



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Gdańsku

LGD-4101-004-02/2014

P/14/019

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Gdańsku

ul. Wały Jagiellońskie 36, 80-853 Gdańsk

T +48 58 768 36 00, F +48 58 768 36 05

lgd@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli

P/14/019 – „Realizacja zadań publicznych przez spółki tworzone przez jednostki samorządu terytorialnego”

Jednostka
przeprowadzająca
kontrolę

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Gdańsku

Kontrolerzy

1. Teresa Sawicka, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 90443 z dnia 30.04.2014 r.
2. Hanna Rybczyńska, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 90488 z dnia 16.06.2014 r.

(dowód: akta kontroli str. 1-4)

Jednostka
kontrolowana

Pomorska Kolej Metropolitalna Spółka Akcyjna (dalej: „Spółka”)

Kierownik jednostki
kontrolowanej

Krzysztof Rudziński – Prezes Zarządu Spółki¹

(dowód: akta kontroli str. 6-9)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie² działalność Spółki w latach 2010-2014 (do 18 czerwca) w zakresie gospodarowania przekazanym jej mieniem Samorządu Województwa Pomorskiego (dalej: „Województwo”) oraz efektywność realizowania zadania, dla którego została powołana.

Uzasadnienie
oceny ogólnej

Powyzszą ocenę uzasadnia przede wszystkim:

- prawidłowe przygotowanie do realizacji przedsięwzięcia pn. Pomorska Kolej Metropolitalna Etap I – rewitalizacja „Kolei Kokoszkowskiej” (dalej: „Projekt”);
- prawidłowa i terminowa realizacja powierzonego Spółce Projektu;
- zgodne z celem wykorzystanie majątku przekazanego przez Województwo do dyspozycji Spółki;
- prawidłowe przeprowadzenie postępowania o udzielenie zamówienia publicznego.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Gospodarowanie mieniem samorządu terytorialnego przekazanego Spółce

Opis stanu
faktycznego

1.1. Spółka została zawiązana 11.06.2010 r. przez Województwo, na mocy uchwały Sejmiku Województwa Pomorskiego z 31.05.2010 r.³, w celu realizacji Projektu, tj. wykonania zadań związanych z budową kolei metropolitalnej, a po jej zakończeniu, zarządzania kolejowymi przewozami regionalnymi na wybudowanej linii kolejowej. Jedynym akcjonariuszem Spółki jest Województwo.

(dowód: akta kontroli str. 10-33)

W latach 2010-2014 (do 28 maja) Spółka otrzymała od Województwa wkłady pieniężne na pokrycie kapitału zakładowego oraz jego podwyższenia w kwocie

¹ Zarząd Spółki składa się z dwóch osób. Wiceprezesem Zarządu Spółki jest Tadeusz Heyda.

² Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

³ Uchwała Nr 1170/XLVIII/10 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 31 maja 2010 r. w sprawie wyrażenia zgody na zawiązanie spółki prawa handlowego pod firmą „Pomorska Kolej Metropolitalna” Spółka Akcyjna.

łączonej 92.960,0 tys. zł oraz dokumentację projektową o wartości 1.809,0 tys. zł wniesioną w postaci aportu, które wykorzystano zgodnie z przeznaczeniem na realizację Projektu.

Ponadto Województwo użyczyło Spółce do bezpłatnego używania nieruchomości niezbędne do realizacji Projektu o łącznej powierzchni 50,4584 ha, na czas do dnia przeniesienia prawa własności nieruchomości na rzecz Spółki, lecz nie dłużej niż do dnia:

- 31.12.2013 r. (umowa użyczenia z 16.10.2012 r. nieruchomości o łącznej powierzchni 39,6580 ha);
- 31.12.2014 r. (umowa użyczenia z 28.11.2013 r. – 0,0931 ha);
- 31.12.2014 r. (umowa użyczenia z 23.12.2013 r. – 10,7073 ha).

Wszystkie użyczone Spółce nieruchomości wykorzystano zgodnie z ich przeznaczeniem, tzn. na realizację Projektu. W kontrolowanym okresie Spółka nie dokonywała sprzedaży nieruchomości.

(dowód: akta kontroli str. 1410- 1436, 884-909, 982-1083)

Według stanu na dzień 28.05.2014 r. Województwo było zobowiązane, na podstawie umowy wsparcia realizacji Projektu z 22.05.2013 r.⁴, do udzielenia Spółce wsparcia finansowego do wysokości 80.500,0 tys. zł, w związku z realizacją Projektu, poprzez obejmowanie nowych akcji, w zamian za wkład pieniężny w podwyższonym kapitale zakładowym Spółki.

Ponadto Województwo zobowiązało się, na podstawie porozumienia nr 2/UMWP/DIF/2012 z 27.04.2012 r., do podjęcia niezbędnych czynności zmierzających m.in. do przygotowania i przeprowadzenia transakcji, celem której będzie zapewnienie Spółce uprawnień właścicielskich do nieruchomości zlokalizowanych na trasie realizowanego Projektu.

(dowód: akta kontroli str. 191-216, 1437-1438, 1571-1577)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie⁵ wykorzystanie przez Spółkę mienia Województwa przekazanego jej na realizację Projektu.

2. Efektywność realizacji zadania, dla którego powołano Spółkę

2.1. Statut Spółki określał, że celem jej działalności jest realizacja powierzonego Projektu poprzez:

- 1) budowę infrastruktury kolejowej lub organizację budowy infrastruktury kolejowej na zasadach zastępstwa inwestorskiego i wykonywania w jego ramach obowiązków związanych z procesem budowlanym;
- 2) eksploatację i zapewnienie utrzymania i funkcjonowania infrastruktury kolejowej, powstałej w ramach realizacji Projektu.

Realizacja ww. celu miała polegać w szczególności na:

- 1) przygotowaniu powierzonego Projektu do realizacji, w tym poprzez zorganizowanie jego sfinansowania, także z wykorzystaniem finansowania dłużnego;
- 2) organizacji budowy i utrzymania infrastruktury kolejowej;
- 3) wykonywaniu zastępstwa inwestorskiego w zakresie budowy, przebudowy i remontów oraz utrzymywaniu i ochronie infrastruktury kolejowej i kolejowych obiektów inżynierskich;
- 4) podejmowaniu czynności niezbędnych do uzyskania decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, decyzji lokalizacyjnej inwestycji celu

⁴ Umowa nr 126/PKM/2013 r. z 22.05.2013 r. (zmieniona aneksami: nr 1 z 11.06.2013 r. i nr 2 z 22.10.2013 r.).

⁵ Podobnie jak przy ocenie ogólnej, Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen cząstkowych dotyczących działalności w badanym obszarze: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

Opis stanu
faktycznego

publicznego, decyzji o ustaleniu lokalizacji przedsięwzięć Euro 2012⁶, decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej;

- 5) podejmowaniu czynności niezbędnych do uzyskania dokumentacji geologiczno-inżynierskiej i geodezyjnej oraz projektów budowlanych, projektów wykonawczych, ekspertyz budowlanych i innych opracowań oraz zawieranie w tym celu umów z podmiotami trzecimi zgodnie z przepisami prawa;
- 6) prowadzeniu nadzoru nad realizowanymi pracami;
- 7) dokonywaniu odbioru wykonanych prac.

Celem działalności Spółki nie było osiągnięcie zysku (§ 33 statutu). Spółka nie prowadziła poza realizowaną inwestycją, innej działalności gospodarczej, za wyjątkiem innej działalności służącej realizacji celu Spółki⁷, osiągając przychody ze sprzedaży w nieistotnych kwotowo rozmiarach⁸.

(dowód: akta kontroli str. 16-49, 972-1008)

2.2. Projekt polegał na budowie linii kolejowej od stacji Gdańsk-Wrzeszcz przez Port Lotniczy im. Lecha Wałęsy w Gdańsku do włączenia się w linię nr 201 Gdynia – Kościerzyna (długość linii ok. 20 km).

Projekt zakładał wyprowadzenie linii kolejowej Pomorskiej Kolei Metropolitalnej (dalej: „PKM”) ze stacji Gdańsk-Wrzeszcz z układu dalekobieżnego, jako nową dwutorową linię kolejową, aż do włączenia w linię kolejową nr 201. Założono wykorzystanie istniejących budowli ziemnych dawnej kolei Gdańsk-Wrzeszcz – Kokoszki do miejsca przecięcia z Obwodnicą Trójmiasta (stacja Gdańsk-Kiełpiniek). Od rejonu przecięcia linii z Obwodnicą Trójmiasta do Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy (estakada przy budynku dworca lotniczego) przebieg linii był wytyczony po całkowicie nowej trasie.

