



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Gdańsku

LGD.410.006.06.2022

Pan  
Maciej Karaś  
Prezes  
Zarządu Portu Morskiego Sp. z o.o. w Ustce  
ul. Bohaterów Westerplatte  
76-270 Ustka

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

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

## I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Zarząd Portu Morskiego w Ustce Sp. z o.o., ul. Bohaterów Westerplatte, 76-270 Ustka (dalej: „ZPM” lub „Spółka”).
Kierownik jednostki kontrolowanej	Maciej Karaś, Prezes Zarządu Spółki od 13 czerwca 2013 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Planowanie, realizowanie i nadzorowanie rozwoju portu morskiego.</li><li>2. Zarządzanie infrastrukturą portową i zapewnienie jej ochrony.</li><li>3. Prowadzenie gospodarki finansowo-księgowej oraz osiąganie planowanych wyników finansowych.</li></ol>
Okres objęty kontrolą	Od 1 stycznia 2019 r. do 31 marca 2022 r., z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed i po tym okresie, jeżeli miały istotny wpływ na zagadnienia objęte kontrolą NIK.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli <sup>1</sup> .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Gdańsku
Kontrolerzy	Mariusz Syrek, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LGD/62/2022 z 25 kwietnia 2022 r. Beata Smyk, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LGD/55/2022 z dnia 13 kwietnia 2022 r.

(akta kontroli str. 1-10)

## II. Ocena ogólna<sup>2</sup> kontrolowanej działalności

### OCENA OGÓLNA

ZPM zarządzał Portem Morskim w Ustce (dalej również: „Port”) zgodnie z zadaniami określonymi w ustawie z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich. ZPM opracował i realizował Strategię Rozwoju Portu Morskiego w Ustce do roku 2030<sup>3</sup> (dalej: „Strategia”). ZPM nie opublikował jednak Strategii na stronie podmiotowej, Biuletynu Informacji Publicznej (dalej: „BIP”) Spółki, do czego był zobowiązany na podstawie art. 7 ust. 2a. ustawy o portach i przystaniach morskich. ZPM zrealizował w pełni trzy wskaźniki, opisane w Strategii. Prawidłowo podejmował działania w celu pozyskiwania nieruchomości na potrzeby rozwoju portu. ZPM udzielał zamówień publicznych, lecz nie sporządził i przez to nie przekazał Prezesowi Urzędu Zamówień Publicznych sprawozdania z udzielonych zamówień publicznych, do czego był zobowiązany na podstawie art. 98 ust.1 i 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych<sup>4</sup> oraz art. 82 ust.1 i 2 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych<sup>5</sup>.

Posiadane przez ZPM grunty i inne nieruchomości były przez Spółkę w całości wykorzystywane. W badanym okresie ZPM nie sprzedawał majątku i był w trakcie

<sup>1</sup> Dz. U. z 2022 r. poz. 623 (dalej: „ustawa o NIK”).

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

<sup>3</sup> Uchwała Nr XIII/133/2019 Rady Miasta Ustka z dnia 29 października 2019 r. w sprawie: przyjęcia Strategii Rozwoju Portu Morskiego w Ustce do roku 2030

<sup>4</sup> Dz. U. z 2019 r. poz. 1843 ze zm. – uchylona z dniem 1 stycznia 2021r. Dalej: „Prawo zamówień publicznych”

<sup>5</sup> t. j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1129 ze zm. Dalej: „upzp”

pozyskiwania zgody ministra właściwego ds. gospodarki morskiej na dzierżawę jednej z nieruchomości. Miejscowe spłylenia przy krawędziach nabrzeży lub narożnikach basenów portowych nie stanowiły przeszkody nawigacyjnej dla obsługiwanych przez Port statków. Zarząd Spółki utrzymywał w należytym stanie infrastrukturę portową (art. 7 ust. 1 pkt 3 ustawy o portach i przystaniach morskich), co wynikało z ustaleń kontroli okresowych badanych obiektów hydrotechnicznych, prowadzonych w terminach wskazanych w art. 62 ust.1 pkt 1 i pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane<sup>6</sup>. Stwierdzono jednak: brak ciągłości w okresach ubezpieczenia mienia Spółki, nierzetelne prowadzenie wybranych do kontroli ksiąg obiektów budowlanych oraz brak Planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych Portu Ustka (do czego ZPM był zobowiązany na podstawie art. 23b ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki<sup>7</sup>).

W latach 2019-2021 ZPM osiągnął planowane wyniki finansowe i zachowywał płynność finansową. Spółka prowadziła prawidłową i rzetelną ewidencję aktywów. Przeznaczała przychody na cele zgodne z ustawą o portach i przystaniach morskich. Wynagrodzenia Zarządu Spółki zostały ustalone i wypłacone na podstawie: Uchwał Zgromadzenia Wspólników ZPM w sprawie zasad kształtowania wynagrodzeń członków Zarządu, uchwał Rady Nadzorczej ZPM w sprawie kształtowania wynagrodzeń członków Zarządu oraz umów o świadczenie usług zarządzania.

### **III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowe<sup>8</sup> kontrolowanej działalności**

OBSZAR

#### **1. Planowanie, realizowanie i nadzorowanie rozwoju portu morskiego**

Opis stanu faktycznego

1.1. Głównym celem powołania ZPM wynikającym z uzasadnienia Uchwały<sup>9</sup> w sprawie utworzenia spółki było stworzenie sprawnego i efektywnego mechanizmu zarządzania terenami portowymi, a także pozyskiwanie funduszy zewnętrznych na remont i rozbudowę infrastruktury portowej. Podstawową działalnością Spółki miało być sprawne gospodarowanie nieruchomościami poprzez rozbudowę i modernizację infrastruktury służącej rybakom, turystom oraz generującej rozwój Miasta. ZPM funkcjonował w oparciu o użyte lub wniesione do Spółki, w trakcie jego działalności nieruchomości w Porcie, z zastrzeżeniem, że nieruchomości te nie mogły zostać przeznaczone na sprzedaż.

W roku 2013 Rada Miasta Ustki utworzyła Spółkę, której Miasto Ustka było jedynym udziałowcem, co było zgodne z art. 23 ust. 1 ustawy o portach i przystaniach morskich<sup>10</sup>. W §1 Aktu założycielskiego wskazano, że „ZPM działał na podstawie przepisów ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich, ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej oraz ustawy z dnia 15 września 2000 roku – Kodeks spółek handlowych, a także innych obowiązujących w danym czasie przepisów prawa”.

Port Morski w Ustce obejmował obszar lądowy o powierzchni 17 3119 ha oraz obszar morski o powierzchni 11,9983 ha, łączna długość nabrzeży wynosiła

<sup>6</sup> t. j. Dz. U. z 2021 r. poz. 2351 ze zm.- dalej: „Prawo budowlane”

<sup>7</sup> t. j. Dz.U.2020 r. poz.1955

<sup>8</sup> 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.

<sup>9</sup> Uchwała Nr XXXIII / 288 /2013 Rady Miasta Ustka z dnia 28 marca 2013 r. w sprawie: utworzenia spółki z ograniczoną odpowiedzialnością „Zarząd Portu Morskiego w Ustce”.

<sup>10</sup> W brzmieniu na dzień utworzenia Spółki

2 922,3 m. Ze względu na działalność portową, pełnił on funkcje przeładunkowo-składowe, żeglugi pasażerskiej, obsługi rybołówstwa i żeglarstwa.

(akta kontroli str. 971-980, 1205)

Przedmiotem działalności zgodnie z §7 Aktu założycielskiego Spółki określonego wg Polskiej Klasyfikacji Działalności (dalej „PKD”) było:

- wynajem i zarządzanie nieruchomościami własnymi lub dzierżawionymi (68.20.Z),
- kupno i sprzedaż nieruchomości na własny rachunek (68.1.Z),
- roboty związane z budową pozostałych obiektów inżynierii lądowej i wodnej (42.9.Z),
- transport morski i przybrzeżny pasażerski (50.10.Z),
- transport morski i przybrzeżny towarów (50.20.Z),
- transport wodny śródlądowy towarów (50.40.Z),
- transport kolejowy towarów (49.20.Z),
- działalność usługowa wspomagająca transport lądowy (52.21.Z)
- magazynowanie i przechowywanie pozostałych towarów (52.10.Z),
- wynajem i dzierżawa pozostałych maszyn, urządzeń oraz dóbr materialnych (77.3.Z).

W latach 2019-2022 nie dokonywano zmian Statutu ZPM w tym zakresie.

(akta kontroli str. 46-60)

W badanym okresie ZPM wykonywał działalność przewidzianą w art. 7 ust. 1 ustawy o portach i przystaniach morskich w zakresie:

- zarządzania nieruchomościami i infrastrukturą portową;
- prognozowania, programowania i planowania rozwoju portu;
- utrzymywania infrastruktury portowej<sup>11</sup>;
- pozyskiwania nieruchomości na potrzeby rozwoju portu;
- świadczenia usług związanych z korzystaniem z infrastruktury portowej;
- zapewnienia dostępu do portowych urządzeń odbiorczych odpadów ze statków w celu przekazania ich do odzysku lub unieszkodliwiania;
- koordynacji korzystania z infrastruktury portowej.

Brak działania w zakresie przewidzianym art. 7 ust. 1 pkt. 8, tj. działania zmierzającego do rozwoju działalności gospodarczej prowadzonej w porcie oraz promocja takiej działalności, zostały opisane szerzej w pkt. 1.6 wystąpienia pokontrolnego.

Akt założycielski Spółki nie został zaktualizowany po wprowadzeniu z dniem 17 września 2019 r. zmian do art. 7 ustawy o portach i przystaniach morskich, dot. przedmiotu działalności przedsiębiorstwa podmiotu zarządzającego portem morskim<sup>12</sup>. Według wyjaśnień Burmistrza *określony w akcie założycielskim przedmiot działalności według standardów PKD wypełnił zapisy art. 7 pkt 7 i 8 powyższej ustawy i nie stał z nimi w sprzeczności, dlatego też nie było potrzeby dokonywania jego aktualizacji poprzez cytowanie ustawy o portach i przystaniach morskich.*

(akta kontroli str. 46-60, 606-607)

Przychody ogółem<sup>13</sup> z działalności prowadzonej przez ZPM w latach 2019-2021 wyniosły odpowiednio 1 232,1 tys. zł, 1 110,8 tys. zł i 1 580,6 tys. zł. Głównymi

<sup>11</sup> W badanym okresie Spółka nie prowadziła działalności związanej z budową, rozbudową i modernizacją infrastruktury portowej.

<sup>12</sup> Ustawa z dnia 19 lipca 2017 r. o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich - Dz.U. poz. 1716

<sup>13</sup> Przychody ogółem rozumiane jako przychody uzyskane z podstawowej działalności prowadzonej przez Spółkę w tym: opłat portowych, przychody z zarządzania nieruchomościami, wpływy z refaktur

źródłami przychodów Spółki były opłaty portowe, które wyniosły w kolejnych okresach 404,8 tys. zł, 343,9 tys. zł i 474,1 co stanowiło 32,9%, 31,0% i 30,0% przychodów ogółem.

Opłaty za dzierżawy terenów administrowanych przez Spółkę wyniosły w poszczególnych latach odpowiednio 274,7 tys. zł, 268,8 tys. zł oraz 406,8 tys. zł i stanowiło 22,3%, 24,2% i 25,7% przychodów ogółem.

Wysokość opłat była ustalana Zarządzeniem Prezesa Zarządu Spółki w sprawie taryfy opłat portowych i opłat za usługi świadczone w Porcie Morskim Ustka wydawanym na kolejne lata. Taryfa opłat obowiązywała w granicach administracyjnych Portu określonych Rozporządzeniem Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 17 listopada 2005 r. w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Ustce od strony lądu<sup>14</sup>.

(akta kontroli str. 28, 457-512)

W kontrolowanym okresie ZPM prowadził również działalność wykraczającą poza przedmiot określony w Akcie założycielskim polegającą na działalności usługowej wspomagającej transport wodny (zgodnie z PKD – 52.22.Z). Działania te wpisywały się jednak w przedmiot działalności określony art. 7 ustawy o portach i przystaniach morskich. Przychody z tej działalności w poszczególnych okresach wyniosły: 91,3 tys. zł, 54,7 tys. zł, 169,5 tys. zł oraz 10,6 tys. zł (w 2022 r. I kwartał). Procentowy udział tej działalności w przychodach ze sprzedaży ogółem wyniósł: 7,4%, 4,9%, 10,7% i 3,7%. Ww. działania polegały na świadczeniu portowych usług specjalistycznych pilotowania i cumowania jednostek pływających. Opłaty były pobierane na podstawie taryfy<sup>15</sup> opłat za usługi pilotowe w Porcie Ustka.

