nawierzchni i podtorza. Decyzjami Zarządów Spółki zadania te były przekładane na lata 2016, 2017. Były Dyrektor WI M. Wach wyjaśnił, że wg jego wiedzy nie było konieczności realizacji ww. zadań inwestycyjnych. W 2015 r. przewozy zostały zrealizowane bez żadnych trudności. Nie zachodzi potrzeba wydłużenia torów stacyjnych oprócz stacji Sędziszów LHS, ponieważ LHS posiada tabor trakcyjny o ograniczonych możliwościach technicznych.

- Likwidacja ograniczeń prędkości na przejazdach kolejowych z ograniczoną widocznością poprzez zabudowę urządzeń sygnalizacji przejazdowej – w 2014 r. dokonano zabudowy urządzeń SSP (samoczynna sygnalizacja przejazdowa) w km 353.592 wskutek zmiany kategorii przejazdu z A na B. W 2015 i 2016 r. nie realizowano ww. zadań.

Dyrektor WE wyjaśnił, że likwidacja ograniczeń prędkości na przejazdach to kompetencje WI. Rodzaj urządzeń na przejeździe kolejowym jest ściśle związany z kategorią przejazdu. Kategorie przejazdu ustalane są komisyjnie pod nadzorem pionu WI. W przypadku zmian kategorii dla których istnieje potrzeba zabudowy urządzeń srk, informacja taka winna być przekazana do Działu Automatyki pionu WE. W tym zakresie WE określa warunki techniczne dla przewidywanej inwestycji. Brak realizacji zadań w tym zakresie związany jest ściśle z brakiem zgłoszeń o zmianie kategorii przejazdu i potrzebie zabudowy urządzeń. Ograniczenie

widoczności na przejeździe równa się ograniczeniu prędkości pociągów. Podwyższenie kategorii przejazdu powoduje jednocześnie zabudowę urządzeń, tj. podwyższenie standardów bezpieczeństwa i w związku z tym możliwość powrotu do prędkości rozkładowych.

- Likwidacja ograniczeń prędkości na przejazdach kolejowych z ograniczoną widocznością poprzez budowę skrzyżowań dwupoziomowych ewentualnie likwidację tych przejazdów. Spółka nie realizowała w okresie objętym kontrolą tego rodzaju działań. Dyrektor WI wyjaśnił, że budową skrzyżowań dwupoziomowych zajmuje się zarządca drogi, a zarządca kolei uczestniczy jedynie przy uzgadnianiu dokumentacji projektowej i na etapie realizacji. W I półroczu 2016 r. Sekcje Drogowe rozpoczęły badanie trójkątów widzialności na wszystkich przejazdach kolejowych linii nr 65 w celu zachowania bezpieczeństwa ruchu drogowego i kolejowego, co wiąże się z likwidacją przejazdów kolejowych, które są zbędne lub zachodzi potrzeba zmiany ich kategorii.

(dowód: akta kontroli tom I str. 103, 201, 293, tom III str. 412-414, 415-429, 479,480, 484-495, tom IV str. 476-481, tom V str. 34-39, 46-50, 73-79, 80-94, 267-278)

W 2015 r. na zadania inwestycyjne zmierzające do zwiększenia zdolności przepustowej linii kolejowej nr 65 planowano wydatki w kwocie 41.782,52 tys. zł (72% planu zadań inwestycyjnych ogółem), wydatkowano 6.941,31 tys. zł (16,6% zaplanowanych wydatków zmierzających do zwiększenia zdolności przepustowej linii LHS). W 2015 r. zadania zmierzające do poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego zostały zaplanowane w kwocie 56.406,33 tys. zł (97,3% planu zadań inwestycyjnych ogółem), wydatkowano 13.676 tys. zł (24,3% zaplanowanych wydatków zmierzających do poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego).

