



ZARZĄD PORTU MORSKIEGO
KOŁOBRZEŻ
Sp. z o.o. J.S.G.M.

Wpłynęło dnia:2.6.2018
L.dz.438

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Szczecinie

LSZ.410.027.01.2017
P/17/067

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Szczecinie
ul. Jacka Odrowąża 1, 71-420 Szczecin
T +48 91 831 39 00, F +48 91 831 39 66
lsz@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/17/067 – Rozwój średnich i małych portów morskich.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Szczecinie
Kontroler	Krzysztof Szczepaniak, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LSZ/177/2017 z dnia 6.12.2017 r.

(dowód: akta kontroli str. 1)

Jednostka kontrolowana	Zarząd Portu Morskiego Sp. z o.o. w Kołobrzegu ¹ , ul. Portowa 41, 78-100 Kołobrzeg.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Artur Lijewski, Prezes Zarządu Spółki.

(dowód: akta kontroli str. 11)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie² działalność Zarządu w zbadanym zakresie.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Zarząd prawidłowo realizował zadania wynikające z ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich³, w szczególności dotyczące prognozowania, programowania i planowania rozwoju Portu Morskiego Kołobrzeg⁴ oraz zarządzania nieruchomościami i infrastrukturą portową. W latach 2015 – 2017⁵, Zarząd realizował zadania w celu pozyskiwania nowych nieruchomości na potrzeby rozwoju Portu oraz budowy, rozbudowy, utrzymania i modernizacji infrastruktury portowej. Z wyjątkiem Nabrzeża Barkowskiego, obiekty tej infrastruktury utrzymane były w należytym stanie technicznym. Stosownie do wymogu art. 62 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane⁶, przeprowadzane były okresowe kontrole ich stanu technicznego. Dla analizowanych obiektów prowadzono książki obiektu budowlanego. Zarząd posiadał, opracowaną w 2010 r., „Strategię Rozwoju Portu Morskiego Kołobrzeg” i wypełniał jej podstawowe założenia. Ponadto realizowano działania, które polegały m.in. na: modernizacji i przebudowie elementów infrastruktury Portu Rybackiego, modernizacji i rozbudowie Portu Jachtowego, modernizacji infrastruktury Portu Handlowego. Podejmowano też działania na rzecz promocji Portu, jako miejsca atrakcyjnego pod względem inwestycyjnym.

¹ Dalej: „Zarząd”.

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

³ Dz. U. z 2017 r. poz. 1933; dalej: ustawa o portach morskich.

⁴ Dalej: Port.

⁵ Okres objęty kontrolą: lata 2015-2017 (I półrocze) oraz działania przed 2015 r. i po 30 czerwca 2017 r., mające wpływ na kontrolowaną działalność.

⁶ Dz.U. z 2017 r. poz.1332, ze zm.; dalej: Prawo budowlane.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Zarządzanie portem morskim.

Opis stanu
faktycznego

1.1. Planowanie rozwoju portu.

1) Podstawowym przedmiotem działalności Zarządu było wykonywanie zadań podmiotu zarządzającego portem morskim przewidzianych w ustawie o portach morskich, który obejmował m.in. prognozowanie, programowanie i planowanie rozwoju portu. Zarząd posiadał opracowaną w 2010 r. Strategię Rozwoju Portu Morskiego Kołobrzeg⁷. Strategia sporządzona została przez Prezesa Zarządu. Zarząd nie poniósł kosztów w związku z jej przygotowaniem. Prezes Zarządu oświadczył, że *do opracowania Strategii Rozwoju Portu wykorzystał liczne raporty, referaty, publikacje książkowe i artykuły ekspertów z dziedziny gospodarki morskiej.* (dowód: akta kontroli str. 47-71)

W Strategii Rozwoju Portu zawarto analizę sektora portów morskich polskiego wybrzeża w oparciu o pięć portów⁸ na obszarze między zespołem portów Szczecin – Świnoujście a portami Gdynia i Gdańsk. Badanie ogólnej zdolności rozwojowej Portu Morskiego Kołobrzeg oparto na ocenie pozycji konkurencyjnej i działalności Portu⁹, służącej do podejmowania decyzji o dywersyfikacji działalności przedsiębiorstwa lub oceny poszczególnych jej domen¹⁰. Przeprowadzone analizy dla funkcji transportowej, pasażerskiej i rybackiej wykazały, że dla funkcji:

- transportowej (handlowej) odpowiednim stało się przyjęcie strategii defensywnej, w której działania Portu powinny skupić się na eliminacji słabości i uniknięciu zagrożeń zewnętrznych,
- pasażerskiej przyjęto strategię konkurencyjną, w ramach której działania Portu powinny dążyć do pozyskania źródeł finansowania oraz prowadzić penetrację rynku,
- rybackiej przyjęto strategię agresywną, w ramach której założono agresywną penetrację rynku oraz rozwój rynku.

W dokumencie tym zawarto plan długoterminowy zawierający sformułowanie misji Portu, jako *zajęcie i utrzymanie silnej pozycji wśród małych portów południowego wybrzeża Bałtyckiego, tworząc przyjazny klimat dla przedsiębiorczości, dążąc do zrównoważonego rozwoju wszystkich funkcji portowych w celu osiągnięcia trwałego i komplementarnego rozwoju.*

Sformułowane zostały cztery cele strategiczne, będące odzwierciedleniem celów określonych w Strategii rozwoju Kołobrzeg do roku 2020¹¹, które miały umożliwić realizację misji zarówno Miasta Kołobrzeg¹², jak i misji Portu, tj.:

- zdynamizowanie rozwoju funkcji pasażerskiej Portu, dla którego celem operacyjnym było: umocnienie funkcji pasażerskiej, a priorytetem: wspieranie rozwoju sektora pasażerskiego w Porcie w kierunku poprawy jego efektywności oraz konkurencyjności;
- wykorzystanie potencjału Portu Rybackiego, dla którego celem operacyjnym była: poprawa efektywności przedsiębiorstw z sektora rybołówstwa, a priorytetem: wspieranie rozwoju sektora rybołówstwa w Porcie w kierunku poprawy jego efektywności i konkurencyjności;

⁷ Zatwierdzona uchwałą nr 6/2010 Zgromadzenia Wspólników Zarządu Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o. z dnia 8.04.2010 r. w sprawie zatwierdzenia dokumentu Strategii Rozwoju Portu Morskiego Kołobrzeg. Dalej: „Strategia Rozwoju Portu”.

⁸ Świnoujście, Darłowo, Ustka, Elbląg i Kołobrzeg.

⁹ Analiza SPACE (ang. Strategic Position na Action Evaluation).

¹⁰ Rodzajów działalności.

¹¹ Przyjęta uchwałą nr XXIII/313/08 Rady Miasta Kołobrzeg z dnia 16 lipca 2008 r.

¹² Kołobrzeg – uzdrowisko nadmorskie – miasto kultury. Atrakcyjny kurort, wykorzystujący swoje walory naturalne i kulturowe, rozwijający się w oparciu o potencjał intelektualny i gospodarczy swoich mieszkańców.

- wzmocnienie i utrwalenie roli Portu jako węzła transportowego i centrum dystrybucyjno - logistycznego łączącego międzynarodowy transport lądowy z morskim, dla którego celem operacyjnym była: poprawa efektywności przedsiębiorstw z sektora transportowego, a priorytetem: zwiększenie udziału Portu w przeładunkach w regionie Morza Bałtyckiego;
- poprawa konkurencyjności Portu, dla którego celem operacyjnym było: efektywne wykorzystanie wszystkich jego zasobów, a priorytetem: podniesienie konkurencyjności w Porcie.

Dla każdego z celów operacyjnych określono zadania do realizacji, w wyniku których planowano uzyskanie następujących efektów:

- umocnienie funkcji pasażerskiej: podniesienie jakości i konkurencyjności usług portowych w sektorze turystyczno-pasażerskim; zwiększenie ruchu pasażerskiego w Porcie; wykorzystanie rezerw rozwojowych Portu (budowa mariny); tworzenie nowych miejsc pracy;
- poprawa efektywności przedsiębiorstw z sektora rybołówstwa: stworzenie warunków do rozwoju przedsiębiorstw z sektora rybołówstwa; zwiększenie konsumpcji ryb;
- poprawa efektywności przedsiębiorstw z sektora transportowego: zwiększenie przeładunków w Porcie; zwiększenie możliwości obsługi środków transportu w Porcie; pozyskanie kluczowych inwestorów portowych; zmniejszenie różnic pomiędzy warunkami dostępności Portu, a warunkami ich bezpośrednich konkurentów;
- efektywne wykorzystanie wszystkich zasobów Portu: dostosowanie Portu pod względem jakości, kosztów sprawności połączeń transportowych, niezawodności i bezpieczeństwa oraz czasu obsługi do wymogów rynku międzynarodowego.

