

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

DEPARTAMENT KOMUNIKACJI I SYSTEMÓW
TRANSPORTOWYCH

Nr ewid. 185/2004/P/03/071/KKT

**Informacja
o wynikach kontroli
restrukturyzacji
finansowej PKP S.A.**

W a r s z a w a l i s t o p a d 2 0 0 4 r

Misja *Najwyższej Izby Kontroli jest dbałość o gospodarność i skuteczność w służbie publicznej dla Rzeczypospolitej Polskiej*

Wizja *Najwyższej Izby Kontroli jest cieszący się powszechnym autorytetem najwyższy organ kontroli państwowej, którego raporty będą oczekiwanym i poszukiwanym źródłem informacji dla organów władzy i społeczeństwa*

Informacja o wynikach kontroli restrukturyzacji finansowej PKP S.A.

Dyrektor Departamentu Komunikacji i Systemów
Transportowych

Krzysztof Wierzejski

Zatwierdzam:
Krzysztof Szwedowski

Wiceprezes
Najwyższej Izby Kontroli

Warszawa, dnia listopada 2004 r.

Najwyższa Izba Kontroli
ul. Filtrowa 57
00-950 Warszawa
tel./fax: 0-xxxx-22-825 44 81

www.nik.gov.pl

Spis treści

| | |
|---|-----------|
| 1. Wprowadzenie | 5 |
| 2. Podsumowanie wyników kontroli | 7 |
| 2.1. Ogólna ocena kontrolowanej działalności | 7 |
| 2.2. Synteza wyników kontroli | 8 |
| 2.3. Uwagi końcowe i wnioski | 15 |
| 3. Ważniejsze wyniki kontroli | 17 |
| 3.1. Charakterystyka stanu prawnego oraz uwarunkowań ekonomicznych i organizacyjnych | 17 |
| 3.1.1. Stan prawny | 17 |
| 3.1.1.1. Przedmiot i sposób restrukturyzacji | 17 |
| 3.1.1.2. Sprzedaż wierzytelności | 18 |
| 3.1.1.3. Emitowanie obligacji przez PKP S.A. | 18 |
| 3.1.1.4. Udzielanie przez Skarb Państwa poręczeń i gwarancji | 19 |
| 3.1.1.5. Zmiana ustawy o komercjalizacji | 20 |
| 3.1.2. Uwarunkowania ekonomiczne i organizacyjne | 23 |
| 3.2. Istotne ustalenia kontroli | 24 |
| 3.2.1. Emisja obligacji | 24 |
| 3.2.2. Zamiana zobowiązań PKP S.A. na akcje lub udziały w spółkach utworzonych z podziału majątku PKP S.A. | 26 |
| 3.2.3. Sprzedaż wierzytelności | 27 |
| 3.2.4. Restrukturyzacja zobowiązań cywilnoprawnych | 28 |
| 3.2.5. Restrukturyzacja zobowiązań publicznoprawnych | 29 |
| 3.2.6. Finansowanie kolei z budżetu państwa | 31 |
| 3.2.7. Restrukturyzacja majątkowa | 34 |
| 3.2.8. Sytuacja finansowa spółek powstałych z podziału majątku PKP S.A. | 36 |
| 3.2.8.1. Polskie Koleje Państwowe S.A. | 39 |
| 3.2.8.2. PKP Cargo S.A. | 41 |
| 3.2.8.3. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. | 43 |
| 3.2.8.4. PKP Przewozy Regionalne Spółka z o.o. | 47 |

| | |
|--|-----------|
| 3.2.8.5. PKP Informatyka Spółka z o.o..... | 53 |
| 3.2.8.6. Telekomunikacja Kolejowa Spółka z o.o..... | 55 |
| 3.2.8.7. PKP Energetyka Spółka z o.o. | 57 |
| 3.2.9. Nadzór właścicielski Ministra Infrastruktury nad PKP S.A..... | 60 |
| 4. Informacje dodatkowe o przeprowadzonej kontroli..... | 62 |
| 4.1. Przygotowanie kontroli | 62 |
| 4.2. Postępowanie kontrolne i działania podjęte po zakończeniu kontroli..... | 62 |
| 5. Załączniki | 69 |
| 5.1. Wykaz skontrolowanych jednostek..... | 69 |
| 5.2. Lista osób zajmujących kierownicze stanowiska, odpowiedzialnych za kontrolowaną działalność | 69 |
| 5.2.1. Ministrowie właściwi do spraw transportu..... | 69 |
| 5.2.2. Zarządy spółek kolejowych..... | 69 |
| 5.3. Wykaz organów, którym przekazano informację o wynikach kontroli | 72 |
| 5.4. Stan prawny w zakresie kontrolowanej działalności..... | 72 |
| 5.4.1. Podstawowe akty prawne | 72 |

1. Wprowadzenie

Temat kontroli: **Restrukturyzacja finansowa PKP S.A.**

Numer kontroli: **P/03/071**

Od 7 października 2003 r. do 24 lutego 2004 r. Najwyższa Izba Kontroli przeprowadziła, z własnej inicjatywy, kontrolę restrukturyzacji finansowej PKP S.A. Objęto nią okres od wejścia w życie ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe"¹ (zwanej dalej *ustawą o komercjalizacji*), tj. od 27 października 2000 r. do 12 lutego 2004 r. Kontrolę, pod względem legalności, gospodarności, celowości i rzetelności, przeprowadzono w Ministerstwie Infrastruktury, Zarządzie PKP S.A. oraz w zarządach 6 spółek powstałych w wyniku restrukturyzacji organizacyjnej PKP S.A.². Ponadto w celu zaktualizowania wyników kontroli o sytuację ekonomiczną spółek Grupy PKP³ w 2003 r. oraz w I półroczu 2004 r., przeprowadzono w sierpniu 2004 r. uzupełniającą kontrolę doraźną w PKP S.A.⁴

Sejm RP we wrześniu 2000 r. uchwalił *ustawę o komercjalizacji*, która stała się formalną podstawą restrukturyzacji jednoosobowej spółki Skarbu Państwa (PKP S.A.) powstałej w wyniku komercjalizacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe. Wśród czterech głównych płaszczyzn restrukturyzacji PKP, jedną z najistotniejszych była restrukturyzacja finansowa. Do podstawowych działań restrukturyzacyjnych należały :

- restrukturyzacja zobowiązań PKP wobec budżetu państwa, polegająca na odroczeniu spłaty tych zobowiązań do 31 grudnia 2000 r. i rozłożeniu ich spłat do 2005 r.,
- restrukturyzacja zobowiązań wobec Funduszu Pracy (FP), Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych (PFRON), Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (FUS), Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW), na takich samych warunkach jak wobec budżetu państwa,
- umorzenie części ww. zobowiązań na zasadach określonych w art. 28 *ustawy o komercjalizacji*,

¹ Dz. U. Nr 84, poz. 948 ze zm.

² Wykaz skontrolowanych jednostek zawiera załącznik nr 1 do niniejszej informacji

³ Grupa PKP rozumiana, jako 11 spółek powstałych z podziału majątku PKP, objętych konsolidacją sprawozdań finansowych.

⁴ Kontrola była zatytułowana: „Sytuacja ekonomiczna spółek Grupy PKP.”

- wyemitowanie w latach 2001–2002 obligacji o wartości nominalnej 3.900.000 tys. zł przeznaczonych wyłącznie na cele i zadania wyszczególnione w art. 32 ust. 2 *ustawy o komercjalizacji*,
- możliwość udzielenia przez Skarb Państwa poręczeń i gwarancji na spłatę zobowiązań PKP S. A. wynikających z obligacji.

Przyjęcie rozwiązań dotyczących restrukturyzacji finansowej w powyższym kształcie, wynikało z konieczności realizowania polityki transportowej państwa uwzględniającej uwarunkowania międzynarodowe (członkostwo w Unii Europejskiej), dążenie do promowania transportu kolejowego ze względu na jego proekologiczne cechy oraz z konieczności zapobieżenia pogarszającej się sytuacji finansowej PKP a także stworzenia warunków do równorzędnej konkurencji kolei wobec innych rodzajów transportu.

Celem kontroli było ustalenie, a następnie dokonanie oceny skuteczności przedsięwzięć z zakresu restrukturyzacji finansowej, podejmowanych przez Zarząd PKP S.A. (spółki będącej zarządem kolei w rozumieniu przepisów ustawy o transporcie kolejowym) i Ministra Infrastruktury w celu uzyskania płynności finansowej PKP S.A. i spółek przez nią utworzonych. Oceniono również efektywność działań podejmowanych przez spółki Grupy PKP ukierunkowanych na poprawę ich sytuacji ekonomicznej.

Jednostką przeprowadzającą kontrolę był Departament Komunikacji i Systemów Transportowych NIK.

2. Podsumowanie wyników kontroli

2.1. Ogólna ocena kontrolowanej działalności

Rozpoczęta w listopadzie 2000 r. restrukturyzacja finansowa, wykonywana na podstawie przepisów *ustawy o komercjalizacji*, była przedsięwzięciem nieudanym. Po prawie 4 latach od przyjęcia przepisów restrukturyzujących PKP S.A. nie udało się powstrzymać narastającego kryzysu ekonomicznego i osiągnąć zasadniczego celu restrukturyzacji finansowej, jakim było uzyskanie płynności finansowej przez spółki Grupy PKP.

Nie przyniosły rezultatów działania podejmowane z wykorzystaniem takich ustawowych narzędzi, jak odroczenie spłaty zobowiązań publicznoprawnych do 31 grudnia 2000 r. i rozłożeniu ich spłat do 2005 r.; umorzenie części zobowiązań publicznoprawnych; zamiana zobowiązań PKP S.A. na akcje lub udziały w spółkach utworzonych z podziału majątku PKP S.A. oraz sprzedaż wierzytelności po cenach rynkowych. Nie zostały także w pełni wykorzystane możliwości wyemitowania w latach 2001 – 2002 obligacji o wartości nominalnej do 3,9 mld zł. Ograniczone efekty przyniosło korzystanie ze zmodyfikowanych narzędzi ekonomicznych, wprowadzonych przepisami znowelizowanej *ustawy o komercjalizacji*, które weszły w życie w marcu 2003 r. oraz przepisów ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o restrukturyzacji niektórych należności publicznoprawnych od przedsiębiorców⁵ (zwanej dalej „*ustawą z dnia 30 sierpnia 2002 r.*”). Działania te w podstawowej mierze sprowadziły się bowiem do zamiany zobowiązań krótkoterminowych na długoterminowe. Nie doprowadziły więc do faktycznego oddłużenia przedsiębiorstwa .

Bardzo trudną sytuację ekonomiczną spółek Grupy PKP ilustruje szybkie tempo wzrostu zadłużenia oraz spadek ich wartości. I tak – zobowiązania spółek Grupy PKP w latach 2001 – 2003 wzrosły z 10,4 mld zł do 18,1 mld zł, zaś w tym samym okresie kapitał własny zmniejszył się z 11,4 mld zł do 6,1 mld zł, a kapitał zapasowy z 4,6 mld zł do 0,8 mld zł. Powyższe dane jednoznacznie wskazują na niepowodzenie działań restrukturyzacji finansowej.

Niecelowe okazało się rozbitcie kolei na szereg samodzielnie funkcjonujących w obecnym kształcie podmiotów gospodarczych. Struktura organizacyjna, finansowanie działalności i sposób zarządzania spółkami nie zostały dostosowane do potrzeb rynku i wymogów konkurencji. Przyjęte rozwiązania w zakresie wzajemnych rozliczeń finansowych, wobec niewyposażenia spółek (w ramach restrukturyzacji majątkowej) w majątek niezbędny do prowadzenia działalności, generowały poważny i zbędny wzrost kosztów funkcjonowania.

Ugody o restrukturyzacji zobowiązań pomiędzy spółkami Grupy PKP (dotyczące umarzania zobowiązań spółce Przewozy Regionalne) zniekształcały rzeczywiste wyniki finansowe spółek. Negatywne konsekwencje tej sytuacji dotknęły głównie PKP Cargo S.A. i PKP PLK S.A., hamując ich możliwości

⁵ Dz. U. Nr 155, poz. 1287, ze zm.

rozwojowe. Doraźne przeprowadzanie tego typu operacji finansowych (bez eliminowania przyczyn systemowych) powodowało pozorną poprawę sytuacji i nie zapewniało odpowiedniego bezpieczeństwa finansowego spółek Grupy PKP.

Odpowiedzialność za niepowodzenie restrukturyzacji finansowej ponoszą (odpowiednio do zakresu nałożonych zadań) Minister Infrastruktury, Zarząd PKP S.A., Budżet państwa oraz samorządy wojewódzkie.

2.2. Synteza wyników kontroli

2.2.1. W ramach restrukturyzacji finansowej nie doszło do zamiany wierzytelności FUS i PFRON w kwocie 315,6 mln zł, na akcje i udziały, które PKP S.A. posiadała w spółkach utworzonych z podziału swego majątku. Z uwagi bowiem na bardzo złą sytuację finansową PKP S.A. i związaną z tym nieopłacalność transakcji, zarówno FUS, jak i PFRON⁶ nie wyrazili zgody na dokonanie zamiany w tym zakresie. Stosownie do przepisów *ustawy o komercjalizacji*, bez wyrażenia zgody przez te podmioty, dokonanie przekształceń nie było możliwe. Zgodnie z przepisem art. 2 ust. 3 pkt. 4 wspomnianej ustawy, czynności te miały być jednymi z czterech zasadniczych działań restrukturyzacyjnych (*opis str. 26*).

Konsekwencją zasygnalizowanego stanu oraz braku płynności finansowej było zawieszenie przez PKP S.A. (po uregulowaniu w 2001 r. części zobowiązań w kwocie 166,4 mln zł) spłaty zobowiązań wobec FUS i PFRON (*opis str. 27*).

2.2.2. Do 30 czerwca 2004 r. uzyskano ograniczone efekty restrukturyzacji finansowej PKP S.A., podjęte na podstawie przepisów ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r., umożliwiające umorzenie części zobowiązań publicznoprawnych, także tych, które na podstawie *ustawy o komercjalizacji* podlegały spłatom ratalnym. Spośród 517,1 mln zł należności głównych objętych restrukturyzacją, wierzyciele (PFRON, budżet państwa i jednostki samorządu terytorialne) podjęli decyzje o umorzeniu 318,6 mln zł. Na umorzenie pozostałej kwoty nie wyraził zgody Zakład Ubezpieczeń Społecznych - zwany dalej ZUS (*opis str.29*).

2.2.3. Jak dotychczas nie przyniosły rezultatów działania restrukturyzacyjne podjęte przez PKP S.A. po wejściu w życie z dniem 25 maja 2003 r. przepisów znowelizowanej *ustawy o komercjalizacji*. Nadal w trakcie rozpatrywania pozostają decyzje o wszczęciu postępowań restrukturyzacyjnych zobowiązań publicznoprawnych obejmujące kwotę 1.046 mln zł, w tym wobec: ZUS – 902,4 mln zł, FP – 82,2 mln zł, urzędów skarbowych (z tytułu podatku VAT) – 48,4 mln zł, NFOŚ i GW – 12,8 mln zł oraz jednostek samorządu terytorialnego – 0,2 mln zł. Negatywnie do możliwości restrukturyzacji zobowiązań PKP S.A. na podstawie przepisów *ustawy*

⁶ Zgoda taka była wymagana na mocy art. 24 ust. 4 ustawy o komercjalizacji.

o komercjalizacji odniosły się jednostki samorządu terytorialnego. Na 977 wniosków na kwotę 69,2 mln zł, złożonych przez PKP S.A. do urzędów miast i gmin, zaledwie 14 urzędów podjęło decyzje na sumę 173,3 tys. zł. Natomiast 326 gmin odmówiło restrukturyzacji zobowiązań, zaś 637 w ogóle nie udzieliło odpowiedzi na wnioski PKP S.A (*opis str. 31*).

2.2.4. PKP S.A. w latach 2001 – 2002 nie wykorzystały szansy poprawy swojej sytuacji finansowej poprzez doprowadzenie do emisji w pełnej wysokości obligacji gwarantowanych lub poręczonych przez Skarb Państwa. Pomimo ustawowych możliwości emisji obligacji o wartości nominalnej do 3,9 mld zł⁷, Spółka przeprowadziła pierwszą emisję dopiero w październiku 2002 r. i to jedynie na kwotę 1 mld zł. Zasadniczą przyczyną tego stanu było naruszenie zasad legalności i rzetelności podczas przygotowywania pierwszego przetargu na wybór wykonawcy usług odpowiedzialnego za emisję oraz obsługę obrotu obligacjami. Spowodowało to unieważnienie przetargu przez Zespołu Arbitrów Urzędu Zamówień Publicznych. Niewyemitowanie w 2001 r. obligacji na kwotę 2 mld zł (wskutek unieważnienia przetargów) spowodowało, że środki uzyskane z kredytów bankowych były niewystarczające do osiągnięcia płynności finansowej Spółki.

Niewyemitowanie obligacji miało także wpływ na ograniczenie możliwości dysponowania przez Spółkę własnymi środkami finansowymi, z uwagi na ciągłe egzekucje i zajęcia komornicze spowodowane niewywiązywaniem się Spółki z regulowania bieżących i zaległych zobowiązań.

Negatywnym następstwem niewyemitowania obligacji wskutek unieważnienia przetargów, była także konieczność wydłużenia terminów spłaty zaciągniętych przez Spółkę w 2001 r. kredytów. Poniesione zostały z tego tytułu dodatkowe koszty w kwocie 8,8 mln zł. O taką bowiem kwotę były wyższe koszty obsługi zaciągniętych kredytów od szacunkowych kosztów emisji obligacji (*opis str. 24*).

2.2.5. Nie uzyskano żadnych efektów z przeprowadzonych działań mających na celu publiczną sprzedaż wymagalnych wierzytelności PKP S.A. po cenie rynkowej, na podstawie przepisów art. 29 *ustawy o komercjalizacji*. Wierzytelności PKP S.A. w kwocie 752,1 mln zł wystawione do sprzedaży w drodze przetargu (ogłoszonym 11 maja 2001 r. w dzienniku Rzeczpospolita) nie znalazły szerszego zainteresowania. Choć wydano 22 egzemplarze szczegółowych warunków sprzedaży, to wpłynęły zaledwie trzy, bardzo niekorzystne dla PKP SA, oferty zakupu z propozycjami 90 % upustów (*opis str. 27*).

⁷ Zgodnie z art. 32 ust.1 ustawy z dnia 8 września 2000r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (wg tekstu pierwotnego Dz. U. Nr 84, poz. 948)

Dopiero w dniu 14 listopada 2003 r. zawarta została przez PKP S.A. umowa objęcia w zamian za wierzytelności, akcji Polskich Hut Stali S.A. (zwanych w dalszej części informacji PHS) o wartości 712,7 mln zł. Zgodnie z planem prywatyzacji PHS w I półroczu 2004 r. PKP S.A. dokonały sprzedaży pozyskanych akcji inwestorowi strategicznemu na kwotę 356,4 mln zł (*opis str. 28*).

2.2.6. Do czasu nowelizacji *ustawy o komercjalizacji* (marzec 2003 r.) utrudniona była realizacja niektórych z jej nieprecyzyjnych przepisów. Należały do nich unormowania dotyczące:

- zamiany wierzytelności PKP S.A. na akcje lub udziały spółek kolejowych, z uwagi na potrzebę uzgodnienia tej zamiany z wierzycielami;
- restrukturyzacji zobowiązań publiczno prawnych poprzez odroczenie terminu spłaty na czas określony oraz rozłożenie spłaty na raty, z uwagi na zbyt duże obciążenie finansowe PKP S.A. uniemożliwiające spłatę tych zobowiązań;
- wyposażenia nowo utworzonych spółek w majątek niezbędny do wykonywania działalności statutowej ze względu na nieuregulowany stan prawny ponad 70% majątku PKP S.A.,
- finansowania przewozów pasażerskich w zakresie niemożliwym do wykonania z uwagi na ograniczone możliwości finansowe budżetu państwa (*opis str. 26, 27, 34, 32*).

2.2.7. Istotny wpływ na trudną sytuację finansową spółek, powstałych w wyniku restrukturyzacji organizacyjnej PKP S.A., miało niewywiązywanie się budżetu państwa z finansowania infrastruktury kolejowej, jak również krajowych przewozów pasażerskich. W latach 2001-2003 budżet państwa pokrywał jedynie 30 % potrzeb zgłaszanych przez PKP PLK S.A. na realizację inwestycji, remontów, eksploatacji i utrzymania linii kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym oraz kosztów przygotowania i realizacji inwestycji obejmujących linie kolejowe o znaczeniu państwowym. Na potrzeby ustalone w omawianym okresie przez PLK S.A. na kwotę 2.349,4 mln zł Spółka otrzymała jedynie 727,2 mln zł.

Budżet państwa nie zapewnił również dotowania kolejowych przewozów regionalnych w wysokościach określonych w art. 79 ust. 1 *ustawy o komercjalizacji*. I tak - przewidziana na ten cel kwota w wysokości 500 mln zł w 2002 r. oraz kwota 800 mln zł w 2003 r., zostały obniżone do poziomu 300 mln zł rocznie. Pomimo braku tych środków PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. nie dostosowała oferty przewozowej do możliwości jej sfinansowania przez budżet państwa i samorządy terytorialne, pogłębiając straty z działalności podstawowej.

Budżet państwa nie rekompensował też w pełnej wysokości utraconych przychodów z tytułu stosowania przez PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o., (w ramach obowiązku służby publicznej), ustawowych ulg taryfowych⁸. W zbadanym okresie budżet państwa nie zrefundował tej spółce ogółem 241,6 mln zł z tego tytułu.

PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. realizowały przewozy międzywojewódzkie, bez dofinansowania tej sfery działalności przez budżet państwa, pomimo że zgodnie z postanowieniami art. 40 ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, organizowanie i dotowanie tego typu przewozów należy do zadań ministra właściwego do spraw transportu, działającego w tym zakresie w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych. W zbadanym okresie w żadnej z ustaw budżetowych nie przewidziano środków na ten cel. W rezultacie PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. realizując przewozy międzywojewódzkie pogłębiła w 2002 r. straty na działalności gospodarczej o 189,1 mln zł, zaś w 2003 r. o 263,5 mln zł.

Budżet państwa w latach 2001-2003 nie finansował również, zgodnie z przepisami ustawy o transporcie kolejowym, kosztów likwidacji linii kolejowych (art. 6 ust. 4 ustawy), kosztów utrzymania linii o państwowym znaczeniu ze względów obronnych (art. 21 ust. 3 ustawy) oraz wyposażenia w urządzenia przeładunkowe terminali transportu kombinowanego (art. 22a ustawy).

W latach 2001-2003 zgłoszone przez PKP S.A. potrzeby na środki budżetowe w wysokości 6.392,4 mln zł, zrealizowane zostały w ustawach budżetowych w kwocie 2.606,3 mln zł, tj. w 40,7% (opis str. 29).

W I półroczu 2004 r. nastąpiło zwiększenie zaangażowania budżetu państwa i samorządów w finansowanie przewozów pasażerskich. W ustawie budżetowej na 2004 r. przewidziano środki na pełne zrekompensowanie przewoźnikom kolejowym utraconych przychodów z tytułu honorowania ustawowych ulg taryfowych. W I półroczu 2004 r. spółki przewozowe z grupy PKP uzyskały też dofinansowanie do przewozów pasażerskich o 117,1 mln zł wyższe, niż w I półroczu 2003 r. (wzrost o 48,5%). Mimo to nie zapewniono dopłat ze środków samorządowych w wysokości przewidzianej przez Ministra Finansów. Na zaplanowane na 2004 r. dopłaty w wysokości 538 mln zł, samorządy wojewódzkie zawarły umowy z PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. na kwotę 294,7 mln zł (opis str. 31).

2.2.8. PKP S.A. nie wyposażyła nowo utworzonych spółek kolejowych w majątek niezbędny do prowadzenia działalności. Działo się tak, ponieważ blisko 70%

⁸ Zgodnie z art. 39 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86, poz. 789, ze zm.) przewoźnicy kolejowi wykonujący przewozy pasażerskie na obszarze kraju otrzymują z budżetu państwa dotację przedmiotową na wyrównanie utraconych przychodów z tytułu obowiązujących ustawowych ulg taryfowych (w poprzednio obowiązującej ustawie z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym, kwestię tę regulował art. 22).

majątku byłego przedsiębiorstwa PKP nie posiadało zdolności aportowej, tj. nie miało uregulowanego stanu prawnego. W rezultacie nowo powołane spółki dzierżały lub wynajmowały majątek od PKP S.A., co poza dodatkowym obciążeniem (koszty najmu i dzierżawy były wyższe od odpisów amortyzacyjnych), powodowało generowanie zbędnych przepływów pieniężnych pomiędzy spółkami oraz urzędami skarbowymi z tytułu podatku VAT, wpływając niekorzystnie na zdolności płatnicze tych podmiotów. Bardzo istotnym, niekorzystnym skutkiem tej sytuacji, było ograniczenie zdolności kredytowych spółek, jak również znaczne ograniczenie możliwości rozwoju z uwagi na brak środków z odpisów amortyzacyjnych użytkowanego majątku. Środki te pozostawały w PKP S.A., która przeznaczała je między innymi na spłatę zobowiązań byłego przedsiębiorstwa państwowego PKP. Tylko w latach 2002 –2003 koszty amortyzacji PKP S.A. zamknęły się kwotą blisko 970 mln zł (*opis str. 34*).