Założono, że powstanie całkowicie nowy dwutorowy odcinek linii stanowiący połączenie Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy bezpośrednio z linią nr 201, a następnie wykorzystanie istniejącego odcinka linii 201 przez Gdańsk-Osowę do Gdyni Głównej. Projekt przewidywał uzupełnienie drugiego toru na odcinku na południe od stacji Gdańsk-Osowa, a ponadto budowę jednotorowej łącznicy w rejonie Rębichowa umożliwiającej przejazd z kierunku Gdańska w kierunku Kościerzyny i Kartuz przez odcinek linii 201.

Przyjęty Projekt przewidywał jazdę pociągów w trakcji spalinowej, jednak z możliwością elektryfikacji linii PKM oraz z możliwością na odcinku od węzła Wita Stwosza do węzła Rakoczego poszerzenia nasypu i budowy równoległej (do linii PKM – po wschodniej stronie) linii tramwajowej.

(dowód: akta kontroli str. 197-199)

Zakres rzeczowy Projektu obejmował m.in.:

- budowę dwutorowej linii kolejowej od stacji Gdańsk-Wrzeszcz, przez Port Lotniczy im. Lecha Wałęsy w Gdańsku, do włączenia się w istniejącą linię kolejową nr 201 (Gdynia – Kościerzyna) w kierunku Gdyni o długości 16,97 km, wraz z niezbędnymi obiektami inżynierskimi: nasypami,

⁶ Ujętych w wykazie przedsięwzięć Euro 2012, zawartych w ofercie przyjętej przez Unię Europejskich Związków Piłkarskich (UEFA) oraz objętych zobowiązaniami i gwarancjami rządu Rzeczypospolitej Polskiej lub jednostki samorządu terytorialnego, a także innych niezbędnych do przeprowadzenia finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012, stanowiący załącznik do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz.U. z 2013 r. poz. 1345).

⁷ Dzierżawa skanera, przygotowanie postępowania przetargowego na podstawie umowy nr 136/PKM/2013 z 12.06.2013 r. zawartej z Gminą Bytów.

⁸ W pierwszym roku działalności (tj. od 11.06.2010 r. do 30.06.2011 r.) – 35,0 tys. zł, w drugim (tj. od 01.07.2011 r. do 31.12.2012 r.) – 10,5 tys. zł i w 2013 r. – 28,0 tys. zł.

- wiaduktami, mostami, przepustami, przejściami i kładkami dla pieszych i przejściami dla zwierząt, ekranami akustycznymi i innymi;
- budowę jednotorowej łącznicy linii PKM z linią kolejową 201 w kierunku Kościerzyny o długości 1,35 km;
 - przebudowę bocznic lotniska o długości ok. 0,30 km;
 - budowę nowoczesnego systemu zarządzania ruchem kolejowym ERTMS;
 - wyposażenie linii w standardowe dla PKP urządzenia prowadzenia ruchu, m.in. system SHP;
 - budowę 11⁹ przystanków z peronami (Gdańsk: Strzyża, Niedźwiednik, Brętowo, Jasień, Kiełpinek, Matarnia, Port Lotniczy Gdańsk, Banino, Osowa oraz Gdynia: Karwiny i Stadion), infrastrukturą techniczną i do obsługi pasażerów;
 - instalację systemu wizualnej i dźwiękowej informacji dla podróżnych na peronach i w taborze, systemy dostępne do informacji publicznej, w tym turystycznej oraz lokalnego publicznego dostępu do internetu, system telekomunikacyjny, instalacje teletechniczne, system zasilania, oświetlenie;
 - budowę stacji technicznej, z co najmniej jednym torem odstawczym długości rzeczywistej co najmniej 0,35 km;
 - budowę Lokalnego Centrum Sterowania (dalej: „LCS”) z zapleczem techniczno-administracyjnym (w obiekcie przewidziano zastosowanie systemu ogrzewania oraz ciepłej wody użytkowej z wykorzystaniem odnawialnych źródeł energii);
 - budowę/odbudowę obiektów inżynierskich;
 - budowę węzłów „Park and Ride” przy przystankach: Matarnia i Banino;
 - przebudowę układów drogowych kolidujących z linią kolejową PKM;
 - przebudowę lokalnej infrastruktury kolidującej z linią kolejową PKM;
 - budowę sieci elektroenergetyki nietrakcyjnej;
 - realizację kompensat środowiskowych.

(dowód: akta kontroli str. 1612)

Celem realizowanego Projektu było:

- udostępnienie szybkiego transportu szynowego mieszkańcom zachodnich osiedli mieszkaniowych Gdańska, takich jak: Niedźwiednik, Osowa, Morena, Wróbla Staw, Wiszące Ogrody;
- umożliwienie mieszkańcom gmin położonych na Wysoczyźnie Kaszubskiej szybkiego dostępu do aglomeracji trójmiejskiej i do Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy;
- zapewnienie lepszego dostępu do sieci kolei dalekobieżnych zarówno mieszkańcom osiedli zlokalizowanych na wzgórzach morenowych, jak i pasażerom linii lotniczych;
- odciążenie ruchu kołowego w obszarze oddziaływania komunikacyjnego PKM;
- umożliwienie mieszkańcom aglomeracji trójmiejskiej szybkiego dostępu w kierunku regionu Kaszub;
- wdrożenie i propagowanie inwestycji infrastrukturalnych przyjaznych środowisku;
- propagowanie wartości społeczno-kulturowych oraz walorów turystycznych aglomeracji i regionu.

(dowód: akta kontroli str. 172-173)

⁹ Pierwotnie zakładano wybudowanie ośmiu przystanków, natomiast w 2013 r. zdecydowano o rozszerzeniu zakresu rzeczowego realizowanego Projektu o budowę trzech przystanków na istniejącej linii kolejowej nr 201 (Gdańsk-Osowa, Gdynia-Karwiny, Gdynia-Stadion).

Analiza ekonomiczna realizacji przedsięwzięcia¹⁰ wykazała, że inwestycja zasługuje na wsparcie z funduszy Unii Europejskiej.

W wyniku analizy wszystkich wariantów rozpatrywanych w studium wykonalności firmy IVV GmbH O/Polska – 2009 r. (warianty: 1, 2, 3) oraz w studium uzupełniającym (wariantu dwusystemowego 3A – jako wersja docelowa i 3B – jako wersja przejściowa) Zarząd Województwa Pomorskiego 13.01.2011 r. wybrał wariant 3BE4, który uzyskał najlepszą ocenę, tj. z elektryfikacją całej linii kolejowej PKM oraz odcinka linii kolejowej nr 201 od połączenia z linią PKM do stacji Gdynia Główna. Wybrano również optymalny model prawno-finansowy wdrożenia Projektu w formie spółki prawa handlowego jako inwestora, beneficjenta środków unijnych i późniejszego zarządcę wybudowanej linii kolejowej.

Spółka realizowała Projekt zgodnie z przyjętymi założeniami, a plany finansowe za poszczególne lata działalności Spółki w pełni uwzględniały cel, dla którego została ona powołana.

(dowód: akta kontroli str. 145-169, 178, 220-225, 669-774, 1755)

2.3. W pierwszym roku działalności (tj. od 11.06.2010 r. do 30.06.2011 r.)¹¹ Spółka przejęła od Departamentu Koordynacji Projektów Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego w Gdańsku wykonaną uprzednio dokumentację Projektu oraz przejęła nadzór nad wdrożonymi przez ten Urząd zamówieniami na prace przedprojektowe: koncepcję programowo-przestrzenną, studium wykonalności oraz raport z oceny wpływu przedsięwzięcia na środowisko. Ponadto przejęła bezpośredni nadzór nad pracą: Wojewódzkiego Biura Geodezji i Terenów Rolnych w Gdańsku (przygotowującego mapy do celów projektowych i materiały do decyzji podziałowych oraz lokalizacyjnych) oraz Muzeum Archeologicznego w Gdańsku (prowadzącego badania archeologiczne terenów pod inwestycję).