(akta kontroli str. akta kontroli str. 517,738-740)

Miasto Ustka powierzyło ZPM, na podstawie odrębnych zarządzeń Burmistrza,<sup>16</sup> do realizacji dwa zadania własne. Pierwsze zadanie zostało przekazane w 2015 r. i polegało na organizacji ruchu oraz utrzymaniu gminnych obiektów i urządzeń użyteczności publicznej poprzez prowadzenie obsługi kładki portowej w Porcie Ustka.

Burmistrz w wydanym zarządzeniu zobowiązał ZPM do zawarcia umowy ubezpieczenia z tytułu odpowiedzialności cywilnej w zakresie wynikającym z zarządzenia (§2 ust. 2 pkt. 4) oraz do ponoszenia wszelkich kosztów związanych z eksploatacją i utrzymaniem obiektu (§2 ust. 10). Realizacja tego zadania polegała na planowaniu i prowadzeniu całorocznej obsługi kładki portowej, ze zwiększoną aktywnością w okresie sezonu turystycznego, obsługę techniczną obiektu kładki, monitorowanie i dbanie o kładkę (§2 ust. 3).

ZPM otrzymał częściową rekompensatę za wykonanie tego zadania, która w kontrolowanym okresie wyniosła 585 tys. zł i stanowiła 75,4% poniesionych kosztów na działalność związaną z obsługą kładki. Pozostałe 24,4% kosztów realizacji tego zadania poniósł ZPM z własnych środków. Roczne przychody z administrowania kładką pieszą w badanym okresie wyniosły 146 tys. zł dla każdego roku, co stanowiło odpowiednio 11,74%, 12,83% i 7,78% przychodów ogółem Spółki.

Drugie zadanie powierzone ZPM przez Miasto Ustka polegało na administrowaniu infrastrukturą Targu Rybnego w porcie zachodnim w Ustce, przekazane zostało do realizacji od dnia 01 lutego 2019 r. Środki na realizację tego zadania pochodziły

<sup>14</sup> Dz. U. z 2005 r. Nr 233, poz. 1990.

<sup>15</sup> Zarządzenie nr 1/2015 Prezesa ZPM z dnia 25.06.2015 w sprawie taryfy opłat za usługi pilotowe w Porcie Ustka.

<sup>16</sup> Zarządzenie nr 0050.IKIOŚ.259/2015 Burmistrza Miasta Ustka z dnia 18 grudnia 2015 i Zarządzenie nr 0050.IKIOŚ.295/2019 Burmistrza Miasta Ustka z dnia 25 listopada 2019 r.

w całości z budżetu Miasta Ustka. Roczne przychody Spółki z obsługi Targu Rybnego w tym samym okresie wynosiły 36,3 tys. zł, 33,3 tys. zł i 32,4 tys. zł, co stanowiło 2,91%, 2,92% i 1,72% przychodów ogółem.

(akta kontroli str. 209-210, 382-394, 517)

**1.2.** W latach 2019-2022 (I kwartał) na terenie Miasta Ustka obowiązywały dwa dokumenty strategiczne dotyczące rozwoju Portu Morskiego:

– Strategia Rozwoju Portu Morskiego w Ustce do roku 2021<sup>17</sup>, (dalej: Strategia do roku 2021 r.), obowiązywała do dnia 28 października 2019 r.

– Strategia Rozwoju Portu Morskiego w Ustce do roku 2030, (dalej: Strategia do roku 2030 r.) obowiązywała od dnia 29 października 2019 r.<sup>18</sup>.

(akta kontroli str. akta kontroli str. 862-926, 1207, 1231)

Ze względu na interdyscyplinarny charakter dokumentu, przygotowanie Strategii do roku 2030 zostało zlecone przez Urząd Miasta Ustka podmiotowi zewnętrznemu, wyłonionemu w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego. Dokument ten uwzględnił zmiany, które zaszły w samym Porcie jak i jego otoczeniu w ostatnich latach np. zmiany w strukturze własnościowej terenów portowych, które skutkowały rozwojem inwestycji przeznaczonych na cele turystyczne i mieszkalne (wschodni brzeg kanału portowego).

W tym zakresie Prezes wyjaśnił, że Strategia do roku 2030 została zlecona do realizacji przez Urząd Miasta Ustka. Opracowywana Strategia miała służyć aktualizacji starej i nieaktualnej Strategii Rozwoju Portu Morskiego w Ustce do roku 2021. Z punktu widzenia ZPM była to bardzo korzystna sytuacja, w ramach której, uzyskano dokument spełniający oczekiwania nie ponosząc z tego tytułu kosztów. Jednocześnie dokument przyjęty uchwałą Miasta Ustka posiadał wyższą rangę niż analogiczny przyjęty przez ZPM. Przedstawiciele ZPM aktywnie uczestniczyli w procesie tworzenia, zbierania danych i recenzji poszczególnych wersji dokumentu na etapie jego tworzenia. Z tego powodu, w opinii Zarządu został spełniony warunek z art. 7 ust. 2a opracowania przez ZPM planu rozwoju portu.

(akta kontroli str. akta kontroli str. 1207, 1231)

Ww. Strategie zawierały diagnozę i opis sytuacji portu z uwzględnieniem jego potencjału. W Strategii Rozwoju Portu Morskiego w Ustce do roku 2030 założono realizację trzech celów strategicznych:

- rozbudowę infrastruktury portowej oraz poprawę dostępności transportowej portu w Ustce,
- utrzymanie zdywersyfikowanej oraz zrównoważonej funkcjonalnie aktywności portu morskiego w Ustce,
- poprawę poziomu bezpieczeństwa oraz standardu obsługi użytkowników oraz klientów portu.

Dla każdego z celów strategicznych, sformułowano cele operacyjne, które wymagały podjęcia szeregu przedsięwzięć inwestycyjnych i organizacyjnych. Strategia do roku 2030 została sporządzona na okres 10 lat<sup>19</sup> i zawierała elementy wskazane w art. 7 ust. 2b ustawy o portach i przystaniach morskich, tj. informacje dot. konkretnych działań zakładających rozwój portu w różnych aspektach jego funkcjonowania wraz ze wskazaniem źródeł ich finansowania lub pozyskania środków np. z Programów pomocowych. Dla każdego z celów strategicznych określono szereg wskaźników odpowiadających konkretnym działaniom wyrażonych

<sup>17</sup> Uchwała Nr XVI / 116 / 2008 Rady Miasta Ustka z dnia 31 stycznia 2008 r. w sprawie: zatwierdzenia Strategii Rozwoju Portu w Ustce do 2021r.

<sup>18</sup> Uchwała Nr XIII/133/2019 z dnia 29 października 2019 r. w sprawie: przyjęcia Strategii Rozwoju Portu Morskiego w Ustce do roku 2030

<sup>19</sup> Do dnia rozpoczęcia kontroli Strategia nie była aktualizowana.

jednostkami miary<sup>20</sup>, wskazano ich wartość aktualną i docelową wyrażone wartościowo, umożliwiające ocenę realizacji celu.

Zgodnie z założeniami Strategii, realna zdolność przeładunkowa portu, oszacowana dla nabrzeży leżących w gestii ZPM (Nabrzeże Władysławowskie), wynosiła 211 tys. ton rocznie. Nie określono wielkości potencjału wyładunku ryb. Szacowana zdolność przeładunkowa portu po realizacji projektu budowy nowego układu falochronów, którego elementem jest również nabrzeże, ulegnie podwojeniu osiągając łącznie 942,3 tys. ton ładunków w ciągu roku. W Strategii do roku 2030 zakładane maksymalne parametry statków obsługiwanych przez port zostały określone na poziomie: długość statku 80 m, zanurzenie cztery m., nie określono informacji o szerokości statku. Po zakończeniu inwestycji dotyczącej nowego układu falochronów, wzrosną możliwości obsługi statków o długości do 150 m.

ZPM nie opublikował na własnej stronie podmiotowej BIP żadnego z ww. uchwalonych dokumentów, co opisano szerzej w sekcji Stwierdzone nieprawidłowości.

Strategia Rozwoju Portu Morskiego w Ustce do roku 2030 została przyjęta przed upływem okresu obowiązywania poprzedniej Strategii. Burmistrz Miasta Ustka poinformował, że *Strategia Rozwoju Portu Morskiego w Ustce do roku 2021, nie była zmieniana w okresie jej obowiązywania. Czynnikiem, który zadecydował o konieczności opracowania nowej Strategii Rozwoju Portu Morskiego było stworzenie, wraz z Urzędem Morskim w Słupsku, koncepcji rozbudowy portu, która zakładała, poza remontem i modernizacją infrastruktury portowej również jej znaczącą rozbudowę. Ponadto, samorząd Miasta Ustka skonkretyzował plany związane z przebiegiem i zakresem budowy drogowej infrastruktury dostępowej do portu - budową obejścia miasta Ustka wraz z dojazdem do Portu od strony zachodniej.*

W zakresie wewnętrznych procedur dotyczących realizacji Strategii Prezes wyjaśnił, że *ze względu na swoją prostą strukturę organizacyjną i niski poziom zatrudnienia nie posiadał własnych wewnętrznych procedur sporządzania i nadzorowania wdrażania strategii. ZPM opierał się na procedurach narzuconych przez Urząd Miasta Ustka jak i samej strategii, która zawierała zapisy dotyczące np. jej ewaluacji.* Burmistrz Gminy Ustka poinformował, że *uchwalone dokumenty: Strategia Rozwoju Portu Morskiego w Ustce do roku 2021 oraz Strategia Rozwoju Portu Morskiego w Ustce do roku 2030, były zbieżne ze Strategią Rozwoju Miasta Ustka, gdyż wskazywały na konieczność rozbudowy zdegradowanej infrastruktury portowej, co znalazło odzwierciedlenie w zapisach Strategii Rozwoju Miasta Ustka. Warunkiem funkcjonowania i rozwoju portu morskiego w Ustce jest budowa, rozbudowa i modernizacja infrastruktury zapewniającej dostęp do portu oraz infrastruktury portowej. Różnica pomiędzy Strategią Rozwoju Portu Morskiego w Ustce do roku 2021 oraz Strategią Rozwoju Portu Morskiego w Ustce do roku 2030 polegała między innymi na zakresie postulowanej w Strategii Rozwoju Miasta Ustka do 2021 roku budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury zapewniającej dostęp do portu.*

(akta kontroli str. akta kontroli str. 395-417, 862-926, 1207, 1231)

Ewaluacja Strategii Rozwoju Portu Morskiego w Ustce do roku 2030 została zgodnie z założeniami Strategii do 2030 r. przewidziana po dwóch latach, odpowiedzialnym przygotowaniem ewaluacji był ZPM. W kontrolowanym okresie przeprowadzono ewaluację Strategii Rozwoju Portu do roku 2030, jako obowiązującego dokumentu. Strategia Rozwoju Portu w Ustce do roku 2021 nie była ewaluowana. Spośród

<sup>20</sup> Np. szt., h, km, dni, %

wskaźników podlegających ewaluacji w opinii ZPM najistotniejsze były te, które wiązały się z planowaną rozbudową wejścia do portu w Ustce. Realizacja tej inwestycji będzie miała podstawowe znaczenia i wpływ na skokową zmianę większości parametrów usteckiego portu. Opóźnienie realizacji inwestycji odsuwa w czasie osiągnięcie zakładanych efektów strategii.

