



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Szczecinie

LSZ.410.006.06.2022

Artur Lijewski
Prezes Zarządu

Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o.
ul. Portowa 41
78-100 Kołobrzeg

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/22/080 – Funkcjonowanie małych portów morskich w województwach pomorskim i zachodniopomorskim.

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o. w Kołobrzegu ¹ .
Kierownik jednostki kontrolowanej	Artur Lijewski, Prezes Zarządu Spółki od 8 października 2014 r. ²
Zakres przedmiotowy kontroli	<ol style="list-style-type: none">1. Planowanie, realizowanie i nadzorowanie rozwoju portu morskiego.2. Zarządzanie infrastrukturą portową i zapewnienie jej ochrony.3. Prowadzenie gospodarki finansowo-księgowej oraz osiąganie planowanych wyników finansowych.
Okres objęty kontrolą	Od 1 stycznia 2019 r. do 31 marca 2022 r., z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed i po tym okresie, jeżeli miały istotny wpływ na zagadnienia objęte kontrolą NIK.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ³ .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Szczecinie
Kontrolerzy	<ol style="list-style-type: none">1. Małgorzata Wejwer, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LSZ/51/2022 z 11 kwietnia 2022 r.2. Krzysztof Zawadzki, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienia do kontroli nr LSZ/52/2022 z 11 kwietnia 2022 r., LSZ/65/2022 z 5 maja 2022 r. (akta kontroli str. 1-5)

II. Ocena ogólna⁴ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Spółki w zbadanym zakresie.

W latach 2019-2022 (I kwartał) Spółka prowadziła działalność zgodną z postanowieniami aktu założycielskiego dotyczącymi przedmiotu jej działalności. ZPMK prawidłowo realizował zadania wynikające z art. 7 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich⁵, w tym m.in. dotyczące prognozowania, programowania i planowania rozwoju Portu Morskiego Kołobrzeg⁶; utrzymywania infrastruktury portowej, zarządzania nieruchomościami i infrastrukturą portową; pozyskiwania nieruchomości na potrzeby rozwoju PMK; świadczenia usług związanych z korzystaniem z infrastruktury portowej.

Spółka opracowała i realizowała w miarę możliwości finansowych „Strategię Rozwoju PMK” i Master Plan⁷. Podejmowane działania polegały m.in. na: modernizacji i przebudowie elementów infrastruktury Portu Rybackiego,

¹ Dalej: Spółka lub ZPMK.

² Dalej: Prezes.

³ Dz. U. z 2022 r. poz. 623, dalej: ustawa o NIK.

⁴ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

⁵ Dz. U. z 2021 r. poz. 491, ze zm.; dalej: ustawa o portach morskich.

⁶ Dalej: PMK lub Port.

⁷ Plan rozwoju portu.

modernizacji i rozbudowie Portu Jachtowego, modernizacji infrastruktury Portu Handlowego, wchodzących w skład PMK.

Objęte badaniem zamówienia publiczne były udzielane zgodnie z zasadami określonymi w Regulaminie udzielania przez ZPMK zamówień na dostawy, usługi i roboty budowlane⁸ (prawidłowo korzystano z wyłączeń stosowania przepisów ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych⁹) z zachowaniem należytej dbałości o interes ekonomiczny Spółki oraz z zachowaniem należytego nadzoru nad realizacją umów zawartych w wyniku ich udzielenia.

Spółka prawidłowo rozporządzała nieruchomościami PMK, w tym oddała część działki gruntu w najem na 20 lat po uzyskaniu zgody Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej¹⁰.

Stosownie do wymogu art. 62 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane¹¹ przeprowadzane były okresowe kontrole stanu technicznego obiektów budowlanych, a w przypadku obiektów hydrotechnicznych dodatkowo były przeprowadzane coroczne inspekcje podwodne na wyznaczonym obszarze i badania batymetryczne na podstawie rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej z dnia 23 października 2006 r. w sprawie warunków technicznych użytkowania oraz szczegółowego zakresu kontroli morskich budowli hydrotechnicznych¹². Wyniki okresowych kontroli obiektów infrastruktury portowej były odnotowywane w prowadzonych księzkach obiektu budowlanego¹³. Wszystkie obiekty infrastruktury portowej utrzymane były w należyтым stanie technicznym, za wyjątkiem nabrzeża Barkowskiego, które zostało objęte rozpoczętym zadaniem inwestycyjnym. Przeprowadzone badania batymetryczne potwierdzały, że Spółka zapewniła wystarczającą dla potrzeb PMK głębokość akwenów portowych, wynikającą z założeń planu rozwoju Portu. W PMK zachowywano podstawowe wymogi ochrony przeciwpożarowej oraz wymogi bezpieczeństwa i higieny pracy odnoszące się do obiektów portowych.

Aktywa trwale stanowiące infrastrukturę portową były prawidłowo i rzetelnie ewidencjonowane w księgach rachunkowych Spółki. Ewidencja majątku prowadzona była według Klasyfikacji Środków Trwałych¹⁴.

W latach 2019-2021 Spółka osiągała planowane wyniki finansowe z prowadzonej działalności i zachowywała płynność finansową. W ww. okresie Spółka generowała zysk z działalności operacyjnej, który w 2020 r. w porównaniu do 2019 r. wykazywał tendencję rosnącą.

Spółka przestrzegała przepisów i ustalonych zasad w zakresie wynagradzania członków Rady Nadzorczej¹⁵ i Zarządu. Zarządowi wyznaczono cele zarządcze, określono wagi celów, mierzalne kryteria ich realizacji i rozliczania. Stopień realizacji celów zarządczych za lata 2019-2021 kształtował się na poziomie 100%.

W latach 2019-2022 (I kwartał) przychody Spółki były przeznaczane na cele zgodnie z przepisami ustawy o portach morskich.

⁸ Zarządzenia Prezesa Zarządu Spółki Nr 18/2017 z 2 listopada 2017 r., Nr 14/2019 z 28 czerwca 2019 r., Nr 03/02/2021 z 25 lutego 2021 r., Nr 02/06/2021 z 30 czerwca 2021 r.; dalej: Regulamin ZP.

⁹ Dz. U. z 2019 r. poz. 1843, ze zm. (obowiązująca do 31 grudnia 2020 r.); dalej: Pzp.

¹⁰ Dalej: MGMiŻŚ.

¹¹ Dz.U. z 2021 r. poz. 2351, ze zm.; dalej: Prawo budowlane.

¹² Dz. U. Nr 206, poz. 1516; dalej: rozporządzenie w sprawie kontroli morskich budowli hydrotechnicznych.

¹³ Dalej: książka obiektu.

¹⁴ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 3 października 2016 r. w sprawie Klasyfikacji Środków Trwałych (KŚT) (Dz. U. poz.1864); dalej: rozporządzenie w sprawie KŚT2016.

¹⁵ Dalej: RN.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowe¹⁶ kontrolowanej działalności.

OBSZAR

1. Planowanie, realizowanie i nadzorowanie rozwoju portu morskiego.

Opis stanu faktycznego

1.1. Uchwałą Nr XIV/145/99 z 26 października 1999 r. Rady Miejskiej w Kołobrzegu została utworzona spółka pn. „Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg” Sp. z o.o.¹⁷ Podstawowym zadaniem Spółki było wykonywanie działań podmiotu zarządzającego portem morskim w rozumieniu art. 7 ust. 1 ustawy o portach morskich, w tym:

- zarządzanie nieruchomościami i infrastrukturą portową;
- prognozowanie, programowanie i planowanie rozwoju portu;
- budowa, rozbudowa, utrzymywanie i modernizacja infrastruktury portowej;
- pozyskiwanie nieruchomości na potrzeby rozwoju portu;
- 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;
- koordynacja korzystania z infrastruktury portowej, z wyjątkiem kompetencji administracji morskiej;
- działania zmierzające do rozwoju działalności gospodarczej prowadzonej w porcie oraz promocję takiej działalności.

Spółka mogła inspirować i wspierać działania społeczne lub szkoleniowe w zakresie świadomości morskiej, praktyki i edukacji żeglarskiej i marynarskiej, praktyki i edukacji portowej, turystyki morskiej.

Zgodnie z aktem założycielskim¹⁸ przedmiotem działalności Spółki było prowadzenie działalności gospodarczej, określonej według Polskiej Klasyfikacji Działalności (PKD), w zakresie:

- 52.21.Z Działalność usługowa wspomagająca transport lądowy,
- 52.22.A Działalność usługowa wspomagająca transport morski,
- 52.24.A Przeładunek towarów w portach morskich,
- 56.10.A Restauracje i inne stałe placówki gastronomiczne,
- 56.30.Z Przygotowywanie i podawanie napojów,
- 93.29.Z Pozostała działalność rozrywkowa i rekreacyjna.

(akta kontroli str. 16-44)

W latach 2019-2022 (I kwartał) z prowadzonej działalności Spółka uzyskiwała następujące przychody:

- z działalności usługowej wspomagającej transport morski¹⁹ w wysokości 27 156 tys. zł, z tego w 2019 r. - 7 412 tys. zł; w 2020 r. - 7 944 tys. zł; w 2021 r. - 9 768 tys. zł; w I kwartale 2022 r. - 2 032 tys. zł;

¹⁶ Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena cząstkowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

¹⁷ W podstawach prawnych utworzenia Spółki nie przywołano przepisu art. 23 ust. 1 ustawy o portach morskich, zgodnie z którym o formie prawno-organizacyjnej zarządzania portami niemającymi podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej oraz przystaniami morskimi decyduje gmina, w granicach której położona jest większa część nieruchomości gruntowych, z wyłączeniem gruntów pokrytych wodami, znajdujących się w granicach portu lub przystani morskiej. Spółkę utworzono na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 9 lit. a, f ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2022 r. poz. 559, ze zm.).

¹⁸ Akt notarialny Rep A nr 9962/1999 z 6 grudnia 1999 r.

¹⁹ Obejmującej świadczenie usług na rzecz innych podmiotów korzystających z infrastruktury PMK w obszarze pełnionych funkcji na terenie Portu, tj. funkcji rybackiej, jachtowej, przeładunkowej, stoczniowej, obronnej i pasażerskiej, w tym m.in.: 1) usługi najmu i dzierżawy infrastruktury portowej oraz zapewnienie: a) odbioru odpadów, wód zaolejonych, ścieków i wód zęzowych z jednostek pływających, b) usług dostarczania energii elektrycznej i energii cieplnej, wody do wydzierżawianych i wynajmowanych nieruchomości, usług zaopatrywania

- z działalności restauracji i innych stałych placówek gastronomicznych²⁰ w wysokości 359 tys. zł, z tego w 2019 r. - 88 tys. zł, w 2020 r. - 99 tys. zł, w 2021 r. - 172 tys. zł; w I kwartale 2022 r. nie uzyskano przychodów.

Działalność Spółki była zgodna z przedmiotem działalności określonym w akcie założycielskim. PMK pełnił następujące funkcje gospodarcze: przeładunkowo-składową, żeglugę pasażerską, obsługę rybołówstwa, żeglarstwo oraz inne, w tym m.in. wojskową, stoczniową, bunkrową, remontową, ratowniczą, logistyczną.

(akta kontroli str. 17-36, 45-50)

1.2. Spółka opracowała dwa dokumenty dotyczące planowania rozwoju Portu, tj. „Strategię Rozwoju Portu Morskiego Kołobrzeg”²¹ oraz „Master Plan”²². W Strategii Rozwoju PMK zawarto analizę porównawczą sektora portów morskich w oparciu o wielkości przeładunków w takich portach jak: Stepnica, Darłowo, Ustka, Elbląg i Kołobrzeg. Badanie ogólnej zdolności rozwojowej PMK oparto na ocenie pozycji konkurencyjnej i działalności PMK dla trzech funkcji: transportowej (handlowej), pasażerskiej i rybackiej. Wyniki z przeprowadzonych analiz wykazały, że dla funkcji:

- transportowej - zalecano strategię defensywną, w której działania PMK powinny skupić się na eliminacji słabości i uniknięcia zagrożeń zewnętrznych;
- pasażerskiej - zalecano strategię konkurencyjną, w której działania PMK powinny dążyć do pozyskania źródeł finansowania oraz penetrowania rynku;
- rybackiej - zalecano strategię agresywną, w której założono agresywną penetrację rynku i rozwój rynku.

W Strategii Rozwoju PMK zostały ujęte cztery cele strategiczne, będące odzwierciedleniem celów określonych w „Strategii rozwoju Kołobrzegu do roku 2020”²³, które miały umożliwić realizację misji Miasta Kołobrzeg oraz Portu, tj.:

- zdynamizowanie rozwoju funkcji pasażerskiej Portu, dla którego celem operacyjnym było umocnienie funkcji pasażerskiej, a priorytetem wspieranie rozwoju sektora pasażerskiego w kierunku poprawy jego efektywności oraz konkurencyjności;
- wykorzystanie potencjału Portu Rybackiego²⁴, dla którego celem operacyjnym była poprawa efektywności przedsiębiorstw z sektora rybołówstwa, a priorytetem wspieranie rozwoju sektora rybołówstwa w kierunku poprawy jego efektywności i konkurencyjności;
- 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 w przeładunkach;

jednostek pływających w energię elektryczną i wodę; 2) usługi korzystania z suprastruktury portowej, w tym: dźwigu, slipu, bramownicy; 3) usługi portowe i pobór opłat portowych takich jak opłaty tonażowe, przystaniowe, pasażerskie.

²⁰ Obejmującej działalność Klubu Żeglarskiego zlokalizowanego w budynku Reduty Morast na terenie Portu Jachtowego, który świadczy usługi w sezonie letnim, głównie na rzecz żeglarzy przyprawiających gościnnie jachtami do PMK i żeglarzy jachtów rezydentów, które na stałe stacjonują w PMK, a także na rzecz rybaków, członków załóg innych jednostek pływających, pasażerów statków i innych gości (sprzedaż napojów, przekąsek, gadżetów związanych z PMK).

²¹ Zatwierdzona uchwałą nr 6/2010 Zgromadzenia Wspólników ZPMK z 8 kwietnia 2010 r. w sprawie zatwierdzenia dokumentu Strategii Rozwoju Portu Morskiego Kołobrzeg; dalej: Strategia Rozwoju PMK.

²² Zatwierdzony uchwałą Nr 28/2019 Zgromadzenia Wspólników ZPMK z 19 grudnia 2019 r. w sprawie zatwierdzenia Master Planu wersja (v.3.0); dalej: Master Plan.

²³ Przyjęta uchwałą nr XXIII/313/08 Rady Miasta Kołobrzeg z 16 lipca 2008 r.

²⁴ Wyznaczony obszar w granicach PMK, gdzie infrastruktura przystosowana była dla działalności rybackiej, poprzez zapewnienie miejsca do cumowania jednostek i przeładunku ryb, a także ich przechowywania i przetwórstwa.

- poprawa konkurencyjności Portu, dla którego celem operacyjnym było efektywne wykorzystanie wszystkich jego zasobów, a priorytetem podniesienie konkurencyjności.