W pierwszym roku działalności zakończone zostały prace przedprojektowe dla Projektu (rozpoczęte w roku 2010), w tym: analiza marketingowa, ocena wpływu inwestycji na środowisko, analiza techniczna realizacji linii kolejowej, analiza wielokryterialna wariantów przebiegu linii kolejowej – zakończona wyborem wariantu, koncepcja programowo – przestrzenna dla wybranego wariantu realizacji, inwentaryzacja dendrologiczna drzewostanu w pasie inwestycji, analiza ekonomiczna kosztów i korzyści wraz z analizą modelu finansowego projektu, mapy do celów projektowych wraz z modelem 3D, mapy do celów podziałowych wraz z dokumentacją niezbędną do decyzji lokalizacyjnej EURO 2012. Przeprowadzono również akcję informacji społecznej, skierowanej do lokalnych społeczności miasta Gdańska i gmin sąsiednich będących w sferze oddziaływania inwestycji, w celu wyjaśnienia wszelkich uwarunkowań środowiskowych oraz terenowo-prawnych budowy linii kolejowej, a także zebranie wniosków oraz ocen społecznych dotyczących proponowanych rozwiązań przestrzennych i technicznych przedsięwzięcia.

Na podstawie otrzymanych raportów wyników z wykonanych analiz, przystąpiono do fazy projektowania technicznego – wykonania projektu budowlanego (przez Transprojekt Gdańsk Sp. z o.o. wyłoniony w drodze postępowania o udzielenie zamówienia publicznego). Równoległe przeprowadzony konkurs architektoniczny

¹⁰ Sporządzona w 2009 r. – „Studium Wykonalności i dokumentacja przygotowawcza (przedprojektowa) dla przedsięwzięcia inwestycyjnego p.n. „Kolej Metropolitalna w Trójmieście” Raport z Etapu V: Analiza CBA i wybór opcji najkorzystniejszej (nr dokumentu 603/UM/DIF/2008).

¹¹ Zgodnie z przyjętą w Spółce polityką rachunkowości pierwszy rok obrotowy obejmował okres: od 11.06.2010 r. do 30.06.2011 r., drugi: od 01.07.2011 r. do 31.12.2012 r., trzeci i następne pokrywały się z rokiem kalendarzowym.

na projekt koncepcyjny przystanków na linii PKM, pozwolił na wybór jednolitej dla całej linii PKM formy architektonicznej przystanku (rozstrzygnięcie konkursu nastąpiło w lipcu 2011 r.). W okresie zimowym (2010-2011) Spółka zleciła i nadzorowała roboty w zakresie przygotowania placu budowy: przecinkę zieleni w planowanym pasie kolejowym, oczyszczenie terenu z niebezpiecznych pozostałości wojennych (prace saperskie), co umożliwiło ukończenie w terminie pomiarów geodezyjnych oraz kontynuację badań archeologicznych obszaru pasa inwestycyjnego trasy PKM.

(dowód: akta kontroli str. 787-796)

Zarząd Spółki uchwałą z 16.08.2010 r.¹² przyjął wieloletni program finansowy Projektu, zgodnie z którym szacowany koszt inwestycji wynosił 710.000,0 tys. zł netto.

Zakres rzeczowy planowanej inwestycji obejmował budowę odcinka zelektryfikowanej linii kolejowej od stacji Gdańsk-Wrzeszcz (na linii E 65) do włączenia w linię 201 (okolice Rębiechowa).

Zgodnie z przyjętym harmonogramem Projektu termin jego zakończenia określono na I kwartał 2015 r. Jednocześnie określono, że pełna i precyzyjna identyfikacja przyszłych wydarzeń nie jest możliwa, stąd należy przyjąć jako pewne ryzyko pojawienia się problemów wpływających na czas i koszt Projektu.

Na dzień podjęcia ww. uchwały wykonane było studium wykonalności dla PKM oraz analiza prawno-organizacyjna realizacji inwestycji oraz rozpoczęte były: badania środowiskowe, których celem było sporządzenie raportu oceny wpływu na środowisko przedsięwzięcia (planowane zakończenie prac – październik 2010 r.), analiza marketingowa PKM, badania archeologiczne trasy oraz rozpoznanie saperskie, opracowywanie map zasadniczych i map do celów projektowych.

(dowód: akta kontroli str. 170-190)

2.4. Zgodnie z założeniami¹³ z 13.01.2011 r. sfinansowanie realizacji przedsięwzięcia planowane było z trzech zasadniczych źródeł. Najistotniejszy strumień środków pieniężnych miał pochodzić z dotacji z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 (dalej: „POLiŚ”). Pozostałe środki w wysokości 15% kosztów kwalifikowalnych – ze środków własnych beneficjenta, w postaci kapitału zakładowego oraz z planowanego do zaciągnięcia kredytu inwestycyjnego w wysokości ponad 155.000,0 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 162)

Wg stanu na dzień 03.06.2014 r. zakładano, że całkowity koszt Projektu wyniesie 926.300,0 tys. zł netto, a źródłami finansowania będzie: kapitał własny Spółki – 182.300,0 tys. zł, środki POLiŚ – 668.700,0 tys. zł oraz obligacje (finansowanie dłużne) – 75.300,0 tys. zł.

W dniu 22.05.2013 r. pomiędzy Spółką, Województwem oraz Bankiem Gospodarstwa Krajowego została zawarta umowa wsparcia realizacji Projektu¹⁴, na mocy której Spółka miała wyemitować obligacje w kwocie do 170.000,0 tys. zł – w celu częściowego sfinansowania Projektu. Pierwsze serie obligacji o łącznej wartości 40.500,0 tys. zł wyemitowane zostały w kwietniu 2014 r.

¹² Uchwała nr 2/8//2010 w sprawie przyjęcia planu finansowego Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S. A. w organizacji z siedzibą w Gdańsku na rok 2010.

¹³ Określonymi w „Raporcie na temat studium wykonalności Pomorskiej Kolei Metropolitalnej dla Zarządu Województwa Pomorskiego” z 13.01.2011 r.

¹⁴ Nr 126/PKM/2013.

Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Spółki, na podstawie § 19 pkt 10 i 14 a) statutu Spółki, uchwałą nr 1/2013 z dnia 20.05.2013 r. wyraziło zgodę na zaciągnięcie przez Spółkę zobowiązania poprzez zawarcie umowy na emisję obligacji.

(dowód: akta kontroli str. 652, 781-782, 864, 1571-1577, 1797-1801)

Na przedsięwzięcie pn. Pomorska Kolej Metropolitalna Etap I – rewitalizacja „Kolei Kokoszkowskiej”, składały się dwa projekty ujęte na liście projektów indywidualnych Priorytetu VII POIiŚ:

- 1) „Pomorska Kolej Metropolitalna Etap I – rewitalizacja „Kolei Kokoszkowskiej”. Faza I – przygotowanie przedsięwzięcia” (projekt 7.1-43), poziom dofinansowania ze środków POIiŚ wynosi 85% kosztów kwalifikowalnych;
- 2) „Pomorska Kolej Metropolitalna Etap I – rewitalizacja „Kolei Kokoszkowskiej”. Faza II – realizacja przedsięwzięcia” (projekt 7.1-44), poziom dofinansowania ze środków POIiŚ wynosi 70% kosztów kwalifikowalnych.

Spółka podpisała z Centrum Unijnych Projektów Transportowych dwie umowy¹⁵ o dofinansowanie ww. projektów.

Sposób finansowania Projektu był zgodny z założeniami, tzn. z dotacji POIiŚ, środków własnych i kredytu, określonymi w decyzjach Województwa.

(dowód: akta kontroli str. 1578-1749)

2.5. Spółka uzyskała 05.01.2012 r. decyzję Wojewody Pomorskiego w sprawie ustalenia lokalizacji Projektu¹⁶, zgodnie z art. 23 ust. 1 ustawy o EURO 2012¹⁷.

