



**Najwyższa Izba Kontroli
Departament Komunikacji
i Systemów Transportowych**

Warszawa, dnia 15 października 2009 r.

**Zarząd
PKP Cargo SA**

P/09/059
KKT-410-02-04/2009

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (t.j. Dz.U. z 2007 r. Nr 231, poz. 1701 ze zm.), zwanej dalej ustawą o NIK, Najwyższa Izba Kontroli – Departament Komunikacji i Systemów Transportowych skontrolowała działalność PKP Cargo SA (zwanej dalej również Spółką) w zakresie pozyskiwania i wydatkowania środków finansowych oraz gospodarowania majątkiem. Kontrolą objęto okres od 1 stycznia 2007 r. do końca I półrocza 2009 roku.

W związku z kontrolą, której wyniki przedstawione zostały w protokole kontroli podpisanym w dniu 16 września 2009 r., Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 60 ustawy o NIK, przekazuje Zarządowi Cargo SA niniejsze wystąpienie pokontrolne.

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia działalność Spółki w kontrolowanym zakresie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości. Główne przyczyny nieprawidłowości i ich negatywne skutki, powodujące straty na działalności gospodarczej, spowodowane były uwarunkowaniami zewnętrznymi, w tym wynikającymi z przebiegu procesu restrukturyzacji w obrębie podmiotów tworzących Grupę PKP.

Podstawę do sformułowania powyższej oceny stanowiły ustalenia kontroli wskazujące na prawidłowe wykonywanie zadań przez Zarząd Spółki, co skutkowało:

- 1) redukcją kosztów działalności operacyjnej Spółki, w tym z tytułu zatrudnienia, w związku z pogarszającą się sytuacją na rynku towarowych przewozów kolejowych. W porównaniu z 2008 r., na 2009 r. zaplanowano zmniejszenie tych kosztów o 18,2% (o 746,5 mln zł). Po upływie połowy okresu objętego „planem oszczędnościowym na 2009 r.”, skutkowało to obniżeniem kosztów działalności operacyjnej aż o ok. 29,0% (w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego). Redukcja kosztów była jednak o 4 punkty procentowe mniejsza od spadku przychodów ze sprzedaży;
- 2) podjęciem w I półroczu 2009 r. działań zmierzających do zmniejszenia kosztów z tytułu opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej. Ustalono, że w związku z tym m.in. zmniejszono liczbę wykorzystywanych stacji rozrządowych, opracowano wykaz zbędnej infrastruktury torowej na ponad 350 stacjach, przygotowano decyzje o odpowiedzialności służbowej za zamawiane trasy pociągów oraz objęto rankingiem zakłady spółki pod względem wielkości ponoszonych kosztów tras. Zarząd Spółki podjął również negocjacje z PKP PLK SA w zakresie obniżenia stawek opłat z tytułu przewozów rozproszonych. W 2008 r., w porównaniu z rokiem poprzednim, pomimo spadku przewiezionej masy towarowej o 7,2%, koszty dostępu zmniejszyły się tylko o 3,2%. Podkreślenia wymaga fakt, iż koszty opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej stanowiły ok. 25% kosztów działalności operacyjnej Spółki;
- 3) skuteczną windykacją należności. Stan należności krótkoterminowych w badanym okresie ulegał obniżeniu z 1.366,5 mln zł na koniec 2007 r. do 850, 6 mln zł na koniec I półrocza 2009 roku. Jednocześnie tempo spadku należności było wyższe od tempa spadku przychodów (np. w porównaniu z 2007 r., należności krótkoterminowe w 2008 r. uległy zmniejszeniu o 29%, podczas gdy przychody zmniejszyły się o 3,1%). Nie wykazało nieprawidłowości badanie dokumentacji dotyczącej windykacji 10 należności;
- 4) zapewnieniem zdolności do regulowania zobowiązań krótkoterminowych, tj. niezbędnego poziomu płynności finansowej, pomimo ponoszonych strat na sprzedaży. W badanym okresie, tj. w latach 2007 - 2009 (I półrocze), wartość wskaźnika bieżącej płynności finansowej wahała się od 1,9 do 1,6;

- 5) dostosowywaniem planów działalności Spółki i ich realizacji do założeń rządowej „Strategii dla transportu kolejowego do roku 2013”. Dotyczyło to w szczególności realokacji lokomotyw do obsługi kolejowych przewozów pasażerskich, wyposażenia zaplecza warsztatowego oraz pracowników w ramach spółek Grupy PKP;
- 6) dostosowaniem zakresu działalności inwestycyjnej do sytuacji finansowej Spółki (wielkości środków własnych) oraz możliwości zakupów w formie leasingu finansowego. W okresie objętym kontrolą, głównym kierunkiem inwestowania były modernizacje i zakupy taboru pozostające w związku z potrzebami przewozowymi Spółki;
- 7) skuteczną i zgodną z obowiązującymi przepisami sprzedażą składników aktywów majątkowych. Nie wykazało nieprawidłowości (w zakresie rzetelności i legalności) przeprowadzone w toku kontroli badanie dokumentacji 5 wybranych transakcji sprzedaży wagonów towarowych, zarówno pod względem uzyskania akceptacji organów korporacyjnych oraz dokonanej wyceny sprzedawanego majątku, jak i zgodności ceny sprzedaży z wyceną.

