



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Gdańsku

LGD.410.013.01.2021

Pan
Jacek Sadaj
Prezes Zarządu

Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.
ul. Rotterdamska 9
81-337 Gdynia

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/21/028 – Realizacja inwestycji infrastrukturalnych w portach morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., ul. Rotterdamska 9, 81-337 Gdynia (dalej: „ZMPGA”)
Kierownik jednostki kontrolowanej	Pan Jacek Sadaj, Prezes Zarządu ZMPGA od 29 czerwca 2021 r. Wcześniej jako Wiceprezes Zarządu od 14 maja 2021 r. W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki poprzednio pełnił Pan Adam Meller, do 13 maja 2021 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zarządzanie nieruchomościami i infrastrukturą portową. 2. Planowanie, realizowanie i nadzorowanie rozwoju portu, w tym poszczególnych inwestycji infrastrukturalnych. 3. Gospodarka finansowa.
Okres objęty kontrolą	Lata 2018-2021 (I połowa). Kontrolą mogą być objęte dowody dotyczące zdarzeń, jakie nastąpiły w okresach wcześniejszych lub późniejszych, które miały wpływ na okres objęty oceną.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 3 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ¹
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Gdańsku
Kontrolerzy	Jacek Polak, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LGD/79/2021 z 31 maja 2021 r. Dariusz Jurczuk, doradca ekonomiczny, upoważnienie do kontroli nr LGD/104/2021 z 14 czerwca 2021 r. Renata Jabłonowska, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LGD/125/2021 z 28 lipca 2021 r. oraz nr LGD/137/2021 z 25 sierpnia 2021 r.

(akta kontroli str. 1-8)

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA	ZMPGA zarządzał infrastrukturą portową zgodnie z wymogami prawa oraz podejmował działania w celu pozyskania i pozyskiwał nieruchomości w granicach Portu Gdynia. ZMPGA pozyskiwał nowe tereny potrzebne do rozwoju Portu Gdynia zgodnie ³ ze Strategią rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku ⁴ (dalej: „Strategia rozwoju”). Kiedy było to możliwe i gospodarczo uzasadnione, korzystał z prawa pierwokupu. Ustanawiał użytkowanie wieczyste gruntów powstałych przez załadowanie. Infrastruktura portowa utrzymywana była w stanie pozwalającym na jej eksploatację. Tereny będące w posiadaniu ZMPGA były wykorzystane gospodarczo. ZMPGA prowadził i właściwie dokumentował kontrole okresowe obiektów budowlanych. Niemniej w przypadku pięciu z 15 ksiązek obiektów budowlanych wpisy o kontrolach były dokonane nieprawidłowo. Nie wpisano zakresu robót remontowych i dat ich wykonania. W dwóch przypadkach dodatkowo wpisano datę sporządzenia protokołu kontroli zamiast daty jej przeprowadzenia.
---------------------	--

¹ Dz. U. z 2020 r. poz. 1200 ze zm., dalej: „ustawa o NIK”.

² Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

³ Cel szczegółowy 2.2. Pozyskanie przez ZMPGA nowych terenów na rozwój funkcji portowo-morskich.

⁴ Pozytywnie zaopiniowana przez Radę Nadzorczą uchwałą Uchwała nr 055/VI/2014 z 26 maja 2014 r. oraz zatwierdzona uchwałą nr 3 Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia Wspólników ZMPGA z 11 sierpnia 2014 r.

Plan o którym mowa art. 7 ust. 2a⁵ ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich⁶ (dalej: „Plan rozwoju portu”) na dzień 30 czerwca 2021 r. był w trakcie sporządzania. ZMPGA posiadał przyjętą w 2014 r. Strategię rozwoju, która jednak nie była w pełni spójna z Programem rozwoju portów do 2030 r. i w związku z tym była w trakcie procesu aktualizacji. Roczne plany finansowo-rzeczowe oraz wieloletnie plany inwestycyjne, w tym korekty wieloletnich planów inwestycyjnych, zgodnie ze Statutem ZMPG, były przedkładane Radzie Nadzorczej odpowiednio do zaopiniowania lub zatwierdzenia.

ZMPGA podejmował działania zmierzające do rozwoju i promocji działalności gospodarczej prowadzonej w Porcie Gdynia. Pozyskał nowe połączenia i zwiększył przeładunki.

Wyboru wykonawców badanych zadań inwestycyjnych dokonano zgodnie z przepisami ustawy PZP⁷. Jedynie w przypadku dwóch postępowań stwierdzono nieprawidłowości nie mające wpływu na wynik postępowania⁸.

ZMPGA zapewnił stosowny nadzór nad realizacją badanych zadań inwestycyjnych. Zadania te realizowano zgodnie z postanowieniami zawartych umów, z uwzględnieniem zmian określonych w badanych aneksach oraz zgodnie z warunkami umów o dofinansowanie środkami z UE. Nie zaistniały przesłanki do naliczania kar umownych i skorzystania z zabezpieczenia należytego wykonania umów⁹.

Badanych odbiorów częściowych i końcowych dokonywano zgodnie z postanowieniami zawartych umów. W skład komisji odbiorowych wchodziły m.in. osoby posiadające stosowne uprawnienia.

Sytuacja ekonomiczno-finansowa ZMPGA w badanym okresie była dobra, pomimo negatywnej tendencji zmian sześciu z dziewięciu wskaźników finansowych uwzględnionych przy badaniu. ZMPGA w latach 2018 – 2020 oraz w I połowie 2021 r. wypracował zysk. Przychody w tym okresie, poza minimalnym spadkiem w 2020 r. (-0,3%), stopniowo rosły. Były one przeznaczane na cele określone w art. 9 ustawy o portach. ZMPGA nie uzyskiwał przychodów z innej działalności niż określona w art. 7 ust. 1 ustawy o portach. Podejmował niezbędne działania windykacyjne i nie posiadał zobowiązań wymagalnych.

Zasady wynagradzania członków Zarządu oraz Rady Nadzorczej były zgodne z przepisami ustawy o kształtowaniu wynagrodzeń¹⁰.

ZMPGA podejmował skuteczne działania w celu zwiększenia możliwości inwestycyjnych. Udział wydatków inwestycyjnych sfinansowanych ze środków UE w łącznej kwocie wydatków inwestycyjnych ZMPGA w 2018 r. wyniósł 12,2%, w 2019 r. 52,6%, w 2020 r. 86,7% a w I połowie 2021 r. 68,3%. Ponadto ZMPGA rozdzielił jedno zadanie inwestycyjne na dwa oddzielne zadania, aby w ramach jednego z nich pozyskać środki z UE.

W przypadku trzech z czterech realizowanych projektów inwestycyjnych współfinansowanych ze środków UE, cała kwota wydatków kwalifikowalnych wskazanych przez ZMPGA, za okres objęty kontrolą, została zatwierdzona i wypłacona przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych (dalej: „CUPT”).

⁵ Przepisy art. 7 ust. 2a i 2b weszły w życie 17 września 2019 r. i zostały wprowadzone ustawą z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r. 1716) – dalej: ustawa zmieniająca ustawę o portach i przystaniach morskich.

⁶ Dz. U. z 2021 r. poz. 491 (dalej: „ustawa o portach”).

⁷ Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. - Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1843 ze zm.).

⁸ Na „Wykonanie przebudowy Nabrzeża Włoskiego w Porcie Gdynia” oraz „Przebudowę Nabrzeża Słowackiego w Porcie Gdynia”.

⁹ Do dnia 3 września 2021 r.

¹⁰ Ustawa z 9 czerwca 2016 r. o zasadach kształtowania wynagrodzeń osób kierujących niektórymi spółkami (Dz. U. z 2020 r. poz. 1907 ze zm.).

Tylko dla jednego projektu CUPT pomniejszyło płatność w nieistotnej części (tj. 1,3% łącznej wartości wnioskowanych dla niego dopłat w badanym okresie).

Organy ZMPGA wywiązywały się z obowiązków sprawozdawczych i informacyjnych względem ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowe¹¹ kontrolowanej działalności

OBSZAR

Opis stanu faktycznego

1. Zarządzanie nieruchomościami i infrastrukturą portową

W okresie do 22 maja 2020 r. tereny portowe położone w granicach terytorialnych Portu Gdynia zajmowały powierzchnię 971,6 ha¹². Od 23 maja 2020 r. tereny te zajmowały powierzchnię 2.996,3 ha¹³, z czego 903,4 ha stanowił obszar lądowy, 2,8 ha falochrony a 2.090,1 ha wody wewnętrzne i morskie.

Powierzchnia terenów we władaniu ZMPGA w granicach administracyjnych Portu Gdynia zmieniała się. Na ostatni dzień 2018 r. wynosiła 278,5 ha (o 2,7% więcej niż w 2017 r.), 2019 r. wyniosła 278,3 ha (o 0,1% mniej niż w 2018 r.), 2020 r. oraz 30 czerwca 2021 r. wyniosła 281,8 ha (o 1,3% więcej niż 31 grudnia 2019 r.).

ZMPGA nie ustalił jednoznacznie docelowego obszaru położonego w granicach Portu Gdynia, którym chciał dysponować. Jednakże pozyskanie nowych terenów przez ZMPGA zostało określone jako jeden z celów szczegółowych Strategii rozwoju¹⁴. Wskazano w niej obszary potencjalnego rozwoju oraz podano niezbędną wielkość takich obszarów (tj. 50 ha i 2 km nabrzeży). Ponadto jak wyjaśnił Prezes Zarządu, wyznacznikiem do pozyskania nowych terenów na potrzeby rozwoju było rozporządzenie z 2020 r. w sprawie granicy Portu Gdynia.

W Strategii rozwoju określono też wskaźniki ilościowe dla pozyskania terenów do 2020 r. oraz do 2027 r. Konkretnie tereny do pozyskania były ujmowane w wieloletnich planach działalności inwestycyjnej ZMPGA (dalej: „Plany inwestycyjne”).

W ramach realizacji celu Strategii rozwoju ZMPGA pozyskał w 2018 r. łącznie 11,1 ha nowych terenów. Ponadto ZMPGA wskazał tereny, o które miał być powiększony obszar Portu Gdynia i zostały one następnie ujęte w rozporządzeniu z 2020 r. w sprawie granicy Portu Gdynia. Miało to m.in. umożliwić rozszerzenie terenów objętych prawem pierwokupu.

W okresie od stycznia 2018 r. do czerwca 2021 r. w dwóch z 12 przypadków, ZMPGA skorzystał z przysługującego mu prawa pierwokupu oraz w stosunku do czterech działek powstałych przez załadowanie uzyskał prawo użytkowania wieczystego.

Jak wyjaśnił Prezes Zarządu, były różne, uzasadnione przyczyny nieskorzystania z prawa pierwokupu, jak sprzedaż zorganizowanej części przedsiębiorstwa, udziałów w drogach, terenów graniczących z terenami zamkniętymi należącymi do Ministra Obrony Narodowej, terenów stanowiących trudne do wykorzystania małe enklawy.

(akta kontroli str. 826-950, 1260-1267, 1383-1447, 1586-1618, 2781-2793)

¹¹ 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.

¹² Granice określone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 listopada 2015 r. w sprawie granicy portu morskiego w Gdyni (Dz. U. z 2015 r. poz. 2111), uchylone z dniem 23 maja 2020 r. – dalej: rozporządzenie z 2015 r. w sprawie granicy Portu Gdynia.

¹³ Granice określone rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 27 kwietnia 2020 r. w sprawie granicy portu morskiego w Gdyni (Dz. U. z 2020 r. poz. 822) – dalej: rozporządzenie z 2020 r. w sprawie granicy Portu Gdynia.

¹⁴ Cel szczegółowy 2.2. Pozyskanie przez ZMPGA nowych terenów na rozwój funkcji portowo-morskich.

Na podstawie objętych badaniem 15 ksiąg obiektów budowlanych prowadzonych dla ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej Portu Gdynia, wykazanych w załączniku nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 maja 2015 r. w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej dla każdego portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej¹⁵ (dalej: „Obiekty”) stwierdzono, że:

- na dzień 30 czerwca 2021 r. stopień umorzenia dwóch z badanych Obiektów wynosił 100% a 13 pozostałych wynosił pomiędzy 16,7% a 90,9%;
- stan obiektów był oceniany jako dobry lub zadowalający. Nie było Obiektów nienadających się do eksploatacji;
- kontrole okresowe wykonywane na podstawie art. 62 ust. 1 pkt 1 (dalej: „kontrole roczne” i art. 62 ust. 1 pkt 2 (dalej: „kontrole pięcioletnie”) ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane¹⁶ (dalej: „Prawo budowlane”), za okres objęty kontrolą, zostały przeprowadzone przez osoby posiadające uprawnienia budowlane. Protokoły z kontroli dołączone były do ksiąg obiektów budowlanych poszczególnych obiektów. W protokołach kontroli okresowych znajdowały się informacje o wykonaniu zaleceń z kontroli za poprzedni okres;
- pięć ksiąg obiektów budowlanych było prowadzonych niezgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie książki obiektu budowlanego¹⁷ (dalej: „rozporządzenie w sprawie książki obiektu budowlanego”), odnośnie wpisów o zakresie robót remontowych oraz dat ich wykonania, zleconych w wyniku kontroli okresowych. Ponadto w dwóch z ww. pięciu ksiąg obiektów wpisano datę sporządzenia protokołów kontroli z kontroli rocznej, zamiast daty jej przeprowadzenia. Wniosek o prowadzenie ksiąg obiektów w sposób określony w rozporządzeniu w sprawie książki obiektu budowlanego, zawarty w wystąpieniu pokontrolnym z dnia 15 września 2014 r., z kontroli NIK nr P/14/031¹⁸ nie został wykonany.

Stopień wykorzystania gospodarczego terenów będących we władaniu ZMPGA, z wyłączeniem terenów zajętych pod ogólnodostępną infrastrukturę¹⁹, na ostatni dzień: 2018 r. wynosił 84,9%, 2019 r. – 82,9%, 2020 r. – 82,4%, zaś na 30 czerwca 2021 r. – 84,2%.

Jak wyjaśnił Prezes Zarządu, z ogólnej powierzchni terenów niewykorzystywanych gospodarczo, większość stanowiły tereny przeznaczone pod inwestycje (realizowane lub planowane) albo stanowiły zaplecze tych inwestycji. Pozostałe tereny, w łącznej powierzchni terenów niewykorzystanych, stanowiły odpowiednio na koniec: 2018 r. – 9,3%, 2019 r. – 17,9%, 2020 r. – 29,8% oraz 0% na koniec czerwca 2021 r. Zmiany wynikały z rotacyjnego wykorzystania tych terenów pod najem krótkoterminowy.

(akta kontroli str. 1258-1259, 1262-1369, 2788-2793)

¹⁵ Dz. U. z 2015 r. poz. 732 ze zm.

¹⁶ Dz. U. z 2020 r., poz. 1333 ze zm.

¹⁷ Dz. U. z 2003 r. nr 120 poz. 1134.

¹⁸ Tytuł kontroli „Gospodarka finansowa i inwestycyjna portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej”.

¹⁹ Tj. nawierzchnie drogowo-kolejowe, ulice, parkingi itp.

4132
Stwierdzone
nieprawidłowości

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

W pięciu z 15 objętych badaniem książek obiektów budowlanych²⁰, w częściach VI oraz VII²¹, w których wpisywane były informacje o kontrolach rocznych i pięcioletnich, nie wpisano zakresu robót remontowych (kol. 4) wskazanych w protokołach z kontroli, pozostawiając miejsce puste lub wpisując stwierdzenie „jak w protokole”. Nie wpisano także dat wykonania zleconych robót (kol. 5).

Ponadto w dwóch z ww. pięciu książek obiektów budowlanych²² w części VI, w kol. 2 dla jednej z trzech kontroli rocznych przeprowadzonych w okresie objętym kontrolą, wpisano datę sporządzenia protokołu kontroli, tj. 10 lipca 2018 r. zamiast datę jej przeprowadzenia, tj. 19 maja 2018 r.

Zgodnie z § 6 ust. 1 i ust. 2 rozporządzenia w sprawie książki obiektu budowlanego wpisy powinny być dokonywane w dniu zaistnienia okoliczności wymagających wpisu. Wpisy m.in. powinny być jednoznaczne i zawierać ważne informacje zawarte w dokumencie będącym przedmiotem wpisu.

Były pracownik ZMPGA odpowiedzialny za dokonywanie wpisów w ww. sprawach wyjaśnił, że wynikało to z przejęcia przez niego obowiązku dokonywania wpisów do książek obiektów budowlanych, znajdujących się wcześniej w innych komórkach organizacyjnych ZMPGA. Nastąpiło to w 2018 r. w związku z reorganizacją. Przejęte książki obiektów budowlanych wielokrotnie nie zawierały wpisów. Wymagało to dużego nakładu pracy, aby je uzupełnić i prowadzić na bieżąco.

Dyrektor ds. Technicznych wyjaśniła m.in., że za wpisy odpowiedzialna jest osoba wskazana w książce jako upoważniona do ich dokonywania. Wpisy były dokonywane w okresie cyklu życia danego obiektu budowlanego przez kilka osób, z kilku komórek organizacyjnych. Wyjaśniła również, że wpisy zostaną niezwłocznie uzupełnione.

(akta kontroli str. 1268-1269, 1272-1343, 1350-1369)

OCENA CZĄSTKOWA

Za wyjątkiem nieprawidłowości dotyczących wpisów do książek obiektów budowlanych, ZMPGA zarządzał infrastrukturą portową zgodnie z wymogami prawa oraz podejmował działania, w efekcie których pozyskiwał nieruchomości w granicach Portu Gdynia.

Infrastruktura portowa utrzymywana była w stanie pozwalającym na jej eksploatację. Stan wszystkich obiektów infrastruktury portowej, których książki obiektów budowlanych objęto badaniem, był dobry lub zadawalający. Tereny będące w posiadaniu ZMPGA wykorzystywane były w ponad 80%, zaś niewykorzystanie pozostałej części wynikało z prowadzenia lub planowania inwestycji oraz rotacji związanej z najmem krótkoterminowym.

ZMPGA prowadził i właściwie dokumentował kontrole okresowe obiektów budowlanych. Niemniej w przypadku pięciu z 15 książek obiektów budowlanych wpisy o kontrolach były dokonane niezgodnie z rozporządzeniem w sprawie książki obiektu budowlanego.

²⁰ Prowadzonych dla: ul. Indyjskiej (nr inwentarzowy 220-0355), ul. Dokerów (nr inwentarzowy 220-0358), ul. Rumuńskiej (nr inwentarzowy 220-0359), nawierzchni drogowo-kolejowej na Nabrzeżu Rumuńskim strefa I (nr inwentarzowy 220-0739) oraz strefa II (nr inwentarzowy 221-3652).

²¹ Część kontroli okresowych stanowiła jednocześnie kontrole pięcioletnie.

²² Prowadzonych dla nawierzchni drogowo-kolejowej na Nabrzeżu Rumuńskim strefa I (nr inwentarzowy 220-0739) oraz strefa II (nr inwentarzowy 221-3652).