Dla każdego z celów operacyjnych określono zadania do realizacji w wyniku, których planowano uzyskanie efektów takich jak np.:

- podniesienie jakości i konkurencyjności usług portowych w sektorze turystyczno-pasażerskim; zwiększenie ruchu pasażerskiego; wykorzystanie rezerw rozwojowych Portu (budowa mariny); tworzenie nowych miejsc pracy;
- stworzenie warunków do rozwoju przedsiębiorstw z sektora rybołówstwa; zwiększenie konsumpcji ryb;
- zwiększenie przeładunków; zwiększenie możliwości obsługi środków transportu; pozyskanie kluczowych inwestorów portowych;
- dostosowanie portu pod względem jakości, kosztów, sprawności połączeń transportowych, niezawodności i bezpieczeństwa oraz czasu obsługi do wymogów rynku międzynarodowego.

(akta kontroli str. 62-86)

Wieloletnią perspektywę rozwoju Spółki i kierunki rozwoju PMK określał opracowany Master Plan wraz z Wieloletnimi Planami Inwestycyjnymi²⁵, który: 1) zawierał opis sytuacji Portu; 2) obejmował planowane inwestycje do końca 2026 r. ze wskazaniem m.in. ich szacunkowej wartości netto, źródeł finansowania i czasu realizacji; 3) zawierał koncepcje zagospodarowania terenów portowych oraz plany zagospodarowania rezerw terenowych PMK pod funkcje portowe. Inwestycje o kluczowym znaczeniu umożliwiające rozwój funkcji przeładunkowej obejmowały budowę terminala promowego wraz z zagospodarowaniem terenów wzdłuż ul. Towarowej; rozwój centrum logistycznego wraz z rozbudową infrastruktury na terenie Portu Handlowego²⁶ oraz stworzenie centrum kultury morskiej na Wyspie Solnej w Porcie Jachtowym²⁷. Celem strategicznym PMK było wzmocnienie Portu, jako węzła transportowego i centrum logistycznego, łączącego międzynarodowy transport lądowy z morskim. Ponadto, za ważne uznano zdynamizowanie rozwoju Portu Pasażerskiego²⁸, rozbudowę zaplecza Portu Jachtowego oraz pełne wykorzystanie potencjału Portu Rybackiego.

Master Plan został opublikowany na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Spółki; zawierał wszystkie wymagane dane, określone w art. 7 ust. 2b ustawy o portach morskich oraz został sporządzony na okres nie krótszy niż pięć lat. Master Plan był aktualizowany każdego roku w zakresie zadań inwestycyjnych. Master Plan nie zawierał mierników/wskaźników realizacji celów. Spółka nie określiła wewnętrznych procedur dotyczących sporządzania, realizowania i nadzorowania planu rozwoju Portu.

(akta kontroli str. 87-134)

Prezes wyjaśnił: *Realizacja planu rozwoju portu jest to zbiór wszystkich czynności wykonywanych przez pracowników ZPMK w bieżącej pracy a nadzór jego realizacji dokonywany jest przez Prezesa ZPMK. Czynności te nie są jednak sformalizowane i opisane wewnętrznymi procedurami, gdyż stanowią podstawę działalności ZPMK oraz jej wszystkich pracowników. Jednocześnie wskazać należy, że dokumentów planistycznych – planów rozwoju nie obowiązują konkretne wytyczne ani przepisy prawne, które regulowałyby te kwestie. Wydaje się to zasadne, biorąc pod uwagę*

²⁵ Integralna część Master Planu; dalej: WPI.

²⁶ Wyznaczony obszar w granicach PMK, gdzie infrastruktura przystosowana była do przeładunku i magazynowania towarów masowych i drobnicowych.

²⁷ Wyznaczony obszar w granicach PMK, gdzie infrastruktura przystosowana była do obsługi jachtów.

²⁸ Wyznaczony obszar w granicach PMK, którego infrastruktura przystosowana była do obsługi ruchu pasażerskiego.

fakt, że każdy z pracowników podczas wykonywania swoich obowiązków służbowych realizuje właśnie plan rozwoju portu, a kadra kierownicza nadzorując te czynności nadzoruje realizację tego planu. (...) WPI jest aktualizowany każdego roku, usuwane są z niego zadania już zrealizowane oraz dodawane nowe informacje odnoszące się do zadań będących w trakcie realizacji lub planowanych do rozpoczęcia. Biorąc powyższe pod uwagę przyjmuje się, że miernikami realizacji celów Master Planu jest zakres rzeczowy planowanych inwestycji tj. długość nabrzeży, dróg czy też liczba punktów świetlnych – planowanych do budowy bądź remontu. Natomiast wskaźnikami są wielkości osiągniętych przeładunków, liczby przewiezionych pasażerów czy też liczba odwiedzających jachtów.

(akta kontroli str. 1252, 1256, 1325, 1329)

W toku kontroli na podstawie art. 29 ust 1 pkt 2 lit. f ustawy o NIK pozyskano od Prezydenta Miasta Kołobrzeg²⁹ informacje o zbieżności planu rozwoju Portu z lokalnymi strategiami rozwoju gminy. Prezydent, Anna Mieczkowska, wyjaśniła: *W rozdziale Master Planu (WPI) w ostatniej kolumnie dla każdego z zadań wskazano odniesienie do Wieloletniego Strategicznego Programu Operacyjnego³⁰ Miasta Kołobrzeg, tj. dokumentu strategicznego Gminy Miasto Kołobrzeg³¹. Zawarto w nim również informacje o obszarze, którego zadanie dotyczy oraz konkretnych zadań opisanych w WSPO Miasta Kołobrzeg.*

(akta kontroli str. 154-155)

1.3. W latach 2019-2021 Spółka na remonty zaplanowała 1 753 tys. zł, z tego w 2019 r. - 870 tys. zł, w 2020 r. - 420 tys. zł, w 2021 r. - 463 tys. zł, a wydatkowała 2 233 tys. zł, z tego w 2019 r. - 774 tys. zł (89% kwoty planowanej); w 2020 r. - 363 tys. zł (86,5%); w 2021 r. - 1 096 tys. zł (236,6%).

W ww. okresie Spółka na zadania inwestycyjne zaplanowała 17 000 tys. zł, z tego w 2019 r. - 4 500 tys. zł; w 2020 r. - 3 500 tys. zł; w 2021 r. - 9 000 tys. zł, a wydatkowała 1 454 tys. zł, z tego w 2019 r. - 593 tys. zł (13,2% kwoty planowanej); w 2020 r. - 76 tys. zł (2,2%); w 2021 r. - 785 tys. zł (8,7%).

(akta kontroli str. 51)

W latach 2019-2022 (I kwartał) Spółka realizowała sześć zadań inwestycyjnych, dofinansowanych ze źródeł zewnętrznych, tj. ze środków unijnych w ramach Programu Operacyjnego „Rybacko i Morze”³² i środków z budżetu państwa. Na realizację tych zadań według stanu na 31 marca 2022 r. łącznie wydatkowano 678,7 tys. zł, w tym:

- 1) „Ekspozycja historii dziejów Wyspy Solnej w Kołobrzegu” - wydatkowano 363,5 tys. zł³³; zadanie rozpoczęto w sierpniu 2018 r. i zakończono w grudniu 2019 r.; celem projektu było utworzenie miejsca pamięci związanego z historią i tradycjami sektora rybackiego (gabloty informacyjne);
- 2) „Poszerzenie oferty historycznej zabytkowej Reduty Morast w Kołobrzegu” - wydatkowano 17,1 tys. zł³⁴; zadanie realizowano od marca do października 2019 r.; obejmowało stworzenie ścieżki historyczno-edukacyjnej i obrazującej dzieje Wyspy Solnej oraz historię rybołówstwa w Kołobrzegu; zadanie stanowiło uzupełnienie oferty Reduty Morast (gabloty informacyjne);
- 3) „Poszerzenie oferty historycznej zabytkowej Reduty Morast w Kołobrzegu” – Etap II - wydatkowano 150,7 tys. zł ; zadanie realizowano od października 2020 r. do kwietnia 2022 r.;

²⁹ Dalej: Prezydent.

³⁰ Dalej: WSPO.

³¹ Dalej: Gmina.

³² Dalej: EFMR.

³³ Zadanie sfinansowano ze środków: własnych - 56%; unijnych EFMR - 37,4%; krajowych - 6,6%.

³⁴ Zadanie sfinansowano ze środków: własnych - 50,4%; unijnych EFMR - 42,2%; krajowych - 7,4%.

- 4) „Działania na rzecz ochrony przed kłusownikami w PMK” – wydatkowano 63,2 tys. zł³⁵; zadanie realizowano od maja do października 2019 r.; celem projektu było ograniczenie kłusownictwa i walka z zanieczyszczeniami w akwenie portowym;
- 5) „Działania na rzecz ochrony czystości wód w PMK” – wydatkowano 84,2 tys. zł³⁶; zadanie realizowano od lipca do listopada 2021 r.;
- 6) „Modernizacja infrastruktury portowej pod potrzeby rozwoju rybołówstwa w PMK” – Spółka nie poniosła wydatków; zadanie rozpoczęto w listopadzie 2021 r. (w trybie przetargu nieograniczonego wyłoniono wykonawcę robót budowlanych), zakończenie zaplanowano w czerwcu 2023 r.; całkowita wartość projektu - 10 686,1 tys. zł³⁷; celem projektu będzie podnoszenie konkurencyjności i rentowności przedsiębiorstw w sektorze rybołówstwa oraz poprawa bezpieczeństwa lub warunków pracy; inwestycja realizowana będzie w trybie zaprojektuj i wybuduj.

Wszystkie ww. zadania były związane z infrastrukturą portową i zostały ujęte w Master Planie (wraz z WPI)³⁸.

(akta kontroli str. 58, 135, 139)

Spółka realizowała także inne zadania inwestycyjne, ujęte w Master Planie (wraz z WPI), w tym m.in.:

- 1) „Regulacja hydrotechniczna przy nabrzeżach ZPM” - nakłady na realizację wynosiły według stanu na koniec: 2018 r.- 369 tys. zł; w następnych latach nie były ponoszone; przewidywany termin zakończenia zadania 2026 r.;
- 2) „Modernizacja infrastruktury Portu Rybackiego Kołobrzeg” - nakłady na realizację wynosiły według stanu na koniec: 2019 r. - 22 tys. zł; 2021 r. - 33,1 tys. zł; przewidywany termin zakończenia zadania 2026 r.;
- 3) „Inwestycje w infrastrukturę oraz suprastrukturę Portu Rybackiego Kołobrzeg” - nakłady na realizację wynosiły według stanu na koniec: 2018 r. - 124,5 tys. zł; w latach następnych nakłady nie były ponoszone; przewidywany termin zakończenia 2026 r.;
- 3) „Zagospodarowanie Wyspy Solnej na terenie PMK” - nakłady na realizację wynosiły według stanu na koniec: 2019 r. - 186,8 tys. zł; 2021 r. - 332,2 tys. zł; przewidywany termin zakończenia zadania 2026 r.;
- 4) „Terminal promowy wraz z zagospodarowaniem terenów wzdłuż ul. Towarowej” - nakłady na realizację wynosiły według stanu na koniec: 2019 r. - 129,6 tys. zł; 2021 r. - 329,6 tys. zł; przewidywany termin zakończenia zadania 2026 r.;
- 5) „Wsparcie rozwoju platformy logistycznej wraz z rozbudową infrastruktury na terenie Portu Handlowego Kołobrzeg” - nakłady na realizację wynosiły według stanu na koniec: 2019 r. - 179,6 tys. zł; 2020 r. - 199,6 tys. zł; 2021 r. - 383,6 tys. zł; przewidywany termin zakończenia zadania 2026 r.;
- 6) „Rewitalizacja Reduty Solnej” - nakłady na realizację wynosiły według stanu na koniec: 2020 r. - 0,6 tys. zł, 2021 r. - 69,7 tys. zł; realizacja zadania została rozpoczęta w 2018 r., przewidywany termin zakończenia zadania 2026 r.;
- 7) „Analiza kosztów i korzyści dla zadania poszerzenia kanału portowego” - nakłady na realizację wynosiły według stanu na koniec: 2021 r. - 151,5 tys. zł; w 2022 r. nie ponoszono nakładów; zadanie rozpoczęto w 2021 r.; przewidywany termin zakończenia zadania 2026 r.;

³⁵ Zadanie sfinansowano ze środków: własnych - 31,8%; unijnych EFMR - 58%; krajowych - 10,2%.

³⁶ Zadanie sfinansowano ze środków: własnych - 62,5%; unijnych EFMR - 31,9%; krajowych - 5,6%.

³⁷ Zadanie będzie sfinansowane ze środków: własnych - 18,7%, unijnych EFMR - 61%, krajowych - 20,3%.

³⁸ Zadania wymienione w niżej wskazanych punktach nie były ujęte w Master Planie (wraz z WPI) w latach: 1) pkt 3 - w 2019 r.; 2) w pkt 4 - w 2022 r.; 3) w pkt 5 - w latach 2019-2020 i w 2022 r., 4) w pkt 6 - w latach 2019-2020.

8) „Uregulowanie struktury własnościowej na obszarze PMK” - nakłady na realizację wynosiły według stanu na koniec: 2019 r. - 3,5 tys. zł; 2020 r. - 4,1 tys. zł; w 2021 r. nakładów nie ponoszono; realizacja zadania została rozpoczęta w październiku 2018 r.; przewidywany termin zakończenia zadania 2026 r.

Dla zadań wymienionych w pkt 1-6 zaplanowano finansowanie ze środków własnych i środków unijnych oraz dodatkowo dla zadania wymienionego w pkt 4 wskazano partnerstwo publiczno-prywatne i kredyt bankowy. Dla zadań wymienionych w pkt 7-8 wskazano finansowanie tylko ze środków własnych. Wszystkie zadania, były związane z infrastrukturą portową.

(akta kontroli str. 99-134, 136-137,140-153)

Stopień realizacji planu rozwoju Portu był monitorowany w formie zestawień danych statystycznych w podziale na poszczególne funkcje portowe w danym okresie w porównaniu do danych z poprzedniego roku prezentowanych w ujęciu miesięcznym.