(dowód: akta kontroli tom II str. 256-264)

Były Prezes Zarządu Spółki Ł. Górnicki wyjaśnił, że cel polegający na zwiększeniu przepustowości linii LHS utracił na znaczeniu w związku ze zwiększeniem średniej prędkości, spadkiem wolumenu przewozów. Wzrost przepustowości stanowił zagrożenie utraty wyłączności przewozowej na linii nr 65 ze względu na proce nad IV Pakietem Kolejowym. Kwestie przepustowości były jednymi z najważniejszych zagadnień, w różnych aspektach podlegały monitorowaniu i zarządzaniu. Wszelkie działania b. Zarządu podejmowane były z uwzględnieniem najwyższych standardów bezpieczeństwa pracy i procesu przewozowego, co potwierdzają kontrole UTK. W 2015 r. b. Zarząd zrealizował wszystkie zadania remontowe, które należało wykonać dla bezpiecznego, niezakłóconego i sprawnego prowadzenia pociągów. Zarząd działał gospodarnie, uwzględniając najlepsze praktyki w tym zakresie oraz interes pracowników i właściciela. Rada Nadzorcza i Właściciel byli na bieżąco informowani o stopniu realizacji zadań remontowych.

(dowód: akta kontroli tom V str. 80-94)

W piśmie z 29.03.2016 r. b. Zarząd Spółki informował Radę Nadzorczą, że w II połowie 2015 r. Spółka aktywnie uczestniczyła w przygotowaniu trasy Nowego Jedwabnego Szlaku, którego ważnym ogniwem jest LHS i Euroterminal Sławków. W przypadku rozwoju tego projektu, mogą znacząco wzrosnąć po linii LHS przewozy kontenerowe z Azji.

(dowód: akta kontroli tom V str. 63-72)

4. Prezes UTK w związku z zagrożeniem dla bezpieczeństwa prowadzonego ruchu w obrębie przejazdów, mogącym przyczynić się do powstania incydentu, wypadku lub poważnego wypadku kolejowego, decyzją z 06.07.2015 r. wprowadził ograniczenia eksploatacyjne w obrębie przejazdów kolejowych kategorii „D” usytuowanych w 13 lokalizacjach linii kolejowej nr 65. Prezes UTK w decyzji z 01.04.2016 r. stwierdził naruszenie przepisów dotyczących obowiązków zarządcy infrastruktury kolejowej w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego, tj. art. 17

ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym<sup>52</sup>, poprzez niespełnienie warunków technicznych i organizacyjnych, zapewniających bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego na linii kolejowej nr 65, w związku m.in. z art. 53 ust. 1 u.t.k. W decyzji wskazano lokalizacje z nieprawidłowym usytuowaniem drzew i krzewów.

(dowód: akta kontroli tom IV str. 244-328)

**5.** Wykonanie planu remontów infrastruktury kolejowej (naprawa bieżąca toru, naprawa główna i bieżąca rozjazdów, naprawa główna i bieżąca przejazdów, naprawa bieżąca podtorza, naprawa bieżąca obiektów inżynierskich) wynosiło w 2013 r. – 45,1%, w 2014 r. 74,9% natomiast w 2015 r. 17%. W zakresie utrzymania infrastruktury kolejowej (opracowanie projektów organizacji ruchu oraz osygnalizowanie, kontrole okresowe, wykoszenie odrostów w trójkątach widzialności przejazdów kolejowych, likwidacja krzewów i podszycia, ustawienie i zdjęcie zasłon odśnieżnych, wykonanie pasów p.poż., badanie defektoskopowe szyn) wykonanie planu usług wynosiło w 2013 r. – 37%, w 2014 r. – 20%, w 2015 r. – 58%.

(dowód: akta kontroli tom II str. 61-62, tom IV 344-346, 351,352)

Spółka wiosną 2014 r. wykonała pasy p.poż. systemem gospodarczym. Następnie Spółka zleciła wykonanie pasów p.poż. w umowie z 29.10.2014 r.