2.2.9. PKP S.A., wbrew postanowieniom *ustawy o komercjalizacji*, nie wyposażyła PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. w pojazdy trakcyjne i ich obsługę do prowadzenia pociągów. Lokomotywy wraz z drużynami trakcyjnymi przekazane zostały bowiem do PKP Cargo S.A., co spowodowało konieczność zawarcia pomiędzy tymi spółkami umowy o obsłudze trakcyjnej pociągów. Realizacja tej umowy spowodowała bardzo duże przepływy pieniężne pomiędzy spółkami (w zbadanym okresie koszt obsługi trakcyjnej pociągów wynosił 833,7 mln zł.) oraz pomiędzy spółkami a urzędem skarbowym z tytułu podatku VAT, wpływając na pogorszenie sytuacji finansowej obydwu spółek. W konsekwencji utracenia płynności finansowej przez PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. narastały zobowiązania tej spółki wobec PKP Cargo S.A., które w na koniec 2003 r. osiągnęły kwotę 574,5 mln zł. Poziom tych zobowiązań oraz brak możliwości ich spłaty przez PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. spowodował zawarcie ugody restrukturyzacyjnej umarzającej blisko 230 mln zł z ww. kwoty. Uwzględnienie warunków omawianej ugody, w księgach 2003 r. spowodowało, że PKP Cargo S.A. z przewidywanego zysku na działalności w wysokości ponad 150 mln zł zamknęło działalność stratą w wysokości 67,3 mln zł. Dalsze pozostawienie obsługi trakcyjnej PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. przez PKP Cargo S.A. zagraża stabilności finansowej spółki PKP Cargo S.A. Przejęcie obsługi trakcyjnej pociągów przez PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. zmniejszyłoby w skali roku jej koszty funkcjonowania o blisko 26 mln zł (*opis str. 48*).

2.2.10. Na zwiększenie kosztów funkcjonowania spółek wyodrębnionych z byłego przedsiębiorstwa państwowego PKP, wpływały również nadmiernie rozbudowane świadczenia przewozowe wykupywane przez spółki kolejowe dla pracowników, emerytów i rencistów a także dla niektórych członków ich rodzin. W 2002 r. spółki zrzeszone w Związku Pracodawców Kolejowych (ZPK) wykupiły 725.036 świadczeń przewozowych ponosząc koszty w wysokości 95,8 mln zł, zaś

w 2003 r. odpowiednio: 636.576 świadczeń i 73,8 mln zł przy zatrudnieniu kształtującym się na poziomie około 145 tys. osób (*opis str. 49*).

Realizacja przewozów w ramach wykupionych świadczeń spowodowała również utratę przychodów przez spółki je wykonujące. Działo się tak z uwagi na zaniżoną wartość tych świadczeń. Biorąc pod uwagę liczbę wykupionych w 2003 r. świadczeń przejazdowych przez 27 spółek zrzeszonych w ZPK, szacunkowa utrata przychodów w 2003 r. z tego tytułu wynosiła około 250 mln zł (*opis str. 49*).

2.2.11. Pomimo bardzo niekorzystnych wyników finansowych spółek powstałych w wyniku restrukturyzacji organizacyjnej PKP, Minister Infrastruktury nie podjął skutecznych działań systemowych w celu przeciwdziałania ich degradacji finansowej. Dopiero bowiem w listopadzie 2003 r. przedłożył Komitetowi Rady Ministrów „Program dalszej restrukturyzacji oraz prywatyzacji spółek Grupy PKP do 2006 r.” Do tego czasu nie podjął inicjatyw legislacyjnych zmierzających do rozwiązania podstawowych problemów funkcjonowania spółek Grupy PKP, tj. dostosowania wielkości infrastruktury kolejowej do możliwości finansowych budżetu państwa oraz do rozwiązania problemu organizacji i finansowania krajowych przewozów pasażerskich (*opis str. 60*).

Przyjęty przez Radę Ministrów program nie proponował jednak konkretnych działań mających na celu rozwiązanie podstawowych problemów transportu kolejowego i oddalał podjęcie najistotniejszych decyzji w tym zakresie (*opis str. 60*).

2.2.12. Barię restrukturyzacji był brak poparcia niektórych rozwiązań przez związki zawodowe. I tak, podpisanie „Ustaleń przyjętych na spotkaniu związków zawodowych z reprezentantami Rządu RP : Wiceprezesem Rady Ministrów Markiem Polem, Wiceprezesem Rady Ministrów Jerzym Hausnerem, przedstawicielami Ministerstw : Finansów, Skarbu Państwa i Infrastruktury oraz Przewodniczącym Rady Nadzorczej PKP S.A., a także przedstawicielami pracodawców kolejowych w dniach 11/12 listopada 2003 r.” zablokowało rozpoczętą przez PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. próbę przejścia taboru i drużyn trakcyjnych do obsługi pociągów pasażerskich (*opis str. 48,49*).

Natomiast na skutek protestów związków zawodowych spółek z Grupy PKP w kwietniu i lipcu 2003 r., w wyniku ustaleń pomiędzy przedstawicielami tych związków zawodowych a kierownictwem Ministerstwa Infrastruktury, przedstawicielami Ministerstwa Finansów oraz Ministerstwa Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej i Zarządami Spółek Grupy PKP, zablokowano działania zmniejszające koszty funkcjonowania PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. przewidziane w opracowanym w 2003 r. przez Zarząd Spółki dokumencie pn. „Program naprawczy”. Program ten zakładał dostosowanie sieci kolejowych do popytu (poprzez

stworzenie optymalnego układu połączeń oraz wprowadzenie nowych produktów), likwidację nierentownych dziedzin działalności (odwołanie 1055 pociągów), dostosowanie potencjału spółki do nowej oferty przewozowej (zmniejszenie ilostanu wagonów osobowych o 806 sztuk), restrukturyzację zatrudnienia (zwolnienie 560 pracowników). Wstrzymanie realizacji tego programu, nie pozwoliło na zmniejszenie kosztów funkcjonowania spółki szacowanego na ponad 400 mln zł (*opis str. 51*).

2.2.13. Rezultatem niepowodzenia restrukturyzacji finansowej PKP S.A. była bardzo trudna sytuacja ekonomiczna spółek Grupy PKP w całym zbadanym okresie. Na koniec 2001 r. (według danych skonsolidowanego bilansu) strata netto Grupy PKP wyniosła 3.342,4 mln zł, na koniec 2002 r. 2.715,7 mln. zł (w warunkach porównywalności z 2003 r. 2.707,4 mln zł), zaś w 2003 r. 2.278,7 mln zł. W 2003 r. w stosunku do 2001 r. kapitał własny grupy zmniejszył się z 11.337,1 mln zł do 6.063,5 mln zł, zaś kapitał zapasowy z 4.642,7 mln zł do 796,4 mln zł. Zanotowano też stały wzrost zobowiązań spółek Grupy PKP, które na koniec okresów sprawozdawczych omawianego okresu wyniosły odpowiednio 10.367 mln zł, 12.986,4 mln zł (w warunkach porównywalności z 2003 r. 16.247,1 mln zł) i 18.112,3 mln zł. Zasadniczy wpływ na tak niekorzystną sytuację finansową Grupy PKP miały wyniki działalności PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. W zbadanym okresie spółka ta zamknęła swą działalność stratami wynoszącymi na koniec poszczególnych okresów sprawozdawczych odpowiednio : na koniec 2001 r. 385,6 mln zł, na koniec 2002 r. 1.045 mln zł zaś na koniec 2003 r. 1.240,6 mln zł (*opis str. 36, 37*).

2.2.14. W I półroczu 2004 r. spółki Grupy PKP uzyskały lepsze wyniki finansowe, niż w analogicznym okresie 2003 r. W I półroczu 2003 r. grupa poniosła stratę finansową w kwocie 724,4 mln zł, natomiast w analogicznym okresie 2004 r. strata zmniejszyła się do 431,6 mln zł⁹. Jednakże wyniki te spowodowane zostały czynnikami niezależnymi od działalności podstawowej spółek. Poprawa nastąpiła bowiem w rezultacie umorzenia części zobowiązań PKP S. A. (w tym 576 mln zł wobec PFRON) oraz zwiększenia zaangażowania budżetu państwa w finansowanie spółek grupy PKP (*opis str. 38, 39*).

2.2.15. Odpowiedzialność za niepowodzenie restrukturyzacji ponoszą :

- Minister Infrastruktury, ponieważ pomimo pogarszającej się sytuacji finansowej i majątkowej spółek kolejowych, nie wykorzystywał swych uprawnień wynikających z kierowania działem administracji rządowej transport i nie inicjował rozwiązań, w tym legislacyjnych, mających na

⁹ Wynik finansowy nie uwzględnia redukcji zadłużenia PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. w wyniku podpisania umowy restrukturyzacyjnej z marca 2004 r.

- celu stworzenie skutecznych podstaw prawnych wykonywania dotowanych przewozów pasażerskich i finansowania infrastruktury kolejowej,
- Budżet państwa, ponieważ nie wywiązywał się z dotowania przewozów kolejowych i finansowania infrastruktury technicznej w zakresie wyznaczonym przez *ustawę o komercjalizacji* oraz *ustawę o transporcie kolejowym*,
 - samorządy wojewódzkie, ponieważ nie finansowały przewozów pasażerskich w zakresie określonym w *ustawie o transporcie kolejowym* oraz umowach zawartych z przewoźnikami kolejowymi,
 - Zarząd PKP S.A., ponieważ nierzetelnie przeprowadził szereg działań restrukturyzacyjnych (np. emisja obligacji oraz wyposażenie spółek w majątek niezbędny do prowadzenia działalności statutowej).

2.3. Uwagi końcowe i wnioski

Ustawa o komercjalizacji zakładała trzy etapy przekształceń przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe, tj. komercjalizację, restrukturyzację i prywatyzację. Po niespełna 4 latach wykonywania ustawy, praktycznie zakończony został pierwszy jej etap, tj. komercjalizacja.

Restrukturyzacja finansowa i majątkowa, jako jedno z podstawowych elementów przekształceń, jak dotychczas nie przyniosły rezultatów w postaci utworzenia warunków do rynkowego funkcjonowania nowo utworzonych spółek kolejowych, zarówno w sferze przewozów pasażerskich, jak również zarządzania infrastrukturą kolejową.

Nie przyniosła rezultatu również restrukturyzacja organizacyjna PKP S.A. Nowo powołane spółki prawa handlowego nie osiągnęły samodzielności finansowej i organizacyjnej. Odnosiło się to w szczególności do PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. Dramatyczna sytuacja finansowa tej spółki, z uwagi na powiązania biznesowe z innymi spółkami grupy PKP, niekorzystnie wpływała na ich kondycję finansową, zagrażając ich stabilności finansowej.

Wyniki kontroli wykazały, że istotne decyzje dotyczące zarówno spraw bieżących jak i strategicznych, zamiast przez organy spółek podejmowane były przez Zarząd PKP S. A., który nielegalnie ingerował w wewnętrzne funkcjonowanie spółek, m.in. w drodze przyjęcia niestatutowego zadania „zarządzanie płynnością finansową spółek grupy PKP”. Decyzje te podejmowane były także przez pozastatutową strukturę utworzoną w tej spółce pn. Kolegium Grupy PKP.

Wyniki kontroli dają podstawę do sformułowania wniosków pod adresem:

a/. Zarządu PKP S.A.

Zakończenie czynności związanych z restrukturyzacją PKP S.A. w celu umożliwienia podjęcia skutecznych działań związanych z realizacją przepisów *ustawy o komercjalizacji* w zakresie dotyczącym prywatyzacji.

b/. Ministra Infrastruktury, jako Walnego Zgromadzenia Akcjonariuszy

Określenie w umowie spółki zmodyfikowanego zakresu działalności PKP S.A. dostosowanego do aktualnych zadań w zakresie restrukturyzacji, po wykonaniu których możliwa byłaby ewentualna likwidacja spółki.

3. Ważniejsze wyniki kontroli

3.1. Charakterystyka stanu prawnego oraz uwarunkowań ekonomicznych i organizacyjnych

3.1.1. Stan prawny

Podstawowym aktem prawnym w zakresie kontrolowanej działalności jest ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe". W dniu 1 grudnia 2000 r. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej, działając na podstawie art. 3 ust. 1 ustawy, aktem notarialnym przekształcił p.p. PKP w spółkę o nazwie „Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna”, której jedynym akcjonariuszem jest Skarb Państwa.

W rozumieniu ustawy, **restrukturyzacja** PKP S.A.¹⁰ obejmuje działania zmieniające strukturę przedsiębiorstwa spółki, polegające m.in. na:

- utworzeniu przez PKP S.A. spółek przewozowych, spółki zarządzającej liniami kolejowymi oraz innych spółek,
- gospodarowaniu mieniem, w szczególności poprzez wnoszenie go do spółek, sprzedaż, oddawanie do odpłatnego korzystania,
- zamianie wierzytelności na akcje i udziały PKP S.A. w spółkach przez nią tworzonych.

Ustawa reguluje zasady restrukturyzacji organizacyjnej, finansowej, majątkowej oraz restrukturyzacji zatrudnienia PKP S.A.

3.1.1.1. Przedmiot i sposób restrukturyzacji

Restrukturyzacji finansowej podlegają¹¹ zobowiązania pieniężne PKP według stanu na dzień 30 czerwca 2000 r., obejmujące zobowiązania główne, odsetki oraz opłatę prolongacyjną, wobec takich podmiotów, jak:

- budżet państwa – z wyłączeniem zobowiązań z tytułu podatku dochodowego od osób fizycznych,
- Fundusz Pracy – z tytułu należnych składek,
- Państwowy Fundusz Osób Niepełnosprawnych – z tytułu należnych wpłat,

¹⁰ Patrz art. 2 ust. 3 ustawy.

¹¹ Zgodnie z art. 22 ust. 1 ustawy.

- Fundusz Ubezpieczeń Społecznych – z tytułu należnych składek na ubezpieczenie społeczne.

Restrukturyzacja może polegać na:

- umorzeniu zobowiązań w całości lub w części,
- odroczeniu terminu spłaty na czas określony,
- rozłożeniu spłaty na raty,
- zamianie podlegających spłacie zobowiązań na akcje lub udziały utworzonych przez PKP S.A. spółek.

3.1.1.2. Sprzedaż wierzytelności

Przepisy ustawy¹² uprawniają PKP S.A. (a także uprawniały p.p. PKP w okresie jego istnienia) do publicznej sprzedaży wymagalnych wierzytelności, po cenie rynkowej. Wierzytelności te są zbywane w drodze przetargu, na podstawie oferty ogłoszonej publicznie lub w wyniku rokowań podjętych na podstawie publicznego zaproszenia.

O zamiarze sprzedaży PKP S.A. ogłasza w co najmniej jednym dzienniku ogólnopolskim i w swojej siedzibie, a także – nie później niż na 14 dni przed dniem powyższego ogłoszenia – powiadamia: dłużnika, podmioty które udzieliły zabezpieczenia spłaty wierzytelności, organ reprezentujący Skarb Państwa (jeżeli dłużnikiem jest spółka, w której Skarb Państwa posiada akcje) oraz organ założycielski, jeśli dłużnikiem jest przedsiębiorstwo państwowe.

Do sprzedaży wierzytelności stosuje się przepisy Kodeksu cywilnego o zmianie wierzyciela; sprzedaż nie może jednak być dokonana na rzecz dłużnika, jego wstępnych i zstępnych, a także podmiotu zależnego lub dominującego.¹³

3.1.1.3. Emitowanie obligacji przez PKP S.A.

Art. 32 ustawy zobowiązuje PKP S.A. do wyemitowania obligacji¹⁴ o wartości nominalnej do 3.900.000.000 zł. Środki pochodzące z emisji obligacji mogą być przeznaczone wyłącznie na realizację następujących celów:

¹² Patrz art. 29-31 ustawy.

¹³ W rozumieniu ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. – Prawo o publicznym obrocie papierami wartościowymi (Dz. U. Nr 118, poz. 754 ze zm.).

¹⁴ Na podstawie ustawy z dnia 29 czerwca 1995 r. o obligacjach (Dz. U. Nr 83, poz. 420 ze zm.).

1/ w pierwszej kolejności – na spłatę kredytów bankowych wraz z odsetkami oraz innymi kosztami, z wyjątkiem kredytów, o których mowa w ust. 10 omawianego przepisu,

2/ wymienione w ust. 2 pkt. 2 świadczenia dla pracowników, zwalnianych w związku z restrukturyzacją zatrudnienia, w kwocie do 1.100.000.000 zł,

3/ spłatę zobowiązań oraz zapewnienie ciągłości procesu eksploatacyjnego (w tym m.in. inwestycje), w kwocie do 1.450.000.000 zł,

4/ pokrycie zobowiązań głównych według stanu na dzień 31 grudnia 1998 r. z tytułu zobowiązań publicznoprawnych oraz zakupu materiałów i usług, w szczególności leków i środków opatrunkowych, jednostek kolejowej służby zdrowia, wydzielonych z PKP w celu utworzenia z nich samodzielnych publicznych zakładów opieki zdrowotnej – do 45.000.000 zł,

5/ pokrycie kosztów usług świadczonych przez doradców prywatyzacyjnych dla PKP S.A. – do 6.000.000 zł,

6/ pokrycie kosztów emisji obligacji, z wyjątkiem kosztów ich wykupu oraz płatności z tytułu odsetek lub dyskonta,

7/ spłatę zobowiązań z tytułu składek na ubezpieczenie społeczne w części finansowanej przez ubezpieczonych oraz ubezpieczenie zdrowotne wraz z odsetkami – do 420.000.000 zł,

8/ dofinansowanie deficytowych regionalnych przewozów pasażerskich – do 800.000.000 zł, w tym: w roku 2001 – do 500.000.000 zł, a w roku 2002 – do 300.000.000 zł.

Środki pochodzące z emisji obligacji mają być przechowywane na specjalnie otwartym w tym celu, oprocentowanym rachunku bankowym PKP S.A. w Banku Gospodarstwa Krajowego. Umowa rachunku bankowego wymaga akceptacji ministra właściwego do spraw finansów publicznych.

3.1.1.4. Udzielanie przez Skarb Państwa poręczeń i gwarancji

Poza omówionymi wyżej zagadnieniami dotyczącymi emitowania obligacji, art. 32 (ust. 5 i następne) reguluje również udzielanie przez Skarb Państwa poręczeń i gwarancji spłaty niektórych zobowiązań PKP i PKP S.A.

Rada Ministrów jest upoważniona do udzielenia, w imieniu Skarbu Państwa, na wniosek ministra właściwego do spraw finansów publicznych:

- poręczenia lub gwarancji spłaty zobowiązań PKP S.A. wynikających z obligacji,

- poręczenia lub gwarancji spłaty za PKP lub PKP S.A. (na ich wniosek) kredytu bankowego wraz z odsetkami albo gwarancji spłaty kredytu, udzielonego przez bank zagraniczny lub zagraniczną instytucję finansową, wraz z odsetkami od tego kredytu oraz innymi kosztami, jeżeli wymagają tego zasady lub zwyczaje międzynarodowe, przeznaczonego na realizację celów, o których mowa w art. 32 ust. 2 pkt. 2-8.

Poręczenia i gwarancje Skarbu Państwa mogą być udzielane do wysokości 100% kwoty objętej poręczeniem lub gwarancją oraz do wysokości 100 % odsetek od tej kwoty wraz z innymi kosztami. Jednak łączna kwota kredytów, objętych poręczeniem lub gwarancją, nie może przekroczyć 2.300.000.000 zł.

Umowę poręczenia lub gwarancji oraz umowę o udzielenie poręczenia lub gwarancji podpisuje, w imieniu Skarbu Państwa, z upoważnienia Rady Ministrów, minister właściwy do spraw finansów publicznych.

Zabezpieczenie wierzytelności Skarbu Państwa z tytułu poręczenia lub gwarancji stanowi w szczególności przewłaszczenie akcji lub udziałów w spółkach,¹⁵ utworzonych przez PKP S.A., na rzecz Skarbu Państwa, reprezentowanego przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych. Do czasu ustanowienia tego zabezpieczenia, jako zabezpieczenie wymienionych wierzytelności może służyć wystawienie przez PKP lub PKP S.A. weksli in blanco lub poddanie się w akcie notarialnym egzekucji na rzecz Skarbu Państwa, w zakresie wynikającym z poręczenia lub gwarancji.

3.1.1.5. Zmiana ustawy o komercjalizacji

Ustawą z dnia 28 marca 2003 r. o zmianie *ustawy o komercjalizacji* oraz o zmianie ustawy o gospodarce nieruchomościami¹⁶, wprowadzono istotne zmiany dotyczące restrukturyzacji finansowej. Dotyczyły one zmian w przedmiocie i sposobie restrukturyzacji, jej zasad, emisji obligacji oraz udzielania poręczeń i gwarancji przez Skarb Państwa.

Do najistotniejszych zmian należały :

- zmiana daty ustalenia wielkości zobowiązań podlegających restrukturyzacji. I tak zaległości z tytułu podatków : dochodowego od osób prawnych, od towarów i usług, akcyzowego, zniesionych przed 1 marca 2003 r. oraz ceł - podlegają restrukturyzacji według salda na dzień 30 czerwca 2002 r., zaś

¹⁵ Na podstawie art. 32 ust. 17 ustawy zostało wydane rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 16 października 2001 r. w sprawie określenia spółek utworzonych przez PKP S.A., których akcje lub udziały zostaną przeznaczone na zabezpieczenie wierzytelności Skarbu Państwa z tytułu poręczeń i gwarancji (Dz. U. Nr 128, poz. 1436 ze zm.). Rozporządzenie określa 20 takich spółek – wśród nich znajdują się m.in. PKP Cargo S.A., PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o., PKP Intercity Sp. z o.o. i PLK S.A.

¹⁶ patrz przypis nr 11

wobec ZUS, Funduszu Pracy, PFRON oraz Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej według stanu na dzień 31 grudnia 2001 r.¹⁷. Restrukturyzacja tych zobowiązań polega na ich umorzeniu w całości wraz z odsetkami za zwłokę lub opłatą prolongacyjną oraz kosztami egzekucyjnymi, na zasadach określonych w ustawie¹⁸,

- objęcie restrukturyzacją finansową zobowiązań wobec jednostek samorządu terytorialnego z tytułu podatków stanowiących dochody tych jednostek¹⁹, pod warunkiem podjęcia przez organ stanowiący, właściwej jednostki samorządu terytorialnego, uchwały o restrukturyzacji tych należności,
- wyłączenie z restrukturyzacji zobowiązań, w stosunku do których wszczęto postępowanie restrukturyzacyjne w trybie przepisów ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o restrukturyzacji niektórych należności publicznoprawnych od przedsiębiorców²⁰,
- uchylenie art. 24 i 25 ustawy, stanowiących o ratalnej spłacie zobowiązań wobec ZUS, Funduszu Pracy, PFRON oraz możliwości zamiany zobowiązań wobec ww. jednostek na akcje lub udziały w spółkach utworzonych w trybie art. 14 i 19 ustawy o restrukturyzacji,
- wprowadzenie konieczności uzasadniania przez urzędy skarbowe odrzucenia wniosku o spłatę zobowiązań wobec budżetu państwa (z wyłączeniem zobowiązań określonych w art. 22 ustawy o restrukturyzacji) w trybie art. 66 Ordynacja podatkowa²¹,
- zmiana terminu i wartości emisji obligacji. Ustawodawca umożliwił PKP S.A. wyemitowanie w latach 2001-2004 obligacji do kwoty 6.000.000 tys. zł²²,
- wprowadzenie zasady, że wszelkie środki finansowe pochodzące z kredytów, pożyczek i obligacji przeznaczone na restrukturyzację finansową, a także gromadzone przez PKP S.A. na specjalnych rachunkach bankowych środki finansowe, przeznaczone na spłatę tych kredytów, pożyczek i wykup obligacji, nie podlegają egzekucji²³.

Ponadto, w omawianej ustawie stworzono możliwość restrukturyzacji finansowej zobowiązań cywilnoprawnych²⁴. Restrukturyzacja tego typu zobowiązań

¹⁷ patrz art.22 ustawy o restrukturyzacji, po zmianie dokonanej ustawą nowelizującą

¹⁸ tamże art. 22b

¹⁹ tamże art. 22a

²⁰ tamże art. 22c

²¹ tamże art. 24a ust. 1

²² tamże art. 32 ust. 1

²³ tamże art. 33a

²⁴ tamże rozdział 4a

polega na zawarciu przez PKP S.A. ugody restrukturyzacyjnej z wierzycielami wierzytelności cywilnoprawnych²⁵, z wyłączeniem zobowiązań objętych poręczeniami lub gwarancjami Skarbu Państwa²⁶. W rozdziale tym uregulowano zasady, przedmiot i formę zawierania tego typu ugód.

²⁵ tamże art. 33c ust. 1

²⁶ tamże art. 33c ust. 2

3.1.2. Uwarunkowania ekonomiczne i organizacyjne

Spółki Grupy PKP powstały w 2001 r. w wyniku restrukturyzacji PKP S.A. Celem tych przemian było rozgraniczenie działalności przewozowej kolei od zarządzania liniami kolejowymi oraz utworzenie samodzielnych podmiotów prawa handlowego, mogących świadczyć usługi zarówno na rynku kolejowym, jak i poza nim.

Grupę PKP tworzą: PKP S.A. oraz spółki przewozowe obsługujące rynki przewozów pasażerskich (PKP Przewozy Regionalne Sp. z o. o., PKP Intercity Sp. z o. o., PKP Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o., PKP Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o.), przewozów towarowych (PKP Cargo S.A., PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o.) a także spółki związane z infrastrukturą kolejową (PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., PKP Energetyka Sp. z o. o., Telekomunikacja Kolejowa Sp. z o. o., PKP Informatyka Sp. z o.o.). Spółki te utworzone zostały przez PKP S.A. na podstawie ustawy o komercjalizacji.