Jednocześnie NIK wskazuje na stwierdzone nieprawidłowości bądź okoliczności ich występowania, które miały negatywny wpływ na kontrolowaną działalność Spółki. Nieprawidłowości te dotyczyły:

- 1) świadczenia - po cenach nie pokrywających kosztów - usług przewoźnikom pasażerskim z Grupy PKP, tj. PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. oraz PKP Intercity SA, z zakresu obsługi trakcyjnej, uruchamianych przez te spółki pociągów pasażerskich. W latach 2007 - 2008 strata Spółki na tej działalności wyniosła 307,3 mln zł. Sytuacja ta była jednak skutkiem zobowiązania Spółki, od momentu jej utworzenia w 2001 r., do utrzymywania w ramach swojej działalności lokomotyw pasażerskich, drużyn trakcyjnych oraz zaplecza technicznego (niezbędnych do obsługi ruchu pasażerskiego) i ich wynajmu powyższym dwóm spółkom, a także skutkiem przyjętego sposobu ustalania cen pomiędzy wymienionymi podmiotami Grupy PKP. Należy przy tym podkreślić, że w 2009 r. sytuacja pod tym względem uległa poprawie. Wynikało to z wcześniej wspomnianej realokacji lokomotyw pasażerskich wraz z niezbędnym zapleczem do ich utrzymania oraz pracowników drużyn trakcyjnych (Spółka przygotowała także projekty nowych porozumień dotyczących opłat za obsługę trakcyjną wymienionych spółek);

- 2) ponoszenia opłat z tytułu dzierżawy od PKP SA majątku niezbędnego do prowadzenia działalności statutowej Spółki. Przyczyną tego było jednak niewykonanie przez PKP SA ustawowego obowiązku (określonego w art. 17 ust. 1 ustawy z dnia 8 grudnia 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” - Dz.U. Nr 84, poz. 948 ze zm.) przekazania do PKP Cargo SA takiego majątku. W związku z tym, w okresie objętym kontrolą Spółka poniosła z omawianego tytułu koszty w łącznej wysokości 291,7 mln zł. Należy zaznaczyć, iż w I półroczu 2009 r. rozpoczęto działania dla przyspieszenia procesów aportowych, m.in. została podjęta decyzja Prezesa Zarządu PKP SA o powołaniu zespołów roboczych do wytypowania i przygotowania do stanu zdolności aportowych nieruchomości, stanowiących zaplecze techniczne do obsługi taboru;
- 3) nieegzekwowania od przyjmujących zlecenie składania przez nich sprawozdań z czynności doradztwa (powinność określona w art. 740 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny - Dz.U. Nr 16, poz. 93, ze zm.). Dotyczyło to wszystkich 6 zbadanych umów na łączną kwotę 481 tys. zł. W ocenie NIK, brak sprawozdania z wykonania zlecenia uniemożliwia dokonanie obiektywnych, tj. niezależnych od osoby zlecającej, ocen efektywności tych zleceń dla Spółki, a także stwarza warunki umożliwiające występowanie kryterium uznaniowości przy zawieraniu umów o zlecenie.

Niezależnie od powyższych ustaleń, NIK zwraca uwagę na ujemne wyniki finansowe Spółki w 2008 r. i w I półroczu 2009 r., tj. - 178,8 mln zł w 2008 r. oraz - 314,1 mln zł za 6 miesięcy 2009 r. (w 2007 r. Spółka uzyskała dodatni wynik w kwocie 7,8 mln zł). Istotny wpływ na występowanie ujemnego wyniku finansowego Spółki od 2008 r. miała osłabiająca się od tego roku koniunktura gospodarcza w kraju, co skutkowało m.in. zmniejszeniem przewozów towarowych (w 2008 r. - w porównaniu do 2007 r. - wystąpił 7% spadek masy ładunków przewiezionych przez Spółkę, a w okresie 6 miesięcy 2009 r. - w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego - spadek ten wynosił aż 34,9%) oraz wzrastająca konkurencja na rynku kolejowych przewozów towarowych.

Przedstawiając Zarządowi Spółki powyższe oceny i uwagi, Najwyższa Izba Kontroli wnosi o podjęcie działań mających na celu:

- 1) zapewnienie rentowności usług trakcyjnych, świadczonych na rzecz spółek pasażerskich;

- 2) zakończenie prac nad przygotowaniem do stanu zdolności aportowych nieruchomości, stanowiących zaplecze techniczne do obsługi taboru;
- 3) pełne dokumentowanie wykonania zleceń o usługi doradcze;
- 4) poprawę ogólnych wyników finansowych Spółki.

Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 62 ust. 1 ustawy o NIK, zwraca się do Zarządu Cargo SA o przedstawienie, w terminie 21 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, informacji o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków oraz o podjętych działaniach na rzecz realizacji wniosków lub przyczyn niepodjęcia takich działań.

Zgodnie z treścią art. 61 ust. 1 ustawy o NIK, w terminie 7 dni od dnia otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego Zarządowi Cargo SA przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie do Dyrektora Departamentu Komunikacji i Systemów Transportowych NIK umotywowanych zastrzeżeń w sprawie ocen, uwag i wniosków zawartych w tym wystąpieniu.

W razie zgłoszenia zastrzeżeń, zgodnie z art. 62 ust. 2 ustawy o NIK, termin nadesłania informacji, o którym mowa wyżej, liczy się od dnia otrzymania ostatecznej uchwały właściwej komisji Najwyższej Izby Kontroli.

DYREKTOR
Departamentu Komunikacji
i Systemów Transportowych
Krzysztof Wierzejski
Krzysztof Wierzejski

*Został dopreł
13.10.2008r.*

*13.10.09.
M. P. M. *Krzysztof Wierzejski**