OBSZAR **2. Planowanie, realizowanie i nadzorowanie rozwoju portu, w tym poszczególnych inwestycji infrastrukturalnych**

Opis stanu faktycznego

1. W okresie objętym kontrolą w ZMPGA obowiązywała Strategia rozwoju, w której zawarto cztery priorytety a do każdego z nich zostały zdefiniowane po trzy cele, tj.:

- utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i posiadanych przewag rynkowych – z celami: zachowanie przez Port Gdynia silnej pozycji konkurencyjnej na rynku intermodalnym oraz pozyskanie ładunków tranzytowych, w tym tranzytu morskiego; wzmocnienie przez Port Gdynia pozycji konkurencyjnej na bałtyckim rynku ro-ro, promowo-pasażerskim oraz pozyskanie znaczących obrotów tranzytowych; wzmocnienie przez Port Gdynia pozycji konkurencyjnej na rynku towarów masowych i półmasowych oraz zwiększenie udziału tranzytu;
- nowoczesny potencjał – z celami: dostosowanie parametrów infrastruktury portu do zmieniających się wymagań technologicznych i rynkowych; pozyskanie przez ZMPGA nowych terenów na rozwój funkcji portowo-morskich; utrzymanie wysokiej zdolności rozwojowej portu poprzez wzrost efektywności w sferze organizacji i zarządzania oraz dzięki innowacyjności i kreatywności kapitału ludzkiego;
- pełna dostępność transportowa do portu jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej – z celami: sprawny i bezpieczny dostęp morski; nowoczesny dostęp kolejowy; efektywny dostęp drogowy;
- port przyjazny otoczeniu – z celami: wzmacnianie silnej marki Portu Gdynia; wzmacnianie współpracy z kontrahentami portu oraz instytucjami publicznymi; dbałość o dobro otoczenia społecznego i utrzymanie najwyższych standardów bezpieczeństwa i ochrony środowiska.

Strategia rozwoju nie była aktualizowana. Z tego powodu nie była w pełni spójna z Programem rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku (dalej: „Program rozwoju portów do 2030 r.”) przyjętym uchwałą Rady Ministrów nr 100 z dnia 17 września 2019 r.²³ Różnice dotyczyły m.in. inwestycji przewidzianych do realizacji. Były to m.in. projekty pn. „Budowa portu centralnego”, czy „Przebudowa nabrzeży w porcie Gdynia – etap IV”, które nie zostały ujęte w załącznikach do Strategii rozwoju, zawierających wykazy projektów inwestycyjnych.

Uchwałą Zarządu ZMPGA z 23 września 2020 r.²⁴ powołano zespół zadaniowy, który odpowiedzialny był za monitorowanie wskaźników realizacji Strategii rozwoju oraz jej aktualizację (dalej: „Zespół zadaniowy”).

Według stanu na dzień 30 czerwca 2021 r. Plan rozwoju portu nie został opracowany, mimo że obowiązek jego sporządzenia został wprowadzony do ustawy o portach ponad półtora roku wcześniej (przepisy nie określały terminu na sporządzenie tego Planu)²⁵. Do tego momentu zostały sporządzone projekty Planu rozwoju portu²⁶. Przygotowywał je Zespół zadaniowy, który miał to w swoich obowiązkach. Według stanu na 30 czerwca 2021 r. Zarząd ZMPGA nie przedłożył Radzie Nadzorczej do opiniowania Planu rozwoju. Był on na etapie sporządzania, co zostało opisane powyżej.

Jak wyjaśnił Prezes ZMPGA, powyższe prace rozpoczęły się w roku pandemicznym, co je spowalniało. Ponadto przyjęcie Planu rozwoju uzależnione było także od informacji zewnętrznych. Dopiero w czerwcu 2021 r. została przedstawiona przez Ministerstwo Finansów, Funduszy i Polityki Regionalnej do konsultacji społecznych

²³ M.P. z 2019 r. poz. 1016.

²⁴ Uchwała Zarządu ZMPGA nr 07/VI/2020 w sprawie powołania Zespołu Zadaniowego ds. monitorowania wskaźników realizacji celów Strategii rozwoju Portu Gdynia oraz opracowania Planu rozwoju portu do 2027 roku.

²⁵ Patrz przypis nr 5.

²⁶ W toku kontroli przedłożono projekty oznaczone jako: „wersja I robocza V3” i „wersja II robocza V4”

propozycja finansowania rozwoju infrastruktury w nowej perspektywie finansowej UE.

(akta kontroli str. 1370-1467, 2781-2793)

W okresie objętym kontrolą Zarząd ZMPGA, zgodnie z zapisami Statutu, przedkładał Radzie Nadzorczej, odpowiednio do zaopiniowania lub zatwierdzenia roczne plany finansowo-rzeczowe oraz wieloletnie plany inwestycyjne, w tym korekty wieloletnich planów inwestycyjnych. Opiniowanie i zatwierdzanie ww. dokumentów za każdym razem poprzedzone było wyjaśnieniami Zarządu ZMPGA. W jednym przypadku, przed zatwierdzeniem Planu rzeczowo-finansowego ZMPGA na 2021 r., Rada Nadzorcza wystąpiła o jego uzupełnienie o dane o rentowności i przychodach głównych grup instrumentów finansowych. Po jego uzupełnieniu o wnioskowane dane, został on zatwierdzony na kolejnym posiedzeniu Rady Nadzorczej.

Strategia Rozwoju została pozytywnie zaopiniowana przez Radę Nadzorczą uchwałą z 26 maja 2014 r.

(akta kontroli str. 28-109, 1370-1374, 1382, 1468-1473, 2781-2793)

ZMPGA podejmował działania zmierzające do rozwoju i promocji działalności gospodarczej prowadzonej w Porcie Gdynia. Były one zbieżne z ogólnymi założeniami priorytetów nr 1 i 4 Strategii rozwoju²⁷ w zakresie utrzymania uniwersalnego charakteru Portu, wzmocnienia jego marki, wzmocnienia współpracy z kontrahentami i instytucjami publicznymi oraz dbałości w zakresie otoczenia społecznego.

Były prowadzone spotkania z klientami i potencjalnymi klientami. M.in. nawiązano kontakty z armatorami promowymi w celu zapoznania się i współpracy, w związku z realizowanym projektem publicznego terminalu promowego. Prowadzono rozmowy dotyczące współpracy w zakresie przewozów ro-ro, przeładunków rudy, czy pozyskaniem awizacji od armatora statków wycieczkowych.

Przedstawiciele ZMPGA brali udział w spotkaniach w ramach krajowych i międzynarodowych organizacji działających na rzecz rozwoju gospodarki morskiej, branży portowej i branży TSL²⁸, takich jak np. Krajowa Izba Gospodarki Morskiej, Europejska Organizacja Portów Morskich (ESPO), Baltic Ports Organization. ZMPGA uczestniczył w wydarzeniach krajowych i międzynarodowych takich jak targi, fora, kongresy, konferencje i webinaria (np. Seatrade Europe w Hamburgu, Targi Translogistica Poland w Warszawie, Międzynarodowe Targi Morskie Baltexpo w Gdańsku, Forum Transportu Intermodalnego FRACHT w Gdyni, Kongres Transportu Intermodalnego w Katowicach). Miało to na celu budowę marki Portu Gdynia, przedstawienie prowadzonych inwestycji w porcie, utrwalanie i nawiązywanie nowych kontaktów z kontrahentami, budowanie sieci kontaktów biznesowych, przedstawianie możliwości Portu Gdynia interesantom²⁹ ZMPGA itp. ZMPGA reklamował Port w mediach tradycyjnych (telewizja, radio, prasa) i Internecie (serwisy społecznościowe).

Działalność sponsoringowa ZMPGA dotyczyła obszarów sportu, kultury i sztuki, nauki i szkolnictwa oraz akcji społecznych.

W wyniku podejmowanych działań, w okresie objętym kontrolą, ZMPGA m.in. wybrał nowego przewoźnika korzystającego z publicznego terminalu promowego, zarejestrował dwóch nowych armatorów obsługujących po jednej regularnej linii żeglugowej z Gdyni (serwisy kontenerowe). Armator promów wycieczkowych dokonał awizacji wejść jego statku do Portu Gdynia, która jednak została następnie anulowana w związku z pandemią COVID-19. Ponadto jak wyjaśnił Prezes Zarządu,

²⁷ Główne założenia priorytetów nr 2 i 3 odnosiły się do działalności inwestycyjnej.

²⁸ TSL – Transport, spedycja, logistyka.

²⁹ Tj. linie żeglugowe, gestorzy ładunków, spedytorzy, armatorzy, potencjalni dzierżawcy.

wynikiem podejmowanych działań zmierzających do rozwoju i promocji działalności były wzrosty przeładunków w Porcie.

Koszty reprezentacji i reklamy ZMPGA w 2018 r. wyniosły 1.529,4 tys. zł, w 2019 r. 3.553,9 tys. zł, w 2020 r. 1.525,6 tys. zł, w I połowie 2021 r. 468,9 tys. zł. Na wzrost kosztów reprezentacji i reklamy w 2019 r. w stosunku do 2018 r. miały przede wszystkim wpływ zwiększone koszty targów i imprez reklamowych – o 778,8 tys. zł, pozostałych usług reklamowych (min. prasa) – o 702,2 tys. zł oraz imprez okolicznościowych – o 368 tys. zł. Na spadek kosztów reprezentacji i reklamy w 2020 r. w stosunku do 2019 r. miały przede wszystkim wpływ zmniejszone koszty targów i imprez reklamowych – o 1.270,6 tys. zł oraz imprez okolicznościowych – o 403,2 tys. zł.

Prezes zarządu wyjaśnił, że w latach 2020-2021 udział w targach i konferencjach został znacząco ograniczony ze względu na pandemię.

Dodatkowo koszty sponsoringu wyniosły w 2018 r. 705,7 tys. zł, w 2019 r. 397,2 tys. zł, w 2020 r. 809,4 tys. zł a w I połowie 2021 r. 224,4 tys. zł.

(akta kontroli str. 826-1165, 1383-1442, 1474-1521, 2781-2787)

W pkt 4³⁰ Strategii rozwoju zostały opisane zasady jej monitorowania, gdzie wskazano m.in. na konieczność bieżącego monitorowania jej realizacji oraz odpowiedniego reagowania na powstające odchylenia od założeń. Monitorowaniu miały podlegać działania przypisane do realizacji priorytetów i celów. W celu realizacji Strategii rozwoju i jej monitorowania, określono konieczność:

- sporządzenia trzech programów wykonawczych z określonymi zadaniami,
- powołania zespołu ds. realizacji Strategii rozwoju, w celu koordynowania procesu jej monitorowania, przypisania działań do programów wykonawczych, weryfikacji ich wykonania oraz wskazywania działań korygująco-naprawczych.

ZMPGA nie sporządził programów wykonawczych ani nie powołał zespołu ds. realizacji Strategii rozwoju³¹.

Prezes Zarządu nie wyjaśnił przyczyn niesporządzenia programów wykonawczych ani niepowołania zespołu ds. realizacji Strategii rozwoju. Odnośnie programów wykonawczych wskazał, że ZMPGA prowadził działania dla celów, do których przypisane były te programy, przedstawiając opis podjętych działań i ich efekty. Odnośnie zespołu ds. realizacji Strategii rozwoju wyjaśnił, że monitoring był prowadzony przez poszczególne działy, zgodnie z kompetencjami wynikającymi ze struktury organizacyjnej.

Wynik monitoringu wykonania Strategii rozwoju przedstawiany był przede wszystkim w rocznych sprawozdaniach Zarządu z działalności ZMPGA (dalej: „Sprawozdania Zarządu”). Informacje zawarte były w pkt 1.12 „Informacja o realizacji programu strategicznego”. Odnosiły się one do poszczególnych priorytetów i celów szczegółowych i były przedstawiane w formie opisowej.

Strategia rozwoju dla każdego celu szczegółowego (rynkowego) określała wskaźniki – na początek, połowę okresu (tj. 2020 r.) oraz koniec jej obowiązywania (2027 r.). Wskaźniki były określane w zależności od rodzaju wskaźnika wartościowo, w tym, przy stosowaniu różnych miar³², bądź słownie³³.

Z 48 wskaźników, dla 11 przyjęte na 2020 r. założenia zostały osiągnięte. Dla ośmiu wskaźników do 3 września 2021 r. ich wartości nie zostały wyliczone. Dla 28

³⁰ Str. 47-48.

³¹ Zespół ds. realizacji Strategii rozwoju miał być innym zespołem niż Zespół zadaniowy powołany uchwałą Zarządu ZMPGA z 23 września 2020 r. Zespołowi zadaniowemu zostały przypisane inne zadania, niż te wskazane w Strategii rozwoju.

³² Tj.: Procentowo lub z zastosowaniem jednostek miar: metry, hektary, tony itp.

³³ Tj.: Np. tak/nie, brak/częściowo/pełna itp.

wskaźników zakładane na 2020 r. założenia nie zostały osiągnięte. Jeden wskaźnik, z uwagi na przyjęte założenie, nie mógł zostać jednoznacznie oceniony³⁴.

W przypadku wskaźników dotyczących infrastruktury i działalności inwestycyjnej zrealizowano m.in. założenia dotyczące pozyskania terenów przylegających do nabrzeży (11,0 ha do zakładanych pięciu ha), długość pozyskanych nabrzeży (784,8 m do zakładanych 100 m) oraz możliwości obsługi intermodalnej w portowych terminalach ładunków zjednostkowanych (pełna). Nie zrealizowano m.in. założeń dotyczących liczby stanowisk do obsługi statków o parametrach Baltimax³⁵ (0 do 1-2³⁶ oraz 2-3³⁷); zdolności przeładunkowej kontenerów (1,5 mln TEU do zakładanych 1,8 mln TEU), towarów na rynku ładunków masowych i półmasowych (13,5 mln t do zakładanych 14,8 mln t) oraz na rynku ro-ro i promowym (6,5 mln t do zakładanych 9,7 mln t).

Prezes Zarządu wyjaśnił m.in., że wartość niektórych wskaźników procesów inwestycyjno-remontowych przewidziana na 2020 r. nie została osiągnięta, gdyż niektóre zadania inwestycyjne nie zostały zrealizowane w zakładanym terminie z przyczyn niezależnych od ZMPGA. Miały na to wpływ także zadania realizowane przez partnerów ZMPGA.

Plany inwestycyjne sporządzane były na okres trzech lat (na dany rok + dwa kolejne lata). Co roku były aktualizowane, z przesunięciem okresu o rok. Stopień ich zawansowania w danym roku bym monitorowany przy użyciu systemu EPIR³⁸.

Stopień realizacji planów inwestycyjnych za 2018 r. wynosił 99%, w 2019 r. 54%, w 2020 r. 81% a w pierwszej połowie w 2021 r. 24%.

Prezes Zarządu wyjaśnił, że poziom realizacji planów inwestycyjnych za 2019 r. i 2020 r.³⁹ wynikał przede wszystkim z opóźnień w realizacji inwestycji. Przyczyny te były odmienne dla każdej z nich. Prezes Zarządu wskazał m.in. na przedłużające się procedury pozyskiwania niezbędnej dokumentacji (w tym decyzji/pozwoleń) lub potrzebę pozyskania dodatkowych dokumentów, problemy z uzyskaniem porozumień z właścicielami lub dzierżawcami terenu, problemy z procedurami przetargowymi, w tym upadłością wybranego wykonawcy robót itd.

Realizacja planów finansowo-rzeczowych była monitorowana poprzez okresowe (nie rzadziej niż raz na kwartał) sporządzanie informacji, które były przekazywane przez Zarząd Radzie Nadzorczej.

Stopień realizacji planów finansowo-rzeczowych został opisany w dalszej części niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

(akta kontroli str. 826-1165, 1383-1442, 1552-1640, 2781-2787, 2794-2801)

2. W okresie objętym kontrolą, przy realizacji czterech projektów inwestycyjnych z udziałem środków z UE udzielono łącznie 86 zamówień publicznych, z tego 13 z zastosowaniem ustawy PZP⁴⁰ (w tym osiem na roboty budowlane i pięć na usługi), tj.:

³⁴ Dla wskaźnika „Możliwość obsługi ładunków petrochemicznych w eksporcie i imporcie w SPPP” przyjęto założenie: „w zależności od potrzeb”. Nie stwierdzono natomiast wystąpienia takich potrzeb.

³⁵ Tj. statków o maksymalnych wymiarach gabarytowych umożliwiających żeglugę przez Cieśniny Duńskie.

³⁶ Dla kontenerowców. Zakładane parametry: długość statku 384-400 m.; Zanurzenie 15 m.

³⁷ Dla Masowców. Zakładane parametry: Długość statku 362 m, zanurzenie 15 m, zasobnia 100 -150 tys. ton ładunków suchych.

³⁸ System Ewidencji Procesów Inwestycyjno-Remontowych.

³⁹ Z uwagi na to, że plany inwestycyjne rozliczane za cały rok, nie odniesiono się do poziomu wykonania planu za I połowę 2021 r.

⁴⁰ Pozostałe 73 zamówienia udzielone zostały zgodnie z „Regulaminem udzielania zamówień na roboty budowlane, dostawy i usługi w Zarządzie Morskiego Portu Gdynia S.A” (dalej : „Regulamin ZMPGA”), stanowiącym Załącznik do Zarządzenia nr 28/2010 z 29 grudnia 2010 r. - tekst jednolity wprowadzono Zarządzeniem nr 22/2018 z 17 października 2018 r. Zgodnie z zapisami §1 ust 2 regulamin stosuje się w postępowaniach o udzielenie zamówienia o wartości niższej niż kwoty zamówień sektorowych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 11 ust. 8 ustawy PZP. Do udzielania zamówień, których wartość jest równa lub wyższa od kwot zamówień sektorowych określonych w przepisach wskazanych w ust. 2 stosuje się ustawę PZP.

