



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Olsztynie

LOL – 4101-008-04/2014

P/14/019

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

z uwzględnieniem zmian wynikających z uchwały Zespołu Orzekającego Komisji Rozstrzygającej  
Najwyższej Izby Kontroli z dnia 6 października 2014 r. nr KPK/KPO-415-210/2014

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura w Olsztynie  
ul. Artyleryjska 3e, 10-165 Olsztyn  
T +48 89 678 82 00, F +48 89 678 82 30  
lol@nik.gov.pl  
Adres korespondencyjny: Skr. poczt. P-69, 10-950 Olsztyn

## 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 Olsztynie

*Kontroler* Piotr Stupienko – główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 88704 z dnia 6 maja 2014 r.

(dowód: akta kontroli str. 1-2)

*Jednostka kontrolowana* Warmia i Mazury Sp. z o.o. 12-100 Szczytno, Szymany 150 (dalej: „Spółka”).

*Kierownik jednostki kontrolowanej* Leszek Krawczyk – Prezes Zarządu Spółki.

(dowód: akta kontroli str. 29)

## II. Ocena kontrolowanej działalności

### Ocena ogólna

Uzasadnienie  
oceny ogólnej

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

Podstawą tej oceny było prawidłowe gospodarowanie mieniem samorządu terytorialnego oddanym do dyspozycji Spółki oraz właściwa realizacja przez nią zadań dla których została powołana, w szczególności związanych z przygotowaniem uruchomienia Portu Lotniczego w Szymanach, tj. m.in.:

- uzyskanie od Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego zezwolenia na dokonanie niezbędnych zmian eksploatacyjnych i technicznych lotniska mających na celu uruchomienie Portu Lotniczego,
- skuteczne podejmowanie działań w celu pozyskania środków finansowych mających stanowić wkład własny Spółki w finansowaniu ww. przedsięwzięcia inwestycyjnego,
- uzyskanie wymaganych pozwoleń na budowę infrastruktury lotniskowej,
- terminowe realizowanie działań związanych z przygotowaniem uruchomienia lotniska, określonych w studium wykonalności przedmiotowej inwestycji.

Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły gospodarki finansowej Spółki i polegały na:

- niewywiązanie się z określonego w art. 10 ustawy o rachunkowości<sup>2</sup> obowiązku ustalenia w formie pisemnej dokumentacji opisującej przyjęte przez Spółkę zasady rachunkowości,
- wypłaceniu Prezesowi Zarządu Spółki wynagrodzenia o 1.351,98 zł wyższego niż wynikające z zawartej z nim umowy o pracę,

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

<sup>2</sup> Ustawa z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2013 r., poz. 330 ze zm.).

- nieujęciu w ewidencji finansowo-księgowej trzech gwarancji na łączną kwotę 308,0 tys. zł, stanowiących zabezpieczenie umów realizowanych w ramach przedmiotowej inwestycji,
- niedochodzeniu przez Spółkę należnej jej kwoty 32,1 tys. zł z tytułu kary za niewykonanie jednej z umów dotyczących realizowanego przedsięwzięcia, w sytuacji zanotowania strat w działalności Spółki w latach 2012-2013.

### III. Opis ustalonego stanu faktycznego

#### 1. Gospodarowanie mieniem samorządu terytorialnego oddanym do dyspozycji Spółki.

Opis stanu faktycznego

Spółka utworzona została na czas nieoznaczony w dniu 21 września 2011 r.<sup>3</sup> Zgodnie z umową Spółki, rok obrotowy pokrywa się z rokiem kalendarzowym (pierwszy rok obrotowy obejmował lata 2011-2012), natomiast przedmiotem jej działalności jest m.in. transport lotniczy pasażerski i towarów, działalność usługowa wspomagająca transport lotniczy, naprawa i konserwacja statków powietrznych, naprawa i konserwacja pozostałego sprzętu transportowego, magazynowanie i przechowywanie pozostałych towarów, a także wynajem i zarządzanie nieruchomościami własnymi oraz dzierżawionymi.

Zgodnie z aktem założycielskim Spółki, kapitał zakładowy wynosił 2.275,0 tys. zł i został wniesiony w formie pieniężnej, wszystkie udziały objęło Województwo Warmińsko-Mazurskie (dalej: „Województwo”), a kapitał zakładowy mógł być podwyższony o kwotę 200.000,0 tys. zł w terminie do końca 2030 r. Według stanu na dzień kontroli, tj. 6 czerwca 2014 r.:

- wysokość kapitału zakładowego wynosiła 22.066,0 tys. zł, a wszystkie udziały posiadało Województwo, na pokrycie których wniosło aport rzeczowy (13,0 tys. zł) i środki pieniężne (22.053,0 tys. zł),
- Spółka nie uzyskała od Województwa pożyczek, kredytów, poręczeń, gwarancji, ulg z tytułu niespłaconych zobowiązań oraz aportów nieruchomości. Nieruchomości lotniskowe którymi zarządza Spółka, stanowiły przedmiot umowy dzierżawy z dnia 24 kwietnia 2012 r. – zagadnienie to opisano w pkt 2.1.1. niniejszego wystąpienia pokontrolnego,
- nie występowały również niezaspokojone należności od Województwa.

(dowód: akta kontroli str. 3-35)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

#### 2. Efektywność realizacji zadań dla których powołano Spółkę.

##### 2.1. Sposób realizacji celu dla którego powołano Spółkę.

Opis stanu faktycznego

2.1.1. W okresie poprzedzającym powstanie Spółki, budowę lotniska regionalnego w Szymanach zajmował się Port Lotniczy „Mazury” Sp. z o.o. Dokumentem uzasadniającym budowę lotniska w Szymanach był „Program rozwoju sieci lotnisk

<sup>3</sup> Uchwałę w sprawie utworzenia spółki Warmia i Mazury Sp. z o.o. Sejmik Województwa Warmińsko-Mazurskiego podjął w dniu 31 sierpnia 2011 r.

i lotniczych urządzeń naziemnych – kierunki rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2020 r.” przyjęty uchwałą Rady Ministrów nr 86/2007 z dnia 8 maja 2007 r. oraz studium wykonalności opracowane zgodnie z wytycznymi Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury 2007-2013 (dalej: „RPO W-M 2007-2013”) dla osi priorytetowej "Infrastruktura transportowa regionalna i lokalna" oraz zgodnie z wytycznymi obowiązującymi dla projektów lotniskowych opracowanych przez inicjatywę Jaspers i rekomendowanych przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (Niebieska księga, Sektor transportu lotniczego). W studium wykonalności dokonano analizy m.in. potrzeb i celów realizacji projektu, prognozy ruchu lotniczego, prognozy cen paliwa lotniczego, trwałości technologicznej projektu, jego wpływu na środowisko naturalne, oceny oddziaływania projektu na sfery ekonomiczną, społeczną i środowiskową, a także wykonalności finansowo-ekonomicznej i wykonalności instytucjonalnej Projektu.