(dowód: akta kontroli str. 48-71)

W Strategii Rozwoju Portu znalazły się odniesienia do Programu Operacyjnego Przedsiębiorczy Kołobrzeg do roku 2013¹³, który zakładał, że: *gospodarka morska i port są ważnym czynnikiem rozwoju lokalnego i regionalnego, tworzącym przyjazny klimat dla przedsiębiorczości. Poważną barierą w rozwoju gospodarki morskiej jest zły stan infrastruktury drogowej w otoczeniu portów, hamujący możliwości wzrostu przeładunków, dywersyfikacji funkcji portowych, rozwoju nowych form zagospodarowania terenów portowych. Jednocześnie rejon Morza Bałtyckiego, według wielu prognoz, będzie w kolejnych latach najszybciej rozwijającym się regionem Unii Europejskiej, w wyniku czego nastąpi zdynamizowanie wymiany gospodarczej Polski z innymi krajami Morza Bałtyckiego.*

(dowód: akta kontroli str. 48-71)

Przyjęte w Strategii Rozwoju Portu zadania w ramach poszczególnych celów strategicznych były spójne ze strategiami rządowymi oraz wojewódzkimi, w tym ze:

- Strategią Rozwoju Transportu do 2020 r. – Dokument implementacyjny: budowa międzynarodowego terminala morskiego, poprawa dostępności transportowej portu od strony lądu – dla ruchu kołowego i kolejowego,
- Strategią rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020: budowa międzynarodowego terminala morskiego, budowa monitoringu w porcie rybackim, rozbudowa zaplecza transportu w porcie,
- Strategią Rozwoju Gospodarki Morskiej w Województwie Zachodniopomorskim do roku 2015: modernizacja i rozbudowa portu jachtowego, promocja portu jachtowego i pasażerskiego Kołobrzeg w kraju i za granicą, budowa obiektów zaplecza socjalno-magazynowego dla segmentu turystycznego zajmującego się rejsami wędkarskimi, nurkowymi itp., wspieranie działań przyczyniających się do

¹³ Strategia Rozwoju Kołobrzegu do roku 2020 przyjęta uchwałą nr XXIII/313/08 Rady Miasta Kołobrzeg z dnia 16 lipca 2008 roku, sektorowy Program Operacyjny - Przedsiębiorczy Kołobrzeg do roku 2013.

rozwoju rynku rybnego, kontynuacja modernizacji i przebudowy nabrzeży portu rybackiego, dostosowanie oferty usługowej portu do zmieniających się wymogów krajowych i zagranicznych,

- Programem rozwoju infrastruktury portów i przystani żeglarskich województwa zachodniopomorskiego w regionie Odry, Zalewu Szczecińskiego i wybrzeża Morza Bałtyckiego: modernizacja i rozbudowa portu jachtowego.

(dowód: akta kontroli str. 48-71, 72-144)

Strategia Rozwoju Portu nie zawierała harmonogramu realizacji założonych zadań, jak również wskaźników pozwalających określić stopień ich realizacji oraz osiągnięcia założonych celów. Prezes Zarządu wyjaśnił, że *szczegółowy harmonogram realizacji zadań założonych w Strategii Rozwoju Portu stanowiły aktualizowane każdego roku plany ekonomiczno – finansowe wraz z załączanym do nich Programem działań Spółki do roku 2020.*

(dowód: akta kontroli str. 48-71, 435-437)

Wieloletnie Strategiczne Programy Operacyjne na lata 2016 – 2020¹⁴, wdrażające Strategię Miasta Kołobrzeg do roku 2020, zawierały odniesienie do Strategii Rozwoju Portu, gdzie m.in. zdefiniowanych zostało siedem mierników realizacji założonych celów Strategii, które w wyniku jej realizacji w latach 2015 – 2017 osiągnęły wartości, odpowiednio:

- liczba statków wchodzących do portu 70, 73 i 92,
- długość zmodernizowanych nabrzeży będących w gestii Zarządu: 672 m (tylko w 2015 r.),
- liczba przeładunków w Porcie: 107.838,41 tys. ton, 131.601,76 tys. ton i 200.757,26 tys. ton,
- liczba gości i rezydentów w Porcie Jachtowym: 1.170 gości i 43 rezydentów, 1.382 gości i 75 rezydentów oraz 1.268 i 90,
- liczba przewiezionych pasażerów: 27.117, 349.210 (316.007 statki pasażerskie i 33.203 statki wędkarskie), 331.279 (299.895 statki pasażerskie i 31.384 statki wędkarskie),
- powierzchnia terenów portowych zarządzanych przez Zarząd: 18 ha, 18,5 ha i 18,5 ha,
- długość nabrzeży portowych: 4.568 m, 4.714 m i 4.714 m.

(dowód: akta kontroli str. 131-132, 223)

W ramach realizacji założonych celów Strategii Rozwoju Portu, w latach 2010 – 2014 zrealizowano 14 zadań inwestycyjnych o łącznej wartości 20,8 mln zł, w tym dziewięć¹⁵ o wartości 7,1 mln zł służących wykorzystaniu potencjału Portu Rybackiego (cel strategiczny nr 2), cztery¹⁶ inwestycje o wartości 13,3 mln zł służące zdynamizowaniu rozwoju funkcji pasażerskiej Portu (cel strategiczny nr 1) oraz jedna¹⁷ inwestycja o wartości 0,4 mln zł w zakresie poprawy konkurencyjności Portu (cel strategiczny nr 4). Ponadto dla realizacji celu nr 1, zdania nr 5

¹⁴ Załącznik do uchwały Nr XIX/234/16 Rady Miasta Kołobrzeg z dnia 19 kwietnia 2016 r. w sprawie przyjęcia Wieloletnich Strategicznych Programów Operacyjnych na lata 2016 – 2020.

¹⁵ System monitoringu w Porcie Rybackim Kołobrzeg, Modernizacja instalacji elektrycznej na Nabrzeżu Wschodnim w Porcie Rybackim Kołobrzeg, Modernizacja systemu odbojnic przy Nabrzeżu Wschodnim w Porcie Rybackim Kołobrzeg, Przebudowa Pomostu Rybackiego w Porcie Rybackim w Kołobrzegu wraz z reorganizacją ruchu na terenie Portu Rybackiego Kołobrzeg, Innowacyjne rozwiązania w Porcie Rybackim Kołobrzeg, Wyposażenie Nabrzeża Remontowego w Porcie Rybackim Kołobrzeg, Remont Basenu Łodziowego pod potrzeby jednostek rybackich w Porcie Kołobrzeg, Wymiana opraw elektrycznych w Porcie Rybackim Kołobrzeg, Modernizacja instalacji sanitamej w boksach rybackich.

¹⁶ Modernizacja i Rozbudowa Portu Jachtowego w Kołobrzegu Etap 1, Udobienie falochronu wschodniego w Porcie Kołobrzeg, Renowacja zabytkowych wrót Reduty Morast w Porcie Kołobrzeg, Rzeźba Rybaka i Rybaczek w Porcie Rybackim Kołobrzeg.

¹⁷ Modernizacja systemu odbojnic przy Nabrzeżu Pilotowym w Porcie Kołobrzeg.

dotyczącego promocji Portu Jachtowego i Pasażerskiego w kraju i za granicą realizowane były trzy zadania w latach 2010 – 2014¹⁸.

W okresie objętym kontrolą realizowane były dwa zadania inwestycyjne (rozpoczęte w sierpniu 2014 r. i zakończone w listopadzie 2015 r.):

- montaż odbojnic pochłaniających energię kinetyczną wraz z modernizacją nabrzeża o wartości 6,1 mln zł,
- budowa Basenu Rybackiego na Wyspie Solnej w Porcie o wartości 17,1 mln zł.

Obie inwestycje służyły wykorzystaniu potencjału Portu Rybackiego (cel operacyjny nr 2, zadanie 1 i 3) oraz poprawie konkurencyjności Portu (cel operacyjny nr 4, zadanie 1). Do dnia zakończenia kontroli NIK, tj. 2 lutego 2018 r., nie realizowano następujących zadań, wyznaczonych w Strategii, tj. budowy międzynarodowego terminala morskiego (cel nr 1, zadanie nr 1), stworzenia warunków rozwoju usług dystrybucyjno – logistycznych (cel nr 3, zadanie nr 1), rozbudowa zaplecza transportu w Porcie (cel nr 3, zadanie nr 4) oraz przystąpienie do Zachodniopomorskiego klastra morskiego.

(dowód: akta kontroli str. 277-308, 351-392, 415-434, 441-442)

Prezes Zarządu wyjaśnił, że realizacja części zadań wskazanych w Strategii Rozwoju Portu nie doszła do chwili obecnej do skutku z powodu: braku środków finansowych własnych oraz możliwości uzyskania dofinansowania z innych źródeł, braku możliwości wykorzystania portu handlowego ze względu na trwający od sierpnia 2012 r. spór sądowy z dzierżawcą tego terenu. W odniesieniu do celu 4, zadania 2, Zarząd odstąpił od członkostwa w zachodniopomorskim klastrze morskim, gdyż po analizie możliwości jakie oferowało członkostwo w tym klastrze, uznano że nie przyniesie on żadnych korzyści Spółce¹⁹.