Wojewoda Pomorski decyzjami z 17.12.2012 r. udzielił pozwolenia na budowę Projektu:

- a) zadanie 1AB – Budowa linii kolejowej na odcinku od Portu Lotniczego w Gdańsku do włączenia się w linię 201¹⁸ (wniosek złożony 27.04.2012 r., uzupełniony 22.05.2012 r.);
- b) zadanie 1AB – Budowa infrastruktury towarzyszącej – Banino¹⁹ (wniosek złożony 30.04.2012 r., uzupełniony 14.05.2012 r.);
- c) zadanie 1C – Przebudowa układu torowego linii Nr 201 na odcinku od km 184,400 do km 188,100²⁰ (wniosek złożony 27.04.2012 r., uzupełniony 22.05.2012 r.);
- d) zadanie 2 – Budowa linii kolejowej na odcinku od stacji Gdańsk-Wrzeszcz do Portu Lotniczego w Gdańsku²¹ (wniosek złożony 30.04.2012 r., uzupełniony 23.05.2012 r.);
- e) zadanie 2 – Budowa infrastruktury towarzyszącej – Kiełpinek²² (wniosek złożony 30.04.2012 r.);
- f) zadanie 2 – Budowa infrastruktury towarzyszącej – Jasień²³ (wniosek złożony 30.04.2012 r., uzupełniony 14.05.2012 r.);
- g) zadanie 2 – Budowa infrastruktury towarzyszącej – Brętowo²⁴ (wniosek złożony 30.04.2012 r., uzupełniony 14.05.2012 r.).

(dowód: akta kontroli str. 1392-1400)

¹⁵ Nr POIS.07.01.00-00-022/11-00 zawarta 12.10.2011 r. (dot. przygotowania przedsięwzięcia) oraz Nr POIS.07.01.00-00-027/11-00 zawarta 14.05.2012 r. (dot. realizacji przedsięwzięcia).

¹⁶ Decyzja nr WI – I.747.22.2011.WW.

¹⁷ Ustawa z dnia 7 września 2007 r. o przygotowaniu finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012 (Dz.U. z 2010 r. Nr 26, poz. 133 j.t. ze zm.).

¹⁸ Decyzja nr WI-II.7840.1.214.496.2012.IR.

¹⁹ Decyzja nr WI-II.7840.1.218.497.2012.IR.

²⁰ Decyzja nr WI-II.7840.1.213.495.2012.IR.

²¹ Decyzja nr WI-II.7840.1.219.498.2012.IR.

²² Decyzja nr WI-II.7840.1.220.499.2012.IR.

²³ Decyzja nr WI-II.7840.1.221.500.2012.IR.

²⁴ Decyzja nr WI-II.7840.1.222.501.2012.IR.

Na mocy porozumienia z 03.08.2012 r. zawartego pomiędzy Spółką a PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej: „PKP PLK S.A.”), PKP PLK S.A. podjęła się realizacji zadania 1C w ramach tzw. „odcinka włączeniowego” linii PKM w linię PLK nr 201 (obejmującego przebudowę układu torowego na linii kolejowej nr 201 na odcinku od km 184,400 do km 188,100, z wbudowaniem 6 rozjazdów wraz z budową dwutorowego odcinka linii kolejowej nr 201 do km 188,100 oraz przebudową wiaduktu kolejowego w km 186,500), jak również wykonania zasilania elektroenergetycznego SN 15kV i nn w zakresie niezbędnym do zasilania urządzeń ujętych w zadaniu 1C i 1AB – z umożliwieniem ich użytkowania do 31.03.2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 953-961)

W wyniku porozumienia zawartego 30.12.2011 r. pomiędzy Spółką a Miastem Gdańsk, Miasto Gdańsk realizowało budowę infrastruktury towarzyszącej dla przystanków PKM wraz z dojazdami. Termin oddania inwestycji do użytkowania ustalono na 31.12.2014 r.

(dowód: akta kontroli str. 967-971)

W dniu 07.05.2013 r. Spółka zawarła umowę na „Zaprojektowanie i budowę Pomorskiej Kolei Metropolitalnej Etap I – rewitalizacja „Kolei Kokoszkowskiej” z wykonawcą²⁵ wyłonionym w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego, przeprowadzonym w trybie przetargu ograniczonego (dalej: „Kontrakt”).

(dowód: akta kontroli str. 1312-1391)

Przekazanie terenu budowy odbywało się w trzech etapach:

- 18.12.2012 r. – w celu wykonania prac przygotowawczych (przeprowadzenia wycinki drzew i krzewów, wyburzenia zabudowań, wykonania prac saperskich, itp.);
- 28.05.2013 r. – w celu rozpoczęcia robót budowlanych;
- 01.10.2013 r. – teren w okolicy stacji Gdańsk-Wrzeszcz.

Czynności związane z przygotowaniem i projektowaniem ww. Projektu zostały przeprowadzone zgodnie z przepisami art. 18 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane²⁶, tj. zapewniono: wykonanie projektu budowlanego, objęcie kierownictwa budowy przez kierownika budowy, nadzór nad wykonaniem robót budowlanych przez osoby o odpowiednich kwalifikacjach zawodowych.

(dowód: akta kontroli str. 1392-1400)

Ponadto w 2013 r. dokonano m.in. wykupu nieruchomości (zgodnie z ustalonym harmonogramem nabywania nieruchomości na rzecz Spółki proces zaplanowano na lata 2013–2015). W celu przygotowania linii PKM do eksploatacji (prowadzenie ruchu kolejowego) wdrożono do realizacji zadanie polegające na opracowaniu systemu zarządzania bezpieczeństwem zarządcy linii kolejowej. Dnia 09.08.2013 r. podpisano umowę z firmą OTTIMA Plus Sp. z o.o. (wyłonioną w wyniku postępowania przetargowego) na „Wykonanie usługi opracowania Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) wraz z przygotowaniem niezbędnych regulacji wewnętrznych dla PKM S.A. jako zarządcy infrastruktury kolejowej”.

(dowód: akta kontroli str. 861-883)

Decyzja Wojewody Pomorskiego z 17.12.2012 r. zatwierdzająca projekt budowlany i udzielająca pozwolenia na budowę dla zadania 2 – Budowa linii

²⁵ Konsorcjum w składzie: 1) Budimex Spółka Akcyjna z siedzibą w Warszawie, 2) Ferrovial Agroman S.A. z siedzibą w Madrycie (dalej: „Wykonawca”).

²⁶ Dz.U. z 2013 r. poz. 1409 ze zm.

kolejowej od stacji Gdańsk-Wrzeszcz do Portu Lotniczego w Gdańsku (nr WI-II.7840.1.219.498.2012.IR), została zaskarżona (odwołania wnieśli: W.B.B., P. Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku oraz M. i C. O., zarzucano w nich m.in., że ww. inwestycja nie była przedsięwzięciem Euro 2012). Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego (dalej: „GINB”) decyzją²⁷ z 12.04.2013 r. utrzymał w mocy ww. decyzję Wojewody Pomorskiego.

Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie (dalej: „WSA”), po rozpatrzeniu skarg złożonych przez P. Sp. z o.o. i W.B.B. wyrokiem z 03.12.2013 r.²⁸ stwierdził nieważność ww. decyzji GINB oraz poprzedzającej ją decyzji Wojewody Pomorskiego z 17.12.2012 r. wskazując w uzasadnieniu, że zostały one wydane bez podstawy prawnej, tj. inwestycja została rozpoczęta 18.12.2012 r. (wpis w dzienniku budowy) – po zakończeniu turnieju EURO 2012 (od 8 czerwca do 1 lipca 2012 r.), więc nie była potrzebna do jego przeprowadzenia, Wojewoda Pomorski nie miał zatem prawa by zastosować w sprawie przepis art. 25 i art. 34 ustawy o EURO.

Od ww. wyroku WSA Spółka wniosła 04.02.2014 r. do Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie skargę kasacyjną.

(dowód: akta kontroli str. 244-277, 454-510)

Prezes Zarządu Spółki wyjaśnił, że na dzień 27 maja 2014 r. skarga kasacyjna nie została rozpatrzona, jak również nie został jeszcze wyznaczony termin posiedzenia w tej sprawie.

(dowód: akta kontroli str. 1489-1493)

W styczniu 2014 r. Zarząd Spółki uznał, że ww. wyrok WSA nie jest jeszcze prawomocny i wykonaniu nie podlega tylko decyzja GINB jako decyzja zaskarżona. Natomiast decyzja Wojewody Pomorskiego z 17.12.2012 r. zatwierdzająca projekt budowlany i udzielająca pozwoleń na budowę (dla zadania 2), jako wydana przez organ pierwszej instancji, zaopatrzona z mocy ustawy o EURO w rygor natychmiastowej wykonalności, powinna dalej podlegać wykonaniu, aż do czasu uprawomocnienia się wyroku w sprawie.