Określone w studium wykonalności wskaźniki zwrotu z kapitału i finansowej wartości bieżącej netto kapitału są ujemne, co oznacza, że Projekt bez dotacji UE jest nierentowny dla podmiotów zaangażowanych w jego realizację (krajowego inwestora). Z analiz ekonomicznych Projektu, po uwzględnieniu wkładu finansowego UE wynika m.in., że suma zdyskontowanych korzyści ekonomicznych przewyższa sumę zdyskontowanych kosztów ekonomicznych projektu (ekonomiczną bieżącą wartość netto inwestycji określono na 716.805,0 tys. zł, ekonomiczną wewnętrzną stopę zwrotu z inwestycji określono na 23,42%, a wskaźnik korzyści/koszty na 2,06). Zakres rozbudowy lotniska, opisany został w pkt 2.1.3. niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

(dowód: akta kontroli str. 36-44)

W dniu 24 kwietnia 2012 r. Spółka wydzierżawiła od Województwa, do 31 grudnia 2042 r., teren o łącznej powierzchni 460,4 ha wraz z budynkami i infrastrukturą lotniczą, w celu prowadzenia lotniska użytku publicznego.

W związku z procesem sądowym o wydanie lotniska toczącym się pomiędzy Województwem a Portem Lotniczym „Mazury” Sp. z o.o., tj. spółką poprzednio zarządzającą lotniskiem, protokół zdawczo-odbiorczy terenu lotniska kontrolowana Spółka podpisała w dniu 24 maja 2013 r.

Zgodnie z umową dzierżawy Spółka zobowiązała się m.in. do:

- rozpoczęcia działalności gospodarczej jako lotnisko użytku publicznego w terminie do dnia 1 stycznia 2016 r.4,
- realizacji inwestycji zgodnie z harmonogramem rzeczowo-finansowym zawartym w umowie na dofinansowanie w ramach RPO W-M 2007-2013,
- zawarcia, w terminie 30 dni po uruchomieniu działalności lotniskowej, z ministrem właściwym w zakresie państwowych statków powietrznych, stosownego porozumienia, precyzującego zakres i zasady wykorzystywania przedmiotu dzierżawy przez polskie państwowe statki powietrzne, regulujące m.in.: zabezpieczenie służb ruchu lotniczego, procedury startów i lądowań, udostępniania postoju samolotów, odtwarzania gotowości statków powietrznych oraz zabezpieczania służby paszportowej i celnej, a także wstępu na teren lotniska.

(dowód: akta kontroli str. 45-56)

**2.1.2.** W marcu 2013 r., w związku z niedopełnieniem wszystkich niezbędnych formalności przez Port Lotniczy „Mazury” Sp. z o.o., Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wszczął postępowanie administracyjne dotyczące zmiany cech lotniska w Szymanach. Po przeprowadzeniu kontroli doraźnej obiektów lotniska, inspektorzy

<sup>4</sup> Zgodnie z aneksem nr 3 z dnia 17 grudnia 2013 r.

Urzędu Lotnictwa Cywilnego stwierdzili naruszenia przepisów z zakresu lotnictwa cywilnego. Dotyczyło to głównie nieprawidłowego stanu technicznego lotniska, braku środków technicznych oraz zasobów ludzkich pozwalających na utrzymanie lotniska użytku publicznego, a także nieutrzymania urządzeń radionawigacyjnych w pełnej sprawności technicznej. W związku z powyższym, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego decyzją z dnia 2 lipca 2013 r. zmienił cechę lotniska „Mazury” w Szymanach w zakresie jego dostępności dla użytkowników - z lotniska użytku publicznego<sup>5</sup> na lotnisko użytku wyłącznego<sup>6</sup>, a decyzji tej nadał rygor natychmiastowej wykonalności.

(dowód: akta kontroli str. 57-58)

Decyzją z dnia 10 lipca 2013 r. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wyraził zgodę na przekazanie Spółce lotniska „Mazury” w Szymanach od poprzednio zarządzającego podmiotu - Portu Lotniczego „Mazury” Sp. z o.o. (zmianę wpisano do rejestru lotnisk).

(dowód: akta kontroli str. 59-64)

W dniu 24 lipca 2013 r. Spółka wystąpiła do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z wnioskiem o udzielenie zezwolenia na dokonanie istotnych zmian eksploatacyjnych i technicznych lotniska, określonych m.in. w studium wykonalności (wariant B – najkorzystniejszy ekonomicznie), wymaganych na podstawie art. 61 ust. 1 ustawy Prawo Lotnicze<sup>7</sup>, w związku z § 7 ust. 1 rozporządzenia Ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk<sup>8</sup> oraz przesłała stosowną dokumentację techniczną. Na podstawie decyzji w powyższym zakresie, którą Spółka otrzymała 23 września 2013 r., uzyskano zgodę na wprowadzenie 21 istotnych zmian eksploatacyjnych i technicznych cech lotniska użytku wyłącznego Mazury, tj. m.in. na:

- rozbudowę drogi startowej poprzez jej wydłużenie do 2.500,0 m i zmianę jej szerokości z 60 m na 45 m z pobocznymi o szerokości 7,5 m każde wraz z odwodnieniem, oznakowaniem dziennym i nocnym, oświetleniem krawędziowym i osiowym,
- budowę: płaszczyzn do zawracania przy progu drogi startowej (o długości 450,0 m każda), płyty postojowej (o długości 141,5 m i szerokości 132,0 m), drogi kołowania (o szerokości 23 m, łączącej płytę postojową z drogą startową) wraz właściwym oznakowaniem i oświetleniem,
- budowę ogrodzenia lotniska wraz z systemem kontroli dostępu i oświetlenia,
- budowę terminala pasażerskiego oraz strażnicy Lotniskowej Straży Pożarnej.