STRUKTURA GRUPY PKP

stan na I półrocze 2004 r.

| | | |
|---|---|--|
| PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. 1.226,5; SP 74,5% | Polskie Koleje Państwowe S.A. Kapitał zakładowy 10.150,7; SP 100% | PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. 620,2; SP 90,7% |
| PKP Intercity Sp. z o.o. 734,3; SP 90,2% | | PKP Energetyka Sp. z o.o. 1.003,9; SP 79,2% |
| PKP SKM Sp. z o.o. 28,3; SP 96,5% | PKP Cargo S.A. 2550,5; SP 99% | Telekomunikacja Kolejowa Sp. z o.o. 386,1; SP 69,3% |
| PKP WKD Sp. z o.o. 5,9; SP 100% | PKP LHS Sp. z o.o. 20,7; SP 98,25% | PKP Informatyka Sp. z o.o. 63,2; SP 92,2% |

- Pod nazwą podano wysokość kapitału zakładowego w mln zł oraz procentowy udział Skarbu Państwa. Pozostałe akcje i udziały należą do PKP S.A.
- Udział Skarbu Państwa w poszczególnych spółkach wynika z przewłaszczenia akcji i udziałów PKP S.A. z tytułu zabezpieczenia zobowiązań gwarantowanych przez Skarb Państwa

3.2. Istotne ustalenia kontroli

3.2.1. Emisja obligacji

Ustalono, że w latach 2001 – 2002 PKP S.A. nie wykorzystywały ustawowych możliwości wyemitowania obligacji o wartości nominalnej do 3,9 mld zł²⁷. Spółka przeprowadziła bowiem tylko jedną emisję, dopiero w październiku 2002 r. i to jedynie na kwotę 1 mld zł. W rezultacie w tym okresie PKP S.A. nie spożytkowały w pełni do restrukturyzacji zadłużenia, jednego z podstawowych instrumentów przewidzianego w ustawie o restrukturyzacji.

Wyemitowanie obligacji poniżej limitu określonego w *ustawie o komercjalizacji* spowodowało, że uzyskane z kredytów bankowych środki były zbyt małe dla uzyskania płynności finansowej Spółki PKP S.A. Stanowiło to zasadniczą przyczynę braku poprawy struktury zobowiązań PKP S.A. i uniemożliwiło w 2002 r. spłatę restrukturyzowanych zobowiązań publicznoprawnych. Ograniczyło to również możliwości dofinansowania w latach 2001-2002 spółki PKP Przewozy Regionalne z tytułu wykonywania deficytowych przewozów pasażerskich, a tym samym zmniejszenia zadłużenia wewnętrznego grupy PKP. Niewyemitowanie obligacji miało także wpływ na ograniczenie możliwości dysponowania przez Spółkę PKP S.A. własnymi środkami finansowymi, z uwagi na ciągłe egzekucje i zajęcia komornicze spowodowane niewywiązywaniem się Spółki z regulowania bieżących i zaległych zobowiązań.

Kolejnym negatywnym następstwem ograniczonej emisji obligacji była konieczność przełożenia na późniejszy okres terminów spłaty zaciągniętych przez Spółkę w 2001 r., na łączną kwotę 1 mld zł, dwóch kredytów tzw. „pomostowych”, które umożliwiały funkcjonowanie PKP S.A. do czasu planowanej emisji obligacji. Koszty poniesione z tego tytułu były wyższe o 8,4 mln zł od szacunkowych kosztów emisji obligacji na kwotę odpowiadającą ich nominalowi (tj. 1 mld zł)²⁸ Uwzględniając wydatki związane z organizacją unieważnionych przetargów, które wyniosły w 2001 r. - 235,2 tys. zł, a w 2002 r. – 149,8 tys. zł, koszty PKP S.A. z tytułu przedłużenia terminu spłaty ww. kredytów były o blisko 8,8 mln zł wyższe, niż szacunkowe koszty emisji obligacji. W szacunku tym nie uwzględniono kosztów finansowych z tytułu nieterminowego regulowania zobowiązań, związanych z brakiem płynności finansowej, wynikającej z niewyemitowania obligacji.

²⁷ Zgodnie z art.32 ust.1 ustawy z dnia 8 września 2000r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (wg tekstu pierwotnego Dz. U. Nr 84, poz. 948).

²⁸ Przy założeniu, że koszty te byłyby takie same jak przy emisji obligacji PKP S.A. na kwotę 1 mld zł w dniu 4.10.2002r., które bez kosztów Banku Reprezentanta wyniosły ok.3,5 mln zł.

Podstawową przyczyną ograniczonej emisji obligacji było nierzetelne przeprowadzenie przetargów na wybór wykonawcy odpowiedzialnego za emisję oraz obsługę obrotu obligacjami, które doprowadziły do unieważnienia dwóch przetargów.

Rozpoczęty w maju 2001 r. przetarg dwustopniowy, dotyczący wyboru agenta emisji obligacji o łącznej wartości 2 mld zł lub równowartości tej kwoty w EUR, przeprowadzony został nielegalnie i nierzetelnie. W efekcie unieważniony został wyrokiem Zespołu Arbitrów Urzędu Zamówień Publicznych z dnia 3 lipca 2001 r. Spowodowane to było powierzeniem przez Zarząd Spółki PKP S.A. funkcji przewodniczącego komisji, zastępcy dyrektora Biura Rachunkowości, Finansów i Obligacji Centrali PKP S.A., który przed upływem trzech lat, od daty wszczęcia postępowania, pozostawał w stosunku pracy z jednym z oferentów. Stanowiło to naruszenie postanowień art. 20 ust. 1, pkt. 2 ustawy z dnia 10 czerwca 1994 r. o zamówieniach publicznych²⁹. Skład powołanej przez Spółkę komisji przetargowej nie gwarantował więc bezstronności postępowania, a tym samym prowadzenia go według zasady uczciwej konkurencji, określonej w art. 16 przywołanej ustawy.

Zasadniczą przyczyną tego stanu była nierzetelna weryfikacja przez Zarząd Spółki składu komisji przetargowej. Ustalono bowiem, że poza przewodniczącym, ze składu komisji usunięto jednego z jej członków - dyrektora projektu emisji obligacji³⁰, również z uwagi na naruszenie art. 20 ust.1, pkt. 2 ustawy o zamówieniach publicznych. Podkreślenia wymaga, że Zarząd Spółki posiadał informacje niezbędne do właściwej weryfikacji osób wchodzących w jej skład. Ustalono, że wykluczony przewodniczący komisji podejmując pracę w Biurze ds. Obligacji DG PKP, informował pracodawcę o uprzednim zatrudnieniu w banku wchodzącym w skład konsorcjum, które złożyło ofertę. Stwierdzono również, że bank w którym był zatrudniony, pobrał wstępną specyfikację istotnych warunków zamówienia, co wskazywało że Zarząd Spółki mógł i powinien przewidzieć możliwość jego udziału w tym przetargu.

Procedura przetargowa obarczona była również innymi poważnymi nieprawidłowościami naruszającymi zasadę legalności. Stwierdzono bowiem, że decyzja o przeprowadzeniu przetargu na wybór agenta emisji obligacji podjęta została przez Zarząd bez uchwały Walnego Zgromadzenia Spółki, co naruszało postanowienie § 30 ust.1, pkt. 12 Statutu PKP S.A. Zgodnie z powołanym przepisem do kompetencji Walnego Zgromadzenia należało podejmowanie uchwał dotyczących emisji obligacji. Powyższe nieprawidłowości, które uniemożliwiły zakładaną w 2001 r. emisję obligacji o wartości 2 mld zł, wskazują na poważne zaniedbania w przygotowaniu omawianego postępowania przetargowego, w tym brak dostatecznego nadzoru nad tym przedsięwzięciem ze strony Zarządu Spółki.

Zakończone w lutym 2002 r. drugie postępowanie, również nie doprowadziło do sfinalizowania emisji obligacji. Przeprowadzany przetarg nieograniczony na wybór wykonawcy usług odpowiedzialnego za zorganizowanie, emisję i obrót obligacjami o łącznej wartości 1 mld zł, unieważniony został z powodu złożenia tylko jednej oferty³¹. Z ustaleń kontroli wynika, że Zarząd Spółki nie badał powodów tak małego zainteresowania tym przetargiem. Nie analizował także przyczyn nieprzystąpienia przez kontrahentów do udziału w tak dużej operacji finansowej. Należy przy tym zaznaczyć, że w unieważnionym uprzednio przetargu uczestniczyło 9 oferentów, przy czym proponowana przez nich kwota wynagrodzenia za usługi kształtowała się od 2,7 do 7 mln zł. Powyższe wskazuje na nierzetelność jego przygotowania oraz niedostateczne

²⁹ j.t. Dz. U. z 2002 r. Nr 72, poz. 664 ze zm.

³⁰ Na podstawie decyzji nr 19 Prezesa Zarządu - Dyrektora Generalnego PKP S.A. z dnia 4 czerwca 2001 r.

³¹ Zgodnie z art.27 b ust.1 pkt. 1) ustawy z dnia 10 czerwca 1994 r. o zamówieniach publicznych (j.t. Dz. U. z 2002 r. Nr 72, poz. 664 ze zm.).

rozpoznanie rynku emisji obligacji w tym okresie. W rezultacie PKP S.A. po raz kolejny nie udało się wyemitować obligacji, planowanych jako główny instrument restrukturyzacji zadłużenia.

Kolejne opóźnienia w emisji obligacji spowodowane były długotrwałym prowadzeniem przez PKP S.A., w trybie negocjacji z zachowaniem konkurencji, postępowania o udzielenie zamówienia publicznego mającego na celu wyłonienie wykonawcy usług zakresie emisji i obrotu obligacjami o wartości 1 mld zł. W rezultacie pomimo zaproszenia do negocjacji w marcu 2002 r. uczestników unieważnionych uprzednio postępowań, umowa z wyłonionym wykonawcą emisji podpisana została dopiero w dniu 1 sierpnia 2002 r. Dalsza zwłoka w emisji obligacji wynikała z długotrwałego udzielania gwarancji przez Skarb Państwa. Emisja nastąpiła w dniu 4 października 2002 r., tj. po 8 miesiącach od rozpoczęcia postępowania w tym zakresie. Uzyskane z emisji środki finansowe wydatkowane zostały zgodnie z celami określonymi w art.32 ust.2 ustawy z dnia 8 września 2000 r.

Znowelizowane w 2003 r. przepisy *ustawy o komercjalizacji*³² zwiększyły możliwość emisji obligacji w latach 2001 – 2004 do 6 mld zł oraz wprowadziły zasadę niestosowania, w postępowaniu o przeprowadzanie emisji obligacji, przepisów ustawy z dnia 10 czerwca 1994 r. o zamówieniach publicznych. Na podstawie wymienionych przepisów, PKP S.A. w dniu 7 października 2003 r. wybrały w drodze rokowań, wykonawcę usług w zakresie obsługi i gwarantowania emisji obligacji o wartości 500 mln zł. Emisja obligacji nastąpiła w dniu 6 lutego 2004 r.

3.2.2. Zamiana zobowiązań PKP S.A. na akcje lub udziały w spółkach utworzonych z podziału majątku PKP S.A.

Wyniki kontroli wykazały, że nie przyniosły rezultatu działania dopuszczone w art. 24 *ustawy o komercjalizacji*,³³ umożliwiające zamianę za zgodą wierzycieli, zobowiązań PKP S.A. powstałych od 1 lipca 2000 r. wobec FP, PFRON oraz FUS na akcje lub udziały w spółkach utworzonych z podziału majątku PKP S.A.. Niedoprowadzenie do zamiany zobowiązań na akcje i udziały w spółkach utworzonych przez PKP S.A. spowodowane było niewyrażeniem zgody przez FUS i PFRON³⁴ na dokonanie konwersji wierzytelności PKP S.A. na akcje i udziały nowo powołanych spółek z uwagi na bardzo złą sytuację finansową PKP S.A. Zgodnie z art. 2 ust. 3 pkt 4 *ustawy o komercjalizacji* działania te miały być jednymi z 4 zasadniczych instrumentów restrukturyzacji przedsiębiorstwa PKP.

³² Ustawą z dnia 28 marca 2003 r. o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji p.p. PKP oraz o zmianie ustawy o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. Nr 80, poz. 720).

³³ Artykuł ten utracił moc 25 maja 2003 r.

³⁴ Zgoda taka była wymagana na mocy art. 24 ust. 4 ustawy o komercjalizacji.

Łączna kwota zobowiązań, możliwych do zamiany na akcje i udziały to kwoty główne zobowiązań powstałych od 1 lipca 2000 r. do dnia wpisu PKP S.A. do rejestru handlowego, wyniosła 315,6 mln zł, w tym 48,1 mln zł wobec PFRON i 267,5 mln zł wobec FUS. W związku z niewyrażeniem zgody przez ww. wierzycieli na zamianę tych zobowiązań na akcje lub udziały, działania restrukturyzacyjne ograniczone zostały tylko do odroczenia spłaty zobowiązań. PKP S.A. podpisała z ww. wierzycielami 3 umowy rozkładające spłatę zobowiązań wobec ZUS i FP na 39 równych miesięcznych rat począwszy od 25.10.2001 r., zaś wobec PFRON na 42 równe miesięczne raty począwszy od lipca 2001 r. Oznaczało to, że średniomiesięczna rata spłaty tych zobowiązań (bez uwzględnienia opłaty prolongacyjnej) wynosiła około 8 mln zł. Skala zobowiązań, które na podstawie ww. umów, jak również zobowiązań spłacanych w związku realizacją art. 23 ust. 1 ustawy o komercjalizacji (zobowiązania związane z tym przepisem zamykały się kwotą główną w wysokości 1.420,7 mln zł, co oznaczało, że średniomiesięczna rata spłaty tych zobowiązań wynosiła około 11,8 mln zł) przerosła możliwości finansowe Spółki. Po spłaceniu rat za 2001 r. w wysokości 166,4 mln zł., Spółka zaprzestała regulowania tych zobowiązań w 2002 r., ze względu na utratę płynności finansowej.

3.2.3. Sprzedaż wierzytelności

Nie uzyskano efektów ekonomicznych z przeprowadzonych działań mających na celu publiczną sprzedaż wymagalnych wierzytelności PKP S.A., po cenie rynkowej, na podstawie przepisów art. 29 *ustawy o komercjalizacji*. Wierzytelności PKP S.A., w kwocie 752,1 mln zł, wystawione do sprzedaży w drodze przetargu (ogłoszonym w dniu 11 maja 2001 r. w dzienniku *Rzeczpospolita*) nie znalazły szerszego zainteresowania. Choć wydano 22 egzemplarze szczegółowych warunków sprzedaży, to wpłynęły zaledwie trzy, bardzo niekorzystne dla PKP SA, oferty zakupu 43,1 mln zł wierzytelności z propozycjami upustów od 80 do 90%.

Firma „SPED-KOL Blachownia” Sp. z o.o. zaoferowała zakup wierzytelności Zakładów Koksowniczych „Wałbrzych” S.A. w wysokości 9,8 mln zł i 4,99 mln zł za cenę odpowiednio 1 mln zł i 0,5 mln zł. Cena ta stanowiła około 10% wartości przedmiotu zakupu. Z uwagi na fakt, że zgodnie z zatwierdzonymi w dniu 10 kwietnia 2001 r. przez Dyrektora Finansowego Wiceprezesa PKP S.A. warunkami sprzedaży wierzytelności, maksymalny upust dla sprzedaży w drodze przetargu wynosił 15%, przetarg został unieważniony.

Firma „CASCONA” zaoferowała zakup wierzytelności spółki „PROFI” S.A. w kwocie 28,3 mln zł, za cenę 20% jej wartości. Z uwagi na cenę i niespełnianie przez ofertę wymagań określonych w szczegółowych warunkach sprzedaży i ten przetarg został unieważniony.

Do najpoważniejszych wierzycieli PKP S.A. należały huty, których zobowiązania zamknęły się kwotą 1.150 mln zł. W okresie 2001-2003 PKP S.A. dokonywała prób sprzedaży tych wierzytelności. I tak, poza omówioną powyżej próbą sprzedaży na podstawie art. 29 *ustawy o komercjalizacji*, w dniu 17 września 2002 r.

zawarte zostało porozumienie między Hutą Katowice S.A., PKP S.A. i Towarzystwem Finansowym Silesia Sp. z o.o.(zwanego dalej TFS), którego przedmiotem było określenie zasad rozliczania zadłużenia huty, w wysokości 83,5 mln zł.

Warunkami porozumienia objęte były zobowiązania huty dotyczące 2001 r. Zgodnie z nim, zadłużenie huty miało być sukcesywnie cedowane przez PKP S.A. na rzecz TFS, przez kolejnych 11 miesięcy. W okresie tym PKP S.A. zobowiązała się do wstrzymania naliczania i egzekwowania karnych odsetek z tytułu nieterminowego regulowania płatności. Na realizację powyższego porozumienia PKP S.A. uzyskała, stosownie do art. 11 ust. 1 ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. o restrukturyzacji hutnictwa żelaza i stali³⁵, zgodę Ministra Infrastruktury i pozytywną opinię Ministra Gospodarki. Stwierdzono, że na podstawie omawianego porozumienia PKP S.A. zbyło łącznie wierzytelności o wartości 17,9 mln zł. Realizacja porozumienia została wstrzymana po niezapłaceniu przez TFS za wierzytelności przeniesione przez PKP S.A. umowami w dniach 30.10.2002 r. i 29.11.2002 r.

Dopiero dnia 14 listopada 2003 r. podpisana została przez PKP S.A. umowa objęcia akcji Polskich Hut Stali S.A.(zwanych dalej PHS) za należności od PHS o wartości 712,7 mln zł. Zgodnie z planem prywatyzacji PHS w I półroczu 2004 r. PKP S.A. dokonała sprzedaży akcji inwestorowi strategicznemu na kwotę 356,4 mln zł.

3.2.4. Restrukturyzacja zobowiązań cywilnoprawnych

W przepisach nowelizujących *ustawę o komercjalizacji PKP* z dnia 28 marca 2003 r. wprowadzono nową regulację (rozdział 4a) dotyczącą restrukturyzacji finansowej zobowiązań cywilnoprawnych. Dawała ona możliwość PKP S.A. zawarcia ugody restrukturyzacyjnej z wierzycielami w celu umorzenia zobowiązań w całości lub w części, rozłożenia ich spłaty na raty lub odroczenia terminu spłaty. Postępowania restrukturyzacyjne mogły być wszczęte na podstawie decyzji ministra właściwego do spraw transportu, na wniosek PKP S.A., w terminie do 31 grudnia 2003 r. Ustalono, że PKP S.A. nie skorzystały z tej formy restrukturyzacji swoich zobowiązań cywilnoprawnych, gdyż główne ich pozycje, powstałe w wyniku zaciągnięcia kredytów oraz wyemitowania obligacji (na koniec 2002 r. łącznie zobowiązania te zamknęły się kwotą 2.162 mln zł) objęte były poręczeniami lub gwarancjami Skarbu Państwa. Takie zaś zobowiązania z mocy ustawy³⁶ nie podlegały restrukturyzacji. Środki finansowe pochodzące z tych źródeł, tj. kredyty i obligacje, przed dniem wejścia w życie nowelizacji ustawy, wykorzystano w części na spłatę zobowiązań cywilnoprawnych.

Restrukturyzacja pozostałych zobowiązań cywilnoprawnych (w dniu wejścia w życie znowelizowanej *ustawy o komercjalizacji* zobowiązania te wynosiły 486,3 mln zł, w tym wobec jednostek powiązanych 119,4 mln zł), według wyjaśnień członka zarządu

³⁵ Dz. U. Nr 111, poz. 1196, ze zm.

³⁶ Art. 33c, ust. 2 ustawy o komercjalizacji PKP.

PKP S.A. – Dyrektora Finansowego, była niewskazana, gdyż odbywałaby się w dużej mierze kosztem spółek zależnych od PKP S.A., a bardzo duża liczba drobnych wierzycieli (ok. 10 tys. podmiotów) oraz ograniczony czas na zawarcie ugody, nie dawały praktycznie żadnych możliwości przeprowadzenia negocjacji warunków restrukturyzacji. Ponadto każda próba zawarcia układu z wierzycielami byłaby sygnałem dla obligatariuszy oraz wierzycieli bankowych o utracie możliwości płatniczych PKP S.A., co mogłoby spowodować negatywne reakcje zarówno obecnych obligatariuszy, jak i kredytodawców i postawiłoby pod znakiem zapytania powodzenie kolejnych emisji obligacji.

3.2.5. Restrukturyzacja zobowiązań publicznoprawnych

PKP S.A., do czasu zakończenia kontroli, uzyskały ograniczone efekty restrukturyzacji finansowej z działań podjętych na podstawie przepisów ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o restrukturyzacji niektórych należności publicznoprawnych od przedsiębiorców³⁷ (zwanej dalej „ustawą z 30 sierpnia 2002 r.”). Przepisy tej ustawy umożliwiały umorzenie części zobowiązań publicznoprawnych, w tym także tych, które na podstawie *ustawy o komercjalizacji* podlegały spłatom ratalnym. W związku ze złożeniem przez PKP S.A. wniosków o objęcie postępowaniami restrukturyzacyjnymi zaległości, tj. kwot głównych oraz odsetek i opłat prolongacyjnych, wierzyciele podjęli decyzje o wszczęciu postępowania restrukturyzacyjnego na łączną kwotę 517,1 mln zł kwot głównych, w tym : urzędy miast i gmin na kwotę 48,8 mln zł, PFRON na kwotę 234,0 mln zł, Drugi Urząd Skarbowy Warszawa Śródmieście na kwotę 53,9 mln zł oraz ZUS na kwotę 180,3 mln zł. Tym samym, ZUS nie objął postępowaniem restrukturyzacyjnym zobowiązań z tytułu zaległych składek na FUS należnych za okres do lipca 2000 r., które podlegały restrukturyzacji na podstawie *ustawy o komercjalizacji* (kwota ok. 900 mln zł³⁸). Ponieważ na podstawie art. 8 ust. 6 *ustawy z 30 sierpnia 2002 r.*, należność może być objęta tylko jednym postępowaniem restrukturyzacyjnym, PKP S.A. wystąpiła w dniu 10 grudnia 2002 r. do ZUS, jako organu właściwego, o umorzenie postępowania prowadzonego na podstawie *ustawy o komercjalizacji* z dnia 8 września 2000 r. Z uwagi na decyzję ZUS o objęciu restrukturyzacją jedynie 180,3 mln zł oraz nieudzielenie odpowiedzi ZUS na powyższe wystąpienie, Zarząd PKP S.A. dnia 29 stycznia 2003 r. zaskarżył do Sądu Okręgowego w Warszawie decyzję

³⁷ Dz. U. Nr 155, poz. 1287, ze zm.

³⁸ Dokładna kwota nie jest znana z uwagi na brak informacji z ZUS o sposobie zaliczania dokonanych przez PKP S.A. w roku 2001 wpłat (raty) na poczet zaległych składek, o sposobie obliczenia zaległości z tytułu składek na ubezpieczenie emerytalne, a także o zaliczeniu na poczet składek zaległych kwot wpłaconych w wyniku sprzedaży nieruchomości, na których wcześniej ZUS ustanowił hipoteki i zobowiązał się do ich wykreślenia pod warunkiem przekazania części kwot ze sprzedaży na wygaszanie zaległych zobowiązań.

ZUS o objęciu restrukturyzacją na podstawie *ustawy z 30 sierpnia 2002 r.* wyłącznie 180,3 mln zł.

W 2004 r. PKP S.A. i ZUS doszły do porozumienia w zakresie restrukturyzacji zobowiązań. W wyniku wzajemnych ustaleń, ZUS podjął dwie decyzje określające stopień zadłużenia PKP S.A. oraz sposób restrukturyzacji.

Decyzją z dnia 22 lipca 2004 r. (Nr 440000/RR/2373/04/525-00-00-251) Zakład Ubezpieczeń Społecznych I Oddział w Warszawie określił wykaz zadłużenia PKP S.A. z tytułu składek objętych restrukturyzacją na podstawie *ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r.* Restrukturyzacją objęte zostały zobowiązania powstałe w okresie od lipca 2000 r. do listopada 2001 r. w wysokości :

- 137,4 mln zł wobec Funduszu Ubezpieczeń Społecznych,
- 37,7 mln zł wobec Funduszu Pracy.

Łączna kwota zobowiązań PKP S.A., wraz z odsetkami za zwłokę, objęta restrukturyzacją zamknęła się kwotą 175,1 mln zł. Zgodnie z postanowieniami *ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r.* restrukturyzacji nie podlegają opłaty dodatkowe oraz koszty egzekucyjne.

Decyzją z dnia 22 lipca 2004 r. (440000/RR/2374/04/525-00-00-251) Zakład Ubezpieczeń Społecznych I Oddział w Warszawie określił wykaz zadłużenia PKP S.A. z tytułu składek objętych restrukturyzacją na podstawie *ustawy o komercjalizacji*. Łączna kwota zaległości z tytułu nieopłaconych składek podlegających restrukturyzacji wyniosła 723,3 mln zł w tym wobec FUS 642,9 mln zł i FP 80,4 mln zł. Zgodnie z *ustawą o komercjalizacji*, restrukturyzacji podlegają również odsetki za zwłokę od ustalonych zaległości, opłata prolongacyjna oraz koszty egzekucyjne dotyczące Funduszu Pracy. Nie podlegają restrukturyzacji opłaty dodatkowe, zaległości z tytułu składek na ubezpieczenie emerytalne oraz koszty egzekucyjne dotyczące zaległości wobec FUS.

W decyzji tej podano również, że zaległości z tytułu składki na ubezpieczenie emerytalne zamykają się kwotą 274,4 mln zł i podlegają one spłacie w równych ratach w latach 2003-2006.

Stwierdzono, iż do dnia zakończenia kontroli, ZUS nie umorzył żadnych z ww. zaległości.

W odniesieniu do pozostałych zaległości restrukturyzowanych na podstawie *ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r.* stwierdzono, że do dnia 18 sierpnia 2004 r.:

- Państwowy Fundusz Rehabilitacyjny Osób Niepełnosprawnych decyzją z dnia 27 stycznia 2004 r. umorzył restrukturyzowane zobowiązania PKP S.A. w wysokości 234 mln zł kwoty głównej i 267,3 mln zł odsetek,
- Drugi Urząd Skarbowy Warszawa Śródmieście decyzją z dnia 28 kwietnia 2004 r. umorzył zaległości z tytułu podatku od towarów i usług w wysokości 54 mln zł kwoty głównej oraz 21,5 mln zł odsetek,
- 138 jednostek samorządów terytorialnych decyzjami wydanymi od grudnia 2003 r. umorzyło zobowiązania z tytułu podatku od nieruchomości oraz podatków od środków transportowych w wysokości 30,6 mln zł kwoty głównej oraz 13,2 mln zł odsetek. Dwie gminy umorzyły postępowanie

restrukturyzacyjne, zaś od 22 pozostałych jednostek samorządu terytorialnego PKP S.A. oczekuje na decyzje.