- 1) „Pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia – etapy I i III oraz przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia – etapy II i III” – 31⁴¹ zamówień publicznych (dziewięć – w trybie przetargu nieograniczonego, 18 – w trybie zamówienia z wolnej ręki i cztery zapytania o cenę) o łącznej wartości 93.918,9 tys. zł⁴², natomiast w związku z aneksami do umów, wartość tych zamówień wyniosła 98.472,4 tys. zł⁴³. Z tego siedem zamówień z zastosowaniem przepisów ustawy PZP⁴⁴ (w tym cztery na roboty budowlane).
- 2) „Budowa infrastruktury portowej do odbioru ścieków sanitarnych ze statków w Porcie Gdynia” – 15⁴⁵ zamówień publicznych (osiem – w trybie przetargu nieograniczonego, trzy – w trybie zamówienia z wolnej ręki i trzy zapytania o cenę) o łącznej wartości 57.725,7 tys. zł⁴⁶, natomiast w związku z aneksami do umów, wartość tych zamówień wyniosła 56.884,5 tys. zł⁴⁷. Z tego trzy zamówienia z zastosowaniem przepisów ustawy PZP⁴⁸ (w tym dwa na roboty budowlane).
- 3) „Rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia - przebudowa i elektryfikacja” (dalej: „Elektryfikacja”) – 17⁴⁹ zamówień publicznych (osiem – w trybie przetargu nieograniczonego, pięć – w trybie zamówienia z wolnej ręki i cztery zapytania o cenę) o łącznej wartości 67.754,5 tys. zł⁵⁰, natomiast w związku z aneksami do umów, wartość tych zamówień wyniosła 67.682,3 tys. zł⁵¹. Z tego dwa zamówienia z zastosowaniem przepisów ustawy PZP⁵² (w tym jedno na roboty budowlane).
- 4) „Budowa publicznego terminalu promowego w Porcie Gdynia” (dalej: „Budowa terminalu”) – 23⁵³ zamówienia publiczne (dziewięć – w trybie przetargu nieograniczonego, jeden – w trybie przetargu ograniczonego, 11 – w trybie zamówienia z wolnej ręki i dwa zapytania o cenę) o łącznej wartości 286.965,4 tys. zł⁵⁴, natomiast w związku z aneksami do umów, wartość tych zamówień wyniosła 285.332,9 tys. zł⁵⁵. Z tego jedno zamówienie, na roboty budowlane, z zastosowaniem przepisów ustawy PZP⁵⁶.

(akta kontroli str. 2802-2970)

Badanie sześciu postępowań o udzielenie zamówienia publicznego przeprowadzonych na podstawie ustawy PZP w trybie przetargu nieograniczonego przy realizacji trzech projektów tj.:

- 1) „Pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia – etapy I i III oraz przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia – etapy II i III”:
 - Wykonanie przebudowy Nabrzeża Włoskiego w Porcie Gdynia⁵⁷,
 - Przebudowa Nabrzeża Słowackiego w Porcie Gdynia⁵⁸,

⁴¹ W tym dziewięć zamówień na roboty budowlane.

⁴² W tym wartość zamówień w ramach robót budowlanych wyniosła 88.885,3 tys. zł.

⁴³ W tym wartość zamówień w ramach robót budowlanych wyniosła 93.148,4 tys. zł.

⁴⁴ Pozostałe 24 zamówienia udzielono zgodnie z Regulaminem ZMPGA.

⁴⁵ W tym cztery zamówienia na roboty budowlane.

⁴⁶ W tym wartość zamówień w ramach robót budowlanych wyniosła 56.883,0 tys. zł.

⁴⁷ W tym wartość zamówień w ramach robót budowlanych wyniosła 56.041,8 tys. zł.

⁴⁸ Pozostałe 12 zamówień udzielono zgodnie z Regulaminem ZMPGA.

⁴⁹ W tym pięć zamówień na roboty budowlane.

⁵⁰ W tym wartość zamówień w ramach robót budowlanych wyniosła 66.589,9 tys. zł.

⁵¹ W tym wartość zamówień w ramach robót budowlanych wyniosła 66.517,6 tys. zł.

⁵² Pozostałe 15 zamówień udzielono zgodnie z Regulaminem ZMPGA.

⁵³ W tym osiem zamówień na roboty budowlane.

⁵⁴ W tym wartość zamówień w ramach robót budowlanych wyniosła 285.942,5 tys. zł.

⁵⁵ W tym wartość zamówień w ramach robót budowlanych wyniosła 284.310,0 tys. zł.

⁵⁶ Pozostałe 22 zamówienia udzielono zgodnie z Regulaminem ZMPGA.

⁵⁷ Nr. sprawy ZNU-227/10/JG/ZHB/55/JJ-I-2/JK/2018 - wartość udzielonego zamówienia 17.615,7 tys. zł, umowa zawarta w dniu 20 grudnia 2018 r. z STRABAG Sp. z o.o., wydatki poniesione do 30 czerwca 2021 r. w wysokości 18.402,3 tys. zł.

⁵⁸ Nr. sprawy ZNU-227/14/JC/ZHB/11/JJ-I-2/JK/2018 - wartość udzielonego zamówienia 16.517,0 tys. zł, umowa zawarta w dniu 22 listopada 2018 r. z STRABAG Sp. z o.o., wydatki poniesione do 30 czerwca 2021 r. w wysokości 16.517,0 tys. zł.

- Przebudowa Nabrzeża Norweskiego w Porcie Gdynia⁵⁹,
 - Wykonanie robót budowlanych w ramach projektu inwestycyjnego pn. Przebudowa Północnej Ostrogi Pilotowej w Porcie Gdynia⁶⁰,
- 2) Elektryfikacja – Wykonanie robót budowlanych w ramach projektu inwestycyjnego pn. Rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia przebudowa i elektryfikacja⁶¹,
 - 3) Budowa terminalu – Budowa publicznego terminalu promowego w Porcie Gdynia⁶²,

wykazało, że przeprowadzono je w sposób zgodny z ustawą PZP poza nieprawidłowościami opisanymi w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”.

W przypadku postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego na wykonanie robót budowlanych pn.:

- 1) „Przebudowa Nabrzeża Słowackiego” CUPT w informacji pokontrolnej z dnia 15 listopada 2019 r. ustalił, że ZMPGA przekazał zmianę ogłoszenia do Dziennika Urzędowego UE dzień później niż umieszczono ją na stronie internetowej ZMPGA;
 - 2) „Budowa publicznego terminalu promowego w Porcie Gdynia” Prezes Urzędu Zamówień Publicznych (dalej: „Prezes UZP”) w Informacji z 15 lutego 2019 r. o wyniku kontroli uprzedniej stwierdził naruszenie art. 46 ust. 1 ustawy PZP poprzez niezwrócenie, niezwłocznie po dokonaniu czynności wyboru najkorzystniejszej oferty, wadium wykonawców, których oferty nie zostały wybrane jako najkorzystniejsze. CUPT dokonując weryfikacji ww. informacji ustalił, że naruszenie stwierdzone przez Prezesa UZP nie miało wpływu na przebieg postępowania i na wybór oferty najkorzystniejszej, oraz nie skutkowało ustaleniem wskaźnika pomniejszającego wartość kwalifikowalną kontraktu.
3. W ramach nadzoru nad badanymi inwestycjami, nie powoływano inżyniera kontraktu. Nadzór był prowadzony przez pracowników ZMPGA, zgodnie z obowiązującym regulaminem organizacyjnym, który określał zakresy zadań, obowiązków i uprawnień poszczególnych komórek organizacyjnych. Spośród kadry technicznej zatrudnionej w ZMPGA, zostali wytypowani kierownicy projektów.

(akta kontroli str. 4021-4024)

Od dnia 1 lutego 2018 r., komórki organizacyjne zajmujące się realizacją zadań związanych z wykonywaniem robót budowlanych podlegały Wiceprezesowi Zarządu Dyrektorowi ds. Infrastruktury i Zarządzania Majątkiem, natomiast komórki organizacyjne zajmujące się realizacją zadań związanych z przygotowaniem i rozliczaniem wniosków o płatność w zakresie projektów dofinansowanych z środków Unii Europejskiej, podlegały Prezesowi Zarządu Dyrektorowi Naczelnemu⁶³.

(akta kontroli str. 2693-2713)

⁵⁹ Nr. sprawy ZHB-612/SIWZ-11/TW/AP/2020 - wartość udzielonego zamówienia 35.273,0 tys. zł, umowa zawarta w dniu 4 grudnia 2020 r. z STRABAG Sp. z o.o., nie poniesiono wydatków do 30 czerwca 2021 r.

⁶⁰ Nr. sprawy ZHB-612/SIWZ-35/AP/TW/2019 - wartość udzielonego zamówienia 16.162,3 tys. zł, umowa zawarta w dniu 18 lutego 2020 r. z Korporacją Budowlaną DORACO Spółka z o.o., wydatki poniesione do 30 czerwca 2021 r. w wysokości 17.277,8 tys. zł

⁶¹ Nr. sprawy DSP-612/25/SW/07/ZTR/AP/2018 - wartość udzielonego zamówienia 65.511,6 tys. zł, umowa zawarta w dniu 5 kwietnia 2019 r. z COLAS RAIL Polska sp. z o.o. (Lider Konsorcjum) COLAS RAIL S.A.S. (Partner Konsorcjum), wydatki poniesione do 30 czerwca 2021 r. w wysokości 64.026,7 tys. zł.

⁶² Nr. sprawy ZNU-227/27/JG/ZTR-614/11/383/PK/2018 - wartość udzielonego zamówienia 280.986,9 tys. zł, umowa zawarta w dniu 28 lutego 2019 r. z Korporacją Budowlaną DORACO Spółka z o.o., wydatki poniesione do 30 czerwca 2021 r. w wysokości 250.824,1 tys. zł.

⁶³ Od dnia 1 stycznia 2018 r. do dnia 31 stycznia 2018 r. komórki organizacyjne realizujące ww. zadania podlegały Wiceprezesowi Zarządu Dyrektorowi ds. Infrastruktury i Zarządzania Majątkiem.

3.1. Zbadano przebieg realizacji dwóch zadań inwestycyjnych:

a) Budowa terminalu.

b) Elektryfikacja.

W zaplanowanym terminie uzyskano pozwolenie na budowę Budowy terminalu⁶⁴. Inwestycja zlokalizowana jest we wschodniej części Portu Gdynia, w rejonie Nabrzeża Polskiego i Fińskiego oraz Ronda Karlskrona i Placu Gombrowicza. Budowa wraz z przejściem granicznym przy Nabrzeżu Polskim umożliwi przeniesienie obsługi pasażerskiej bliżej centrum miasta, łatwiejsze manewrowanie promami, skróci czas ich przebywania w porcie. Jednocześnie zwolnione miejsce przy dotychczasowym terminalu umożliwi zwiększenie potencjału kontenerowego w rejonie Nabrzeża Helskiego I. W wyniku realizacji tej inwestycji możliwa będzie obsługa promów o długości ponad 180 m. Powstający terminal umiejscowiony będzie bliżej wejścia/wyjścia z portu, co zwiększy bezpieczeństwo statków. W ramach budowy terminalu zostały przebudowane nabrzeża na długości 597 m.b., ponadto wybudowane zostały budynki terminalu granicznego dla operatorów i klientów, powierzchnie manewrowe i drogi dostępu do portu oraz infrastruktura obsługi statków i pasażerów. Projekt wymagał również wykonania dodatkowego zadania w zakresie udroźnienia dostępu drogowego, tj. przebudowy Węzła Ofiar Grudnia '70.

W zaplanowanym terminie uzyskano pozwolenie na budowę Elektryfikacji⁶⁵. Inwestycja zlokalizowana jest w zachodniej części Portu Gdynia i przyczyni się do poprawy jego konkurencyjności, poprzez skrócenie czasu pobytu składu pociągu na Stacji Gdynia Port oraz w samym porcie. Umożliwi wprowadzanie całych składów pociągów trakcją elektryczną bezpośrednio ze szlaku na układ torowy BCT⁶⁶, bez zmiany lokomotywy na spalinową na Stacji Gdynia Port. Projektowane grupy torów łączą się z torami należącymi do PKP w układzie Stacji Gdynia Port.

Obszar projektu znajduje się po północnej stronie terenów rozwojowych za Estakadą Kwiatkowskiego i obejmuje grupę istniejących 6 torów prowadzących do terminalu kontenerowego. Inwestycja przyczyni się do efektywniejszej obsługi przeładunków kolejowych z uwagi na dostosowanie długości torów oraz dobudowanie nowego toru, elektryfikację i systemu SRK⁶⁷.

(akta kontroli str. 2702-2704)

Ad. 3.1.a) Budowa terminalu.

Zgodnie z harmonogramem przyjętym przez ZMPGA, na podstawie decyzji Wojewody Pomorskiego nr WI-II.7840.1.110.143.2016.GB z dnia 21 czerwca 2016 r.⁶⁸ zatwierdzono projekt budowlany i udzielono pozwolenia na budowę dotyczącego Budowy terminalu. Decyzją Wojewody Pomorskiego Nr WI-II.7840.1.110.143.2016.GB Nr 232/2018/GB z dnia 02 października 2018 r. zmieniono ww. decyzję z dnia 21 czerwca 2016 r., zatwierdzając projekt budowlany zamienny dla tej inwestycji⁶⁹. Na podstawie decyzji Wojewody Pomorskiego Nr 17/2018/AG z dnia 12 stycznia 2018 r.⁷⁰ zatwierdzono projekt budowlany i udzielono pozwolenia na budowę w zakresie przebudowy skrzyżowania „Węzeł Ofiar Grudnia 70”, które było zadaniem dodatkowym w przy realizacji Budowy terminalu.

(akta kontroli str. 3694-3708)

⁶⁴ Na podstawie decyzji Wojewody Pomorskiego z dnia 21 czerwca 2016 r., zmienionej decyzją z dnia 2 października 2018 r.

⁶⁵ Na podstawie decyzji Wojewody Pomorskiego z dnia 6 listopada 2018 r.

⁶⁶ Bałtycki Terminal Kontenerowy.

⁶⁷ Sterowanie ruchem kolejowym.

⁶⁸ Postanowieniem Wojewody Pomorskiego z dnia 28 lipca 2016 r. sprostowano z urzędu omyłki pisarskie w tej decyzji.

⁶⁹ Decyzja stała się ostateczna z dniem 26 października 2018 r.

⁷⁰ Decyzja stała się ostateczna z dniem 6 lutego 2018 r.

W dniu 28 lutego 2019 r. ZMPGA zawarł umowę nr 10/JG/I/2019⁷¹, której przedmiotem była „Budowa publicznego terminalu promowego w Porcie Gdynia” wraz z uzyskaniem ostatecznej decyzji o pozwoleniu na użytkowanie oraz decyzji dopuszczających urządzenia do eksploatacji. Zgodnie z postanowieniami tej umowy:

- Wykonawca miał wykonać całość przedmiotu umowy w nieprzekraczalnym terminie do 28 miesięcy od dnia jej podpisania (tj. do dnia 28 czerwca 2021 r.), w tym przebudowa układu komunikacyjnego do wschodniej części Portu Gdynia w terminie do dnia 30 czerwca 2019 r.;
- ustalono wynagrodzenie ryczałtowe Wykonawcy⁷² na kwotę 228.444,6 tys. zł netto plus podatek VAT w wysokości 52.542,3 tys. zł, tj. 280.986,9 tys. zł;
- wskazano przedstawicieli Wykonawcy i ZMPGA, w tym Koordynatora czynności inspektorów nadzoru inwestorskiego (Kierownika projektu), inspektorów nadzoru inwestorskiego i kierownika budowy, którzy posiadali stosowne uprawnienia⁷³;
- określono zasady odbioru robót, w tym odbioru robót zanikających lub ulegających zakryciu, odbiorów częściowych i odbioru końcowego;
- określono zasady w zakresie zmian postanowień umowy;
- określono zasady wyceny i wykonania robót dodatkowych, uzupełniających lub zaniechanych i innych nieobjętych umową podstawową wynikłych przy realizacji przedmiotu umowy.

Harmonogram rzeczowo-finansowy stanowił załącznik nr 3 do ww. umowy.

(akta kontroli str. 3709-3757)

W okresie od dnia 2 kwietnia 2019 r.⁷⁴ do dnia 14 czerwca 2021 r.⁷⁵ strony zawarły 10 aneksów do ww. umowy nr 10/JG/I/2019. W poniżej opisanym zakresie zbadano dokumentację dotyczącą aneksów nr 2, 5 i 10 i stwierdzono co następuje.

Na podstawie postanowień aneksu nr 2 z dnia 27 czerwca 2019 r. wprowadzono do umowy nr 10/JG/I/2019 m.in. następujące zmiany:

- ustalono nowy termin wykonania przebudowy układu komunikacyjnego do wschodniej części Portu Gdynia – do dnia 31 października 2019 r.;
- wprowadzono nowy Harmonogram rzeczowo-finansowy.

Podstawą zawarcia ww. aneksu nr 2 był protokół konieczności z dnia 30 maja 2019 r. dot. wykonania robót dodatkowych oraz zmiany terminu wykonania umowy, w którym stwierdzono m.in.:

- wystąpiły niezinventaryzowane kable telekomunikacyjne kolidujące z projektowanym układem drogowym, co wymusiło konieczność wydłużenia czasu niezbędnego do zrealizowania wszelkich robót budowlanych związanych z przebudową układu komunikacyjnego do wschodniej części Portu Gdynia, z 30 czerwca 2019 r. na 31 października 2019 r. tj. o 123 dni;
- wystąpiła konieczność rozbiórki niezinventaryzowanego fundamentu ceglanego w rejonie budynku magazynu;
- ustalono wartość robót dodatkowych na kwotę 220,8 tys. zł netto.

W ww. protokole konieczności stwierdzono, również że: zgodnie z zapisami SIWZ, przed rozpoczęciem właściwych robót budowlanych Wykonawca przystąpił do wykonania przekopów próbnych i inwentaryzacji istniejących sieci. Po wyprzedzającym powiadomieniu gestorów, dokonano przeglądu inwentaryzacyjnego sieci telekomunikacyjnych będących w zakresie terenu objętego realizacją

⁷¹ Z Korporacją Budowlaną DORACO sp. z o.o.

⁷² Zgodnie z ofertą z dnia 25 października 2018 r.

⁷³ Wyszczególniono inspektorów branż ze strony ZMPGA i kierowników robót w poszczególnych branżach ze strony Wykonawcy.

⁷⁴ Data podpisania aneksu nr 1.

⁷⁵ Data podpisania aneksu nr 10.

inwestycji. Przegląd wykazał, że w istniejącej kanalizacji występują kable firm telekomunikacyjnych, które zostały wybudowane już po uzyskaniu przez ZMPGA prawomocnego pozwolenia na budowę. Operatorzy sieci telekomunikacyjnych nie mają obowiązku informowania innych gestorów oraz podmiotów o budowie własnej infrastruktury, a realizacja sieci telekomunikacyjnych wymaga każdorazowo określenia stanu faktycznego sieci w terenie bezpośrednio przed rozpoczęciem robót budowlanych. Tym samym zmiany nie mogły zostać uwzględnione w dokumentacji projektowej i przeprowadzonym postępowaniu przetargowym. Ponadto w trakcie realizacji robót ziemnych związanych z budową budynku Magazynu Wykonawca odkrył na długości około 240 metrów i głębokości około jednego metra niezainwentaryzowany fundament ceglany kolidujący z zaprojektowanymi fundamentami i posadzkami tego budynku.

(akta kontroli str. 3758-3764)

Na podstawie postanowień aneksu nr 5 z dnia 13 maja 2020 r. wprowadzono do umowy nr 10/JG//2019 m.in. następujące zmiany:

- ustalono nowy termin wykonania przebudowy układu komunikacyjnego do wschodniej części Portu Gdynia – do dnia 20 kwietnia 2020 r.;
- wprowadzono nowy Harmonogram rzeczowo-finansowy.