(dowód: akta kontroli str. 65-70)

W dniu 24 lipca 2013 r., w związku z przystąpieniem do prac związanych z rozbudową lotniska w Szymanach, Prezes Zarządu Spółki wydał zarządzenie nr 1/2013 o zamknięciu lotniska dla ruchu lotniczego do dnia 1 lipca 2015 r. O fakcie tym, zgodnie z art. 68 ust. 2 pkt 9 ustawy Prawo Lotnicze, zawiadomiono Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz Polską Agencję Żeglugi Powietrznej, podając przyczyny zamknięcia oraz przewidywany czas zamknięcia.

(dowód: akta kontroli str. 71-74)

<sup>5</sup> Zgodnie z art. 54 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo Lotnicze (Dz. U. z 2013 r., poz. 1393 ze zm.), lotniskiem użytku publicznego jest lotnisko otwarte dla wszystkich statków powietrznych w terminach i godzinach ustalonych przez zarządzającego tym lotniskiem i podanych do publicznej wiadomości.

<sup>6</sup> Zgodnie z art. 54 ust. 5 ustawy Prawo Lotnicze, z lotnisk użytku wyłącznego dopuszcza się wykonywanie lotów:

- przewozów czarterowych, wykonywanych wyłącznie śmigłowcami oraz samolotami o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 10.000 kg lub o liczbie miejsc pasażerskich poniżej 20;

- lokalnych;

- oraz innych niż wymienione loty, niebędących lotami handlowymi.

<sup>7</sup> Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. (Dz. U. z 2013 r., poz. 1393 ze zm.).

<sup>8</sup> Rozporządzenie z dnia 5 lipca 2013 r. (Dz. U., poz. 810).

**2.1.3.** W dniu 29 czerwca 2012 r.<sup>9</sup> Spółka zawarła z Województwem wstępną umowę dotyczącą realizacji Projektu „Regionalny Port Lotniczy Olsztyn-Mazury”, w ramach RPO W-M 2007-2013.

Projekt ten obejmował rozbudowę infrastruktury lotniska Szymany dla potrzeb lotnictwa cywilnego w zakresie transportu lotniczego, polegającą na:

- Modernizacji obiektów istniejących, w tym m.in.:
  - rozbudowie płaszczyzn ruchu samolotów (drogi startowej, drogi kołowania, płyty postojowej, dróg technicznych i przeciwpożarowych) i świateł nawigacyjnych,
  - montażu systemu nawigacyjnego,
  - adaptacji istniejących budynków.
- Budowie obiektów nowych i zakupu sprzętu, w tym:
  - budowie nowego terminala wraz z wyposażeniem i przebudową sieci zewnętrznych,
  - zakupie sprzętu do utrzymania płaszczyzn ruchu samolotów oraz pasażerów,
  - stworzeniu systemów: zabezpieczenia przeciwpożarowego, łączności, nawigacji i dozoru.

Zgodnie z przyjętymi w ww. umowie szacunkowymi założeniami, od 2016 r. lotnisko obsługiwać ma 30 tys. pasażerów rocznie, a docelowo w 2032 r. - 425 tys. pasażerów.

W badanym okresie Spółka zleciła wykonanie trzech analiz/prognoz rozwoju ruchu lotniczego na lotnisku w Szymanach, które zakładały znaczny jego wzrost w perspektywie do 2035 r., tj.:

- analizę potencjału rynkowego, strategię rozwoju połączeń oraz prognozę ruchu lotniczego, sporządzoną przez DHV Polska w lipcu 2012 r. – wzrost obsługiwanej liczby pasażerów do 379 tys.,
- prognozę ruchu lotniczego w ramach studium wykonalności projektu Regionalny Port Lotniczy Olsztyn-Mazury, sporządzoną przez INFRA VISION w lutym 2013 r. – wzrost obsługiwanej liczby pasażerów do 731 tys.,
- aktualizację prognozy przewozów i ruchu lotniczego dla lotniska Szymany, sporządzoną przez Biuro Studiów i Projektów Lotniskowych POLCONSULT Sp. z o.o. w lutym 2013 r. – wzrost obsługiwanej liczby pasażerów do 731 tys.

Prezes Zarządu Spółki w sprawie prognoz wzrostu ruchu lotniczego na lotnisku w Szymanach wyjaśnił, że proces rozbudowy lotniska rozpoczęło Województwo, na podstawie zgłoszenia i uzyskania notyfikacji Komisji Europejskiej z sierpnia 2009 r. i rozporządzenia Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 8 października 2009 r. w sprawie udzielania pomocy na inwestycje w zakresie portów lotniczych w ramach regionalnych programów operacyjnych<sup>10</sup>. Województwo decydując się na budowę portu lotniczego w tej lokalizacji przeprowadziło odpowiednie badania, w tym analizy i prognozy ruchu lotniczego. Koncepcja budowy lotniska w Szymanach kontynuowana jest przez samorządowe władze wojewódzkie kilku kadencji, wpisana jest do Strategii Rozwoju Województwa Warmińsko-Mazurskiego, do RPO Warmia i Mazury 2007-2013 i została zaakceptowana przez centralne władze polskie i unijne. Ma też zapewnione finansowanie w okresie budowy lotniska, jak i wiele lat po jego uruchomieniu. Założenia prawne, ekonomiczne oraz dotyczące ruchu lotniczego były analizowane przez szereg instytucji krajowych i unijnych i nie było do

<sup>9</sup> Do umowy zawarto 2 aneksy: nr 1 z dnia 25 listopada 2013 r. i 11 lutego 2014 r., w których zmieniano m.in. wartość oraz terminy rozpoczęcia i zakończenia poszczególnych etapów inwestycji, zgodnie z aktualnym postępowaniem prac w tym zakresie.

<sup>10</sup> Dz. U. Nr 174, poz. 1356

Uwagi dotyczące  
badanej działalności

nich zastrzeżeń. Spółka Warmia i Mazury przejmując po poprzedniej spółce zadanie budowy portu lotniczego, bazowała na wcześniejszych założeniach dotyczących warunków prawnych, ekonomicznych i założonego wzrostu ruchu lotniczego. W swoim zakresie również zlecała wykonanie takich analiz wyspecjalizowanym instytucjom, bowiem ruch lotniczy jest zjawiskiem dynamicznym, zależnym od różnych czynników (itd., itp.). Prezes Zarządu Spółki dodał ponadto, iż w oparciu o swoje doświadczenie zawodowe uważa, że prognozy dotyczące wzrostu ruchu lotniczego na lotnisku w Szymanach są sporządzone rzetelnie i nie zachodzą przesłanki do ich kwestionowania.