(dowód: akta kontroli tom III str. 418, tom IV str. 333-343, 348-350)

Była Prezes Zarządu Spółki G. Kuś i Adam Krasucki b. Dyrektor WI wyjaśnili, że w 2014 r. pasy p.poż. były wykonywane przez pracowników Spółki na terenie poszczególnych Sekcji Drogowych w tym części mijanki Huta Deręgowska. Realizacja w postaci mineralizacji wiosennej pasów wynikała z obowiązującego dotychczas rozporządzenia i nakazu Komendanta Powiatowego PSP. Pasy wykonywane były za pomocą prostych narzędzi roboczych. Wykonanie pasów nie wymagało wycinki drzew, lecz krzewów i podszycia leśnego. Nałożony termin wykonania pasów oraz wykonywana wycena brakarska niezbędna do przeprowadzenia postępowania przetargowego wynikającego z wprowadzenia nowego rozporządzenia dotyczącego wykonywania pasów p.poż. uniemożliwiła przeprowadzenie postępowania przetargowego. Postępowanie przetargowe na wykonanie pasów p.poż wg nowego rozporządzenia zostało rozstrzygnięte w miesiącach jesiennych 2014 roku i realizacja nastąpiła w latach 2014 i 2015. Były Dyrektor WI M. Wach wyjaśnił, że wszystkie Oddziały na bieżąco wykonywały wycinki, w 2015 r. na całej długości linii zostały wykonane kompleksowe wycinki roślinności, co potwierdzają protokoły kontroli UTK – tam, gdzie były uchybienia, usuwano je na bieżąco.

(dowód: akta kontroli tom IV str. 476-481 i tom V str. 73-79, 267-278)

Plan robót nawierzchniowych na 2015 r. przewidywał m.in. wykonanie pojedynczej wymiany szyn systemem gospodarczym na 3.700 mb, a systemem zleconym 47.273 mb (ogółem 50.973 mb). Wykonanie wyniosło: 7.641 mb systemem gospodarczym (206,5% planu), 10.620 mb systemem zleconym (22,5% planu), w tym spawy termitowe (plan 357 szt., wykonanie 120 szt., tj. 33,6%). Plan pojedynczej wymiany szyn ogółem został wykonany w 35,8%. W ramach utrzymania podtorza nie planowano i nie wykonano mineralizacji pasów p.poż. Plan naprawy głównej przejazdów (5 szt.) nie został wykonany.

(dowód: akta kontroli tom I str. 347)

**6.** Badania kontrolne dotyczące prowadzenia okresowych kontroli stanu technicznego kolejowych obiektów budowlanych zostały przeprowadzone na wybranych 14 obiektach inżynierskich<sup>53</sup>. Kontrole te były prowadzone zgodnie

<sup>52</sup> Dz. U. z 2016 r. poz. 1727, ze zm., zwana u.t.k.

<sup>53</sup> Most w km 231,680, wiadukt w km 338,924, wiadukt w km 392,648, most w km 324,770, wiadukt w km 199,795, most stalowy w km 16,144, most stalowy w km 23,387, most masywny w km 269,197,

z zakresem określonym w art. 62 ust. 1 pkt 1 (kontrole roczne) i 2 (kontrole pięcioletnie) ustawy Prawo budowlane przez osobę z uprawnieniami budowlanymi do kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności konstrukcyjno-budowlanej, legitymującą się zaświadczeniem o przynależności do samorządu zawodowego (izby inżynierów budownictwa). Wszystkie kontrole okresowe pięcioletnie zostały przeprowadzone w II i III kwartale 2015 r., kontrole roczne przeprowadzono w III kwartale 2014 r.

(dowód: akta kontroli tom V str. 51-52)

7. Spośród 14 analizowanych obiektów inżynierskich w wyniku przeprowadzonych kontroli okresowych kontrolujący wydał zalecenia do 11 obiektów. Dotyczyły one:

1) zaplanowania do remontu w pierwszej kolejności dwóch obiektów. Zostały one ujęte w planie robót remontowych na 2015 r. Wykonano remont jednego mostu.

2) zaplanowania do remontu dziewięciu obiektów. Cztery z nich zostały ujęte w planie robót remontowych (w tym dwa remonty były w toku), dla trzech obiektów opracowano dokumentację remontową, w jednym przypadku remont został wykonany w 2014 r., w jednym przypadku nie ujęto obiektu do planu robót remontowych (most w km 231,621).