Podjęto decyzję o kontynuowaniu prac nad Projektem.

(dowód: akta kontroli str. 530-531)

Prezes Zarządu Spółki wyjaśnił, że w celu wyeliminowania, zminimalizowania konsekwencji negatywnego rozstrzygnięcia przez Naczelną Sąd Administracyjny w Warszawie skargi kasacyjnej złożonej przez Spółkę (o ile to nastąpi), Zarząd Spółki realizuje już pewne działania (bądź przygotowuje ich podjęcie), m.in. w celu zmiany lub uchwalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Ponadto Spółka wraz z Urzędem Marszałkowskim Województwa Pomorskiego w Gdańsku podjęła próbę zaproponowania zmian legislacyjnych, a także stara się już w tej chwili wyjaśnić wątpliwości prawne związane ze skomplikowaną sytuacją faktyczną jaka może nastąpić. Ww. działania mają na celu zapewnienie kontynuacji budowy linii kolejowej na podstawie właściwych decyzji administracyjnych i zminimalizowanie konsekwencji ewentualnej konieczności czasowego wstrzymania robót budowlanych w sytuacji, gdyby posiadana decyzja o pozwoleniu na budowę została wyeliminowana z obrotu prawnego przed oddaniem inwestycji do użytkowania.

(dowód: akta kontroli str. 1494-1497)

²⁷ DOA/ORZ/7110/176/13 WMA.

²⁸ Sygn. Akt VII SA/Wa 1266/13.

W dniu 03.07.2013 r. Wykonawca zgłosił do Inżyniera Kontraktu²⁹ (dalej: „Inżynier”) roszczenie nr R.1., w którym poinformował o braku możliwości rozpoczęcia robót w rejonie obiektu WK-2³⁰ (wiadukt kolejowy w rejonie stacji Gdańsk Wrzeszcz). Inżynier przyjął roszczenie do dalszego procedowania.

Następnie 27.08.2013 r. Wykonawca zgłosił Inżynierowi roszczenie nr R.3., w którym poinformował o nieprzekazaniu terenu w rejonie stacji Gdańsk-Wrzeszcz, a co za tym idzie braku możliwości rozpoczęcia tam realizacji robót. Wobec decyzji Inżyniera o całkowitym odrzuceniu tego roszczenia Wykonawca w grudniu 2013 r. złożył do Komisji Rozjemczej wniosek dotyczący wejścia w spór ze Spółką.

(dowód: akta kontroli str. 558-560)

Dnia 23.10.2013 r. Wykonawca zgłosił Inżynierowi roszczenie nr R.4., w którym ponownie poinformował o braku przekazania terenu budowy w rejonie stacji Gdańsk-Wrzeszcz przez Spółkę, wnosząc jednocześnie o podjęcie współdziałania z nim i zawarcie stosownego porozumienia w sprawie przekazania tego terenu budowy, gdyż w przeciwnym razie niemożliwe będzie bezpieczne rozpoczęcie wykonywania robót. Inżynier roszczenie odrzucił w całości wskazując, że przekazanie terenu budowy nastąpiło 01.10.2013 r.

Dnia 05.12.2013 r. Wykonawca przedstawił Spółce wystąpienie, w którym poinformował, że w związku z nieprzekazaniem ww. terenu budowy i z powodu niewykonania przełożenia głównych torów szlakowych nr 1 i 2 w ramach inwestycji PKP PLK S.A., wykonanie robót w założonej technologii i ustalonym w umowie terminie jest niemożliwe i wymaga przedłużenia o co najmniej 161 dni, jak również będzie powodowało wzrost ceny kontraktowej. Ponadto, przyjmując założenia wariantu 2 i rozpoczęcia robót przez konsorcjum firm Torpol S.A. i Feroco S.A. z dniem 31.03.2014 r., będzie wymagało przedłużenia czasu na wykonanie umowy o 246 dni i również spowoduje wzrost ceny kontraktowej. Inżynier odrzucił I część roszczenia, natomiast II część roszczenia, tj. „niewykonanie przełożenia istniejących torów 1 i 2 w ramach inwestycji LCS Gdańsk, realizowanych przez PKP PLK CRI” przyjął do dalszego procedowania.

(dowód: akta kontroli str. 560-565)

W dniu 08.05.2014 r. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy Spółki podjęło uchwałę w sprawie wyrażenia zgody na podjęcie i prowadzenie negocjacji z Wykonawcą w zakresie zgłoszonego roszczenia nr 4, rozporządzenie prawami i zaciągnięcie zobowiązań z tym związanych. Zgody udzielono pod warunkiem, że wynegocjowane ustalenia zapewnią by data ukończenia realizacji Kontraktu nie przekroczyła terminu 31.10.2015 r., a poniesione przez Spółkę dodatkowe koszty nie przekroczyły 18.000,0 tys. zł netto.

(dowód: akta kontroli str. 1773-1796)

²⁹ Wiceprezes Zarządu Spółki.

³⁰ Na terenie stacji Gdańsk-Wrzeszcz równolegle do Projektu realizowana była również inwestycja PKP PLK S.A. polegająca na przebudowie i rozbudowie linii kolejowej E-65 Warszawa-Gdynia w rejonie stacji Gdańsk-Wrzeszcz. W ramach skoordynowania prac zawarto porozumienia pomiędzy Spółką a PKP PLK S.A. (z 01.03.2012 r. i 25.03.2013 r.) oraz pomiędzy Wykonawcą a PKP PLK S.A. (z 02.08.2013 r.) ustalające zasady współpracy i warunki realizacji inwestycji. Ponadto Wykonawca zawarł z Torpol S.A. porozumienie (23.09.2013 r.), w którym ustalono zasady realizacji obu inwestycji, w tym kolejność wykonywania robót z pierwszeństwem po stronie Torpol S.A., co wynikało z przyczyn czysto technicznych – realizacja przez Wykonawcę muru oporowego M1 i wiaduktu WK-2 w ramach prac związanych z PKM, uwarunkowana była wcześniejszym przełożeniem przez wykonawcę PKP PLK S.A. istniejących na tym terenie torów szlakowych nr 1 i 2. Obiekty te były niezbędne do włączenia linii PKM w układ torowy stacji Gdańsk Wrzeszcz i rozpoczęcia przewozów pasażerskich. PKP PLK S.A. zakłada zakończenie prac wymaganych do rozpoczęcia robót przez Wykonawcę dopiero na przełomie lipca i sierpnia 2014 r., podczas gdy Wykonawca zamierzał przystąpić do ich realizacji już w październiku 2013 r.

W dniu 28.05.2014 r. Spółka zawarła z Wykonawcą ugodę, na mocy której Wykonawca zobowiązał się wykonać roboty w zakresie muru oporowego M-1 i wiaduktu kolejowego WK-2 (w sposób i w technologii opisanej w § 2 ww. umowy) oraz wszelkie inne roboty mające nierozzerwalny związek funkcjonalno-użytkowy z ww. robotami, a także wykonać w stosunku do tych robót wszystkie obowiązki wynikające z Kontraktu – w terminie do 31.10.2015 r. Spółka zobowiązała się do zapłaty na rzecz Wykonawcy kwoty 16.500,0 tys. zł netto (20.295,0 tys. zł brutto).
(dowód: akta kontroli str. 1439-1445)

Z wyjaśnień Prezesa Zarządu Spółki wynika, że na etapie przygotowywania materiałów przetargowych nie można było precyzyjnie ustalić terminu udostępnienia dla Wykonawcy terenu budowy w rejonie obiektu – wiadukt kolejowy WK-2, z uwagi na to, że na stacji Gdańsk-Wrzeszcz, równoległe do kontraktu PKM, zaplanowana była realizacja robót budowlanych w ramach Modernizacji linii E65, prowadzonych na zlecenie PKP PLK S.A. Teren budowy w rejonie stacji Gdańsk-Wrzeszcz został przekazany Wykonawcy 01.10.2013 r., tj. w terminie zgodnym z ustaleniami z protokołu z dnia 08.05.2013 r., co nie było jednoznaczne z możliwością rozpoczęcia przez niego robót budowlanych. Na dzień dzisiejszy nie zostały jeszcze wykonane roboty wyprzedzające, tj. modernizacja Linii E65 (przez Torpol S.A. na zlecenie PKP PLK S.A.), które muszą być wykonane w pierwszej kolejności.