(akta kontroli str. 563-605)

**1.3.** W latach 2019-2021 ZPM nie ponosił wydatków na cele inwestycyjne. Prezes wyjaśnił, że tereny administrowane przez ZPM były objęte inwestycjami w latach 2011-2015. Efektem tych inwestycji było kompleksowe odbudowanie infrastruktury znajdującej się na tych terenach. W związku z tym, ZPM nie posiadał infrastruktury, która wymagałaby nakładów inwestycyjnych odtworzeniowych wynikających ze złego stanu technicznego. Tereny administrowane przez ZPM w kontrolowanym okresie były gruntownie przebudowane w latach 2011-2015. Z tego samego powodu wydatki ZPM na remonty infrastruktury były stosunkowo niskie. ZPM planował inwestycje związane z doposażeniem portu w wyposażenie poprawiające standardy funkcjonowania portu. W ramach zdobycia środków na te inwestycje ZPM złożył w miesiącu marcu 2021 roku wniosek aplikacyjny do Agencji Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa (dalej: „ARMIR”) w ramach naboru wniosków na realizację operacji w zakresie działania 1.12 „Porty rybackie, miejsca wyładunku, giełdy rybne i przystanie - inwestycje w zakresie poprawy infrastruktury portów rybackich, giełd rybnych, miejsc wyładunku i przystani”. Wniosek aplikacyjny opiewał na łączną kwotę 6,8 mln zł. W wyniku złożenia wniosku ZPM w dniu 5 maja 2022 roku zawarł z ARIMR umowę na dofinansowanie zamierzeń inwestycyjnych 00005-6520.12-OR1100003/21. Spółka przystąpiła do realizacji zamierzeń wynikających z porozumienia z ARIMR.

Ponadto na terenie Portu znajdowały się obszary, które wymagały pilnego remontu infrastruktury portowej, jednakże znajdowały się one na terenie upadłej Spółki KORAB SA. Ze względu na przewlekły proces sprzedaży terenów trwający od 2015 roku ZPM nie miało możliwości uzyskania tytułu prawnego, który był niezbędny do wszczęcia procesu inwestycyjnego.

(akta kontroli str. akta kontroli str. 563-605)

W poszczególnych latach badanego okresu wydatki remontowe wyniosły odpowiednio 37,2 tys. zł, 28,2 tys. zł oraz 84,0 tys. zł.

(akta kontroli str. 26)

Z wyjaśnień Prezesa Zarządu ZPM wynikało, że konieczność ponoszenia wydatków na remonty uzasadniona była skutkami zdarzeń losowych, np. niemożliwych do przewidzenia awariach. Najistotniejsze z punktu widzenia kosztów to awarie wyposażenia technicznego dźwigu samojezdnego T., urządzenia wielofunkcyjnego H. (samojezdna pługo-zamiatarka), a także usuwanie uszkodzeń odbojnic nabrzeży. Ponadto awarie instalacji elektrycznej nabrzeży i oświetlenia, remonty nawierzchni nabrzeży po stronie wschodniej portu. W opinii Zarządu, ze względu na relatywnie dobry lub bardzo dobry stan posiadanej infrastruktury koszty remontów pozostawały w kontrolowanym okresie na niskim poziomie.

(akta kontroli str. akta kontroli str. 611-612, 960)

Z uzyskanych przychodów w badanym okresie ZPM prowadził kontrole okresowe badanych obiektów hydrotechnicznych – roczne i pięcioletnie, co szerzej opisano w punkcie 2.2. wystąpienia pokontrolnego. Ponadto przeprowadził modernizację i integrację teletechniki na terenie zachodniej części Portu Ustka. Prezes Zarządu ZPM wyjaśnił, że w ramach utrzymania infrastruktury portowej w 2019 roku Spółka poniosła koszty lodołamania wewnątrz basenów portowych administrowanych przez ZPM, wartość tych wydatków wyniosła 1 tys. zł.



(akta kontroli str. 197-205, 447-448)

Realizacja Strategii do 2030 r. w okresie objętym kontrolą w dużym stopniu była uzależniona od finansowania z budżetu Państwa. Planowana inwestycja rozbudowy portu w oparciu o nowy system falochronów stanowiący nowy tor podejścia do dnia zakończenia kontroli tj. 9 czerwca 2022 r. się nie rozpoczęła. W zakresie pozostałych celów, ZPM monitorował realizację planu.

(akta kontroli str. 395-402)

W kontrolowanym okresie ZPM przygotował raport monitoringowy na potrzeby ewaluacji Strategii do roku 2030, z którego wynikały stany wskaźników na dzień 31 marca 2022 r.

Dla pierwszego z celów strategicznych pn. „Rozbudowa infrastruktury portowej oraz poprawa dostępności transportowej portu w Ustce”, realizowano zadania w zakresie zwiększenia liczby miejsc cumowniczych dla jednostek turystycznych (16 nowych miejsc). W zakresie drugiego z celów strategicznych pn. „Zrównoważony funkcjonalnie i przestrzennie rozwój portu w Ustce optymalnie wykorzystujący potencjał otoczenia gospodarczego”: zmniejszyła się liczba jednostek rybackich (kutry i łodzie) stacjonujące w porcie (-10), w 2021 r. wykazano wzrost przychodów ZPM z tytułu opłat portowych o 38,1% (osiągniętych względem roku 2020).

W zakresie trzeciego celu strategicznego pn. „Poprawa poziomu bezpieczeństwa oraz standardu obsługi użytkowników oraz klientów portu”, osiągnięto planowane wartości dwóch wskaźników: ilość jednostek SAR stacjonujących w porcie (dwie jednostki) i odsetek miejsc cumowniczych dla jednostek rybackich z dostępem do zasilania (90,0%). Pozostałe wskaźniki, które wykazały zmiany ale nie osiągnęły jeszcze wartości docelowej to liczba miejsc cumowniczych z zapleczem socjalnym dla jednostek turystycznych (+31 miejsc), obszar portu objęty monitoringiem wizyjnym (+45,0%).

(akta kontroli str. 395-402)

W okresie objętym kontrolą nie opracowano wewnętrznych procedur dotyczących realizowania i nadzorowania Strategii do roku 2030. Prezes ZPM wyjaśnił, że ze względu na swoją prostą strukturę organizacyjną i niskie zatrudnienie nie posiadał własnych wewnętrznych procedur nadzorowania wdrażania Strategii do 2030. ZPM opiera się na procedurach narzuconych przez Urząd Miasta Ustka jak i samej Strategii do roku 2030, która zawiera zapisy dotyczące np. jej ewaluacji

(akta kontroli str. 394-402)

**1.4.** W latach 2019-2021 ZPM nie udzielał zamówień publicznych zarówno w trybie ustawy Prawo zamówień publicznych jak i upzp.

W ZPM nie opracowano wewnętrznych regulacji dotyczących udzielania zamówień publicznych o wartości poniżej 30 tys. euro i nie prowadzono odrębnej ewidencji zamówień dotyczących utrzymania infrastruktury portowej.

W latach 2019-2022 (do 31 marca) ZPM udzielił dziewięciu zamówień dotyczących utrzymania infrastruktury portowej o wartości powyżej 10,0 tys. zł, na kwotę ogółem 288,9 tys. zł brutto. ZPM nie sporządzał sprawozdań o których mowa w art. 98 ust. 1 Prawa zamówień publicznych.

Badaniem objęto cztery zamówienia na kwotę 163,2 tys. zł netto, tj.: modernizację i integrację teletechniki na terenie zachodniej części Portu Ustka (44,7 tys. zł netto, tj. 55,0 tys. zł brutto), dwie usługi serwisowe mające na celu utrzymanie we właściwym stanie technicznym części elektrycznej i osobno części hydraulicznej kładki (razem 77,1 tys. zł netto, tj. 94,8 tys. zł brutto) oraz usługę czyszczenia

układów podczyszczania Nabrzeża Lęborskiego i Basenu Rybackiego z analizą ścieków (ogółem 43,1 tys. zł netto, tj. 48,3 tys. zł brutto w badanym okresie).

Stwierdzono, że:

a) zadanie polegające na modernizacji i integracji teletechniki zostało zlecone w dniu 19.11.2020 r. przez Prezesa Zarządu ZPM bez zawierania umowy. W zleceniu wskazano zakres prac. Za zadanie zapłacono o 2,1 tys. zł więcej od ceny wynikającej z oferty, co wg wyjaśnień Prezesa Zarządu ZPM wynikało z dodatkowych kosztów czyszczenia i uszczelniania obudów kamer i ich kalibracji (akceptacji zwiększenia kosztów zadania dokonał Prezes Zarządu ZPM telefonicznie). Brak było protokołów zdawczo-odbiorczych, a potwierdzeniem realizacji zadania były trzy faktury zakupu. Prezes Zarządu ZPM wyjaśnił, że potwierdzenie wykonania prac nastąpiło poprzez stwierdzenie fizycznej wymiany elementów oraz sprawdzenie funkcjonalności systemu. Wprowadzenie nowego systemu „H” wymagało przeprowadzenia szkolenia pracowników. Wyjaśnił również, że terminu realizacji zadania nie ustalono w formie pisemnej ze względu na wieloletnią dobrą współpracę z wykonawcą i wypracowaną wiarygodność. Wykonawca zadeklarował wykonanie w terminie bez zbędnej zwłoki i wg wyjaśnień tak to zrealizował. Płatności cząstkowe (trzy) były powiązane z realizacją zadania (faktury z: 24 listopada oraz 2 i 10 grudnia 2020 r.). W zleceniu nie zawarto zapisów dotyczących: terminu wykonania zadania, a także warunków rękojmi, gwarancji, kar umownych. Prezes Zarządu ZPM wyjaśnił, że system ulegał awariom, przy czym najczęściej uszkodzane były szlabany przez wjeżdżające samochody; awariom ulegały również pojedyncze kamery. Wyjaśnił, że warunki i okres gwarancji i rękojmi wynika z odrębnych przepisów oraz deklaracji sprzętu, a wieloletnia współpraca z wykonawcą zadania wskazywała na jego wiarygodność, która umożliwiła bezpieczne zlecenie prac gwarancyjnych. Wykonawca tego zadania w fakturach sprzedaży nie wykazywał wydatków z tytułu napraw gwarancyjnych.

Prezes Zarządu wyjaśnił również, że na podstawie swojego doświadczenia ocenił, że wykonawca zaproponował niską cenę. Nie weryfikował jej w sposób specjalny, poprzez zadawanie pytań potencjalnym kontroferentom z uwagi na to, że i tak było by to trudne do sprawdzenia, ponieważ każdy podmiot miałby inny zakres zależny od swojej wiedzy, środków i zasobów. Ponadto wyjaśnił, że część dotycząca hardware obejmowała: sześć kamer o rozdzielczości 4Mpix. Do dwóch rejestratorów IP dostarczona została pamięć 40 TB. Dodatkowo dostarczono również pięć punktów wifi oraz tablet do obsługi systemu. Według jego wiedzy najdroższa w zamówieniu była robocizna, ale i tak była tańsza od innych potencjalnych ofert, ponieważ umówił się z wykonawcą zadania (z którym Spółka współpracowała od dłuższego czasu), że zadanie będzie wykonywane w terminach dla niego dogodnych, tzn. w okresach, gdy nie będzie zobligowany do realizacji innych zleceń, co wpłynie na obniżenie kosztów robocizny. W ramach tego zadania zmieniony został system obsługi kamer i szlabanów oraz dokonano migracji danych ze starego systemu. Obecnie możliwy jest dostęp do sieci monitoringu z urządzeń mobilnych jak również sterowanie kamerami z tych urządzeń (po zainstalowaniu na tych urządzeniach odpowiednich uprawnień). Wykonawca zobowiązał się do połączenia w całość całego systemu monitoringu funkcjonującego na terenie portu (ponad 50 kamer), w tym kamer zamontowanych na kładce w 2013 r.

Według wyjaśnień zadanie było w tym zakresie wykonane - nie sporządzono dokumentu z czynności polegających na kalibracji i czyszczeniu kamer, ale jak wyjaśnił Prezes Zarządu ZPM, był on świadkiem prowadzenia tych prac;

b) zadanie czyszczenia układów podczyszczania Nabrzeża Lęborskiego i Basenu Rybackiego z analizą ścieków zlecał pracownik ZPM drogą mailową na podstawie oferty złożonej przez wykonawcę, w której wykonawca podał zakres prac oraz

ich częstotliwość, termin wykonania i ceny jednostkowe. Nie zawarto umowy w sprawie wykonania tego zadania. Realizacja zadania była potwierdzona wpisami do książki serwisowej, protokołami wykonania usług, protokołami z przeglądów okresowych (wskazanych jako jeden z elementów w ofercie), sprawozdaniami z badań i fakturami zakupu usług; w zleceniu nie wskazano żadnych postanowień dotyczących kar umownych za nieterminowe / niepełne wykonanie zadania. Ceny usług wynikające z faktur sprzedaży były zgodne z cenami jednostkowymi oferty złożonej przez wykonawcę zadania w 2016 r.