(dowód: akta kontroli str. 498-500)

Realizując w latach 2010 – 2017, zadania wyznaczone w Strategii Rozwoju Portu, Zarząd rozwijał głównie potencjał Portu Rybackiego oraz wzmocniał funkcje pasażerskie Portu. W okresie tym nie zrealizowano zadań związanych z rozwojem potencjału handlowego.

(dowód: akta kontroli str. 48-71, 441-442)

Prezes Zarządu wyjaśnił, że dla funkcji rybackiej realizowano strategię agresywną, z zalecanymi posunięciami strategicznymi i agresywną penetracją i rozwojem rynku. W latach 2010-2017 działania takie były dodatkowo ułatwione poprzez dostępność dla podmiotów zarządzających portami środków unijnych, tj. PO RYBY²⁰. Dla funkcji pasażerskiej realizowano strategię konkurencyjną z działaniami dążącymi do pozyskania źródeł finansowania i penetracji rynku. Najsłabiej rozwijana była funkcja transportowa²¹, dla której przyjęto strategię defensywną. Utrudnieniem w tych latach w rozwoju funkcji transportowej był także trwający od sierpnia 2012 r. spór sądowy z operatorem.

(dowód: akta kontroli str. 498-500)

¹⁸ Projekt "Marriage - Belter Marina Management In the Southern Baltic Rim", którego założeniem była wymiana doświadczeń między operatorami marin i wspólna promocja marin na południowym Bałtyku (Programu Współpracy Transgranicznej Południowy Bałtyk (realizowany w latach 2012-2014 r., wartość 25.500 tys. Euro), „Promocja Portu Jachtowego w Kołobrzegu”, którego założeniem była promocja portu jachtowego (realizowany w 2013 r. w ramach Programu Operacyjnego „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007-2013” o wartości 99,5 tys. zł), promocja portu jachtowego w ramach Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego (realizowany w 2013 r. w ramach Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka 2007-2013 o wartości 804,1 tys. zł).

¹⁹ Zarząd jest członkiem stowarzyszeń o podobnym charakterze, które oferują więcej korzyści dla Spółki, tj.: Krajowa Izba Gospodarki Morskiej, Zachodniopomorska Regionalna Organizacja Turystyczna w Szczecinie, Lokalna Organizacja Turystyczna Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego, Stowarzyszenie Rybacka Lokalna Grupa Działania „Morze i Parsęta”, Związek Małych Portów Morskich.

²⁰ Program Operacyjny „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007-2013”.

²¹ Funkcja transportowa została przypisana dla działalności handlowej Portu na potrzeby analizy SPACE, przeprowadzonej w Strategii.

2) W latach 2015 – 2017 następował wzrost wielkości przeładunków z 128,59 tys. ton w 2015 r., 171,61 tys. ton w 2016 r. (wzrost o 23,8%) do 233,93 tys. ton w 2017 r. (wzrost o 36,3% w stosunku do 2016 r. oraz o 68,8% w stosunku do 2015 r.) a jego struktura była zróżnicowana. Do wiodących towarów podlegających przeładunkowi należały: kłody drewniane, pelet, kruszywa, ryby oraz torf. Najbardziej znaczący wzrost przeładunków dotyczył kruszywa (kamienia), którego przeładunek w 2016 r. wyniósł 30,27 tys. ton (w 2015 r. nie przeładowywano tej grupy towarów) i wzrósł w 2017 r. do 112,88 tys. ton. Względą stabilnością charakteryzował się przeładunek kłód drewnianych – 51,1 tys. ton w 2015 r., 56,37 tys. ton w 2016 r. i 48,63 tys. ton w 2017 r., peletu – odpowiednio w latach 40,22 tys. ton, 38,73 tys. ton i 29,54 tys. ton oraz ryb - odpowiednio 30,75 tys. ton, 40,01 tys. ton i 33,19 tys. ton. W latach 2015 i 2016 przeładowywano torf w ilości 11,25 tys. ton i 1,30 tys. ton, w latach 2015 – 2017 dolomit, odpowiednio 1,37 tys. ton, 2,42 tys. ton i 2,87 tys. ton, wapień odpowiednio 2,68 tys. ton, 9 tys. ton i 1,45 tys. ton, w latach 2016 i 2017 węgiel drzewny w ilości 3,52 tys. ton i 3,07 tys. ton oraz w 2017 r. saletrę amonową – 2,30 tys. ton.

(dowód: akta kontroli str. 12, 16)

Prezes Zarządu wyjaśnił, że *struktura przeładunkowa w porcie jest zróżnicowana, lecz istnieje stabilna grupa ładunków, która zapewnia wolumen przeładunkowy na poziomie około 120.000 ton rocznie. Torf i kruszywo są towarami posiadającymi charakterystykę występowania krótkookresowego lub sezonowego. Towary te stanowią istotny lub wiodący towar przeładowywany na terenie portu Kołobrzeg, lecz uzależnione jest to w dużej mierze od istotnych czynników zewnętrznych, w przypadku kruszywa, w postaci inwestycji w regionie np. drogowo-budowlanych prowadzonych w rejonie Kołobrzegu lub w przypadku torfu ceny jednostkowej towaru i sposobu jego pakowania.*

(dowód: akta kontroli str. 13-14)

3) Liczba odpraw pasażerów w ruchu powyżej 2 mil morskich nieznacznie malała z 51.229 w 2015 r., 49.463 w 2016 r. do 46.276 pasażerów w 2017 r. Spadek rok do roku wyniósł odpowiednio 3,45% i 6,44%. Liczba odpraw pasażerów w ruchu do 2 mil morskich w 2015 r. wyniosła 243.521 osób, w 2016 r. 316.007 osób (wzrost o 29,77%) oraz w 2017 r. 299.895 osób (spadek o 5,10% w stosunku do 2016 r.).

(dowód: akta kontroli str. 12 i 16)

Prezes Zarządu wyjaśnił, że na wielkość odpraw pasażerów rejsów odbywanych powyżej 2 mil morskich, tj. rejsów międzynarodowych i wędkarskich, miało wpływ jedyne połączenie międzynarodowe prowadzone z portu Kołobrzeg na duńską wyspę Bornholm. Decydujące znaczenie w tym zakresie miały warunki pogodowe, zainteresowanie ze strony odbiorców proponowaną ofertą oraz cena jednostkowa biletu. W odniesieniu do rejsów redowych do 2 mil morskich wyjaśnił, że wzrost odpraw w 2015 r. spowodowany był sprzyjającą aurą oraz doniesieniami o aktach terroru w zagranicznych kurortach.

(dowód: akta kontroli str. 13-14)

4) Liczba zawinięć statków do Portu w poszczególnych latach systematycznie rosła i w latach 2015 – 2017 wyniosła odpowiednio: 70, 73 i 92 statki.

(dowód: akta kontroli str. 12, 16)

Prezes Zarządu wyjaśnił, że *nie występuje wprost proporcjonalne powiązanie pomiędzy wielkością przeładunków a ilością statków zawijających do portu. Ilość jednostek handlowych obsługiwanych w porcie, uzależniona jest od rodzaju ładunku oraz pojemności danego statku.*

(dowód: akta kontroli str. 13-14)

5) Prezydent Miasta Kołobrzeg, w informacji złożonej w trybie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli²² poinformował, że w latach 2015 – 2017 nie wnioskował do Wojewody Zachodniopomorskiego, stosownie do art. 24 ust. 1 ustawy o portach morskich, o nieodpłatne przekazanie na własność gruntów Skarbu Państwa nieoddanych w użytkowanie wieczyste.

(dowód: akta kontroli str. 501-511)

Prezes Zarządu wyjaśnił, że Zarząd nie zwracał się do Gminy Miasto Kołobrzeg o takie działania. Ostatnie czynności podjęte w celu procesu komunalizacji były podejmowane przez Zarząd w 2011 r. na cele określone w art. 7 ust. 1 pkt 4 ustawy o portach morskich - pozyskiwanie nieruchomości na potrzeby rozwoju portu. Na nieruchomościach tych zrealizowana została inwestycja „Budowa Basenu Rybackiego na Wyspie Solnej w Porcie Rybackim Kołobrzeg”, co było zgodne z celem strategicznym 1, zadaniem 1, 2 i 3 oraz celem strategicznym 4 zadanie 1 Strategii Rozwoju Portu.

(dowód: akta kontroli str. 520-530)

6) Powierzchnia ogólna obszaru Portu wg stanu na dzień 30.06.2017 r. wynosiła 58,81 ha, z czego powierzchnia wód morskich 21,33 ha, a powierzchnia gruntów 37,48 ha. W strukturze własnościowej gruntów 15,84 ha (42,3% powierzchni gruntów) stanowiło własność Zarządu, 9,63 ha (25,7%) znajdowało się w posiadaniu prywatnych właścicieli, 8,11 ha (21,6%) stanowiły grunty Gminy Miasta Kołobrzeg oraz 3,9 ha (10,4%) grunty Skarbu Państwa.