(akta kontroli str. 1325, 1327, 1333)

Prezes wyjaśnił: *Okresowa ewaluacja „Master Planu” ograniczała się jedynie do dokonywania każdorazowo po zakończeniu roku oceny jego realizacji w Sprawozdaniu Zarządu z działalności ZPMK. Wynika to z opracowywania przez administrację morską planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich. Aktem prawa unijnego regulującym zagadnienie planowania przestrzennego na obszarach morskich jest dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/ UE z dnia 23 lipca 2014 r. ustanawiająca ramy planowania przestrzennego obszarów morskich. Dyrektywa nakłada na państwa członkowskie, mające dostęp do morza, obowiązek opracowania planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich najpóźniej do dnia 31 marca 2021 r. Planowanie dodatkowych zadań do realizacji w porcie w tym czasie należało wstrzymać, (...) Dopiero po ich przyjęciu można dokonać oceny szans i mocnych stron danego portu i weryfikację dokumentów planistycznych Spółki.*

Należy również zauważyć, że istnieją czynniki zewnętrzne, na które ZPMK nie ma wpływu, a wpływają one w sposób istotny na możliwość kreowania lub modyfikacji planów działania. Przykładem może być ostatnia informacja otrzymana z Urzędu Morskiego w Szczecinie³⁹, który ograniczył dopuszczalne zanurzenie statków, które mogą być obsługiwane w Porcie Kołobrzeg. Decyzja ta spowodowała wstrzymanie realizacji kontraktu na obsługę eksportu kukurydzy, gdyż zmniejszone parametry uniemożliwiają wejście statków Armatora do portu. Należy w tym miejscu przypomnieć, że za infrastrukturę dostępową do portu odpowiedzialny jest UM w Szczecinie. Niemniej jednak, Spółka dokonywała ocen postępu prac nad realizacją Master Planu, a wyniki oceny są uwzględniane w Planie Ekonomiczno-Finansowym na kolejny rok oraz WPI na kolejne 5 lat, poprzez modyfikację zaplanowanych zadań lub podjęcie innych działań. Dla przykładu przywołać można sytuację z elewatorami zbożowymi w Porcie Handlowym oraz zaleceniami z okresowych przeglądów budowlanych z 2020 r. W otrzymanych wynikach przeglądów wskazano na niedostateczny stan techniczny elewatorów. Wyniki przeglądów budowlanych zostały opisane w Sprawozdaniu Zarządu z działalności ZPMK a następnie w Planie Ekonomiczno-Finansowym na kolejny rok oraz WPI na kolejne 5 lat uwzględniono wykonane ekspertyzy dotyczącej stanu technicznego elewatorów.

Należy zaznaczyć, że istnieje wiele programów pomocowych krajowych, jak i europejskich na realizację zadań inwestycyjnych związanych z transportem i portami morskimi, jednak wszystkie one skierowane są wyłącznie do portów

³⁹ Dalej: UM w Szczecinie.

o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, tj. portów znajdujących się w sieci TEN-T. Takie porty, jak Port Kołobrzeg, zostały wyłączone z kręgu Beneficjentów wobec czego nie mogą ubiegać się o dofinansowanie. Potwierdzeniem takiego stanu rzeczy jest odpowiedź na kolejne pismo skierowane przez ZPMK do Ministra Infrastruktury, dotyczące potrzeb inwestycyjnych i ich finansowania. Otrzymana odpowiedź potwierdza, że podmioty zarządzające portami, nieposiadającymi statusu podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej, pozostawione są bez pomocy finansowej na realizację zadań inwestycyjnych.

(akta kontroli str. 1325, 1327-1329)

Stan zaawansowania finansowego realizacji wszystkich zadań wynikających z przyjętego planu rozwoju Portu do 2026 r. przedstawiał się następująco:

- 1) według stanu na koniec 2019 r. wynosił 0,7%, z tego:
 - zadania najbardziej zaawansowane to: „Ekspozycja historii dziejów Wyspy Solnej w Kołobrzegu” - 77,9%; „Regulacja hydrotechniczna przy nabrzeżach ZPM” - 11%;
- 2) według stanu na koniec 2020 r. wynosił 0,8%, z tego:
 - zadanie najbardziej zaawansowane to: „Ekspozycja historii dziejów Wyspy Solnej w Kołobrzegu” - 80,4%,
- 3) według stanu na koniec 2021 r. wynosił 0,9%, z tego:
 - zadania najbardziej zaawansowane to: „Analiza kosztów i korzyści dla zadania poszerzenie kanału portowego” - 68,9%; „Regulacja hydrotechniczna przy nabrzeżach ZPM” - 11%; „Modernizacja infrastruktury Portu Rybackiego Kołobrzeg” - 2,8%;

W latach 2019-2021 zadań na zerowym poziomie realizacji było 14⁴⁰.

(akta kontroli str. 137-138, 140-153)

1.4. W latach 2019-2022 (I kwartał) Spółka udzieliła 201 zamówień publicznych na podstawie zawartych w formie pisemnej umów z wykonawcami na łączną kwotę 44 648,2 tys. zł, z tego według stanu na koniec: 2019 r. - 67 na kwotę 6 385 tys. zł⁴¹; 2020 r. - 41 na kwotę 4 159,8 tys. zł⁴²; 2021 r. - 81 na kwotę 8 521,8 tys. zł⁴³ oraz według stanu na 31 marca 2022 r. - 12 na kwotę 25 581,6 tys. zł⁴⁴.

W I kwartale 2022 r. Spółka bez zawartych umów w formie pisemnej udzieliła zamówień publicznych na łączną kwotę 71,3 tys. zł.

Prezes wyjaśnił: *W I kwartale 2022 r. Spółka wydatkowała na remonty kwotę 71,3 tys. zł na podstawie umów zawartych z wykonawcami w formie innej niż pisemna z uwagi na charakter wydatków (niska kwota wynagrodzenia, niska cena) bądź pilną potrzebę dokonania nieplanowanych napraw (usunięcie awarii, usterek)*

⁴⁰ 1) „Rozbudowa istniejącego systemu monitorującego w Porcie Rybackim”; 2) „Wymiana systemu odbojowego – nabrzeże Postojowe”; 3) „Budowa ciągu komunikacyjnego nad Kanałem Drzewnym”; 4) „Rozbudowa istniejącego systemu monitorującego w Porcie Rybackim Jachtowym”; 5) „Budowa parkingów i placów do zimowania jednostek”, „Stworzenie atrakcji turystycznej typu oceanarium lub Nautilium, która będzie stanowiła nową atrakcję miasta”; 6) „Taras widokowy lub Galeria widokowa zlokalizowana na głowicy Falochronu Wschodniego”; 7) „Modernizacja podejścia promowego, budowa terminala wraz z infrastrukturą dostępową”; 8) „Montaż automatycznego systemu kontroli dostępu”; 9) „Wykonanie paneli fotowoltaicznych na terenie Portu Handlowego”; 10) „Rozbudowa istniejącego systemu monitorującego w Porcie Handlowym”; 11) „Renowacja zabytkowych elewatorów zbożowych”; 12) „Wyburzenie biurowca i budowa nowego biurowca przy wjeździe do portu, rozbiórki i remonty budynków i budowli”; 13) Przebudowa drogi dojazdowej do obiektów rybackich zlokalizowanych przy ul. Portowej 41”; 14) „Wymiana systemu odbojowego - nabrzeże Postojowe”.

⁴¹ Z tego: na inwestycje osiem umów na kwotę 662,8 tys. zł; na remonty 12 umów na kwotę 940,8 tys. zł; pozostałe 47 umów na kwotę 4 781,4 tys. zł.

⁴² Z tego: na inwestycje jedna umowa na kwotę 99,1 tys. zł; na remonty 10 umów na kwotę 435,2 tys. zł; pozostałe 30 umów na kwotę 3 625,5 tys. zł.

⁴³ Z tego: na inwestycje 14 umów na kwotę 987 tys. zł, na remonty 14 umów na kwotę 1 354,7 tys. zł; pozostałe 53 umowy na kwotę 6 180,1 tys. zł.

⁴⁴ Z tego: na inwestycje pięć umów na kwotę 10 278,4 tys. zł; pozostałe siedem umów na kwotę 15 303,2 tys. zł.

lub remontów, jak zakup materiałów remontowo-konserwacyjnych (materiałów malarskich, silikonów, śrub, klamek itp.), usunięcie awarii instalacji i sieci wodociągowej, naprawa niszczonej dokumentacji, wykonanie remontu studzienki, naprawa dachu hali namiotowej, naprawa szlabanu. Zamówienia zostały udzielone zgodnie z Regulaminem ZP.

(akta kontroli str. 59, 1961-1962)

Szczegółowemu badaniu poddano cztery udzielone zamówienia publiczne na łączną kwotę brutto 329,5 tys. zł, do których nie zastosowano przepisów Pzp:

- 1) „Umowa sprzedaży szlabanów elektromechanicznych wraz z ich dostawą i montażem” na kwotę 29,8 tys. zł,
- 2) „Usługi przeglądu technicznego turbin wiatrowych oraz lamp hybrydowych zlokalizowanych na terenie Portu Rybackiego w Kołobrzegu przy ul. Szyprów 1” na kwotę 6,8 tys. zł,
- 3) „Wykonanie kontroli okresowej obiektów budowlanych i budowli hydrotechnicznej w PMK wraz z wykonaniem sprawdzonych sprawozdań a badań dna i sondaży głębokości dna oraz wykonaniem ekspertyz technicznych” na kwotę 106,6 tys. zł,
- 4) „Ekspertyza w sprawie możliwości rozbudowy Portu w Kołobrzegu, w tym przeprowadzenie analizy nawigacyjnej, analizy hydrotechnicznej, analizy falowania” na kwotę 186,3 tys. zł.

W wyniku badania ww. postępowań ustalono, że:

- w prawidłowy sposób korzystano z wyłączeń stosowania Pzp;
- wartość zamówienia została określona zgodnie z art. 32 ust. 1 i 2 Pzp;
- w trzech przypadkach dokonano prawidłowego wyboru trybu udzielenia zamówienia (tj. zapytania ofertowego), a w jednym przypadku za zgodą Prezesa Spółki odstąpiono od procedowania udzielenia zamówienia zgodnie z Regulaminem ZP;
- wszystkie postępowania były prowadzone po dokonaniu analizy rynku i wszczynane na wniosek pracownika Spółki;
- w trzech przypadkach były wysyłane zapytania ofertowe do minimum trzech wykonawców; w jednym przypadku (odstąpienia od procedowania zgodnie z Regulaminem ZP za zgodą Prezesa) zapytanie ofertowe wysłano do jednego wykonawcy;
- w trzech przypadkach został sporządzony protokół z przeprowadzonego zapytania ofertowego; w przypadku odstąpienia od procedowania zgodnie z Regulaminem ZP sporządzono notatkę z postępowania;
- dokumenty z przeprowadzonych postępowań (protokoły, notatka) zostały zatwierdzone przez Prezesa;
- we wszystkich przypadkach po zakończeniu postępowania udzielono zamówienia publicznego zawierając z wykonawcą umowę;
- zawarte umowy zabezpieczyły w wystarczającym stopniu interes Spółki;
- w dwóch przypadkach z uzasadnionych powodów aneksem przedłużono termin realizacji umowy odpowiednio o 41 dni i 8 dni;
- wykonawcom wypłacono wynagrodzenie w wysokości i terminach określonych w umowach;
- zapewniono należyty nadzór nad realizacją umów dotyczący przedmiotu, terminu ich wykonania oraz sposobu udokumentowania odbioru zadania;
- nie stwierdzono wystąpienia okoliczności uzasadniających naliczenie kar umownych za niewykonanie lub nienależyte wykonanie umowy;
- nie wystąpiła konieczność skorzystania z prawa do odszkodowania z tytułu gwarancji, rękojmi.

Procedury wewnętrzne dotyczące udzielania zamówień publicznych, do których nie stosowano przepisów Pzp były przestrzegane.

(akta kontroli str. 158-309, 1326, 1331-1332)

1.5. W latach 2019-2022 (I kwartał) powierzchnia całkowita Portu wynosiła 58,8 ha, z tego: grunty we władaniu podmiotu zarządzającego portem morskim wynosiły według stanu na koniec 2018 r. - 18,71 ha (32% powierzchni całkowitej), w okresie od końca 2019 r. do 31 marca 2022 r. - 18,84 ha (32%); grunty we władaniu Gminy wynosiły w okresie od końca 2018 r. do 31 marca 2022 r. - 3,53 ha (6%); grunty we władaniu Skarbu Państwa wynosiły w okresie od końca 2018 r. do 31 marca 2022 r. - 24,54 ha (42%); grunty we władaniu innych podmiotów według stanu na koniec 2018 r. - 12,02 ha (20%), w okresie od końca 2019 r. do 31 marca 2022 r. - 11,89 ha (20%).

W latach 2019-2022 (I kwartał) pozostałe nieruchomości we władaniu Spółki wynosiły według stanu na koniec 2018 r. - 20 702,22 m², na koniec 2019 r. i 2020 r. - 21 566,61 m², na koniec 2021 r. - 21 614,07 m²; na 31 marca 2022 r. - 21 639,71 m². Spółka nie posiadała informacji o powierzchni nieruchomości położonych w obszarze Portu i będących we władaniu: Gminy, Skarbu Państwa i innych podmiotów.

(akta kontroli str. 50, 57)

Prezes wyjaśnił: *ZPMK posiada określone potrzeby dotyczące nowych gruntów i innych nieruchomości, opisane w dokumencie strategicznym Spółki jakim jest WPI. W pozycji zatytułowanej „Uregulowanie struktury własnościowej na obszarze PMK opisane są grunty i inne nieruchomości, które Spółka planuje pozyskać wraz ze wskazaniem kosztów, okresu realizacji oraz odniesienia do kierunków rozwojowych Gminy. Plan dokonywania aportów jest również uzgadniany z Gminą, która jest uczestnikiem tego procesu. W latach 2019-2022 Spółka składała dwa wnioski o wniesienie nieruchomości aportem na majątek Spółki, tj. działki 4/59 i 174/6 w Porcie Jachtowym oraz działki 5/2 i 10 w Porcie Rybackim. Każdorazowo określana jest wartość nieruchomości a koszty przeniesienia prawa własności ujmowane są w planach finansowych Spółki. Oba wnioski są w trakcie realizacji, z uwagi na przeszkody administracyjne aporty nie zostały jeszcze zrealizowane.*

(akta kontroli str. 1325, 1329-1330)

W latach 2019-2022 (I kwartał) Spółka pozyskała następujące grunty na rzecz rozwoju Portu:

- 1) w ramach ustalonego odszkodowania⁴⁵ w decyzji Starosty Kołobrzeskiego⁴⁶, ZPMK przyznano prawo własności do nieruchomości zamiennych z zasobu nieruchomości Gminy siedmiu działek o łącznej powierzchni 0,6505 ha i łącznej wartości rynkowej w wysokości 1 474,4 tys. zł⁴⁷; przeniesienie prawa własności nastąpiło 24 listopada 2018 r., tj. gdy decyzja Starosty Kołobrzeskiego stała się ostateczna; zmiany w księgach wieczystych zostały wpisane 12 lutego 2019 r.; 4 kwietnia 2019 r.; 25 kwietnia 2019 r.; Gmina, została zobowiązana do dokonania jednorazowej dopłaty na rzecz ZPMK w wysokości 0,9 tys. zł brutto;

⁴⁵ Odszkodowanie z tytułu wyłączenia prawa własności trzech działek o łącznej powierzchni 0,8133 ha oraz wygaśnięcia prawa użytkowania wieczystego do dwóch działek o łącznej powierzchni 0,0580 ha w związku z ich przejęciem przez Gminę, na mocy ostatecznej decyzji Starosty Kołobrzeskiego z 31 października 2008 r. nr B.7331-2/08 o ustaleniu lokalizacji drogi dla inwestycji polegającej na budowie drogi gminnej stanowiącej dojazd do portu w miejscowości Kołobrzeg od strony lądu – Etap I, w łącznej wysokości 1 475,3 tys. zł, równej wartości rynkowej wyłączonych gruntów oraz wartości rynkowej wygasłego prawa użytkowania, określonych przez rzeczoznawcę majątkowego w operatach szacunkowych z 22 sierpnia 2017 r., 24 sierpnia 2017 r., potwierdzonych klauzulą aktualności z 24 września 2018 r.