Podstawą zawarcia ww. aneksu nr 5 był protokół konieczności nr 6 z dnia 4 maja 2020 r. dot. zmiany terminu wykonania umowy, w którym stwierdzono m.in., że na wniosek Wykonawcy, Pomorski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego w Gdańsku (dalej: „WINB”) przeprowadził obowiązkową kontrolę zakończonych, przedmiotowych, obiektów budowlanych. W toku prowadzonych czynności kontrolnych stwierdzono wykonanie całości robót budowlanych, co potwierdzono w protokole z kontroli obowiązkowej nr WIK.771.6.89.2019.LM z dnia 23 grudnia 2019 r. Niestety przedłużająca się procedura administracyjna związana z udzielaniem pozwolenia na użytkowanie była okolicznością niezależną od Wykonawcy i ZMPGA, a tym samym stanowiła podstawę do zmiany postanowień umowy, w tym do wydłużenia terminu pośredniego. W dniu 20 kwietnia 2020 r. Wykonawca przekazał ostateczną decyzję WINB z dnia 10 marca 2020 r., o umorzeniu postępowania w sprawie udzielenia pozwolenia na użytkowanie⁷⁶, co było równoważne z prawidłowym wypełnieniem obowiązków umownych przez Wykonawcę.

(akta kontroli str. 3765-3795)

Na podstawie postanowień aneksu nr 10 z dnia 14 czerwca 2021 r. wprowadzono do umowy nr 10/JG//2019 m.in. następujące zmiany:

- ustalono termin uzyskania ostatecznej decyzji o pozwoleniu na użytkowanie do dnia 31 sierpnia 2021 r.;
- ustalono (zmniejszono) wynagrodzenie ryczałtowe Wykonawcy na kwotę 227.117,3 tys. zł netto plus podatek VAT w wysokości 52.237,0 tys. zł, tj. 279.354,3 tys. zł brutto.

Podstawą zawarcia ww. aneksu nr 10 był protokół konieczności nr 9 z dnia 19 maja 2021 r. dot. wykonania robót zamiennych i zmiany terminu wykonania umowy, w którym m.in. wskazano wartość robót zamiennych na kwotę (minus) 1.327,3 tys. zł netto, określono termin uzyskania ostatecznej decyzji o pozwoleniu na użytkowanie do dnia 31 sierpnia 2021 r.

(akta kontroli str. 3796-3809)

⁷⁶ Dotyczyło przebudowy układu komunikacyjnego do wschodniej części w Porcie Gdynia w zakresie przebudowy skrzyżowania „Węzeł Ofiar Grudnia 70” oraz poprowadzenia trasy rowerowej po istniejącej infrastrukturze.

W ramach realizacji Budowy terminalu realizowano zamówienia uzupełniające (dodatkowe) na roboty, których wykonanie było niezbędne dla realizacji zamówienia podstawowego, zgodnie z zapisami SIWZ i przepisami art. 134 ust. 6 pkt 3 ustawy PZP. W poniżej opisanym zakresie zbadano dokumentację dotyczącą robót objętych poniższą umową i stwierdzono co następuje.

W dniu 27 czerwca 2019 r. ZMPGA zawarł umowę nr 56/JG//2019⁷⁷ na wykonanie robót uzupełniających⁷⁸, których wykonanie było niezbędne dla realizacji zamówienia podstawowego⁷⁹. Przedmiotem tej umowy było usunięcie przez Wykonawcę kolizji z nowowymagowanymi i niezainwentaryzowanymi kablami telekomunikacyjnymi kolidującymi z przebudowywanym układem drogowym Węzła Ofiar Grudnia 70 oraz rozbiórka niezainwentaryzowanego fundamentu ceglanego w rejonie budynku magazynu. Za wykonanie ww. przedmiotu umowy ustalono wynagrodzenie ryczałtowe na kwotę 220,8 tys. zł netto plus podatek VAT w wysokości 50,8 tys. zł, tj. 271,6 tys. zł brutto.

(akta kontroli str. 3810-3818)

W zakresie odbioru ww. robót uzupełniających objętych umową nr 56/JG//2019, w dniu 25 października 2019 r. sporządzono protokół końcowy odbioru i przekazania do eksploatacji robót całości obiektu budowlanego⁸⁰, w którym stwierdzono wykonanie robót oraz uzupełnienie i poprawienie przez Wykonawcę materiałów będących przedmiotem uwag ze strony ZMPGA. W skład komisji dokonującej odbioru wchodziły m.in. osoby posiadające odpowiednie uprawnienia budowlane.

(akta kontroli str. 3819-3821)

W ramach realizacji Budowy terminalu, zgodnie z postanowieniami umowy nr 10/JG//2019 dokonywano odbiorów częściowych. W poniżej opisanym zakresie zbadano dokumentację w zakresie dwóch protokołów⁸¹ i stwierdzono, że zawierały one wszystkie wymagane informacje dotyczące przedmiotu odbioru⁸². W skład komisji odbiorowych wchodziły m.in. osoby posiadające odpowiednie uprawnienia budowlane.

(akta kontroli str. 3822-3926)

Zgodnie z postanowieniami umowy 10/JG//2019⁸³, w wymaganym terminie⁸⁴, w dniu 28 czerwca 2021 r. Wykonawca pisemnie zgłosił zakończenie robót budowlanych.

Na podstawie ww. zgłoszenia, w dniu 28 lipca 2021 r. sporządzono protokół końcowego odbioru robót całości obiektu budowlanego⁸⁵, w którym stwierdzono m.in., że roboty zostały wykonane zgodnie z dokumentacją projektową, pozwoleniem na budowę oraz warunkami ww. umowy, z wyjątkiem uzyskania ostatecznej decyzji o pozwoleniu na użytkowanie, którą Wykonawca zobowiązany był uzyskać w terminie do 31 sierpnia 2021 r.

W protokole wskazano usterki i zalecenia, które Wykonawca był zobowiązany usunąć do dnia 31 sierpnia 2021 r. Kierownik Projektu potwierdził usunięcie usterek

⁷⁷ Z Korporacją Budowlaną DORACO sp. z o.o.

⁷⁸ Określonych w protokole konieczności z dnia 30 maja 2019 r.

⁷⁹ Objętego umową N r 10/JG//2019.

⁸⁰ Czynności odbiorowych dokonywano w okresie od 24 października 2019 r. do 25 października 2019 r.

⁸¹ protokół częściowy nr 7/10/2019 z dnia 31 października 2019 r. dot. wykonania robót wielobranżowych i protokół częściowy nr 14/05/2020 z dnia 31 maja 2020 r. dot. wykonania robót w branży budowlanej.

⁸² W tym: wartość robót odebranych poprzednimi protokołami, wartość robót objętych protokołem, podwykonawców wraz z określeniem wartości wykonanych przez nich robót, branże, w ramach których wykonano roboty wraz z ich procentowym zaawansowaniem, protokół zaawansowania finansowego oraz protokoły wykonania robót dla poszczególnych branż.

⁸³ Zmienianej aneksami. Ostatni aneks nr 10 podpisano w dniu 14 czerwca 2021 r.

⁸⁴ Do dnia 28.06.2021 r.

⁸⁵ Czynności odbiorowych dokonywano w okresie od 9 lutego 2021 r. do 17 marca 2021 r.

wskazanych w ww. protokole, z wyjątkiem części usterek, dla których termin usunięcia wskazano do dnia 30 września 2021 r., a w przypadku jednej usterki – termin ten ustalono na 30 listopada 2021 r.

W skład komisji dokonującej odbioru wchodziły m.in. osoby posiadające odpowiednie uprawnienia budowlane.

(akta kontroli str. 3928-3959)

Dnia 3 września 2021 r. sporządzono protokół konieczności nr 14 dot. terminu wykonania umowy⁸⁶, którym wskazano na ustalenie nowego terminu uzyskania ostatecznej decyzji o pozwoleniu na użytkowanie do dnia 30 listopada 2021 r. W uzasadnieniu stwierdzono m.in., że w dniu 28 czerwca 2021 r. Wykonawca zakończył roboty budowlane będące przedmiotem Umowy w terminie zgodnym z zapisami Umowy. W dniu 01.07.2021 r. Kierownik Budowy złożył do Granicznej Stacji Sanitarno-Epidemiologicznej w Gdyni⁸⁷ oraz do Komendanta Miejskiego Państwowej Straży Pożarnej w Gdyni⁸⁸ zawiadomienie o zamiarze przystąpienia do użytkowania terminalu. GSS-E przeprowadziła czynności kontrolne wszystkich wybudowanych obiektów i nie wniosła uwag. Natomiast KM PSP, na podstawie wyników przeprowadzonych czynności kontrolnych, wniosła sprzeciw w sprawie uzyskania pozwolenia na użytkowanie tej inwestycji. Stwierdzono wykonanie przedmiotowej inwestycji zgodnie z dokumentacją projektową i decyzją o pozwoleniu na budowę jednocześnie stwierdzono niezgodności w zakresie bezpieczeństwa pożarowego. Wskazano na niewystarczającą odporność ogniową przegród i wygrodzeń w obrębie pomieszczenia rozdzielni elektrycznej budynku terminalu, połączenia galerii pasażerskiej z budynkiem terminalu oraz oddzielenia strefy sanitarno-biurowej od pozostałej części w budynku magazynu. Ponadto wskazano na konieczność połączenia systemu sygnalizacji pożaru z Państwową Strażą Pożarną (nie z Portową Strażą Pożarną) oraz uzgodnienia dokumentacji powykonawczej w zakresie systemów przeciwpożarowych z rzeczoznawcą ds. zabezpieczeń przeciwpożarowych, pomimo tego, iż na etapie projektu budowlanego było to z takim rzeczoznawcą uzgadniane.

Ponadto w ww. protokole stwierdzono, iż Wykonawca, po dokonaniu konsultacji z rzeczoznawcą ds. zabezpieczeń ppoż. oraz po spotkaniach z przedstawicielami ZMPGA i Nadzoru Autorskiego, przesłał propozycję zmian w zakresie niezgodności zgłoszonych przez KM PSP oraz odnośnie spełnienia wymogów dla komunikacji przeznaczonej do ewakuacji (podniesienie klasy odporności ogniowej ścianek działowych korytarzy będących drogami ewakuacyjnymi). Na spotkaniu w dniu 5 sierpnia 2021 r., przekazano uzgodnione z rzeczoznawcą ds. ppoż., opatrzone podpisem projektantów wraz z kwalifikacją zmian jako nieistotne odstępnie względem zatwierdzonego projektu budowlanego⁸⁹. Dodatkowo, ze względu na zalecenia i przyjętą interpretację przepisów w zakresie bezpieczeństwa pożarowego przez KM PSP oraz w trosce o zagwarantowanie najwyższych standardów bezpieczeństwa ewakuacji pasażerów terminalu promowego, koniecznym okazało się wprowadzenie rozwiązań odnośnie ograniczenia rozprzestrzeniania się dymu w strefach dróg ewakuacyjnych. Na zlecenie ZMPGA opracowano symulację rozwoju pożaru i ewakuacji ludzi przy wystąpieniu możliwie najgorszego wariantu pożaru w budynku terminalu oraz dwuwariantowe rozwiązanie zapewniające bezpieczną ewakuację. Nadzór Autorski, na podstawie własnej wiedzy oraz

⁸⁶ Który nie został podpisany przez Wykonawcę.

⁸⁷ Dalej GSS-E.

⁸⁸ Dalej KM PSP.

⁸⁹ Równolegle Wykonawca zleci specjalistycznej firmie wykonanie systemu transmisji alarmu centrali SSP w budynku terminalu do KM PSP zgodnie z pismem KM PSP w Gdyni nr PZ.552.18.1.202 I MG z dnia 30 lipca 2021 r. Umowa z przedmiotową firmą na eksploatację łącza zostanie zawarta bezpośrednio przez ZMPGA.

przekazanych przez ZMPGA analiz, opracował rewizję projektową uwzględniającą zastosowanie dodatkowych kurtyn dymowych w przestrzeni pasaży holu głównego. Przedmiotową rewizję dokumentacji projektowej w wersji cyfrowej przekazano Wykonawcy w dniu 20 sierpnia 2021 r.

W związku z powyższym, Wykonawca pismem nr TT-026/00303-01/2246/2021 z dnia 10 sierpnia 2021 r. opisując wszystkie utrudnienia wskazał na konieczność wydłużenia terminu pozyskania decyzji o pozwoleniu na użytkowanie dla całości inwestycji. ZMPGA pismem nr ZTR-614/699/SH/2021 z dnia 12 sierpnia 2021 r. wyraził zgodę na przesunięcie terminu uzyskania decyzji o pozwoleniu na użytkowanie do dnia 29 października 2021 r. Protokół konieczności w wersji dostarczonej Wykonawcy w dniu 25 sierpnia 2021 r. nie został przez niego podpisany i pismem nr TT-026/00303-01/2278/2021 z dnia 30 sierpnia 2021 r. poinformował ZMPGA, że jedynym możliwym terminem do akceptacji jest 17 grudnia 2021 roku, na co z kolei ZMPGA pismem nr ZTR-614/775/PK/2021 z dnia 2 września 2021 r., udzielił odpowiedzi, iż wyraża zgodę na wydłużenie tego terminu ale do dnia 30 listopada 2021 r.⁹⁰ Do dnia 30 września 2021 r. ww. protokół nie został podpisany przez Wykonawcę⁹¹.

(akta kontroli str. 3960-3963)

Prezes Zarządu ZMPGA wyjaśnił m.in., że wydłużenie terminu na uzyskanie ostatecznej decyzji o pozwoleniu na użytkowanie spowodowane było stanowiskiem KM PSP z dnia 15.07.2021 r. Wskazane przez KM PSP niezgodności, pomimo uzgodnienia w 2015 i 2018 r. projektu budowlanego z rzeczoznawcą do spraw zabezpieczeń ppoż, miały wpływ na poziom bezpieczeństwa pożarowego obiektu i winny zostać usunięte. W związku z tym niezbędne było przeprowadzenie prac i czynności celem usunięcia stwierdzonych niezgodności.

(akta kontroli str. 4093-4125)

W piśmie nr ZTR-614/781/PK/2021 z dnia 6 września 2021 r. skierowanym do Wykonawcy, ZMPGA m.in. wyraził zgodę na wydłużenie terminu usunięcia usterek wskazanych w ww. protokole końcowego odbioru robót z dnia 28 lipca 2021 r. – do dnia 30 września 2021 r., za wyjątkiem jednej usterki – uzupełnienia dokumentacji o protokoły i stanowiska urzędów kontrolujących, gdzie określono termin do 30 listopada 2021 r. Jednocześnie ZMPGA poinformował, że przygotowywany był aneks terminowy do umowy na wydłużenie terminu uzyskania ostatecznej decyzji o pozwoleniu na użytkowanie do dnia 30 listopada 2021 r.

(akta kontroli str. 3964-3966)

W piśmie nr ZTR-614/833/PK/2021 z dnia 22 września 2021 r. skierowanym do Wykonawcy, ZMPGA wskazał m.in., że po ponownej analizie zaistniałych okoliczności oraz przedstawionej argumentacji Wykonawcy, podtrzymuje swoje stanowisko, iż możliwym do zaakceptowania terminie do uzyskania ostatecznej decyzji o pozwoleniu na użytkowanie (do 30 listopada 2021 r.). ZMPGA poinformował Wykonawcę, iż w przypadku konieczności przedłużania się czynności związanych z wydawaniem ww. decyzji, leżących po stronie organów administracji publicznej, termin umowy ulegnie ponownemu wydłużeniu o konkretnych czas niezbędny do zakończenia tych czynności. Ponadto, odnosząc się do wniosku Wykonawcy o przejęcie przez ZMPGA kosztów utrzymania obiektów od dnia 31 sierpnia 2021 r., ZMPGA poinformował, że taka sytuacja byłaby niezgodna

⁹⁰ Stanowiska w sprawie tego terminu ZMPGA skierował do Wykonawcy również w pismach: nr ZTR-614/775/PK/2021 z dnia 2 września 2021 r. i nr ZTR-614/833/PK/2021 z dnia 22 września 2021 r.

⁹¹ W związku z niepodpisaniem do 30 września 2021 r. aneksu do umowy, nie dokonywano oceny prawidłowości zmiany terminu jej wykonania.

z zawartą umową i w związku z tym nakłady te zobowiązany jest ponosić Wykonawca.

(akta kontroli str. 3967-3968)

Ad. 3.1.b) Elektryfikacja.

W dniu 14 września 2018 r. ZMPGA zawarł z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.⁹² porozumienie, w którym m.in. określono prawa i obowiązki stron w związku z wykonywaniem robót budowlanych na styku infrastruktury PKP PLK i ZMPGA, ustalenia nowych granic podziału majątku, na którym miały być realizowane roboty budowlane. Zgodnie z postanowieniami tego porozumienia PKP PLK zobowiązał się do realizacji określonych robót w terminie do dnia 31 maja 2020 r. Czas trwania porozumienia określono do dnia 30 czerwca 2021 r. W dniu 4 maja 2021 r. strony zawarły aneks nr 1, w którym m.in. zmieniono termin wykonania robót przez PKP PLK, w terminie do dnia 31 sierpnia 2022 r. oraz czas trwania porozumienia – do dnia 31 grudnia 2022 r.

(akta kontroli str. 3682-3693)

Zgodnie z harmonogramem przyjętym przez ZMPGA, na podstawie decyzji Wojewody Pomorskiego nr 68z/2018/AZ z dnia 6 listopada 2018 r.⁹³ zatwierdzono projekt budowlany i udzielono pozwolenia na budowę dotyczącego Elektryfikacji⁹⁴.

(akta kontroli str. 3969-3976)

W dniu 5 kwietnia 2019 r. ZMPGA zawarł z konsorcjum firm⁹⁵ umowę nr 18/AP//2019, której przedmiotem było wykonanie robót budowlanych w ramach projektu inwestycyjnego pn. „Rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia – przebudowa i elektryfikacja” oraz uzyskanie ostatecznej decyzji o pozwoleniu na użytkowanie. Zgodnie z postanowieniami tej umowy:

- Wykonawca miał wykonać całość przedmiotu umowy w nieprzekraczalnym terminie – 21 miesięcy od dnia jej podpisania (tj. do dnia 5 stycznia 2021 r.);
- ustalono wynagrodzenie ryczałtowe Wykonawcy⁹⁶ na kwotę 53.261,5 tys. zł netto plus podatek VAT w wysokości 12.250,1 tys. zł, tj. 65.511,6 tys. zł brutto;
- wskazano przedstawicieli Wykonawcy i ZMPGA w tym Koordynatora czynności inspektorów nadzoru inwestorskiego (Kierownika projektu), inspektorów nadzoru inwestorskiego i kierownika budowy, którzy posiadali stosowne uprawnienia⁹⁷;
- określono zasady odbioru robót, w tym odbioru robót zanikowych i ulegających zakryciu, odbiorów częściowych i odbioru końcowego;
- określono zasady w zakresie zmian postanowień umowy;
- określono zasady sporządzenia i zatwierdzenia harmonogramu rzeczowo-finansowego⁹⁸ i wprowadzania zmian.