W okresie objętym kontrolą nastąpił wzrost udziału gruntów zarządzanych przez Zarząd z 18,21 ha wg stanu na 1.01.2015 r. do 20,16 ha na dzień 30.06.2017 r. tj. o 1,95 ha. Powyższa zmiana była wynikiem zwiększenia powierzchni gruntów będących własnością Zarządu o 2,0842 ha²³ uzyskanych w ramach aportu wniesionego w 2015 r. przez Gminę Miasto Kołobrzeg oraz zmniejszenia powierzchni gruntów z prawem wieczystego użytkowania o 0,0084 ha²⁴ i w użyczeniu o 0,1263 ha²⁵.

(dowód: akta kontroli str. 24-46)

W sprawie wpływu struktury własnościowej gruntów na terenie Portu na bieżące funkcjonowanie i jego rozwój Prezes Zarządu wyjaśnił, że *wielowłasnościowa infrastruktura portowa jest barierą rozwoju określonych funkcji np.: na terenie portu jachtowego - Wyspa Solna - użytkownikami terenów portowych jest Brzegowa Stacja Ratownictwa Morskiego i Akademia Morska ze Szczecina. Funkcjonowanie obu podmiotów jest potrzebne w porcie, natomiast ich lokalizacja powoduje, że Spółka nie ma możliwości wybudowania pełnowymiarowego hangaru do remontu i zimowania jachtów morskich, co stanowi element konieczny do realizacji w celu zapewnienia rozwoju funkcji turystycznej określonej w strategii. Jako największy port na środkowym wybrzeżu już dzisiaj nie ma możliwości zapewnienia wszystkim chętnym możliwości wyciągnięcia jachtu na ląd na okres zimowy. Połączone budowle hydrotechniczne²⁶ różnych właścicieli stanowią często jedną spójną budowlę oddziaływującą na siebie. Prywatni właściciele nie są zainteresowani inwestowaniem w kapitałochłonne budowle hydrotechniczne, zaś brak działań w tym*

²² Dz.U. z 2017 r. poz. 524; dalej: ustawa o NIK.

²³ Działki nr 4/60 obr. 3 oraz nr 174/14 obr. 4 stanowią wkład niepieniężny na podwyższenie kapitału zakładowego Zarządu w postaci prawa własności nieruchomości.

²⁴ Sprzedaż prawa użytkowania wieczystego dwóch działek gruntu nr 99/14 zabudowaną stacją transformatorową i 99/15 zabudowaną dwoma stacjami transformatorowymi na rzecz ENERGIA – OPERATOR Spółka Akcyjna w Gdańsku.

²⁵ Zmniejszenie o 2,0842 ha dotyczące działek 4/60 obr. 3 oraz nr 174/14 obr. 4 wcześniej oddanych w użyczenie a 11.03.2015 r. wniesionych aportem oraz zwiększenie o 1,9579 ha na podstawie umowy użyczenia nr 10/2016 z 25.10.2016 r. zawartej na czas nieokreślony pomiędzy Gminą Miasto Kołobrzeg a Zarządem na bezpłatne użytkowanie dwóch działek gruntu nr 189 obr. 4 o pow. 0,3600 ha oraz nr 191 obr. 4 o pow. 1,5979 ha do prowadzenia działalności statutowej do czasu ich wniesienia aportem na majątek Zarządu.

²⁶ Nabrzeża.

zakresie powoduje powstawanie ograniczeń w funkcjonowaniu na sąsiednich nieruchomościach. Tym samym Zarząd pomimo jasno określonych w strategii celów nie może ich realizować, ponieważ prywatne podmioty w realizacji swoich zadań nie muszą w żadnym zakresie wpisywać się w cele całego portu

(dowód: akta kontroli str. 531-533)

W sprawie występujących utrudnień w komunalizacji portów morskich, Prezes wyjaśnił, że w okresie objętym kontrolą utrudnienia w tym zakresie nie występowały. Ponadto Prezes dodał, że w roku 2013, Urząd Morski w Słupsku, wydając opinię na temat zasadności komunalizacji działek (174/6, 4/59) zlokalizowanych w Porcie, negatywnie zaopiniował przekazanie tych działek, które użytkowała Akademia Morska w Szczecinie. Opinia ta była niezgodna z planami rozwoju i interesem Zarządu i stanowiła utrudnienie w komunalizacji portu, gdyż Zarząd planował na tym terenie rozwój funkcji turystycznej.

(dowód: akta kontroli str. 583-584)

1.2. Wykonywanie zadań w zakresie budowy, rozbudowy, utrzymywania i modernizacji infrastruktury portowej.

W skład infrastruktury Portu²⁷ wchodziły m.in. akweny portowe²⁸, 30 nabrzeży o łącznej długości 3.442,03 m, jedna dalba dewiacyjna, pięć pomostów o łącznej długości 405,93 m, place, nawierzchnie utwardzone i nieutwardzone o łącznej powierzchni 112.289,5 m², drogi i ciągi pieszo jezdne, infrastruktura kolejowa²⁹, infrastruktura energetyczna, urządzenia wodno – kanalizacyjne i gazowe, urządzenia techniczne.

1) Analiza stanu technicznego pięciu obiektów budowlanych o najwyższej wartości znajdujących się w Porcie³⁰ wykazała, że:

- obiekty poddawane były okresowym kontrolom stanu technicznego wymaganych przepisami art. 62 Prawa budowlanego,
- zgodnie z wymogiem określonym w art. 64 ust. 1 Prawa budowlanego, prowadzono książki obiektów budowlanych,
- protokoły kontroli obiektów budowlanych stanowiły załączniki do książek obiektów budowlanych,
- stan techniczny czterech z badanych obiektów oceniono jako dobry³¹.

Stan techniczny Nabrzeża Barkowskiego (wg protokołu kontroli przeprowadzonej w 2017 r. na podstawie art. 62 ust. 1 pkt 1a Prawa budowlanego) w odniesieniu do oczepu, ściany odwodnej, ścieżki cumowniczej oraz nawierzchni oceniono jako zły (stopień zużycia 51-70%), a stan techniczny urządzeń cumowniczych, elementów odbojowych i drabinek ewakuacyjnych jako dostateczny. Pomimo zalecanej wymiany uszkodzonych pacholów na nowe, reprofiliacji krawędzi oczepu oraz remontu nawierzchni (zalecanej również po kontrolach przeprowadzonych w 2015 i 2016 r.), do dnia 2.02.2018 r. nie wykonano tych remontów.

(dowód: akta kontroli str. 197-213)

²⁷ Załącznik do zarządzenia nr 1 Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku z dnia 4 maja 2016 r. zmieniającego zarządzenie Nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku z dnia 22 maja 2015 r. w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej. Dz. Urz. Woj. Zach. z 2016 r., poz. 1947.

²⁸ Sześć basenów portowych: Basen Łodziowy (przy Bosmanacie) o pow. 235 m², Basen Remontowy (Budowlany) o pow. 4 337 m², Basen Rybacki o pow. 14 835 m², Basen Łodziowy o pow. 2 728 m², Basen Jachtowy o pow. 5 979 m² oraz Basen Solny o pow. 15 721 m², przy czym Basen Solny ujęto od 10 maja 2016 r. Zarządzeniem nr 1 Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku z dnia 4 maja 2016 r. zmieniającym Zarządzenie Nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku z dnia 22 maja 2015 r. w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej, Dz. Urz. Woj. Zach. z 2016 r., poz. 1947.

²⁹ Bocznice, przejazdy, tory i rampy kolejowe w Porcie Handlowym dz. 99/16 obr. 4.

³⁰ Nabrzeże postojowe o wartości netto 6.243 651,71 zł., Budynek magazynowe (boksy) 3 i 3 o wartości netto 3.537.605,76 zł., Budynek klubowy z halą do remontu jachtów i łodzi o wartości netto 3.749.374,49 zł., Budynek główny o wartości netto 2.190.953,42 zł oraz Nabrzeże Barkowskie o wartości netto 2.526.288,32 zł.

³¹ Nabrzeże postojowe, Budynek magazynowe (boksy) 3 i 3', Budynek klubowy z halą do bieżącego remontu jachtów oraz Budynek główny.

W sprawie nieprzeprowadzania zalecanych remontów Nabrzeża Barkowskiego Prezes Zarządu wyjaśnił, że infrastruktura Nabrzeża Barkowskiego zakupionego przez Zarząd w 2014 r. znajdowała się w bardzo złym stanie z powodu braku nakładów na prace modernizacyjne przez poprzedniego właściciela. Doraźne działania przeprowadzone przez Zarząd po zakupie nieruchomości pozwoliły na uruchomienie zniszczonej instalacji elektrycznej i oświetleniowej oraz zabezpieczenie terenu przed dostępem osób postronnych. Ponadto wyjaśnił, że w celu uzyskania środków niezbędnych do przeprowadzenia modernizacji infrastruktury Nabrzeża Barkowskiego, Zarząd złożył w 2017 r. wniosek o jego dofinansowanie ze środków Programu Operacyjnego Rybactwo i Morze na lata 2014-2020. Zwracał się również do Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej o wydanie opinii o wspólnym interesie użytkowników wód³² umożliwiające otrzymanie dofinansowania inwestycji na poziomie 100%³³. Zarząd otrzymał dwie negatywne opinie³⁴, które nie zawierały informacji o warunkach, jakie należy spełnić aby uzyskać opinię pozytywną. Z uwagi na brak takiej opinii, Zarząd złożył wniosek o dofinansowanie do wysokości 75% wartości kosztów kwalifikowanych inwestycji.