⁴⁶ GN.683.00001.2017 z 7 listopada 2018 r.

⁴⁷ Określonej przez rzeczoznawcę majątkowego w operatach szacunkowych z 21 sierpnia 2017 r. (potwierzonego klauzulą aktualności z 24 września 2018 r.) i z 8-9 czerwca 2018 r.

- 2) na podstawie uchwały nr XVII/230/19 Rady Miasta Kołobrzeg z 9 grudnia 2019 r. w sprawie wyrażenia zgody na wniesienie do ZPMK tytułem wkładu niepieniężnego na pokrycie podwyższonego kapitału zakładowego prawa własności nieruchomości gruntowej o powierzchni 0,1300 ha i prawa posadowionego na niej budynku Lokalnego Centrum Pierwszej Sprzedaży Ryb⁴⁸; na podstawie uchwały Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników⁴⁹ z 14 września 2020 r. o podwyższeniu kapitału zakładowego i oświadczeniu wspólnika o objęciu nowych udziałów⁵⁰ i ich pokryciu wkładem niepieniężnym o wartości 2 461,2 tys. zł.

(akta kontroli str. 55, 310-373)

W latach 2019-2022 (I kwartał) Spółka nie miała obowiązku realizacji celów publicznych, o których mowa w art. 6 pkt 1c i 1d ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami⁵¹. Spółka zamierza realizować w przyszłości dwie inwestycje celu publicznego⁵².

(akta kontroli str. 1390, 1395)

Prezydent wyjaśniła: *Gmina pismem z dnia 26 stycznia 2022 r. wystąpiła do Wojewody Zachodniopomorskiego o komunalizację terenów portowych w trybie art. 5 ust. 4 ustawy z dnia 10 maja 1990 r. przepisy wprowadzające ustawę o samorządzie terytorialnym i ustawę o pracownikach samorządowych. Komunalizacja dotyczyła m.in. działki nr 175/1 obr. 4 o pow. 0,0034 ha położonej w granicach PMK. Wniosek jest w trakcie procedowania. Gmina ocenia pozytywnie procesy i efekty komunalizacji gruntów portowych. Realizowane są one przy uwzględnieniu potrzeb wskazywanych przez ZPMK oraz możliwości Gminy.*

Dla części obszaru miasta Kołobrzeg w granicach PMK, w związku z art. 87 ust. 3 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, od 1 stycznia 2004 r. brak jest miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Master Plan PMK jest zgodny ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Kołobrzeg (dla wskazanego terenu nie uchwalono planów zagospodarowania przestrzennego). Teren PMK obejmuje obszary P-1, P-2 i P-3, są to tereny o przewadze funkcji produkcyjnej, składowo-magazynowej i portowej wraz z obiektami infrastruktury.

(akta kontroli str. 154-156)

Prezes wyjaśnił: *Rozdrobnienie struktury własnościowej terenów portowych i znaczny udział własności podmiotów prywatnych w stosunku do gruntów Skarbu Państwa bądź komunalnych, determinuje konieczność szerszego spojrzenia na niniejsze zagadnienie. Rozpatrując czy struktura własnościowa terenów portowych ma wpływ na rozwój portu należy wspomnieć, że w polskich portach od 1945 r. wprowadzony został (na wzorach portów byłego ZSRR), system gospodarki socjalistycznej, cechujący się upaństwowieniem majątku nieruchomego i ruchomego. Powstało w tym czasie wiele spółek państwowych i spółdzielni, które administrowały terenami portowymi. Wraz ze zmianą ustroju gospodarki państwowej (po 1989 r.) zaszła również potrzeba wprowadzenia konkretnych zmian, które*

⁴⁸ Na wniosek ZPMK z 7 września 2011 r., po wygaśnięciu 30 kwietnia 2019 r. umowy dzierżawy zawartej z Kołobrzeską Grupą Producentów Ryb Sp. z o.o.

⁴⁹ Dalej: NZW.

⁵⁰ 2 461 udziałów o wartości nominalnej po jeden tysiąc złotych każdy udział w podwyższonym kapitale zakładowym Spółki.

⁵¹ Dz. U. z 2021 r. poz.1899, ze zm.

⁵² Inwestycje celu publicznego: 1) zamierzenie budowlane polegające na budowie ciągu komunikacyjnego, składającego się ze ścieżki rowerowej i ciągu pieszego wraz z budową mostu nad Kanalem Drzewnym oraz niezbędną infrastrukturą techniczną, pomiędzy ul. Warzelniczą i ul. Bałtycką; 2) zamierzenie budowlane polegające na rewitalizacji zabytkowej reduity, odtworzeniu historycznego obrysu wałów i fosy wraz z jej umocnieniem.

potwierdziłyby w praktyce m.in. działalność portów, polegającą na przejściu z jednego typu ustroju do drugiego. Narzędziem do tego była ustawa o portach i przystaniach morskich obowiązująca od 1996 roku. Na mocy niniejszej ustawy gminy, w których znajdowały się tereny portowe mogły dokonać komunalizacji tych terenów, biorąc tym samym na siebie obowiązek ich utrzymania i modernizowania, w zamian za możliwość kreacji rozwoju miasta wraz z portem w sposób zrównoważony, wykorzystując jego mocne strony (m.in. funkcje miastotwórczą). Niestety sposób komunalizacji w tym przypadku polegał na wykupieniu od upadających spółek państwowych terenów będących w granicach portów po ich wartościach księgowych. Gmina nie podjęła w tamtym czasie decyzji o nabyciu zdekapitalizowanego majątku. Wtedy do upadających spółek państwowych zaczęto powoływać likwidatorów, którzy rozsprzedali prawa do nieruchomości gruntowych wraz z budynkami i budowłami. Tak więc większość terenów portowych znalazła się pod zarządem osób prywatnych bądź też prywatnych firm. Dopiero w 1999 r. Gmina dokonała komunalizacji jedynie terenów będących w posiadaniu Urzędu Morskiego (własność Skarbu Państwa) i terenów, których Gmina była dotychczasowym właścicielem. Tak więc zarządzanie terenami portowymi spółka rozpoczęła od 1 ha z 58 ha powierzchni całego portu. Jedynym źródłem przychodów spółki były opłaty portowe, które w tym przypadku nie wystarczały na bieżące koszty (amortyzacja, podatki od nieruchomości, koszty utrzymania porządku), a tym bardziej nie można było przyjmować daleko idących wizji rozwojowych portu. Spółka w tamtym okresie miała jasno określone potrzeby inwestycyjne związane z odtworzeniem odzyskanej zdekapitalizowanej infrastruktury rybackiej i dostosowania jej do europejskich standardów odpowiadających przepisom bezpieczeństwa i higieny pracy. Dodatkowo w tym czasie Spółka była zobowiązana innymi przepisami do stworzenia i zabezpieczenia systemu kontroli i działalności na wodach portowych znajdujących się w granicach portu morskiego bez wskazania źródeł ich sfinansowania, które wystarczyłyby na ich realizację.

Po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej, a tym samym pojawieniu się możliwości skorzystania z funduszy pomocowych przeznaczonych na remonty, modernizacje czy rozbudowę infrastruktury portowej, Spółka mogła wypełnić ustawowy obowiązek jej utrzymania. Tą samą możliwość mieli również pozostali dysponenci infrastruktury portowej, ale nie wszyscy byli zainteresowani wielomilionowymi nakładami inwestycyjnymi. Niestety środki pomocowe przeznaczone były nie tylko na poprawę stanu technicznego obiektów portowych czy ich budowę, ale również na transakcje nabycia praw do nieruchomości gruntowych. Sytuacja ta spowodowała nieuzasadniony wzrost cen za jakie dokonywano obrotu nieruchomościami. Jest to kolejny moment, który istotnie wpłynął na strukturę własnościową terenów portowych, w którym to wręcz utrudniano proces komunalizacji portu, a tym samym blokowano jego rozwój.

Wskazane powyżej problemy stanowią istotną barierę w rozwoju całego portu, ponieważ Spółka nie jest w stanie realizować planów rozwojowych portu w sytuacji gdy o wielu terenach decydują prywatne podmioty działające wyłącznie w swoim interesie. Działalność tych podmiotów, pomimo że jest potrzebna, powinna być skorelowana z kierunkiem rozwoju wyznaczonym przez Spółkę, stąd Spółka zawsze dąży do wystąpienia w roli administratora terenu i udostępnienia go innym podmiotom na cele wspólne z kierunkami rozwoju. Jednak kiedy podmioty te stając się właścicielami terenu same decydują o jego wykorzystaniu planowanie strategiczne nie jest możliwe. Spółka od początku swojego istnienia podejmuje starania o pozyskanie terenów portowych, lecz uwarunkowania prawne i możliwości finansowe stanowią często barierę w realizacji tego kluczowego zadania podmiotu zarządzającego portem. Taka sytuacja miała miejsce dnia 03.12.2014 r. Spółka skorzystała z prawa pierwokupu praw do nieruchomości gruntowej, zgodnie

z warunkową umową sprzedaży termin płatności był odroczony. Dnia 03.04.2015 r. M. (sprzedający) wniosła pozew o nakaz zapłaty. Spółka dnia 04.05.2015 r. złożyła sprzeciw od nakazu zapłaty, wskazując, że żądania strony powodowej są niezasadne z uwagi na brak istnienia i wymagalności roszczenia o zapłatę oraz fakt, iż niniejsza nieruchomość nie została przez Spółkę nabyta. Wyrokiem z dnia 28.08.2015 r. Sąd Okręgowy w Koszalinie oddalił powództwo, w związku z czym dnia 24.09.2015 r. M. wniosła apelację. W dniu 09.12.2015 r. odbyła się pierwsza rozprawa apelacyjna, na której sąd nie podjął rozstrzygnięcia w sprawie. W związku z ujawnieniem rażącej różnicy pomiędzy wartością rynkową ustaloną w operacie rzeczoznawcy a wartościami rynkowymi wynikającymi z operatów sporządzonych na zlecenie Spółki oraz ze względu na niezgodność danych z operatu ze stanem rzeczywistym, dnia 19.10.2015 r. Zarząd Spółki złożył przed notariuszem oświadczenie o uchyleniu się od skutków prawnych oświadczenia o wykonaniu prawa pierwokupu (...). Sąd Apelacyjny w Szczecinie wyrokiem z dnia 11.05.2016 r. oddalił apelację wniesioną przez M.

(akta kontroli str. 1252, 1257-1258)

1.6. W zakresie podejmowanych działań zmierzających do rozwoju działalności gospodarczej prowadzonej w Porcie oraz promocji takiej działalności Prezes wyjaśnił: *Podjęte przez Spółkę działania zmierzające do rozwoju działalności gospodarczej dotyczyły prowadzenia działalności obsługi Klubu Żeglarskiego. Działalność prowadzona jest do dnia dzisiejszego i wykazuje stałą tendencję rozwojową. Prowadzona działalność była również promowana przez ZPMK, aby zapewnić jej stały rozwój. Działania promocyjne obejmowały nawiązywanie kontaktów biznesowych z potencjalnymi kontrahentami oraz prowadzenie szeregu działań promocyjnych w prasie i na portalach internetowych. Efekty tych działań były poddawane cyklicznej kontroli poprzez weryfikację wartości sprzedawanych towarów oraz liczby klientów. Dla działalności tej odnotowano stałe wzrosty, co świadczy o skuteczności prowadzonych działań promocyjnych.*

(akta kontroli str. 1252, 1258-1259)

W latach 2019-2022 (I kwartał) Spółka nie zawarła umów sponsoringowych, przekazała 11 darowizn na łączną kwotę 31,3 tys. zł, z tego w 2019 r. - trzy darowizny na kwotę 4,8 tys. zł, (co stanowiło 0,05% rocznych kosztów działalności operacyjnej); w 2020 r. - cztery darowizny na kwotę 15 tys. zł (0,16%); w 2021 r. - trzy darowizny na kwotę 11 tys. zł (0,1%); do 31 marca 2022 r. - jedna darowizna na 0,5 tys. zł (co stanowiło 0,02% kwartalnych kosztów działalności operacyjnej). Każdorazowo decyzję w sprawie udzielenia wsparcia finansowego podejmowało w formie uchwał NZW, za wyjątkiem darowizny udzielonej w I kwartale 2022 r. na kwotę 0,5 tys. zł. W badanym okresie podmiotami obdarowanymi były:

- 1) Uczniowski Klub Sportowy Ognisko Pracy Pozaszkolnej Powiat Kołobrzeski – dwie darowizny na łączną kwotę 3,5 tys. zł na organizację Grand Prix Mistrzostw Polski Seniorów w Siatkówce Piłkowej;
- 2) Stowarzyszenie Klub Pioniera Miasta Kołobrzeg i Chór „Pionier” - dwie darowizny na łączną kwotę 6,9 tys. zł, z tego 1,3 tys. zł na sfinansowanie zakupu biletów do Bałtyckiego Teatru Dramatycznego w Koszalinie oraz sfinansowanie kosztów autokaru w związku z uroczystościami jubileuszowymi 40-lecia Klubu Pionier i 35-lecia Chóru „Pionier”;
- 3) Kołobrzeski Klub Morsów przy Regionalnym Stowarzyszeniu Turystyczno-Uzdrowiskowym - dwie darowizny na łączną kwotę 8 tys. zł na pokrycie kosztów organizacji VIII i X Światowego Festiwalu Morsowania w Kołobrzegu;
- 4) Regionalne Stowarzyszenie Turystyczno-Uzdrowiskowe – jedna darowizna na kwotę 2 tys. zł na dofinansowanie publikacji książkowej pt. XX-lecie Regionalnego Stowarzyszenia Turystyczno-Uzdrowiskowego w Kołobrzegu;

- 5) Regionalny Szpital w Kołobrzegu - jedna darowizna na kwotę 5 tys. zł z przeznaczeniem na pokrycie kosztów zwalczania skutków epidemii COVID-19;
- 6) Miasto Kołobrzeg Centrum Usług Wspólnych - jedna darowizna mienia ruchomego o wartości 5 tys. zł, tj. dwóch nowych laptopów;
- 7) Stowarzyszenie Uniwersytet Trzeciego Wieku w Kołobrzegu - jedna darowizna mienia ruchomego o wartości 0,5 tys. zł, tj. pięciu nowych krzeseł konferencyjnych;
- 8) Koordynatorowi pomocy dla Ukrainy - jedna darowizna mienia ruchomego o wartości 0,5 tys. zł, tj. pięciu apteczek w celu wsparcia działań wojennych na Ukrainie.

(akta kontroli str. 374-389, 1939-1942)

NIK stwierdza, że część z ww. darowizn spełniała przesłanki działań zmierzających do rozwoju działalności gospodarczej prowadzonej w porcie oraz promocji takiej działalności lub że darowizny te mogły „inspirować i wspierać działania społeczne lub szkoleniowe w zakresie świadomości morskiej, praktyki i edukacji żeglarskiej i marynarskiej, praktyki i edukacji portowej, turystyki morskiej”. Niewielka kwota wydatków wymienionych w poz. 2, 5, 6, 7, 8 (17,9 tys. zł) nie dotyczyła - w sposób bezpośredni, czy pośredni - działań określonych w art. 9 ust. 2 pkt 1-3 oraz ust. 3 ustawy o portach morskich.