(akta kontroli str. 3977-4007)

W okresie od dnia 19 lipca 2019 r.⁹⁹ do dnia 19 lipca 2021 r.¹⁰⁰ strony zawarły 13 aneksów do ww. umowy nr 18/AP//2019. W poniżej opisanym zakresie zbadano dokumentację dotyczącą aneksów nr 10 i 11 i stwierdzono co następuje.

Na podstawie postanowień aneksu nr 10 z dnia 4 stycznia 2021 r. wprowadzono do umowy nr 18/AP//2019 m.in. następujące zmiany:

⁹² Dalej: PKP PLK.

⁹³ Postanowieniem Wojewody Pomorskiego z dnia 23 listopada 2018 r. sprostowano z urzędu omyłki pisarskie w tej decyzji.

⁹⁴ Decyzja stała się ostateczna z dniem 30 listopada 2018 r.

⁹⁵ COLAS RAIL Polska Sp. z o.o. (Lider konsorcjum); COLAS RAIL S.A.S (Partner konsorcjum).

⁹⁶ Zgodnie z ofertą z dnia 30 listopada 2018 r.

⁹⁷ Wyszczególniono inspektorów branż ze strony ZMPGA i kierowników robót w poszczególnych branżach ze strony Wykonawcy.

⁹⁸ Został zatwierdzony przez Koordynatora czynności inspektorów nadzoru inwestorskiego ZMPGA w dniu 23 kwietnia 2019 r.

⁹⁹ Data podpisania aneksu nr 1.

¹⁰⁰ Data podpisania aneksu nr 13.

- podzielono wykonanie przedmiotu umowy na dwa etapy obejmujące realizację robót na styku inwestycji ZMPGA i PKP PLK w zakresie budowy sieci trakcyjnej;
- określono następujące terminy wykonania robót: Etap I do 31 stycznia 2021 r., Etap II do 14 czerwca 2021 r.;
- określono wynagrodzenie dla: Etapu I w kwocie 52.502,6 tys. zł netto (64.578,2 tys. zł brutto); Etapu II – 758,9 tys. zł netto (933,5 tys. zł brutto) – tj. łączna wysokość ryczałtowego wynagrodzenia Wykonawcy nie uległa zmianie.

(akta kontroli str. 4008-4011)

Podstawą zawarcia ww. aneksu nr 10 był protokół konieczności Nr 4 z dnia 8 grudnia 2020 r. dot. zmiany terminu wykonania umowy, w którym stwierdzono m.in. że:

- wystąpiły trudności po stronie ZMPGA w zakresie obsługi urządzeń srk;
- w związku z niewykonaniem robót przez PKP PLK, nie ma możliwości wykonania wszystkich robót w branży sieć trakcyjna;
- nieuzasadnione jest wybudowanie kabli zasilaczy trakcyjnych oraz sieci powrotnej, które byłyby narażone na zniszczenie podczas prowadzenia robót ziemnych przez PKP PLK;
- z uwagi na brak konstrukcji wsporczych sieci trakcyjnej, które miały być wybudowane przez PKP PLK, nie ma możliwości zabudowy rozłączników sieci trakcyjnej wraz z napędami silnikowymi i liniami kabli sterowniczych.

Ponadto w ww. protokole wskazano, że zmiana terminu wykonania przedmiotu umowy oraz sposobu wykonania umowy m.in. wynikała z art. 144 ust. 1 pkt 3 ustawy PZP, w związku z art. 15 r ust. 4 ustawy o COVID-19¹⁰¹.

Załącznikami do ww. protokołu stanowiły zarówno pisma ZMPGA skierowane do konsorcjum firm¹⁰², jak i pisma lidera konsorcjum do ZMPGA¹⁰³.

(akta kontroli str. 4012-4016)

Prezes Zarządu ZMPGA wyjaśnił m.in., że zabudowany w ramach inwestycji system sterowania ruchem kolejowym wymagał całodobowej obsługi odpowiednio wykwalifikowanej kadry. Po rezygnacji z prowadzenia tej obsługi przez spółkę BCT sp. z o.o., Główny Dyspozytor Portu ZMPGA czynił starania zmierzające do zapewnienia odpowiedniej kadry w terminie, który pozwoliłby Wykonawcy na dochowanie terminów umownych. Starania te nie przyniosły spodziewanego efektu z uwagi na odmowę przeprowadzenia szkoleń przez podmioty do tego uprawnione będącą konsekwencją sytuacji epidemiologicznej SARS-CoV-2. Ponadto, zgodnie z uzasadnieniem faktycznym przedstawionym w Protokole konieczności nr 4, z uwagi na niewykonanie przez PKP PLK robót na połączeniu inwestycji PKP PLK i ZMPGA, nie było możliwe wykonanie części robót w branży sieci trakcyjnej. Powyższe okoliczności były niezależne od Zamawiającego i Wykonawcy i niezbędne było wydłużenie terminu realizacji przedmiotu Umowy.

(akta kontroli str. 4093-4125)

Na podstawie postanowień aneksu nr 11 z dnia 18 stycznia 2021 r. do umowy nr 18/AP/I/2019 m.in. zmniejszono wynagrodzenie ryczałtowe Wykonawcy z kwoty 53.216,5 tys. zł do kwoty 53.202,8 tys. zł netto¹⁰⁴ (z 65.511,6 tys. zł do 65.439,4 tys. zł brutto), w tym dla robót w:

¹⁰¹ Ustawa 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 2020 r. poz. 1842, ze zm.).

¹⁰² ZTR-614/06/223/LP/2020 z dnia 18 maja 2020 r. i ZTR-614/06/514/LP/2020 z dnia 25 sierpnia 2020 r.

¹⁰³ CRP/PORT/331/13/11/2020 z dnia 13 listopada 2020 r., CRP/PORT/332/13/11/2020 z dnia 13 listopada 2020 r., CRP/PORT/333/13/11/2020 z dnia 13 listopada 2020 r. i CRP/PORT/331/23/11/2020 z dnia 23 listopada 2020 r.

¹⁰⁴ Tj. o 58,7 tys. zł netto.

- Etapie I – 52.443,8 tys. zł netto (64.505,9 tys. zł brutto)¹⁰⁵;
- Etapie II – 758,9 tys. zł netto (933,5 tys. zł brutto)¹⁰⁶.

(akta kontroli str. 4017-4018)

Podstawą zawarcia ww. aneksu nr 11 był protokół konieczności Nr 6 z dnia 9 grudnia 2020 r. dot. robót zamiennych i zaniechanych (na kwotę minus 58,7 tys. zł netto).

Zaniechano robót z branży drogowo/mostowej na kwotę 3,1 tys. zł netto z powodu zmiany wykonawcy napraw nawierzchni na estakadzie (remont wykonał Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni w ramach odrębnej inwestycji).

Wprowadzono rozwiązania zamienne w zakresie:

- zastosowania czterech słupów oświetleniowych innego producenta (branża elektroenergetyczna – zmniejszenie o kwotę 1,2 tys. zł netto);
- uzgodnionej z projektantem zmiany sposobu uszynowienia urządzeń SRK (branża sterowania ruchem kolejowym – zmniejszenie o kwotę 54,5 tys. zł netto).

(akta kontroli str. 4019-4020)

W ramach realizacji Elektryfikacji, zgodnie z postanowieniami umowy nr 18/AP//2019 dokonywano odbiorów częściowych. Zbadano dokumentację w zakresie dwóch protokołów¹⁰⁷ i stwierdzono, że zawierały one wszystkie wymagane informacje dotyczące przedmiotu odbioru¹⁰⁸. W skład komisji odbiorowych wchodziły m.in. osoby posiadające odpowiednie uprawnienia budowlane.

(akta kontroli str. 4025-4054)

Zgodnie z postanowieniami umowy nr 18/AP//2019¹⁰⁹, w wymaganym terminie¹¹⁰, w dniu 29 stycznia 2021 r. Wykonawca pisemnie zgłosił zakończenie Etapu I robót budowlanych.

W dniu 17 marca 2021 r. sporządzono protokół końcowego odbioru robót wyodrębnionej części obiektu budowlanego (Etap I)¹¹¹, w którym stwierdzono m.in., że roboty zostały wykonane zgodnie z warunkami ww. umowy i obowiązującymi przepisami. Roboty wykonano ze zmianami nieistotnymi w stosunku do zatwierdzonego projektu budowlanego, zgodnie z oświadczeniem kierownika budowy potwierdzonym przez projektantów oraz inspektorów nadzoru inwestorskiego.

Ponadto w powyższym protokole wskazano usterki, niedoróbki i zalecenia, które Wykonawca był zobowiązany usunąć do dnia 30 kwietnia 2021 r. W dniu 5 lipca 2021 r. Kierownik Działu Realizacji ZMPGA potwierdził, że Wykonawca usunął wszystkie usterki wymienione w ww. protokole.

W skład komisji dokonującej odbioru wchodziły m.in. osoby posiadające odpowiednie uprawnienia budowlane.

(akta kontroli str. 4055-4064)

¹⁰⁵ Zmniejszenie z kwoty 52.502,6 tys. zł netto i 64.578,2 tys. zł brutto.

¹⁰⁶ Zmniejszenie z kwoty 758,9 tys. zł netto i 933,5 tys. zł brutto.

¹⁰⁷ protokół częściowy nr 3/04/2019 z dnia 30 sierpnia 2019 r. dot. wykonania robót wielobranżowych i protokół częściowy nr protokół częściowy nr 11/04/2020 z dnia 30 kwietnia 2020 r. dot. wykonania robót wielobranżowych.

¹⁰⁸ W tym: wartość robót odebranych poprzednimi protokołami, wartość robót objętych protokołem, podwykonawców wraz z określeniem wartości wykonanych przez nich robót, branże, w ramach których wykonano roboty wraz z ich procentowym zaawansowaniem, protokół zaawansowania finansowego oraz protokoły wykonania robót dla poszczególnych branż.

¹⁰⁹ Zmienianej aneksami. Ostatni aneks nr 11 podpisano w dniu 18 stycznia 2021 r.

¹¹⁰ Do dnia 31.01.2021 r.

¹¹¹ Czynności odbiorowych dokonywano w okresie od 9 lutego 2021 r. do 17 marca 2021 r.

Zgodnie z postanowieniami umowy z dnia 5 kwietnia 2019 r.¹¹², w wymaganym terminie¹¹³, w dniu 11 czerwca 2021 r. Wykonawca pisemnie zgłosił zakończenie Etapu II robót budowlanych.

W dniu 30 czerwca 2021 r. sporządzono protokół końcowego odbioru robót wyodrębnionej części obiektu budowlanego (Etap II)¹¹⁴, w którym stwierdzono m.in., że roboty zostały wykonane zgodnie z warunkami ww. umowy i obowiązującymi przepisami za wyjątkiem robót trakcyjnych na styku inwestycji ZMPGA i PKP PLK S.A.¹¹⁵ (z powodu niewykonania robót będących w zakresie PKP PLK).

Ponadto w powyższym protokole wskazano usterki, niedoróbki i zalecenia, a także stwierdzono, iż z uwagi na brak możliwości zrealizowania w pełnym wymiarze umownego zakresu robót Etapu II w zakresie sekcji LPI sieci trakcyjnej¹¹⁶, z przyczyn niezależnych od Wykonawcy i ZMPGA, wynagrodzenie zostało obniżone o kwotę 352,0 tys. zł., na co Wykonawca nie wyraził zgody. Z uwagi na odmowę podpisania przez Wykonawcę protokołu konieczności nr 7 z dnia 5 maja 2021 r. obniżającego umowne wynagrodzenie, protokół ten został jednostronnie podpisany i zatwierdzony przez ZMPGA. Zgodnie z powyższym protokołem konieczności, całkowite wynagrodzenie umowne dla Wykonawcy za roboty zrealizowane w ramach ETAPU II wynosiło 407,0 tys. zł netto.

Wskazane powyżej usterki dotyczące Etapu II Wykonawca był zobowiązany usunąć do dnia 9 lipca 2021 r. W dniu 12 lipca 2021 r. Kierownik Działu Realizacji ZMPGA potwierdził, że do dnia 9 lipca 2021 r. Wykonawca usunął wszystkie zawarte w tym protokole.

W skład komisji dokonującej odbioru wchodziły m.in. osoby posiadające odpowiednie uprawnienia budowlane¹¹⁷.

(akta kontroli str. 4065-4069)

W piśmie z dnia 5 sierpnia 2021 r., skierowanym do ZMPGA, lider konsorcjum wskazał m.in. na fakt nierozliczenia wszystkich należności Wykonawcy co przy braku stosownych ustaleń i próby wypracowania kompromisu rodzi ryzyko powstania sporu, którego Wykonawca chciałby uniknąć¹¹⁸.

(akta kontroli str. 4070-4074)

W odpowiedzi na powyższe pismo, ZMPGA w dniu 20 września 2021 r. podtrzymał swoje wcześniejsze, stanowisko i wielokrotnie przedstawianą argumentację, że nie widzi podstaw do podejmowania jakichkolwiek działań mających na celu uzgadnianie kwoty, która ma stanowić rekompensatę z tytułu niepełnego zrealizowania umowy.

(akta kontroli str. 4075)

Na podstawie decyzji nr ZOB.771.6.4.2021.AT z dnia 31 maja 2021 r.¹¹⁹ Pomorski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego udzielił pozwolenia na użytkowanie przed zakończeniem wszystkich robót zrealizowanych w ramach inwestycji Elektryfikacji, które objęte były decyzją Wojewody Pomorskiego nr 68z/2018/AZ z dnia 6 listopada 2018 r. o zatwierdzeniu projektu budowlanego i udzieleniu pozwolenia na budowę.

¹¹² Zmienianej aneksami. Ostatni aneks nr 12 podpisano w dniu 10 maja 2021 r.

¹¹³ Do dnia 14.06.2021 r.

¹¹⁴ Czynności odbiorowych dokonywano w okresie od 22 czerwca 2021 r. do 30 czerwca 2021 r.

¹¹⁵ W zakresie budowy sieci trakcyjnej na odcinku od słupa 0-26D/782 (wg projektu ZMPGA) do słupa 2-1E+036 i zakotwienia na słupie 2-1E+36 (wg projektu PKP PLK S.A.).

¹¹⁶ Obejmujące podwieszenie sieci jezdnej, od słupa 0-26D/782 do końca odcinka tj. zakotwienia sieci na bramce 2-1E+036.

¹¹⁷ Protokół został podpisany przez przedstawiciela lidera konsorcjum w dniu 12 lipca 2021 r.

¹¹⁸ W pismach z dnia 20 maja 2021 r. lider konsorcjum wskazywał m.in. na fakt, iż nie wyraża zgody na obniżenie wynagrodzenia ryczałtowego przez ZMPGA.

¹¹⁹ Stała się ostateczna z dniem 22 czerwca 2021 r.

ZMPGA do wniosku o udzielenie ww. pozwolenia dołączył wymagane dokumenty, określone w art. 57 ustawy Prawo budowlane.

(akta kontroli str. 4076-4079)

W piśmie nr ZTR/614/07/LP/532/2021 z dnia 14 czerwca 2021 r. skierowanym do PKP PLK, ZMPGA poinformował m.in., że została zakończona realizacja wszystkich robót w ramach zadania inwestycyjnego Elektryfikacji oraz wydana w dniu 31 maja 2021 r. decyzja o pozwoleniu na użytkowanie przedmiotowej inwestycji przed zakończeniem wszystkich robót budowlanych. Do wykonania pozostały wyłącznie roboty, których ZMPGA nie mógł zrealizować z przyczyn zależnych wyłącznie od PKP PLK (zgodnie z porozumieniem z dnia 14 września 2018 r., zmienionym aneksem nr 1 z dnia 4 maja 2021 r.). ZMPGA wskazał, iż PKP PLK, jako inwestor pozostałych do wykonania robót jest zobowiązany do dopełnienia wszelkich formalności niezbędnych do ich rozpoczęcia i zakończenia oraz poinformował, że na wniosek PPK PLK, wyrazi zgodę na przeniesienie posiadanej decyzji o pozwoleniu na budowę Nr 68z/2018/AZ z dnia 6 listopada 2018 r., z ZMPGA na PKP PLK, celem umożliwienia realizacji ww. robót.

(akta kontroli str. 4080-4092)

3.2. Do dnia 3 września 2021 r.¹²⁰, ZMPGA nie naliczył kar umownych wykonawcom realizującym Budowę terminalu i Elektryfikację, a także nie skorzystał wobec tych wykonawców z zabezpieczenia należytego wykonania umów – wobec braku przesłanek do ich zastosowania.

(akta kontroli str. 4022-4024)

3.4. W ramach umowy o dofinansowanie nr POIS.03.02.00-00-0072/18-00 z dnia 9 września 2019 r. elektryfikacja dokonano dwukrotnie zmian umowy o dofinansowanie (zatwierdzonych przez CUPT, gdzie dokonano m.in. zaktualizowania Harmonogramu Realizacji Projektu (dalej: „HRP”) tj.:

- a) 12 grudnia 2019 r. sporządzono aneks nr POIS.03.02.00-00-0072/18-01 z uwagi na konieczność doprecyzowania zapisów dot. stopy dofinansowania dla projektów realizowanych w oparciu o GBER¹²¹, wobec czego zmieniono ww. zapisy oraz przesunięto kwotę dofinansowania na kategorię roboty budowlane;
- b) 8 marca 2021 r. sporządzono aneks nr POIS.03.02.00-00-0072/18-02, z uwagi na w przedłużające się kursy teoretyczne i szkolenia kadry, która miała obsługiwać zabudowany w ramach inwestycji system sterowania ruchem kolejowym (srk), niewykonanie przez PKP PLK robót na styku inwestycji realizowanych przez ZMPGA i PKP PLK w terminie określonym w Porozumieniu zawartym między stronami oraz wystąpienie robót dodatkowych niezbędnych do realizacji projektu. W ww. aneksie zmieniono w szczególności: wartość całkowitą projektu, zmniejszono wartość wydatków kwalifikowalnych, obniżono dofinansowanie UE oraz wydłużono okres realizacji rzeczowej projektu do dnia 30 września 2021 r. i okres kwalifikowalności wydatków do dnia 31 grudnia 2021 r.

¹²⁰ Data wyjaśnień złożonych przez Prezesa Zarządu.

¹²¹ Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1084 z dnia 14 czerwca 2017 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 651/2014 w odniesieniu do pomocy na infrastrukturę portową i infrastrukturę portów lotniczych, progów powodujących obowiązek zgłoszenia pomocy na kulturę i zachowanie dziedzictwa kulturowego, pomocy na infrastrukturę sportową i wielofunkcyjną infrastrukturę rekreacyjną, a także programów regionalnej pomocy operacyjnej skierowanych do regionów najbardziej oddalonych oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 702/2014 w odniesieniu do obliczania kosztów kwalifikowalnych.