Prezes Zarządu ZPM wyjaśnił, że przy zleceniu zadania o takim charakterze i o tak niskiej wartości zamówienia, próba przypisania kar umownych mogłaby doprowadzić do zwiększenia wartości zamówienia lub wręcz rezygnacji wykonawcy z wykonania zadania. Egzekwowanie kar wymagałoby zaangażowania dodatkowego nakładu pracy i kosztów (w tym udziału kancelarii prawnej).

Pracownik ZPM – specjalista ds. eksploatacji nabrzeży - wyjaśnił, że firma, której zlecono zadanie wykonywała przed 2016 r. ten sam zakres prac na rzecz Urzędu Morskiego w Słupsku. Po przejęciu przez ZPM obowiązków w tym zakresie, w związku z użytkowaniem wschodniego nabrzeża portu Ustka, ZPM wystąpił o ofertę do firmy „E”. Według rozeznania ZPM na terenie pomorza brak było innych firm wykonujących tego typu prace. ZPM nie weryfikował ceny, ale według oceny Spółki oferta ewentualnych wykonawców z południa Polski byłaby droższa o koszty dojazdów;

c) w sprawie realizacji zadania polegającego na utrzymaniu we właściwym stanie technicznym części elektrycznej i osobno części hydraulicznej kładki zawarto dwie osobne umowy (odpowiednio w dniach 07.10 i 24.09.2019 r.). Realizacja udokumentowana była zakresami wykonanych czynności serwisowych oraz protokołami wykonania napraw. W umowach brak było zapisów w zakresie kar umownych za nieterminowe wykonanie zadania. Prezes Zarządu ZPM wyjaśnił, że przy zleceniu zadania o takim charakterze i o tak niskiej wartości zamówienia próba przypisania kar umownych mogłaby doprowadzić do zwiększenia wartości zamówienia lub wręcz rezygnacji wykonawcy z wykonania zadania. Egzekwowanie kar wymagałoby zaangażowania dodatkowego nakładu pracy i kosztów (w tym udziału kancelarii prawnej). ZPM miał duże problemy ze znalezieniem podmiotu chętnego do serwisowania kładki z uwagi na małą liczbę podmiotów świadczących usługi w takim zakresie.

(akta kontroli str. 19, 31, 35, 38, 195-208, 447-448, 515-516, 795-801, 808-809, 981-984, 1019-1190, 1193-1194, 1196, 1197-1199, 1204, 1210-1211, 1229-1230)

**1.5.** Całkowita powierzchnia gruntów portu morskiego w Ustce wynosiła 29,3 ha, a długość nabrzeży 2,879,9 m, z czego ZPM administrował w latach 2019 i 2020 powierzchnią 3,4835 ha, co stanowiło 11,9% terenów portowych, a w 2021 r. 5,1346 ha co stanowiło 17,5% terenów portowych

(akta kontroli str. 81-82)

Do roku 2021 ZPM nie posiadał własnych gruntów. W wyniku uchwały podjętej przez Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników podwyższono kapitał zakładowy o kwotę 9.500. tys. zł i wniesiono aportem nieruchomości obejmujące dwie działki, o pow. 0,1472 ha<sup>21</sup> i 2,8244 ha<sup>22</sup>. Umowa przeniesienia własności nieruchomości<sup>23</sup>

<sup>21</sup> Działka nr 1560/122

<sup>22</sup> Działka nr 1560/124

<sup>23</sup> Repertorium „A” numer 19479/21 Kancelaria Notarialna Paweł Jan Dworczyński, Aleksandra Gąsecka-Szewczuk, Notariusze Spółka Partnerska.

została podpisana 22 listopada 2021 r. Wniosek do Sądu Rejonowego Gdańsk-Północ został złożony 2 lutego 2022 r. co opisano szerzej w sekcji Stwierdzone nieprawidłowości.

ZPM na podstawie porozumień<sup>24</sup> zawartych z Urzędem Morskim w Słupsku, a później Urzędem Morskim w Gdyni, otrzymał w nieodpłatne użytkowanie nabrzeża będące własnością Skarbu Państwa znajdujące się po wschodniej stronie portu: Kołobrzesckie – 301,0 mb, Słupskie – 181,0 mb, Lęborskie – 81,5 mb. Ponadto na podstawie umowy zawartej z Gminą Miejską Ustka tereny zachodniej części Portu Ustka były nieodpłatnie użytkowane przez ZPM od 2013 roku, w skład tych terenów wchodziły m.in. nabrzeża znajdujące się po zachodniej stronie portu: Helskie – 83,0 mb, Basen Rybacki – 276,1 mb, Sopockie – 98,7 mb, Puckie – 55,5 mb, Elbląskie – 111,1 mb, Łebskie – 41,4 mb, Władysławowskie – 60,5 oraz 86,5 mb.

(akta kontroli str. 43-44, 81-82, 449-456, 862-926, 986-1018)

ZPM określił potrzeby dotyczące pozyskania nowych gruntów i podejmował działania celem ich pozyskania. W celu kontynuowania działalności na terenach Portu, Prezes ZPM podpisywał porozumienia o bezpłatnym użytkowaniu terenów i nabrzeży z Urzędem Morskim w Słupsku, a później z Urzędem Morskim w Gdyni. Spółka zawarła umowy dzierżawy<sup>25</sup> z Urzędem Morskim w Gdyni i użyczenia<sup>26</sup> z Gminą Miasta Ustka, zapewniając ich kontynuację. ZPM od 2015 r. podejmował próby przejęcia nieruchomości o powierzchni przekraczającej trzy hektary należących do Przedsiębiorstwa Połowów Przetwórstwa i Handlu Korab, w tym celu kontaktował się z Syndykiem Spółki<sup>27</sup>. Zgodnie z ustawą o portach i przystaniach morskich ZPM przysługiwało prawo pierwokupu, jednak działania te do tej pory nie przyniosły oczekiwanego rezultatu. W sprawie przyczyn Prezes wyjaśnił, że *do przejęcia nie doszło ze względu na negatywną decyzję Ministra Infrastruktury jaką uzyskała oferta Spółki „E”, która to firma złożyła ofertę kupna działek Syndykowi Sp. KORAB SA. ZPM nie mógł wykonać swojego prawa pierwokupu w stosunku do oferty podmiotu, który nie uzyskał zgody Ministra Infrastruktury. W ramach podejmowanych działań ZPM kilkakrotnie informowało Syndyka o zamiarze skorzystania z prawa pierwokupu nieruchomości. Ponadto ZPM zamówił i odebrał biznesplan mający być jednym z kluczowych załączników służących pozyskaniu środków na zakup w/w nieruchomości. ZPM podjął rozmowy z instytucjami finansowymi, zmierzające do zagwarantowania finansowania zakupu nieruchomości. ZPM czekał na wyłonienie przez Syndyka podmiotu zainteresowanego kupnem, który mógłby złożyć ważną ofertę zakupu i uzyskać stosowną zgodę Ministra Infrastruktury.*

(akta kontroli str. 563-605)

W badanym okresie pozyskiwanie gruntów i innych nieruchomości na potrzeby rozwoju Portu odbywało się z uwzględnieniem przepisów art. 4 ustawy o portach i przystaniach morskich. ZPM korzystał z umów dzierżawy, użyczenia oraz zgody na używanie nieruchomości.

W akcie założycielskim ZPM nie zapisano obowiązku realizacji celów publicznych.

<sup>24</sup> Porozumienie zawarte w dniu 20.10.2016 r. zawarte pomiędzy Skarbem Państwa – Urzędem Morskim w Słupsku a ZPM w Ustce Sp. z o.o.; Porozumienie z dnia 21.01.2019 zawarte pomiędzy Skarbem Państwa – Urzędem Morskim w Słupsku a ZPM w Ustce Sp. z o.o.; Porozumienie zawarte w dniu 01.10.2019 zawarte pomiędzy Skarbem Państwa – Urzędem Morskim w Słupsku a ZPM w Ustce Sp. z o.o.; Porozumienie zawarte w dniu 29.11.2019 zawarte pomiędzy Skarbem Państwa – Urzędem Morskim w Słupsku a ZPM w Ustce Sp. z o.o.

<sup>25</sup> Umowa dzierżawy zawarta w dniu 01.04.2020 r. zawarta pomiędzy Skarbem Państwa -Urzędem Morskim w Gdyni a ZPM w Ustce

<sup>26</sup> Umowa użyczenia nr 6850/9/2013 z dnia 30 sierpnia 2013, Umowa użyczenia nr 6850/16/2013 z dnia 31 grudnia 2013, Umowa użyczenia nr 6850/4/2015 z dnia 22 kwietnia 2015, Umowa użyczenia nr 6850/10/2018 z dnia 21 sierpnia 2018

<sup>27</sup> Pisma z dnia 20.07.2017 r. i 01.10.2015 r.

W zakresie nieodpłatnego przekazania Gminie Ustka gruntów położonych w granicach Portu Burmistrz Gminy Miasta Ustka poinformował, że w dniu 5 marca 2020 roku Gmina Miasto Ustka na mocy umowy darowizny<sup>28</sup> nabyła od Starostwa Powiatowego w Słupsku prawo własności nieruchomości położonej w Ustce przy ul. Marynarki Polskiej numer 12C, obejmującej zabudowaną działkę gruntu numer 1561 o powierzchni 0.0125 ha<sup>29</sup> Ww. nieruchomość, zabudowana budynkiem użytkowym, położoną w granicach Portu Morskiego Ustka. Z uwagi na fakt, że granice ww. nieruchomości wyznaczone zostały po obrysie budynku, w celu zapewnienia prawidłowego funkcjonowania nabytego obiektu, Burmistrz Miasta Ustka w dniu 7 kwietnia 2020 roku wystąpił do Starosty Słupskiego z wnioskiem o darowiznę nieruchomości gruntowej przyległej bezpośrednio do działki oznaczonej nr 1561, stanowiącej własność Skarbu Państwa, oznaczonej geodezyjnie numerem 1560/118 o powierzchni 0.0255 ha<sup>30</sup>, która to nieruchomość była również położona w granicach Portu Morskiego Ustka W stosunku do pozostałych nieruchomości położonych w granicach portu morskiego, Burmistrz Miasta Ustka w latach 2019 - 2022 (I kw.) nie odejmował działań w zakresie ich nieodpłatnego pozyskania. Burmistrz zaznaczył, że z podobnym wnioskiem Gmina Miasto Ustka wystąpiła już w 2012 roku, jednak pierwsze czynności uzależnione zostały od przeprowadzenia niezbędnych czynności geodezyjnych (podziałów nieruchomości), a następnie wygaszeniem trwałego zarządu Urzędu Morskiego ustanowionego na nieruchomościach, które w przyszłości miały stać się własnością Gminy Miasto Ustka. Burmistrz poinformował, że w międzyczasie Urząd Morski zrealizował inwestycję pn. „Remont nabrzeży po wschodniej stronie Portu Ustka oraz dalby dewiacyjnej” w ramach Programu Operacyjnego „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007 - 2013”. Po realizacji projektu Urząd Morski w Słupsku zobowiązany był do zapewnienia jego trwałości przez okres pięciu lat. Kwestia przekazania terenów po wschodniej stronie portu mogła być więc rozpatrzona dopiero po zakończeniu okresu trwałości inwestycji, o czym poinformował urząd dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku pismem z dnia 2 marca 2017 roku.

(akta kontroli str. 403-417)

Burmistrz Miasta Ustka poinformował, że pierwszy etap komunalizacji gruntów portowych, czyli położonych po zachodniej stronie Portu Morskiego w Ustce należy ocenić pozytywnie. Choć cały proces przejęcia gruntów zdawać się może długotrwały, zwrócić należy uwagę na wielość uzgodnień wymaganych przepisami prawa, których uzyskanie jest warunkiem pozytywnego rozpatrzenia sprawy. Zaangażowanych w postępowanie jest przez to wiele organów, instytucji i podejmują stosowne decyzje, poprzedzone długim i szczegółowym postępowaniem. Warto zaznaczyć, że za docelowe zakończenie szeroko pojętego procesu komunalizacji gruntów portowych przez Gminę Miasto Ustka, można uznać dopiero wniesienie aportem prawa ich własności do Zarządu Portu Morskiego w Ustce Sp. z o.o. co było realizacją celu zapisanego w umowie notarialnej o ich nieodpłatnym przekazaniu w trybie art. 24 ust. 1 ustawy o portach i przystaniach morskich, gdzie w § 3 zapisano, że Gmina Miasto Ustka przejęła nieruchomości w celu utworzenia komunalnych struktur organizacyjnych zarządzających portem. Wniesienie aportem prawa własności nieruchomości, które miało miejsce w 2021 roku, uzależnione było od zakończenia trwałości projektu inwestycji prowadzonej w obszarze Portu Zachodniego w Ustce (budowa basenu rybackiego oraz remont

<sup>28</sup> akt notarialny Repertorium „A” numer 3500/2020

<sup>29</sup> Numer SL1S/00044418/2.