Łącznie zobowiązania umorzone na podstawie ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. zamknęły się kwotą 620,6 mln zł, w tym 318,6 mln zł kwot głównych i 302 mln zł odsetek.

Kolejne działania podjęte w ramach restrukturyzacji finansowej po wejściu w życie z dniem 25 maja 2003 r. nowelizacji *ustawy o komercjalizacji*, mocą której restrukturyzacji podlegały zobowiązania publicznoprawne wobec budżetu państwa, budżetów jednostek samorządu terytorialnego, FUS, PFRON i NFOŚiGW, poprzez ich umorzenie w całości wraz z odsetkami, opłatą prolongacyjną oraz kosztami egzekucyjnymi, nie przyniosły - jak dotychczas - rezultatów. Zarząd Spółki PKP S.A. wystąpił bowiem w III kwartale 2003 r. z wnioskami o restrukturyzację zobowiązań do :

- 977 urzędów miast i gmin o objęcie restrukturyzacją łącznej kwoty 69,2 mln zł (tylko 14 urzędów podjęło decyzje na łączną kwotę 173,3 tys. zł, zaś 326 gmin odmówiło restrukturyzacji zobowiązań, a 637 w ogóle nie udzieliło odpowiedzi na wnioski PKP S.A.),
- Drugiego Urzędu Skarbowego Warszawa Śródmieście o restrukturyzację 48,4 mln zł z tytułu zobowiązań VAT,
- ZUS o restrukturyzację 984,6 mln zł z tytułu zaległości wobec FUS oraz Funduszu Pracy,
- NFOŚiGW o restrukturyzację 12,8 mln zł.

Umorzenie zobowiązań PKP S.A. może nastąpić dopiero w III kwartale 2004 r., gdyż zgodnie z art. 23 ust. 2 ww. ustawy, organy restrukturyzacyjne mają rok na wydanie decyzji o zakończeniu postępowania restrukturyzacyjnego.

3.2.6. Finansowanie kolei z budżetu państwa

Wyniki kontroli wykazały, że istotną przyczyną trudnej sytuacji finansowej spółek powstałych w wyniku restrukturyzacji organizacyjnej PKP S.A. było niewywiązywanie się budżetu państwa z obowiązku finansowania infrastruktury kolejowej o państwowym znaczeniu, jak również dofinansowania krajowych przewozów pasażerskich.

Stwierdzono, że w latach 2001-2003 budżet państwa pokrywał jedynie 30 % potrzeb zgłaszanych przez PKP PLK S.A. na realizację inwestycji, remontów, eksploatacji i utrzymania linii kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym oraz kosztów przygotowania i realizacji inwestycji obejmujących linie kolejowe o znaczeniu państwowym. I tak - w 2001 r. na 1.206,6 mln zł zapotrzebowanych środków finansowych, PKP S.A. (a później PKP PLK S.A.) otrzymały jedynie 379,2 mln zł, w

2002 r. - odpowiednio przy zapotrzebowaniu 582,3 mln - Spółka otrzymała 157,3 mln zł, zaś w 2003 r. na potrzeby określone na poziomie 560,5 mln zł, w ustawie budżetowej dotacje na ten cel ustalono w wysokości 190,7 mln zł.

Budżet państwa nie zapewnił również dotowania kolejowych przewozów regionalnych w wysokościach określonych w art. 79 ust. 1 *ustawy o komercjalizacji PKP* (ustawy w brzmieniu do 1 stycznia 2004 r.). I tak - zapisana na ten cel kwota w wysokości 500 mln zł w 2002 r. oraz kwota 800 mln zł w 2003 r., zostały obniżone do poziomu 300 mln zł rocznie.

Z kwoty tej samorzady rokrocznie pozostawiały na zakup taboru i organizację przewozów (zgodnie z obowiązującym prawem) coraz wyższe kwoty, zmniejszając tym samym wysokość dopłat dla PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.: z 95,96% w 2001 r., poprzez 85,59% w 2002 r. do 80,92% w 2003 r. Jednocześnie samorzady nie realizowały w pełni podpisanych umów o wykonywanie regionalnych przewozów pasażerskich. I tak w 2001 r. z kwoty 72 mln zł podpisanych umów, samorzady przekazały zaledwie 28,9 mln zł, tj. 40,09% kwoty umownej, zaś w 2003 r. (stan na 21 listopada 2003 r.) odpowiednio z kwoty 241,7 mln zł przekazano 208,2 mln zł.

Budżet państwa nie rekompensował też w pełnej wysokości utraconych przychodów z tytułu honorowania przez PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. (w ramach obowiązku służby publicznej), ulg ustawowych³⁹. W zbadanym okresie budżet państwa nie zrefundował tej spółce z tego tytułu ogółem 241,6 mln zł. Podkreślenia wymaga fakt, że PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. nie mogła w prawidłowy sposób planować przychodów z tego tytułu, gdyż Minister Finansów, zgodnie ze swymi uprawnieniami, w latach 2002-2003 aż pięciokrotnie zmieniał należne kwoty dotacji⁴⁰, dostosowując je do możliwości finansowych budżetu.

Ustalenia kontroli wykazały, że PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. realizowały przewozy międzywojewódzkie, bez dofinansowania tej sfery działalności przez budżet państwa, pomimo że zgodnie z postanowieniami art. 40 ust. 3 *ustawy o transporcie kolejowym* (w brzmieniu do 16 maja 2004 r.) organizowanie i dotowanie tego typu przewozów należy do zadań ministra właściwego do spraw transportu, działającego w tym zakresie w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych. W zbadanym okresie w żadnej z ustaw budżetowych nie przewidziano środków na ten cel. W rezultacie PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

³⁹ Zgodnie z art. 39 *ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym* (Dz. U. Nr 86, poz. 789, ze zm.) przewoźnicy kolejowi wykonujący przewozy pasażerskie na obszarze kraju otrzymują z budżetu państwa dotację przedmiotową na wyrównanie utraconych przychodów z tytułu obowiązujących ustawowych ulg taryfowych (w poprzednio obowiązującej ustawie z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym, kwestię tę regulował art. 22).

⁴⁰ W 2002 i 2003 r. MF w kolejnych 5 rozporządzeniach ustalał procent refundacji utraconych przez Spółkę wpływów z tytułu stosowania ulg ustawowych w wysokości odpowiednio :52%, 65,29%, 100%, 68% i 75%.

realizując przewozy międzywojewódzkie poniosła w 2002 r. stratę w wysokości 189,1 mln zł, zaś w 2003 r. wysokość straty z tego tytułu wyniosły 263,5 mln zł.

Budżet państwa w latach 2001-2003 nie finansował również, zgodnie z przepisami ustawy o transporcie kolejowym (w brzmieniu do 1 czerwca 2003 r.), kosztów likwidacji linii kolejowych (art.6 ust. 4 ustawy), kosztów utrzymania linii o państwowym znaczeniu ze względów obronnych (art. 21 ust. 3 ustawy) oraz wyposażenia w urządzenia przeładunkowe terminali transportu kombinowanego (art. 22a ustawy).

W latach 2001-2003 na zapotrzebowane przez PKP S.A. środki budżetowe na finansowanie kolei w wysokości 6.392,4 mln zł, w ustawach budżetowych zagwarantowano kwotę 2.606,3 mln zł, tj. 40,7% potrzeb ogółem.

Niewywiązywanie się budżetu państwa z obowiązku finansowania działalności PKP PLK S.A. oraz PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. powodowało poważne perturbacje we wzajemnych rozliczeniach pomiędzy spółkami Grupy PKP. Świadczenie wzajemnych usług pomiędzy tymi spółkami, wobec braku możliwości spłaty bieżących zobowiązań, powodowało powstawanie zatorów płatniczych, które doprowadziły do utraty płynności finansowej części spółek. Przykładowo - zobowiązania PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. wobec tych jednostek w zbadanym okresie wynosiły odpowiednio : 513,2 mln zł, 1.251,8 mln zł i 1.737,5 mln zł. Skala tych zobowiązań pogłębiała trudności finansowe całej grupy PKP. Do największych wierzycieli spółki należały PKP PLK S.A., PKP Cargo S.A. i PKP Energetyka Sp. z o.o.

W 2004 r. nastąpiło wyraźne zwiększenie zaangażowania budżetu państwa i samorządów w finansowanie przewozów pasażerskich. W tabeli poniżej przedstawiono porównanie dotacji budżetowych i samorządowych przekazanych spółkom przewożącym pasażerów w okresie I półrocze 2003 r. i I półrocze 2004 r.

(tys. zł)

| Spółka | Rodzaj dofinansowania | 6 m-cy 2003 | 6 m-cy 2004 | Różnica 2004-2003 | 2004/2003 [%] |
|---------------------|-----------------------|-------------|-------------|-------------------|------------------|
| Przewozy Regionalne | dotacja przedmiotowa | 107.799,6 | 139.126,5 | 31.326,9 | 129,1 |
| | środki samorządowe | 114.143,4 | 197.976,1 | 83.832,7 | 173,4 |
| | razem | 221.943,0 | 337.102,6 | 115.159,6 | 151,9 |
| Intercity | dotacja przedmiotowa | 11.600,2 | 11.899,8 | 299,6 | 102,6 |
| | środki samorządowe | 0 | 0 | 0 | x |
| | razem | 11.600,2 | 11.899,8 | 299,6 | 102,6 |
| SKM | dotacja przedmiotowa | 3.565,9 | 5.819,6 | 2.253,7 | 163,2 |
| | środki samorządowe | 2.259,2 | 1.633,3 | -625,9 | 72,3 |
| | razem | 5.825,1 | 7.452,9 | 1.627,8 | 127,9 |
| WKD | dotacja przedmiotowa | 913,4 | 1.304,2 | 390,8 | 142,8 |
| | środki samorządowe | 1.008,1 | 666,9 | -341,2 | 66,2 |
| | razem | 1.921,5 | 1.971,1 | 49,6 | 102,6 |
| Razem | dotacja przedmiotowa | 123.879,1 | 158.150,1 | 34.271 | 127,7 |
| | środki samorządowe | 117.410,7 | 200.276,3 | 82.865,6 | 170,6 |
| | razem | 241.289,8 | 358.426,4 | 117.136,6 | 148,5 |

W I półroczu 2004 r. spółki przewozowe Grupy PKP uzyskały dofinansowanie do przewozów pasażerskich o 117,1 mln zł wyższe, niż w analogicznym okresie 2003 r. (wzrost o 48,5%). Dotacja przedmiotowa (z budżetu państwa) wzrosła w tym okresie o 34,3 mln zł, zaś ze środków samorządowych spółki uzyskały o 82,9 mln zł wyższe dofinansowanie (wzrost o 70,6%).

Ustawa budżetowa na 2004 r. nie ustaliła kwoty środków samorządowych przeznaczonych na dofinansowanie przewozów pasażerskich. Ministerstwo Finansów przewidywało to dofinansowanie na poziomie 538 mln zł.

Według stanu na 27 lipca 2004 r. PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. podpisała umowy ze wszystkimi samorządami wojewódzkimi na ogólną kwotę 294,7 mln zł. Tylko 3 z ww. umów dotyczyły całego 2004 r. Okres obowiązywania 2 umów z samorządami województwa świętokrzyskiego i warmińsko-mazurskiego uległ zakończeniu odpowiednio w dniach 31 maja i 30 czerwca 2004 r..

Ustawa budżetowa na 2004 r. przewidywała ponadto wydatkowanie z rezerwy celowej na dofinansowanie regionalnych przewozów pasażerskich kwoty 550 mln zł. Dotychczasowe przepisy wykonawcze rozdysponowały kwotę 350 mln zł z przeznaczeniem na:

- 200 mln zł na dofinansowanie przez samorzady wojewódzkie inwestycji w zakresie regionalnych pasażerskich przewozów kolejowych,
- 150 mln zł dla PKP S.A. na współfinansowanie realizacji inwestycji w zakresie zakupów i modernizacji taboru kolejowego dla przewozów regionalnych, projektu realizowanego z funduszy UE.

3.2.7. Restrukturyzacja majątkowa

Wyniki kontroli przeprowadzonych w spółkach Grupy PKP wykazały, że na wysoki poziom ich kosztów istotny wpływ miał nieuregulowany stan prawny majątku byłego przedsiębiorstwa PKP. Stwierdzono bowiem, że poważnym czynnikiem, obciążającym działalność spółek z Grupy PKP, były koszty najmu i dzierżawy majątku od PKP S.A. Działo się tak, ponieważ blisko 70% majątku byłego przedsiębiorstwa PKP nie posiadało zdolności aportowej, tj. nie miało uregulowanego stanu prawnego. W rezultacie PKP S.A. - wbrew przepisowi art. 17 ust. 1 *ustawy o komercjalizacji* - nie wyposażyła nowo powołanych podmiotów w majątek niezbędny do ich statutowej działalności. Spółki musiały więc dzierżawić lub wynajmować majątek od PKP S.A., co poza dodatkowym obciążeniem kosztów (koszty najmu i dzierżawy były wyższe od odpisów amortyzacyjnych), powodowało generowanie przepływów pieniężnych pomiędzy spółkami oraz urzędami skarbowymi z tytułu podatku VAT. Sytuacja ta niekorzystnie wpływała na zdolności płatnicze tych podmiotów.

PKP Cargo S.A. za użytkowanie majątku niezbędnego do swojej działalności ponosiła na rzecz PKP S.A., opłaty dzierżawy i czynszu, które w 2002 r. zamknęły się kwotą 116,7 mln zł. Należy zaznaczyć, że w porównywalnych okresach trzech kwartałów 2002 i 2003 r., nastąpiło zmniejszenie tych opłat o ponad 12,5 mln zł, będące efektem weryfikacji zasobów użytkowanego majątku i obniżenia, w wyniku negocjacji stawek opłat jednostkowych. Trzeba jednak zauważyć, że koszty ponoszone z tego tytułu, według szacunku Spółki, były blisko o 50 % wyższe, niż w przypadku kosztów amortyzacji tych nieruchomości. Podkreślenia wymaga również fakt, że PKP Cargo S.A., podejmowała bezskuteczne próby przekształcenia zawartych z PKP S.A. we wrześniu 2001 r. umów dzierżawy i najmu nieruchomości w umowy na czas określony, z ważnością obowiązywania przez 30 lat. Brak wieloletnich umów najmu bądź dzierżawy nieruchomości powodował, że Spółka miała ograniczone możliwości pełnej realizacji przyjętych kierunków działań, polegających na budowie sieci obsługi klientów, do których należy zaliczyć tworzenie zintegrowanego systemu logistycznego, ze sprawnie działającą siecią centrów logistycznych i odpowiednio przygotowanymi punktami obsługi towarowej (m.in. punktami koncentracji towarów).

W PKP Informatyka Sp. z o.o. na wzrost kosztów wpływało niewyposażenie Spółki w majątek niezbędny do jej funkcjonowania. W szczególności PKP S.A. nie przekazała Spółce budynków wykorzystywanych dawniej przez Centrum Informatyki Kolejnictwa. W wyniku powyższego, niezbędnym stało się ich dzierżawienie i ponoszenie kosztów z tym związanych. Jak ustalono, opłaty czynszowe wynoszące miesięcznie 333,1 tys. zł były o ponad 37% wyższe od kosztów ich amortyzacji i opłat podatków związanych z ich użytkowaniem. Powodowały one również dodatkowe przepływy pieniężne pomiędzy Spółką a PKP S.A. i konieczność odprowadzania podatku VAT z tego tytułu. Koszty amortyzacji stanowią jedynie odpis i nie wiążą się z żadnymi przepływami pieniężnymi. Dzierżawa budynków nie pozwalała również Spółce na inwestowanie w ich modernizację i prawidłowe użytkowanie z uwagi na fakt, że odpisy amortyzacyjne pozostawały w PKP S.A.

Telekomunikacja Kolejowa Sp. z o.o. nie została w pełni wyposażona przez PKP S.A. w majątek niezbędny do prowadzenia działalności. Między innymi nie przekazano jej kabli światłowodowych oraz linii telekomunikacyjnych napowietrznych i podziemnych. Do Spółki nie wniesiono również nieruchomości wraz z towarzyszącymi instalacjami. Powyższa sytuacja spowodowała, iż Spółka korzystała z ww. majątku na podstawie umów najmu i dzierżawy zawartych z PKP S.A. Stwierdzono, że łączne koszty poniesione z tego tytułu w okresie od 1 października 2001 r. do końca 2003 r. wyniosły 88,5 mln zł. Rezultatem przyjętych rozwiązań było zwiększenie kosztów funkcjonowania Spółki, ponieważ koszty dzierżawy i najmu były wyższe od kosztów amortyzacji tego majątku. Jednocześnie koszt dzierżawy związany był z koniecznością realnego wydatkowania pieniędzy, co miało istotny, negatywny wpływ na płynność finansową Spółki. Brak możliwości amortyzowania ww. majątku powodował również, że Spółka nie miała wystarczającej ilości środków na odtwarzanie majątku, co w szybko rozwijającej się branży telekomunikacyjnej ma zasadnicze znaczenie. Podkreślenia wymaga, że Spółka nieustannie prowadziła działania mające na celu zmianę tego stanu rzeczy, zwracając się do PKP S.A. o przekazanie jej niezbędnego majątku, co jednak nie w pełni zakończyło się powodzeniem. Do czasu zakończenia kontroli, na majątek spółki nadal nie wniesiono podstawowego dla działalności telekomunikacyjnej majątku trwałego, tj. np. linii telekomunikacyjnych.

PKP Energetyka Sp. z o.o. nie została całkowicie wyposażona w majątek służący bezpośrednio przedmiotowi jej działalności, tj. w nieruchomości związane z zapleczem technicznym (budynki i budowle warsztatowe, magazynowe, administracyjne, technologiczne, działki gruntów) oraz nieruchomości związane z układem przesyłowo -

rozdzielczym prądu stałego 3 kV (budynki i budowle podstacji trakcyjnych i kabin sekcyjnych). W efekcie Spółka zmuszona była do ponoszenia na rzecz PKP S.A. opłat dzierżawy za użytkowanie tego majątku. Łączne koszty dzierżawy poniesione przez Spółkę w okresie od IV kwartału 2001 r. do III kwartału 2003 r. wyniosły 37,3 mln zł.

Istotnym, niekorzystnym skutkiem tej sytuacji, było ograniczenie zdolności kredytowych spółek (zmniejszenie ich wartości), jak również znaczne ograniczenie możliwości rozwoju z uwagi na brak odpisów amortyzacyjnych użytkowanego majątku. Podkreślenia wymaga, że odpisy amortyzacyjne związane z eksploatowanymi (użytkowanymi) przez spółki nieruchomościami pozostawały w PKP S.A. i nie w pełni wykorzystywane były na odtworzenie tego majątku. Tylko w latach 2002 –2003 koszty amortyzacji PKP S.A. zamknęły się kwotą blisko 970 mln zł.

3.2.8. Sytuacja finansowa spółek powstałych z podziału majątku PKP S.A.

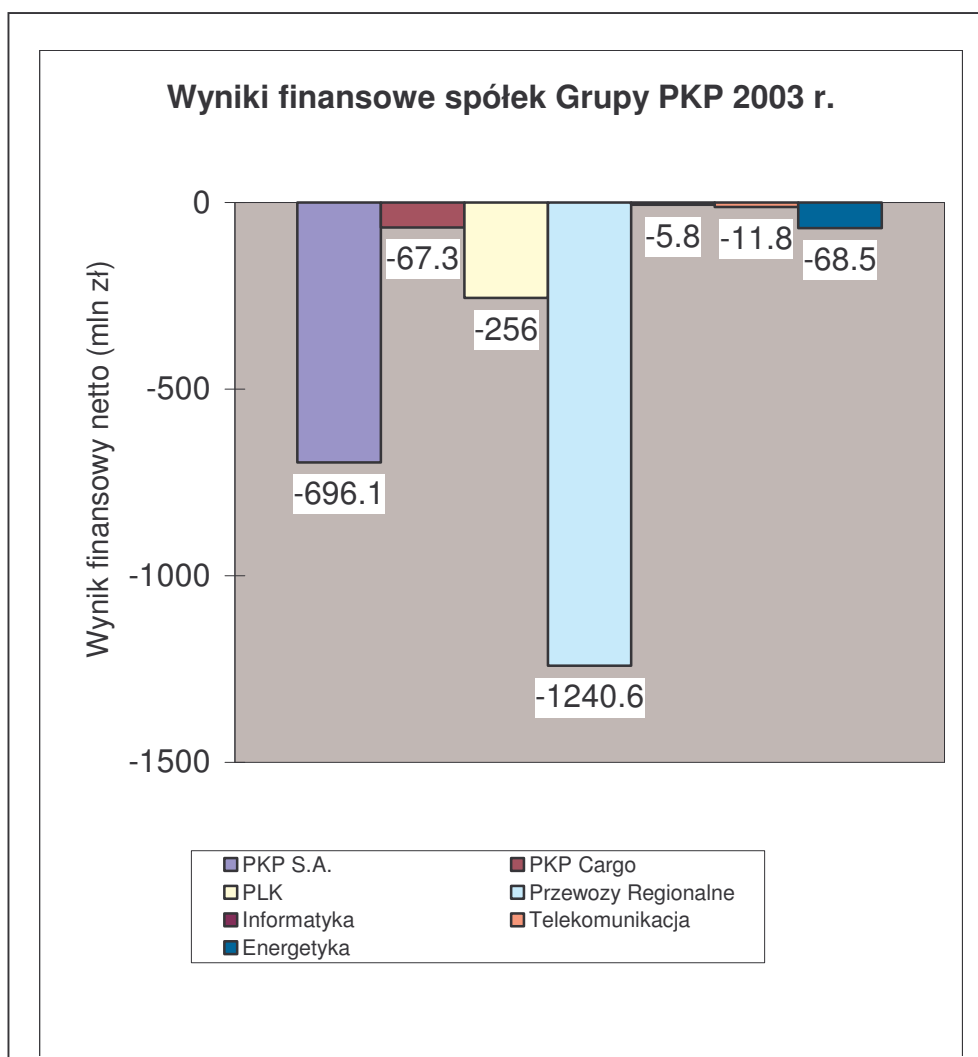
Wyniki kontroli przeprowadzonych w spółkach powstałych z wyodrębnienia majątku PKP S.A. wykazały, że restrukturyzacja finansowa prowadzona na podstawie przepisów *ustawy o komercjalizacji*, nie stworzyła - jak dotychczas - warunków do stabilnego ekonomicznie i organizacyjnie funkcjonowania nowo utworzonych spółek PKP.

O niepowodzeniu restrukturyzacji finansowej i innych działań restrukturyzacyjnych wykonywanych w ramach *ustawy o komercjalizacji* świadczą dotychczasowe wyniki finansowe spółek Grupy PKP. Na koniec 2001 r. (według danych skonsolidowanego bilansu) strata netto Grupy PKP wyniosła 3.342,4 mln zł, zaś na koniec 2002 r. 2.715,7 mln. zł. W 2002 r. w stosunku do 2001 r. kapitał własny grupy zmniejszył się z 11.337,1 mln zł do 7.791,5 mln zł, zaś kapitał zapasowy z 4.642,7 mln zł do 1.757 mln zł. Zanotowano też wzrost o 25,3% zobowiązań, które na koniec okresów sprawozdawczych omawianego okresu wyniosły odpowiednio 10.367 mln zł i 12.986,4 mln zł.

Wyniki kontroli w PKP S.A. wykazały, że 2003 r. był kolejnym okresem, który spółki Grupy PKP zakończyły poważnymi stratami z tytułu działalności gospodarczej. Cała Grupa PKP okres ten zakończyła stratą w wysokości 2.278,7 mln zł. Wprawdzie strata ta, w stosunku do 2002 r., uległa niewielkiemu zmniejszeniu (o 428,7 mln zł⁴¹), to jednak jej rozmiar zagraża stabilności finansowej całej Grupy PKP. Spośród 7 spółek, które objęte były przez NIK kontrolą restrukturyzacji finansowej, na koniec 2003 r.,

⁴¹ W związku ze zmianą zasad polityki rachunkowości (w dniu 15 stycznia 2004 r. weszła w życie ustawa z dnia 12 grudnia 2003 r. o zmianie ustawy Kodeks spółek handlowych oraz niektórych innych ustaw - Dz. U. Nr 229, poz. 2276) dane z 2002 r. przekształcone zostały celem zapewnienia porównywalności z danymi 2003 r.

wszystkie zakończyły działalność ze stratą od 1240,6 mln zł PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. do 5,8 mln zł PKP Informatyka Sp. z o.o.