(dowód: akta kontroli tom V str. 53-58)

8. Zgodnie z protokołami kontroli okresowych rocznych/pięcioletnich obiektów inżynierskich, remontu całkowitego w 2013 r. wymagało 15 obiektów, w 2014 r. – 19, w 2015 r. – 14. Spośród tych obiektów dokumentacja remontowa została wykonana dla czterech obiektów inżynierskich, wyremontowano w latach 2013-2016 pięć, a w trakcie remontu są trzy obiekty inżynierskie, w stosunku do dwóch obiektów ogłoszono przetargi (06.07 i 15.07.2016 r.). W latach 2013-2015 w lokalizacjach ww. obiektów inżynierskich nie występowały ograniczenia prędkości z powodu złego stanu technicznego torów i podtorza.

(dowód: akta kontroli tom V str. 59-60)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

1. Zarząd Spółki nie osiągnął w 2015 r. zakładanej w Strategii liczby 11 par pociągów na dobę na linii nr 65 - wskaźnik ten wyniósł w 2015 r. 9,48. Istotną przyczyną było niezrealizowanie przedsięwzięć związanych z modernizacją infrastruktury kolejowej, w szczególności nie wybudowano nowej mijanki, nie zmodernizowano układów torowych na 11 z 12 mijanek. Nie doszło do zwiększenia prędkości rozkładowej na linii LHS, która utrzymuje się na stałym poziomie 65,36 km/h i była wykorzystywana (jako prędkość techniczna) w 64%. Wpływ na to miały doraźne ograniczenia prędkości, ciężar pociągów, ograniczenia ze względu na stan techniczny wagonów. Wyjaśnienia byłych członków Zarządu i Dyrektora WE znajdują się w pkt 2 i 3 niniejszego rozdziału.

2. Zaniechanie pełnej realizacji działań niezbędnych do utrzymania infrastruktury drogowej w należyłym stanie.

W latach 2013-2015 wystąpiło zwiększenie liczby wprowadzonych ostrzeżeń doraźnych (ograniczenie prędkości pociągu do 20 km/h lub 40 km/h) z 13 w 2013 r. do 40 w 2015 r. (w tym z powodu: złego stanu toru i rozjazdów spowodowane zużyciem szyn, podkładów, wychlapów w przejazdach, złego stanu krzyżownic – 9, ograniczonej widzialności na przejazdach kolejowych po kontroli UTK – 10, ograniczonej widzialności przejazdu – 1, ograniczenia wprowadzane w trakcie robót i po robotach torowych, tj. niestabilizowany tor, rozjazd, brak spawów termitowych – 16. Czas usuwania przyczyn wprowadzenia ostrzeżeń doraźnych w 2015 r.

---

wiadukt stalowy w km 291,332, wiadukt w km 236,573, wiadukt w km 392,029, wiadukt w km 210,034, most w km 198,375, most w km 231,620.

wynosił nawet kilka miesięcy np. z powodu braku stabilizacji toru ostrzeżenie wprowadzono 20.02.2015 r., a odwołano 28.10.2015 r., bocznego zużycia szyn wprowadzono 17.03.2015 r. a odwołano 30.10.2015 r.

(dowód: akta kontroli tom IV str. 328-332)