<sup>30</sup> numer SL1S/00098224/8

*i przebudowa nawierzchni nabrzeży), sfinansowanego w również ze środków unijnych.*

*W przypadku gruntów położonych po wschodniej stronie portu, obiektywną przeszkodą w ich komunalizacji przez Gminę Miasto Ustka, była inwestycja prowadzona przez Urząd Morski w Słupsku, sfinansowana ze środków Unii Europejskiej. Po zakończeniu okresu trwałości projektu, czynności zmierzające do nabycia gruntów prowadzone są już przez Zarząd Portu Morskiego w Ustce i szczegółowa ocena prowadzonego postępowania winna być dokonana przez tą instytucję.*

*Mimo długotrwałych postępowań, na których tryb niebagatelny wpływ mają również zmiany strukturalne w systemie organizacji administracji morskiej, można założyć, że w najbliższej przyszłości Zarząd Portu Morskiego w Ustce stanie się właścicielem gruntów zarówno po wschodniej jak i zachodniej stronie portu, co pozwoli na właściwą realizację jego statutowych zadań.*

*W zakresie zgodności Strategii Rozwoju Portu Morskiego do roku 2030 z projektem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla terenu portu Burmistrz Gminy Miasta Ustka poinformował, że Strategia Rozwoju Portu Morskiego do roku 2030 - uchwała Nr XIII/133/2019 Rady Miasta Ustka z dnia 29 października 2019 roku, utrzymała zarówno ww. wizję jak i misję portu morskiego w Ustce.*

*Mając to na uwadze oraz ustalenia dokumentów planistycznych sporządzonych wg ww. wskazań, należy stwierdzić pełną wzajemną zgodność Strategii Rozwoju Portu Morskiego w Ustce z aktami planowania przestrzennego (APP).*

*(akta kontroli str. 30, 403-417)*

**1.6.** Prezes Zarządu ZPM wyjaśnił, że Spółka w sposób ciągły rozwija swoją działalność poprzez zawieranie umów dzierżawy terenów Portu oraz poszukiwanie nowych możliwości i kontrahentów czego przykładem jest obecne prowadzenie rozmów z potencjalnym operatorem morskich farm wiatrowych i dzierżawą terenu pod centrum serwisowe tych farm. Efektem tych działań jest wzrost przychodów Spółki z 1 246,2 tys. zł w 2019 r. do 1 882,0 tys. zł w 2021 r.

Jednocześnie wyjaśnił, że ZPM nie podejmował działań marketingowych mających na celu pozyskanie dzierżawców składników majątkowych portu będących w użytkowaniu ZPM. W latach 2019-2022 (do 31 marca) Spółka prowadziła ograniczoną działalność promocyjną polegającą na zakupie kalendarzy (7,7 tys. zł brutto), wykupieniu corocznych ogłoszeń w lokalnym informatorze turystycznym (4,5 tys. zł), lokowaniu informacji na portalu GospodarkaMorska.pl (6,2 tys. zł) oraz promocji poprzez kluby i wydarzenia sportowe (12,5 tys. zł) - według informacji księgowej ZPM wydatki z tego tytułu wyniosły ogółem 30,9 tys. zł brutto. Celem tej działalności była poprawa rozpoznawalności Spółki na lokalnym rynku. Ponieważ ZPM działa na lokalnym rynku jako monopolista nie było potrzeby reklamowania i promowania usług Spółki w celu zwiększenia wartości prowadzonej działalności. Podstawową usługą ZPM jest dzierżawa miejsc pod punkty handlowe i gastronomiczne oraz miejsc postojowych w marinie. Ponieważ popyt na wymienione usługi jest większy od podaży promocja i reklama usług jest niecelowa.

W badanym okresie nie określono zasad udzielania darowizny / sponsoringu.

Prezes Zarządu ZPM wyjaśnił, że ze względu na niską wartość tego typu zobowiązań nie ma potrzeby tworzenia osobnych uregulowań. W latach 2019-2022 (do 31 marca) nie zawierano umów, których przedmiotem był sponsoring lub darowizny. Wymienione wydatki ponoszono bezumownie, a decyzje o udzieleniu wsparcia każdorazowo konsultowano ustnie ze współnikiem Spółki.

W latach 2019-2022 (do 31 marca) Prezes Zarządu ZPM wykazał dziewięć wydatków z tytułu darowizn i sponsoringu na kwotę 7,3 tys. zł brutto, polegających na przekazaniu gotówki lub towarów:

- zakup kalendarzy adwentowych dla Żłobka Miejskiego w Ustce (ogółem na kwotę 0,9 tys. zł),
- zakup książek i materiałów edukacyjnych dla Młodzieżowego Ośrodka Socjoterapii w Ustce i biblioteki Niepublicznej Szkoły Podstawowej Adventure w Ustce (ogółem na kwotę 1,9 tys. zł),
- zakup sprzętu sportowego dla Polskiego Związku Wędkarskiego Okręg Słupsk Koło w Ustce (ogółem na kwotę 0,5 tys. zł),
- dwie darowizny na rzecz uchodźców z Ukrainy w kwocie ogółem 4,0 tys. zł.  
(akta kontroli str. 35-37, 194-196, 211-213, 514, 756-757, 1191-1192, 1197-1198, 1200-1201, 1206, 1209-1228)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

1. ZPM nie sporządził i przez to nie przedkładał Prezesowi UZP za lata 2019/2021 sprawozdań o udzielonych zamówieniach publicznych do czego był zobowiązany na podstawie art. 98 ust. 1 i 2 Prawa zamówień publicznych oraz art. 82 ust. 1 i 2 upzp.

Zgodnie z art. 3 przepisy wymienionej ustawy stosuje się do spółki z udziałem samorządu gminnego, w której gmina: 1) posiada ponad połowę udziałów i akcji lub 2) sprawuje nadzór nad zarządem spółki bądź 3) ma prawo do powołania ponad połowy składu zarządu lub rady nadzorczej. Zgodnie z art. 98 ust. 1 i 2 tej ustawy spółka komunalna miała więc obowiązek sporządzić roczne sprawozdanie o udzielonych zamówieniach oraz przekazać je Prezesowi UZP w terminie do dnia 1 marca każdego roku następującego po roku, którego dotyczy sprawozdanie.

Prezes Zarządu ZPM wyjaśnił, że w kontrolowanym okresie nie sporządzano sprawozdań o udzielonych zamówieniach publicznych i nie udzielił odpowiedzi na pytanie o przyczyny ich braku.

(akta kontroli str. 31, 35, 38, 195-196, 207-208, 447-448, 516, 761)

2. ZPM, w okresie od 17 września 2019 r. do 1 czerwca 2022 r., nie zrealizował wynikającego z art. 7 ust. 2a ustawy o portach i przystaniach morskich obowiązku opublikowania na stronie podmiotowej BIP Spółki planów rozwoju portu.

Prezes wyjaśnił, że *Strategia Rozwoju Portu w Ustce do roku 2030 jest opublikowana i ogólnodostępna na stronie BIP Urzędu Miasta Ustka. ZPM niezwłocznie uzupełni swoją stronę BIP o Strategię Rozwoju Portu Morskiego w Ustce Sp. z o.o.*

(akta kontroli str. 395-402)

3. Wniosek o zmianę danych Spółki w Rejestrze przedsiębiorców prowadzonym przez Sąd Rejestrowy Gdańsk-Północ w Gdańsku został złożony w dniu 2 lutego 2022 r., tj. po upływie 72 dni od sporządzenia w dniu 22 listopada 2021 r. umowy przeniesienia własności nieruchomości spółki, co stanowiło naruszenie terminu wynikającego z art. 22 ustawy z dnia 20 sierpnia 1997 r. o Krajowym Rejestrze Sądowym<sup>31</sup> zgodnie z którym wniosek powinien zostać złożony, nie później niż w terminie siedmiu dni od dnia zdarzenia uzasadniającego dokonanie wpisu.

<sup>31</sup> T.j. Dz.U.2021.112 ze zm. – dalej: „Ustawa o KRS”

Prezes wyjaśnił, że w piśmiennictwie przyjmuje się, iż termin wynikający z art. 22 ustawy o Krajowym Rejestrze Sądowym ma charakter instrukcyjny, a wniosek zgłoszony po jego upływie będzie rozpoznany i nie będzie oddalony z tego względu, że został zgłoszony po upływie siedmiu dni od zdarzenia uzasadniającego dokonanie wpisu. Nietrzymanie powyższego terminu nie zamyka zatem drogi do późniejszego złożenia wniosku o wpis. Dlatego Spółka kierowała się przede wszystkim 6-cio miesięcznym terminem wynikającym z art. 169 §1 kodeksu spółek handlowych, który stosuje się odpowiednio do zgłoszenia do KRS zmiany umowy spółki z ograniczoną odpowiedzialnością. Ponadto, w świetle art. 22 ustawy o Krajowym Rejestrze Sądowym przepis ten stosuje się, chyba że przepis szczególny stanowi inaczej, a w judykaturze można spotkać się ze stanowiskiem, że art. 169 §1 ksh wyłącza ogólne rozwiązanie wynikające z art. 22 ustawy o KRS (zob. postanowienie Sądu Najwyższego - Izba Cywilna z dnia 2 października 2008 r. II CSK 186/08).

NIK, nie negując podniesionej w wyjaśnieniach okoliczności, że nietrzymanie przez Spółkę terminu z art. 22 Ustawy o KRS nie zamyka drogi do późniejszego złożenia wniosku o wpis zauważa, że nie stanowi to również przeszkody do wszczęcia postępowania przymuszającego z art. 24 Ustawy o KRS, a przez to występowania wynikających stąd ryzyko nałożenia przez sąd grzywien przymuszających.

NIK zaważa też, że na skutek nieuzasadnionego opóźnienia w złożeniu wniosku do KRS i niedokonania wpisu przez Sąd Rejestrowy w Gdańsku, do dnia zakończenia kontroli wniesione aportem dwie nieruchomości gruntowe o wartości 9.500 tys. zł nie zostały wykazane przez Spółkę w ewidencji księgowej środków trwałych.

(akta kontroli str. akta kontroli str. 395-399, 782-794)

#### OCENA CZĄSTKOWA

ZPM prowadził działalność zarządzającą Portem zgodnie z zadaniami określonymi w ustawie o portach przystaniach morskich. Działał zgodnie z przyjętą Strategią Rozwoju Portu Morskiego w Ustce do roku 2030. Zrealizował w pełni trzy z 21 wskaźników, opisanych ww. Strategii. Prawidłowo podejmował działania w celu pozyskiwania nieruchomości na potrzeby rozwoju portu. Nie opublikował jednak Strategii w Biuletynie Informacji Publicznej. ZPM udzielał zamówień publicznych, ale nie opracował i nie przedłożył Prezesowi UZP sprawozdania z udzielonych zamówień publicznych, do czego był zobowiązany na podstawie art. 98 ust. 1 i 2 Prawo zamówień publicznych oraz art. 82 upzp oraz złożył wniosek o zmianę danych Spółki w Rejestrze przedsiębiorców z naruszeniem terminu wynikającego z art. 22 Ustawy o KRS.

#### OBSZAR

Opis stanu faktycznego

## 2. Zarządzanie infrastrukturą portową i zapewnienie jej ochrony

**2.1.** W latach 2019-2022 (do 31 marca) ZPM wykorzystywał w 100% posiadane grunty i inne nieruchomości, co szczegółowo opisano w pkt 1.5 wystąpienia pokontrolnego.