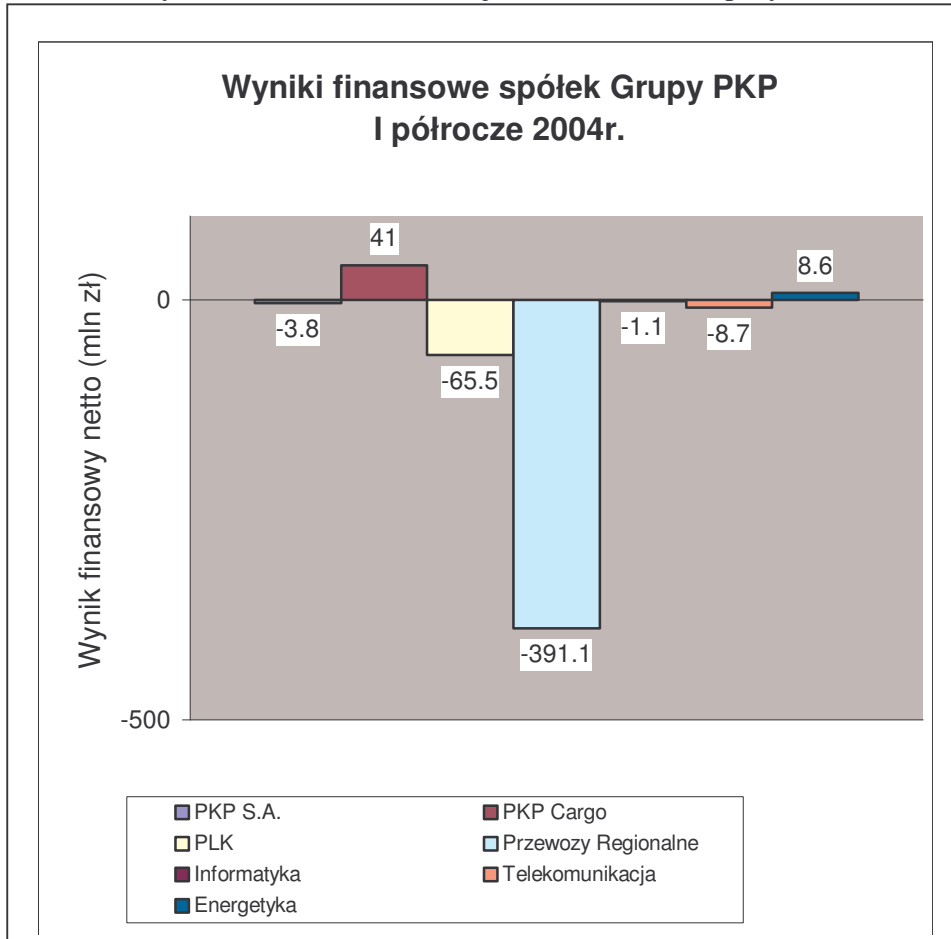


- Dane według sprawozdań finansowych poszczególnych spółek

Na koniec 2003 r. nastąpiło dalsze obniżenie kapitałów własnych grupy z 7.799,9 mln zł do 6.063,5 mln zł, tj. aż o 22,3 %. Na ww. spadek zasadniczy wpływ miało zmniejszenie kapitału zapasowego wskutek rozliczenia strat z lat ubiegłych i wygenerowanej straty za 2003 r.

Rok 2003 był też dla Grupy PKP rokiem kolejnego wzrostu zobowiązań. W stosunku do 2002 r. wzrosły one z 16.247,1 mln zł do 18.112,3 mln zł, tj. o 11,5%. Najpoważniej wzrosły zobowiązania długoterminowe z 4.979,8 mln zł do 5.823,5 mln zł, tj. o 16,9%. Działo się tak w głównej mierze z uwagi na zmianę struktury zobowiązań PKP S.A.

Wyniki kontroli wykazały, że w I półroczu 2004 r. w stosunku do analogicznego okresu 2003 r., spośród 11 spółek grupy PKP, 8 spółek osiągnęło lepszy wynik finansowy zaś 3 pogorszyły swój wynik. O ile w I półroczu 2003 r. grupa zamknęła działalność stratą w wysokości 724,4 mln zł, to w analogicznym okresie 2004 r. osiągnęła stratę w wysokości 431,6 mln zł⁴², tj. o 292,8 mln zł lepszy.



• Dane według sprawozdań F-01

Na poprawę wyników finansowych najistotniejszy wpływ wywarły czynniki niezależne od działalności podstawowej poszczególnych spółek. I tak - poprawa wyniku finansowego PKP S.A. wynikała z:

- umorzenia zobowiązań spółki w wysokości ponad 576 mln zł wobec PFRON oraz z tytułu podatku VAT, związanego z realizacją ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o restrukturyzacji niektórych należności publicznoprawnych od przedsiębiorców (Dz. U. Nr 155, poz. 1287 ze zm.),
- zwiększenia w czerwcu 2004 r. przychodów finansowych o 143,8 mln zł z tytułu różnic kursowych kredytów walutowych.

⁴² Wynik finansowy nie uwzględnia redukcji zadłużenia PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. w wyniku podpisania umowy restrukturyzacyjnej z marca 2004 r.

Poprawa wyniku finansowego PKP Przewozy Regionalne o blisko 65 mln zł wynikała natomiast z :

- uzyskania w I półroczu 2004 r. dofinansowania z budżetu państwa i środków samorządowych o 115, 2 mln zł wyższego niż w analogicznym okresie 2003 r. (w tym z tytułu dotacji przedmiotowej o 31,3 mln zł oraz ze środków samorządowych o 83,9 mln zł),
- dokapitalizowania spółki przez PKP S.A. w wysokości 150 mln zł.

Uwzględniając w pozostałych przychodach operacyjnych redukcję zadłużenia spółki o 762 mln zł, ze względu na przeprowadzoną w marcu 2004 r. restrukturyzację zobowiązań (ugoda restrukturyzacyjna z 29 marca 2004 r.), wynik finansowy spółki za I półrocze 2004 r. był korzystniejszy niż w analogicznym okresie 2003 r. o 827 mln zł.

Podkreślenia wymaga fakt, że PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. w I półroczu 2004 r. poniosła stratę na sprzedaży w wysokości blisko 600 mln zł. Utrzymywał się również wysoki poziom zadłużenia spółki. Pomimo umorzenia w I półroczu 2004 r. jej zobowiązań o 762 mln zł i dokapitalizowania kwotą 150 mln zł, która umożliwiła zmniejszenie zobowiązań spółki wobec PKP PLK S.A. o dalsze 120,6 mln zł, zobowiązania krótkoterminowe zamknęły się kwotą 1.650,5 mln zł, w tym w ramach Grupy PKP 1.437,9 mln zł. Oznacza to, że bez znacznej obniżki kosztów funkcjonowania PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. konieczne będzie dokonanie kolejnych dalszych umorzeń jej zobowiązań lub większego zaangażowania budżetu państwa i jednostek samorządowych w finansowanie jej działalności.

Spośród pozostałych 10 spółek Grupy PKP 7 poniosło stratę na sprzedaży, której wielkość kształtowała się od 0,8 mln zł w PKP Informatyka Sp. z o.o. do 96 mln zł w PKP S.A.

3.2.8.1. Polskie Koleje Państwowe S.A.

Ograniczone efekty prowadzonej dotychczas restrukturyzacji finansowej miały podstawowy wpływ na niekorzystną sytuację finansową PKP S.A. W zbadanym okresie stan zobowiązań i rezerw na zobowiązaniach zwiększył się z poziomu 10.807,1 mln zł na koniec 2001 r. do 11.517,8 mln zł na koniec 2003 r. W skontrolowanym okresie Spółka ponosiła straty w swej działalności wynoszące na koniec okresów sprawozdawczych odpowiednio : w 2001 r. - 2.906,1 mln zł, w 2002 r. - 885,6 mln zł, zaś na koniec 2003 r. – 696,1 mln zł. Należy zaznaczyć, że zmniejszająca się dynamika strat nie jest możliwa do oceny, ze względu na zmieniającą się w poszczególnych okresach sprawozdawczych zarówno strukturę organizacyjną, jak i zakres działalności tej jednostki.

W całym okresie objętym kontrolą Spółka miała ograniczoną zdolność do regulowania swoich zobowiązań. Świadczy o tym między innymi wskaźnik bieżącej płynności finansowej⁴³, który kształtował się odpowiednio: 0,45 w 2001 r. oraz 0,43 w 2002 r. i 0,85 w III kwartale 2003 r. Poziom bezpieczeństwa finansowego zachowany jest wówczas, gdy wskaźnik ten osiąga wartość od 1,5 do 2. Niekorzystnie kształtował się również wskaźnik szybkości spłaty zobowiązań⁴⁴. W 2001 r. wynosił on 45 dni, by w 2002 r. osiągnął poziom 196 dni. W 3 kwartałach 2003 r. wskaźnik ten uległ poprawie w stosunku do 2002 r. i ukształtował się na poziomie 98 dni.

NIK negatywnie - pod względem ekonomicznym i zasad legalności - ocenia decyzje Zarządu Spółki PKP S.A., na podstawie których spółki Grupy PKP zostały obciążone zobowiązaniami byłego przedsiębiorstwa państwowego PKP lub PKP S.A. I tak :

Uchwałą Nr 207 z dnia 19 marca 2002 r. oraz Nr 299 z dnia 9 kwietnia 2002 r. zobowiązano spółki do prowadzenia spraw sądowych związanych z działalnością likwidowanych jednostek organizacyjnych PKP S.A. Między innymi w okresie od 1 kwietnia 2002 r. do 30 listopada 2003 r. Telekomunikacja Kolejowa Sp. z o.o. poniosła z tego tytułu koszty w wysokości 96,5 tys. zł, które nie zostały spółce zrefundowane.

Na podstawie umów i porozumień z Zarządem PKP S.A. spółki obciążone zostały kosztami obsługi socjalnej emerytów i rencistów byłego przedsiębiorstwa PKP i spółki PKP S.A. Przykładowo Telekomunikacja Kolejowa Sp. z o.o. z tytułu obsługi socjalnej emerytów i rencistów byłego p.p. PKP i PKP S.A. w zbadanym okresie, poniosła koszty w wysokości 598,9 tys. zł.

W trakcie wykonywania czynności kontrolnych NIK, Zarząd PKP S.A. podjął próbę nielegalnego obciążenia spółek zrzeszonych w Związku Pracodawców Kolejowych, kosztami wykupu świadczeń przejazdowych dla pracowników, emerytów i rencistów a także dla niektórych członków ich rodzin byłego przedsiębiorstwa państwowego PKP. Wartość wykupu tych świadczeń wynosiła 33,8 mln zł. Stwierdzono, że na mocy pisma Zarządu PKP S.A. z dnia 18 listopada 2003 r., ww. kosztami miały zostać obciążone ww. spółki proporcjonalnie do stanu zatrudnienia. W związku z zainteresowaniem NIK omawianym zagadnieniem, postanowienia pisma Zarządu PKP S.A. z dnia 18 listopada 2003 r. nie zostały wprowadzone w życie.

PKP S.A. rok obrotowy 2003 r., zakończyła stratą w wysokości 696,1 mln zł, na którą wpłynęła strata na sprzedaży (działalności podstawowej) w wysokości 190,7 mln zł oraz na działalności finansowej (koszty finansowe były wyższe od przychodów finansowych o 1.109,9 mln zł). Na tak wysokie koszty finansowe wpłynęły ujemne różnice kursowe, odsetki oraz aktualizacja wartości inwestycji.

⁴³ Wskaźnik płynności bieżącej to stosunek sumy zapasów, należności, środków pieniężnych i papierów wartościowych w obrocie do zobowiązań krótkoterminowych.

⁴⁴ Iloczyn przeciętnego stanu zobowiązań razy liczba dni w okresie do przychodów ze sprzedaży.

W 2003 r. koszty z tytułu odsetek zamknęły się kwotą 336,9 mln zł, w tym odsetki zapłacone wyniosły 253,5 mln zł. Odsetki dotyczące działalności operacyjnej z tytułu rozrachunków z dostawcami i odbiorcami wyniosły 37,2 mln zł, zaś odsetki od zaciągniętych kredytów i pożyczek długoterminowych 216,3 mln zł. Odsetki naliczone wyniosły 83,4 mln zł, w tym z tytułu rozrachunków 47,3 mln zł.

Odpisy aktualizujące wartość inwestycji wyniosły ogółem 415,9 mln zł, przy czym 356,4 mln zł dotyczyło akcji objętych przez PKP S.A. na podstawie umowy z Polskimi Hutami Stali S.A. w zamian za należności przewozowe.

Kolejnym znacznym obciążeniem kosztów finansowych były ujemne różnice kursowe, które wyniosły 497,6 mln zł. Z kwoty tej zrealizowane zostały różnice kursowe w wysokości 43,4 mln zł, zaś pozostałe 454,3 mln zł dotyczyły różnic od otrzymanych w walutach obcych pożyczek i kredytów.

W 2003 r. Spółka osiągnęła pozostałe przychody operacyjne w wysokości 920,7 mln zł, tj. zaledwie o 27,1 mln zł niższe niż przychody z działalności podstawowej (przychody te zamknęły się kwotą 947,8 mln zł). Najwyższe przychody osiągnięto z rozwiązania odpisów aktualizujących (w wysokości 688,1 mln zł) z tytułu należności za przewoźne od hut. Związane to było z realizacją umowy z dnia 14 listopada 2003 r., na podstawie której PKP S.A. objęła akcje w zamian za należności przewozowe o wartości 712,7 mln zł. Rozwiązaniu uległa również rezerwa w wysokości 102,8 mln zł na straty ze sprzedaży i nieodpłatnego przekazania budynków mieszkalnych. Na koniec 2003 r. majątek PKP S.A. obniżył się o 2,2 % w stosunku do roku poprzedniego (suma bilansowa uległa zmniejszeniu do 21.742,6 mln zł z 22.234,6 mln zł). Obniżeniu uległy kapitały własne Spółki o 31,5 mln zł, tj. o 5,1 %. Działo się tak pomimo podwyższenia kapitału zakładowego o 287,5 mln zł (akcje nowej emisji zostały objęte przez Skarb Państwa). Na ww. spadek wpływ miało zmniejszenie kapitału zapasowego wskutek rozliczenia strat z lat ubiegłych i wygenerowanej straty za 2003 r.

3.2.8.2. PKP Cargo S.A.

Wyniki kontroli wskazują, że w okresie objętym kontrolą sytuacja finansowa PKP Cargo S.A. (zwanej w dalszej części informacji Cargo) była zadowalająca. Jednak poważnym zagrożeniem dla finansów Cargo były narastające i trudne do spłacenia przez PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. jej zobowiązania wobec Cargo.

W 2001 r. Spółka zanotowała stratę. Wynikała ona ze zmiany zasad rachunkowości i konieczności utworzenia obowiązkowych rezerw na nagrody jubileuszowe i odprawy emerytalne oraz niewykorzystane urlopy w wysokości 234,6 mln zł. Stratę powiększyła również zmiana stawek amortyzacyjnych środków trwałych (wagonów i lokomotyw), zalecona przez biegłego rewidenta, skutkująca zwiększeniem kosztów amortyzacji o 19,2 mln zł. W efekcie z zysku netto w wysokości 23,5 mln zł, wykazanego na koniec 2001 r., faktycznie wynik ten zamknął się stratą w wysokości 230,6 mln zł.

Mimo niekorzystnej sytuacji początkowej, Cargo w 2002 r., a także po upływie 3 kwartałów 2003 r., osiągnęło dodatnie wyniki finansowe. Stwierdzono, że w 2002 r.

spółka ta zamknęła działalność zyskiem w wysokości 152,8 mln zł, a na koniec III kwartału 2003 r. wykazywała zysk netto w wysokości 72,6 mln zł.

Dobry stan finansów Cargo w 2002 r. charakteryzowały między innymi wskaźniki płynności finansowej. I tak - w 2002 r. wskaźnik bieżącej płynności wyniósł 1,46, a tzw. wskaźnik natychmiastowy 0,18 (obrazujący stopień pokrycia zobowiązań krótkoterminowych środkami pieniężnymi i papierami wartościowymi). W okresach porównywalnych, po upływie 3 kwartałów 2002 i 2003 r., ww. wskaźniki wynosiły odpowiednio : 1,36 i 1,86 oraz 0,09 i 0,14, co oznacza poprawę płynności finansowej Cargo. Nastąpiła również poprawa ściągalności należności, mierzona szybkością ich obrotu⁴⁵. Wskaźnik ten zmalał z 72 dni w 2002 r. do 67 dni w 2003 r.

Dobre wyniki finansowe, osiągnięte przez Cargo w wyżej wymienionych okresach są w ocenie NIK, między innymi efektem przyjętych i realizowanych przez jej Zarząd kierunków działań oszczędnościowych i marketingowych. Ich głównym zamierzeniem było zwiększenie przychodów z działalności podstawowej, optymalizacja posiadanych przez Spółkę zasobów majątkowych i redukcja kosztów. Stwierdzono m.in., że do maja 2003 r. zawarto 39 umów długoterminowych (obowiązujących co najmniej 2 lata) z klientami oferującymi do przewozu znaczną masę towarową. Efektem przyjętych kierunków działań był również wzrost w porównywalnych okresach 3 kwartałów 2002 r. i 2003 r. przewiezionej masy towarowej o 2,1 % i pracy przewozowej o 3,1 % oraz przychodów z działalności ogółem o 2,9 %, przy wzroście kosztów ogółem o 2,4 %. Wzrosła również wydajność pracy na 1 zatrudnionego o 5,2 %.

Podkreślenia wymaga również przebudowanie systemu kontroli wewnętrznej w Cargo, ukierunkowane na zwiększenie jej skuteczności i efektywności. Kontrole wewnętrzne przeprowadzane na wszelkich szczeblach organizacyjnych Spółki ujawniały występowanie zdarzeń mających negatywny wpływ na poziom ponoszonych przez Cargo kosztów i przychodów. Wskazywały jednakże na słabość kontroli wewnętrznych prowadzonych przez zakłady podległe centrali Cargo. W rezultacie w pierwszej kolejności, w czerwcu 2002 r., scalono komórki wewnętrznej kontroli finansowej i kontroli gospodarczej w jedną, podporządkowaną bezpośrednio Prezesowi Zarządu PKP CARGO S.A., a następnie w lutym 2003 r., podniesiono rangę kontroli wewnętrznej funkcjonującej w centrali i zakładach Cargo.

Wyniki kontroli restrukturyzacji finansowej wskazywały na niepokojące zjawisko narastania zadłużenia PKP Przewozy Regionalne Spółka z o.o. wobec PKP Cargo S.A. Sytuacja ta stanowiła, zdaniem NIK, potencjalne zagrożenie dla sytuacji finansowej Cargo. Stwierdzono bowiem, że z uwagi na przekazanie Cargo przez PKP S.A. taboru trakcyjnego i drużyn trakcyjnych do obsługi przewozów pasażerskich, PKP

⁴⁵ Iloczyn przeciętnego stanu należności razy liczba dni w okresie do przychodów ze sprzedaży.

Cargo S.A. obsługuje pociągi pasażerskie zestawiane przez spółki przewozowe, głównie przez PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. i PKP Intercity Sp. z o.o. Z uwagi na złą sytuację finansową PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o., Cargo pomimo wywiązywania się z obsługi trakcyjnej tego przewoźnika, nie było w stanie wygzekwować należności powstałych z tego tytułu. Na koniec poszczególnych okresów rozliczeniowych kształtowały się one na poziomie: w 2001 r. 137,5 mln zł, w 2002 r. 311,7 mln zł i do III kw. 2003 r. 466,5 mln zł. Podkreślenia wymaga fakt, że do obsługi ruchu pasażerskiego na koniec III kwartału 2003 r. Cargo zatrudniało ok. 6,3 tys. pracowników drużyn trakcyjnych, nie licząc personelu zaplecza techniczno-obsługowego oraz utrzymywało ok. 560 pojazdów trakcyjnych, nie licząc rezerwy trakcyjnej. Utrzymywanie ww. taboru i drużyn trakcyjnych powodowało konieczność ponoszenia przez PKP CARGO S.A. kosztów, szacowanych na 12,6 % kosztów ogółem (w tym 11,2 % z tytułu obsługi przewozów pasażerskich świadczonych przez PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.).

NIK w wystąpieniu pokontrolnym skierowanym do Zarządu Spółki Cargo wskazywała, że z uwagi na złą sytuację finansową PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o., należności tej spółki są trudno ściągalne. Sytuacja ta w zasadniczy sposób może wpłynąć niekorzystnie na sytuację finansową PKP Cargo S.A.

Z uwagi na bardzo poważny stopień zadłużenia PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o., w szczególności wobec spółek Grupy PKP oraz brak możliwości ich spłaty, w marcu 2004 r. podpisana została ugoda restrukturyzująca te zobowiązania. Uwzględnienie warunków tej ugody w księgach 2003 r. spowodowało, że PKP Cargo S.A. z przewidywanego zysku w wysokości ponad 150 mln zł zamknęło działalność stratą w wysokości 67,3 mln zł.

3.2.8.3. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Wyniki kontroli wskazują, że restrukturyzacja finansowa prowadzona na podstawie *ustawy o komercjalizacji* nie stworzyła podstaw do właściwego funkcjonowania PKP PLK S.A. Spółka utraciła bowiem płynność finansową i nie była zdolna do obsługi swych zobowiązań.

W całym okresie objętym kontrolą Spółka ponosiła straty finansowe. Pomimo że PKP PLK S.A. rozpoczęła swą działalność gospodarczą w dniu 1 października 2001 r. bez obciążeń finansowych⁴⁶ to już na koniec 2001 r. wykazała stratę netto w wysokości 348,9 mln zł. Na tak niekorzystny wynik finansowy Spółki zasadniczy wpływ miało utworzenie rezerwy na świadczenia pracownicze (na nagrody jubileuszowe i odprawy emerytalne oraz urlopy) w wysokości ogółem 292,6 mln zł. Utworzenie rezerwy

⁴⁶ W momencie powołania Spółki wszystkie zobowiązania związane z działalnością byłego państwowego przedsiębiorstwa PKP pozostały w PKP S.A.

wynikało z obowiązującej od 1 stycznia 2002 r. zmiany przepisów ustawy o rachunkowości⁴⁷.

Kolejnym czynnikiem powiększającym stratę był ujemny wynik finansowy na sprzedaży usług podstawowych, tj. głównie udostępnianiu linii kolejowych przewoźnikom. Strata na tej sprzedaży wyniosła 48 mln zł. Wynikała ona między innymi z nadmiernych kosztów związanych z utrzymywaniem nieproduktywnych środków trwałych oraz niedostosowania wielkości zatrudnienia do poziomu zadań przewozowych.

W 2002 r. Spółka pogłębiła straty w swej działalności, odnotowując ujemny wynik finansowy w wysokości 894,7 mln zł. Zasadniczy wpływ na tak znaczne powiększenie straty z działalności miały dwa czynniki.

Pierwszy to uchwała nr 63 z dnia 8 listopada 2002 r. Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia PKP PLK S.A., które zdecydowało o zastosowaniu wobec operatorów z grupy PKP upustów z tytułu udostępniania na ich rzecz linii kolejowych. Uchwała ta spowodowała powiększenie strat Spółki o ok. 210 mln zł.

Drugim czynnikiem mającym zasadniczy wpływ na krytyczną sytuację finansową Spółki był bardzo wysoki poziom zadłużenia spółek z grupy PKP wobec PKP PLK S.A. Obok PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o., której zadłużenie zamknęło się kwotą ok. 701 mln zł, również PKP Intercity Sp. z o.o. było winne Spółce ok. 88,9 mln zł, zaś PKP CARGO S.A. zalegały ze spłatą 284,1 mln zł. Brak realnych możliwości wyegzekwowania od PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. należności z tytułu udostępnienia linii kolejowych spowodował, że władze Spółki w bilansie na 2002 r. zaktualizowały swoje należności z tego tytułu o 461,5 mln zł, powiększając stratę o ww. kwotę.

Złą sytuację ekonomiczną Spółki w 2002 r. charakteryzują następujące wskaźniki ekonomiczne. I tak - rentowność netto majątku⁴⁸ osiągnęła ujemny poziom (6,9%), a rentowność sprzedaży netto⁴⁹ również była ujemna (32%). Wskaźniki bieżącej i gotówkowej płynności⁵⁰ wyniosły odpowiednio 0,63 i 0,03 osiągając wielkości poniżej minimum bezpieczeństwa finansowego. Zanotowano również niską skuteczność windykacji należności mierzoną szybkością ich obrotu. W 2002 r. wynosiła ona aż 151 dni.

Efektom utraty płynności finansowej było narastanie zobowiązań Spółki oraz konieczność ponoszenia dodatkowych kosztów z tytułu nieterminowych ich spłat. I tak - na koniec 2002 r. zobowiązania krótkoterminowe osiągnęły poziom 1.531,4 mln zł, w

⁴⁷ Zmiany te wprowadzone zostały ustawą z dnia 9 listopada 2000 r. o zmianie ustawy o rachunkowości (Dz. U. Nr 113, poz. 1186).

⁴⁸ Iloraz wyniku finansowego netto do aktywów ogółem.

⁴⁹ Iloraz wyniku finansowego netto do przychodów ze sprzedaży.

⁵⁰ Wskaźnik płynności gotówkowej to stosunek sumy środków pieniężnych i innych aktywów pieniężnych do zobowiązań bieżących.

tym między innymi z tytułu dostaw i usług 391 mln zł oraz 442,8 mln zł z tytułu podatków, ceł i ubezpieczeń. Aż 348,5 mln zł Spółka zalegała wobec ZUS. Nieterminowe regulowanie zobowiązań spowodowało konieczność poniesienia dodatkowych kosztów finansowych, tj. karnych odsetek w wysokości ponad 39 mln zł. Miały one decydujący wpływ na wysokość straty na działalności finansowej Spółki.

Stwierdzono, że sytuacja Spółki po upływie 3 kwartałów 2003 r. uległa nieznacznej poprawie. Odnotowano bowiem stratę z działalności ogółem, wynoszącą 93,8 mln tys. zł. Podstawowe wskaźniki finansowe charakteryzujące działalność Spółki w tym okresie, tj. rentowność majątku netto i rentowność sprzedaży wskazywały jednak na utrzymywanie się bardzo trudnej sytuacji finansowej. Rentowność netto majątku osiągnęła ujemny poziom (0,7%), a rentowność sprzedaży netto była także ujemna (4,4%). Wskaźnik bieżącej płynności wyniósł 1,11, zaś wskaźnik natychmiastowy 0,10. Oznaczało to, że Spółka w dalszym ciągu nie miała zdolności do obsługi bieżących zobowiązań. W efekcie zobowiązania Spółki na koniec omawianego okresu zamknęły się kwotą 1.056,2 mln zł. Wydłużył się również okres spłaty zobowiązań krótkoterminowych ze 119 dni w III kwartale 2002 r. do 142 dni w III kwartale 2003 r.

Podkreślenia wymaga, że w okresie 3 kwartałów 2003 r. w dalszym ciągu narastało zadłużenie podmiotów gospodarczych z grupy PKP wobec Spółki. Należności te wyniosły na koniec III kwartału 2003 r. 1.243,7 mln zł i były wyższe o 128,3 mln zł od stanu należności w III kwartale 2002 r. Najwyższy poziom należności zanotowała PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o., a ich wielkość zamknęła się kwotą 922,5 mln zł, tj. o 215,7 mln zł wyższą, niż w analogicznym okresie 2002 r. Do pozostałych największych dłużników PKP PLK S.A. należały ponadto PKP CARGO S.A. z kwotą 268,3 mln zł oraz PKP Intercity Sp. z o.o. z kwotą 29,8 mln zł. W wyniku narastania ww. należności pogorszeniu uległa i tak niska szybkość ich obrotu, która po upływie III kwartału 2003 r. wyniosła aż 164 dni.