Nie kwestionując ww. szacunków dotyczących prognoz rozwoju ruchu lotniczego na lotnisku w Szymanach przyjętych przez władze samorządowe oraz kontrolowaną Spółkę, NIK zwraca jednak uwagę, że ze względu na specyfikę ruchu lotniczego, działalność Spółki obciążona jest ryzykiem ekonomicznym, co może skutkować w przyszłości trudnościami w wypracowaniu zysku operacyjnego.

(dowód: akta kontroli str. 75-88, 192-218,256-271,284-316,402-405,412)

Szacunkowe koszty realizacji Projektu określono na 204.395,1 tys. zł (w tym 163.093,0 tys. zł stanowiły koszty kwalifikowane). Struktura finansowania była następująca:

- 80.444,3 tys. zł (39,4% szacunkowych kosztów całości inwestycji), w tym 39.142,3 tys. zł (24,0%) kosztów kwalifikowanych, stanowi wkład własny Spółki finansowany z emisji obligacji,
- 123.950,8 tys. zł (60,6% szacunkowych kosztów całości inwestycji i 76,0% kosztów kwalifikowanych) – dofinansowanie ze środków RPO 2007-2013, w tym 105.358,1 tys. zł ze środków UE i 18.592,7 tys. zł ze środków budżetu państwa.

Zgodnie z założeniami realizacji Projektu, wkład własny Spółki pokryty ma być z wyemitowanych w tym celu obligacji. Zgodnie z uzyskanym z banku „Listem mandatowym”, planowana wartość emitowanych obligacji wynosi do 75 mln zł.

Prezes Zarządu Spółki w sprawie emisji obligacji przez Spółkę przeznaczonych na pokrycie wkładu własnego wyjaśnił, że wybór tej formy finansowania był decyzją właściciela Spółki – Samorządu Województwa Warmińsko-Mazurskiego. Wyjaśnił ponadto, że wyemitowane zostaną obligacje długoterminowe, którymi pokryte zostaną wydatki kwalifikowane i niekwalifikowane w szacunkowej wysokości 45,5 mln zł oraz obligacje obrotowe krótkoterminowe w wysokości 30 mln zł na pokrycie podatku VAT.

(dowód: akta kontroli str. 36-37,75-90)

W harmonogramie rzeczowo-finansowym wstępnej umowy dotyczącej realizacji Projektu, określono m.in. termin:

- złożenia dokumentacji projektowej wraz z wnioskiem o dofinansowanie oraz rozpoczęcie inwestycji – luty 2014 r.,
- uzyskania pozwoleń na budowę – od grudnia 2013 r. do lutego 2014 r.,
- rozpoczęcia postępowań przetargowych mających na celu wyłonienie wykonawców poszczególnych etapów związanych z realizacją projektu – luty 2012 r.,
- zakończenia inwestycji – grudzień 2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 78-88)

W dniu 13 lutego 2014 r. Spółka złożyła do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Warmińsko-Mazurskiego wniosek o dofinansowanie Projektu ze środków RPO W-M 2007-2013. Wg stanu na dzień kontroli, tj. 6 czerwca 2014 r., wniosek o dofinansowanie poddany został ocenie merytorycznej oraz strategicznej i został przekazany do Zarządowi Województwa Warmińsko-Mazurskiego w celu podjęcia stosownej uchwały w sprawie wyboru projektu do dofinansowania.

(dowód: akta kontroli str. 91-95)

**2.1.4.** Harmonogram rzeczowy działań związanych z uruchomieniem lotniska, stanowiący załącznik do studium wykonalności Projektu Regionalnego Portu Lotniczego Olsztyn-Mazury, obejmował następujące etapy:

- Etap I – Prace przygotowawcze (lata 2012-2015), w tym:
  - wykonanie prac projektowych i pełnienie funkcji inspektora nadzoru inwestorskiego,
  - wykonanie analizy potencjału rynkowego, strategii rozwoju połączeń oraz prognozy ruchu lotniczego,
  - opracowanie: map do celów projektowych, wstępnego planu organizacji ruchu lotniczego dla potrzeb rozbudowy portu lotniczego oraz raportu o oddziaływaniu na środowisko,
  - przeprowadzenie konkursu na opracowanie koncepcji architektonicznej terminala pasażerskiego,
  - wykonanie projektów: architektonicznego terminala pasażerskiego oraz pola wzlotów i drogi dojazdowej do terminala pasażerskiego.

Wszystkie ww. działania w ramach etapu I zostały zrealizowane.
- Etap II – Realizacja Projektu (lata 2014-2015), w tym:
  - usunięcie drzew i krzewów oraz ogrodzenie lotniska (realizacja w toku),
  - budowa terminala wraz z wyposażeniem oraz budynku wiaty technicznej wraz z wyposażeniem (realizacja w toku),
  - modernizacja i rozbudowa infrastruktury pola wzlotów oraz adaptacja istniejących budynków wraz z budową strażnicy przeciwpożarowej i zakupem wyposażenia (w dniu kontroli trwały postępowanie przetargowe ),
  - zakup i montaż radiowego systemu wspomagania lądowania ILS (planowane na przełomie 2014/2015 r.),
  - zakup, instalacja i uruchomienie urządzeń do utrzymania lotniska oraz obsługi naziemnej samolotów i osłony przeciwpożarowej (planowane na przełomie 2014/2015 r.),
  - leasing zwrotny pojazdu ratowniczo – gaśniczego (przełom 2014/2015 r.),
  - montaż infrastruktury telekomunikacyjnej służb lotniskowych (przełom 2014/2015 r.),
  - montaż systemu kontroli dostępu wraz z wyposażeniem służb lotniska oraz budowa parkingów (I kwartał 2015 r.),
- Etap III – Nadzór i usługi doradcze (2013-2015), w tym nadzór techniczny, inżyniera kontraktu, obsługa prawna (w trakcie realizacji) oraz sporządzanie analiz i ekspertyz (III kw. 2014 r. – II kw. 2015 r.).
- Etap IV – Zarządzanie i promocja (2014-2015), w tym audyt (IV kwartał 2014 r.) i promocja projektu ( III kwartał 2014 r. i II kwartał 2015 r.).