W okresie 2019 r. – 2022 r. (do 31 marca) ZPM nie sprzedawał majątku trwałego. W wymienionym okresie ZPM zawarł umowy z 59 podmiotami gospodarczymi, których przedmiotem była dzierżawa nieruchomości w szczególności na cele: prowadzenia działalności handlowej, gastronomicznej, składowania kruszywa, remontu kutrów, przechowywania sprzętu i wyposażenia rybackiego i żeglarskiego. Ponadto przy rozporządzaniu nieruchomościami zawarł jedną przedwstępną umowę (dzierżawy) wymagającą uzyskania zgody ministra właściwego do spraw gospodarki



morskiej (art. 3 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich<sup>32</sup>).

Zgodnie z art. 3 ust. 4 pkt 3a wym. ustawy Prezes ZPM pismem z dnia 25 stycznia 2022 r. wystąpił z wnioskiem o wydanie opinii do Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni i w tym samym dniu (z uwagi na położenie tej nieruchomości) wystąpił również z wnioskiem o wydanie opinii do Ministra Obrony Narodowej, dalej: „MON” (art. 3 ust. 4 pkt 3b tej ustawy). Dyrektor Urzędu Morskiego pismem z dnia 6 kwietnia 2022 r. przedłużył termin wydania opinii do dnia 15 maja 2022 r. Departament Infrastruktury MON pismem z dnia 9 marca 2022 r. wydał opinię negatywną; Prezes Zarządu ZPM w porozumieniu z przyszłym dzierżawcą, pismem z dnia 24 kwietnia 2022 r. złożył wyjaśnienia i wystąpił do MON o ponowne rozpatrzenie sprawy.

(akta kontroli str. 20, 21, 32-34, 43-44, 81-82, 117-125, 128-133, 159-193)

**2.2.** Dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku w Zarządzeniu Nr 3 z dnia 22 maja 2015 r.<sup>33</sup> wskazał między innymi ogólnodostępne obiekty, urządzenia i instalacje dla Portu Ustka, z czego w użytkowaniu ZPM były Nabrzeża: Kołobrzeskie<sup>34</sup>, Słupskie<sup>35</sup>, Lęborskie<sup>36</sup>, Łebskie<sup>37</sup>, Elbląskie<sup>38</sup>, Puckie<sup>39</sup>, Sopotkie<sup>40</sup> i Helskie<sup>41</sup>.

ZPM użytkował również Nabrzeże Władysławowskie<sup>42</sup> i Basen Rybacki<sup>43</sup>, których nie wykazano w ww. Zarządzeniu oraz: place utwardzone wzdłuż nabrzeży Kołobrzeskiego, Słupskiego i Lęborskiego<sup>44</sup>, place i drogi utwardzone po zachodniej stronie Portu<sup>45</sup>, punkt poboru wody przy Nabrzeżu Kołobrzeskim, kanalizację deszczową przy nabrzeżu Kołobrzeskim, Słupskim i Lęborskim, pochylnię – slip (u nasady Falochronu Zachodniego) oraz oprawy oświetleniowe i punkty poboru energii elektrycznej.

ZPM posiadał na terenie Portu pięć kontenerów z przeznaczeniem na zaplecze socjalne (w tym: socjalno-biurowo-serwerowy, garażowy, warsztatowy oraz dwa kontenery sanitarne).

(akta kontroli str. 22-25, 29, 43-44, 449-456, 986-1018)

Badaniem stanu technicznego objęto sześć obiektów infrastruktury portowej, tj. Nabrzeża: Kołobrzeskie, Słupskie, Elbląskie, Puckie, Sopotkie i Helskie.

Na podstawie rocznych okresowych kontroli stanu technicznego sześciu nabrzeży: Elbląskiego, Puckiego, Sopotkiego i Helskiego<sup>46</sup>, a także Nabrzeża Kołobrzeskiego i Słupskiego<sup>47</sup> (przeprowadzonych na zlecenie Zarządu Spółki) i 5-letniej kontroli okresowej czterech nabrzeży: Elbląskiego, Puckiego, Sopotkiego i Helskiego,

<sup>32</sup> Dz. U. z 2021 r. poz. 491 ze zm.

<sup>33</sup> w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej (Dz. Urz. Woj. Pom. z 2015 r. poz.1771) - uchylone zarządzeniem Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie Nr 4 z dnia 29 grudnia 2021 r. (Dz.Urz.Woj.Zacho. poz.6105)

<sup>34</sup> Funkcja rybacka i turystyczna; właściciel - Skarb Państwa

<sup>35</sup> Funkcja rybacka i turystyczna; właściciel – Skarb Państwa

<sup>36</sup> Funkcja rybacka i postoju jednostek inspekcyjnych; właściciel – Skarb Państwa

<sup>37</sup> Funkcja rybacka; własność ZPM

<sup>38</sup> Funkcja rybacka; własność - ZPM

<sup>39</sup> Funkcja rybacka; własność - ZPM

<sup>40</sup> Funkcja rybacka i turystyczna; własność - ZPM

<sup>41</sup> Długość 125,4 metrów bieżących o funkcji rybackiej i turystycznej; własność - ZPM

<sup>42</sup> Nabrzeże o długości 60,5 metrów bieżących było własnością Skarbu Państwa, a 86,5 metrów bieżących należało do ZPM; nabrzeża posiadały funkcje przeładunkową i turystyczną

<sup>43</sup> Długość 276,1 metrów bieżących o funkcji rybackiej; własność - ZPM

<sup>44</sup> Na podstawie porozumienia z Urzędem Morskim w Gdyni

<sup>45</sup> Wniesione do Spółki aportem przez Miasto Ustka

<sup>46</sup> Przekazane ZPM przez Miasto Ustka na podstawie aktu notarialnego z dnia 22.11.2021 r.

<sup>47</sup> Nabrzeże Kołobrzeskie było największym elementem infrastruktury portowej. Nabrzeże Słupskie było trzecie co wielkości. Oba nabrzeża były własnością Skarbu Państwa, reprezentowanego przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni i były zarządzane przez Spółkę na mocy porozumienia.

stwierdzono, że w badanym okresie wszystkie nabrzeża były w dobrym stanie technicznym i nadawały się do użytkowania.

Kontrole okresowe badanych obiektów hydrotechnicznych prowadzono w terminach wskazanych w art. 62 ust. 1 pkt 1 i pkt 2 Prawa budowlanego, przy czym w 2020 r. nie przeprowadzono kontroli rocznych Nabrzeży: Elbląskiego, Puckiego, Sopotkiego i Helskiego z uwagi na objęcie tych budowli w tym roku kontrolami pięcioletnimi o których mowa w art. 62 ust. 1 pkt 2 wym. ustawy. Kontrole pięcioletnie Nabrzeży: Kołobrzесьkiego i Słupskiego przeprowadzono w 2018 r.

Dla badanych nabrzeży prowadzono książki obiektów budowlanych. Do ksiąg nie wpisano przeprowadzonych kontroli rocznych za 2021 r.

Część zaleceń wynikających z ww. kontroli nie była wykonywana na bieżąco:

– w protokole z kontroli okresowej (rocznej) Nabrzeża Kołobrzесьkiego za 2019 r. zalecono uzupełnienie brakującego fragmentu odbojnicy poziomej na długości około 2,5 m. W protokole z kontroli rocznej za 2020 r. wskazano, że zalecenie nie zostało wykonane. Prezes Zarządu ZPM wyjaśnił, że opóźnienie wynikało z czasowego braku materiałów (dedykowanej odbojnicy). Obecnie ZPM jest już przygotowany do wymiany łącznie ośmiu odbojnic o długości prawie 30 metrów na terenie całego Portu. Prace zostaną wykonane w III kwartale 2022 r. Odbojnice są elementami zużywanymi w ramach normalnej eksploatacji nabrzeży. Brak pojedynczego fragmentu odbojnicy nie ma istotnego wpływu na ogólną funkcjonalność nabrzeża, natomiast wymiana jest zadaniem kosztownym. W związku z tym praktyką ZPM jest wymiana odbojnic po uzbieraniu odpowiedniej ilości;

– w protokole z kontroli pięcioletniej Nabrzeża Puckiego za 2020 r. zalecono: oczyszczenie i zabezpieczenie antykorozyjne blach oczezu, pomalowanie odbojnicy poziomej, naprawę i odnowienie powłok malarskich podestu łodziowego i schodków, wymianę uszkodzonych opon odbojowych. W protokole z kontroli rocznej za 2021 r. wskazano, że zalecenia zostały częściowo wykonane. Prezes Zarządu ZPM wyjaśnił, że blachy oczezu i odbojnice zostały odmalowane. Uszkodzone opony odbojowe zostały naprawione. Malowanie schodków zejściówki uznano za zbędne z uwagi na ich dobry stan techniczny. Podest zejściówki drewniany został zamieniony na betonowy, co spowodowało, że jego malowanie nie jest już konieczne.

Prezes wyjaśnił również, że zalecenie odnowienia odbojnic, wynikające z kontroli rocznych za 2021 r., zostanie zrealizowane w III kwartale 2022 r.; pozostałe zalecenia zostały wykonane lub ZPM uznał, że ich realizacja nie jest konieczna.

(akta kontroli str. 201-206, 214-373, 418-420, 449-456, 758-759, 986-1018)

Prezes Zarządu ZPM wyjaśnił, że analiza stanu technicznego prowadzona przez ZPM sprowadza się do oceny wyników przeglądów okresowych zleczanych wyspecjalizowanej firmie zewnętrznej. Są to roczne oraz pięcioletnie przeglądy techniczne nabrzeży i infrastruktury portowej. Książki obiektów portowych nie zawierały wszystkich wpisów o przeprowadzonych kontrolach.

(akta kontroli str. 40, 83)

W latach 2019-2022 (I kw.) ZPM ubezpieczał mienie od zdarzeń losowych, jednak bez zachowania ciągłości okresów ubezpieczenia. Ubezpieczeniem od zdarzeń losowych w zakresie szkody polegającej na utracie, zniszczeniu lub uszkodzeniu obejmowano: maszyny, urządzenia i wyposażenie, budowle (nabrzeża, ciągi komunikacyjne, kontenery, kładkę, instalacje, zaplecze sanitarne) oraz koszty zapobieżenia szkodzie, rabunku lub uprzątnięcia, wskazując w polisach wartość ubezpieczanego majątku.

(akta kontroli str. 40, 83, 85-115, 126-127)

Prezes ZPM wyjaśnił, że infrastruktura administrowana przez ZPM była poddawana remontom w okresie od 2011 r. do 2015 r. i w związku z tym znajduje się w dobrym lub bardzo dobrym stanie technicznym oraz że w żadnym fragmencie nie występują ograniczenia w eksploatacji. Według wyjaśnień Prezesa ZPM w stanie nienadającym się do eksploatacji pozostają tereny i obiekty portu w Ustce pozostające w użytkowaniu wieczystym i stanowiące składniki majątku upadłej Spółki Korab S.A. (o łącznej powierzchni 3,2 ha), leżące po południowo-zachodniej stronie portu w Ustce – tereny te nie są zarządzane przez ZPM.

(akta kontroli str. 40, 83-84)

Dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku zarządzeniem Nr 2 z dnia 15 lutego 2017 r. w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portów Dźwirzyno, Kołobrzeg, Darłowo, Ustka, Rowy, Łeba<sup>48</sup> wskazał, że głębokość toru podejściowego wynosi 6,5 m, toru wodnego i obrotnicy powinna wynosić 5,5 metra. Zgodnie z §136 ust. 1-3 zarządzenia Nr 4 Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku z 9 maja 2017 r. Przepisy Portowe<sup>49</sup> (obowiązującym od 15 maja 2017 r.), maksymalne zanurzenie statków mogących wchodzić do Portu Ustka określono na 4,0 m. Zgodnie z pismem Zastępcy Dyrektora ds. Infrastruktury Urzędu Morskiego w Słupsku z dnia 10 lipca 2017 r., statek ponadgabarytowy o zanurzeniu 4,3 m, mógł otrzymać zgodę na wejście do Portu przy spełnieniu określonych w tym piśmie warunków.

Prezes Zarządu ZPM wyjaśnił, że w ZPM nie opracowano dokumentu w którym określono głębokość jaka była wystarczająca dla funkcjonowania akwenów Portu Ustka.

W Strategii rozwoju Portu morskiego w Ustce maksymalne parametry zanurzenia obsługiwanych statków wskazano na poziomie czterech metrów.