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność w badanym obszarze.

Spółka prawidłowo wykonywała zadania planowania, realizowania i nadzorowania rozwoju PMK. W Spółce opracowano dokumenty strategiczne w zakresie rozwoju Portu, tj. Strategię Rozwoju PMK i Master Plan. Master Plan zawierał wszystkie wymagane dane, określone w art. 7 ust. 2b ustawy o portach morskich i był zgodny z dokumentami strategicznymi Gminy oraz z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

ZMPK monitorował stopień realizacji planu rozwoju Portu. Spółka w badanym okresie udzieliła 201 zamówień publicznych na podstawie zawartych w formie pisemnej umów z wykonawcami na kwotę 44 648,2 tys. zł, w tym na zadania inwestycyjne 12 027,24 tys. zł, na zadania remontowe 2 730,8 tys. zł. Postępowania o udzielenie zamówień publicznych prowadzone były zgodnie z procedurami wewnętrznymi, z zachowaniem należytej dbałości o interes ekonomiczny Spółki oraz z zachowaniem należytego nadzoru nad realizacją umów zawartych w wyniku ich udzielenia. W prawidłowy sposób korzystano z wyłączeń stosowania Pzp. Spółka prowadziła aktywne działania w celu pozyskania gruntów na rzecz rozwoju Portu. Podejmowała działania zmierzające do rozwoju działalności gospodarczej w Porcie oraz promocji takiej działalności.

OBSZAR

2. Zarządzanie infrastrukturą portową i zapewnienie jej ochrony.

Opis stanu
faktycznego

2.1. Powierzchnia gruntów położonych w granicach administracyjnych Portu i wykorzystywanych gospodarczo, będących we władaniu Spółki wynosiła na koniec 2018 r. - 18,71 ha, a od końca 2019 r. do 31 marca 2022 r. - 18,84 ha.

Powierzchnia innych nieruchomości położonych w granicach administracyjnych Portu i wykorzystywanych gospodarczo, będących we władaniu Spółki wynosiła

na koniec 2018 r. - 20 702,22 m², na koniec 2019 r. i 2020 r. - 21 566,61 m², na koniec 2021 r. - 21 614,07 m², na 31 marca 2022 r. - 21 639,71m².

W latach 2019-2022 (I kwartał) Spółka nie dokonywała wyprzedaży nieruchomości położonych w granicach PMK.

(akta kontroli str. 57, 61)

Spółka zawarła 5 sierpnia 2019 r. umowę najmu części działki gruntu, położonej w granicach PMK, stanowiącej plac o powierzchni 1 996 m² na okres dziewięciu lat z możliwością przedłużenia okresu obowiązywania umowy do 20 lat pod warunkiem uzyskania zgody ministra właściwego ds. gospodarki morskiej. Strony umowy 27 kwietnia 2020 r. zawarły umowę przedwstępną najmu (będącą aneksem do umowy najmu z 5 sierpnia 2019 r.), w której zmieniono okres najmu na 20 lat, i zapisano postanowienie, że strony zawrą przyrzeczoną umowę w formie aneksu do wiążącej je umowy najmu po otrzymaniu decyzji MG MiŻS w przedmiocie zgody na oddanie w najem przedmiotu najmu na okres 20 lat, w terminie dwóch miesięcy od otrzymania decyzji. MG MiŻS 17 sierpnia 2020 r. wydał decyzję zezwalającą na dokonanie czynności prawnej, polegającej na oddanie w najem na okres 20 lat części działki gruntu, położonej w granicach PMK. Spółka 15 października 2020 r. zawarła stosowny aneks do umowy najmu. Przedmiot najmu mógł być wykorzystywany wyłącznie na potrzeby lokalizacji sortowni ryb.

(akta kontroli str. 390-403)

2.2. Infrastrukturę portową w PMK stanowiły obiekty, określone w § 15 zarządzenia nr 4 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie⁵³ z 29 grudnia 2021 r. w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej w portach morskich w Dziwnowie, Kamieniu Pomorskim, Lubinie, Mrzeżynie, Nowym Warpnie, Policach, Przytorze, Sierosławiu, Stepnicy, Trzebieży, Wapnicy, Wolinie, Dźwirzynie, Kołobrzegu, Darłowie oraz w przystaniach morskich w Karsiborze, Międzyzdrojach, Niechorzu, Rewalu, Łunowie, Ustroniu Morskim, Unieściu, Chłopach, Dąbkach i Jarosławcu⁵⁴, z tego administrowanych przez Spółkę było: 27 nabrzeży o łącznej długości 2 976,65 m⁵⁵, Pomost Rybacki o długości 112,39 m; 3 pomosty pływające z trapami i odnogami cumowniczymi o łącznej długości 233,63 m; pomost pływający-betonowy w Porcie Jachtowym z odnogą cumowniczą o długości 59,91 m; pomost pływający wokół Reduty Morast o długości 134 m oraz urządzenia i instalacje wymienione w § 15 pkt 3 lit. a-e ww. zarządzenia.

(akta kontroli str. 404-410)

Szczegółowym badaniem objęto 12 obiektów infrastruktury portowej administrowanych przez ZPMK. W wyniku badania ustalono, że:

- 1) dla wszystkich badanych obiektów zostały założone książki obiektu, które były zgodne ze wzorem określonym w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie książki obiektu budowlanego⁵⁶;
- 2) zapisy w książkach obiektu odpowiadały treści art. 64 ust. 1 Prawa budowlanego, dokonywane były przez osobę upoważnioną i zawierały m.in.: dane identyfikacyjne obiektu; spis dokumentacji dołączonej do książki obiektu; dane techniczne charakteryzujące obiekt; plan sytuacyjny obiektu; wykaz protokołów okresowych kontroli stanu technicznego obiektu przeprowadzonych

⁵³ Dalej: Dyrektor UM w Szczecinie.

⁵⁴ Dz. Urz. Województwa Zachodniopomorskiego z 2021 r. poz. 6105; dalej: zarządzenie Dyrektora UM w Szczecinie w sprawie obiektów infrastruktury portowej.

⁵⁵ Według danych Spółki (po przeprowadzonym pomiarze przez uprawnionego geodetę w marcu 2013 r. i nabyciu 167,5 m długość nabrzeża Barkowskiego w 2014 r.) łączna długość nabrzeży zarządzanych przez Spółkę wynosiła 3 049 m (różnica 72,35 m).

⁵⁶ Dz. U. Nr 120, poz. 1134; dalej: rozporządzenie w sprawie książki obiektu budowlanego.

- co najmniej raz w roku, wykaz protokołów okresowych kontroli stanu technicznego i przydatności do użytkowania obiektu przeprowadzonych co najmniej raz na pięć lat;
- 3) w wymaganych terminach we wszystkich obiektach były przeprowadzone kontrole okresowe co najmniej raz w roku na podstawie art. 62 ust. 1 pkt 1 Prawa budowlanego oraz kontrole okresowe przeprowadzane co najmniej raz na pięć lat na podstawie art. 62 ust. 1 pkt 2 ww. ustawy;
 - 4) we wszystkich obiektach hydrotechnicznych były przeprowadzone coroczne inspekcje podwodne na wyznaczonym obszarze, zgodnie z wykonanymi badaniami batymetrycznymi na podstawie rozporządzenia w sprawie kontroli morskich budowli hydrotechnicznych;
 - 5) we wszystkich protokołach z okresowej rocznej kontroli, w pozycji dotyczącej stanu technicznego wyposażenia budowli hydrotechnicznych, ujmowany był zapis w zakresie sprawdzenia aktualnych warunków posadowienia budowli na podstawie planów batymetrycznych;
 - 6) w ośmiu przypadkach wykonanych badań batymetrycznych wydano zalecenia likwidacji przegłębień dotyczących trzech obiektów infrastruktury portowej⁵⁷, z tego pięć zaleceń w kontrolach przeprowadzanych co roku i trzy w kontrolach przeprowadzanych co pięć lat;
 - 7) we wszystkich protokołach z okresowej rocznej kontroli, w pozycji dotyczącej stanu technicznego wyposażenia budowli hydrotechnicznych, wskazano numery planszetów⁵⁸, które były zgodne z mapą batymetryczną, zatwierdzoną przez Szefa Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej w Gdyni;
 - 8) w kontrolach przeprowadzonych co najmniej raz w roku - 34 zalecenia zostały zrealizowane, ośmiu zaleceń nie wykonano, a w 17 przypadkach nie wydano zaleceń;
 - 9) w kontrolach przeprowadzonych co najmniej raz na pięć lat - 15 zaleceń zostało zrealizowanych, siedmiu zaleceń nie wykonano, a w 17 przypadkach nie wydano zaleceń.

Niezrealizowane zalecenia pokontrolne dotyczyły nabrzeża Barkowskiego, które objęto rozpoczętym zadaniem inwestycyjnym pn. „Modernizacja infrastruktury portowej pod potrzeby rozwoju rybołówstwa w Porcie Kołobrzeg”. Wszystkie badane obiekty infrastruktury portowej utrzymywane były w stanie technicznym pozwalającym na ich eksploatację i niepowodującym wprowadzania czasowych ograniczeń w dostępie do PMK.

(akta kontroli str. 411-436)

Spółka prowadziła analizy i monitoring stanu technicznego posiadanego mienia, w tym infrastruktury portowej.

Prezes wyjaśnił: *ZPMK prowadzi cykliczne kontrole nieruchomości będących w jej administracji, w tym wszystkie elementy infrastruktury portowej określonej przez Dyrektora UM w Szczecinie, należące do Spółki. Kontrole prowadzone są zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami prawa (...). Dodatkowo bieżący stan infrastruktury portowej jest monitorowany przez Pracowników Spółki w myśl podjętego zarządzenia nr 01/03/2022 w sprawie powołania Stałej Komisji ds. Kontroli Nieruchomości i prawidłowości realizacji zawartych umów z Kontrahentami ZPMK. Wyniki wszystkich prowadzonych w Spółce przeglądów są analizowane pod kątem pilności wykonania zaleceń, skomplikowania zakresu prac oraz kosztów ich wykonania a następnie uwzględniane w planach remontów lub inwestycji. Ocena stanu technicznego obiektów infrastruktury portowej, prowadzona*

⁵⁷ Nabrzeża: Postojowe i Tężniowe oraz pomost Rybacki.

⁵⁸ Mapa pogłądowa z orientacyjnym położeniem rejonu przeprowadzonych badań batymetrycznych.

za pomocą wszystkich ze wskazanych analiz, nie wykazuje, aby stan któregokolwiek z obiektów stanowił zagrożenie, a obiekt nie był dopuszczony do eksploatacji.

(akta kontroli str. 1325, 1330, 1360-1367, 1939, 1942-1947)

Majątek Spółki został w całości objęty ubezpieczeniem od zdarzeń losowych wraz z ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej. Mienie Spółki zostało objęte ochroną ubezpieczeniową bez względu na wiek, stopień amortyzacji oraz stopień technicznego lub faktycznego zużycia.

(akta kontroli str. 1326, 1330, 1368-1388)

Na terenie PMK znajdowały się nabrzeża w złym stanie technicznym, nienadające się do eksploatacji, niebędące w administracji Spółki. Spółka podejmowała działania zaradcze prowadząc od stycznia 2014 r. korespondencję z właściwymi organami / podmiotami⁵⁹ w sprawie przekazania tych nabrzeży pod zarząd Spółki. Do dnia zakończenia kontroli podmiot zarządzający⁶⁰ tymi nabrzeżami nie podjął decyzji o ich przekazaniu, nie podjął także działań mających na celu poprawę ich stanu technicznego.

(akta kontroli str. 437-456, 1252, 1259, 1317-1324)

Spółka zapewniła wystarczającą dla potrzeb Portu głębokość 5,5 m w akwenach portowych, wynikającą z założeń planu rozwoju Portu. Stosownie do § 90 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia w sprawie kontroli morskich budowli hydrotechnicznych, Spółka sporządzała okresowe plany batymetryczne dla części pasa dna, o którym mowa w § 91 ust. 1 zarządzenia nr 4 Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku⁶¹ z dnia 9 maja 2017 r. Przepisy portowe⁶², tj. w pasie dna o szerokości 20 m od nabrzeży⁶³.

W badanym okresie Spółka zleciła wykonanie prac pogłębiarskich w styczniu 2019 r. przy nabrzeżu Koszalińskim do głębokości 6 m w pasie 20 m od ścianki nabrzeża. Zawarta umowa z wykonawcą przewidywała sondaż głębokości dna wykonany przed i po zakończeniu prac. Kubatura przedrobocza prac czerpalnych wynosiła 5 264,3 m³. Kubatura prac czerpalnych po ich wykonaniu wynosiła 4 870,9 m³ (różnica 393,4 m³). Wykonane prace współfinansowane były przez podmiot, który zawarł ze Spółką umowę na dzierżawę terenów pod przeładunek towarów. Wykonane prace pozwoliły na osiągnięcie głębokości umożliwiającej obsługę jednostek przeznaczonych do transportu ładunków.

(akta kontroli str. 92, 457-469, 1389-1390, 1392-1394, 1402-1411)

Prezes wyjaśnił: (...) *Wykonane prace pozwoliły na osiągnięcie głębokości umożliwiającej obsługę jednostek przeznaczonych do transportu ładunków. W przypadku pogłębiania nabrzeża Koszalińskiego pogłębienie obszaru 20 metrów od nabrzeża pozwoliło osiągnąć parametry umożliwiające obsługę statków o wymaganych parametrach.*

Ponadto Prezes wyjaśnił: (...) *podział kompetencji w zakresie odpowiedzialności za utrzymanie głębokości akwenów, pomiędzy podmiot zarządzający portem a właściwy urząd morski, stwarza utrudnienia w funkcjonowaniu portu. Przykładem jest sytuacja, w której głębokość toru wodnego, za utrzymanie którego odpowiada UM w Szczecinie, ulega zmianie i wprowadzane zostaną ograniczenia przez Kapitana Portu parametrów statków mogących wejść do Portu Kołobrzeg, gdy w tym*

⁵⁹ W tym m.in. do: Ministerstwa Obrony Narodowej, Sztabu Generalnego Wojska Polskiego, Ministerstwa Infrastruktury.

⁶⁰ Marynarka Wojenna Rzeczypospolitej Polskiej.

⁶¹ Dalej: UM w Słupsku.

⁶² Dz. Urz. Województwa Zachodniopomorskiego poz. 2202; dalej: zarządzenie – Przepisy portowe.