Zarząd Spółki wyjaśnił, że przyczyną zwiększenia liczby wprowadzanych ostrzeżeń były przedłużające się procedury przetargowe, zbyt późno zawierane umowy z podmiotami zewnętrznymi oraz brak zgody ówczesnego Zarządu na wykonanie robót remontowych. W wyniku prowadzonych robót remontowych do 30.06.2016 r. wprowadzone ograniczenia prędkości dotyczące złego stanu toru i rozjazdów zostały odwołane za wyjątkiem ograniczenia w km 13,010-13,050, które zostanie odwołane po zawarciu umowy na NB, NBO toru. Zarząd Spółki wyjaśnił, że z uwagi na pogorszenie stanu nawierzchni w przejeździe kolejowym kat. D (droga krajowa w Wolbromiu) remont przeprowadzono systemem gospodarczym w październiku 2015 r po uzyskaniu projektu organizacji ruchu na czas robót. Wymianę szyn wykonano systemem gospodarczym w październiku 2015 r. z powodu dostaw szyn od lipca 2015 r. dla całej linii nr 65 PKP LHS. Wymianę szyn rozpoczęto po zawarciu umowy na regenerację części rozjazdowych spawów termitowych (procedura przetargowa trwała od lipca do końca września 2015 r.). Nie było zgody Zarządu LHS na wykonywanie robót remontowych systemem zleconym w związku z powyższym remonty zostały wykonane systemem gospodarczym, z tego powodu nastąpiło wydłużenie remontu w czasie.

(dowód: akta kontroli tom III str. 424,425)

Kontrole UTK stwierdzały zły stan torów i brak odpowiedniej widzialności na przejazdach. Z wyliczeń Dyrektora WE wynika, że w związku ze wzrostem liczby wprowadzonych doraźnych ograniczeń prędkości spowodowanych m.in. złym stanem toru, brakiem widzialności na przejazdach, w 2015 r. wydłużył się czas jazdy pociągów - dla pociągów z rudą żelaza na trasie Hrubieszów LHS – Sławków LHS o 1,5 godz. Wg wyliczeń Działu Audytu i Kontroli Wewnętrznej, oszacowany wzrost kosztu prowadzenia pociągów z rudą żelaza w roku 2015 z tytułu zwiększenia zużycia paliwa z powodu wydłużenia czasu jazdy pociągów wyniósł 312,2 tys. zł.

(dowód: akta kontroli tom IV str. 244-328, 353-361)

W 2015 r. nie został w pełni wykonany plan robót nawierzchniowych. Plan pojedynczej wymiany szyn ogółem został wykonany zaledwie w 35,8%. Plan naprawy głównej przejazdów (5 szt.) nie został wykonany.

Były Dyrektor WI M. Wach wyjaśnił, że wykonanie w 2015 r. wymiany szyn wynikało przede wszystkim z długiego wyboru wykonawcy z powodu skokowego wzrostu cen. Rozpoczęto proces zmiany systemu wykonania niektórych prac ze zleconego na gospodarczy. WI na bieżąco monitorował stan techniczny i bezpieczeństwo linii LHS. Liczne kontrole UTK nie stwierdziły pogorszenia stanu technicznego infrastruktury drogowej. Dyrektor WI wyjaśnił, że przyczyną niewykonania planu w zakresie pojedynczej wymiany szyn systemem zleconym była przedłużająca się procedura przetargowa i uzupełnianie informacji na posiedzenia Zarządu. Umowy na wymianę szyn zostały zawarte w 2015 r. w ilości 39.900 mb w Oddziałach Wola Baranowska, Sławków, z realizacją do 30.06.2016 r. Oddział Zamość Bortatycze wykonywał pojedynczą wymianę szyn w ilości 10.502 mb systemem gospodarczym, realizację rozpoczęto po przetargu na wykonanie regeneracji części rozjazdowych i wykonanie spawów termitowych (umowa zawarta 29.09.2015 r.). W 2015 r. wykonano nowe pasy p.poż. w systemie zleconym, nie prowadzono ich mineralizacji, ponieważ były w okresie gwarancyjnym, w umowie wykonawca na wiosnę 2016 r. był zobowiązany do ponownej mineralizacji pasów p.poż. Niewykonanie naprawy bieżącej przejazdów spowodowane było przedłużającymi się procedurami przetargowymi.

(dowód: akta kontroli tom I str. 347, tom V str. 34-36, 73-79)

3. Spółka dopuściła do wykonywania prac z zakresu utrzymania infrastruktury torowej<sup>54</sup> sprzętem mechanicznym pracowników nieposiadających świadectw ukończenia szkolenia i wpisów do księgi operatora, wymaganych w § 26 ust. 1 rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 20 września 2001 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas eksploatacji maszyn i innych urządzeń technicznych do robót ziemnych, budowlanych i drogowych<sup>55</sup>.