Na zlecenie Zarządu ZPM raz do roku sporządzano okresowe plany batymetryczne (zgodnie z §90 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej z dnia 23 października 2006 r. w sprawie warunków technicznych użytkowania oraz szczegółowego zakresu kontroli morskich budowli hydrotechnicznych<sup>50</sup>).

W opracowaniu batymetrycznym za 2021 r. wykazano głębokości w przedziałach: dla Basenu Rybackiego od 4,1 m do 5,2 m; przy Nabrzeżu Helskim od 3,1 m do 4,9 m; przy Nabrzeżu Sopockim od 3,1 m do 4,4 m; przy Nabrzeżu Puckim od 2,6 m do 4,9 m; przy Nabrzeżu Elbląskim od 3,1 m do 4,8 m; przy Nabrzeżu Władysławowskim od 4,1 m do 5,3 m; przy Nabrzeżu Kołobrzeskim od 4,1 m do 5,3 m; przy Nabrzeżu Słupskim od 4,1 m do 5,1 m; przy Nabrzeżu Lęborskim od 4,1 m do 4,8 m.

Prezes Zarządu ZPM wyjaśnił, że w latach 2019-2022 (do 31 marca) nie wystąpiła konieczność podejmowania dodatkowych działań mających na celu zapewnienie dostępności do Portu dla jednostek o zanurzeniu od 4 m do 4,3 m. Ze względu na charakterystykę nawigacyjną Portu, korelację parametru zanurzenia jednostki, jej długości i szerokości, jednostki pływające o maksymalnym dla Portu gabarytach mogą cumować przy nabrzeżach Kołobrzeskim i Władysławowskim przylegających do toru wodnego. Ze względu na kształty podwodnej części kadłubów jednostek pływających, miejscowe spłycenia przy krawędziach nabrzeży lub narożnikach basenów portowych nie muszą stanowić przeszkody nawigacyjnej.

Prezes Zarządu ZPM wyjaśnił również, że w kontrolowanym okresie wykonywano prace czerpalne na torach podejściowych do portu, w torze wodnym przebiegającym przez port oraz w basenie osadowym portu, które zwyczajowo prowadzone są raz

<sup>48</sup> Dz.Urz.Woj.Pom. z 2017 r. poz. 656

<sup>49</sup> Dz.Urz.Woj.Zpm. z 2017 r. poz. 2202 ze zm.

<sup>50</sup> Dz. U. z 2006 r. Nr 206, poz. 1516.

w roku. Zgodnie z wiedzą ZPM prace realizowane są na zlecenie Urzędu Morskiego w Gdyni, a ZPM nie posiada wiedzy na temat terminów i zakresów zleczanych w tym zakresie prac czerpalnych.

(akta kontroli str. 41-42, 214, 421-427, 428-436, 438-445, 446, 760, 883, 1194)

**2.3.** Prezes ZPM wyjaśnił, że w celu zapewnienia ochrony przeciwpożarowej w porcie Ustka w grudniu 2020 r. opracowano Instrukcję bezpieczeństwa pożarowego. W opracowaniu zaznaczono, że ZPM nie miał obowiązku opracowania takiej instrukcji z uwagi na to, że na użytkowanym przez ZPM terenie portu brak było budynku o kubaturze większej niż 1.000 m<sup>3</sup> lub powierzchni strefy pożarowej obiektu innego niż budynek o powierzchni większej niż 1.000 m<sup>2</sup> (§6 ust. 8 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 7 czerwca 2010 r. w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków i innych obiektów budowlanych i terenów<sup>51</sup>).

(akta kontroli str. 39, 61)

ZPM posiadał projekt Planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych (dalej: „Plan”) sporządzony na przełomie lat 2021/2022 r. (opatrzonej datą „2022”). Projekt Planu zawierał informacje wskazane w ust. 1 załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 21 grudnia 2016 r. w sprawie nadzoru przeciwpożarowego w polskich obszarach morskich oraz morskich portach i przystaniach<sup>52</sup>.

Prezes Zarządu ZPM wyjaśnił, że wszystkie poprawki wnioskowane przez Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa<sup>53</sup> w Gdyni oraz Urząd Morski w Gdyni<sup>54</sup> są nanoszone do projektu Planu – po zakończeniu prac dokument zostanie ponownie wysłany do weryfikacji w celu uniknięcia błędów. Zakończenie prac nad tym dokumentem planowane jest na 3 kwartał 2022 r. Projekt Planu został sporządzony przez pracowników ZPM.

(akta kontroli str. 39, 61-79, 134, 374-381, 513)

W latach 2019-2022 (do 31 marca) właściwy Urząd Morski nie prowadził kontroli ZPM w zakresie nadzoru przeciwpożarowego. Kontrole prowadzone przez Urząd Morski dotyczyły: oznakowania, stanu technicznego nabrzeży i realizacji niezbędnych przeglądów oraz funkcjonowania Stacji Pilotowej w porcie Ustka.

(akta kontroli str. 39, 45, 61)

W latach 2019-2022 (do 31 marca) Państwowa Inspekcja Pracy nie prowadziła kontroli w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy w porcie Ustka (w tym nabrzeży portowych). W wymienionym okresie Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna w Gdyni przeprowadziła trzy kontrole sanitarne nabrzeży portowych w zakresie higieny komunalnej – nie stwierdzono nieprawidłowości i nie wydawano zaleceń pokontrolnych.

(akta kontroli str. 45, 135-158)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

1. Prezes Zarządu ZPM nie dochował obowiązku szczególnej staranności przy wykonywaniu zarządu mieniem Portu oraz jego ochronnie nie zapewniając ciągłości okresów ubezpieczenia mienia od zdarzeń losowych, czym naruszył art. 50 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym<sup>55</sup>. Po upływie okresu ubezpieczenia

<sup>51</sup> Dz. U. Nr 109 poz. 719

<sup>52</sup> Dz. U. z 2017 r. poz. 118

<sup>53</sup> W mailu z dnia 4 marca 2022 r.

<sup>54</sup> W mailu z dnia 8 marca 2022 r.

<sup>55</sup> t.j. Dz.U. z 2022 r., poz.559 ze zm.

mienia na podstawie umowy obejmującej okres od 19 marca 2019 r. do 18 marca 2020 r., kolejna umowa ubezpieczenia została zawarta na okres od 1 maja 2020 r. do 30 kwietnia 2021, a kolejna – na okres od dnia 21 maja 2021 r. do 20 maja 2022 r. Przerwy w okresach ubezpieczenia wyniosły odpowiednio 44 i 21 dni.

Prezes ZPM wyjaśnił, że przerwy w okresach obowiązywania polis ubezpieczenia mienia od zdarzeń losowych były wynikiem przewlekłości procesu negocjowania i zawierania umów na kolejne okresy. Oferta i zasady zmieniają się corocznie. Praktyka wskazuje, że przeciąganie rozmów i wyboru oferty umożliwia otrzymanie korzystniejszej oferty ubezpieczenia, co jest zgodne z zasadą uzyskiwania najkorzystniejszego stosunku jakości do ceny. Ubezpieczeniem obejmowano całą infrastrukturę, ale do wartości prawdopodobnej możliwej do zaistnienia szkody majątkowej.

W ocenie NIK wyjaśnienia nie zasługują na uwzględnienie. Mając na uwadze przywoływaną przez Prezesa ZPM przewlekłość postępowania, proces negocjacji umów na kolejne okresy należało podejmować w terminach wcześniejszych, zapewniających ciągłość trwania umów ubezpieczenia mienia.

(akta kontroli str. 85-116, 126-127)

2. ZPM, do dnia rozpoczęcia kontroli, nie sporządził i nie uzgodnił Planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dl wód portowych portu Ustka, do czego był zobowiązany na podstawie art. 50a ust. 8 pkt 1 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej<sup>56</sup> oraz art. 23b ust. 1 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki. Plany podlegają uzgodnieniu z dyrektorem Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa oraz właściwym komendantem wojewódzkim Państwowej Straży Pożarnej, a następnie zatwierdzeniu w drodze decyzji, przez dyrektora urzędu morskiego właściwego dla obszaru położenia portu.

Projekt Planu został opracowany na przełomie lat 2021/2022. Według stanu na dzień rozpoczęcia kontroli NIK, ZPM posiadał uzgodnienia z Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa w Gdyni. Projektu nie uzgadniano jeszcze z właściwym komendantem wojewódzkim Państwowej Straży Pożarnej.

Według wyjaśnień Prezesa ZPM zakończenie prac planowane jest na trzeci kwartał 2022 r. Jak ponadto wyjaśnił Prezes, zarówno Urząd Morski w Słupsku jak i Urząd Morski w Gdyni nie wnioskowali formalnie o rozpoczęcie prac nad Planem. W 2018 r. ówczesny oficer Portu Ustka poinformował o konieczności rozpoczęcia prac nad Planem. Z powodu likwidacji Urzędu Morskiego w Słupsku temat został zaniechany. W 2021 r. po rozmowach z nowym oficerem Portu Ustka oraz inspektorem Ochrony Środowiska Urzędu Morskiego w Gdyni, ZPM podjął ponownie decyzję o rozpoczęciu prac nad Planem.

(akta kontroli str. 39, 61-79, 134, 374-381, 513)

3. W ZPM w sposób nierzetelny prowadzono książki obiektów budowlanych kontrolowanych nabrzeży.

Do książek obiektów budowlanych nie wprowadzono zapisów o przeprowadzonych kontrolach rocznych z 2021 r. wymaganych art. 64 ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane oraz nie aktualizowano informacji dotyczących właściciela nabrzeża Elbląskiego, Puckiego, Sopotkiego i Helskiego.

<sup>56</sup> t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 457 ze zm.

Prezes Zarządu ZPM wyjaśnił, że brak wpisu jest niedopatrzeniem formalnym i zostanie uzupełniony w najbliższym czasie. Brak adnotacji o zmianie właściciela jest formalnym niedopatrzeniem, które nie powoduje skutków ubocznych.

(akta kontroli str. 214-252, 353-367, 419-420, 758)

#### OCENA CZĄSTKOWA

Posiadane przez ZPM grunty i inne nieruchomości były przez Spółkę w całości wykorzystywane. W badanym okresie ZPM nie sprzedawał majątku i był w trakcie pozyskiwania zgody ministra właściwego ds. gospodarki morskiej na dzierżawę jednej z nieruchomości. Miejscowe splycenia przy krawędziach nabrzeży lub narożnikach basenów portowych nie stanowiły przeszkody nawigacyjnej dla obsługiwanych przez Port statków. Zarząd Spółki utrzymywał w należytym stanie infrastrukturę portową, co potwierdziły ustalenia kontroli okresowych badanych obiektów hydrotechnicznych, przeprowadzonych w terminach wskazanych w art. 62 ust. 1 pkt 1 i pkt 2 Prawa budowlanego. ZPM nie opracował i nie uzgodnił Planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych Portu Ustka. Stwierdzono również: brak ciągłości w okresach ubezpieczania mienia Spółki oraz nierzetelne prowadzenie wybranych do kontroli ksiąg obiektów budowlanych.

#### OBSZAR

### 3. Prowadzenie gospodarki finansowo-księgowej małych portów morskich oraz osiąganie planowanych wyników finansowych

Opis stanu faktycznego

**3.1.** Przychody ogółem, które ZPM osiągnął z tytułu realizacji zadań w latach 2019 – 2022 (I kwartał), wyniosły odpowiednio: 1 232,1 tys. zł, 1 110,7 tys. zł i 1 580,7 tys. zł, oraz 284,7 tys. zł, z tego:

- z tytułu dzierżawy i najmu terenów portowych 274,7 tys. zł, 268,8 tys. zł, 406,8 tys. zł oraz 49,2 tys. zł to jest 22,3%, 24,2%, 25,7% oraz 17,3% przychodów ogółem ze sprzedaży;
- z tytułu opłat portowych 404,8 tys. zł, 343,9 tys. zł, 474,1 tys. zł i 43,1 tys. zł to jest 35,9%, 31,0%, 20,0 tys. zł i 15,1% przychodów ogółem, (w tym: z tytułu opłaty tonażowej: 188,2 tys. zł, 139,2 tys. zł, 151,2 tys. zł, oraz 23,6 tys. zł, opłaty przystaniowej 159,9 tys. zł, 150,1 tys. zł, 177,0 tys. zł, oraz 19,5 tys. zł, opłaty pasażerskiej 56,7 tys. zł, 54,6 tys. zł, 145,9 tys. zł, w 2022 r. I kwartał brak);
- za usługi związane z korzystaniem z infrastruktury portowej (opłaty od jednostek pływających rekreacyjnych, zimowanie jednostek w porcie, składowanie, opłata parkingowa, opłata ładunkowa) 158,4 tys. zł, 178,0 tys. zł, 237,4 tys. zł oraz 51,1 tys. zł, to jest 12,9%, 16,0%, 15,0%, oraz 18,0% przychodów ogółem;
- wpływy z innych tytułów (obejmujące refaktury za wywóz nieczystości, pobór wody, zużycie energii elektrycznej, usługi różne, opłaty pilotowe, administrowanie kładką portową, Targiem Rybnym, usługi dźwigowe, usługi cumownicze) 394,2 tys. zł, 320,0 tys. zł, 462,4 tys. zł, oraz 138,2 tys. zł, to jest 32,0%, 28,8%, 29,3%, 48,5% przychodów ogółem.