(dowód: akta kontroli str. 214-222, 443-444, 465)

2) Analiza wyników kontroli okresowych, o której mowa w art. 62 ust. 1 pkt 1 Prawa budowlanego, polegających na sprawdzaniu stanu technicznej sprawności budowli morskich m.in. w zakresie określonym przepisami rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej z dnia 23 października 2006 r. w sprawie warunków technicznych użytkowania oraz szczegółowego zakresu kontroli morskich budowli hydrotechnicznych³⁵ w latach 2015 – 2017 dla 27 nabrzeży oraz jednego pomostu znajdujących się we władaniu Zarządu wykazała, że 20 z nich znajdowało się w dobrym stanie technicznym, siedem w stanie dostatecznym oraz jedna (Nabrzeże Barkowskie) w stanie złym. Występujące uszkodzenia i ubytki w infrastrukturze nie stanowiły zagrożenia dla ludzi i mienia. Przyczyny złego stanu technicznego Nabrzeża Barkowskiego zostały opisane w pkt. 1.2 ppkt 1 wystąpienia pokontrolnego.

(dowód: akta kontroli str. 147-154)

Wskaźnik odnowienia majątku trwałego³⁶ Zarządu w 2015 r. wyniósł 0,3352, w 2016 r. – 0,0009 i w I półroczu 2017 r. – 0,0001. Wskaźnik reprodukcji środków trwałych³⁷ w 2015 r. wyniósł 8,11, w 2016 r. – 0,29 i w I półroczu 2017 r. – 0,08.

(dowód: akta kontroli str. 585)

2) W okresie objętym kontrolą wystąpiła potrzeba wykonania robót pogłębiarskich dotyczących obszaru akwenu portowego pomiędzy torem wodnym, a nabrzeżem Barkowskim. Roboty polegały na wykonaniu prac podczyszczeniowych przy nabrzeżu oraz transporcie wydobytego urobku (ok. 1.300 m³) do Nabrzeża Skarpowego w celu zniwelowania przegłębień oraz transporcie pozostałej części urobku przez Nabrzeże Ro-Ro z rozładunkiem na wskazane miejsce w Porcie Handlowym. Ich celem było udrożnienie podejścia do Nabrzeża Barkowskiego dla statków handlowych. Roboty zostały zakończone 31.05.2016 r.³⁸. Ponadto w 2015 r. wykonano prace związane z regulacją dna w związku z realizacją inwestycji budowy Basenu Rybackiego. Prace zostały zlecone we wrześniu 2015 r. i zakończyły się

³² W wyjaśnieniu wskazano, że od opinii tej nie przysługiwało odwołanie, oraz że Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej nie wskazał przesłanek koniecznych do spełnienia w celu uzyskania pozytywnej opinii.

³³ Wniosek o dofinansowanie w kwocie 19.581.386,00 zł. Opis wniosku o dofinansowanie znajduje się na str. 18 wystąpienia.

³⁴ Opinia nr DR.RM.620.23.2.2017.FP z 31 maja 2017 r. oraz opinia nr DR.RM.740.2.13.2017.KC z 19 października 2017 r.

³⁵ Dz.U. Nr 206, poz. 1516.

³⁶ Liczony jako stosunek różnicy stanu środków trwałych brutto na koniec roku i stanu środków trwałych brutto na początek roku do wartości środków trwałych brutto na początek roku.

³⁷ Liczony jako stosunek rocznych nakładów na inwestycje i remontów do rocznej kwoty amortyzacji.

³⁸ Umowa o wykonanie prac podczyszczeniowych zawarta 28.04.2016 r. z terminem wykonania od 29.04.2016 r. do 31.05.2016 r. Wartość umowy 65.000 zł netto.

wraz z zakończeniem inwestycji, co umożliwiło pełne wykorzystanie powstałej infrastruktury.

(dowód: akta kontroli str. 155-167)

W sprawie występujących problemów podziału kompetencji między Zarządem, Gminą Miasto Kołobrzeg i Urzędem Morskim w Słupsku w zakresie wykonywania robót pogłębieniowych Prezes Zarządu wyjaśnił, że *podstawą rozbieżności było samodzielne określenie przez Urząd Morski w Słupsku parametrów toru wodnego. Określenie to wynika najprawdopodobniej z możliwości finansowych Urzędu. Parametry toru nie były z Zarządem konsultowane na etapie ich określania, pomimo odpowiedzialności Urzędu za jego utrzymanie. Tym samym ta jednostronna decyzja Urzędu utrudnia realizację planów rozwojowych Portu Kołobrzeg.*

(dowód: akta kontroli str. 155-156)

Pomiary batymetryczne wykonywane corocznie przy 27 nabrzeżach oraz jednym pomoście znajdujących się we władaniu Zarządu wykazały w sześciu przypadkach³⁹ wystąpienie przegłębień dna w pobliżu ścianki odwodnej budowli. W odniesieniu do Nabrzeża Słupskiego w każdym z badanych lat, stwierdzono znaczące przekroczenie głębokości dopuszczalnej 5,5 m, która w 2015 r. i 2016 r. wynosiła 6,5 m, a w 2017 r. dochodziła do 6,7 m. W protokole kontroli okresowej z 2017 r.⁴⁰ stwierdzono, że do chwili wykonania prac zasypowych Nabrzeże Słupskie nie nadaje się do użytkowania. Do 2.02.2018 r. prac zasypowych nie przeprowadzono.

(dowód: akta kontroli str. 147-154, 177)

Prezes Zarządu wyjaśnił, że *wyłącznym użytkownikiem nabrzeża jest operator portu handlowego. (...) Zarząd wykonywał przeglądy na własne zlecenie, ze względu na brak realizacji tego obowiązku przez operatora. Z uwagi na fakt, że przeglądy jednoznacznie nie wykazywały jakichkolwiek wad budowli grożących bezpieczeństwu ludzi i mienia (w tym wystąpienia katastrofy budowlanej), lecz wskazywały na ograniczenia cech użytkowych (dotyczących co najwyżej intensywności użytkowania), nie było podstaw do podejmowania przez Zarząd samodzielnych czynności o charakterze naprawczo-remontowym.*

(dowód: akta kontroli str. 178-196)

Badania sonarowe oraz badania batymetryczne wykazały przy 11 nabrzeżach występowanie wypłyceń powyżej głębokości eksploatacyjnych (technicznych), które nie zostały usunięte w okresie objętym kontrolą. Stwierdzone wypłyceń na podstawie analizy powyższej dokumentacji za lata 2015 – 2017 dotyczyły:

- Nabrzeża Pilotowego dochodzące do 4,4 m przy głębokości technicznej 5,0 m wg planu badań sonarowych oraz analizy batymetrycznej nr 87/2017,
- Nabrzeża Węglowego dochodzącą do 5,0 m przy głębokości technicznej 6,5 m wg planu badań sonarowych oraz analizy batymetrycznej nr 87/2017, 43/2016 i 44/2015,
- Nabrzeża Zbożowego dochodzącą do 5,2 m przy głębokości technicznej 6,0 m wg planu badań sonarowych oraz analizy batymetrycznej nr 87/2017,
- Nabrzeża Łodziowego dochodzącą do 2,5 m przy głębokości technicznej 3,5 m wg planu badań sonarowych oraz analizy batymetrycznej nr 89/2017,
- Nabrzeża Fosa dochodzącą do 0,5 m przy głębokości technicznej 3,5 m wg planu badań sonarowych oraz analizy batymetrycznej nr 89/2017,
- Nabrzeża Manewrowego dochodzącą do 2,1 m przy głębokości technicznej 2,5 m wg planu badań sonarowych oraz analizy batymetrycznej nr 89/2017,

³⁹ Nabrzeże Słupskie, Nabrzeże Szkutnicze, Nabrzeże Remontowe, Nabrzeże Skarpowe, Nabrzeże Tężniowe oraz Nabrzeże Warzelnicze.

⁴⁰ Kontrola okresowa, co najmniej raz w roku wykonywana na podstawie art. 62 ust. 1 pkt 1 Prawa budowlanego.

- Nabrzeża Koszalińskiego dochodzącą do 3,8 m przy głębokości technicznej 6,5 m wg planu badań sonarowych oraz analizy batymetrycznej nr 89/2017,
- Nabrzeża przy Zjazdach dochodzącą do 3,6 m przy głębokości technicznej 6,5 m wg planu badań sonarowych oraz analizy batymetrycznej nr 89/2017,
- Nabrzeża Promowego dochodzącą do 3,0 m przy głębokości technicznej 3,5 m wg planu badań sonarowych oraz analizy batymetrycznej nr 91/2017,
- Nabrzeża Postojowego dochodzącą do 3,1 m przy głębokości technicznej 5,5 m wg planu badań sonarowych oraz analizy batymetrycznej nr 88/2017,
- Nabrzeża Wschodniego dochodzącą do 4,0 m przy głębokości technicznej 6,0 m wg planu badań sonarowych oraz analizy batymetrycznej nr 90/2017.