(dowód: akta kontroli str. 1494-1497)

W Spółce ustanowione były procedury wewnętrzne³¹ regulujące udzielanie zamówień publicznych.

Badanie postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na „Ubezpieczenie inwestycji pn.: Zaprojektowanie i budowa Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. Etap I – rewitalizacja Kolei Kokoszkowskiej” wykazało, że postępowanie w trybie przetargu nieograniczonego przeprowadzono zgodnie z przepisami ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych³², tj. z zachowaniem zasad uczciwej konkurencji. W szczególności:

- powołano komisję przetargową (art. 19 ust. 1);
- ogłoszenie o zamówieniu zamieszczono w miejscu ogólnie dostępnym w siedzibie Spółki, na stronie internetowej oraz przekazano Urzędowi Publikacji Unii Europejskiej w celu zamieszczenia w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej (art. 11 ust. 1, art. 40 ust. 1);
- wybrano ofertę najkorzystniejszą na podstawie kryteriów oceny ofert określonych w specyfikacji istotnych warunków zamówienia (art. 91 ust. 1);
- zamówienia udzielono wykonawcy, którego oferta była najkorzystniejsza (art. 7 ust. 3);
- postanowienia podpisanej umowy były zgodne z przedmiotem zamówienia opisanym w SIWZ (art. 140).

(dowód: akta kontroli str. 1084-1269)

2.6. Nakłady inwestycyjne Projektu wykonane do końca 2013 r. wyniosły 360.321,6 tys. zł, natomiast do 30.04.2014 r. 436.452,6 tys. zł, co stanowiło 59,4% nakładów planowanych (ujętych w planach finansowych). Na 2014 r. zaplanowano wydatki w kwocie 323.659,0 tys. zł. Wykonanie wydatków inwestycyjnych (do 30.04.2014 r.) wynosiło odpowiednio: 27%, 95,3%, 96,8% i 23,5%.

³¹ Uchwałą Zarządu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. nr 6/04/2014 z dnia 15 kwietnia 2014 r. w sprawie zatwierdzenia Regulaminów udzielania zamówień publicznych obowiązujących w Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.

³² Dz.U. z 2013 r. poz. 907 ze zm.

Niewykonanie w 73% wydatków inwestycyjnych netto w pierwszym roku działalności Spółki, w stosunku do planowanych, spowodowane było:

- niższymi wydatkami w stosunku do planowanych na: roboty budowlane i nadzór nad robotami (wyłonieni w drodze przetargu wykonawcy zaproponowali dużo niższe ceny), informację i promocję (trudności w oszacowaniu nakładów na etapie konstrukcji planu), pozostałe koszty rodzajowe (nie wystąpiły szkody na cudzym terenie podczas prowadzenia prac saperskich);
- ograniczeniem zakresu, rezygnacją z zaplanowanych działań na tym etapie inwestycji oraz niższymi wydatkami od zaplanowanych w kategorii usług doradczych, podatków i opłat;
- nieponiesieniem zaplanowanego wydatku w związku z opóźnieniem w stosunku do harmonogramu oraz niższym kosztem w grupie wydatków na dokumentację projektową, techniczną i inną.

(dowód: akta kontroli str. 653, 884-909, 972-1008)

Zgodnie z przyjętą w Spółce polityką rachunkowości koszty osobowe i rzeczowe Spółki, jako koszty organizacji i kierownictwa budowy, były zaliczane do kosztów pośrednich realizowanej inwestycji.

(dowód: akta kontroli str. 93-134)

2.7. Zgodnie z raportem miesięcznym za kwiecień 2014 r. z realizacji Kontraktu do 30.04.2014 r. wykonanie robót trasy zasadniczej i obiektów mostowych było zgodne z przyjętym harmonogramem, a w niektórych wypadkach roboty wyprzedzały harmonogram³³. Wykonawca nie mógł jednak realizować dalszych prac na obiekcie WK-2 i muru M1. Opóźnienia występowały w realizacji robót na obiektach WD-22, WD-28 (wiadukty drogowe) i na Węźle Matarnia. Nieznaczne opóźnienie dotyczyło robót drogowych i branżowych (teletechnika, energetyka, kanalizacja deszczowa, gaz, c.o., wodociąg, kanalizacja sanitarna, melioracje, telematyka i SRK), które nie stanowiło jednak zagrożenia dla terminowej realizacji Kontraktu (zakładano, że zostanie nadrobione w najbliższych miesiącach). Nie rozpoczęto wykonywania robót zasilania kolejowego EOR i występowało opóźnienie robót w zakresie zasilania energetycznego. Stan zaawansowania robót kubaturowych był zgodny z planem, jedynie na przystanku Kiełpinek i budynku LCS widoczne było opóźnienie w realizacji prac.

(dowód: akta kontroli str. 580-651)

Z wyjaśnień Prezesa Zarządu Spółki wynika, że przyczyną opóźnień robót zasilania kolejowego dla rozdzielnic EOR była zmiana kolejności wykonywania robót wynikająca z konieczności skoordynowania z innymi branżami oraz z przyjętej technologii wykonania prac, co na tym etapie budowy nie wpływa na zagrożenia wykonania robót w terminie kontraktowym. Zmiana terminu wykonania robót dla zasilania energetycznego wynikała z przeprowadzenia dodatkowych konsultacji z Zakładem Energetycznym w zakresie zarządzania, automatyki i ustaleń współpracy na etapie eksploatacji. Roboty budowlane związane z zasilaniem nie powodują zagrożeń terminowej realizacji inwestycji. Przyczyną opóźnień przy wykonywaniu przystanku Kiełpinek było m.in. zlecenie dodatkowych badań geotechnicznych, ich szczegółowa analiza oraz stały monitoring poziomu wód gruntowych w trakcie wykonywania prac odwodnieniowych wykopów. Przyczyną opóźnień przy wykonywaniu budynku LCS były zmiany kolejności wykonania prac (wymagana koordynacja między wieloma branżami).

³³ Wykonano m.in. większy zakres prac w ramach wzmocnienia podłoża, robót ziemnych, warstwy ochronnej, humusowania z obsianiem oraz na obiektach WK-3, WK-6, PT-7, WD-9, WK-11, WK-16, WK-18, Wd-22, WK-36, WK-37, WK-38, WD-40, a także w ramach drogi dojazdowej do przystanku Banino.

Prezes wyjaśnił, że na dzień 11 czerwca 2014 r. nie ma zagrożenia dla terminowego zakończenia robót na budynku LCS. W celu rozpoczęcia robót zasilania kolejowego EOR i nadrobienia ww. opóźnień zorganizowano dodatkowe narady koordynacyjne z udziałem Wykonawcy i projektantów celem przyspieszenia prac projektowych. Zostały zatwierdzone główne wytyczne dla kluczowych projektów branżowych przez Spółkę i Wykonawca w najbliższym czasie zintensyfikuje prace na podstawie zakończonych projektów wykonawczych.

(dowód: akta kontroli str. 1502-1507)

2.8. Spółka wg stanu na 31.12.2013 r. posiadała środki trwale o wartości netto 54.779,1 tys. zł, z tego: grunty oraz prawo wieczystego użytkowania gruntów (53.741,3 tys. zł), urządzenia techniczne i maszyny (826,5 tys. zł), środki transportu – samochód ciężarowy i osobowy (104,1 tys. zł) i inne środki trwale (107,2 tys. zł).

W pierwszym roku działalności Spółka przekroczyła plan wydatków o 161,3 tys. zł³⁴, co spowodowane było głównie zakupem samochodu ciężarowego. Zgodnie z planem Spółka zamierzała wydzierżawić samochód ciężarowy od firmy leasingowej (w pozycji usługi zaplanowano kwotę 63,3 tys. zł). Zasadniczym powodem rezygnacji z leasingu pojazdu był znacząco wyższy koszt pozyskania samochodu.

Rada Nadzorcza Spółki uchwałą nr 25/II/2011 z 16.11.2011 r. zaakceptowała ww. zobowiązanie.

(dowód: akta kontroli str. 910-940, 820-834)

W pierwszym roku działalności na wynagrodzenia i pochodne wydatkowano 1.421,3 tys. zł, tj. 87% wydatków planowanych. Stan zatrudnienia na koniec okresu sprawozdawczego (tj. na 30.06.2011 r.) wynosił 17 osób w przeliczeniu na pełne etaty.

