

T. 18.10.2009r.



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

Warszawa, dnia 18 września 2009 r.

**Zarząd  
PKP Intercity SA**

P/09/059  
KKT-410-02-01/2009

## **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 Intercity SA (zwanej dalej Spółką) w zakresie pozyskiwania, wykorzystania, gromadzenia i wydatkowania środków finansowych oraz gospodarowania majątkiem.

W związku z kontrolą, której wyniki przedstawione zostały w protokole kontroli podpisanym w dniu 4 września 2009 r., Najwyższa Izba Kontroli, stosownie do art. 60 ustawy o NIK, przekazuje Zarządowi Spółki niniejsze wystąpienie pokontrolne.

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia gospodarkę finansową PKP Intercity SA, wskazując jednocześnie na nieprawidłowości, które miały pewien negatywny wpływ na kontrolowaną działalność.

Podstawę do sformułowania powyższej oceny stanowiły ustalenia kontroli wskazujące na prawidłową działalność Spółki, przejawiającą się w tym, że:

- 1) w latach 2006 – 2007 Spółka uzyskiwała dodatnie wyniki finansowe netto (odpowiednio: 34.840,5 tys. zł i 45.168,2 tys. zł). Dodatni wynik finansowy wystąpił również w pierwszym półroczu 2009 r. (13.589,2 tys. zł). Podstawową przyczyną ujemnego wyniku finansowego w 2008 r. (- 6.517,3 tys. zł) było przejęcie części majątku od PKP Cargo S.A. (w postaci lokomotyw i zaplecza technicznego o znacznym stopniu zużycia) oraz zorganizowanej części przedsiębiorstwa PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. W konsekwencji nastąpił wzrost pracy przewozowej, jak i zatrudnienia oraz związanych z nim kosztów;
- 2) w latach 2007 – 2008 Spółka sukcesywnie zwiększała przychody ze sprzedaży (odpowiednio: o 7,7% i o 16,3%) przy proporcjonalnym wzroście kosztów działalności. W pierwszym półroczu 2009 r. wpływy ze sprzedaży wyniosły 971.246,7 tys. zł i były o 19.693,1 tys. zł wyższe od poniesionych kosztów. Należy przy tym podkreślić, że w stosunku do 2008 r. praca przewozowa, liczona w pociągokilometrach, wzrosła w pierwszym półroczu 2009 r. o 17%, a liczba przewiezionych pasażerów - o 78%;
- 3) w 2009 r. Zarząd Spółki podjął działania zmierzające do restrukturyzacji kosztów działalności (uchwała nr 535/2009 Zarządu Spółki z dnia 19 maja 2009 r. w sprawie przyjęcia krótkookresowego planu działań zmierzających do poprawy efektywności funkcjonowania Spółki). Oszczędności, wynikające z realizacji tego planu (m. in. poprzez zmniejszenie zatrudnienia, zużycia energii trakcyjnej i rezygnacji z podwyżek płac dla pracowników), mają wynieść w 2009 r. ok. 296 mln zł;
- 4) rzetelnie i skutecznie Spółka windykowała należności, pomimo wzrostu ich wartości w kolejnych latach (z 71.219,4 tys. zł na koniec 2006 r. do 259.699,3 tys. zł na koniec pierwszego półrocza 2009 r.). Na przykład, działania windykacyjne wobec największego dłużnika, tj. PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. (na koniec lipca 2009 r. należności bieżące i przeterminowane wynosiły łącznie 130.807,7 tys. zł) polegały na wysyłaniu bez zbędnej zwłoki wezwań do zapłaty, a następnie kierowaniu spraw na drogę sądową. Wezwania do zapłaty dotyczyły w 2009 r. łącznej kwoty w wysokości 63.824,9 tys. zł, a z powodu bezskuteczności tych działań przekazano sprawę do sądu w celu wydania nakazu zapłaty 48.197,8 tys. zł wraz z należnymi odsetkami (sądowy nakaz zapłaty uzyskano w dniu 31 lipca 2009 r.). Spółka występowała również do Ministra Infrastruktury o podjęcie działań w tej sprawie (w rezultacie - w celu omówienia zasad współpracy pomiędzy obiema spółkami -

zostało zorganizowane w Ministerstwie spotkanie z przedstawicielami: wojewódzkich władz samorządowych, Spółki Przewozy Regionalne oraz Intercity SA);

- 5) Zarząd Spółki podejmował działania na rzecz zmniejszenia zobowiązań. Działania te polegały m.in. na podpisywaniu porozumień w sprawie wzajemnego nieobciążania się z tytułu nieterminowych płatności faktur, a także wzajemnym dokonywaniu kompensat należności w ramach spółek Grupy PKP. W latach 2007 - 2008 podpisano łącznie cztery porozumienia w sprawie wzajemnego nie naliczania odsetek z tytułu nieterminowych płatności;
- 6) zgodnie z założeniami rządowej „Strategii dla transportu kolejowego do roku 2013” Spółka sporządzała i wykonywała plany finansowo-rzeczowe. W okresie objętym kontrolą, wprowadzone przez Zarząd zmiany w tych planach były każdorazowo zatwierdzone przez Walne Zgromadzenie;
- 7) w drodze postępowań przetargowych Spółka pozyskiwała przychody ze sprzedaży zbędnych wagonów osobowych (tj. zgodnie z obowiązującym ówczesnie rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 26 sierpnia 1997 r. sprawie określenia szczegółowych zasad i trybu organizowania przetargu publicznego na sprzedaż majątku trwałego innym podmiotom przez spółkę powstałą w wyniku komercjalizacji oraz warunków, w których dopuszcza się odstąpienie od przetargu - Dz.U. Nr 108, poz. 696 ze zm.).