(dowód: akta kontroli str. 96-97,406-411)

**2.1.5.** Do dnia kontroli NIK, tj. do dnia 6 czerwca 2014 r. Spółka uzyskała pięć pozwoleń na budowę/przebudowę lub rozbiórkę infrastruktury lotniskowej, tj.:



- dwa pozwolenia z 30 grudnia 2013 r. – na budowę budynku Lotniskowej Straży Pożarnej oraz na wykonanie remontu i przebudowy innych budynków lotniskowych, a także na budowę terminala pasażerskiego i wiaty technicznej wraz z infrastrukturą towarzyszącą,
- dwa pozwolenia z 31 grudnia 2013 r. – na rozbiórkę trzech budynków magazynowych oraz budowę ogrodzenia części lotniczej lotniska wraz z wykonaniem studni kablowych,
- pozwolenie z 20 marca 2014 r. – na rozbudowę i przebudowę lotniska m.in. poprzez:
  - odbudowę istniejącej drogi startowej wraz z infrastrukturą techniczną i podniesieniem nośności,
  - wydłużenie drogi startowej o 500 m w kierunku północnym (wraz z infrastrukturą techniczną),
  - budowę drogi kołowania łączącej drogę startową z płytą postoju samolotów kodu C (wraz z infrastrukturą techniczną),
  - budowę płyty postoju dla trzech samolotów kodu C wraz z infrastrukturą techniczną, stanowiskiem odladzania samolotów w układzie zamkniętym oraz budowę płyty postoju śmigłowców,
  - budowę systemu ILS wraz ze światłami nawigacyjnymi i urządzeniami meteo oraz budowę systemu światel uproszczonych na podejściu pomocniczym,
  - budowę systemu dróg technicznych samochodowych, płaszczyzny postoju sprzętu przy strażnicy przeciwpożarowej.

(dowód: akta kontroli str. 98-109)

W dniu 28 kwietnia 2014 r. Spółka zawarła z wykonawcą wyłonionym w drodze przetargu nieograniczonego, umowę na pełnienie nadzoru przyrodniczego nad realizacją inwestycji budowlanych w ramach projektu rozbudowy lotniska, m.in. pod względem zgodności z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach dla realizowanego przedsięwzięcia<sup>11</sup>. Do dnia kontroli, tj. do dnia 6 czerwca 2014 r. wykonawca przedłożył harmonogram prac nadzoru przyrodniczego oraz pierwszy raport z wykonanych działań.

(dowód: akta kontroli str. 110-131)

**2.1.6.** W badanym okresie Spółka przeprowadziła 20 postępowań o zamówienie publiczne, w tym 14 przetargów nieograniczonych (trzy postępowania zostały unieważnione), pięć postępowań z wolnej ręki oraz jeden konkurs wg zasad określonych w art. 110 Prawa zamówień publicznych (dalej: „PZP”)<sup>12</sup>. Według stanu na dzień 10 czerwca 2014 r. w toku były kolejne cztery postępowania przetargowe.

Kontrolą objęto dokumentację dotyczącą sześciu postępowań o zamówienie publiczne (30,0% postępowań zrealizowanych) na kwotę 8.156,7 tys. zł brutto, w tym:

- Konkurs na opracowanie koncepcji architektonicznej terminala pasażerskiego o wartości 86,7 tys. zł brutto oraz zamówienie z wolnej ręki o wartości 1.722,0 tys. zł brutto na wykonanie dokumentacji projektowo-kosztorysowej przedmiotowego terminala. Nagrodą w konkursie, niezależnie od nagród pieniężnych, było zaproszenie uczestnika konkursu, którego praca zostanie

<sup>11</sup> Wysokość wynagrodzenia wykonawcy określono na kwotę 128,5 tys. zł. Wynagrodzenie płatne będzie w równych częściach, raz na kwartał począwszy od pełnego kwartału następującego po dacie faktycznego rozpoczęcia nadzoru, na podstawie faktur wystawianych przez wykonawcę.

<sup>12</sup> Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2013 r., poz. 907 ze zm.).

najwyżej oceniona, do negocjacji w trybie zamówienia z wolnej ręki na wykonanie dokumentacji projektowo-kosztorysowej: koncepcji wielobranżowej, projektu budowlanego oraz projektów budowlanych wszystkich branż wraz ze specyfikacjami technicznymi wykonania i odbioru robót budowlanych, przedmiarami, kosztorysami inwestorskimi i zestawieniami wyposażenia technicznego.

- Dwa przetargi nieograniczone: na pełnienie funkcji Inżyniera Kontraktu przy realizacji inwestycji pn. "Regionalny Port Lotniczy Olsztyn-Mazury" o wartości 2.065,2 tys. zł brutto oraz na budowę ogrodzenia Portu Lotniczego wraz z infrastrukturą towarzyszącą o wartości 3.880,2 tys. zł brutto.
- Przetarg nieograniczony na opracowanie studium wykonalności projektu pn. "Regionalny Port Lotniczy Olsztyn-Mazury" oraz wykonanie analizy potencjału rynkowego, strategii rozwoju połączeń oraz prognozy ruchu lotniczego lotniska regionalnego w Szymanach o wartości 155,6 tys. zł brutto oraz zamówienie z wolnej ręki na opracowanie studium wykonalności ww. projektu oraz wniosku o jego dofinansowanie o wartości 246,0 tys. zł brutto.