Wyniki kontroli wykazały, że Spółka rok obrotowy 2003 zakończyła stratą w wysokości 256 mln zł. Wprawdzie strata ta była znacznie niższa niż w 2002 r. (strata netto w 2002 r. wyniosła 894,7 mln zł), ale zasadniczy wpływ na stratę 2002 r. miało utworzenie odpisu aktualizującego należności spółki od PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. na kwotę 461,5 mln zł.

Na koniec 2003 r. należności krótkoterminowe spółki wzrosły (w stosunku do 2002 r.) z 798,3 mln zł do 985,6 mln zł, tj. o 23,5%. Należności te od spółek Grupy PKP wyniosły 882,1 mln zł i stanowiły aż 89,5 % należności krótkoterminowych ogółem. Świadczy to o narastającym problemie wzajemnych rozliczeń pomiędzy spółkami Grupy PKP.

Na koniec 2003 r. utrzymywał się w spółce również wysoki poziom zobowiązań krótkoterminowych. Zobowiązania te zamknęły się kwotą 1.526,9 mln zł, w tym wobec spółek Grupy PKP 369,9 mln zł.

Na wysokość straty w działalności podstawowej Spółki, w zbadanym okresie, istotny wpływ miał również niedostateczny poziom finansowania przez budżet państwa inwestycji wynikających z umów i porozumień międzynarodowych; inwestycji, remontów, eksploatacji i utrzymania linii kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym oraz kosztów przygotowania i realizacji inwestycji obejmujących linie kolejowe o znaczeniu państwowym, tj. zadań określonych w ustawie o transporcie kolejowym. Poziom tego finansowania opisano w punkcie 3.2.6. niniejszej informacji.

Efektem niedostatecznego wsparcia finansowego ze strony państwa w zachowaniu, a także w podwyższaniu standardu infrastruktury kolejowej, była jej techniczna degradacja. Dla zapewnienia podstawowego bezpieczeństwa na szlakach kolejowych Spółka zmuszona była do wprowadzania znacznych obostrzeń eksploatacyjnych (np. ograniczenia prędkości), pogarszających jakość oferowanych przez nią usług.

Zła sytuacja płatnicza i wzrost kosztów funkcjonowania pogłębiane były wskutek niepełnego wyposażenia Spółki w majątek służący bezpośrednio przedmiotowi jej działalności, tj. składników majątkowych tworzących infrastrukturę kolejową. Bezpośrednią przyczyną tego stanu był nieuregulowany przez PKP S.A. stan prawny linii kolejowych i innych nieruchomości związanych z prowadzeniem ruchu pociągów. Efektem tego była konieczność ponoszenia na rzecz PKP S.A. opłat za użytkowanie tego majątku, co zwiększało koszty Spółki.

Krytyczną sytuację ekonomiczną Spółki potwierdzali biegli rewidenci, powołani do sporządzenia raportu z badania sprawozdań finansowych.

W raporcie z badania sprawozdania finansowego Spółki za 2001 r., biegli wskazali, że Spółka bez pozyskania dodatkowych zewnętrznych źródeł finansowania może mieć istotne trudności z utrzymaniem zdolności do regulowania wymagalnych zobowiązań i kontynuacji działalności. Biegli powołani do sporządzenia raportu z badania sprawozdania finansowego za 2002 r. wskazali, że ze względu na m.in. znaczne zobowiązania Spółki i brak odpowiednich nakładów inwestycyjnych na utrzymanie infrastruktury kolejowej istnieje zagrożenie co do kontynuacji jej działalności. Wskazali przy tym, że ze względu na wykazaną przez Spółkę w 2002 r. stratę, przewyższającą sumę kapitałów zapasowego i rezerwowych oraz jedną trzecią kapitału zakładowego, Zarząd Spółki w myśl art. 397 Kodeksu spółek handlowych jest zobowiązany do zwołania niezwłocznie walnego zgromadzenia celem podjęcia uchwały dotyczącej dalszego istnienia Spółki.

Na uwagę zasługuje fakt, że Rada Nadzorcza pozytywnie zaopiniowała sprawozdania Zarządu z działalności Spółki w 2001 r. oraz 2002 r. i przedłożyła je do rozpatrzenia i zatwierdzenia Walnemu Zgromadzeniu. Organ ten zatwierdził sprawozdania Zarządu z działalności Spółki odpowiednio w czerwcu 2002 i 2003 r., przy czym na posiedzeniu w dniu 26 czerwca 2003 r. uchwalił częściowe pokrycie straty za 2001 r. kwotą 21,5 mln zł z kapitału zapasowego, a pozostałą stratę w

wysokości 34,8 mln zł z kapitału zapasowego odtworzonego w latach następnych (uchwała nr 7). Organ ten postanowił również o pokryciu z kapitału zapasowego odtworzonego w latach następnych poniesionej przez Spółkę straty netto w 2002 r. w wysokości 894,7 mln zł (uchwała r 4) oraz podjął uchwałę o dalszym istnieniu Spółki (uchwała nr 9).

W świetle ustaleń kontroli zrealizowanie uchwał o pokryciu strat z kapitału zapasowego odtwarzanego w latach następnych, bez zasadniczych zmian w finansowaniu i funkcjonowaniu Spółki oraz spółek przewozowych, ze względu na rozmiar strat jest nierealne. Stwierdzono bowiem, że na koniec 2003 r. kapitały własne Spółki pozostały w dalszym ciągu ujemne (- 857,9 mln zł) pomimo podwyższenia kapitału zakładowego o 287,5 mln zł. Prawie całkowicie uległ likwidacji kapitał zapasowy, którego wartość zmniejszyła się z 21,5 mln zł do 506 zł.

Ustalenia kontroli wskazują, że Zarząd Spółki podejmował działania zmierzające do ograniczenia kosztów działalności i zwiększenia przychodów. Działania te, określone w sporządzanych przez Zarząd sprawozdaniach z działalności Spółki w 2001 r. i 2002 r., a także w programach oszczędnościowych, należy uznać za celowe, jednakże wobec złej sytuacji finansowej Spółki były niewystarczające.

Spółka sukcesywnie zwiększała liczbę operatorów korzystających z linii kolejowych. Do czasu zakończenia kontroli, Spółka zawarła umowy z 23 operatorami. Od 16 nowych przewoźników, pozyskanych w 2002 r., uzyskano przychód w kwocie 16,8 mln zł, a w ciągu trzech kwartałów 2003 r. od łącznie 19 nowych operatorów 26,3 mln zł. Spółka podejmowała również działania dla zmniejszenia kosztów. W ciągu 2 lat obniżyła zatrudnienie o 3,9 tys. pracowników. W porównywalnych okresach trzech kwartałów 2002 i 2003 r. – koszty z tytułu wynagrodzenia uległy zmniejszeniu o ok. 26 mln zł. Spółka podjęła również szereg innych działań, do których zaliczyć należy program zmniejszenia zużycia energii elektrycznej. Przewidywane efekty ekonomiczne wdrożenia od 2003 r. tego programu Spółka szacuje na ok. 18 mln zł.

3.2.8.4. PKP Przewozy Regionalne Spółka z o.o.

Wyniki kontroli dały podstawę do negatywnej oceny wpływu restrukturyzacji finansowej, majątkowej i organizacyjnej przeprowadzonej na podstawie *ustawy o komercjalizacji* na sytuację finansową PKP Przewozy Regionalne Spółka z o.o.

Stwierdzono bowiem, że wprowadzone ustawą działania restrukturyzacyjne, jak również zakres finansowania przewozów pasażerskich z budżetu państwa (czynniki niezależne od Spółki) uniemożliwiały prawidłowe jej funkcjonowanie. W rezultacie, już od pierwszego roku działalności Spółka utraciła płynność finansową i nie była zdolna do obsługi swych zobowiązań.

Ustalono, że w całym okresie objętym kontrolą działalność Spółki zamykała się stratami finansowymi. I tak, na koniec 2001 r. Spółka wykazała stratę netto w wysokości 385,6 mln zł i odpowiednio w 2002 r. 1.045 mln zł, zaś w 2003 r. 1.240,6 mln zł.

Na tak niekorzystne wyniki finansowe Spółki zasadniczy wpływ miały następujące czynniki :

- niezapewnienie przez budżet państwa dotowania kolejowych przewozów regionalnych w zakresie określonym w ustawie o transporcie kolejowym (skala niedofinansowania opisana została w punkcie 3.2.6. niniejszej informacji),
- niedostosowanie oferty przewozowej Spółki do potrzeb i możliwości jej sfinansowania przez budżet państwa,
- niedostosowanie majątku i poziomu zatrudnienia w Spółce w stosunku do realnych potrzeb przewozowych w kraju.

W ocenie NIK, negatywny wpływ na sytuację płatniczą i wzrost kosztów funkcjonowania miało niewyposażenie Spółki przez PKP S.A. (naruszone zostały postanowienia art.17 *ustawy o komercjalizacji*) w majątek służący bezpośrednio przedmiotowi jej działalności. Przede wszystkim, z uwagi na nieuregulowany stan prawny Spółka nie została wyposażona w niezbędne nieruchomości. W rezultacie korzystała z majątku PKP S.A. na podstawie umów najmu i dzierżawy. W zbadanym okresie koszty z tego tytułu zamknęły się kwotą 113,3 mln zł, negatywnie wpływając na płynność finansową Spółki.

Spółka nie została również wyposażona przez PKP S.A. w pojazdy trakcyjne i ich obsługę do prowadzenia pociągów. Lokomotywy wraz z drużynami trakcyjnymi przekazane zostały do PKP Cargo S.A., co spowodowało konieczność zawarcia pomiędzy tymi spółkami umowy o obsłudze trakcyjnej pociągów. Realizacja tej umowy spowodowała bardzo duże przepływy pieniężne pomiędzy spółkami (w zbadanym okresie koszt obsługi trakcyjnej pociągów zamknął się kwotą 833,7 mln zł) oraz pomiędzy Spółką a urzędem skarbowym z tytułu VAT, wpływając w negatywny sposób na kondycję finansową Spółki.

W zawartej umowie Spółka nie zagwarantowała sobie prawa do weryfikacji prawidłowości naliczania należnych opłat za prowadzenie obsługi trakcyjnej pociągów. W rezultacie ustalanie tych należności odbywało się wyłącznie na podstawie dokumentacji prowadzonej przez PKP Cargo S.A.

Przekazanie obsługi trakcyjnej pociągów do PKP Cargo S.A. spowodowało również brak możliwości racjonalizowania kosztów tej obsługi przez Spółkę. PKP Cargo S.A. nie zainteresowana była bowiem działaniami racjonalizującymi te koszty w takim stopniu, jak Spółka.

W okresie objętym kontrolą Spółka podjęła działania mające na celu przejęcie obsługi trakcyjnej od PKP Cargo S.A., które jednak nie przyniosły efektu. Pięć pisemnych wniosków w tej sprawie skierowanych (od 20 stycznia 2003 r. do maja 2003 r.) do PKP S.A. i Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury pozostało bez

odpowiedzi. W sierpniu 2003 r. (czyli po 7 miesiącach od daty pierwszego pisma) PKP S.A. zdecydowała o przeprowadzeniu pilotażowych prac mających na celu przejęcie zespołu drużyn trakcyjnych od PKP Cargo S.A. Powołano „Zespół ds. opracowania zasad i warunków przekazania pracowników zespołu drużyn trakcyjnych przez Spółkę „PKP Przewozy Regionalne” sp. z o.o. Mazowieckiego Zakładu Przewozów Regionalnych dla obsługi elektrycznych zespołów trakcyjnych”. Jednak już 17 listopada 2003 r. zespół ten rozwiązano z uwagi na podpisane w dniu 12 listopada 2003 r. porozumienie pt. „Ustalenia z reprezentantami Rządu RP oraz Związkami Zawodowymi”, w którym strona rządowa zobowiązała się między innymi do niedzielenia zespołów drużyn trakcyjnych. W konsekwencji porozumienie to wykluczyło możliwość przejęcia przez Spółkę tych drużyn.

Według wyliczeń Spółki przejęcie obsługi trakcyjnej pociągów zmniejszyłoby corocznie koszty funkcjonowania o :

- 4,2 mln zł z tytułu 5% narzutu na wykonywaną przez PKP Cargo S.A. usługę,
- 1,8 mln zł z tytułu ekonomizacji obsługi trakcyjnej powodującej zmniejszenie zatrudnienia o 3%,
- oszczędności rzędu 20 mln zł z tytułu niepłacenia 22% stawki VAT na kupowaną usługę.

Ustalenia kontroli wykazały, że Spółka niedostatecznie dbała o przychody ze sprzedaży usług. Przejawiało się to w sprzedaży świadczeń do bezpłatnych i ulgowych przejazdów dla pracowników byłego przedsiębiorstwa PKP oraz spółek powstałych na bazie tego przedsiębiorstwa, emerytów, rencistów i niektórych członków ich rodzin, po cenach nie zapewniających w dostatecznym stopniu zwrotu poniesionych kosztów ich przejazdów.

Wartość tych świadczeń określona została w 1994 r., jeszcze przez byłe pp. PKP, na poziomie 56 zł w dowolnej klasie oraz 36 zł w drugiej klasie. Ich wartość była corocznie korygowana co najwyżej o średnioroczny wzrost cen biletów i osiągnęła w 2003 r. odpowiednio 142,5 zł i 95 zł. Według analiz Spółki z 2003 r. cena świadczenia, która zapewniałaby rentowność realizowanych przewozów winna wynosić odpowiednio 562 zł i 374 zł. Biorąc pod uwagę liczbę wykupionych w 2003 r. świadczeń przejazdowych przez 27 spółek zrzeszonych w Związku Pracodawców Kolejowych – do 31 października 2003 r. wykupiono łącznie 636.576 tego typu świadczeń – szacunkowa utrata przychodów spółek kolejowych przewożących pasażerów z tego tytułu wyniosła około 250 mln zł, w tym Spółka utraciła około 223 mln zł.

Na negatywną ocenę NIK zasługuje fakt, że w listopadzie 2002 r. Spółka upoważniła Związek Pracodawców Kolejowych, zrzeszający podmioty wykupujące omawiane świadczenia przewozowe, do negocjacji ze związkami zawodowymi warunków „Ponadzakładowego Układu Zbiorowego Pracy”, zawierającego między innymi zasady sprzedaży świadczeń przejazdowych. Wynikiem powyższego, w układzie tym, jak również w porozumieniach z nim związanych podpisanych w dniu

2 grudnia 2002 r. znalazły się postanowienia niekorzystne dla Spółki, w tym zaniżone ceny świadczeń przewozowych. Wprawdzie Spółka wystąpiła w dniu 31 lipca 2003 r. do Związku Pracodawców Kolejowych o urealnienie opłat, jednak propozycje te nie zostały uwzględnione.

Podkreślenia wymaga fakt, że w złożonych wyjaśnieniach Zarząd Spółki tłumaczył swoje działania dotyczące świadczeń przewozowych tym, że : „...spółka PKP Przewozy Regionalne działając w strukturze Grupy PKP była zobowiązana do respektowania decyzji właścicielskich i ustaleń kolegium Grupy PKP⁵¹.”

Ustalenia kontroli wykazały, że do 2002 r. Spółka nie miała możliwości szczegółowej analizy ilościowej i wartościowej przejazdów wykonywanych w ramach wykupywanych świadczeń. Do końca 2002 r. odbywały się one bowiem wyłącznie na podstawie legitymacji potwierdzającej wykup uprawnień, co uniemożliwiało określenie liczby tych przejazdów. Zdaniem NIK, w 2002 r. w związku z wykupem przez uprawnione spółki znacznie większej liczby świadczeń przejazdowych (w 2002 r. ogółem wykupiono 725.036 szt. tych świadczeń, tj. o 13,9% więcej niż w 2003 r.) utrata przychodów z tego tytułu była znacznie wyższa.

Ustalenia kontroli wskazują, że Spółka w nienależyty sposób uregulowała zasady współpracy z firmami zajmującymi się kontrolą biletów w pociągach, doprowadzając do poważnych strat finansowych. Stwierdzono, że w momencie powstawania, Spółka przejęła bez należytej weryfikacji, umowy zawarte przez byłe przedsiębiorstwo PKP z firmami zajmującymi się tego typu działalnością. Umowy te zawierały niekorzystne postanowienia dla Spółki. Stwierdzono bowiem, że wartość prowizji wypłaconych dla tych firm, w badanym okresie, wyniosła 14,9 mln zł. i stanowiła aż 56,7% wartości należności przejazdów bezbiletowych ujawnionych przez te firmy. Ogółem ujawniły one przejazdy bezbiletowe na kwotę 25,5 mln zł. Podkreślenia wymaga, że prowizje te wypłacane były niezależnie od zwindykowania ujawnionych należności. Ich windykacją zajmowało się bowiem Biuro Przejazdów Bezbiletowych Spółki, które odzyskało za ten okres zaledwie 6,7 mln zł. Zarząd Spółki, pomimo tak niekorzystnych wyników finansowych realizacji ww. umów, dopiero podczas kontroli NIK, tj. dopiero po 27 miesiącach od rozpoczęcia działalności, podjął decyzję o wypowiedzeniu omawianych umów. Jednocześnie podjęto działania mające na celu wybór kolejnych firm na podstawie procedur zgodnych z ustawą o zamówieniach publicznych.

Podkreślenia wymaga, że kontrolą wtórną dokonywaną przez firmy zewnętrzne objętych jest jedynie 6,2% wszystkich pociągów uruchamianych przez Spółkę. Istnieje zatem wysokie prawdopodobieństwo, że utracone przez Spółkę przychody z tytułu przejazdów podróży bez ważnego biletu mogą być zdecydowanie wyższe.

⁵¹ Kolegium Grupy PKP to nieformalne ciało doradcze powołane przy Zarządzie PKP S.A. a składające się z przedstawicieli zarządów spółek wchodzących w skład Grupy PKP.

Stwierdzono, że Spółka podejmowała działania dla zmniejszenia kosztów, które jednak zdaniem NIK, wobec sytuacji finansowej Spółki były niewystarczające.

W ciągu 2 lat obniżyła ona między innymi zatrudnienie o 1890 osób (8,3%), zmniejszając średniomiesięczny koszt z tytułu wynagrodzeń z 43.505 tys. zł w 2001 r., poprzez 43.001 tys. zł w 2002 r. do 40.806 tys. zł w 2003 r. Zmniejszono koszty utrzymania taboru o 2,4 mln zł w 2002 r. i 3,7 mln zł w 2003 r., ograniczono koszty organizacji przewozów o 10 mln zł w 2002 r. i 21,2 mln zł w 2003 r.

Stwierdzono również, że część działań proponowanych przez Zarząd Spółki dla zmniejszenia kosztów funkcjonowania, z przyczyn niezależnych od jej władz, nie mogła zostać wdrożona. I tak - w 2003 r., na wniosek Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników Spółki z grudnia 2002 r., Zarząd Spółki opracował „Program naprawczy”, który po pozytywnej ocenie Rady Nadzorczej zatwierdzony został w dniu 21 lutego 2003 r. przez Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników Spółki.

Plan ten zakładał między innymi dostosowanie sieci kolejowych do popytu (poprzez stworzenie optymalnego układu połączeń oraz wprowadzenie nowych produktów), likwidację nierentownych dziedzin działalności (odwołanie 1055 pociągów), dostosowanie potencjału spółki do nowej oferty przewozowej (zmniejszenie ilostanu wagonów osobowych o 806 sztuk), restrukturyzację zatrudnienia (zwolnienie 560 pracowników). Realizacja planu miała doprowadzić do ograniczenia straty spółki z planowanej 1.342,2 mln zł, do 739,4 mln zł.

Stwierdzono, jednak że na skutek protestów związków zawodowych spółek z Grupy PKP w kwietniu i lipcu 2003 r., w wyniku ustaleń pomiędzy przedstawicielami tych związków zawodowych a reprezentacją rządową i zarządu spółek Grupy PKP, programu tego praktycznie nie wdrożono do realizacji. Przykładowo:

Z planowanych działań oszczędnościowych zrealizowano zaledwie :

- zamiast ograniczenia pracy eksploatacyjnej o 10,8%, ograniczono ją o 0,65%,
- z planowanej liczby 1055 pociągów odwołano 113,
- z planowanego wycofania 806 sztuk wagonów, wycofano jedynie 52.

Jedynie zawieszenie nierentownych przewozów przesyłek ekspresowych, przyniosło zakładane zmniejszenie strat o 21 mln zł. Tak znaczne okrojenie programu naprawczego spowodowało konieczność korekty wyniku finansowego z planowanej straty w kwocie 739,3 mln zł na 1.155,4 mln zł, tj. o 416,1 mln zł.

Krytyczną sytuację Spółki charakteryzują następujące wskaźniki ekonomiczne. I tak, wskaźnik płynności szybki⁵² w IV kwartale 2001 r. wynosił 0,50; w 2002 r. już

⁵² Wskaźnik płynności szybki to stosunek sumy inwestycji i należności krótkoterminowych do zobowiązań krótkoterminowych.

tylko 0,28, aby za okres 3 kwartałów 2003 r. osiągnąć 0,20. Poziom bezpieczeństwa finansowego zachowany jest, gdy wskaźnik ten osiąga wartość 0,8-1,0. Odpowiednio wskaźnik płynności bieżący kształtował się w tych okresach na poziomie 0,54, 0,29 i 0,24, co przy wartości pożądanej tego wskaźnika, wynoszącej ok. 1,5-2,0 oznacza, że Spółka już od pierwszego roku działalności utraciła zdolność regulowania swoich zobowiązań. Rosnące zadłużenie Spółki wobec dostawców obrazuje natomiast wskaźnik pn. „stopień zadłużenia”⁵³. Wynosił on odpowiednio : w IV kwartale 2001 r. 73%, w 2002 r. już 136%, aby w III kwartale 2003 r. osiągnąć 168%.

Efektem utraty płynności finansowej było narastające zadłużenie Spółki. O ile na koniec 2001 r. zobowiązania krótkoterminowe zamknęły się kwotą 669,5 mln zł, to w 2002 r. osiągnęły one wartość 1.490,5 mln zł, by za 3 kwartały 2003 r. osiągnąć poziom 1.973,3 mln zł. Na koniec 2003 r. Spółka zanotowała gwałtowny wzrost tych zobowiązań, które osiągnęły wartość 2.172,1 mln zł. Do głównych wierzycieli Spółki należały podmioty zgrupowane w Grupie PKP. Zobowiązania wobec tych jednostek w zbadanym okresie zamykały się kwotami odpowiednio : 513,2 mln zł w 2001 r., 1.251,8 mln zł w 2002 r. i 1.909,9 mln zł na koniec 2003 r. Skala tych zobowiązań ma bardzo negatywny wpływ na funkcjonowanie całej Grupy PKP, a w szczególności dla PKP PLK S.A., Cargo S.A., PKP Energetyka Sp. z o.o. i PKP Intercity Sp. z o.o. Poziom tych zobowiązań oraz brak możliwości ich spłaty przez PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. miał bezpośredni wpływ na podpisanie w dniu 29 marca 2004 r. w Warszawie „Porozumienia w przedmiocie zawarcia ugody” pomiędzy PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. oraz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dotyczące umorzenia zobowiązań Spółki.

Na podstawie ww. ugody dokonano restrukturyzacji finansowej zobowiązań cywilnoprawnych Spółki. Wysokość zobowiązań objętych ugodą (na dzień 31.12.2003 r.) wynosiła 1.902,3 mln zł, w tym między innymi w stosunku do PKP PLK S.A. 1.147 mln zł, PKP Cargo S.A. 574,5 mln zł i PKP Energetyka Sp. z o.o. 150,9 mln zł. Zgodnie z warunkami tej ugody należności główne wraz z odsetkami wobec PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., PKP CARGO S.A., PKP S.A., PKP Intercity Sp. z o.o. i PKP Energetyka Sp. z o.o. została umorzona w 40 %, tj. w kwocie ponad 755 mln zł. Ogólna kwota umorzonych zobowiązań w ramach ugody wyniosła 762 mln zł.

Dramatyczną sytuację ekonomiczną Spółki potwierdzali biegli rewidenci, powołani do sporządzenia raportów z badań sprawozdań finansowych w latach 2001-2002.

Już w raporcie za IV kwartał 2001 r. biegli wskazali, że wynik finansowy Spółki uzależniony jest od przyjętych w ramach Grupy PKP zasad rozliczania kosztów i przychodów, a sytuacja finansowa jest istotnie uzależniona od dotacji do przewozów

⁵³ „Stopień zadłużenia” to stosunek zobowiązań do aktywów.

regionalnych. Natomiast w raporcie z badania sprawozdania za 2002 r. biegli uznali, iż w przypadku niepozyskania środków z zewnątrz oraz istotnej poprawy efektywności gospodarowania i płynności finansowej, brak będzie podstaw finansowych do kontynuowania działalności przez Spółkę. Wskazali przy tym, że ze względu na straty poniesione w 2001 i 2002 r., przekraczające sumę kapitałów zapasowego i rezerwowych oraz jedną trzecią kapitału zakładowego, Zarząd Spółki w myśl art. 397 Kodeksu spółek handlowych jest zobowiązany do zwołania niezwłocznie walnego zgromadzenia celem podjęcia uchwały dotyczącej dalszego istnienia Spółki.

Na uwagę zasługuje fakt, że Rada Nadzorcza pozytywnie zaopiniowała sprawozdania Zarządu z działalności Spółki w 2001 r. oraz 2002 r. i przedłożyła je do rozpatrzenia i zatwierdzenia Zgromadzeniu Wspólników. Organ ten zatwierdził sprawozdania Zarządu z działalności Spółki odpowiednio w czerwcu 2002 i 2003 r.