W drugim roku działalności (01.07.2011 r. – 31.12.2012 r.) na wynagrodzenia i pochodne wydatkowano 4.818,1 tys. zł, tj. 91,2% wydatków planowanych. Stan zatrudnienia na 31.12.2012 r. wynosił 41 osób w przeliczeniu na pełne etaty. W czerwcu 2012 r. dokonano zmiany modelu realizacji robót budowlanych polegającej na wykonywaniu przez Spółkę we własnym zakresie zadań nadzoru inwestorskiego oraz koordynacji budowy, co spowodowało rozszerzenie składu Zarządu Spółki (powołano dodatkowego członka Zarządu kierującego powstałym w ramach struktury organizacyjnej Spółki Pionem Budowy) i wzrost zatrudnienia w grupie pracowników inżynieryjno-technicznych.

W roku 2013 Spółka zatrudniła 21 pracowników, w tym pracowników technicznych (m.in. Inżyniera Rezydenta ds. kolejowych i telematyki, inspektorów nadzoru, inżyniera technologa, inżyniera ds. przygotowania budowy i kontroli gospodarki odpadami, administratora projektu, głównego specjalistę ds. nieruchomości), pracownika sekretariatu budowy, specjalistę ds. archiwizacji dokumentacji oraz specjalistę informatyka. Dla każdego z tych stanowisk opracowano kartę opisu pracy, w której określony był cel stanowiska i zadania do wykonania, związane z realizowanym projektem. Stan zatrudnienia na 31.12.2013 r. wynosił 76 osób oraz w przeliczeniu na pełne etaty – 71,8. Wydatki na wynagrodzenia i pochodne wyniosły 7.253 tys. zł, tj. 97,6% rocznego planu.

(dowód: akta kontroli str. 826-883, 1270-1311)

³⁴ Spółka wydatkowała: 345,5 tys. zł na zakup środków trwałych (sprzęt komputerowy – 136,8 tys. zł, urządzenia techniczne – 30,8 tys. zł, środki transportu /samochód ciężarowy/ – 106,7 tys. zł, sprzęt – 19,0 tys. zł, wyposażenie – 52,1 tys. zł) oraz 71,2 tys. zł na oprogramowanie i 10,0 tys. zł na projekt księgi znaku.

Wysokość wynagrodzenia członków Zarządu Spółki w okresie jej działalności kształtowała się na poziomie 3-5-krotności³⁵ przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłaty nagród z zysku w czwartym kwartale roku poprzedniego, ogłoszonego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego (dalej: przeciętne wynagrodzenie), natomiast członków Rady Nadzorczej na poziomie 0,8-1-krotności przeciętnego wynagrodzenia, co było zgodne z art. 8 pkt 3 ustawy z dnia 3 marca 2000 r. o wynagradzaniu osób kierujących niektórymi podmiotami prawnymi³⁶.

W kontrolowanym okresie Prezesowi Zarządu Spółki wypłacono dwie nagrody roczne w wysokości 1,5-krotności jego przeciętnego wynagrodzenia miesięcznego uzyskanego w okresie od 11.06.2010 r. do 30.06.2011 r. oraz od 01.07.2011 r. do 31.12.2012 r.³⁷, natomiast Wiceprezesowi Zarządu Spółki jedną w wysokości 1,5-krotności jego przeciętnego wynagrodzenia miesięcznego uzyskanego w okresie od 19.06.2012 r. do 31.12.2012 r.³⁸, zgodnie z art. 10 ust. 7 ww. ustawy.

(dowód: akta kontroli str. 1446)

Wyniki ekonomiczno-finansowe Spółki (w złotych) przedstawia poniższa tabela:

	2010/2011	2011/2012	2013	2013/2010-2011
Aktywa ogółem	9 323 286,73	88 875 827,15	454 029 814,44	4869,85%
Aktywa trwałe ogółem	3 360 297,17	74 851 536,88	377 301 423,05	11228%
Wartości niematerialne i prawne	56 393,30	1 857 490,18	1 532 577,68	2718%
Rzeczowe aktywa trwałe	3 303 903,87	72 994 046,70	375 612 016,37	11369%
grunty	0,00	12 404 643,00	53 741 250,96	-
budynki, lokale i in. obiekty	0,00	0,00	0,00	-
środki transportu	96 005,63	143 899,59	104 127,51	108%
Należności długoterminowe	0,00	0,00	0,00	-
Inwestycje długoterminowe	0,00	0,00	0,00	-
długoterminowe aktywa finansowe	0,00	0,00	0,00	-
Aktywa obrotowe ogółem	5 962 989,56	14 024 290,27	76 728 391,39	1287%
Zapasy	11 177,70	458,10	664,72	6%
Kapitał własny	8 674 500,05	44 994 444,97	92 365 294,11	1065%
Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania	648 786,68	43 881 382,18	361 664 520,33	55745%
rezerwy na zobowiązania	0,00	0,00	0,00	-
zobowiązania długoterminowe	0,00	0,00	0,00	-
zobowiązania krótkoterminowe	648 786,68	4 898 986,23	190 945 590,85	29431%
Przychody netto ze sprzedaży	35 000,00	10 540,00	27 600,00	79%
Koszty sprzedanych produktów, towarów i materiałów	34 044,61	8 725,00	24 610,91	-
Zysk (strata) brutto ze sprzedaży	955,39	1 815,00	2 989,09	313%
Koszty sprzedaży	0,00	0,00	0,00	-
Koszty ogólnego zarządu	482 599,50	1 413 255,31	2 454 686,72	509%
wynagrodzenia	227 407,70	399 444,90	309 356,92	136%
wynagrodzenia zarządu spółki, w tym wykazane:	126 706,33	265 504,99	462 097,48	365%
- w rachunku zysków i strat	16 779,39	7 283,06	4 550,73	27%
- w bilansie w poz. środki trwałe w budowie	109 926,94	258 221,93	457 546,75	416%
wynagrodzenia rady nadzorczej	179 700,83	279 868,20	193 798,75	108%
Zysk (strata) ze sprzedaży	-481 644,11	-1 411 440,31	-2 451 697,63	509%
Pozostałe przychody operacyjne	4 430,18	145 127,51	535 842,84	12095%
zysk ze zbycia niefinansowych aktywów trwałych	0,00	0,00	0,00	-
Dotacje	0,00	67 062,62	510 982,78	-
Pozostałe koszty operacyjne	4 615,66	13 855,96	6 837,19	148%
strata ze zbycia niefinansowych aktywów trwałych	0,00	0,00	0,00	-
aktualizacja wartości aktywów niefinansowych	0,00	0,00	0,00	-
Zysk (strata) z działalności operacyjnej	-481 829,59	-1 280 168,76	-1 922 691,98	399%

³⁵ 3-krotność w latach 2010-2012 i 5-krotność w latach 2013-2014 (do dnia zakończenia kontroli).

³⁶ Dz. U. z 2013 r. poz. 254 ze zm.

³⁷ Uchwała nr 1/2012 Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. z dnia 25 stycznia 2012 r. oraz uchwała nr 7/2013 Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. z dnia 7 czerwca 2013 r.

³⁸ Uchwała Rady Nadzorczej Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. Nr 93/III/2013 z dnia 30 sierpnia 2013 r.