⁶³ W latach 2019-2022 (I kwartał) Kapitan Portu Kołobrzeg nie wskazywał częstotliwości ani szerokości dna, dla których należy wykonywać okresowe plany batymetryczne, innych niż te wynikające z obowiązujących przepisów.

samym czasie nabrzeża, za utrzymanie których odpowiada ZPMK, posiadają wymaganym głębokościom dla określonych statków, jednak nie mogą przyjąć statku z uwagi na ograniczenia występujące na torze wodnym i torze podejściowym. Sytuacja taka ma miejsce w 2022 r., kiedy otrzymaliśmy informację z UM w Szczecinie o ograniczeniu zanurzenia statków na wejściu do portu. Pomimo interwencji i wskazania skutków takich działań jakie mogą wywołać po stronie Spółki, UM w Szczecinie wskazał, że wykonanie niezbędnych prac pogłębiarskich przekracza ich możliwości finansowe i zostaną one przeprowadzone dopiero po uzyskaniu środków na ten cel. W celu wykazania potencjału rozwoju portu i zaplanowania niezbędnych inwestycji Spółka przygotowała również dokumenty planistyczne dotyczące możliwości rozbudowy portu, w celu obsługi większych jednostek. Niezbędnym dla osiągnięcia założonych w dokumentach celów jest współpraca wielu podmiotów administrujących infrastrukturą portową, w tym m. in. UM w Szczecinie czy Marynarki Wojennej.

(...) Spółka, w związku z trwającymi pracami nad budżetem unijnym oraz programem „Polski Ład”, w czerwcu 2021 r. zwróciła się m.in. do Ministra Infrastruktury o informację czy zaplanowane zostały w nich instrumenty finansowe dla portów morskich niewchodzących w skład transeuropejskiej sieci transportowej. W piśmie wskazano, że porty nieposiadające podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej stanowią w zdecydowanej większości porty komunalne działające na mocy ustawy o portach i przystaniach morskich a ze wstępnej analizy wynikało, że tego typu portu wyłączone są z jakiegokolwiek pomocy finansowej. ZPM Kołobrzeg nie otrzymała odpowiedzi na przesłane pytania, w związku z tym w listopadzie 2021 r. ponownie zwrócono się o ujęcie w programie zadań zlokalizowanych w Porcie Kołobrzeg, załączając do pisma zestawienie zadań inwestycyjnych wg WPI oraz Master Plan PMK. Ponadto Spółka w latach 2019-2022 kilkakrotnie zwracała się o ujęcie jej planów inwestycyjnych w programach operacyjnych i planach finansowych.

(akta kontroli str. 1393-1394, 1411-1522)

W latach 2020-2022 (I kwartał) nie były wprowadzone ograniczenia czasowe w dostępie do PMK. W trakcie kontroli NIK, UM w Szczecinie 4 maja 2022 r. przekazał ZPMK ostrzeżenie nawigacyjne o splyceniu na torze podejściowym do PMK do głębokości 5,8 - 5,9 m po stronie zachodniej ok. 60 m na północ od linii główek wejściowych. Powyższe spowodowało ograniczenie zanurzenia statków do 5,1 m do czasu usunięcia splyceń.

Za dostępność torów wodnych określonych w § 5 zarządzenia 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, Łeba⁶⁴ odpowiadał od 1 kwietnia 2020 r. UM w Szczecinie⁶⁵.

(akta kontroli str. 1412-1422)

W trybie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy o NIK Dyrektor UM w Szczecinie wyjaśnił: *W roku 2020 zlecono prace czerpalne na torze podejściowym do portu oraz w porcie Kołobrzeg o łącznej kubaturze 11 tys. m³. Projekt określał przywrócenie parametrów torów zgodnych z ww. zarządzeniem. Umowę podpisano 27.03.2020 r., w ramach której wykonawca pobrał i przebadał próbki gruntu, uzyskał zezwolenie na usuwanie do morza urobku a następnie wykonał prace czerpalne. Prace odebrano 14.08.2020r. W 2021 r. zlecono prace czerpalne w porcie i na podejściu do portu o kubaturze ponad 4 tys. m³. W Kołobrzegu przywrócono parametry toru*

⁶⁴ Dz. Urz. Województwa Zachodniopomorskiego poz. 756.

⁶⁵ Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 15 stycznia 2020 r. w sprawie zniesienia UM w Słupsku (Dz. U. poz. 91).

podjeściowego oraz torów i osadników znajdujących się w porcie. (...) W dniu 17.03.2022 r. wykonano kolejny sondaż, wykonany po sztormach, wykazał naniesienie osadów morskich i ponowne wypłylenie infrastruktury dostępowej do portu w Kołobrzegu, na torze podjeściowym obecnie znajduje się blisko 6 tys. m³ i 1 tys. m³ na torach i osadnikach w porcie. Na osadnikach od zeszłego roku przybyło dodatkowo 10 tys. m³ czyli ponad 45 tys. m³. Nagły wzrost kubatury powstał z powodu nie wykonywania prac podczyszczeniowych na osadnikach na redzie. Wykonywanie prac czerpalnych jedynie na torze podjeściowym z pominięciem osadników skutkować będzie krótkotrwałym efektem przywrócenia parametrów toru podjeściowego i ponowne jego nagłe wypłylenie. Koszt przywrócenia parametrów technicznych infrastruktury dostępowej do portu w Kołobrzegu wynosi ponad 3,3 mln zł. UM w Szczecinie na utrzymanie całej infrastruktury zarówno dostępowej jak i portowej w małych portach dostał w 2022 r. 900 tys. zł, z czego na dzień dzisiejszy zaangażowanych jest blisko 80% środków finansowych. Urząd nie posiada obecnie środków finansowych na ten cel, dlatego zmuszony został do wprowadzenia ograniczeń dopuszczalnego zanurzenia statków na torze podjeściowym do portu Kołobrzeg. Urząd czyni starania mające na celu pozyskanie środków finansowych na wykonanie niezbędnych prac czerpalnych na torach podjeściowych i zostaną one zlecone niezwłocznie po ich przyznaniu przez Ministerstwo Infrastruktury.

Z powyższych wyjaśnień wynika, że przeprowadzone w latach 2020-2021 przez UM w Szczecinie badania batymetryczne nie potwierdzały utrzymania głębokości Portu określonej w ww. zarządzeniu Nr 2 Dyrektora UM w Słupsku dla toru podjeściowego z morza pełnego, tj. 8 m.

(akta kontroli str. 470-495, 1963-1964)

2.3. W latach 2019-2022 (I kwartał) Spółka realizowała dwa zadania w celu zapewnienia ochrony przeciwpożarowej w PMK:

1) „Modernizacja instalacji przeciwpożarowej w Porcie Handlowym” - wartość nakładów na koniec 2021 r. wynosiła 42,5 tys. zł; przewidywany termin zakończenia zadania - 2025 r.;

2) „Wyposażenie przeciwpożarowe dla ZPMK” - wartość nakładów na koniec 2021 r. wynosiła 8 tys. zł; przewidywany termin zakończenia zadania - 2022 r.

Ponadto Spółka w 2018 r. rozpoczęła zadanie „Instalacja hydrantów dla elewatorów zbożowych” ponosząc nakłady w wysokości 19 tys. zł; zadanie nie zostało zakończone, przewidywany termin zakończenia zadania - 2025 r.

(akta kontroli str. 498)

Prezes wyjaśnił: Spółka podejmuje szereg działań związanych z zabezpieczeniem przeciwpożarowym obiektów administrowanych przez Spółkę. To przede wszystkim realizacja cyklicznych przeglądów wyposażenia przeciwpożarowego, zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami prawa. To również przygotowywanie i postępowanie według wdrożonych Instrukcji Bezpieczeństwa Pożarowego dla obiektów Spółki. Ponadto to bieżąca kontrola prawidłowości zabezpieczeń przeciwpożarowych i przyjętych zasad ochrony przeciwpożarowej przez uprawnione osoby ds. ochrony przeciwpożarowej, realizujące te zadania na zlecenie Spółki. W przypadku wystąpienia konieczności uzupełnienia wyposażenia przeciwpożarowego lub wdrożenia innych rozwiązań związanych z zabezpieczeniem przeciwpożarowym, są one również ujmowane w Planie Ekonomiczno-Finansowym i realizowane.

(akta kontroli str. 1326, 1330-1331)

Spółka posiadała zatwierdzony 15 marca 2018 r. przez UM w Słupsku „Plan zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych dla portu Kołobrzeg”.

Ponadto Spółka posiadała zaktualizowany decyzją Starosty Kołobrzесьkiego⁶⁶ „Portowy plan gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków dla portu Kołobrzeg”.

(akta kontroli str. 499-561)

W 2019 r. Kapitanat Portu Kołobrzeg UM w Słupsku przeprowadził w PMK 12 kontroli obiektów infrastruktury portowej administrowanych przez Spółkę, w tym kontroli poddano 11 nabrzeży⁶⁷ i pomost Rybacki. Zakres kontroli obejmował zagadnienia określone w § 87 ust. 1-4 zarządzenia - Przepisy portowe, w tym także zagadnienia związane z bezpieczeństwem pożarowym. Kontroli był poddany stan m.in. drabinek wyjściowych, uchwytów wyjściowych, kół ratunkowych z rzutkami, tabliczek informacyjnych oraz urządzeń cumowniczych.

W dziesięciu przypadkach wydano polecenia w zakresie wykonania zaleceń zawartych w protokołach z okresowej kontroli stanu technicznego obiektu, w jednym przypadku polecenie dotyczyło wymiany uszkodzonego polera na nowy oraz zamontowania tablicy informacyjnej; w jednym przypadku nie wydano poleceń. Wszystkie wydane polecenia zostały zrealizowane.

W latach 2020-2022 (I kwartał) organy administracji morskiej nie prowadziły w Porcie innych kontroli w ramach nadzoru przeciwpożarowego.

(akta kontroli str. 567-591)

Szczegółowemu badaniu w zakresie przestrzegania wymagań w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy przez Spółkę poddano dokumentację sześciu obiektów infrastruktury portowej⁶⁸. W wyniku badania ustalono, że Spółka przestrzegała przepisy prawa w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy, a w szczególności: opracowała i wdrożyła procedury wewnętrzne w tym zakresie⁶⁹ oraz Regulaminy obowiązujące w poszczególnych Portach⁷⁰; realizowała polecenia pokontrolne wydane przez Kapitanat Portu Kołobrzeg UM w Słupsku; realizowała zalecenia z kontroli stanu technicznego obiektów budowlanych przeprowadzanych co najmniej raz w roku i co najmniej raz na pięć lat; przeprowadziła kontrolę wewnętrzną pn. „Audyt bezpieczeństwa ruchu na terenach administrowanych przez ZPMK” w listopadzie 2020 r.; w zakresach obowiązków, odpowiedzialności i uprawnień przypisała pracownikom w sposób formalny zadania w zakresie realizacji postanowień § 11-12, § 16 ust. 1 i 3, § 23 ust. 1 oraz § 34 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 6 lipca 1993 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy w portach morskich i śródlądowych⁷¹; powierzyła nadzór nad realizacją i przestrzeganiem procedur wewnętrznych Kierownikom

⁶⁶ Decyzja OŚ.621.00001.2021 z 24 marca 2022 r.

⁶⁷ W Porcie Handlowym nabrzeża: Koszalińskie, Pilotowe, Węglowe, Zbożowe, Słupskie, przy zjazdach RO-RO; w Porcie Rybackim nabrzeża: Remontowo-Rybackie, Skarpowe, Barkowskie, Wschodnie, Postojowe.

⁶⁸ Badaniu poddano nabrzeże Postojowe i cztery drogi w Porcie Rybackim; nabrzeże Zbożowe w Porcie Handlowym.

⁶⁹ Zarządzenie Nr 04/11/2021 Prezesa Zarządu Spółki z 26 listopada 2021 r. w sprawie wprowadzenia Instrukcji dotyczącej ogólnych zasad bezpieczeństwa i higieny pracy dla pracowników, dla osób, które prowadzą na własny rachunek działalność gospodarczą na terenach i w obiektach administrowanych przez ZPMK, osób fizycznych wykonujących na tych terenach i obiektach pracę na podstawie innej niż stosunek pracy oraz przedsiębiorców, którzy prowadzą działalność gospodarczą w Porcie, którzy kierują do realizacji działalności osoby fizyczne” określało m.in. zasady organizacyjne, zasady dotyczące ruchu w Porcie, zasady dotyczące ochrony przeciwpożarowej i ewakuacji, zasady dotyczące ochrony środowiska, zasady dotyczące przeładunku i składowania oraz wzory oświadczeń; dalej: instrukcja dotycząca ogólnych zasad bhp.

⁷⁰ Zarządzenie Nr 8/2018 Prezesa Zarządu Spółki z 2 lipca 2018 r. w sprawie wprowadzenia „Regulaminu Portu Handlowego”, zmienionego zarządzeniem Nr 03/08/2021 Prezesa Zarządu Spółki z 31 sierpnia 2021 r. w sprawie zmiany „Regulaminu Portu Handlowego”; Zarządzenie Nr 9/2018 Prezesa Zarządu Spółki z 2 lipca 2018 r. w sprawie wprowadzenia „Regulaminu Portu Rybackiego”, zmienionego zarządzeniem Nr 04/08/2021 Prezesa Zarządu Spółki z 31 sierpnia 2021 r. w sprawie zmiany „Regulaminu Portu Rybackiego”; Zarządzenie Nr 10/2018 Prezesa Zarządu Spółki z 2 lipca 2018 r. w sprawie wprowadzenia „Regulaminu Mariny Solnej”, zmienionego zarządzeniem Nr 02/08/2021 Prezesa Zarządu Spółki z 31 sierpnia 2021 r. w sprawie zmiany „Regulaminu Mariny Solnej”.

⁷¹ Dz.U. Nr 73, poz. 346; dalej: rozporządzenie w sprawie bhp w portach.

Portów⁷²; określiła zasady korzystania z infrastruktury, zasady postępowania jednostek pływających oraz wyznaczyła osobę do udzielania pierwszej przedmedycznej pomocy i koordynatora ds. bezpieczeństwa i higieny pracy w Regulaminach poszczególnych Portów.

(akta kontroli str. 562-567, 588-681)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

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

Spółka wykorzystywała gospodarczo wszystkie nieruchomości będące w jej posiadaniu. Rozporządzając nieruchomością zawarła umowę najmu na okres powyżej 10 lat za zgodą MGMiŻŚ. Dla wszystkich badanych obiektów infrastruktury portowej prawidłowo prowadzono książki obiektów. Obiekty infrastruktury portowej były poddawane okresowym kontrolom stanu technicznego. Wydane zalecenia były realizowane na bieżąco, za wyjątkiem zaleceń dotyczących nabrzeża Barkowskiego, objętego rozpoczętym zadaniem inwestycyjnym. Przeprowadzono coroczne badania batymetryczne. Spółka przestrzegała podstawowych wymogów ochrony przeciwpożarowej w PMK oraz wymogów bezpieczeństwa i higieny pracy odnoszących się do obiektów portowych.