(dowód: akta kontroli tom IV str. 333-343, 362)

Dyrektor Wydziału Infrastruktury wyjaśnił, że pracownicy Sekcji Drogowych LHS pracujących jako monterzy nawierzchni kolejowej obsługujących sprzęt małej mechanizacji, posiadali tylko zaświadczenia ukończenia szkolenia w zakresie „Obsługi, konserwacji i prawidłowego użytkowania lekkiego sprzętu do robót nawierzchniowych o mocy do 7 kW”.

(dowód: akta kontroli tom IV str. 462)

4. W przypadku jednego obiektu inżynierskiego<sup>56</sup>, pomimo sformułowanego po kontrolach przeprowadzonych w 2014 i 2015 r. zalecenia, nie został on ujęty w planie robót remontowych, nie posiadał również opracowanej dokumentacji remontowej.

Jak wyjaśnił Dyrektor WI LHS, przyczyną niewykonania remontów lub nieujęcia w planie robót remontowych był brak zabezpieczonych funduszy.

We wnioskach zawartych w protokołach z kontroli okresowych znajdowały się zapisy, że obiekt może być bezpiecznie eksploatowany do następnego przeglądu.

(dowód: akta kontroli tom V str. 53-58)

Uwagi dotyczące  
badanej działalności

Uwaga NIK dotyczy niewykonywania w latach 2014-2015 pasów p.poż. na terenie lasów prywatnych (wzdłuż 17,7 km linii LHS). Stosownie do art. 17 ust. 1 pkt 1 i 3 u.t.k., zarządcy infrastruktury są obowiązani spełniać warunki techniczne i organizacyjne, zapewniające bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego, ochronę p.poż. i ochronę środowiska. Zgodnie z art. 55 ust. 1 pkt 3 u.t.k. zarządca ma prawo na sąsiadujących z linią kolejową gruntach, za odszkodowaniem urządzić i utrzymywać pasy przeciwpożarowe. Według § 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych<sup>57</sup>, na gruntach położonych w sąsiedztwie linii kolejowej drzewa i krzewy mogą być usytuowane w odległości nie mniejszej niż 15 m od osi skrajnego toru kolejowego.

Zarząd Spółki wyjaśnił, że lokalizacje pasów p.poż były zgłoszone przez poszczególne nadleśnictwa w zależności od kategorii zagrożenia pożarowego na przyległych terenach do linii LHS lub na wnioski straży pożarnej. Na terenach lasów prywatnych nie było zgłoszeń na wykonanie pasów p.poż od jednostek straży pożarnej ani też nadleśnictw. W dniu 05.07.2016 r. wystąpiono do starostw o wskazanie potrzeb wykonania pasów p.poż na terenach lasów prywatnych.

(dowód: akta kontroli tom III str. 419, tom IV str. 347-350, 445-461)

<sup>54</sup> Wymiana pojedynczych szyn, wymiana pojedynczych podkładów (drewnianych, betonowych), uzupełnianie tłuczni w tory i rozjazdy, podbijanie pojedynczych podkładów (drewnianych, betonowych, podrozdnic), naprawa rozjazdów, skrzyżowań torów, naprawa przejazdów kolejowych, wycinanie roślinności w trójkątach widzialności na przejazdach kolejowych, ławach torowiska, pasach p-poż, udrażnianiu przepustów, rowów odwadniających, korytek.

<sup>55</sup> Dz. U. Nr.118, poz. 1263.

<sup>56</sup> Most w km 231,621. Zalecenia zostały wydane w 11 na 14 badanych przypadków.

<sup>57</sup> Dz. U. z 2014 r. poz. 1227.