Właściwemu funkcjonowaniu nie sprzyjała również duża rotacja we władzach Spółki, jaka miała miejsce w okresie objętym kontrolą. Od powstania Spółki do dnia zakończenia kontroli funkcje prezesa zarządu Spółki sprawowały kolejno 3 osoby, przy czym podczas nieobecności jednej z nich, z uwagi na długotrwałe zwolnienie lekarskie, obowiązki prezesa pełnił jeden z członków zarządu. W okresie tym, w składzie Zarządu dokonano 4 zmian, tak że z pierwszego składu Zarządu, pozostała tylko jedna osoba.

Podobnie sytuacja przedstawiała się w odniesieniu do składu rady nadzorczej, zarówno pierwszej, jak i drugiej kadencji. W zbadanym okresie, dokonano 11 zmian w ich składach, w tym trzykrotnie na stanowisku przewodniczącego.

3.2.8.5. PKP Informatyka Spółka z o.o.

Ustalenia kontroli wykazały stałe pogarszanie się sytuacji finansowej Spółki w okresie objętym kontrolą, co wskazuje na niepowodzenie działań restrukturyzacyjnych, wykonywanych na podstawie *ustawy o komercjalizacji*. Stwierdzono, że w zbadanym okresie, na koniec okresów sprawozdawczych, zysk Spółki kształtował się odpowiednio: 3,6 mln zł w 2001 r., 3,1 mln zł w 2002 r. zaś po 3 kwartałach 2003 r. Spółka zanotowała stratę w wysokości 7,9 mln zł. Na koniec 2003 r. Spółka zanotowała stratę w wysokości 5,8 mln zł.

Do zasadniczych przyczyn pogarszania wyników finansowych Spółki należało przede wszystkim:

- Zmniejszenie przychodów z tytułu usług informatycznych świadczonych dla podmiotów gospodarczych powstałych z podziału majątku byłego przedsiębiorstwa PKP. Sytuacja ta miała zasadnicze znaczenie ze względu na fakt, że prawie 100% usług Spółka świadczyła na rzecz ww. podmiotów gospodarczych a jednocześnie nie potrafiła skutecznie konkurować z innymi podmiotami gospodarczymi na rynku informatycznym, co uniemożliwiało jej skompensowanie ubytku przychodów. Tylko w 2003 r. w wyniku rezygnacji PKP Cargo S.A. z wdrożenia nowych oprogramowań oraz usług serwisowych Spółka utraciła przychody w wysokości 4,8 mln zł. Rezygnacja PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. z utrzymania i eksploatacji systemów informatycznych

pomniejszyła przychody Spółki o dalsze 4,1 mln zł. Rezygnacja z utrzymania i eksploatacji systemów informatycznych przez PKP S.A. spowodowała kolejną utratę przychodów na poziomie 1,1 mln zł,

- Wzrost o 16,3% kosztów w 2003 r. (3 kwartały) w stosunku do analogicznego okresu 2002 r. wynikający z:

a/. wzrostu kosztów amortyzacji o 55,8% (wzrost wartości majątku w tym środków trwałych i nowego oprogramowania oraz przyjętego od kwietnia 2003 r. aportu od PKP S.A.),

b/. wzrostu kosztów wynagrodzeń o 6,2% w związku z wprowadzeniem nowego Zakładowego Układu Zbiorowego,

c/. wzrostu kosztów usług obcych o 98,3% wynikającego z prowadzonych prac nad Certyfikatem Jakości ISO, wzrostu kosztów obsługi systemu CETAR i podwyższonych kosztów za oprogramowanie narzędziowe.

Niekorzystnie na sytuację finansową Spółki wpływał również wysoki i ciągle wzrastający poziom należności, jaki odnotowywała Spółka w szczególności w rozliczeniach z podmiotami z Grupy PKP. I tak - na koniec 2001 r. należności z tytułu dostaw i usług ukształtowały się na poziomie 16,4 mln zł, przy czym spółki z Grupy PKP winne były aż 15,4 mln zł. Na koniec 2002 r. należności te wynosiły odpowiednio: 22,5 mln zł oraz 21,3 mln zł, zaś po 3 kwartałach 2003 r.: 25,1 mln zł i 22,8 mln zł. Na koniec 2003 r. należności z tytułu dostaw zamknęły się kwotą 25,2 mln zł, w tym spółki Grupy PKP winne były 24,9 mln zł. W stosunku do przychodów ogółem Spółki, należności z tytułu dostaw i usług stanowiły na koniec okresów sprawozdawczych odpowiednio: w 2001 r. 76,6%, w 2002 r. 29%, zaś po III kwartale 2003 r. 46,7%. W 2003 r. należności te stanowiły 33,2% przychodów ze sprzedaży Spółki. Tak wysoki poziom należności wpływał negatywnie na płynność finansową Spółki, a co za tym idzie na zdolność do regulowania swoich zobowiązań. Ich stan w badanym okresie wynosił odpowiednio: w 2001 r. 12,9 mln zł, w 2002 r. 23 mln zł, zaś na koniec III kwartału 2003 r. 18,7 mln zł.

Niekorzystne tendencje w sytuacji finansowej Spółki w zbadanym okresie obrazują podstawowe wskaźniki ekonomiczne. I tak:

- wskaźnik rentowności sprzedaży netto wynosił odpowiednio: 16,04%, 3,94% i -14,63%,
- wskaźnik rentowności majątku netto wynosił odpowiednio: 7,52%, 4,79% i -13,99%,
- wskaźnik bieżącej płynności finansowej wynosił odpowiednio: 1,52, 1,32 i 1,4.

Niedostateczną windykację należności obrazuje natomiast szybkość obrotu należności, która z 58 dni za I kwartał 2001 r., wzrosła do 91 dni w 2002 r. by osiągnąć

121 dni za 2003 r. (za 3 kwartały). Wraz z pogorszącą się windykacją należności zmniejszała się zdolność Spółki do regulowania swoich zobowiązań. Szybkość spłaty zobowiązań kształtowała się od 16 dni w 2001 r., poprzez 37 dni w 2002 r. do 61 dni w 2003 r. (za 3 kwartały).

3.2.8.6. Telekomunikacja Kolejowa Spółka z o.o.

Działania restrukturyzacyjne, wykonywane na podstawie *ustawy o komercjalizacji*, nie doprowadziły do stabilnego ekonomicznie funkcjonowania Spółki. Ustalenia kontroli wskazują bowiem na pogarszanie się sytuacji finansowej Spółki w okresie objętym kontrolą. Do zasadniczych przyczyn tego stanu zaliczyć należy spadek potrzeb na usługi telekomunikacyjne świadczone przez Spółkę na rzecz podmiotów należących do Grupy PKP, jak również poważne perturbacje w rozliczeniach finansowych pomiędzy tymi jednostkami. Istotny negatywny wpływ na sytuację finansową Spółki miało niezakończenie restrukturyzacji majątkowej, w wyniku czego Spółka nie została wyposażona w niezbędny majątek do prowadzenia działalności produkcyjnej i dlatego musiała ponosić koszty najmu i dzierżawy majątku niezbędnego do jej działalności.

Rezultatem tych niekorzystnych zjawisk było gwałtowne pogorszenie się wyniku finansowego Spółki, który to w zbadanym okresie kształtował się, jak następuje: na koniec 2001 r. 1,5 mln zł, na koniec 2002 r. 9,8 mln zł, by za 11 miesięcy 2003 r. osiągnąć ujemny poziom 23,2 mln zł.

Ustalenia kontroli wykazały, że w 2003 r. wystąpił istotny spadek zapotrzebowania na usługi telekomunikacyjne świadczone przez Spółkę na rzecz spółek Grupy PKP. I tak, przychody od tych podmiotów za 2003 r. były o 14,4% niższe niż w 2002 r. Wiązało się to bezpośrednio ze złym stanem finansowym tych podmiotów gospodarczych. Spadek tych przychodów nie został zrekomensowany wzrostem sprzedaży na rzecz podmiotów spoza Grupy PKP. Pomimo planowanego wzrostu (o 32,7% w stosunku do wyniku 2002 r.) sprzedaży usług telekomunikacyjnych dla tych odbiorców, przychody z tego tytułu w 2003 r. spadły w stosunku do 2002 r. o 1,6%.

Spadek przychodów dotyczył głównie usług telegraficznych – o 30,4 mln zł (69,3%) i związany był ze znaczącą redukcją wykorzystania tej usługi przez PKP Cargo S.A., PKP PLK S.A. oraz PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. Ponadto spółka uzyskała niższe przychody ze sprzedaży następujących usług: telefonicznych – o 6,1 mln zł (8,1%), m.in. z uwagi na redukcję kosztów i ograniczanie potrzeb przez spółki PKP; transmisji danych – o 4,3 mln zł (16,4%), między innymi ze względu na rezygnację klientów z usługi poczty elektronicznej sprint-mail na rzecz poczty internetowej oraz braku postępów w informatyzacji działalności w spółkach PKP (SKPZ, FMIS). Natomiast przychody ze sprzedaży usług specyficznych na rzecz kolei spadły o 2,1 mln zł, tj. o 3,8%.

Obniżenie przychodów nastąpiło również w związku ze znaczącą na rynku obniżką cen dzierżawy łączy cyfrowych i kanałów optycznych (np. dla 155 Mbit/s ze 100 tys. zł – w II kwartale 2002 r. do 20 tys. zł - w III kwartale 2003 r.) oraz wzrostem podaży usług teletransmisyjnych przez konkurentów Spółki.

Istotnym zagrożeniem dla finansów Spółki, jest zdaniem Najwyższej Izby Kontroli, narastający problem wzajemnych rozliczeń pomiędzy spółkami Grupy PKP. Z uwagi na trudną sytuację finansową części z nich, następował stały wzrost należności z tytułu świadczonych przez Spółkę usług telekomunikacyjnych.

I tak, należności te w badanym okresie, tylko od spółek: PKP PLK S.A., PKP Cargo S.A., PKP „Przewozy Regionalne” sp. z o.o., PKP „Intercity” sp. z o.o., PKP Energetyka sp. z o.o., PKP Informatyka oraz PKP S.A. kształtowały się odpowiednio: na koniec 2001 r. 45,8 mln zł, na koniec 2002 r. 49,1 mln zł i na dzień 30 listopada 2003 r. 51,6 mln zł. Na koniec 2003 r. należności te zamknęły się kwotą 54,2 mln zł. Zaznaczyć trzeba, iż poziom należności Spółki od jednostek grupy PKP, był znacznie wyższy od poziomu zobowiązań względem nich. Na dzień 30 listopada 2003 r. saldo należności i zobowiązań Spółki i 7 ww. podmiotów Grupy PKP wynosiło 14,5 mln zł. Wprawdzie Spółka podejmowała działania mające na celu windykację tych należności, jednakże koncentrowały się one głównie na przesyłaniu korespondencji do swoich dłużników i Zarządu PKP S.A. W okresie od 20 grudnia 2001 r. do 3 lutego 2004 r. Spółka przesłała 55 takich pism. Działania te nie przyniosły spodziewanych rezultatów.

Rezultatem narastającego zadłużenia spółek Grupy PKP była utrata zdolności regulowania zobowiązań krótkoterminowych przez Spółkę. W zbadanym okresie występował stały wzrost tych zobowiązań Spółki, które ukształtowały się na poziomie odpowiednio: na koniec 2001 r. 60,7 mln zł, na koniec 2002 r. 77,6 mln zł, by na dzień 30 listopada 2003 r. osiągnąć kwotę 93,6 mln zł. Na koniec 2003 r. zobowiązania te osiągnęły wartość 112,2 mln zł. Trudną sytuację płatniczą Spółki charakteryzują wskaźniki płynności, które kształtowały się poniżej poziomu bezpieczeństwa finansowego. I tak - wskaźnik płynności gotówkowej wynosił na koniec 2001 r. 0,12, na koniec 2002 r. 0,03 zaś po III kwartale 2003 r. ukształtował się na poziomie 0,04. Poziom bezpieczeństwa finansowego zachowany jest w przypadku, gdy wskaźnik ten osiąga wartość 0,05-0,35. Odpowiednio wskaźnik płynności bieżący kształtował się w tych okresach na poziomie 1,21, 1,27 i 1,13, co przy wartości pożądanej tego wskaźnika, wynoszącej ok. 1,5-2,0 oznacza, że Spółka już od pierwszego roku działalności miała ograniczoną zdolność do regulowania swoich zobowiązań.

W związku z niekorzystną sytuacją finansową Zarząd Spółki, podejmował działania dla obniżenia kosztów oraz zwiększenia przychodów z działalności. I tak:

W 2002 r. renegotjowano umowy dotyczące dzierżawy linii telekomunikacyjnych i budynków oraz najmu pomieszczeń, zmniejszając czynsze miesięczne o 283 tys. zł (8,2% tych kosztów). Wprowadzenie w 2003 r. programu oszczędnościowego

pozwoлиło na uzyskanie miesięcznych oszczędności w wysokości ok. 759 tys. zł, będących m.in. następstwem: zmniejszenia kosztów materiałowych i ograniczenia wydatków na remonty (ok. 303 tys. zł/mies.), rezygnacji z dzierżawy nierentownych linii telekomunikacyjnych oraz zbędnych pomieszczeń (ok. 200 tys. zł/ mies.), renegecjacji umów na usługi zewnętrzne (ok. 157 tys. zł/ mies.).

Na ograniczenie kosztów wpływało ponadto obniżenie zatrudnienia o 375 osób, tj. z 4162 zatrudnionych w dniu rozpoczęcia działalności do 3795 osób na dzień 1 stycznia 2004 r. (8,8%). Pozwoлиło to na zmniejszenie kosztów, w dominującej w strukturze kosztów pozycji wynagrodzenia i świadczenia na rzecz pracowników ze średniomiesięcznego w 2001 r. wynoszącego 9.855,3 tys. zł, do 9.625,3 tys. zł w 2003 r. (wg danych za 11 miesięcy). Założony w biznes planach na te lata plan funduszu wynagrodzeń został zrealizowany odpowiednio w wysokościach: 99,7%, 94,2% i 97,6%, a łączny wartościowy efekt oszczędności z tego tytułu (wraz z pochodnymi od wynagrodzeń) za ten okres wyniósł 10,9 mln zł.

W efekcie podjętych w 2003 r. działań oszczędnościowych uzyskano za 11 miesięcy 2003 r. obniżkę kosztów operacyjnych łącznie o około 20 mln zł. Jednakże wobec trudnej sytuacji finansowej Spółki działania te należy uznać za niewystarczające.

3.2.8.7. PKP Energetyka Spółka z o.o.

Wyniki kontroli wskazują na poważne zagrożenia dla finansów Spółki, wynikające z narastających należności we wzajemnych rozliczeniach w ramach Grupy PKP S.A.

Mimo że Spółka rozpoczęła działalność gospodarczą w dniu 1 października 2001 r. bez obciążeń finansowych⁵⁴ to jednak wynik finansowy Spółki za rok obrotowy 2001 zamknął się stratą netto w wysokości 15,9 mln zł. Ponadto, z uwagi na zmianę przepisów ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości⁵⁵ (obowiązujących od dnia 1 stycznia 2002 r.) w ciężar straty odniesiono kwotę 45,5 mln zł, stanowiącą wartość przyszłych zobowiązań Spółki z tytułu nagród jubileuszowych, odpraw emerytalnych i rentowych oraz niewykorzystanych urlopów wypoczynkowych w kwocie 62,4 mln zł, pomniejszoną o aktywa na odroczony podatek dochodowy w kwocie 16,9 mln zł. Rzeczywisty wynik finansowy Spółki (po 2 dokonanych korektach) zamknął się stratą w wysokości 61,4 mln zł.

Mimo niekorzystnej sytuacji początkowej, Spółka w 2002 r., a także po upływie 3 kwartałów 2003 r., osiągnęła dodatnie wyniki finansowe. W 2002 r. Spółka wypracowała zysk w wysokości 1,1 mln zł, a na koniec III kwartału 2003 r. wykazywała zysk netto w wysokości 6 mln zł.

Wyniki w 2002 r. uniemożliwiły Spółce pełne spłacenie swoich zobowiązań. I tak - Spółka za cały 2002 r. osiągnęła wskaźnik bieżącej płynności na poziomie 1,1

⁵⁴ W momencie powołania Spółki wszystkie zobowiązania związane z działalnością byłego państwowego przedsiębiorstwa PKP pozostały w PKP S.A.

⁵⁵ Dz. U. Nr 113, poz. 1186 ze zm.

(przy uznawanym za wystarczający 1,5-2) i wskaźnik płynności gotówkowej 0,01 (przy uznawanym za wystarczający 0,05-0,35). Cykl spłaty zobowiązań wyniósł 70,58 dni. Po upływie 3 kwartałów 2003 r. wskaźniki te uległy poprawie i wynosiły odpowiednio: wskaźnik bieżącej płynności 1,82, wskaźnik płynności gotówkowej 0,05 a cykl spłaty zobowiązań wyniósł 64,99 dni.

Wyniki finansowe, osiągnięte przez Spółkę w wyżej wymienionych okresach są w ocenie NIK, efektem przyjętych i realizowanych przez jej Zarząd działań ukierunkowanych na obniżenie kosztów i zwiększenie przychodów z działalności.

Na podkreślenie zasługują działania zdefiniowane m.in. w sporządzanych przez Zarząd biznes planach na rok 2002 i 2003, zmierzające do rozszerzenia wielkości sprzedaży energii odbiorcom spoza Grupy PKP S.A. Stwierdzono m.in., że efektem przyjętych kierunków działań był m.in. wzrost w porównywalnych okresach 3 kwartałów 2002 r. i 2003 r. przychodów ze sprzedaży o 39,7 mln zł, tj. o 3,8%. Przychody od podmiotów spoza Grupy PKP wzrosły w tym okresie o 17,8 mln zł, tj. o 43 %. Wzrost sprzedaży uzyskano głównie przez przyłączenie nowych odbiorców energii elektrycznej. I tak:

W 2002 r. Zakłady Energetyczne Spółki dokonały przyłączenia 1.653 nowych odbiorców, w wyniku czego Zakłady te uzyskały przychody w wysokości 9,7 mln zł. W ciągu III kwartałów 2003 r. Zakłady Energetyczne Spółki dokonały przyłączenia kolejnych 1206 nowych odbiorców, przewidując przychody z tego tytułu w wysokości 5,3 mln zł.

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie oceniła także inne działania Zarządu Spółki, podjęte w kontrolowanym okresie, dla obniżenia kosztów i zwiększenia przychodów z działalności .

W dniu 25 lipca 2001 r. Spółka uzyskała, na okres 10 lat koncesje na obrót energią elektryczną oraz na przesyłanie i dystrybucję energii elektrycznej, co zapewnia jej stabilną pozycję na rynku.

W okresie objętym kontrolą dokonano zasadniczej zmiany struktury organizacyjnej „PKP Energetyka”, poprzez zmniejszenie liczby zakładów Spółki z 21 do 16 jednostek organizacyjnych, oraz ograniczenie z 203 do 195 liczby jednostek wykonawczych w tych zakładach.

Zarząd w ramach polityki personalnej zmniejszył o 420 liczbę pracowników Spółki i dokonał zmiany struktury zatrudnienia pod względem wykształcenia.

Podkreślenia wymaga również przebudowa, w ramach wprowadzonych zmian organizacyjnych, systemu kontroli wewnętrznej w Spółce. W wyniku przeprowadzonych kontroli ujawniono występowanie szeregu zdarzeń gospodarczych mających negatywny wpływ na poziom ponoszonych przez Spółkę kosztów i przychodów. Przyczyniło się do ich skutecznej eliminacji.

Z powodu braku płynności finansowej spółek Grupy PKP S.A., a w szczególności „PKP Przewozy Regionalne” Spółka z o.o. i PKP PLK S.A., w szybkim tempie narastały należności z tytułu dostaw i usług świadczonych przez PKP Energetyka na rzecz tych podmiotów gospodarczych. Według stanu na koniec 2001 r., 2002 r. i po 3 kwartałach 2003 r. należności te wyniosły odpowiednio 206,1 mln zł, 248,1 mln zł i 312,6 mln zł.

Poziom tych zobowiązań oraz brak możliwości ich spłaty przez PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. (należności Spółki od PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. na koniec 2003 r. zamknęły się kwotą 150,9 mln zł) spowodowały umorzenie części z nich⁵⁶ i spisanie w koszty 2003 r. W rezultacie PKP Energetyka Sp. z o.o. z wypracowanego zysku (bez uwzględnienia warunków ugody) w 2003 r. w wysokości ponad 15 mln zł zamknęła swą działalność stratą 68,5 mln zł.

W efekcie niewywiązywania się kontrahentów z regulowania należności za dostawy i usługi, na wysokim poziomie utrzymywały się zobowiązania Spółki. Zobowiązania krótkoterminowe ogółem wykazywały stałą tendencję wzrostową i na koniec okresów sprawozdawczych w latach 2001-2003 wynosiły odpowiednio: 242,5 mln zł, 267,8 mln zł i 292,1 mln zł. Najpoważniejsze zobowiązania posiadała Spółka wobec Zakładów Energetycznych za zakupioną energię elektryczną. Według stanu na koniec 2001 r., 2002 r. i po 3 kwartałach 2003 r. zobowiązania te wyniosły odpowiednio: 151,9 mln zł, 171,9 mln zł, i 116,3 mln zł.

Nieterminowe regulowanie zobowiązań Spółki powodowało ponoszenie znacznych kosztów finansowych z tytułu odsetek za zwłokę. Według stanu na koniec 2001 r., 2002 r. i 2003 r. (stan na 30 listopada), koszty ogółem Spółki z tytułu odsetek za nieterminowe regulowanie zobowiązań wyniosły odpowiednio : 1,1 mln zł, 13,9 mln zł i 10,8 mln zł. Odnosiły się one głównie do zobowiązań wobec Zakładów Energetycznych.

Pomimo naliczania przez PKP Energetyka spółkom z Grupy PKP odsetek za nieterminowe płatności za dostarczoną energię elektryczną, przychody (ogółem) z tego tytułu były mniejsze w porównaniu z ww. kosztami finansowymi i wyniosły odpowiednio: 1 mln zł.; 8,1 mln zł. i 5,8 mln zł. Wpływ na powyższą sytuację miała również Uchwała Zarządu PKP Energetyka Nr 245 z dnia 25 września 2002 r., na podstawie której odstąpiono od naliczenia odsetek w kwocie 1,3 mln zł. za dostarczoną energię elektryczną dla PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

⁵⁶ W dniu 29 marca 2004 r. „Porozumienie w przedmiocie zawarcia ugody” pomiędzy PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. oraz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

3.2.9. Nadzór właścicielski Ministra Infrastruktury nad PKP S.A.

Wyniki kontroli NIK wykazały, że Minister Infrastruktury nie podjął skutecznych działań mających na celu poprawę sytuacji finansowej spółek powstałych w wyniku restrukturyzacji organizacyjnej PKP. Stwierdzono, bowiem, że w listopadzie 2003 r. przedłożył Komitetowi Rady Ministrów „Program dalszej restrukturyzacji oraz prywatyzacji spółek Grupy PKP do 2006 r.” zawierający ocenę dotychczas przeprowadzonych działań, jak również program działań zmierzających do poprawy istniejącej sytuacji. Do tego czasu nie podjął inicjatyw zmierzających do rozwiązania podstawowych problemów funkcjonowania spółek zarządzających infrastrukturą kolejową i zajmujących się kolejowymi przewozami pasażerskimi, tj. dostosowania wielkości infrastruktury kolejowej do możliwości finansowych budżetu państwa i faktycznych potrzeb przewozowych kraju oraz do rozwiązania problemu finansowania krajowych przewozów pasażerskich. Zaznaczyć należy, że Minister Infrastruktury nie przekazał organom Spółki założeń do opracowania tego programu, ograniczając się do ocen i krytycznych uwag do przedkładanych przez Zarząd PKP S.A. kolejnych wersji tego programu. Minister Infrastruktury zaniedbał też przygotowania eksperckich opracowań uzasadniających celowość i efektywność ekonomiczną ujętych w przedłożonym Radzie Ministrów programie zamierzeń w sprawie zmiany w organizacji przewozów pasażerskich. Z treści odnoszących się do tej problematyki trzech opracowań studialnych będących w dyspozycji Departamentu Kolejnictwa wynika bowiem, że w żadnym z nich nie analizowano celowości i ekonomicznych skutków planowanego w „Programie” przekazania pociągów międzywojewódzkich do spółki PKP Intercity. Również zawarty w Programie plan prywatyzacji spółek Grupy PKP został umieszczony tam bez uzasadnienia. Odnosząca się do tego planu ekspertyza, opracowywana na podstawie uzgodnień pomiędzy Ministerstwem Infrastruktury a Japońską Agencją Współpracy Międzynarodowej z dnia 4 listopada 2002 r.⁵⁷, pod nazwą „Studium Wykonalności Prywatyzacji Polskich Kolei Państwowych S.A.”, zgodnie z przyjętym harmonogramem będzie bowiem gotowa dopiero w listopadzie 2004r.

Stwierdzono, że w 2003 r. Zarząd Spółki opracował „Program naprawczy”, który po pozytywnej ocenie Rady Nadzorczej zatwierdzony został w dniu 21 lutego 2003 r. przez Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników Spółki. Plan ten zakładał dostosowanie sieci kolejowych do popytu, likwidację nierentownych obszarów działalności, dostosowanie potencjału spółki do nowej oferty przewozowej i restrukturyzację zatrudnienia. Według autorów tego planu jego realizacja miała doprowadzić do ograniczenia straty spółki z planowanej 1.342,2 mln zł, do

⁵⁷ W oparciu o Uchwałę Nr 59/2002 Rady Ministrów z dnia 28 marca 2002 r. w sprawie związania Rzeczypospolitej Polskiej Umową między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Japonii w sprawie opracowania ww. ekspertyzy

739,4 mln zł⁵⁸. Stwierdzono jednak, że na skutek protestów związków zawodowych działających w spółkach Grupy PKP w kwietniu i lipcu 2003 r., w wyniku ustaleń pomiędzy przedstawicielami tych związków zawodowych a reprezentacją rządową (w tym Ministrem Infrastruktury) zarządami spółek Grupy PKP, programu tego praktycznie nie wdrożono do realizacji. Tak znaczne ograniczenie programu naprawczego spowodowało konieczność korekty wyniku finansowego z planowanej straty w kwocie 739,3 mln zł na 1.155,4 mln zł, tj. o 416,1 mln zł.