	2010/2011	2011/2012	2013	2013/2010-2011
Przychody finansowe	156 380,04	721 215,60	420 469,51	269%
Koszty finansowe	50,40	747,38	16 928,39	33588%
Zysk (strata) z działalności gospodarczej	-325 499,95	-559 700,54	-1 519 150,86	467%
Wynik zdarzeń nadzwyczajnych	0,00	0,00	0,00	-
Zysk (strata) brutto	-325 499,95	-559 700,54	-1 519 150,86	467%
Zysk (strata) netto	-325 499,95	-559 700,54	-1 519 150,86	467%
Zatrudnienie (w etatach) na koniec roku	17,0	41,0	71,8	422%

(dowód: akta kontroli str. 1082)

Poniższa tabela przedstawia analizę wskaźnikową Spółki³⁹:

Wskaźnik	2010/2011	2011/2012	2013	2013/2010-2011
$\frac{\text{kapitał zakładowy}}{\text{kredyty długoterminowe}}$	-	-	-	-
$\frac{\text{kapitał własny}}{\text{zobowiązania ogółem}}$	13,37	9,18	0,48	3,59%
$\frac{\text{ogólnego zadłużenia}}{\text{zobowiązania i rezerwy}}$	0,07	0,49	0,80	1142,86%
$\frac{\text{aktywa ogółem}}{\text{zadłużenia długoterminowego}}$	0,00	0,00	0,00	-
$\frac{\text{kapitał własny}}{\text{bieżącej płynności}}$	9,19	2,86	0,40	4,35%
$\frac{\text{aktywa bieżące*}}{\text{zobowiązania bieżące**}}$				
$\frac{\text{kosztów administracyjnych}}{\text{przychody netto ze sprzedaży}} \times 100\%$	1378,86%	13408,49%	8893,79%	645,01%
$\frac{\text{operacyjności}}{\text{przychody netto ze sprzedaży}} \times 100\%$	1476,13%	13491,27%	8982,96%	608,55%
$\frac{\text{pracochności}}{\text{przychody netto ze sprzedaży}} \times 100\%$	649,74%	3789,80%	1120,86%	172,51%
$\frac{\text{usługochłonności}}{\text{przychody netto ze sprzedaży}} \times 100\%$	500,68%	2954,16%	1963,56%	392,18%
$\frac{\text{stopa marży brutto}}{\text{przychody netto ze sprzedaży}} \times 100\%$	2,73%	17,22%	10,83%	396,70%
$\frac{\text{rentowności sprzedaży}}{\text{przychody netto ze sprzedaży}} \times 100\%$	-1376,13%	-13391,27%	-8882,96%	645,50%

* aktywa bieżące: aktywa obrotowe bez należności z tytułu dostaw i usług powyżej 12 miesięcy;

** zobowiązania bieżące: zobowiązania krótkoterminowe bez zobowiązań z tytułu dostaw i usług powyżej 12 miesięcy oraz rezerwy krótkoterminowe i rozliczenia międzyokresowe krótkoterminowe;

*** koszty wytworzenia sprzedanych produktów, wartość sprzedanych towarów i materiałów, koszty sprzedaży oraz koszty ogólnego zarządu.

(dowód: akta kontroli str. 1083)

Spółka w latach 2010-2013 nie zaciągała kredytów, ani innych zobowiązań długoterminowych. Relacja kapitału własnego do zobowiązań ogółem na koniec 2013 r. ukształtowała się na poziomie 0,48, co mogło wskazywać na trudności płatnicze Spółki. Na koniec poprzednich okresów sprawozdawczych, tj. 30.06.2011 r. i 31.12.2012 r. wynosiła: 13,37 i 9,18.

(dowód: akta kontroli str. 1082-1083)

Prezes Zarządu Spółki wyjaśnił, że zmniejszenie wartości ww. wskaźnika stanowi skutek ujmowania w pozycji B.III.2.i) pasywów nierozliczonych transz zaliczek otrzymanych na podstawie umowy⁴⁰ o dofinansowanie realizowanego

³⁹ Wskaźniki: kosztów administracyjnych, operacyjności, pracochności, usługochłonności, stopa marży brutto, rentowności sprzedaży – wyliczono na podstawie rachunku zysków i strat, prezentowanego w wariantcie kalkulacyjnym, sporządzonego na potrzeby analizy; zgodnie z polityką rachunkowości Spółka sporządzała rachunek zysków i strat w wariantcie porównawczym.

⁴⁰ Nr POIS.07.01.00-00-027/11-00.

projektu. Z chwilą otrzymania potwierdzenia rozliczenia danej transzy zaliczki, jej wartość zostanie przeksięgowana do pozycji IV.2 pasywów, zmniejszając tym samym wartość pozycji Zobowiązania krótkoterminowe.

Prezes jednocześnie wskazał, że Spółka otrzymuje zaliczki sukcesywnie zgodnie ze zgłaszanym zapotrzebowaniem na środki finansowe, a więc sytuacja związana z niską wartością przedmiotowego wskaźnika będzie występować do chwili zakończenia projektu i rozliczenia wszystkich transz otrzymanych zaliczek, czyli do przełomu roku 2015 i 2016. Przedstawiona sytuacja nie jest więc przesłanką wskazującą na trudności ze spłatą zobowiązań i nie stanowi zagrożenia dla realizacji prowadzonej inwestycji.

(dowód: akta kontroli str. 1508-1509)

Wskaźnik ogólnego zadłużenia (zobowiązania i rezerwy/aktywa ogółem) na koniec kolejnych okresów sprawozdawczych wykazywał tendencję rosnącą, tj. wynosił odpowiednio: 0,07, 0,49 i 0,80, co oznaczało wyższy stopień udziału kapitału obcego w działalności Spółki. Na koniec 2013 r. 80% majątku Spółki znajdowało pokrycie w kapitałach obcych.

(dowód: akta kontroli str. 1083)

Prezes Zarządu Spółki wyjaśnił, że wzrost wskaźnika ogólnego zadłużenia wynika z przyjętej struktury finansowania inwestycji, zakładającej jej dofinansowanie ze środków POliŚ na poziomie 85% kosztów kwalifikowalnych oraz sfinansowanie części wkładu krajowego do projektu środkami pozyskanymi w drodze emisji obligacji. W związku z tym oraz faktem, że pozyskiwanie środków POliŚ następowało począwszy od roku 2012, wartość ww. wskaźnika wzrastała w toku realizacji inwestycji i będzie wzrastać nadal w związku z wypłatą kolejnych transz środków POliŚ oraz emisją obligacji. Wartość wskaźnika wynika zatem z przyjętego montażu finansowego projektu i nie zagraża realizacji celu Spółki.

(dowód: akta kontroli str. 1508-1509)

Wskaźnik płynności bieżącej (aktywa bieżące/zobowiązania bieżące) na koniec dwóch pierwszych okresów sprawozdawczych wynosił odpowiednio 9,19 i 2,86, natomiast na koniec 2013 r. 0,40, co mogło wskazywać na zagrożenie bezpieczeństwa finansowego Spółki.

(dowód: akta kontroli str. 1083)

Obniżenie wartości wskaźnika płynności bieżącej, jak wyjaśnił Prezes Zarządu Spółki, wynika z ujęcia w pozycji Zobowiązania krótkoterminowe kwot otrzymanych, a nie rozliczonych zaliczek ze środków POliŚ. Wartości tego wskaźnika obliczone z pominięciem kwot dotyczących zaliczek nie wskazują na zagrożenie realizacji inwestycji ze względu na brak płynności finansowej. Spółka nie miała trudności z terminowym regulowaniem zobowiązań.

(dowód: akta kontroli str. 1508-1509)

Spółka, nie prowadząc innej działalności gospodarczej poza realizowaniem inwestycji, osiągała w kolejnych okresach sprawozdawczych jedynie przychody w nieistotnych rozmiarach, stąd wskaźniki poziomu kosztów⁴¹ były wysokie⁴².

Stopa marży brutto (zysk brutto ze sprzedaży/przychody netto ze sprzedaży) wynosiła odpowiednio: 2,73%, 17,22% i 10,83%.

⁴¹ Porównaj przypis 39.

⁴² Koszty ogólnego zarządu – koszty sprzedaży/przychody netto ze sprzedaży odpowiednio: 1.378,86%, 13.408,49%, 8.893%; koszty własne sprzedaży/przychody netto ze sprzedaży odpowiednio: 1.476,13%, 13.491,27%, 8.982,96%; koszty wynagrodzeń/przychody netto ze sprzedaży odpowiednio: 649,74%, 3.789,80%, 1.120,86%; koszty usług obcych/przychody netto ze sprzedaży odpowiednio: 500,68%, 2.954,16%, 1.963,56%.

W działalności operacyjnej Spółka ponosiła w kolejnych latach stratę w wysokości odpowiednio: 481,8 tys. zł, 1.280,2 tys. zł i 1.922,7 tys. zł, co wynikało z inwestycyjnego charakteru jej działalności.

(dowód: akta kontroli str. 884-909, 972-1008)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Spółki w zakresie efektywności realizowania zadania, dla którego została powołana.

IV. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Gdańsku.

Gdańsk, dnia 17 września 2014 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Gdańsku

Dyrektor
Alicja Szczepaniak

Kontrolerzy
Teresa Sawicka
główny specjalista kontroli państwowej

.....
podpis

.....
podpis

Hanna Rybczyńska
główny specjalista kontroli państwowej

.....
podpis