Spółka w latach 2014-2015 w sposób niewystarczający realizowała przedsięwzięcia zmierzające do zwiększenia zdolności przepustowej oraz likwidacji zagrożeń bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Pomimo tego, że w Strategii i Sprawozdaniach Zarządu wskazywano na konieczność realizowania przedsięwzięć związanych z modernizacją infrastruktury kolejowej, nie wybudowano nowej mijanki, zmodernizowano jedynie układy torowe na jednej z 12 mijanek (Miączyn). Nie zostały wydłużone tory stacyjne w: Sławkowie LHS, Sędziszowie LHS, Staszowie LHS, Zamościu Bortatyczach LHS, Woli Baranowskiej LHS. Ponadto Spółka w 2015 r. w sposób niewystarczający realizowała działania niezbędne do utrzymania infrastruktury drogowej w należyłym stanie, na co wskazuje w szczególności wzrastająca liczba wprowadzonych ostrzeżeń doraźnych, wykonanie planu pojedynczej wymiany szyn ogółem (w systemie zleconym i gospodarczym) zaledwie w 35,8% i nieprawidłowości stwierdzone w toku kontroli UTK świadczące o niespełnianiu warunków technicznych i organizacyjnych zapewniających bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego w niektórych lokalizacjach na linii kolejowej nr 65.

W latach 2013-2015 wystąpiło zwiększenie liczby wprowadzonych ostrzeżeń doraźnych powodujących ograniczenie prędkości pociągu do 20 km/h lub 40 km/h. Ograniczenia prędkości powodowały wydłużenie czasu jazdy pociągów i wzrost kosztów ich prowadzenia ze względu na zwiększone zużycie paliwa.

Nie została osiągnięta w 2015 r. zakładana w Strategii liczba 11 par pociągów na dobę na linii nr 65. Prędkość rozkładowa na linii LHS utrzymuje się na stałym poziomie 65,36 km/h. Prędkość ta była wykorzystywana w okresie objętym kontrolą w 64% (prędkość techniczna). Pozytywnym zjawiskiem jest wzrost o blisko 10% prędkości handlowej w 2015 r. w stosunku do roku 2014.

Kontrole okresowe stanu technicznego wybranych obiektów inżynierskich były prowadzone zgodnie z przepisami Prawa budowlanego. Stan techniczny tych obiektów nie zagrażał bezpieczeństwu kolejowemu. W przypadku jednego obiektu inżynierskiego, pomimo zalecenia kontroli okresowych, nie został on ujęty w planie robót remontowych, a Spółka nie posiadała opracowanej dokumentacji remontowej.

## IV. Wnioski

### 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 Kontroli<sup>58</sup>, wnosi o:

- 1) Wprowadzenie i stosowanie rozwiązań umożliwiających ustalanie stawek przewozowych i wielkości upustów na poziomie gwarantującym uzyskiwanie dodatniej marżowości na wszystkich przewożonych towarach,
- 2) Pełną realizację zamierzeń inwestycyjnych i remontowych przewidzianych w obowiązujących dokumentach o strategicznym znaczeniu dla Spółki,
- 3) Pełną realizację działań niezbędnych do utrzymania infrastruktury drogowej w należyłym stanie,

<sup>58</sup> Dz.U. z 2017 r. poz. 524.

- 4) Zapewnienie wykonywania prac z zakresu utrzymania infrastruktury torowej sprzętem mechanicznym przez pracowników posiadających świadectwo ukończenia szkolenia i wpisem do księgi operatora,
- 5) Rzetelne weryfikowanie dokumentacji projektowych i rozliczanie wykonanych prac,
- 6) Pełne wykonywanie zaleceń kontroli okresowych stanu technicznego obiektów inżynierskich.

## V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia  
zastrzeżeń

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

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 Delegatury NIK w Lublinie.

Obowiązek  
poinformowania  
NIK o sposobie  
wykorzystania uwag  
i wykonania wniosków

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 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.

Lublin, dnia        lipca 2017 r.

Rafał Padrak  
Doradca prawny

Dyrektor  
Delegatury Najwyższej Izby Kontroli  
w Lublinie  
Edward Lis

.....  
*Podpis*

Artur Bokiniec

Główny specjalista kontroli państwowej

.....  
*Podpis*

.....  
*Podpis*

Mirosław Bortacki

Główny specjalista kontroli państwowej

.....  
*Podpis*