(dowód: akta kontroli str. 147-154, 177)

W sprawie przyczyn niewykonywania prac podczyszczeniowych przy ww. nabrzeżach Prezes wyjaśnił, że (...) *Nabrzeże Węglowe, Zbożowe Koszalińskie są w użytkowaniu operatora portu handlowego i to on określa swoje potrzeby w zakresie głębokości przy nabrzeżach, biorąc pod uwagę obsługiwane przez siebie statki. (...) Nabrzeża Łodziowe, Fosa i Manewrowe zlokalizowane są w bezpośrednim sąsiedztwie wałów ziemnych okalających Redutę Morast, która stanowi zabytek. Potrzebą Zarządu, jest wykonanie pogłębienia przy tych nabrzeżach, jednak jakiegokolwiek prace pogłębiarskie przy wałach powodują zagrożenie ich osunięcia i zniszczenia zabytku. Dopiero wbicie ścianki szczelnej wzmacniającej wały umożliwi pogłębienie bez ryzyka zniszczenia zabytku. Zarząd podpisał umowę o dofinansowanie obejmujące m.in. wbicie ścianki szczelnej i prace te zostaną wykonane w 2018 roku. Wtedy dopiero możliwe będzie pogłębienie dna przy wskazanych nabrzeżach. Dla pozostałych nabrzeży, tj. Pilotowe, przy Zjazdach, Promowe, Postojowe i Wschodnie, Zarząd nie dostrzega zasadności utrzymywania większej głębokości przy nabrzeżach, z uwagi na parametry jednostek stale przy nich cumujących od wielu lat.*

(dowód: akta kontroli str. 178-196)

3) Oszacowane przez Zarząd ogółem potrzeby finansowe w zakresie budowy i utrzymania infrastruktury portowej oraz planowane kwoty wydatków wyniosły: w 2015 r. 118.343,2 tys. zł, w 2016 r. 99.086,9 tys. zł, a w I półroczu 2017 r. 141.305,4 tys. zł. Potrzeby w zakresie wydatków inwestycyjnych w poszczególnych latach określono w 2015 r. na 113.945,7 tys. zł, w 2016 r. na 94.550 tys. zł i w 2017 r. na 139.050 tys. zł i dotyczyły 11 zadań, które powtarzały się w każdym z badanych lat: „Regulacja hydrotechniczna basenu przy Nabrzeżu Skarpowym w Porcie Rybackim w Kołobrzegu” o wartości 2.350 tys. zł, „Modernizacja infrastruktury Portu Rybackiego Kołobrzeg” o wartości 1.200 tys. zł, „Przebudowa drogi dojazdowej do obiektów rybackich zlokalizowanych przy ulicy Portowej 41” o wartości 1.500 tys. zł, „Inwestycje w infrastrukturę i suprastrukturę Portu Rybackiego Kołobrzeg” o wartości 24.500 tys. zł, „Wymiana systemu odbojowego – Nabrzeże Postojowe” o wartości 1.000 tys. zł, „Modernizacja Zabytkowej Reduty Morast w Porcie Jachtowym Kołobrzeg” o wartości 2.500 tys. zł, „Wykonanie opaski wraz z pomostem wokół Reduty Morast w Porcie Jachtowym w Kołobrzegu” o wartości 5.500 tys. zł, „Zagospodarowanie Wyspy Solnej na terenie Portu morskiego Kołobrzeg” o wartości 17.000 tys. zł⁴¹, „Terminal pasażerski wraz z zagospodarowaniem terenów wzdłuż ulicy Towarowej” o wartości 6.000 tys. zł⁴², „Wsparcie rozwoju platformy logistycznej wraz z rozbudową infrastruktury na terenie Portu Handlowego Kołobrzeg” o wartości 33.000 tys. zł, „Uregulowanie struktury własnościowej na obszarze Portu morskiego Kołobrzeg”⁴³ o wartości 1.000 tys. zł⁴⁴.

⁴¹ Wg programu działań na 2017 r. o wartości 30.000 tys. zł.

⁴² Wg programu działań na 2017 r. o wartości 50.000 tys. zł.

⁴³ Planowany był aport działek.

Ponadto w programie działań Zarządu z 2015 r. zawarte były dwa zadania inwestycyjne: „Budowa Basenu Rybackiego na Wyspie Solnej w Porcie Rybackim Kołobrzeg” o wartości 13.777 tys. zł oraz „Montaż odbojnic pochłaniających energię kinetyczną wraz z modernizacją nabrzeża” o wartości 4.618,7 tys. zł, które zostały zakończone w 2015 r.

Zrealizowane wydatki Spółki w zakresie infrastruktury portowej wyniosły: w 2015 r. – 27.589,6 tys. zł, z tego 19.278,1 tys. zł wydatki inwestycyjne, 4.681 tys. zł wydatki bieżące, 2.395,2 tys. zł amortyzacja oraz 1.235,3 tys. zł odpisy aktualizujące należności; w 2016 r. – 9.027,7 tys. zł, w tym 491,2 tys. zł wydatki inwestycyjne, 4.555,9 tys. zł wydatki bieżące, 2.717,4 tys. zł amortyzacja i 1.263,2 tys. zł odpisy aktualizujące należności; w I półroczu 2017 r. – 4.108,2 tys. zł, w tym 98,2 tys. zł wydatki inwestycyjne, 2.002,3 tys. zł wydatki bieżące, 1.321,7 tys. zł amortyzacja i 686 tys. zł odpisy aktualizujące należności.

Poniesione w badanym okresie wydatki na realizację inwestycji dotyczyły:

- w 2015 r. budowy Basenu Rybackiego na Wyspie Solnej w Porcie (14.047,1 tys. zł), montażu odbojnic pochłaniających energię kinetyczną wraz z modernizacją nabrzeża (4.964,9 tys. zł). Obie inwestycje zostały oddane do użytkowania 1.12.2015 r.
- w 2016 r. regulacji hydrotechnicznej przy Nabrzeżu Skarpowym w Porcie Rybackim (290 tys. zł⁴⁵), zagospodarowania Wyspy Solnej na terenie Portu (124 tys. zł⁴⁶), przebudowy Nabrzeża Barkowskiego (5 tys. zł⁴⁷) oraz modernizacji podejścia promowego w ramach terminala pasażerskiego (6 tys. zł⁴⁸),
- w 2017 r. wykonania wariantowej koncepcji zagospodarowania terenu wzdłuż ul. Towarowej wraz z obsługą prawną (85,7 tys. zł), realizacji zadania dotyczącego uregulowania struktury własnościowej działek (6,3 tys. zł⁴⁹).

(dowód: akta kontroli str. 20-21, 247-308, 322-392, 41-434)

W Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu⁵⁰ zaplanowano realizację projektu pod nazwą „Terminal pasażerski modernizacja podejścia promowego przy nabrzeżu Ro-Ro” o wartości 6,0 mln zł, którego beneficjentem miał być Zarząd. Inwestycja w tym zakresie nie została przeprowadzona, a Zarząd nie uzyskał dofinansowania na ten cel. Prezes wyjaśnił, że Zarząd zgłosił do Centrum Unijnych Projektów Transportowych⁵¹ projekt „Terminal pasażerski modernizacja podejścia promowego przy nabrzeżu Ro-Ro”, do dofinansowania w ramach POIiŚ⁵² 2014-2020. Projekt w 2014 r. znajdował się wśród projektów do realizacji w Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu. W lipcu 2016 r. Spółka została poinformowana przez CUPT, że projekt ten nie znalazł się na liście do dofinansowania. Mając na względzie powyższe, Spółka utraciła możliwość uzyskania dofinansowania w ramach POIiŚ. Z uwagi na potrzebę realizacji niniejszego zadania Spółka w listopadzie 2017 r.⁵³ ogłosiła postępowanie, wzorując się na partnerstwie publiczno-prywatnym, mające na celu wyłonienie partnera do wspólnej realizacji inwestycji.

(dowód: akta kontroli str. 586-601)

4) W okresie objętym kontrolą Zarząd wystąpił z dwoma wnioskami o przyznanie unijnych środków pomocowych, z których jeden uzyskał dofinansowanie:

⁴⁴ W programach działań na 2016 i 2017 r. określono jako „opłaty administracyjne” bez podania wartości.

⁴⁵ Prace podczyszczeniowe.

⁴⁶ Wykonanie koncepcji zagospodarowania oraz geodezyjny podział działek.

⁴⁷ Sporządzenie operatów szacunkowych oraz opłaty administracyjne.

⁴⁸ Zakup słupków odgradzających.

⁴⁹ Sporządzenie wstępnego projektu podziału działek oraz wycena nieruchomości.

⁵⁰ Dokument Implementacyjny do Strategii rozwoju transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), przyjęty przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju w październiku 2014 r.