ZMPGA w dniu 6 maja 2021 r. przekazał do CUPT skan aneksu nr 1 z dnia 4 maja 2021 r. do Porozumienia zawartego w dniu 14 września 2018 r. w sprawie rozwiązań projektowych i wykonania robót na styku infrastruktury PKP PLK i ZMPGA zgodnie z którym m.in. przedłużono termin na wykonanie robót w ramach sieci trakcyjnej do 31 sierpnia 2022 r.

(akta kontroli str. 3284-3367, 3563-3693)

W ramach umowy o dofinansowanie nr POIS.03.02.00-00-0015/17-00 z 18 czerwca 2018 r. przebudowa terminalu dokonano trzykrotnie zmian umowy o dofinansowanie (zatwierdzonych przez CUPT, w tym dokonano aktualizacji HRP) tj.:

- a) 3 lipca 2019 r. sporządzono aneks nr POIS.03.02.00-00-0015/17-01 z uwagi na konieczność wprowadzenia zapisów dotyczących poziomów dofinansowania związanych z limitami pomocy publicznej, co umożliwiło rozliczenie projektu w systemie SL 2014-2020, zmieniono ww. zapisy, oraz planowany całkowity koszt realizacji projektu,
- b) 29 listopada 2019 r. sporządzono aneks nr POIS.03.02.00-00-0015/17-02, z uwagi na zmianę zapisów umowy o dofinansowanie w zakresie § 6 p. 1 a), b) i c) polegającą na modyfikacji przypisów do ww. punktów. Wobec tego zmieniono ww. zapisy, wysokość kosztów całkowitych projektu;
- c) 6 października 2020 r. sporządzono aneks nr POIS.03.02.00-00-0015/17-03, z uwagi na aktualizację danych finansowych w zakresie kwot w poszczególnych zadaniach w zakresie wydatków niekwalifikowalnych, powodujących wzrost wartości całkowitej Projektu z zachowaniem poziomów dofinansowania.

Poza ww. aneksami trzykrotnie zmieniono HRP (jednokrotnie w latach 2019-2021), a zmiany te zostały zatwierdzone przez CUPT. Ostatnia zmiana HRP zatwierdzona w dniu 14 maja 2021 r. dotyczyła m.in.

- zaktualizowania wartości w poszczególnych kwartałach wszystkich zadań, zgodnie z podpisanymi umowami z wykonawcami oraz z harmonogramami finansowymi,
- dla zadania nr 1 dodano umowę nr 08/JG//2021 z dnia 26 lutego 2021 r. dotyczącą robót uzupełniających, umowę 88/JC//2020 z dnia 9 listopada 2020 r. dotyczącą nadzoru branży mostowej (wskazaną jako kontynuacja umowy 108/JC//2018), umowę 25/SW//2020 z dnia 20 kwietnia 2020 r. dotyczącą wykonania modelu zarządzania terminalem promowym, zlecenie nr ZTR-225/32/JG/2020 dotyczące uzyskania pozwolenia wojewódzkiego konserwatora zabytków, co spowodowało zwiększenie wartości wydatków niekwalifikowalnych w ramach zadania oraz całkowitego kosztu realizacji projektu,
- dla zadania nr 6, umowy 108/JC//2018 z dnia 6 grudnia 2018 r., zaktualizowano datę zakończenia (tj. wygaśnięcia umowy). Jako kontynuację niniejszej umowy wpisano umowę nr 88/JC//2020 z dnia 9 listopada 2020 r. (ujęta jako wydatek niekwalifikowalny w zadaniu nr 1),
- dla zadania nr 8, umowy 107/JC//2018 z dnia 4 grudnia 2018 r., zaktualizowano datę zakończenia zadania.

(akta kontroli str. 3193-3283, 3368-3562)

W ramach umów o dofinansowanie nr:

- a) POIS.03.02.00-00-0072/18-00 z 9 września 2019 r. elektryfikacja przedmiotem projektu była elektryfikacja bocznic Intermodalnego terminalu Kolejowego wraz z jej przebudową, budową nowego toru oraz rozjazdów na grupie przyjazdowo-odjazdowej, a także montaż nowego systemu sterowania ruchem kolejowym (SRK);

- b) POIS.03.02.00-00-0015/17-00 z 18 czerwca 2018 r. budowa terminalu przedmiotem projektu¹²² było wybudowanie nowego publicznego terminalu promowego w Porcie Gdynia do obsługi promów powyżej 180 m, a także umożliwienie zwiększenia częstotliwości zawijania. W ramach tego celu miała nastąpić przebudowa nabrzeży na długości 597 mb, niezbędna dla działania wyodrębnionego terminalu o funkcji przejścia granicznego. Ponadto wybudowane miały być budynki terminalu granicznego dla operatorów i klientów, powierzchnie manewrowe i drogi dostępu do portu oraz infrastruktura obsługi statków i pasażerów.

W Załącznikach nr 12¹²³ do ww. umów określono, że w przypadku:

- elektryfikacji – wartość docelową wskaźnika produktu stanowi całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych dostępowych do portu - 2,2 km, oraz nie zdefiniowano wskaźnika rezultatu bezpośredniego,
- budowy terminalu – wartości docelowe wskaźników produktu określono jako: liczbę terminali w sieci TEN-T z nową lub zmodernizowaną infrastrukturą portową – jedna sztuka, długość zbudowanych lub zmodernizowanych nabrzeży w portach morskich – 597 mb, natomiast wskaźnik rezultatu bezpośredniego określono jako możliwość przyjmowania promów o długości powyżej 180 m – jeden.

Wskaźniki produktu i rezultatu bezpośredniego określone w ww. umowach do dnia zakończenia kontroli¹²⁴ nie zostały jeszcze osiągnięte, ich stopień realizacji wynosił zero¹²⁵. ZMPGA w przedkładanych siedmiu z ośmiu wnioskach o płatność (w ramach elektryfikacji) oraz złożonych wszystkich 14 wnioskach o płatność (w ramach budowy terminalu) informował CUPT¹²⁶ o postępie realizacji projektu, w tym o problemach zidentyfikowanych w trakcie realizacji projektu.

(akta kontroli str. 3193-3196, 3198-3456, 3525-3546, 3564-3617, 3660-3681)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. W dwóch protokołach z postępowania o udzielenie zamówienia w trybie przetargu nieograniczonego (dalej: „protokół z postępowania”)¹²⁷ nie uzupełniono punktu 2.4¹²⁸ o informację o szacunkowej wartości całkowitej zamówienia, wymaganą wzorem określonym w Załączniku nr 1 (druk ZP-PN) Rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 26 lipca 2016 r. w sprawie protokołu postępowania o udzielenie zamówienia publicznego¹²⁹.

(akta kontroli str. 2975, 2978-3008, 3082-3089, 3094-3105, 3123-3133)

Z wyjaśnień Specjalisty ds. umów i zamówień publicznych wynika, że powodem była omyłka oraz nie miało to wpływu na wynik postępowania.

(akta kontroli str. 3134-3135)

¹²² Zestawienie wskaźników do monitorowania postępu rzeczowego Projektu.

¹²⁴ Do 1 października 2021 r.

¹²⁵ Zgodnie z § 11 ust 2 umowy na elektryfikację oraz budowę terminalu promowego osiągnięte wartości wskaźników produktu powinny zostać wykazane przez beneficjenta najpóźniej we wniosku o płatność końcową. Osiągnięcie wartości docelowej wskaźników rezultatu bezpośredniego powinno nastąpić co do zasady, nie później niż w terminie 12 miesięcy od zakończenia okresu realizacji Projektu. Termin zakończenia kwalifikowalności wydatków określono w § 7 ust 2 ww. umów na 31 grudnia 2021 r., a na podstawie w § 7 ust 3 umowy Beneficjent został zobowiązany do przedłożenia wniosku o płatność końcową w terminie do 30 dni po upływie tego okresu. Zakończenie realizacji zakresu rzeczowego ustalono na 31 grudnia 2021 r. (w przypadku terminalu promowego) oraz 30 września 2021 r. (w przypadku elektryfikacji).

¹²⁶ Instytucja Pośrednicząca Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.

¹²⁷ Dotyczy postępowań na „Wykonanie przebudowy Nabrzeża Włoskiego w Porcie Gdynia” (nr. sprawy ZNU-227/10/JG/ZHB/55/JJ-I-2/JK/2018) oraz „Przebudowę Nabrzeża Słowackiego w Porcie Gdynia” (nr. sprawy ZNU-227/4/JC/ZHB/11/JJ-I-2/JK/2018).

¹²⁸ Pkt 2.4 wzoru wg druku ZP-PN wymaga określenia wartości całkowitej zamówienia udzielanego jako część zamówienia oraz wartości aktualnie udzielanej części zamówienia (którego dotyczy obecne postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego).

¹²⁹ Dz. U. poz. 1128.

2. W postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego na „Wykonanie przebudowy Nabrzeża Włoskiego w Porcie Gdynia”, ZMPGA nie zwrócił, niezwłocznie po dokonaniu czynności wyboru najkorzystniejszej oferty, wadium wykonawcom, których oferty nie zostały wybrane jako najkorzystniejsze. Stanowiło to naruszenie art. 46 ust. 1 ustawy PZP.

ZMPGA nie zwrócił wykonawcom wadium po dokonaniu w dniu 28 września 2018 r. pierwotnym wyborze oferty. Zwrot wadium wniesionego przez wykonawców, których oferty nie zostały wybrane jako najkorzystniejsze, nastąpił po upływie 31 dni od drugiego wyboru oferty najkorzystniejszej, dokonanego w dniu 27 listopada 2018 r. (po unieważnieniu czynności oceny, badania i wyboru najkorzystniejszej oferty).

(akta kontroli str. 2995-3080)

Były Kierownik Działu Budowli Hydrotechnicznych¹³⁰ (członek Komisji Przetargowej) wyjaśnił, że nie jest w posiadaniu dokumentów oraz z powodu ponad dwuletniej przerwy w pracy na rzecz ZMPGA nie jest w stanie przypomnieć powodów opóźnienia.

(akta kontroli str. 3136-3137)

OCENA CZĄSTKOWA

Na dzień 30 czerwca 2021 r. Plan rozwoju był w trakcie sporządzania. ZMPGA posiadał przyjętą w 2014 r. Strategię rozwoju, która jednak nie była w pełni spójna z Programem rozwoju portów do 2030 r. i w związku z tym była w trakcie procesu aktualizacji. Roczne plany finansowo-rzeczowe oraz wieloletnie plany inwestycyjne, w tym korekty wieloletnich planów inwestycyjnych były przedkładane Radzie Nadzorczej odpowiednio do zaopiniowania lub zatwierdzenia.

ZMPGA podejmował działania zmierzające do rozwoju i promocji działalności gospodarczej prowadzonej w Porcie Gdynia czego efektem było m.in. pozyskanie przewoźnika promowego, dwóch nowych serwisów kontenerowych i ogólny wzrost przeladunków.

Wyboru wykonawców badanych zadań inwestycyjnych dokonano zgodnie z przepisami ustawy PZP. Stwierdzono nieprawidłowości polegające na sporządzeniu dwóch protokołów postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego¹³¹, w których nie uzupełniono wszystkich danych wymaganych we wzorze¹³² oraz na niezwłocznym po wyborze oferty. Nieprawidłowości nie miały jednak wpływu na wyniki tych postępowań.

ZMPGA zapewnił stosowny nadzór nad realizacją badanych zadań inwestycyjnych objętych badaniem. Zadania te realizowano zgodnie z postanowieniami zawartych umów, z uwzględnieniem zmian określonych w badanych aneksach oraz zgodnie z warunkami umów o dofinansowanie środkami z UE. Nie zaistniały przesłanki do naliczania kar umownych i skorzystania z zabezpieczenia należytego wykonania umów¹³³.

Badanych odbiorów częściowych i końcowych dokonywano zgodnie z postanowieniami zawartych umów.

¹³⁰ Pełniący tę funkcję według stanu na dzień 28 grudnia 2018 r.

¹³¹ Na „Wykonanie przebudowy Nabrzeża Włoskiego w Porcie Gdynia” oraz „Przebudowę Nabrzeża Słowackiego w Porcie Gdynia”.

¹³² Druk ZP-PN.

¹³³ Do dnia 3 września 2021 r.

OBSZAR

3. Gospodarka finansowa

Opis stanu faktycznego

W okresie objętym kontrolą ZMPGA był powiązany kapitałowo z trzema podmiotami, z którymi sporządzał skonsolidowane sprawozdanie finansowe, tj.

- Przedsiębiorstwo Portowe „SIEĆ” Sp. z o.o. – ZMPGA posiadał 100% udziału w kapitale zakładowym,
- „Bałtycka Baza Masowa” Sp. z o.o. (dalej „BBM Sp. z o.o.”) – ZMPGA posiadał 50% udziału w kapitale zakładowym,
- „Terramar” Spedycja Międzynarodowa Sp. z o.o. – ZMPGA posiadał 49% udziału w kapitale zakładowym.

Ponadto ZMPGA posiadał 30% udziału w kapitale zakładowym Polski PCS Sp. z o.o.

Prezes Zarządu ZMPGA odnośnie realizacji wniosku o zintensyfikowanie działań w celu zbycia udziałów w BBM Sp. z o.o. zawartego w wystąpieniu pokontrolnym z 15 września 2014 r., z kontroli NIK nr P/14/031 wyjaśnił m.in., że po dwóch nieudanych próbach zbycia udziałów w latach 2005-2008 oraz 2011-2013, Zarząd ZMPGA planował ogłoszenie kolejnego procesu prywatyzacji w roku 2016 r. Podyktowane to było tym, że w 2015 r. BBM Sp. o.o. kończyła spłatę kredytu. Pozwoliło to na uproszczenie procedury sprzedaży i miało wpływ na jej wycenę. W 2017 r. zlecono wycenę BBM Sp. z o.o. Wycena na dzień 31 grudnia 2018 r. została przyjęta uchwałą Zarządu ZMPGA w 2019 r.¹³⁴ Jednak dalsze prace zostały wstrzymane z uwagi na:

- planowane prace rozwojowe ZMPGA w obszarze sąsiadującym z BBM Sp. z o.o. (projekt pn. „Budowa Portu Zewnętrznego w Procie Gdynia),
- dotychczasowe nieskuteczne procesy prywatyzacyjne,
- zmiany w przepisach¹³⁵, umożliwiające ZMPGA zachowanie udziałów w spółce prawa handlowego zajmującej się usługami przeładunku, tj. BBM Sp. z o.o.¹³⁶

(akta kontroli str. 826-1165, 1641-1650, 2694-2713, 2781-2787)

W latach 2018-2020 oraz w I połowie 2021 r. ZMPGA uzyskiwał dodatnie wyniki finansowe¹³⁷, choć rok do roku zysk netto malał – za wyjątkiem 2019 r.

Zysk netto wyniósł w 2018 r. 67.524,2 tys. zł i był mniejszy niż w 2017 r. o 8.202,8 tys. zł (-10,8%), w 2019 r. 52.510,2 tys. zł i był mniejszy niż w 2018 r. o 15.014 tys. zł (-22,2%), w 2020 r. 59.246,7 tys. zł i był większy niż w 2019 r. o 6.736,5 tys. zł (12,8%), w I połowie 2021 r. 24.264,7 tys. zł i był mniejszy niż za ten sam okres 2020 r. o 2.216,50 tys. zł (-8,4%).

Na zmiany wysokości zysku netto miały wpływ, w zależności od okresu, zarówno zmiany w przychodach i kosztach operacyjnych, pozostałych operacyjnych jak i finansowych.

Zysk netto, w odniesieniu do planów finansowo-rzeczowych, został zrealizowany w 2018 r. w 108,9%, w 2019 r. w 111,1% a w 2020 r. w 131,7%.

W latach 2018 – 2020 całość zysku netto została przeznaczona na kapitał rezerwowy w celu budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury portowej, jak również na realizację zadań polegających na prognozowaniu, programowaniu

¹³⁴ Uchwała Zarządu ZMPGA z 22 października 2019 r. nr 278/VII/2019.

¹³⁵ Art. 14 ust. 1 ustawy zmieniającej ustawę o portach i przystaniach morskich.

¹³⁶ www.bbm.gdynia.pl

¹³⁷ Dane pochodzą z jednostkowych sprawozdań finansowych ZMPGA.

i planowaniu rozwoju Portu Gdynia oraz pozyskaniu nieruchomości na potrzeby jego rozwoju.

Zysk ze sprzedaży wyniósł w 2018 r. 35.930,8 tys. zł i był większy niż w 2017 r. o 2.589,0 tys. zł (7,8%), w 2019 r. 22.116,5 tys. zł i był mniejszy niż w 2018 r. o 13.814,3 tys. zł (-38,4%), w 2020 r. 22.730,1 tys. zł i był większy niż w 2019 r. o 613,6 tys. zł (2,8%), w I połowie 2021 r. 17.289,50 tys. zł i był większy niż za ten sam okres 2020 r. o 5.597,50 tys. zł (47,9%).

Spadek zysku ze sprzedaży w 2019 r. w stosunku do 2018 r. wynikał ze wzrostu kosztów działalności operacyjnej o 17.993,9 tys. zł (przede wszystkim: amortyzacji - o 4.581,1 tys. zł, usług obcych - o 4.104,4 tys. zł i wynagrodzeń - o 3.474,3 tys. zł).

Przeładunki w Porcie Gdynia, bez kontenerów, wyniosły łącznie w 2018 r. 23.492,0 tys. t (o 2.266,8 tys. t więcej niż w 2017 r.), w 2019 r. 23.956,8 tys. t (o 464,8 tys. t więcej niż w 2018 r.), w 2020 r. 24.662,0 tys. t (o 705,2 tys. t więcej niż w 2019 r.), w I połowie 2021 r. 13.440,0 tys. t (o 1.415,0 tys. t więcej niż w I połowie 2020 r.).

Przeładunki kontenerów w Porcie Gdynia wyniosły w 2018 r. 803,9 tys. TEU (o 93,2 tys. TEU więcej niż w 2017r.), w 2019 r. 897,1 tys. TEU (o 93,2 tys. TEU więcej niż w 2018 r.), w 2020 r. 905,1 tys. TEU (o 8 tys. TEU więcej niż w 2019 r.), w I połowie 2021 r. 478,3 tys. TEU (o 60,4 tys. TEU więcej niż w I połowie 2020 r.).

Wykorzystanie potencjału przeładunkowego w Porcie Gdynia, bez kontenerów, wyniosło w 2018 r. 67%, w 2019 r. 68%, w 2020 r. 70% a w I połowie 2021 r. 76%.

Wykorzystanie potencjału przeładunkowego kontenerów w Porcie Gdynia, wyniosło w 2018 r. 53%, w 2019 r. 59%, w 2020 r. 60% a w I połowie rok 2021 r. 63%.