W marcu 2012 r. Spółka przystąpiła do organizowania procedury przetargowej na opracowanie studium wykonalności i analiz ww. projektu, ustalając szacunkową wartość zamówienia na 405,9 tys. zł brutto. W wyniku przeprowadzonego przetargu wybrano jako najkorzystniejszą ofertę spółki DHV Polska z Warszawy na kwotę 155,6 tys. zł brutto<sup>13</sup>, z którą w dniu 2 maja 2012 r. podpisano umowę. Zgodnie z jej treścią, analiza potencjału rynkowego, strategia rozwoju połączeń oraz prognoza ruchu lotniczego lotniska regionalnego w Szymanach miała zostać wykonana do dnia 1 lipca 2012 r. za kwotę 46,7 tys. zł brutto, natomiast studium wykonalności do dnia 28 listopada 2012 r. za kwotę 108,9 tys. zł brutto. Wykonawca terminowo przedłożył pierwszą część dokumentacji, za którą otrzymał stosowne wynagrodzenie. W ocenie Spółki nie wywiązał się on z pozostałej części umowy dotyczącej opracowania studium wykonalności - Spółka kilkakrotnie odmawiała odbioru przedstawianych jej wersji zamówionej dokumentacji, a 4 stycznia 2013 r. poinformowała wykonawcę o ostatecznej odmowie odbioru zamówionej dokumentacji oraz o odstąpieniu od umowy. W dniu 29 stycznia 2013 r. poinformowała wykonawcę o obciążeniu go karą umowną w wysokości 46,7 tys. zł brutto, na poczet której zaliczono wniesione zabezpieczenie wykonania umowy w wysokości 15,6 tys. zł brutto i wezwano do zapłaty pozostałej części należnej kary w wysokości 32,1 tys. zł brutto. W dniu 10 stycznia 2013 r. w trybie z wolnej ręki zlecono innemu wykonawcy – firmie „Infra Vision Przemysław G.” z Warszawy opracowanie studium wykonalności ww. projektu oraz wniosku o jego dofinansowanie za kwotę 246 tys. zł brutto. Studium wykonalności opracowane zostało w terminie określonym w umowie z wykonawcą i odebrane w dniu 28 lutego 2013 r.

W wyniku badania dokumentacji z ww. sześciu postępowań ustalono, że przeprowadzono je zgodnie z przepisami PZP.

(dowód: akta kontroli str. 132-280)

<sup>13</sup> Kryterium oceny ofert – 100% cena. W przetargu wpłynęło osiem ofert z następującymi cenami netto: 126,5 tys. zł, 161,2 tys. zł, 189 tys. zł (2 oferty z taką ceną), 229,3 tys. zł, 298 tys. zł, 311 tys. zł, 470,8 tys. zł.

Ustalone  
nieprawidłowości

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

1. Od dnia 29 stycznia 2013 r. do 6 czerwca 2014 r., w sytuacji wygenerowania strat w działalności za lata 2012 i 2013, Spółka nie dochodziła od spółki DHV Polska kary umownej za niewykonanie umowy w części dotyczącej opracowania studium wykonalności, w wysokości 32,1 tys. zł.
2. W okresie objętym kontrolą, niezgodnie z art. 20 ust. 1 i art. 24 ust. 1 ustawy o rachunkowości, w ewidencji finansowo-księgowej Spółki nie ujęto trzech zabezpieczeń wykonania umowy wniesionych w formie gwarancji bankowych (w dwóch przypadkach)<sup>14</sup> i w formie gwarancji ubezpieczeniowej<sup>15</sup>, na łączną kwotę 308 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 232-243,274-283)

## 2.2. Wyniki ekonomiczno-finansowe spółki.

Opis stanu  
faktycznego

**2.2.1.** Po pierwszym roku działalności Spółka zanotowała stratę w wysokości 496,6 tys. zł, natomiast 2013 r. zakończyła stratą w wysokości 2.470,7 tys. zł (wzrost o 498,5%). Wynikało to głównie ze zwiększenia się w 2013 r. straty z działalności operacyjnej, tj. wzrostu kosztów działalności operacyjnej o 974,7 tys. zł i pozostałych kosztów operacyjnych o 1.051,3 tys. zł (rezerwa na podatek od nieruchomości). Wzrost ww. kosztów nie został zrównoważony zwiększeniem przychodów Spółki – w badanym okresie nie funkcjonowało lotnisko regionalne, którego uruchomienie jest głównym celem, dla realizacji którego powołana została Spółka. Łączne koszty związane z realizacją przedsięwzięcia, od momentu funkcjonowania Spółki, wynosiły 2.174,8 tys. zł. Zgodnie z uchwałami Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników straty netto za lata 2012-2013 pokryte będą w całości z zysków wypracowanych w okresie pięciu kolejnych lat.

W latach 2011-2013 Spółka uzyskała łącznie 59,64 tys. zł przychodów netto ze sprzedaży, w tym 8,9 tys. zł w latach 2011-2012 i 50,7 tys. zł w 2013 r. W strukturze przychodów wyodrębnić można przychody: z wynajmu sprzętu ratowniczo-gaśniczego w łącznej wysokości 36,8 tys. zł (61,8%), zmiany stanu produktów z tytułu czynnych rozliczeń międzyokresowych kosztów 12,3 tys. zł (20,6%), z koszenia powierzchni części lotniska 8,1 tys. zł (13,7%) oraz refakturowania rachunków za energię elektryczną dla Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej 2,2 tys. zł (3,9%). W badanym okresie Spółka uzyskała również przychody finansowe z tytułu odsetek od lokat bankowych w wysokości 570 tys. zł w 2012 r. i 101,5 tys. zł w 2013 r.

W strukturze kosztów działalności Spółki za lata 2012-2013 dominowały koszty związane z:

- Podatkiem od nieruchomości (za 2013 r.) - w związku ze zmianą z lotniska użytku publicznego na lotnisko użytku wewnętrznego<sup>16</sup> (zagadnienie opisane z pkt 2.1.2. niniejszego wystąpienia pokontrolnego), Spółka zobowiązana została do uiszczania podatku od nieruchomości. W 2013 r. poniosła z tego tytułu koszty w wysokości 1.590,14 tys. zł.

<sup>14</sup> Dotyczy to zabezpieczeń wniesionych przez wykonawców: raportu o oddziaływaniu na środowisko dla zadania inwestycyjnego polegającego na rozbudowie Portu Lotniczego w Szymanach – zabezpieczenie o wartości 10,7 tys. zł oraz budowy ogrodzenia Portu Lotniczego w Szymanach wraz z infrastrukturą towarzyszącą – zabezpieczenie o wartości 194 tys. zł.

<sup>15</sup> Dotyczy to zabezpieczenia wniesionego przez wykonawcę wyłonionego w przetargu na pełnienie funkcji Inżyniera Kontraktu w ramach projektu Regionalny Port Lotniczy Olsztyn – Mazury – zabezpieczenie w wysokości 103,3 tys. zł.