⁵¹ Dalej: CUPT.

⁵² Program Infrastruktura i Środowisko.

⁵³ Ogłoszenie z 15.11.2017 r. – www.zpm.portakolobrzeg.pl/387,ogloszenia.

- 8 maja 2017 r. złożono wniosek o dofinansowanie w ramach Programu Operacyjnego „Rybacko i Morze” operacji w zakresie poprawy infrastruktury portów rybackich, giełd rybnych, miejsc wyladunku i przystani oraz w celu zwiększenia efektywności energetycznej przyczyniającej się do odnowy środowiska - wnioskowana kwota 19.581.386,00 zł. Wniosek dotyczył modernizacji Nabrzeża Barkowskiego. Wobec otrzymania ostatecznej negatywnej opinii Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie wspólnego interesu użytkowników wód nie został spełniony warunek uzależniający otrzymanie dofinansowania na poziomie 100% (patrz pkt. 1.2 ust. 1 niniejszego wystąpienia). Ostatecznie 11.01.2018 r. wniosek zmodyfikowano, zmieniając wartość inwestycji na 12.050.282,55 zł przy poziomie dofinansowania 75%. Do dnia 2 lutego 2018 r. wniosek nie został rozpatrzony.

(dowód: akta kontroli str. 466-477, 588-617)

- w czerwcu 2017 r. opracowano wniosek o dofinansowanie projektu z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2014-2020 „Wzrost atrakcyjności zasobów kultury Pomorza Zachodniego poprzez przeprowadzenie prac konserwatorskich i restauratorskich przy Reducie Morast w Kołobrzegu – cennym zabytku na Zachodniopomorskim Szlaku Żeglarskim”. Wniosek o dofinansowanie na kwotę 2.371.091,34 zł został złożony 7.07.2017 r. Umowa o dofinansowanie projektu została zawarta⁵⁴ 24.01.2018 r. na kwotę dofinansowania 1.766.650,09 przy całkowitych wydatkach kwalifikowalnych 2.208.312,62 zł i okresie realizacji od 1.01.2018 r. do 31.10.2018 r.

(dowód: akta kontroli str. 618-691)

W II kwartale 2017 r. kontynuowane były prace koncepcyjne związane z projektem budowy Terminala Pasażerskiego wraz z zagospodarowaniem terenu wzdłuż ulicy Towarowej. W czerwcu 2017 r. ogłoszono publicznie zapytanie dotyczące ustalenia zainteresowania realizacją inwestycji i analizy ewentualnych form, w jakich inwestycja zostanie zrealizowana.

(dowód: akta kontroli str. 425-426)

W sprawie podejmowanych działań w celu uzyskania dofinansowania pozostałych zadań ujętych w Programie działań Prezes Zarządu wyjaśnił, że w latach 2015-2017 analizowano programy unijne pod kątem możliwości uzyskania dofinansowania, z których mogłyby być realizowane inwestycje.

(dowód: akta kontroli str. 586-587)

5) W okresie objętym kontrolą Zarząd realizował dwie inwestycje w zakresie rozbudowy infrastruktury dofinansowane ze środków PO Ryby 2007-2013 w ramach środka 3.3. Inwestycje w portach rybackich, miejscach wyladunku i przystaniach:

- Budowa Basenu Rybackiego na Wyspie Solnej w Porcie Rybackim na podstawie umowy o dofinansowanie w kwocie 13.870.772 zł zawartej w 2013 r.⁵⁵ Termin realizacji inwestycji określony od sierpnia 2013 r. do grudnia 2014 r. był dwukrotnie przesuwany: na sierpień 2015 r.⁵⁶ i na listopad 2015 r.⁵⁷ W wyniku realizacji operacji wyremontowano Nabrzeże Promowe oraz wybudowano sześć nowych nabrzeży: Paliwowe, Tężniowe, Warzelnicze nr 1, Warzelnicze nr 2, Warzelnicze nr 3 i Solankowe. Na realizację inwestycji Zarząd poniósł nakłady w wysokości 14.047,1 tys. zł;

⁵⁴ Z Województwem Zachodniopomorskim, reprezentowanym przez Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego, pełniącym rolę Instytucji Zarządzającej Regionalnym Programem Operacyjnym Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020.

⁵⁵ Umowa nr 00035-61722-OR160005/13 z 29.08.2013 r.

⁵⁶ Z powodu lokalizacji planowanej inwestycji na stanowisku archeologicznym co wymagało dodatkowo uzyskania pozwolenia na prowadzenie prac budowlanych na stanowisku archeologicznym i prowadzenia wyprzedzających badań archeologicznych.

⁵⁷ Rzędna terenu planowanych nabrzeży znajdowała się 1,5 m niżej od rzędnej terenu co wymusiło dodatkowe usunięcie ziemi i doprojektowanie murów oporowych.

- montaż odbojnic pochłaniających energię kinetyczną wraz z modernizacją nabrzeża na podstawie umowy⁵⁸ o dofinansowanie w kwocie 5.003.000 zł zawartej w 2011 r.⁵⁹ Okres realizacji operacji określony od marca 2011 r. do listopada 2012 r. nie został dotrzymany⁶⁰. W 2013 r. dokonano zmiany operacji na „wykonanie odbojnic dwufunkcyjnych w technologii i systemie EPAR⁶¹” oraz terminu zakończenia operacji na grudzień 2014 r.⁶² Kolejne przesunięcia terminu realizacji operacji na listopad 2015 r. nastąpiły z powodu uniemożliwienia dostępu ze strony dzierżawcy nabrzeża Zbożowego⁶³ w celu wykonywania prac budowlano – montażowych oraz konieczności wykonania dodatkowych prac. W wyniku realizacji operacji wyremontowano Nabrzeże Zbożowe o długości 200 m. Zarząd poniósł w 2015 r. na ten cel nakłady w wysokości 4.964,9 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 692-909)

Na pytanie o występujące w okresie objętym kontrolą utrudnienia w działalności inwestycyjnej, w tym z powodu niewystarczającej powierzchni gruntów będących we władaniu Zarządu, Prezes Zarządu wyjaśnił, że w okresie objętym kontrolą nie występowały utrudnienia w działalności inwestycyjnej.

(dowód: akta kontroli str. 910-911)

1.3. Struktura i przeznaczenie przychodów zarządu portu.

W poszczególnych latach 2015, 2016 i 2017 (I półrocze) Zarząd uzyskał przychody w wysokości odpowiednio: 8.373 tys. zł, 8.585,8 tys. zł i 4.352,5 tys. zł, w tym:

- z opłat z tytułu użytkowania, najmu, dzierżawy lub innej umowy, na mocy której oddano w odpłatne korzystanie grunty oraz obiekty, urządzenia i instalacje portowe odpowiednio: 2.914,3 tys. zł, 3.063,2 tys. zł i 1.612,0 tys. zł,
- z opłat portowych, odpowiednio: 1.691,9 tys. zł, 1.905,6 tys. zł i 860,7 tys. zł,
- z innych tytułów: 3.766,8 tys. zł, 3.617,0 tys. zł i 1.879,8 tys. zł.

Przychody z tytułu opłat portowych w 2015 r. stanowiły 20,2% wszystkich przychodów. Ich udział w 2016 r. wzrósł do 22,2%. Na koniec I półrocza 2017 r. wyniósł 19,8%.

(dowód: akta kontroli str. 18)

Przeznaczenie przychodów z działalności Zarządu było zgodne z określonym w art. 9 ust. 2 ustawy o portach morskich. Ich wysokość w poszczególnych latach objętych kontrolą wyniosła:

- budowa, rozbudowa, utrzymanie i modernizacja infrastruktury portowej, odpowiednio: 20.793,6 tys. zł, 2.001,6 tys. zł i 514,7 tys. zł,
- realizacja innych zadań wynikających z przedmiotu działalności Zarządu, tj. zarządzanie nieruchomościami i infrastrukturą oraz świadczenie usług i zapewnienie dostępu do urządzeń portowych odpowiednio: 5.801,9 tys. zł⁶⁴, 6.048 tys. zł⁶⁵ i 3.086,4 tys. zł⁶⁶,
- pokrycie bieżących kosztów utrzymania Zarządu (koszty zarządu), odpowiednio 994,1 tys. zł, 978 tys. zł i 506,8 tys. zł.

⁵⁸ W ramach PO Ryby 2007-2013 w ramach środka 3.3. inwestycje w portach rybackich, miejscach wylądunku i przystaniach.

⁵⁹ Umowa o dofinansowanie nr 00030-61722-OR1600008/11. Innowacyjny system odbojnic aktywnych z innowacyjnym systemem pochłaniania energii kinetycznej w Porcie Kołobrzeg.

⁶⁰ Wysoki stopień innowacyjności oraz skomplikowany proces projektowania urządzenia, które miało być pierwszym takiego typu urządzeniem w Polsce.

⁶¹ Zmiana umowy o dofinansowanie „Montaż odbojnic pochłaniających energię kinetyczną wraz z modernizacją nabrzeża”.

⁶² Aneks nr 3 z 19.07.2013 r.