⁵⁸ Szczegółowy opis programu zawarto w punkcie 3.2.8.4. niniejszej informacji.

4. Informacje dodatkowe o przeprowadzonej kontroli

4.1. Przygotowanie kontroli

Założeniem kontroli było zbadanie wszystkich zagadnień i zadań związanych z restrukturyzacją finansową PKP S.A. określonych w *ustawie o komercjalizacji*. W związku z powyższym nie korzystano ze statystycznych metod doboru próby do badań kontrolnych. Dla dokonania oceny sytuacji finansowej poszczególnych spółek kolejowych posłużono się wskaźnikową analizą sprawozdań finansowych. Przeprowadzono również analizę kosztów ponoszonych przez spółki Grupy PKP związanych z realizacją restrukturyzacji organizacyjnej i majątkowej wykonywanej na podstawie przepisów *ustawy o komercjalizacji*.

4.2. Postępowanie kontrolne i działania podjęte po zakończeniu kontroli

Kierownicy skontrolowanych jednostek nie korzystali z prawa zgłoszenia zastrzeżeń do protokołów kontroli.

W związku z ustaleniami kontroli, NIK skierowała do kierowników skontrolowanych jednostek wystąpienia pokontrolne zawierające uwagi i wnioski zmierzające do usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości.

- **Do Zarządu PKP S.A. wnioskowano o:**

- ustalenie i przedłożenie do zatwierdzenia Walnemu Zgromadzeniu Spółki, po uzyskaniu opinii Rady Nadzorczej, zasad wyboru wykonawcy usług w zakresie obsługi i gwarantowania emisji obligacji PKP S.A.,
- przeprowadzenie weryfikacji warunków sprzedaży wierzytelności PKP SA i podjęcie dalszych prób ich sprzedaży,
- zintensyfikowanie działań na rzecz spłaty zobowiązań podatkowych wobec budżetu państwa przez przeniesienie własności nieruchomości PKP S.A. na rzecz Skarbu Państwa,
- zorganizowanie windykacji należności Spółki w sposób zapewniający skuteczność podejmowanych działań,
- przyspieszenie prac mających na celu ustalenie stanu prawnego składników majątkowych Spółki,
- podjęcie działań, w ramach nadzoru właścicielskiego, zmierzających do opracowania i wdrożenia przez zarządy spółek Grupy PKP programów zmniejszających koszty ich funkcjonowania.

- **Do Zarządu PKP Cargo S.A. wnioskowano o :**

- kontynuowanie działań marketingowych mających na celu utrzymanie pozycji Spółki na rynku kolejowych przewozów towarów,
- kontynuowanie przedsięwzięć optymalizujących zasoby Spółki i redukujących koszty jej funkcjonowania,
- opracowanie i przyjęcie wymaganego statutem Spółki wieloletniego biznes planu,
- zakończenie restrukturyzacji kontroli wewnętrznej Spółki.

Ponadto do władz Spółki skierowano wnioski mający na celu podjęcie skutecznych działań rozwiązujących problem wzajemnych rozliczeń pomiędzy PKP Cargo S.A. a PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. z tytułu obsługi trakcyjnej pociągów.

- **Do Zarządu PKP PLK S.A. wnioskowano o** podejmowanie działań ukierunkowanych na obniżanie kosztów funkcjonowania Spółki, szczególnie w zakresie likwidacji, sprzedaży bądź przekazania zbędnego majątku trwałego oraz dostosowania wielkości i struktury zatrudnienia do poziomu zadań przewozowych.

- **Do Zarządu PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. o wnoszono o:**

- zintensyfikowanie działań ukierunkowanych na obniżanie kosztów funkcjonowania Spółki, poprzez:
 - a) dostosowanie wielkości i struktury zatrudnienia do poziomu wykonywanych zadań przewozowych,
 - b) dostosowanie wielkości majątku do poziomu realizowanych przewozów, poprzez likwidację, sprzedaż bądź przekazanie zbędnego majątku trwałego,
 - c) wystąpienie do PKP S.A. o przyśpieszenie prac związanych z uregulowaniem statusu prawnego nieruchomości przewidzianych do wniesienia na majątek Spółki.
- wystąpienie do właściciela o stworzenie warunków niezbędnych do wprowadzania i realizacji programu naprawczego,
- podjęcie działań mających na celu likwidację kosztów wynikających z realizacji umów na obsługę trakcyjną poprzez przejęcie drużyn trakcyjnych niezbędnych do obsługi posiadanego taboru, a do tego czasu zapewnienie skutecznej kontroli realizowanych umów,
- wystąpienie do Związku Pracodawców Kolejowych o wypowiedzenie PUZP lub zmianę niekorzystnych dla Spółki zapisów rozdziału XII dotyczących uprawnień do kolejowych świadczeń przejazdowych,
- doprowadzenie do wdrożenia skutecznych i efektywnych form kontroli biletów w pociągach oraz działań windykacyjnych z tym związanych.

- **Do zarządów spółek PKP Energetyka Sp. z o.o., Telekomunikacja Kolejowa Sp. z o.o., PKP Informatyka Sp. z o.o.** skierowano wnioski dotyczące działań zmierzających do skutecznej windykacji zaległych należności oraz ponowienia działań zmierzających do przekazania spółkom przez PKP S.A. składników majątkowych niezbędnych do prowadzenia ich działalności statutowej.

- **Do Ministra Infrastruktury wnioskowano o :**

- bezzwłoczne podjęcie prac nad określeniem docelowej struktury sieci kolejowej, uwzględniającej możliwości sfinansowania przez budżet państwa kosztów przygotowania i realizacji inwestycji obejmujących linie kolejowe o znaczeniu państwowym oraz potrzeby przewozowe kraju,
- podjęcie prac nad modyfikacją wzajemnych rozliczeń pomiędzy podmiotami powstałymi z podziału majątku byłego przedsiębiorstwa PKP,
- wdrożenie skutecznych form nadzoru nad realizacją „Programu dalszej restrukturyzacji i prywatyzacji Grupy kapitałowej PKP do 2006 r.”, w tym planu i harmonogramu działań techniczno-eksploatacyjnych i ekonomiczno-finansowych mających na celu obniżkę kosztów własnych i zwiększenia przychodów w spółkach Grupy PKP,
- uzupełnienie powołanego wyżej „Programu ...” w niezbędny zakres ekspertyz studialnych potwierdzających ujęte w nim zamierzenia restrukturyzacyjne.

transportu kolejowego.

Do ocen i wniosków zawartych w wystąpieniach pokontrolnych zastrzeżenia (na podstawie art. 61 ust. 1 ustawy o NIK) wniosło 3 adresatów.

Zarząd PKP S.A. wniósł zastrzeżenia do ocen dotyczących:

- ograniczenia możliwości dopłaty do PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. na skutek niewyemitowania w 2001 r. obligacji zgodnie z założeniami *ustawy o komercjalizacji*,
- przewlekłości prowadzonego przez PKP S.A., w trybie negocjacji z zachowaniem konkurencji, postępowania o udzielenie zamówienia publicznego mającego na celu wyłonienie wykonawcy usług w zakresie emisji i obrotu obligacjami o wartości 1 mld. zł,
- nieskuteczności, nierzetelności i braku nadzoru nad prowadzonymi działaniami windykacyjnymi,
- decyzji Zarządu PKP S.A. na podstawie których spółki Grupy PKP były obciążane zobowiązaniami byłego przedsiębiorstwa państwowego PKP lub PKP S.A.

Zarząd PKP S.A. zakwestionował również zasadność sformułowania 4 wniosków pokontrolnych.

Komisja odwoławcza spośród 8 zakwestionowanych ocen i wniosków częściowo przyjęła 4 z nich, zaś 4 oddaliła w całości.

Zarząd PKP Przewozy Regionalne sp. z o. o. wniósł zastrzeżenia do wystąpienia, kwestionując w nich oceny dotyczące :

- nienależytego dbania o przychody ze sprzedaży swoich usług, przejawiające w głównej mierze w sprzedaży świadczeń do bezpłatnych i ulgowych przejazdów dla pracowników byłego przedsiębiorstwa PKP oraz spółek powstałych na bazie tego przedsiębiorstwa, emerytów, rencistów i niektórych członków ich rodzin, po cenach nie zapewniających w dostatecznym stopniu zwrotu poniesionych kosztów ich przejazdów,
- nienależytego sposobu uregulowania zasad współpracy z firmami zajmującymi się kontrolą biletów w pociągach, który doprowadził do poważnych strat finansowych.

Komisja odwoławcza spośród 2 zakwestionowanych ocen częściowo przyjęła 1 z nich (dotyczącą nienależytego dbania o przychody ze sprzedaży usług), zaś 1 odrzuciła w całości.

Minister Infrastruktury wniósł 7 zastrzeżeń do ocen dotyczących :

- niepodjęcia skutecznych działań systemowych przez Ministra Infrastruktury w celu przeciwdziałania degradacji finansowej spółek powstałych w wyniku restrukturyzacji organizacyjnej PKP,
- niecelowości i niegospodarności podpisania przez Ministra Infrastruktury, reprezentującego w PKP S.A. interesy Skarbu Państwa, dokumentu pt. „Ustalenia przyjęte na spotkaniu związków zawodowych z reprezentantami Rządu RP : Wiceprezesem Rady Ministrów Markiem Polem, Wiceprezesem Rady Ministrów Jerzym Hausnerem, przedstawicielami Ministerstw : Finansów, Skarbu Państwa i Infrastruktury oraz Przewodniczącym Rady Nadzorczej PKP S.A., a także przedstawicielami pracodawców kolejowych w dniach 11/12 listopada 2003 r.”, w wyniku czego zablokowany został rozpoczęty przez PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. proces przejęcia taboru i drużyn trakcyjnych do obsługi pociągów pasażerskich,
- niedostatecznego nadzoru właścicielskiego Ministra Infrastruktury nad działalnością PKP S.A.,
- nadmiernie rozbudowanych świadczeń przewozowych dla pracowników byłego przedsiębiorstwa PKP oraz spółek powstałych na bazie tego przedsiębiorstwa, emerytów, rencistów i niektórych członków ich rodzin,
- niewykorzystania przez Ministra Infrastruktury uprawnień wynikających z kierowania działem administracji rządowej transport i nie inicjowania rozwiązań, w tym legislacyjnych, mających na celu stworzenie skutecznych podstaw wykonywania dotowanych przewozów pasażerskich i finansowania infrastruktury kolejowej.

Minister zakwestionował również wniosek pokontrolny zmierzający do podjęcia prac nad modyfikacją wzajemnych rozliczeń pomiędzy podmiotami powstałymi z podziału majątku byłego przedsiębiorstwa PKP.

Kolegium NIK uchwałą z dnia 25 sierpnia 2004 r. uwzględniło zastrzeżenia Ministra w odniesieniu do 2 ocen dotyczących podpisania dokumentu pt. „Ustalenia przyjęte na spotkaniu związków zawodowych...” oraz oceny niedostatecznego nadzoru właścicielskiego. Pozostałe 5 zastrzeżeń zostało oddalonych.

Z analizy nadesłanych odpowiedzi na wystąpienia pokontrolne wynika, że spośród 21 wniosków pokontrolnych 5 zrealizowano, 16 było w trakcie realizacji. I tak:

Zarząd PKP S.A. poinformował o :

- ustaleniu trybu wyboru organizatora kolejnej misji obligacji,
- uregulowaniu zasad sprzedaży wierzytelności poprzez wdrożenie w życie uchwały nr 97 z dnia 25 lutego 2004 r.,
- uregulowaniu zobowiązań PKP S.A. wobec Skarbu Państwa z tytułu podatku VAT,
- uregulowaniu sprzedaży wierzytelności, poprzez uchwalenie „Zasad windykacji należności PKP S.A.”, regulaminu sprzedaży wierzytelności, zasad i trybu wyboru firm świadczących usługi windykacyjne,
- zobowiązaniu zarządów spółek Grupy PKP, objętych skonsolidowanym sprawozdaniem finansowym, do opracowania i wdrożenia programów – planów oszczędności kosztów. Zarząd poinformował również, że dnia 23 października odbędzie się posiedzenie Kolegium Grupy PKP, którego głównym tematem będzie omówienie planów redukcji kosztów, przygotowanych przez poszczególne spółki.

Zarząd PKP CARGO S.A poinformował o konsultacjach i ustaleniach pomiędzy Spółką a PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. dotyczących sposobu spłacenia zobowiązań. Poinformowano również, że w założeniach działalności Spółki na lata 2004-2006, przyjęto zasadę stałego zmniejszania liczby usług w zakresie wynajmu lokomotyw i drużyn trakcyjnych. Zarząd Spółki wystąpił także do Zarządu PKP S.A. i Rady Nadzorczej PKP Cargo S.A. o wspieranie przedsięwzięć dotyczących przekazywania przez PKP S.A. majątku niezbędnego do realizacji zadań statutowych. Zarząd poinformował również o końcowej fazie opracowywania biznes planu na lata 2004-2006, który ma być przedłożony do akceptacji Rady Nadzorczej.

Zarząd PKP PLK S.A. poinformował o podjęciu kroków zmierzających do podwyższenia kapitału zakładowego Spółki poprzez sporządzenie spisów aportowych

obejmujących środki trwałe grupy 2 i 6 (urządzenia prądu stałego 3kV) oraz środki trwałe grupy 1 i 2 (linie kolejowe znaczenia państwowego). Według szacunku w 2004 r. kapitał zakładowy Spółki powinien zostać zwiększony o około 6 mld zł. Spółka w br. złożyła także wniosek do Ministra Infrastruktury o likwidację 356,858 km linii lub odcinków linii kolejowych. Prowadzone są dalsze prace analityczne dotyczące zasadności likwidacji kolejnych linii kolejowych.

Zarząd Spółki PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. poinformował o sposobie realizacji wniosków pokontrolnych w tym o :

- zmniejszeniu stanu zatrudnienia o 813 etatów, tj. o 4% po dniu zakończenia kontroli,
- zmniejszeniu średniomiesięcznych kosztów wynagrodzeń o 2,6 mln zł w I kw. 2004 r. w stosunku do 2002 r.,
- zmniejszeniu kosztów dzierżawy majątku trwałego i kosztów najmu pomieszczeń biurowych, magazynów itp. poprzez dostosowanie wielkości majątku i powierzchni wynajmowanych w stosunku do potrzeb w zakresie wykonywanej pracy przewozowej (przykładowo czynsz za 2003 r. zamknął się kwotą 37,2 mln zł, tj. o 4,1 mln zł mniej niż w 2002 r.),
- zlikwidowaniu w 2004 r. 41 wagonów (w 2003 r. ogółem zlikwidowano 97 wagonów),
- zmodyfikowaniu dotychczas obowiązującego systemu kontroli realizacji usług wynajmu środków i drużyn trakcyjnych wprowadzając narzędzia umożliwiające weryfikację zakresu ich wykonywania,
- rozpoczęto prace nad nowym Zakładowym Układem Zbiorowym umożliwiającym zatrudnianie pracowników na stanowiskach maszynistów pojazdów trakcyjnych. Prace te zmierzają w kierunku likwidacji konieczności korzystania z pojazdów i drużyn trakcyjnych wynajmowanych od PKP Cargo S.A.,
- podjęciu uchwały przez Zarząd Spółki o zawieszeniu, zmianie albo wypowiedzeniu PUZP w części dotyczącej niekorzystnych dla Spółki zapisów o ulgowych przejazdach dla pracowników, rencistów i członków rodzin. Stanowisko Zarządu przedstawione zostało Zarządowi Związku Pracodawców Kolejowych w dniu 24 marca 2004 r.,
- ogłoszeniu przetargów na kontrolę dokumentów przewozowych w pociągach PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

Zarządy tzw. spółek usługowych tj.: **PKP Energetyka Sp. z o.o.**, **Telekomunikacja Kolejowa Sp. z o.o.** oraz **PKP Informatyka Sp. z o.o.** poinformowały o podjęciu niezbędnych działań dla realizacji wniosków, informując o bardzo utrudnionych działaniach windykacyjnych wobec spółek Grupy PKP z uwagi na ich bardzo trudną sytuację finansową.

Minister Infrastruktury poinformował o rozpoczęciu prac nad nowelizacją „Programu dalszej restrukturyzacji oraz prywatyzacji spółek Grupy PKP do 2006 r.”, w ramach których wykorzystane zostaną wnioski i uwagi zawarte w wystąpieniu pokontrolnym. Stwierdził również, że przyjęty został do realizacji „Program restrukturyzacji kolei polskich - PHARE 2002”, którego celem jest wsparcie Ministerstwa Infrastruktury i PKP S.A. we wdrożeniu reform w transporcie kolejowym, w tym zakończenie procesu restrukturyzacji spółek Grupy PKP. Program ten ma charakter doradczy i polegać ma na dostarczeniu szeregu ekspertyz dotyczących transportu kolejowego.

Efekty finansowe kontroli

W toku wykonywania czynności kontrolnych w jednostkach objętych badaniem ujawniono, że w związku z nierzetelnym przeprowadzeniem emisji obligacji, PKP S.A. poniosły nieuzasadnione koszty w kwocie 8,8 mln zł. O wymienioną kwotę - w wyniku unieważnienia 2 przetargów na emisję obligacji - koszty obsługi zaciągniętych kredytów przewyższały szacunkowe koszty emisji obligacji.

5. Załączniki

5.1. Wykaz skontrolowanych jednostek

| |
|--|
| 1. Ministerstwo Infrastruktury |
| 2. PKP S.A |
| 3. PKP Cargo S.A. |
| 4. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. |
| 5. PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. |
| 6. PKP Energetyka Sp. z o.o. |
| 7. Telekomunikacja Kolejowa Sp. z o.o. |
| 8. PKP Informatyka Sp. z o.o. |

5.2. Lista osób zajmujących kierownicze stanowiska, odpowiedzialnych za kontrolowaną działalność

5.2.1. Ministrowie właściwi do spraw transportu

- do 8 czerwca 2000 r. p. Tadeusz Syryjczyk – Minister Transportu i Gospodarki Morskiej,
- od 12 czerwca 2000 r. do 19 października 2001 r. p. Jerzy Widzyk - Minister Transportu i Gospodarki Morskiej,
- od 19 października 2001 r. do 02 maja 2004 r. p. Marek Pol – Minister Infrastruktury,
- od 02 maja 2004 r. p. Krzysztof Opawski – Minister Infrastruktury.

5.2.2. Zarządy spółek kolejowych

PKP S.A.

W skład zarządu spółki od 12 czerwca 2002 r. wchodzi :

p. Maciej Męclewski Prezes Zarządu – Dyrektor Generalny,

p. Bogdan Waligórski Członek Zarządu,

p. Radosław Żołnierzak Członek Zarządu,

od 19 czerwca 2002 r. p. Janusz Maciej Lach Członek Zarządu – Dyrektor Finansowy,

oraz od 16 lutego 2004 r. p. Teresa Kalisz Członek Zarządu.

Uprzednio w skład zarządu wchodzi :

- p. Krzysztof Celiński Prezes Zarządu – Dyrektor Generalny (do 12 czerwca 2002 r.),
- p. Krzysztof Mamiński Członek Zarządu (do 19 czerwca 2002 r.),
- p. Jarosław Maciej Wojdał Wiceprezes Zarządu (od 17 grudnia 2001 r. do 19 czerwca 2002 r.),
- p. Wiesław Protasewicz Zastępca Prezesa Zarządu (do 17 grudnia 2001 r.),
- p. Krzysztof Niemiec Członek Zarządu (do 17 grudnia 2001 r.),
- p. Sławomir Stanisław Skrzypek Członek Zarządu (od 25 maja 2001 r. do 17 grudnia 2001 r.).

PKP Cargo S.A.

W skład zarządu spółki wchodzi:

- p. Józef Marek Kowalczyk Prezes Zarządu (od 17 września 2001 r.),
- p. Stanisław Cichoń Członek Zarządu (od 09 lipca 2002 r.),
- p. Zygmunt Siarkiewicz Członek Zarządu (od 13 marca 2002 r.),
- p. Władysław Krasuski Członek Zarządu (od 07 maja 2002 r.),
- p. Bogdan Kobus Członek Zarządu (31 stycznia 2003 r.)

Poprzednio w skład Zarządu wchodzi:

- p. Mirosław Antonowicz Członek Zarządu (od 17 września 2001 do 31 stycznia 2003 r.),
- p. Henryk Herman Członek Zarządu (od 29 czerwca 2001 do 11 czerwca 2002 r.),
- p. Artur Kowalczyk Członek Zarządu (od 17 września 2001 r. do 10 kwietnia 2002 r.),
- p. Józef Jeżewicz Członek Zarządu (od 17 września 2001 r. do 13 marca 2002 r.),
- p. Janusz Maciej Lach Członek Zarządu (od 11 czerwca 2002 r. do 09 lipca 2002 r.).

PKP PLK S.A.

W skład zarządu wchodzi:

- p. Tadeusz Augustowski Prezes Zarządu (od 07 lutego 2002 r.),
- p. Mirosław Pawłowski Członek Zarządu (od 14 września 2001 r.),
- p. Andrzej Krawczyk Członek Zarządu (od 14 września 2001 r.),
- p. Jacek Strimer Członek Zarządu (od 20 marca 2003 r.),
- p. Grzegorz Siewiera Członek Zarządu (od 07 marca 2002 r.),
- p. Grażyna Liberadzka Członek Zarządu (od 05 listopada 2003 r.).

W skład zarządu uprzednio wchodził :

- p. Kazimierz Jachimek Prezes Zarządu (od 29 czerwca 2001 r. do 07 lutego 2002 r.),
- p. Paweł Neumann Członek Zarządu (od 14 września 2001 r. do 07 marca 2002 r.),
- p. Paweł Gruszczyński Członek Zarządu (od 26 września 2001 r. do 07 lutego 2002 r.),
- p. Bogdan Grzegorzewski Członek Zarządu (od 07 lutego 2002 r. do 20 marca 2003 r.).

PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

W skład zarządu wchodzi:

- p. Tadeusz Matyla Prezes Zarządu (od 30 sierpnia 2002 r.),
- p. Małgorzata Kuczevska Łaska Członek Zarządu (od 9 lipca 2002 r.),
- p. Grzegorz Uklejewski Członek Zarządu (od 30 sierpnia 2002 r.),
- p. Andrzej Wciórka Członek Zarządu (od 14 września 2001 r.).

W skład zarządu uprzednio wchodził :

- p. Maria Wasiak Prezes Zarządu (od 14 września 2001 r. do 30 sierpnia 2002 r.),
- p. Stanisław Cichoń Członek Zarządu (od 29 czerwca 2001 r. do 9 lipca 2002 r.),
- p. Krzysztof Supa Członek Zarządu (od 14 września 2001 r. do 29 kwietnia 2002 r.),
- p. Tadeusz Matyla Członek Zarządu (od 29 kwietnia 2002 r. do 30 sierpnia 2002 r.).

PKP Energetyka Sp. z o.o.

W skład zarządu wchodzi:

- p. Andrzej Wach Prezes Zarządu (od 30 maja 2001 r.)
- p. Zbigniew Szafranski Członek Zarządu (od 05 listopada 2001 r.),
- p. Tadeusz Skobel Członek Zarządu (od 05 listopada 2001 r.),
- p. Krzysztof Tchórzewski Członek Zarządu (od 21 stycznia 2002 r.).

Telekomunikacja Kolejowa Sp. z o.o.

W skład zarządu wchodzi:

- p. Andrzej Mrówczyński Prezes Zarządu (od 27 kwietnia 2002 r.),

- p. Włodzimierz Radziszewski Członek Zarządu (od 27 kwietnia 2002 r.),
- p. Marcin Trzaska Członek Zarządu (od 23 października 2001 r.).

W skład zarządu uprzednio wchodził :

- p. Bolesław Domański Prezes Zarządu od 01 czerwca 2001 r. do 26 kwietnia 2002 r.),
- p. Zygmunt Marek Miśko Członek Zarządu (od 01 czerwca 2001 r. do 26 kwietnia 2002 r.).

PKP Informatyka Sp. z o.o.

W skład zarządu wchodzi:

- Włodzimierz Śmigiera Prezes Zarządu (od 31 października 2003 r.),
- p. Jerzy Kazimierz Marciniak Członek Zarządu (od 17 sierpnia 2001 r.),
- p. Adam Lipiński Prezes Zarządu (od 17 sierpnia 2001 r. do 03 października 2003 r.),
- p. Zbigniew Mirowski Członek Zarządu (od 28 lutego 2003 r. do 03 października 2003 r.).

5.3. Wykaz organów, którym przekazano informację o wynikach kontroli

1. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej
2. Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej
3. Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej
4. Prezes Rady Ministrów
5. Sejmowa Komisja Infrastruktury
6. Sejmowa Komisja do Spraw Kontroli Państwowej
7. Minister Infrastruktury

5.4. Stan prawny w zakresie kontrolowanej działalności

5.4.1. Podstawowe akty prawne

1. Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. Nr 84, poz. 948 ze zm.).
2. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie

Koleje Państwowe" oraz zmianie ustawy o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. Nr 80, poz. 720).

3. Ustawa z dnia 30 sierpnia 2002 r. o restrukturyzacji niektórych należności publicznoprawnych od przedsiębiorców (Dz. U. Nr 155, poz. 1287, zm. z 2003 r. Nr 56, poz. 498).
4. Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. Ordynacja podatkowa (Dz. U. Nr 137, poz. 926, ze zm.).
5. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 16 października 2001 r. w sprawie określenia spółek utworzonych przez Polskie Koleje Państwowe S.A., których akcje lub udziały zostaną przeznaczone na zabezpieczenie wierzytelności Skarbu Państwa z tytułu poręczeń i gwarancji (Dz. U. Nr 128, poz. 1436, zm. z 2002 r. Nr 77, poz. 698).