<sup>16</sup> Zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. z 2010 r., Nr 95 poz. 613 ze zm.), budynki, budowle i zajęte pod nie grunty na obszarze części lotniczej lotniska użytku publicznego zwolnione były od podatku od nieruchomości.

- Czynnem za dzierżawę nieruchomości – zgodnie z umową dzierżawy nieruchomości lotniskowej z dnia 24 kwietnia 2012 r., Spółka zobowiązana była płacić na rzecz Województwa czynsz kwartalny w kwocie netto: 25,1 tys. zł od dnia 24 maja 2013 r. do 2 grudnia 2013 r. oraz 24,93 tys. zł od 3 grudnia 2013 r. W ww. okresie Spółka zapłaciła łącznie 111,0 tys. zł czynszu, w terminach i w kwotach zgodnych z otrzymanymi fakturami.
- Wynagrodzeniami pracowników Spółki – w 2013 r. koszty te wyniosły 382,0 tys. zł i w stosunku do roku poprzedniego odnotowano ich wzrost o 134,9 tys. zł (o 54,6%). Wynikało to m.in. ze zwiększenia zatrudnienia z dwóch do sześciu pracowników zatrudnionych w pełnym wymiarze czasu pracy oraz ze zwiększenia wymiaru etatu Prezesa Zarządu Spółki (z 0,6 do pełnego etatu).

Zgodnie z umową o pracę, wynagrodzenie Prezesa Zarządu Spółki w okresie objętym kontrolą było zgodne z art. 8 ustawy o wynagradzaniu osób kierujących niektórymi podmiotami prawnymi<sup>17</sup> i wynosiło:

- od 5 października 2011 r. do 25 czerwca 2013 r. – 0,6 pięciokrotności przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w czwartym kwartale roku poprzedniego, ogłoszonego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego,
- od 26 czerwca 2013 r. do dnia kontroli NIK – pięciokrotność ww. przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia.

(dowód: akta kontroli str. 317-350,403-405)

Ustalone  
nieprawidłowości

Badanie dokumentacji dotyczącej wypłaty wynagrodzeń Prezesa Zarządu Spółki wykazało, że w okresie od października 2011 r. do grudnia 2011 r. (przez 3 miesiące) otrzymał on wynagrodzenie wyższe łącznie o 1.351,98 zł, niż określone w art. 29b o wynagradzaniu osób kierujących niektórymi podmiotami prawnymi.

W ww. okresie, podstawą wyliczenia miesięcznego wynagrodzenia Prezesa Zarządu Spółki były kwoty miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w czwartym kwartale roku poprzedniego, ogłaszane corocznie przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego. Zgodnie jednak z art. 29b ww. ustawy, w 2011 r. wynagrodzenie to należało wyliczać w wysokości przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku wg stanu na koniec czwartego kwartału 2009 r., które zgodnie z obwieszczeniem Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 19 stycznia 2010 r.<sup>18</sup> wynosiło 3.454,58 zł.

W świetle powyższego Prezes Zarządu Spółki w okresie od października 2011 r. do grudnia 2011 r. powinien otrzymać wynagrodzenie w łącznej kwocie 31.091,22 zł, wypłacono mu natomiast 32.443,20 zł.

Z uzyskanych wyjaśnień Prezesa Zarządu Spółki oraz specjalisty ds. finansowo-księgowych<sup>19</sup> wynika, iż nie mieli oni świadomości zaistnienia przedmiotowej nieprawidłowości, która powstała na skutek błędnego stosowania przepisów ww. ustawy.

(dowód: akta kontroli str. 351-367,397-401)

<sup>17</sup> Ustawa z dnia 3 marca 2000 r. (Dz. U. z 2013 r., poz. 254 ze zm.).

<sup>18</sup> Dz. Urz. GUS nr 1 z dnia 29 stycznia 2010 r.

<sup>19</sup> Zatrudniona w Spółce od dnia 28 czerwca 2013 r. w okresie od 5 października 2011 r. do 30 czerwca 2013 r. sprawy finansowo-księgowe oraz kadrowo-płacowe prowadzone były przez zewnętrzne biuro rachunkowe, na podstawie umowy z dnia 5 października 2011 r.

**2.2.2.** W oparciu o dane z bilansów i rachunku zysków i strat Spółki za lata 2012-2013 wyliczono wskaźniki finansowe. W wyniku ich analizy ustalono, że w ww. okresie:

- Wskaźnik ogólnego zadłużenia<sup>20</sup> i relacja kapitału własnego do zobowiązań<sup>21</sup> uległy znaczącej poprawie. Przyczyną tego był niski udział kapitałów obcych w źródłach finansowania wynoszący od 51,7% w 2012 r. i 9% na koniec 2013 r.
- Wskaźnik płynności bieżącej<sup>22</sup> wzrósł z 1,2 w 2012 r. do 38,7 w 2013 r., a główną przyczyną był wysoki stan środków pieniężnych (wpłaty na podwyższenie kapitału zakładowego) w stosunku do niskiego poziomu zobowiązań krótkoterminowych.
- Wskaźniki: kosztów administracyjnych<sup>23</sup> i operacyjności<sup>24</sup> (51,8 w 2012 r. i 12,8 w 2013 r.), pracochłonności (27,7 i 7,5) i usługochłonności (7,6 i 5,6)<sup>25</sup> zmniejszyły się wskutek przyrostu przychodów netto ze sprzedaży (o 468,8%), przy mniejszym wzroście kosztów ogólnego zarządu (o 40,9%) i kosztów usług obcych (o 322,6%),
- Wskaźniki: marży brutto i rentowności sprzedaży posiadały wartości ujemne wskutek odnotowania przez Spółkę straty ze sprzedaży. Należy przy tym zaznaczyć, że obu przypadkach nastąpiło zmniejszenie ich wartości (z -56,3 do -48,7 i z -65,2 do -29,8) w związku ze wzrostem przychodów netto ze sprzedaży.

(dowód: akta kontroli str. 369)

**2.2.3** W lutym 2014 r. Spółka, za zgodą Rady Nadzorczej i Zgromadzenia Wspólników<sup>26</sup>, nabyła za kwotę 5.240,0 tys. zł nieruchomości w Olsztynie składającą się z prawa użytkowania wieczystego działek gruntu o łącznej powierzchni 1.239,0 m<sup>2</sup> zabudowanych budynkiem o łącznej powierzchni 2.637,8 m<sup>2</sup> i budynkiem garażowym o powierzchni 99,1 m<sup>2</sup>. Wynajem i zarządzanie nieruchomościami własnymi oraz dzierżawionymi jest zgodne z przedmiotem działalności Spółki określonym w umowie Spółki oraz nie stoi w sprzeczności z uchwałą Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 31 sierpnia 2011 r. powołującego Spółkę.