(akta kontroli str. str. 503-1165, 1651-1721, 2759-2760, 2788-2793)

Przychody ze sprzedaży¹³⁸ za 2018 r. wyniosły 191.181,6 tys. zł i były większe o 10.410,5 tys. zł (5,8%) w stosunku do 2017 r. Za 2019 r. wyniosły 195.361,1 tys. zł i były większe o 4.179,5 tys. zł (2,2%) w stosunku do 2018 r. Za 2020 r. wyniosły 194.783,1 tys. zł i były mniejsze o 578,0 tys. zł (-0,3%) w stosunku do 2019 r. Za I połowę 2021 r. wyniosły 109.326,90 tys. zł i były większe o 11.157,20 tys. zł (11,4%) niż w za ten sam okres 2020 r.

Głównym źródłem przychodów ze sprzedaży¹³⁹ były:

- usługi najmu i dzierżawy: w 2018r. 104.347,9 tys. zł (54,7%), w 2019 r. 108.857,1 tys. zł (55,8%), w 2020 r. 108.908,6 tys. zł (55,8%), w I połowie 2021 r. 58.463,2 tys. zł (54,3%);
- opłaty portowe: w 2018 r. 58.938,8 tys. zł (30,9%), w 2019 r. 57.675,7 tys. zł (29,5%), w 2020 r. 56.711,1 tys. zł (29,1%), w I połowie 2021 r. 31.601,1 tys. zł (29,3%);
- Opłaty za usługi związane z korzystaniem z infrastruktury portowej: w 2018 r. 27.238,0 tys. zł (14,3%), w 2019 r. 27.685,8 tys. zł (14,2%), w 2020 r. 29.057,1 tys. zł (14,9%), w I połowie 2021 r. 17.225,6 tys. zł (16%).

ZMPGA nie uzyskiwał przychodów z tytułu przeładunków i usług pasażerskich.

Koszty z działalności operacyjnej¹⁴⁰ za 2018 r. wyniosły 155.250,8 tys. zł i były większe o 7.821,5 tys. zł (5,3%) w stosunku do 2017 r. Za 2019 wyniosły 173.244,6 tys. zł i były większe o 17.993,8 tys. zł (11,6%) w stosunku do 2018 r. Za 2020 r.

¹³⁸ W części A sprawozdań finansowych wykazywane były jako „Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi”.

¹³⁹ Udział poszczególnych źródeł w przychodach został wyliczony bez uwzględnienia wartości zmian stanów produktów, kosztów wytworzenia produktów na własne potrzeby jednostki oraz przychodów ze sprzedaży materiałów.

¹⁴⁰ Tzn. koszty dotyczące przychodów ze sprzedaży.

wynosiły 172.053,0 tys. zł i były mniejsze o 1.191,6 tys. zł (-0,7%) w stosunku do 2019 r. Za I połowę 2021 r. wynosiły 92.037,3 tys. zł i były większe o 5.559,6 tys. zł (6,4%) niż w za ten sam okres 2020 r.

Wykonanie planów finansowo-rzeczowych w zakresie przychodów¹⁴¹ wyniosło w 2018 r. 105,2%, w 2019 r. 110% i w 2020 r. 104,2%, zaś w zakresie kosztów¹⁴² wyniosło w 2018 r. 103,5%, w 2019 r. 109,5% a w 2020 r. 97,9%.

Trzy z dziewięciu¹⁴³ wskaźników ekonomicznych poddanych badaniu za lata 2018 – 2020¹⁴⁴ wykazywało wahania. Dotyczyło to ROS¹⁴⁵, który wynosił od 26,9% w 2019 r. do 35,3% w 2018 r., ROE¹⁴⁶ który wynosił od 3,6% w 2019 r. do 4,9% w 2018 r. oraz wskaźnika rotacji należności w dniach, który wynosił od 24,8 w 2020 r. do 31,0 w 2019 r. Dynamika pozostałych sześciu wskaźników wykazywała negatywną tendencję zmian. Wskaźniki płynności bieżącej i szybkiej spadły odpowiednio z 23,7 i z 23,6 w 2018 r. do 0,9 w 2020 r. Wskaźnik ogólnego poziomu zadłużenia zwiększył się z 17,9 w 2018 r. do 42,3 w 2020 r. Wskaźnik rotacji aktywów ogółem zmniejszył się z 0,11 w 2018 r. do 0,07 w 2020 r. ROA¹⁴⁷ zmniejszył się z 3,8% w 2018 r. do 2,2% w 2020 r. Wskaźnik ogólnej oceny finansowej zmniejszył się z 2,8 w 2018 r. do 0,5 w 2020 r.

Poziom wskaźnika płynności bieżącej i szybkiej w 2018 r. wynikał z akumulacji środków pieniężnych z przeznaczeniem na inwestycje. Przyczyną spadku w 2020 r. do wartości 0,9 było ujęcie w bilansie za ten rok, otrzymanych od Skarbu Państwa obligacji skarbowych na realizację jednego z projektów (o wartości nominalnej 671.985,0 tys. zł). Był to też główny powód wzrostu wskaźnika ogólnego poziomu zadłużenia oraz spadku pozostałych czterech wskaźników.

(akta kontroli str. 503-1165, 1651-1713, 1722-1742, 2759-2760, 2781-2787, 2794-2801)

ZMPGA według stanu na dzień 31 grudnia 2018 r., 2019 r. i 2020 r. oraz 30 czerwca 2021 r. nie posiadał zobowiązań wymagalnych.

(akta kontroli str. 1709)

Stan należności wymagalnych (przeteterminowanych)¹⁴⁸ ZMPGA w okresie objętym kontrolą ulegał wahaniom. Według stanu na dzień 31 grudnia wynosiły one: w 2018 r. 4.762,1 tys. zł i były o 1.283,9 tys. zł mniejsze niż w 2017 r. (-21,2%), w 2019 r. zł 3.958,6 tys. zł i były o 803,5 tys. zł mniejsze niż w 2018 r. (-16,9%), w 2020 r. 3.137,5 tys. zł i były o 821,1 tys. zł mniejsze niż w 2019 r. (-20,7%). Według stanu na 30 czerwca 2021 r. wynosiły 5.271,70 tys. zł i były o 2174,5 tys. zł większe niż na 30 czerwca 2020 r. (70,21%). W ZMPGA nie występowały należności przedawnione.

Proces windykacji należności uregulowany został w „instrukcji regulującej procedury windykacji wierzytelności w spółce Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.” (dalej: „Instrukcja windykacji”), wprowadzonej zarządzeniem Zarządu ZMPGA nr 25/2017 z 16 listopada 2017 r. Zawierała ona zasady postępowania przy windykacji przedsądowej, sądowej oraz postępowania w przypadku upadłości lub likwidacji dłużnika.

¹⁴¹ Razem przychody ze sprzedaży, pozostałej działalności operacyjnej i finansowe.

¹⁴² Razem koszty sprzedaży, pozostałej działalności operacyjnej i finansowe.

¹⁴³ Z uwagi na brak zaciągniętych kredytów, dla ZMPGA nie wyliczono wskaźnika pokrycia obsługi długu.

¹⁴⁴ Z uwagi na porównywalność danych, nie uwzględniono I półrocza 2021 r.

¹⁴⁵ Wskaźnik rentowności aktywów.

¹⁴⁶ Wskaźnik rentowności kapitału własnego.

¹⁴⁷ Wskaźnik rentowności sprzedaży.

¹⁴⁸ Tj. należności, których termin płatności wynikający z pierwotnego dokumentu minął, a nie zostały zapłacone. Uwzględnione są również kwoty wierzytelności, których spłata została następnie rozłożona na raty na podstawie porozumień itp.

Badaniu poddano trzy największe salda należności wymagalnych trzech różnych kontrahentów (dłużników), tj. [1] saldo na dzień 31 grudnia 2018 r. w wysokości 6.343,0 tys. zł, [2] na dzień 31 grudnia 2020 r. w wysokości 1.647,1 tys. zł oraz [3] na dzień 31 grudnia 2019 r. w wysokości 518,7 tys. zł.

Ad. 1. Wymagalna należność 6.343,0 tys. zł dotyczyła 65 faktur¹⁴⁹ wystawionych w okresie od maja do grudnia 2018 r. Na wniosek dłużnika, 10 września 2018 r. zostało zawarte porozumienie o odroczeniu terminu płatności i rozłożeniu zobowiązania na raty (dalej: „Porozumienie z 2018 r.”). Łączna kwota zaległych wierzytelności objęta Porozumieniem z 2018 r. wyniosła 8.662,6 tys. zł. Sposób zabezpieczenia spłaty został poprzedzony analizą. W jej wyniku nie przyjęto proponowanej przez dłużnika formy zabezpieczenia w postaci poręczenia spłaty złożonego przez inny podmiot. Zgodnie z Porozumieniem z 2018 r., spłatę zabezpieczono na majątku ruchomym dłużnika.

Na 31 grudnia 2018 r. kwota do spłaty z porozumienia 2018 r. wynosiła 4.947,0 tys. zł. Cała kwota została uregulowana. Ostatnia rata została zapłacona 14 sierpnia 2019 r., tj. przed terminem ustalonym na 31 sierpnia 2019 r.

Pozostała część z kwoty 6.343,00 tys. zł, tj. 1.396,1 tys. zł¹⁵⁰ dotyczyła faktur wystawionych w 2018 r. po dacie porozumienia z 2018 r. Została ona uregulowana do 15 lutego 2019 r.

Ad. 2. Wymagalna należność 1.647,1 tys. zł dotyczyła 59 faktur¹⁵¹ wystawionych w okresie od maja 2019 r. do grudnia 2020 r. oraz jednej noty odsetkowej wystawionej w grudniu 2019 r. Na wniosek dłużnika, 17 lipca 2019 r. zostało zawarte porozumienie o odroczeniu terminu płatności i rozłożeniu zobowiązania na raty, zmienione aneksem z 14 listopada 2019 r. (dalej: „Aneksowane porozumienie z 2019 r.”). Łączna kwota wierzytelności objętych aneksowanym porozumieniem z 2019 r. wynosiła 1.058,3 tys. zł. Sposób zabezpieczenia, w postaci sporządzonego w formie aktu notarialnego oświadczenia o poddaniu się egzekucji¹⁵², został uzgodniony z przedstawicielem kancelarii prawnej obsługującej ZMPGA. Do 31 grudnia 2020 r. dłużnik spłacił 141,2 tys. zł z kwoty objętej Aneksowanym porozumieniem z 2019 r.

Pozostała niespłacona część z Aneksowanego porozumienia z 2019 r. (tj. 917,1 tys. zł) oraz należności wymagalne powstałe w okresie od listopada 2019 r. do maja 2020 r., w wysokości 671,6 tys. zł¹⁵³, zostały objęte spisem należności przez nadzorcę sądowego dłużnika, w związku z otwarciem w dniu 14 kwietnia 2020 r. przyspieszonego postępowania układowego¹⁵⁴. Na podstawie tego, Zarząd ZMPGA podjął uchwałę o utworzeniu w księgach rachunkowych 2020 r. odpisu aktualizującego kwotę wierzytelności w tej wysokości.

Ponadto saldo należności wymagalnych 1.647,1 tys. zł obejmowało również kwotę 58,4 tys. zł za cztery faktury wystawione w grudniu 2020 r. Po skierowaniu do dłużnika wezwania do zapłaty, poprzedzonego monitem, całość wierzytelności została uregulowana 29 stycznia 2021 r.

Ad. 3. Wymagalna należność 518,7 tys. zł dotyczyła 20 faktur wystawionych w okresie od listopada do grudnia 2019 r. W stosunku do tego dłużnika

¹⁴⁹ Uwzględniając dwie faktury korygujące in minus.

¹⁵⁰ Z uwagi na różnice z zaokrąglen, kwoty częściowe w wysokości 4.947,00 tys. zł i 1.396,1 tys. zł nie są równe łącznej kwocie należności wymagalnych na dzień 31 grudnia 2018 r. (tj. 6.343,00 tys. zł).

¹⁵¹ Uwzględniając cztery faktury korygujące in minus.

¹⁵² Na podstawie art. 777 § 1 pkt 5 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (Dz. U. z 2020 r. poz. 1575 ze zm.).

¹⁵³ W tym nota odsetkowa z 31 grudnia 2019 r. na kwotę 37,1 tys. zł.

¹⁵⁴ O którym mowa w art. 2 pkt 2 ustawy z dnia 15 maja 2015 r. Prawo restrukturyzacyjne (Dz. U. z 2020 r. poz. 814 ze zm.).

zastosowano monit po którym została zapłacona część tej kwoty, a następnie wezwanie do zapłaty, po którym kontrahent spłacił, do 6 lutego 2020 r., pozostałą część.

Działania spółki były zgodne z obowiązującą Instrukcją windykacji.

(akta kontroli str. 1709, 1744-1757, 1982-1983)

W okresie objętym kontrolą zasady wynagradzania członków Zarządu ZMPGA uregulowane były w uchwale Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia z 30 października 2017 r. nr 5 w sprawie ustalenia zasad wynagradzania Zarządu Spółki (dalej: „uchwała Walnego Zgromadzenia w sprawie wynagradzania Zarządu”) oraz w uchwale Rady Nadzorczej z 14 listopada 2017 r. nr 089/VII/2017 r. w sprawie kształtowania wynagrodzeń członków Zarządu oraz określenia treści umowy o świadczenie usług zarządzania (dalej: „uchwała Rady Nadzorczej w sprawie wynagradzania Zarządu”).

Przyjęte zasady wynagradzania członków Zarządu ZMPGA były zgodne z art. 4 ustawy o zasadach kształtowania wynagrodzeń. W uchwale Walnego Zgromadzenia w sprawie wynagradzania Zarządu przyjęto m.in., że:

- wynagrodzenie prezesa i pozostałych członków zarządu składało się z części stałej w przedziale od 4 do 8 krotności przeciętnego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat z nagród z zysku w czwartym kwartale roku poprzedniego, ogłoszonego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego (dalej: „przeciętne wynagrodzenie”) i części zmiennej, stanowiącej wynagrodzenie uzupełniające za rok obrotowy;
- wynagrodzenie zmienne (dalej: „nagroda”) było uzależnione od poziomu realizacji celów zarządczych i nie mogło przekroczyć 50% wynagrodzenia stałego. Katalog celów zarządczych składał się z celów ogólnych, w tym m.in. stopnia realizacji misji publicznej oraz celów dodatkowych. Cele dodatkowe dotyczyły wdrożenia zasad wynagradzania członków organów zarządczych i rad nadzorczych w podmiotach zależnych¹⁵⁵, ukształtowania składów rad nadzorczych oraz wdrożenia zasad zarządzania mieniem państwowym w tych podmiotach;
- Rada Nadzorcza została upoważniona do uszczegółowienia celów zarządczych wraz z określeniem wag tych celów oraz obiektywnych i mierzalnych kryteriów ich realizacji i rozliczania.

Ponadto w ww. uchwale Walne Zgromadzenie upoważniło Radę Nadzorczą do zawarcia z członkiem Zarządu umowy o zakazie konkurencji. Uchwała zawierała warunki zawarcia takiej umowy oraz wytyczne odnośnie najważniejszych jej elementów, w tym w szczególności maksymalnej wysokości odszkodowania.

W uchwale Rady Nadzorczej w sprawie wynagradzania Zarządu przyjęto wysokość części stałej wynagrodzenia członków zarządu oraz wzór umowy o świadczenie usług w zakresie zarządzania. Wysokość części stałej wynagrodzenia została ustalona jako wielokrotność, mieszczącą się w przedziale ustalonym przez Walne Zgromadzenie, przeciętnego wynagrodzenia w czwartym kwartale 2016 r. Było to zgodne z przepisami ustaw o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustaw budżetowych na lata 2018 – 2021¹⁵⁶.

¹⁵⁵ W rozumieniu ustawy z 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. 2021 r. poz. 275).

¹⁵⁶ Tj. z art. 28 ustawy z dnia 8 grudnia 2017 r. o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na rok 2018 (Dz. U. z 2017 r. poz. 2371 ze zm.), art. 22 ustawy z dnia 9 listopada 2018 r. o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na rok 2019 (Dz. U. z 2018 r. 2435 ze zm.), art. 31 ustawy z dnia 13 lutego 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na rok 2020 (Dz. U. z 2020 r., poz. 278) oraz art. 15

Rada Nadzorcza co roku ustalała wskaźniki określające wykonanie celów zarządczych oraz wartości referencyjne, tryb i sposób oceny ich wykonania.

W okresie objętym kontrolą część stała wynagrodzenia członków Zarządu była wypłacana w wysokościach określonych w ww. uchwale Rady Nadzorczej.

W powyższym okresie nagrodę wypłacono raz, w IV kwartale 2020 r., w związku z realizacją celów zarządczych na 2019 r. na poziomie 68,9%, przy minimalnym progu 65%. Otrzymało ją dwóch z trzech członków Zarządu pełniących te funkcje w dniu przyznania nagrody¹⁵⁷ oraz dwóch byłych członków Zarządu. Wszystkie te osoby były w składzie Zarządu w 2019 r. dłużej niż 3 miesiące. Wysokość nagrody została odrębnie ustalona dla każdego z nich przez Radę Nadzorczą, po weryfikacji wykonania wskaźników realizacji celów zarządczych. Wyliczono ją poprzez pomnożenie kwoty bazowej wynagrodzenia zmiennego (stanowiącej 50% wynagrodzenia stałego za 2019 r.), udziału liczby dni sprawowania funkcji i współczynnika realizacji celów zarządczych na 2019 r. (tj. 68,9%).

Nagrody za realizację celów zarządczych za 2017 r. i 2018 r. nie zostały przyznane, gdyż członkowie Zarządu nie złożyli w wymaganym terminie¹⁵⁸ sprawozdań z wykonania celów zarządczych. W jednym przypadku Rada Nadzorcza odstąpiła od ustalenia nagrody za 2018 r. dla jednego z członków Zarządu, pomimo złożonego ww. sprawozdania, z uwagi na niewykonanie niefinansowych celów zarządczych.

Łączne wynagrodzenie wypłacone członkom Zarządu ZMPGA wyniosło w 2018 r. 1.268,3 tys. zł, w 2019 r. 1.457,9 tys. zł, w 2020 r. 1.528,0 tys. zł a w I połowie 2021 r. 729,9 tys. zł.

W okresie od 1 stycznia 2018 r. do 30 czerwca 2021 r. zasady wynagradzania członków Rady Nadzorczej ZMPGA uregulowane były w uchwale Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia z 26 czerwca 2017 r. nr 38 w sprawie ustalenia zasad kształtowania wynagrodzeń Członków Rady Nadzorczej. Wysokość miesięcznego wynagrodzenia została przyjęta dla wszystkich członków rady nadzorczej jako jednokrotność przeciętnego wynagrodzenia.

W ww. okresie członkom Rady Nadzorczej wypłacono wynagrodzenie zgodnie z przyjętym mnożnikiem, przy uwzględnieniu kwoty przeciętnego wynagrodzenia w czwartym kwartale 2016 r. Było to zgodne z przepisami ustaw o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustaw budżetowych na lata 2018 - 2021¹⁵⁹.