Jednocześnie NIK zwraca uwagę na stwierdzone w toku kontroli nieprawidłowości wpływające negatywnie na wyniki finansowe Spółki, które polegały na:

- 1) niedoszacowaniu w 2008 r. kosztów dotowanej działalności w zakresie przewozów pasażerskich, świadczonych w ramach usług publicznych. W rezultacie Spółka poniosła straty na tej działalności w łącznej wysokości 11.548,7 tys. zł. Wynikało to z podpisanych umów z Ministrem Infrastruktury o dotowanie tych przewozów, w których postanowiono, iż ryzyko pokrycia deficytu z tytułu świadczenia powyższych usług w całości pozostaje po stronie Spółki. Straty z tego tytułu przyczyniły się do powiększenia ujemnego wyniku finansowego Spółki w 2008 roku. Zagrożenie niepokrycia całości deficytu na przewozach wykonywanych w ramach usług publicznych może także dotyczyć 2009 roku. Według stanu na dzień 25 sierpnia 2009 r. Spółka otrzymała dofinansowanie w wysokości 133.099,8 tys. zł, co stanowiło

77,9% całości kwoty dofinansowania z omawianego tytułu, przewidzianej na ten rok przez Ministra Infrastruktury;

- 2) zmniejszającej się zdolności Spółki do regulowania bieżących zobowiązań oraz spadku wskaźników rentowności i płynności finansowej. Na koniec 2008 r. oraz pierwszego półrocza 2009 r. Spółka odnotowała wzrost zobowiązań krótkoterminowych odpowiednio o 158% i 199% (w stosunku do poprzednich okresów). W konsekwencji nieterminowego realizowania płatności Spółka zmuszona była do zapłaty odsetek. Zapłacone odsetki wyniosły 126,2 tys. zł w 2007 r., 139,2 tys. zł w 2008 r. oraz 123,2 tys. zł w I półroczu 2009 r. i były one znacznie wyższe od zapłaconych odsetek w 2006 r. (26,5 tys. zł). W badanym okresie nastąpił także spadek wskaźników rentowności na działalności przewozowej (z 5,44% w 2007 r. do 3,19% za pierwsze półrocze 2009 r.) oraz spadek wskaźników płynności finansowej (np. wskaźniki płynności finansowej I stopnia wynosiły 0,51 w 2006 r., 0,19 w 2007 r. i 0,05 na koniec 2008 r.);
- 3) nieskutecznym egzekwowaniu od PKP SA 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 Spółce majątku niezbędnego do prowadzenia działalności statutowej. W tej sytuacji Spółka była zmuszona nadal dzierżawić od PKP SA niezbędny do jej funkcjonowania majątek, ponosząc z tego tytułu stosowne koszty. Na przykład, tylko z tytułu dzierżawy stacji postojowej Warszawa Grochów Spółka poniosła w latach 2006 - 2009 (do maja) koszty netto w wysokości 19.644,9 tys. zł. Poza tym, występuje konieczność inwestowania w obce środki trwałe (np. łączna wartość inwestycji na stacji postojowej Warszawa Grochów wyniosła w okresie objętym kontrolą 31.810,3 tys. zł).

Przedstawiając Zarządowi Spółki powyższe oceny i uwagi, Najwyższa Izba Kontroli wnosi o:

- 1) poprawę realności planowania kosztów dotowanej działalności w zakresie przewozów pasażerskich;
- 2) podjęcie stosownych działań zmierzających do obniżenia kosztów funkcjonowania Spółki.

Najwyższa Izba Kontroli – Departament Komunikacji i Systemów Transportowych, na podstawie art. 62 ust. 1 ustawy o NIK, zwraca się do Zarządu o przesłanie w terminie 30 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, informacji o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków oraz o podjętych działaniach na rzecz realizacji wniosków lub przyczynach niepodjęcia takich działań.

Zgodnie z treścią art. 61 ust. 1 ustawy o NIK, w terminie 7 dni od dnia otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego przysługuje Zarządowi 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 art. 62 ust. 2 ustawy o NIK, termin nadesłania informacji, o którym mowa wyżej, liczy się od dnia otrzymania ostatecznej uchwały komisji odwoławczej NIK.

**DYREKTOR**  
Departamentu Komunikacji  
i Systemów Transportowych  
*Krzysztof Wierzejski*

*M. Darz*  
*15.04.09 r.*

*B. Knapel*  
*18.04.09 r.*

*M. Zoske*  
*18.09.09 r.*