Według Prezesa Zarządu Spółki, na terenie lotniska w Szymanach (już po jego wybudowaniu) znajdować się będą pomieszczenia związane z obsługą lotniska, natomiast biura związane z obsługą spółki, m.in. dział marketingu, kasy (kasy będą też na lotnisku), księgowość, kadry i inne, będą znajdowały się w nabytym biurcu w centrum Olsztyna, co ze względu na usytuowanie lotniska jest rozwiązaniem optymalnym dla Spółki i jej przyszłych klientów. Ponadto, po zaspokojeniu potrzeb lokalowych Spółki, założono wynajem pozostałych pomieszczeń m.in. podmiotom związanym z obsługą ruchu lotniczego i uzyskiwanie z tego tytułu około 1,2 mln zł przychodu rocznie. Prezes Zarządu Spółki wyjaśnił również, że do końca 2014 r. w nabytej nieruchomości funkcjonować będzie bank – poprzedni właściciel

<sup>20</sup> Wskaźnik ten określa, w jakim stopniu majątek Spółki jest finansowany kapitałami obcymi, a jego poziom winien kształtować się na poziomie 0,5

<sup>21</sup> Przyjęto za sytuację pozytywną, jeśli wynosi co najmniej 1.

<sup>22</sup> Optymalny poziom wskaźnika wynosi od 1,2 do 2

<sup>23</sup> Do celów kontroli przyjęto, że spadek tego wskaźnika jest tendencją korzystną.

<sup>24</sup> Wskaźnik obrazuje efektywność gospodarowania oraz zdolność do kontroli i obniżki kosztów. Przyjęto, że powinien mieścić w granicach 50-90%.

<sup>25</sup> Wskaźnik obrazujący obciążenie przychodów kosztami zewnętrznymi. Przyjęto, że wzrastający poziom wskaźnika należy uznać za tendencję niekorzystną.

<sup>26</sup> W związku z nabyciem przedmiotowej nieruchomości, Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników uchwałą Nr 2/2/2014 z dnia 20 maja 2014 r. podwyższyło kapitał zakładowy kontrolowanej Spółki o kwotę 5.500 tys. zł, do kwoty 22.066 tys. zł.

nieruchomości, który ponosi koszty jej utrzymania. Za wynajem pomieszczeń bank płaci Spółce 40 zł netto za 1m<sup>2</sup> miesięcznie. Spółka nabyła nieruchomość w przetargu, którego jednym z warunków było funkcjonowanie banku w sprzedawanej nieruchomości do końca 2014 r. z taką właśnie ceną. Koszty przystosowania budynku do potrzeb Spółki będą niewielkie – budynek ma funkcję biurową i jest w dobrym stanie technicznym. Według Prezesa Zarządu Spółki, w chwili obecnej trwają rozmowy w potencjalnymi najemcami i negocjowane są stawki czynszu (z wyliczeń Spółki wynika, że od 2015 r. cena będzie zbliżona do płaconej obecnie przez bank i wyniesie około 43 zł netto za 1 m<sup>2</sup> miesięcznie). Dodał jednak, że zagadnienia te należy traktować jako tajemnicę handlową Spółki.

(dowód: akta kontroli str. 370-395,402-405)

Ustalone  
nieprawidłowości

W wyniku badania funkcjonującego w Spółce systemu finansowo-księgowego, ustalono, że od dnia zawiązania Spółki (21 września 2011 r.) do dnia kontroli NIK, tj. do dnia 6 czerwca 2014 r., nie ustalono w formie pisemnej dokumentacji opisującej przyjęte przez nią zasady rachunkowości. Stanowiło to naruszenie art. 10 ustawy o rachunkowości, który stanowi, że kierownik jednostki ustala w formie pisemnej i aktualizuje dokumentację opisującą w języku polskim przyjęte przez nią zasady (politykę) rachunkowości, w tym m.in. dotyczące: określenia roku obrotowego i wchodzących w jego skład okresów sprawozdawczych, metod wyceny aktywów i pasywów oraz ustalania wyniku finansowego, a także sposobu prowadzenia ksiąg rachunkowych.

Wyjaśniając przyczyny braku ustalonej w formie pisemnej polityki rachunkowości Spółki, Prezes Zarządu Spółki wyjaśnił, że jest ona w trakcie organizacji, ustalania schematów organizacyjnych oraz że nie zatrudniała wystarczającej ilości osób do realizacji wykonywanych zadań. Wyjaśnił ponadto, że ze względu na powyższe, w hierarchii wykonywanych zadań „sprawy techniczne” odłożone zostały na kolejny plan, a działalność Spółki skupiona była na realizacji projektu rozbudowy lotniska. Dodał również, że w chwili obecnej Spółka przystąpiła do opracowywania zasad (polityki) rachunkowości.

(dowód: akta kontroli str. 274-280,396)

Ocena częściowa

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

## IV. Wnioski

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli<sup>27</sup>, wnosi o:

1. Podjęcie działań mających na celu wyegzekwowanie od spółki DHV Polska kary umownej w wysokości 32,1 tys. zł wraz z należnymi odsetkami.
2. Zwrot Spółce wynagrodzenia nadpłaconego Prezesowi Zarządu Spółki, w łącznej kwocie 1.351,98 zł.
3. Ustalenie w formie pisemnej dokumentacji opisującej przyjęte przez Spółkę zasady rachunkowości.

<sup>27</sup> Dz. U. z 2012 r., poz.82 ze zm.

4. Terminowe ujmowanie w ewidencji finansowo-księgowej Spółki wszelkich zdarzeń gospodarczych, stosownie do postanowień art. 20 ustawy o rachunkowości.

## V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Obowiązek  
poinformowania  
NIK o sposobie  
wykorzystania uwag  
i wykonania wniosków

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

Olsztyn, dnia      listopada 2014 r.

Najwyższa Izba Kontroli  
Delegatura w Olsztynie

.....  
*podpis*