Łączne wynagrodzenie wypłacone członkom Rady Nadzorczej ZMPGA wyniosło w 2018 r. 413,8 tys. zł, w 2019 r. 422,8 tys. zł, w 2020 r. 422,9 tys. zł a w I połowie 2021 r. 211,7 tys. zł.

(akta kontroli str. 1982-2065, 2794-2801)

Udział wydatków inwestycyjnych sfinansowanych ze środków UE w łącznej kwocie wydatków inwestycyjnych ZMPGA w 2018 r. wyniósł 12,2%, w 2019 r. 52,6%, w 2020 r. 86,7% a w I połowie 2021 r. 68,3%.

W okresie objętym kontrolą w jednym przypadku ZMPGA podzielił projekt inwestycyjny na dwa odrębne zadania w związku z brakiem środków na jego łączną realizację. Dotyczyło to projektu pn. „Budowa infrastruktury intermodalnej na terenie

z dnia 19 listopada 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na rok 2021 (Dz. U. z 2020 r. poz. 2400 ze zm.).

¹⁵⁷ Trzeci członek zarządu pełnił funkcję w tym Organie od 26.06.2020 r.

¹⁵⁸ Termin wynosił 7 dni od daty Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia zatwierdzającego sprawozdanie finansowe za dany rok obrotowy.

¹⁵⁹ Patrz przypis nr 156.

Centrum Logistycznego Portu Gdynia", który został zgłoszony do procedury konkursowej dofinansowania ze środków z UE w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (dalej: „POLiS 2014-2020”). W związku ze wzrostem kosztów jego realizacji z 123.000 tys. zł do 215.853,7 tys. zł, wskaźnik rentowności tego projektu spadł poniżej 4% (tj. 0,06%). Z tego powodu projekt przestał się kwalifikować do dofinansowania z UE. Decyzją Zarządu ZMPGA¹⁶⁰ został wycofany z procedury konkursowej. Następnie został podzielony na dwa odrębne zadania: „Budowa terminalu intermodalnego na terenie Centrum Logistycznego Portu Gdynia” (dalej: „Budowa terminalu intermodalnego”) oraz „Budowa placów manewrowo-składowych na terenie Centrum Logistycznego Portu Gdynia” (dalej: „Budowa placów składowych”). Budowę placów składowych ZMPGA realizował ze środków własnych¹⁶¹. Natomiast nie rozpoczęto robót budowlanych dla zadania „Budowa terminalu intermodalnego”.

Prezes Zarządu wyjaśnił, że ZMPGA dla zadania (projektu) „Budowa terminalu intermodalnego” zamierza skorzystać z dofinansowania w wysokości do 50% w ramach nowej perspektywy finansowej UE, ponieważ jest bardzo duża szansa na otrzymanie środków. Będzie to jednak możliwe po zatwierdzeniu nowego programu operacyjnego FEnIKS¹⁶².

(akta kontroli str. 826-1165, 1586-1616, 2066-2145, 2693-2713, 2781-2793)

W przypadku trzech z czterech realizowanych projektów inwestycyjnych współfinansowanych ze środków UE, cała kwota wydatków kwalifikowalnych wskazanych przez ZMPGA do dofinansowania ze środków UE, za okres objęty kontrolą, została zatwierdzona i wypłacona przez CUPT. W przypadku projektu pn. „Rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia – przebudowa i elektryfikacja”, przy wypłacie za okres styczeń – kwiecień 2020 r. kwota dofinansowania UE została pomniejszona o 245,2 tys. zł (tj. 1,3% - łączne wnioskowane dofinansowanie do projektu za okres styczeń 2018 r. – czerwiec 2021 r. wynosiło 18.517,2 tys. zł). Pomniejszenie nastąpiło w związku z uznaniem za niekwalifikowalne wydatków przedstawionych do dofinansowania we wniosku za okres październik – grudzień 2019 r. w wysokości 240,7 tys. zł (plus odsetki 4,5 tys. zł). Dotyczyły one wykonanych i opłaconych robót branży sieć trakcyjna. Zrealizowane w ramach tych robót elementy zostały następnie zdemontowane w ramach robót zamiennych. Powodem zmian były zastrzeżenia zgłoszone w trakcie realizacji inwestycji przez jednego z dzierżawców terenu w Porcie Gdynia. Dzierżawca ten był stroną uzgodnień projektu budowlanego i w powyższym zakresie nie wnosił uwag.

Wiceprezes Zarządu Dyrektor ds. Infrastruktury i Zarządzania Majątkiem wyjaśnił, że konieczność zdemontowania części sieci trakcyjnej wyniknęła z niezależnej od ZMPGA zmiany przeznaczenia drogi technologicznej, nad którą przebiegała wybudowana sieć trakcyjna i koniecznością zwiększenia wysokości, na której nowobudowana sieć musiała zostać zamocowana.

Ponadto zadanie dotyczące wykonania robót budowlanych pn. „Przebudowa Nabrzeża Helskiego I” z projektu pn. „Pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia – etapy I i III oraz przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia – etap II i III, w związku z brakiem zgody dzierżawcy terenu¹⁶³ (dalej: „dzierżawca”) na przeprowadzenie prac, nie zostanie zrealizowane w terminie

¹⁶⁰ Uchwała Zarządu ZMPGA nr 073/VII/2020 z 18 marca 2020 r.

¹⁶¹ Na 30.06.2021 r. inwestycja była w trakcie realizacji.

¹⁶² FEnIKS 2021-2027 jest krajowym programem finansowanym ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) i Funduszu Spójności (FS). Źródło: <https://www.pois.gov.pl/strony/o-programie/fundusze-europejskie-na-infrastruktura-klimat-srodowisko/konsultacje-spoleczne-programu/>.

¹⁶³ Umowa dzierżawy obowiązuje do 31 maja 2023 r.

przewidzianym w umowie na dofinansowanie, tj. 30 października 2022 r. Kwota dofinansowania ze środków z UE przeznaczona na dofinansowanie tego zadania wynosiła po zmianach 46.401,0 tys. zł.

W okresie objętym kontrolą ZMPGA prowadził z dzierżawcą terenu uzgodnienia. Miały one na celu ustalenie warunków, na jakich ZMPGA wykona roboty budowlane na wydzierżawionym terenie. Dotyczyły one przede wszystkim sposobu rekompensaty dla dzierżawcy za ograniczenia w dysponowaniu przez niego terenem w czasie prac budowlanych. W związku z brakiem porozumienia, ZMPGA skierował sprawę do sądu arbitrażowego¹⁶⁴. Orzeczenie zostało wydane¹⁶⁵ na niekorzyść ZMPGA. Po tym orzeczeniu, ZMPGA prowadził rozmowy z CUPT, aby zakwalifikować te zadanie jako tzw. „projekt niefunkcjonujący”. Na tej podstawie ZMPGA planuje zrealizować zadanie w późniejszym okresie, przy wykorzystaniu udzielonego dofinansowania ze środków z UE.

(akta kontroli str. 2146-2485, 2788-2801)

Do 30 czerwca 2021 r. badane zadania inwestycyjne Elektryfikacji i Budowy terminalu nie zostały ostatecznie rozliczone z wykonawcami i były ujęte w księgach na koncie 082 „Środki trwałe w budowie – projekty UE”.

Wniosek numer pięć zawarty w wystąpieniu pokontrolnym z 15 września 2014 r., z kontroli NIK nr P/14/031 o ujęcie w ewidencji księgowej przyjętych do używania środków trwałych powstałych w wyniku realizacji zadań inwestycyjnych „Infrastruktura ro-ro” i „Magazyn wysokiego składowania” został zrealizowany.

(akta kontroli str. 2487-2520, 3682-3693, 4055-4069, 4080-4092)

Dokumenty wydane przez Prezesa Rady Ministrów na podstawie art. 7 ust. 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2016 r. o zasadach zarządzania mieniem państwowym¹⁶⁶ zostały zamieszczone na stronie internetowej Kancelarii Prezesa Rady Ministrów¹⁶⁷, tj.:

- Zasady nadzoru właścicielskiego nad spółkami z udziałem Skarbu Państwa (dalej: „Zasady nadzoru”),
- Wytyczne dla spółek z udziałem Skarbu Państwa sporządzających sprawozdanie finansowe za lata 2018, 2019 i 2020 (dalej „Wytyczne w sprawie sprawozdań finansowych”).

W rozdziale IV oraz załączniku 2 do Zasad nadzoru uregulowano zasady dot. Systemu monitorowania spółek z udziałem Skarbu Państwa (dalej „System monitorowania”). W ramach Systemu monitorowania ZMPGA zobowiązane było do składania kwartalnych ankiet i dołączonych sprawozdań zgodnych ze wzorem F-01/I-01 (sprawozdanie o przychodach, kosztach i wyniku finansowym oraz o nakładach na środki trwałe)¹⁶⁸. Ponadto ZMPGA zobowiązane było do przekazywania zatwierdzonych przez Walne Zgromadzenie rocznych sprawozdań finansowych. Powyższe dokumenty ZMPGA miało przekazywać w formie pliku elektronicznego oraz podpisanego wydruku. Obowiązek sprawozdawczy spoczywał na reprezentantach Skarbu Państwa w Radzie Nadzorczej ZMPGA. Szczegółowy zakres danych sprawozdawczych i termin ich przekazywania został określony w ww. załączniku nr 2. Termin składania ankiet wyznaczony był na ostatni dzień miesiąca następującego po upływie danego kwartału, a w przypadku ankiety za IV kwartał do

¹⁶⁴ ZMPGA wezwał dzierżawcę na arbitraż 16 lipca 2020 r.

¹⁶⁵ Orzeczenie sądu arbitrażowego zostało wydane 18 marca 2021 r.

¹⁶⁶ Dz. U. z 2020 r. 735 ze zm.

¹⁶⁷ <https://www.gov.pl/web/premier/lad-korporacyjny2>

¹⁶⁸ Sprawozdania F-01/I-01 sporządzane były dla potrzeb statystyki publicznej zgodnie z art. 30 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 29 czerwca 1995 r. o statystyce publicznej (Dz. U. 2021 r. poz. 955).

15 lutego następnego roku. Zakres danych do wypełnienia w ankietach obejmował dane ogólne (dane rejestracyjne, kapitały własne, informacje o akcjach itp.), informacje o kształtowaniu się wynagrodzeń osób kierujących spółką, informacje dodatkowe (dane o akcjonariacie, wskaźniki ekonomiczne, ocena bieżącej sytuacji ekonomicznej spółki itp.) oraz informacje o bieżącej działalności rady nadzorczej.

W wytycznych w sprawie sprawozdań finansowych nałożone zostały następujące obowiązki sprawozdawcze Zarządu oraz Rady Nadzorczej, względem ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, którego przedstawiciele wchodziłi w skład Walnego Zgromadzenia ZMPGA:

- w przypadku Zarządu:
 - przedkładanie dokumentów celem odbycia Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia,
 - sporządzanie Sprawozdań Zarządu według określonego w ww. dokumencie wzoru;
- w przypadku Rady Nadzorczej:
 - sprawozdania z oceny sprawozdania finansowego za rok obrotowy, sprawozdania zarządu z działalności spółki oraz wniosków zarządu w sprawie podziału zysku lub pokrycia straty,
 - roczne sprawozdania z działalności Rady Nadzorczej jako organu spółki (dalej: „sprawozdania z działalności Rady Nadzorczej”),
 - informacje o stosowaniu przepisów ustawy o zasadach kształtowania wynagrodzeń oraz uchwał walnego zgromadzenia wspólników w tym zakresie (tylko za lata 2019 i 2020).

Ponadto na podstawie pisma z Departamentu Nadzoru Właścicielskiego Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z 12 czerwca 2016 r. nr DNW/0111/230/2016 na ZMPGA nałożony został obowiązek przekazywania kwartalnych informacji o spółce w formie tzw. kart spółki. Informacje do uzupełnienia w karcie spółki dotyczyły m.in. danych o akcjonariacie, jednostkach powiązanych, organach spółki, głównych założeniach strategii, inwestycjach i o jej sytuacji gospodarczej.

ZMPGA sporządzał i przekazywał do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej wszystkie dokumenty wynikające z obowiązków sprawozdawczych za okresy objęte kontrolą.

Z badania dokumentacji sprawozdawczej składanej przez Zarząd ZMPGA za lata 2018-2020 (w przypadku dokumentów składanych za dany rok) oraz za IV kwartał 2018, 2019 i 2020 roku (w przypadku dokumentów składanych co kwartał) wynika, że składane przez ZMPGA sprawozdania zawierały wymagane dane dotyczące realizacji inwestycji, tj.:

- w ankietach kwartalnych podane były informacje o ilości i wartości kosztorysowej inwestycji nowo rozpoczętych (środkach trwałych w budowie) w okresie sprawozdawczym oraz dane o nakładach na ulepszenie i zakup środków trwałych;
- w sprawozdaniach Zarządu podane były informacje o poniesionych i planowanych na kolejny rok nakładach na niefinansowe aktywa trwałe¹⁶⁹ oraz informacje o strategii spółki na najbliższe lata, w tym o niezbędnych potrzebach

¹⁶⁹ Punkt 2.2. sprawozdań Zarządu z działalności ZMPGA za lata 2018, 2019 i 2020.

inwestycyjnych¹⁷⁰. Dodatkowo podane były informacje o inwestycjach planowanych i realizowanych przy współudziale funduszy UE oraz ze środków własnych¹⁷¹;

- w kartach spółki podane były dane o realizowanych projektach inwestycyjnych (z uwzględnieniem podziału na zadania) zawierające ich opis, koszt lub przewidywany koszt, termin realizacji i stan na dzień kończący okres sprawozdawczy;
- w sprawozdaniach z działalności Rady Nadzorczej, związane informacje na temat realizacji inwestycji, zawarte były w punkcie dotyczącym istotnych problemów, którymi zajmowała się Rada Nadzorcza i przeprowadzonych kontrolach oraz postępowaniach wyjaśniających oraz w punkcie dotyczącym realizacji programu strategicznego (zawierającym odesłanie do treści sprawozdań Zarządu).

Dane finansowe w sprawozdaniach F-01/I01 w ramach objętych badaniem ankiet kwartalnych za IV kwartał roku 2018, 2019 i 2020 pochodziły, z aktualnych na dzień ich sporządzenia, wersji sprawozdań finansowych oraz ksiąg rachunkowych ZMPGA.

(akta kontroli str. 619-719, 826-1257, 2521-2758)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Sytuacja ekonomiczno-finansowa ZMPGA w badanym okresie była dobra, pomimo negatywnej tendencji zmian sześciu z dziewięciu wskaźników finansowych uwzględnionych przy badaniu. ZMPGA w latach 2018 – 2020 oraz w I połowie 2021 r. wypracował zysk, który dla zakończonych lat obrotowych za każdym razem był przekazywany na kapitał rezerwowy z przeznaczeniem na potrzeby inwestycyjne. Przychody w tym okresie, poza minimalnym spadkiem w 2020 r. (-0,3%), stopniowo rosły. Były one przeznaczane na cele określone w art. 9 ustawy o portach. ZMPGA nie uzyskiwał przychodów z innej działalności niż określona w art. 7 ust. 1 ustawy o portach. W ZMPGA podejmował niezbędne działania windykacyjne wobec należności wymagalnych i nie występowały należności przedawnione. ZMPGA nie posiadał zobowiązań wymagalnych.

Zasady wynagradzania członków Zarządu oraz Rady Nadzorczej, w tym w szczególności ustalanie ich wysokości, były zgodne z przepisami ustawy o kształtowaniu wynagrodzeń.

ZMPGA podejmował skuteczne działania w celu zwiększenia możliwości inwestycyjnych. Udział wydatków inwestycyjnych sfinansowanych ze środków UE w łącznej kwocie wydatków inwestycyjnych ZMPGA w 2018 r. wyniósł 12,2%, w 2019 r. 52,6%, w 2020 r. 86,7% a w I połowie 2021 r. 68,3%. W przypadku jednego projektu, który przestał kwalifikować się do dofinansowania ze środków POIiŚ 2014-2020, został on podzielony na dwa odrębne zadania. Następnie jedno zadanie ZMPGA realizował ze środków własnych. Dla drugiego zamierza ubiegać się o dofinansowanie w ramach programu operacyjnego FEniKS.

W przypadku trzech z czterech realizowanych projektów inwestycyjnych współfinansowanych ze środków UE, cała kwota wydatków kwalifikowalnych wskazanych przez ZMPGA do dofinansowania ze środków UE, za okres objęty kontrolą, została zatwierdzona i wypłacona przez CUPT. Tylko w jednym przypadku nastąpiło pomniejszenie płatności o 245,2 tys. zł (tj. 1,3% - łączne wnioskowane dofinansowanie do projektu za okres styczeń 2018 r. – czerwiec 2021 r. wynosiło 18.517,2 tys. zł).

¹⁷⁰ Punkt 3.3. sprawozdań Zarządu z działalności ZMPGA za lata 2018, 2019 i 2020.

¹⁷¹ Punkt 3.4. sprawozdań Zarządu z działalności ZMPGA za lata 2018, 2019 i 2020.

Organy ZMPGA wywiązywały się z obowiązków sprawozdawczych względem ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Zgodnie obowiązującymi regulacjami odpowiednie organy ZMPGA sporządzały i przekazywały ankiety kwartalne, sprawozdania Zarządu, sprawozdania z działalności Rady Nadzorczej oraz karty spółki.

IV. Uwagi i wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK wnosi o:

- Wnioski
- 1) Sprostowanie oraz uzupełnienie brakujących wpisów w ksiązkach obiektów budowlanych.
 - 2) Wpisywanie w protokole z postępowania wartości całkowitej zamówienia udzielanego w częściach.
 - 3) Zwracanie wadium niezwłocznie po pierwszym wyborze oferty najkorzystniejszej.

Uwagi Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag.

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 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 Gdańsku. 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.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykonania wniosków

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

W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Gdańsk, dnia 5 października 2021 r.

Kontrolerzy:

Jacek Polak

Starszy inspektor kontroli państwowej



.....
podpis

Dariusz Jurczuk

Doradca ekonomiczny



.....
podpis

Najwyższa Izba Kontroli

Delegatura w Gdańsku

Dyrektor

~ up.

WICEDYREKTOR DELEGATURY
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI

w Gdańsku



.....
Teresa Sawicka.....

podpis

Gdańsk, dnia 05 października 2021 r.

LGD.410.013.01.2021

UPOWAŻNIENIE

Upoważniam Panią Teresę Sawicką – wicedyrektor Delegatury Najwyższej Izby Kontroli w Gdańsku do podpisania wystąpienia po kontroli P/21/028 – „Realizacja inwestycji infrastrukturalnych w portach morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej”, przeprowadzonej w ZARZĄD MORSKIEGO PORTU GDYNIA S.A. W GDYNI

p.o. DYREKTOR DELEGATURY
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI
w Gdańsku
Tomasz Staboszowski