OBSZAR

3. Prowadzenie gospodarki finansowo-księgowej oraz osiągnięcie planowanych wyników finansowych.

Opis stanu
faktycznego

3.1. W latach 2019-2021 Spółka osiągnęła wskaźniki w wysokości: 1) bieżącą płynność finansową⁷³ w 2019 r. - 3,72; w 2020 r. - 6,60; w 2021 r. - 3,51; 2) stopę zadłużenia aktywów⁷⁴ w 2019 r. - 52,8%; w 2020 r. - 49,7%; w 2021 r. - 49,1%; 3) produktywność majątku⁷⁵ w 2019 r. - 12,6%; w 2020 r. - 13,3%; w 2021 r. - 15,7%; 4) ogólną ocenę finansową⁷⁶ w 2019 r. - 5,9%; w 2020 r. - 7,4%; w 2021 r. - 9,5%; 5) stopień zużycia majątku trwałego⁷⁷ w 2019 r. - 25,2%; w 2020 r. - 27,5%; w 2021 r. - 30,6%.

Suma bilansowa w kolejnych latach objętych kontrolą wg stanu na 31 grudnia stopniowo malała i wynosiła: w 2019 r. - 77 338,2 tys. zł; w 2020 r. - 77 331,2 tys. zł; w 2021 r. - 76 074,4 tys. zł. Wartość aktywów trwałych wykazywała także tendencję malejącą w 2019 r. - 72 560,1 tys. zł; w 2020 r. - 72 081,5 tys. zł; w 2021 r. - 69 687,3 tys. zł. Było to związane przede wszystkim z dokonywanymi przez Spółkę odpisami amortyzacyjnymi, które nie były równoważone nowymi inwestycjami w podobnej wysokości. Natomiast aktywa obrotowe w 2020 r. wzrosły w porównaniu do 2019 r. z 4 778,1 tys. zł do 5 249,8 tys. zł (wzrost o 471,7 tys. zł, tj. 9,9%), i w 2021 r. wzrosły w porównaniu do 2020 r. do 6 387,1 tys. zł (wzrost o 1 137,3 tys. zł, tj. 21,7%).

Kapitał własny wynosił w 2019 r. - 36 502,8 tys. zł, w 2020 r. - 38 902,6 tys. zł; w 2021 r. - 38 732,7 tys. zł. Kapitał podstawowy Spółki w latach 2019-2020 był na

⁷² Kierownicy Portów w ramach bieżącej kontroli weryfikowali stosowanie przyjętych rozwiązań oraz przyjmowali oświadczenia od użytkowników infrastruktury portowej o zapoznaniu się z instrukcją dotyczącą ogólnych zasad bezpieczeństwa i higieny pracy.

⁷³ Wskaźnik bieżącej płynności finansowej = aktywa obrotowe/zobowiązania krótkoterminowe.

⁷⁴ Stopa zadłużenia aktywów = zobowiązania i rezerwy na zobowiązania/suma aktywów.

⁷⁵ Wskaźnik produktywności majątku = (przychody ogółem x 100)/aktywa ogółem.

⁷⁶ Wskaźnik ogólnej oceny finansowej = (kapitał własny/kapitał obcy)/(majątek trwały/majątek obrotowy).

⁷⁷ Stopień zużycia majątku trwałego = (wartość brutto aktywów trwałych-wartość netto aktywów trwałych)/wartość brutto aktywów trwałych.

takim samym poziomie i wynosił 31 688 tys. zł, a w 2021 r. wzrósł do 34 149 tys. zł (wzrost o 2 461 tys. zł, tj. 7,8%) z tytułu podwyższenia kapitału podstawowego pokrytego aportem nieruchomości w 2020 r., które zostało zarejestrowane w Krajowym Rejestrze Sądowym⁷⁸ w 2021 r.

Kapitał zapasowy w 2020 r. w porównaniu do 2019 r. zwiększył się o kwotę 238,9 tys. zł (tj. z 2 719,7 tys. zł w 2019 r. do 2 958,6 tys. zł w 2020 r.); w 2021 r. w porównaniu do 2020 r. także nastąpił wzrost o 388,9 tys. zł (tj. do 3 347,5 tys. zł). Zwiększenia kapitału zapasowego nastąpiły z tytułu wypracowanego zysku netto w poprzednim roku i w 2020 r. dodatkowo z nadwyżki aportu w wysokości 0,2 tys. zł. Kapitał rezerwowy w 2020 r. w porównaniu do 2019 r. zwiększył się o 2 011 tys. zł. (tj. z 1 856,4 tys. zł w 2019 r. do 3 867,1 tys. zł w 2020 r.). Na zmiany w kapitale rezerwowym wpłynęło: podwyższenie kapitału zakładowego w wysokości 2 461 tys. zł z tytułu wniesienia aportu nieruchomości (niezarejestrowane w KRS⁷⁹) oraz zmniejszenie o kwotę 450,3 tys. zł w związku ze zwrotem części dopłaty dla Gminy dotyczącej dofinansowania do zadania inwestycyjnego pn. „Roboty budowlane i konserwatorskie przy Reducie Morast”. W 2021 r. kapitał rezerwowy wynosił 955,8 tys. zł.

Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania wykazywały tendencję malejącą i wynosiły w 2019 r. - 40 835,4 tys. zł, w 2020 r. - 38 428,7 tys. zł, w 2021 r. - 37 341,7 tys. zł.

Istotną pozycję bilansową dla Spółki stanowiły rozliczenia międzyokresowe, które wynosiły w 2019 r. - 38 600,2 tys. zł; w 2020 r. - 36 929,6 tys. zł; w 2021 r. - 35 076,9 tys. zł. Rozliczenia międzyokresowe dotyczyły głównie otrzymanych środków na dofinansowanie.

(akta kontroli str. 53, 157, 1084-1085, 1170, 1174-1176, 1965-1966, 1981-1982)

Przychody netto ze sprzedaży wykazywały tendencję wzrostową z 7 500 tys. zł w 2019 r. do 8 043,1 tys. zł w 2020 r. (wzrost o 543,1 tys. zł, tj. o 7,2%) i do 9 940,1 tys. zł w 2021 r. (wzrost o 1 897 tys. zł, tj. 23,6%). Przychody ze sprzedaży zostały uzyskane z dzierżaw i pozostałych przychodów⁸⁰, opłat postojowych i przystaniowych⁸¹, opłat tonażowych⁸², opłaty pasażerskiej⁸³.

Koszty działalności operacyjnej także wykazywały tendencję wzrostową: w 2019 r. - 9 183,9 tys. zł; w 2020 r. - 9 564,8 tys. zł (wzrost o 380,9 tys. zł, tj. o 4,1%), w 2021 r. - 11 461,5 tys. zł (wzrost o 1 896,7 tys. zł, tj. 19,8%). Koszty działalności operacyjnej stanowiły: amortyzacja⁸⁴, usługi obce⁸⁵; wynagrodzenia⁸⁶, zużycie materiałów i energii⁸⁷, podatki i opłaty⁸⁸, ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia⁸⁹, pozostałe koszty rodzajowe⁹⁰.

Strata ze sprzedaży wykazywała tendencję malejącą i wynosiła: w 2019 r. - 1 684 tys. zł; w 2020 r. - 1 521,7 tys. zł; w 2021 r. - 1 521,4 tys. zł.

⁷⁸ Dalej: KRS.

⁷⁹ Według art. 36 ust. 2 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2021 r. poz. 217 ze zm.) kapitał zakładowy spółek, określony w ustawie z dnia 15 września 2000 r. Kodeks spółek handlowych (Dz. U. z 2020 r. poz. 1526 ze zm.), wykazuje się w wysokości określonej w umowie lub statucie i wpisanej w rejestrze sądowym.

⁸⁰ W 2019 r. - 4 980,8 tys. zł, w 2020 r. - 5 858,1 tys. zł, w 2021 r. - 6 961,7 tys. zł.

⁸¹ W 2019 r. - 1 535,8 tys. zł, w 2020 r. - 1 523,1 tys. zł, w 2021 r. - 1 740,5 tys. zł.

⁸² W 2019 r. - 559,3 tys. zł, w 2020 r. - 382,1 tys. zł, w 2021 r. - 566,6 tys. zł.

⁸³ W 2019 r. - 261,4 tys. zł, w 2020 r. - 181,1 tys. zł, w 2021 r. - 498,1 tys. zł.

⁸⁴ W 2019 r. - 3 047,2 tys. zł, w 2020 r. - 3 016,1 tys. zł, w 2021 r. - 3 168,9 tys. zł.

⁸⁵ W 2019 r. - 2 356,5 tys. zł, w 2020 r. - 2 584,6 tys. zł, w 2021 r. - 3 883,6 tys. zł.

⁸⁶ W 2019 r. - 1 534,9 tys. zł, w 2020 r. - 1 769,2 tys. zł, w 2021 r. - 1 875,2 tys. zł.

⁸⁷ W 2019 r. - 1 046,3 tys. zł, w 2020 r. - 1 077,8 tys. zł, w 2021 r. - 1 341,4 tys. zł.

⁸⁸ W 2019 r. - 644,3 tys. zł, w 2020 r. - 594,7 tys. zł, w 2021 r. - 597,5 tys. zł.

⁸⁹ W 2019 r. - 321,6 tys. zł, w 2020 r. - 367,6 tys. zł, w 2021 r. - 401,7 tys. zł.

⁹⁰ W 2019 r. - 125,1 tys. zł, w 2020 r. - 115,1 tys. zł, w 2021 r. - 129 tys. zł.

Zysk z działalności operacyjnej w 2020 r. w porównaniu do 2019 r. wykazywał tendencję rosnącą i wynosił w 2019 r. - 231,3 tys. zł; w 2020 r. - 355 tys. zł; natomiast w 2021 r. spadł do - 286,7 tys. zł.

Według bilansu na koniec roku, Spółka w 2020 r. zwiększyła zysk netto z 238,7 tys. zł do 388,9 tys. zł, co było wynikiem o 150,2 tys. zł lepszym niż w 2019 r. Na koniec 2021 r. zysk netto Spółki spadł do 280,4 tys. zł (tj. o 108,5 tys. zł).

(akta kontroli str. 52, 1086-1087, 1176-1177, 1965-1966, 1983-1984)

Przeciętne zatrudnienie w Spółce wynosiło w 2019 r. - 18,11; 2020 r. - 18,74; w 2021 r. - 19,47. Zatrudnienie w etatach wynosiło: w 2019 r. - 19,75; w 2020 r. - 19,75; w 2021 r. - 19,75.

Wynagrodzenia łącznie z wynagrodzeniem z zysku wypłacone osobom wchodzącym w skład organów zarządzających i nadzorujących wynosiły: w 2019 r. - 225,3 tys. zł⁹¹; w 2020 r. - 263,3 tys. zł⁹²; w 2021 r. - 272,1 tys. zł⁹³.

(akta kontroli str. 980, 982, 1002-1003, 1013, 1023-1024, 1070, 1160, 1251)

3.2. W latach 2019-2021 Spółka osiągała zakładane wyniki finansowe z prowadzonej działalności i zachowywała płynność finansową. W ww. okresie Spółka generowała zysk.

Na skutek wprowadzonego stanu epidemii COVID -19 obniżeniu uległy przede wszystkim przychody z tytułu opłaty pasażerskiej i przychody z tytułu opłaty tonażowej. Zmniejszeniu uległa roczna liczba pasażerów, jachtów zawijających do Portu (niebędących rezydentami PMK). Natomiast wpływy z tytułu dzierżaw i usług przeładunkowych w drugim półroczu 2020 r. zwiększyły się, co spowodowało osiągnięcie wyższych przychodów ze sprzedaży w porównaniu do 2019 r. Utrzymanie wpływów z dzierżaw zapewniono poprzez zmianę umownych terminów rozliczeniowych na wrzesień 2020 r., tj. po sezonie letnim, w którym skutki pandemii nie były zbyt mocno odczuwalne. W związku z niepewną sytuacją spowodowaną pandemią Spółka wdrożyła procedury zapewniające reżim kosztowy: 1) zmianie uległ zakres planowanych na 2020 r. zadań określonych w planie ekonomiczno-finansowym Spółki i Master Planie; 2) została wstrzymana realizacja wszelkich remontów i konserwacji w obszarach, gdzie to było możliwe, a brak ich realizacji nie wpłynął na bieżącą działalność, 3) podjęto działania mające na celu ograniczenie kosztów związanych z usługami obcymi oraz kosztów reklamy i promocji.

(akta kontroli str. 819, 1056, 1121, 1146-1147, 1211)

Spółka w ramach „Tarczy Antykryzysowej” wystąpiła z wnioskiem o zwolnienie w wysokości 50% składek ZUS za okres od 1 marca 2020 r. do 31 maja 2020 r., na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2020 r. o szczególnych instrumentach wsparcia w związku z rozprzestrzenianiem się wirusa SARS-CoV-2⁹⁴. Spółka skorzystała z rządowych instrumentów wsparcia w okresie pandemii⁹⁵ w kwocie 80,1 tys. zł.

(akta kontroli str. 1206-1207, 1390, 1395)

3.3. Ewidencja środków trwałych obejmowała elementy infrastruktury portowej, określonej w zarządzeniu Dyrektora UM w Szczecinie w sprawie obiektów infrastruktury portowej. Spółka w prowadzonej ewidencji majątku trwałego zachowała podział

⁹¹ Z tego Zarząd - 182,7 tys. zł, Rada Nadzorcza - 42,6 tys. zł.

⁹² Z tego Zarząd - 220,7 tys. zł, Rada Nadzorcza - 42,6 tys. zł.

⁹³ Z tego Zarząd - 229,5 tys. zł, Rada Nadzorcza - 42,6 tys. zł.

⁹⁴ Dz. U. z 2022 r. poz. 376.

⁹⁵ Na podstawie art. 31zo ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz. U. z 2021 r. poz. 2095, ze zm.).

rzeczowych aktywów trwałych na środki trwałe i środki trwałe w budowie. Spółka sporządziła zestawienia sald inwentaryzowanej grupy składników aktywów trwałych w trakcie przeprowadzanej inwentaryzacji⁹⁶.

Szczegółowe badanie przeprowadzono na próbie 17 elementów infrastruktury portowej, obejmujące m.in. oświetlenie Portu, światła i oznakowanie nawigacyjne.

W wyniku badania ustalono, że elementy infrastruktury portowej:

- 1) były prawidłowo ujęte w księgach rachunkowych i posiadały aktualne zapisy na kontach;
- 2) zostały ujęte w ewidencji środków trwałych na kontach zespołu 0 - Majątek trwały;
- 3) każdy środek trwały został przyjęty do użytkowania na podstawie dokumentu OT,
- 4) wystawianie i zaksięgowanie dokumentów OT odbywało się na bieżąco;
- 5) były ewidencjonowane według Klasyfikacji Środków Trwałych.

W przypadku jednego środka trwałego pn. „Oznakowanie nawigacyjne na działce 4/60 (Basen Solny)” o wartości początkowej 6 277,83 zł przyjęty do użytkowania dokumentem OT nr 580/2015 z 1 grudnia 2015 r., który został ujęty w ewidencji środków trwałych według symbolu KŚT w rodzaju 808-*Pozostałe narzędzia, przyrządy, ruchomości i wyposażenie, gdzie indziej niesklasyfikowane* (według obowiązującego na dzień przyjęcia środka trwałego rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 grudnia 2010 r. w sprawie Klasyfikacji Środków Trwałych (KŚT)⁹⁷, a po wejściu w życie rozporządzenia w sprawie KŚT2016 został ujęty w rodzaju 809-*Pozostałe narzędzia, przyrządy, ruchomości i wyposażenie, gdzie indziej niesklasyfikowane*. Spółka dokonała korekty w trakcie kontroli NIK, ujmując ww. środek trwały w rodzaju 224-*Budowle wodne, z wyłączeniem urządzeń melioracji wodnych*(w podgrupie 22-*Infrastruktura transportu*).