⁶³ Trwający od 2012 r. spór sądowy z dzierżawcą terenów w Porcie Handlowym.

⁶⁴ W Porcie Rybackim 1.909,5 tys. zł, Porcie Handlowym 2.022,1 tys. zł, Porcie Pasażerskim 401 tys. zł oraz Porcie Jachtowym 1.469,3 tys. zł.

⁶⁵ W Porcie Rybackim 1.708,4 tys. zł, Porcie Handlowym 2.058,9 tys. zł, Porcie Pasażerskim 414,4 tys. zł oraz Porcie Jachtowym 1.866,3 tys. zł.

⁶⁶ W Porcie Rybackim 765,6 tys. zł, Porcie Handlowym 1.265,2 tys. zł, Porcie Pasażerskim 235,4 tys. zł oraz Porcie Jachtowym 820,2 tys. zł.

Zgodnie z uprawnieniem określonym w art. 9 ust. 3 ustawy o portach morskich, w okresie objętym kontrolą Zarząd, nie przeznaczał części przychodów, na działalność komisji socjalnych.

(dowód: akta kontroli str. 19)

1.4. Skargi, postulaty, wnioski lub pisma interwencyjne w sprawie poprawy funkcjonowania portu.

W latach 2015-2017 do Zarządu nie wpływały skargi lub wnioski/postulaty armatorów/przedsiębiorców dotyczące poprawy funkcjonowania Portu.

(dowód: akta kontroli str. 914-940)

1.5. Wpływ użytkowników Portu na jego rozwój.

W sprawie problemów mających wpływ na rozwój Portu wynikających z rozdrobnionej struktury własnościowej, Prezes Zarządu wyjaśnił, że *prywatni właściciele, którzy wcześniej nabywali tereny portowe pod działalność portową - rybacką, dzisiaj przy redukcji floty rybackiej próbują przekształcać tereny portowe dotychczas wykorzystywane pod funkcje portowe i wprowadzać na nich funkcje będące w sprzeczności z dotychczasowymi. Na odcinku kilkunastu metrów posadowione są dwa osobne urządzenia do wyciągania jednostek pływających z wody różnych właścicieli bądź kilka osobnych urządzeń do produkcji lodu należących do grup rybackich. W przypadku jednego podmiotu zarządzającego całą infrastrukturą funkcje te byłyby zaplanowane i realizowane poprzez jedno urządzenie w miejscu do tego wyznaczonym i w sposób gwarantujący zabezpieczenie interesów wszystkich użytkowników portu a nie określonej grupy.*

(dowód: akta kontroli str. 532-533)

W sprawie wpływu ograniczenia swobody gospodarczej podmiotów zarządzających portem, wynikającego z ustawy o portach morskich, na rozwój Portu, Prezes Zarządu wyjaśnił, że *z przychodów generowanych z działalności określonej w art. 7 ust. 2 ustawy o portach morskich⁶⁷, można jedynie zająć się bieżącym administrowaniem terenów portowych będących w gestii Zarządu oraz bieżącym utrzymaniem stanu technicznego jego infrastruktury. Potrzeby inwestycyjne, których realizacja wpływa na możliwość konkurowania wśród innych portów basenu morza bałtyckiego (m.in. nowe nabrzeża o większych parametrach technicznych), wymaga dodatkowych środków, których nie można uzyskać z tytułu pobranych opłat portowych.*

(dowód: akta kontroli str. 533)

W sprawie wpływu podziału obowiązków pomiędzy Gminę Miasto Kołobrzeg i Dyrektora UM w Słupsku na rozwój i funkcjonowanie Portu, Prezes Zarządu wyjaśnił, że *Urząd Morski odpowiedzialny za utrzymanie toru wodnego i bezpieczeństwa żeglugi, wykonuje prace pogłębiarskie i analizę nawigacyjną bez jakichkolwiek uzgodnień z Zarządem. Cele prac zleczanych przez Urząd Morski to utrzymanie zadanych parametrów toru wodnego a celem Zarządu jest rozwój portu poprzez zwiększenie tych parametrów lub dostosowanie do potrzeb. W wyniku potrzeby uruchomienia przeładunków na nabrzeżu Barkowskim w 2016 r., po pojawieniu się zainteresowanego kontrahenta, Zarząd złożył wniosek o zmianę parametrów toru wodnego aby możliwe było obsłużenie przeładunków na nabrzeżu Barkowskim. Do dnia dzisiejszego Urząd Morski nie wykonał pogłębienia i zmiany parametrów toru wodnego, tłumacząc to brakiem środków.*

(dowód: akta kontroli str. 531-533, 545-557)

⁶⁷ Zarządzanie nieruchomościami i infrastrukturą portową, świadczenie usług związanych z korzystaniem z infrastruktury portowej, zapewnienie dostępu do portowych urządzeń odbiorczych odpadów ze statków w celu przekazania ich do odzysku lub unieszkodliwiania.

Zarząd pismem z 16.02.2016 r. wnioskował o dokonanie zmiany w § 3 zarządzenia nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku⁶⁸ z 8.12.2010 r.⁶⁹, w odniesieniu do parametrów toru wodnego polegającego na zwiększeniu jego głębokości z 6 m do 7 m. W odpowiedzi z 8.03.2016 r. Dyrektor UM w Słupsku odmówił zwiększenia głębokości do 7 m, z uwagi na ograniczenia konstrukcji budowli hydrotechnicznych. Zaproponował zwiększenie głębokości toru wodnego do 6,3 m oraz 6,75 m na odcinku od głowicy falochronów do wysokości nabrzeża Bosmańskiego. Ponadto Dyrektor UM w Słupsku zwrócił uwagę, że utrzymanie torów o większych głębokościach (7 m) wymaga zwiększenia kwoty utrzymania o 1,5 mln zł na rok. Propozycja Dyrektora UM w Słupsku zwiększała wydatki na utrzymanie torów o 0,5 mln zł na rok. Pismem z 30.05.2016 r. Zarząd przychylił się do propozycji Dyrektora UM w Słupsku. Zmiana określenia parametrów toru wodnego w zakresie jego głębokości do 6,3 m (głębokość toru podejściowego 8 m) dokonana została w zarządzeniu nr 2 Dyrektora UM w Słupsku z 15.02.2017 r.⁷⁰

(dowód: akta kontroli str. 545-550)

Prezes Zarządu wyjaśnił, że Zarząd nie ma umocowania prawnego w egzekwowaniu praw i obowiązków utrzymania należytego stanu technicznego infrastruktury portowej. (...) w przypadku infrastruktury prywatnych właścicieli widoczny jest brak nakładów na bieżące utrzymanie, w postaci braku uzupełnień urządzeń odbojowych, zabezpieczenia oczepu nabrzeża przed dalszym wykruszaniem. (...) dochodzi do braku bieżących prac związanych z utrzymaniem nabrzeża. O ile są przeprowadzane przeglądy roczne budowli prywatnych właścicieli to nie idzie za tym realizacja zaleceń pokontrolnych. Te same prywatne podmioty inwestują natomiast w rozwój budynków służących celom obróbki ryb. W celu zmiany tego stanu rzeczy wnioskowaliśmy o zmianę zapisów ustawy o portach morskich o procedury egzekwowania przedmiotowych obowiązków.

(dowód: akta kontroli str. 531-534, 581-582)

Wyjaśniając potrzebę uregulowania możliwości wsparcia finansowego podmiotów zarządzających portami w przeprowadzaniu inwestycji infrastrukturalnych, Prezes Zarządu wskazał, że *na Zarząd jest nałożone wiele zadań, których przy braku możliwości prowadzenia działalności gospodarczej innej niż wskazana w ustawie o portach morskich, nie jest w stanie realizować z samych opłat portowych. Jednocześnie opłaty administracyjne pobierane przez Urząd Morski nie trafiają na potrzeby portu.*

(dowód: akta kontroli str. 912-913)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Zarządu w badanym obszarze.

IV. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

⁶⁸ Dalej: „Dyrektor UM w Słupsku”.

⁶⁹ Zarządzenie Nr 3 Dyrektora UM w Słupsku z dnia 8 grudnia 2010 r. w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portów Dźwirzyno, Kołobrzeg, Darłowo, Ustka, Rowy, Łeba (Dz. Urz. Woj. Zach. z 2011 r. Nr 15, poz. 236).

⁷⁰ Zarządzenie Nr 2 Dyrektora UM w Słupsku z dnia 15 lutego 2017 r. w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portów Dźwirzyno, Kołobrzeg, Darłowo, Ustka, Rowy, Łeba (Dz. Urz. Woj. Zach. poz. 756).

Zgodnie z art. 54 ust. 1 i 2 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 Szczecinie.

Szczecin, dnia 22 lutego 2018 r.

Kontroler
Krzysztof Szczepaniak
Główny specjalista kontroli państwowej



.....
podpis

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Szczecinie

Dyrektor
WICEDYREKTOR
Delegatura Najwyższej Izby Kontroli
w Szczecinie

2 up.
Karolina Wirszyńska-Śtkowska



.....
podpis