(akta kontroli str. 682-877, 886-893)

Decyzją Dyrektora UM w Szczecinie⁹⁸ w wyniku ustalenia linii brzegu morskich wód wewnętrznych z przyległymi gruntami powstały dwie działki wodne, które Spółka prawidłowo zaklasyfikowała do rodzaju 060-*Grunty pod morskimi wodami wewnętrznymi*.

(akta kontroli str. 821-822, 878-885)

3.4. Spółka na podstawie art. 9 ust. 1 ustawy o portach morskich pobierała opłaty portowe oraz pozostałe opłaty z tytułu dostępu do mediów, opłaty z tytułu najmu, dzierżawy, lub innej umowy na mocy której ZPMK oddawał w odpłatne korzystanie grunty oraz obiekty, urządzenia i instalacje portowe. W latach 2018-2021 Spółka uzyskała następujące przychody z następujących tytułów:

- 1) dzierżawy, najmu nieruchomości portowych: w 2018 r. - 2 993 tys. zł, w 2019 r. - 3 213 tys. zł, w 2020 r. - 3 493 tys. zł, 2021 r. - 3 793 tys. zł, w I kwartale 2021 r. - 784 tys. zł, w I kwartale 2022 r. - 913 tys. zł; z tego dzierżawa, najem obiektów, urządzeń i instalacji portowych w 2018 r. - 60 tys. zł, w 2019 r. - 46 tys. zł, 2020 r.

⁹⁶ 1) W 2019 r. – środki trwałe z grup 3-8 zostały objęte spisem z natury, według stanu na 31 grudnia 2019 r.; środki trwałe powierzone innym jednostkom zostały objęte inwentaryzacją drogą uzyskania potwierdzenia sald od tych jednostek według stanu na 31 grudnia 2019 r.; środki trwałe, grunty i prawa wieczystego użytkowania oraz środki trwałe w budowie zostały objęte inwentaryzacją według stanu na dzień 31 grudnia 2019 r. metodą weryfikacji, tj. drogą porównania danych wynikających z ksiąg rachunkowych z odpowiednimi dokumentami źródłowymi; 2) W 2020 r. – środki trwałe powierzone innym jednostkom zostały objęte inwentaryzacją drogą uzyskania potwierdzenia sald od tych jednostek według stanu na 31 grudnia 2020 r.; środki trwałe, grunty i prawa wieczystego użytkowania oraz środki trwałe w budowie zostały objęte inwentaryzacją według stanu na dzień 31 grudnia 2020 r. metodą weryfikacji; 3) W 2021 r. środki trwałe z grup 1-2 zostały objęte inwentaryzacją drogą spisu z natury; środki trwałe powierzone innym jednostkom zostały objęte inwentaryzacją drogą uzyskania potwierdzenia sald od tych jednostek według stanu na 31 grudnia 2021 r.; środki trwałe z grup 3-8, grunty i prawa wieczystego użytkowania oraz środki trwałe w budowie zostały objęte inwentaryzacją według stanu na 31 grudnia 2021 r. metodą weryfikacji.

⁹⁷ Dz. U. Nr 242 poz.1622 (obowiązujące do 31 grudnia 2016 r.)

⁹⁸ Decyzja GPG-II.65060.1.21.KS z 19 listopada 2021 r.

- 942 tys. zł, w 2021 r. - 1 476 tys. zł, w I kwartale 2021 r. - 455 tys. zł, w I kwartale 2022 r. - 229 tys. zł.
- 2) opłat portowych: w 2018 r. - 2 301 tys. zł, w 2019 r. - 2 356 tys. zł, w 2020 r. - 2 086 tys. zł, w 2021 r. - 2 805 tys. zł, w I kwartale 2021 r. - 548 tys. zł, w I kwartale 2022 r. - 529 tys. zł, z tego:
- a) opłata tonażowa: w 2018 r. - 634 tys. zł, w 2019 r. - 559 tys. zł, w 2020 r. - 382 tys. zł, w 2021 r. - 567 tys. zł, w I kwartale 2021 r. - 131 tys. zł, w I kwartale 2022 r. - 97 tys. zł;
 - b) opłata przystaniowa: w 2018 r. - 1 409 tys. zł, w 2019 r. - 1 540 tys. zł, w 2020 r. - 1 523 tys. zł, w 2021 r. - 1 741 tys. zł, w I kwartale 2021 r. - 412 tys. zł, w I kwartale 2022 r. - 414 tys. zł;
 - c) opłata pasażerska: w 2018 r. - 258 tys. zł, w 2019 r. - 257 tys. zł, w 2020 r. - 181 tys. zł, w 2021 r. - 498 tys. zł, w I kwartale 2021 r. - 5 tys. zł, w I kwartale 2022 r. - 17 tys. zł;
- 3) opłat za usługi związane z korzystaniem infrastruktury portowej: w 2018 r. - 1 078 tys. zł, w 2019 r. - 1 722 tys. zł, w 2020 r. - 1 423 tys. zł, w 2021 r. - 1 693 tys. zł, w I kwartale 2021 r. - 454 tys. zł, w I kwartale 2022 r. - 361 tys. zł;
- 4) innych tytułów: w 2018 r. - 1 tys. zł, w 2019 r. - 163 tys. zł, w 2020 r. - 99 tys. zł, w 2021 r. - 173 tys. zł, w I kwartale 2021 r. i I kwartale 2022 r. nie uzyskano przychodów.
- (akta kontroli str. 56, 894-911, 1068, 1087-1088, 1159, 1177-1180, 1984-1988)

W latach 2019 - 2021 przychody ZPMK były przeznaczone na:

- 1) budowę, rozbudowę i modernizację infrastruktury portowej w łącznej wysokości 1 455,9 tys. zł⁹⁹, z tego w 2019 r. - 593,8 tys. zł, w 2020 r. - 77,1 tys. zł, w 2021 r. - 785 tys. zł;
- 2) utrzymanie infrastruktury portowej w łącznej wysokości 4 935,2 tys. zł¹⁰⁰, z tego w 2019 r. - 1 821,9 tys. zł, w 2020 r. - 1 180 tys. zł, w 2021 r. - 1 933,3 tys. zł;
- 3) realizację innych zadań wynikających z przedmiotu działalności Portu w łącznej wysokości 20 573,4 tys. zł¹⁰¹, z tego w 2019 r. - 5 837,8 tys. zł, w 2020 r. - 6 803 tys. zł, w 2021 r. - 7 932,6 tys. zł;
- 4) bieżące koszty utrzymania (koszty zarządu): w 2019 r. - 1 416,2 tys. zł, w 2020 r. - 1 542,1 tys. zł, w 2021 r. - 1 531,5 tys. zł.

Osiągnięte w ww. okresie przychody Spółki były przeznaczone na cele zgodne z art. 9 ust. 2 ustawy o portach morskich.

(akta kontroli str. 912)

Prezes wyjaśnił, że przychody generowane z działalności portu nie pokrywały wszystkich potrzeb związanych z utrzymaniem infrastruktury portowej, a także tych dotyczących jej budowy, rozbudowy czy modernizacji. Wskazał m.in.: *Spółka nie wykonała prac pogłębiarskich i zasypowych w latach 2020 i 2021 z uwagi na fakt, iż ich realizacja nie była możliwa do sfinansowania ze środków własnych Spółki. Podobnie sytuacja prezentuje się w zakresie pozostałych potrzeb, w tym m.in. dotyczących budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury portowej. Wysoka kapitałochłonność uniemożliwia realizację strategicznych inwestycji bez*

⁹⁹ W tym m.in.: 1) Ekspozycja historii dziejów Wyspy Solnej w Kołobrzegu - 399,4 tys. zł; 2) Terminal pasażerski w Kołobrzegu - 203 tys. zł; 3) Poszerzenie kanału portowego - 151,5 tys. zł; 4) Monitoring akwenów portowych i infrastruktury portowej - 119,8 tys. zł; 5) Zagospodarowanie Wyspy Solnej - 104,5 tys. zł; 6) zakup środków trwałych wg KŚT: w grupie 8 - 172,3 tys. zł; w grupie 4 - 144,2 tys. zł, w grupie 6 - 33,3 tys. zł, w grupie 2 - 32 tys. zł, w grupie 1 - 22 tys. zł.

¹⁰⁰ W tym m.in.: 1) Podatki i opłaty - 1 725,3 tys. zł; 2) Remonty i konserwacje - 2 175,2 tys. zł; 3) Przeglądy i konserwacje urządzeń - 310,1 tys. zł; 4) Kontrola okresowa obiektów budowlanych - 235,7 tys. zł; 5) Czyszczenie akwenów i badanie wód portowych - 172,7 tys. zł.

¹⁰¹ W tym m.in. zarządzanie nieruchomościami i infrastrukturą oraz świadczenie usług i zapewnienie dostępu do urządzeń portowych w: 1) Porcie Handlowym - 6 618,1 tys. zł; 2) Porcie Jachtowym - 6 166,7 tys. zł; 3) Porcie Rybackim - 5 702,1 tys. zł; 4) Porcie Pasażerskim - 2 086,5 tys. zł.

wsparcia zewnętrznego. Wyłączenie z możliwości pozyskiwania funduszy unijnych, brak włączenia portu Kołobrzeg do sieci TEN-T i Krajowego Planu Odbudowy – mimo składanych wniosków – również utrudnia bądź wręcz uniemożliwia realizację strategii rozwoju portu.

(akta kontroli str. 1959-1960)

W latach 2019-2022 (I kwartał) Gmina dokapitalizowała Spółkę w wysokości 2 461 tys. zł poprzez wniesienie aportu nieruchomości, co opisano w pkt 3.1 niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

(akta kontroli str. 154, 157, 1170, 1981-1982)

3.5. Zgromadzenie Wspólników¹⁰² uchwałami¹⁰³ określiło zasady kształtowania wynagrodzeń członków Zarządu w latach 2019-2021. Wynagrodzenie całkowite jednoosobowego Zarządu składało się z części stałej i części zmiennej. Część stała była ustalona z uwzględnieniem skali działalności Spółki, w sposób określony w art. 4 ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 9 czerwca 2016 r. o zasadach kształtowania wynagrodzeń osób kierujących niektórymi spółkami¹⁰⁴. Część ta stanowiła wynagrodzenie miesięczne podstawowe. Zgodnie z art. 4 ust. 5 ustawy o wynagrodzeniach w spółkach część zmienna wynagrodzenia, stanowiąca wynagrodzenie uzupełniające za rok obrotowy Spółki, była uzależniona od poziomu realizacji celów zarządczych.

Wyznaczone cele zarządcze na lata 2019-2021 były zgodne z celami wymienionymi w art. 4 ust. 6 ustawy o wynagrodzeniach w spółkach i dotyczyły m.in. osiągnięcia przychodów netto ze sprzedaży na wyznaczonym poziomie, świadczenia usług związanych z korzystaniem infrastruktury portowej, zapewnienia dostępu do portowych urządzeń odbiorczych odpadów ze statków w celu przekazania ich do odzysku lub unieszkodliwiania oraz prowadzenia ustalonej polityki kadrowej. Prezes każdego roku przedkładał RN sprawozdanie z realizacji celów zarządczych. RN w uchwałach¹⁰⁵ stwierdzała stopień realizacji celów zarządczych określonych na dany rok i ustalała wysokość należnego Prezesowi wynagrodzenia zmiennego za dany rok. RN wnioskowała do ZW o udzielenie Prezesowi absolutorium z wykonania przez niego obowiązków w danym roku. Realizacja celów zarządczych za lata 2019-2021 kształtowała się w każdym roku na poziomie 100%.

W latach 2019-2021 wynagrodzenie całkowite Prezesa i RN zostało wypłacone zgodnie z przepisami ustaw o budżetach¹⁰⁶.

(akta kontroli str. 913-929, 943-1030)

Zgodnie z umową o świadczenie usług zarządzania z 30 czerwca 2017 r. Prezesowi udostępniono do korzystania w zakresie niezbędnym do wykonywania usług urzędnika techniczne oraz inne zasoby stanowiące mienie Spółki, w tym:

¹⁰² Dalej: ZW.

¹⁰³ Uchwały ZW ZPMK: Nr 13-14/2017 z 23 czerwca 2017 r., Nr 19/2019 z 10 września 2019 r., Nr 26-27/2019 z 10 grudnia 2019 r., Nr 21-22/2021 z 22 grudnia 2021 r.

¹⁰⁴ Dz. U. z 2020 r. poz. 1907 ze zm.; dalej: ustawa o wynagrodzeniach w spółkach.

¹⁰⁵ Uchwały RN: Nr 17/2020 z 29 maja 2020 r., Nr 17/2021 z 24 maja 2021 r., Nr 12/2022 z 19 maja 2022 r.

¹⁰⁶ Z uwzględnieniem przepisów ustaw o budżetach, tj. art. 22 ustawy z dnia 9 listopada 2018 r. o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na rok 2019 (Dz. U. poz. 2435, ze zm.); art. 31 ustawy z dnia 13 lutego 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na rok 2020 (Dz. U. poz. 278); art. 15 ustawy z dnia 19 listopada 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na rok 2021 (Dz. U. poz. 2400, ze zm.), według których w latach 2019-2021 podstawę wymiaru, o której mowa w art. 1 ust. 3 pkt 11 ustawy o wynagrodzeniach w spółkach, stanowiło przeciętne miesięczne wynagrodzenie w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat z nagród z zysku w czwartym kwartale 2016 r.

pomieszczenia biurowe wraz z wyposażeniem, samochód z miesięcznym limitem kilometrów¹⁰⁷, telefon komórkowy, sprzęt elektroniczny.

(akta kontroli str. 930-942)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

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

W latach 2019-2021 Spółka osiągała planowane wyniki finansowe i zachowywała płynność finansową. Zapewniono prawidłowe oraz rzetelne ewidencjonowanie aktywów stanowiących infrastrukturę portową. Osiągnięte w ww. okresie przychody Spółki były przeznaczane - co do zasady - na cele zgodne z przepisami ustawy o portach morskich. W Spółce były przestrzegane przepisy dotyczące wynagradzania Zarządu i RN.

IV. Uwagi i wnioski

Uwagi i wnioski

W związku z niestwierdzeniem nieprawidłowości, Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag ani wniosków.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ust. 1 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. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Szczecin, 30 czerwca 2022 r.

Kontroler

Małgorzata Wejwer
specjalista kontroli państwowej

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Szczecinie
Dyrektor

¹⁰⁷ Spółka nie posiadała samochodów osobowych i wobec powyższego ZW uchwałą Nr 17/2017 z 7 lipca 2017 r. ustaliło miesięczny limit kilometrów na używanie przez Prezesa samochodu prywatnego do celów służbowych w jeździe lokalnej w wysokości 200 km od 1 lipca 2017 r.