(akta kontroli str. 27, 518-562, 612-737, 930-949, 961-970)

Koszty działalności operacyjnej ogółem poniesione przez Spółkę w latach 2019-2021 wyniosły odpowiednio: 1.123,1 tys. zł, 1.105,1 tys. zł oraz 1.475,2 tys. zł, z czego:

- amortyzacja 27,1 tys. zł, 70,1 tys. zł oraz 27,1 tys. zł i stanowiły 2%, 6% i 2% kosztów działalności operacyjnej ogółem,
- usługi obce 194,8 tys. zł, 173,5 tys. zł oraz 341,0 tys. zł i stanowiły 17%, 16% oraz 23% kosztów działalności operacyjnej ogółem,
- wynagrodzenia: 572,7 tys. zł, 544,0 tys. zł oraz 699,2 tys. zł i stanowiły 51%, 49% oraz 47% kosztów działalności operacyjnej ogółem.

W kontrolowanym okresie w ZPM zatrudnionych było siedem osób w przeliczeniu na osoby oraz 7,4 w 2019 r. 6,8 w 2020 r. oraz 7,0 w 2021 w przeliczeniu na etaty.  
(akta kontroli str. 27, 518-562, 612-737, 930-949, 961-970)

Wartość aktywów trwałych na dzień 31 grudnia w poszczególnych latach wyniosła odpowiednio 177,6 tys. zł, 150,5 tys. zł oraz 138,8 tys. zł, natomiast wartość aktywów obrotowych wyniosła 252,7 tys. zł, 616,4 tys. zł oraz 796,9 tys. zł. Wysokość kapitału własnego ZPMU na dzień 31 grudnia w latach 2019-2021, wyniosła odpowiednio: 369,9 tys. zł, 403,2 tys. zł i 804,0 tys. zł. Spółka wykazała zobowiązania na dzień 31 grudnia każdego z badanych lat odpowiednio w kwotach: 60,5 tys. zł i 363,8 oraz 131,7 tys. zł.  
(akta kontroli str. 27, 518-562, 612-737, 930-949, 961-970)

Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe i majątkowe ZPM w poszczególnych latach badanego okresu przedstawiały się następująco:

- wartość nadwyżki finansowej<sup>57</sup> 98,01; 103,41 oraz 427,94;
- wskaźnik bieżącej płynności finansowej<sup>58</sup>: 4,18; 1,7 i 6,08;
- stopa zadłużenia aktywów<sup>59</sup> 0,14; 0,47 i 0,14 ;
- wskaźnik produktywności majątku<sup>60</sup> 298,59%, 144,84%, 201,13%;
- wskaźnik ogólnej oceny finansowej<sup>61</sup> 8,70; 4,53 oraz 17,56;
- stopień zużycia majątku trwałego<sup>62</sup> 0,29; 0,49 i 0,45.

(akta kontroli str. 80)

Sprawozdania z działalności Spółki za lata 2019-2021<sup>63</sup> zawierały informacje wymagane art. 49 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości, natomiast sprawozdania za lata 2019-2020 zostały poddane ocenie biegłego rewidenta w zakresie działalności gospodarczej i finansowej.

(akta kontroli str. 629-660, 686-692,930-949)

**3.2.** W badanym okresie Spółka osiągała zysk netto, który wyniósł: 70,9 tys. zł w 2019 r., 33,3 tys. zł w 2020 r. i 400,8 tys. zł w 2021 r. W roku 2020 największy wpływ na wyniki finansowe miało ograniczenie działalności na skutek ogłoszenia stanu epidemii COVID-19, które spowodowały istotne zmniejszenie frekwencji osób odwiedzających Ustkę w celach turystycznych. Prezes oszacował, że pandemia COVID-19 spowodowała zmniejszenie przychodów Spółki w 2020 roku o około 100 tys. zł.

W okresie pandemii ZPM wystąpił o wsparcie z Powiatowego Urzędu Pracy w Słupsku, w ramach którego w dniu 1 czerwca 2020 r. otrzymał kwotę 5000 zł na pokrycie bieżących kosztów prowadzonej działalności gospodarczej. ZPM także skorzystał ze wsparcia Zakładu Ubezpieczeń Społecznych Oddział w Słupsku. udzielonego 20 czerwca 2020 r. polegającego na umorzeniu należności w wysokości 19,7 tys. zł. Ponadto ZPM zawarł umowę subwencji finansowej z Polskim Funduszem Rozwoju S.A. nr 931500040013174MP na kwotę 324 tys. zł, z czego umorzeniu podlega kwota 23 tys. zł.

(akta kontroli str. 80, 782-794)

<sup>57</sup> Obliczony jako: zysk netto + amortyzacja.

<sup>58</sup> Obliczony jako: aktywa obrotowe : zobowiązania krótkoterminowe.

<sup>59</sup> Obliczony jako: zobowiązania i rezerwy na zobowiązania : suma aktywów.

<sup>60</sup> Obliczony jako: (przychody ogółem x100) : aktywa ogółem.

<sup>61</sup> Obliczony jako: (kapitał własny : kapitał obcy) : (majątek trwały: majątek obrotowy).

<sup>62</sup> Obliczony jako: (wartość brutto aktywów trwałych – wartość netto aktywów trwałych): wartość brutto aktywów trwałych

<sup>63</sup> Sprawozdanie za 2021 r. sporządzone wg stanu sald na kontach księgowych z dnia 04.05.2022 r., do dnia zakończenia kontroli nie zostało przyjęte przez Radę Nadzorczą oraz nie podlegało badaniom biegłego rewidenta.

W latach 2019-2021 ZPM posiadał aktywa obrotowe na poziomie pozwalającym na bieżąco regulować zobowiązania finansowe. Poziomy wskaźników opisano w punkcie 3.1 wystąpienia.

(akta kontroli str. 80, 603-612,661-670,693-722, 927-928)

**3.3.** Wartość rzeczowego majątku trwałego w ZPM w ewidencji księgowej w kontrolowanym okresie na dzień 31 grudnia wynosił 177,6 tys. zł, 150,5 tys. zł oraz 138,8 tys. zł. W kolejnych latach stany sald księgowych dla poszczególnych grup rzeczowego majątku trwałego wykazywały:

- obiekty, urządzenia i instalacje – 74,6 tys. zł w 2019 r., 72,2 tys. zł w 2020 r. oraz 69,9 tys. zł w 2021 r.,
- pozostałe środki trwałe – 70,8 tys. zł w 2019 r. 46,1 tys. zł w 2020 r. oraz 21,4 tys. zł w 2021 r.
- inwestycje rozpoczęte<sup>64</sup> – 32,2 tys. zł w 2019-2020 r. oraz 49,3 tys. zł w 2021 r.

ZPM posiadał majątek trwały, w skład którego weszły:

- kontenery przenośne socjalno-biurowo-serwerowe 2 szt., stanowiące zaplecze socjalne portu, przyjęte nieodpłatnie od Urzędu Miasta, o wartości początkowej 12,0 tys. zł, w 2016 r. zostały zmodernizowane poprzez rozprowadzenie instalacji i podłączenie ich do sieci elektrycznej. Wartość modernizacji wyniosła 11,6 tys. zł.
- instalacja oświetleniowa na pomoście wraz z montażem skrzynek zasilających zamontowane po zachodniej części portu, wartość początkowa ŚT 10,2 tys. zł,
- pomost ruchomy dla żeglarzy, wartość początkowa ŚT 43,0 tys. zł,
- moduł kontenerowy sanitarny – wc i umywalnia przeznaczone dla żeglarzy, wartość początkowa ŚT 123 tys. zł.,
- ogrodzenie ażurowe modułów kontenerowych, 80 sztuk, wartość początkowa ŚT 9,8 tys. zł,
- przyłącze energetyczne do zasilania kutrów rybackich (lampy led na wysięgnikach) wartość początkowa 17,9 tys. zł,
- monitoring wizyjny stanowiący modernizację obcego środka trwałego, wartość ŚT 43,0 tys. zł.

Dokumenty OT zostały wystawione dla każdej ww. pozycji z dochowaniem terminów, oraz zgodnie z klasyfikacją środków trwałych obowiązującą od 1 stycznia 2017 r.<sup>65</sup> Zgodnie z zarządzeniem nr 4/2021 Prezesa Zarządu Portu Morskiego w Ustce Sp. z o.o. z dnia 20.10.2021 r. w sprawie przeprowadzenia inwentaryzacji w 2021 r. Spółka przeprowadziła inwentaryzację środków trwałych zgodnie z przyjętymi Zasadami polityki rachunkowości ZPMU Sp. z o.o. Inwentaryzacja nie wykazała różnic w zakresie posiadanego majątku. Spółka sporządziła zestawienie inwentaryzowanych sald kont ksiąg pomocniczych na dzień inwentaryzacji zgodnie z art. 18 ust 2. ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości<sup>66</sup>. Wartość środków trwałych była aktualizowana. Spółka posiadała

<sup>64</sup> Środki trwałe w budowie – w roku 2016 Spółka rozpoczęła przygotowanie inwestycji polegającej na budowie systemu tłumienia falowania. Środki wydatkowane na ten cel na koniec 2021 r.:

- 20 tys. zł wykonanie koncepcji projektowej budowy systemu tłumienia falowania,  
- 8,6 tys. zł karta informacyjna przedsięwzięcia,  
- 3,2 tys. zł aktualizacja koncepcji budowy basenu wielofunkcyjnego w awanporcie Portu Ustka  
Nakłady poniesione w roku 2021:

-10 tys. zł biznesplan zakupu PPR Korab  
- 5 tys. zł dokumentacja projektowa utwardzenia terenu.

<sup>65</sup> Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 3 października 2016 r. w sprawie Klasyfikacji środków Trwałych (Dz. U. poz. 1864).

<sup>66</sup> t.j.Dz.U.2021.217 ze zm.



środki trwale w budowie. Wszystkie środki trwale zostały zaewidencjonowane na odpowiednich kontach zespołu „0” w miesiącu wydania dowodu przyjęcia środka trwałego do użytkowania. Spółka nie posiadała gruntów pod morskimi wodami wewnętrznymi. Spółka wykorzystywała wszystkie posiadane środki trwałe. W badanym okresie nie zbywano majątku Spółki

(akta kontroli str. 29, 32, 608-610, 844-859, 929, 950-959)

**3.4.** ZPM wydatkował uzyskane przychody na cele zgodne z ustawą o portach i przystaniach morskich. Na dzień 31 grudnia w latach 2019-2021 Spółka poniosła koszty działalności w wysokości: 1.124 tys. zł, 1.105,1 tys. zł oraz 1 480,9 tys. zł, z czego:

- amortyzacja – 27,2 tys. zł, 70,1 tys. zł oraz 27,1 tys. zł,
- zużycie materiałów i energii – 152,3 tys. zł, 156,8 tys. zł oraz 193,9 tys. zł,
- usługi obce – 194,8 tys. zł, 173,4 tys. zł oraz 342,7 tys. zł,
- podatki i opłaty – 34,5 tys. zł, 14,9 tys. zł oraz 64,3 tys. zł,
- wynagrodzenia - 572,7 tys. zł, 543,9 tys. zł oraz 699,2 tys. zł,
- ubezpieczenia i inne świadczenia<sup>67</sup> - 120,8 tys. zł, 127,3 tys. zł oraz 129,3 tys. zł,
- pozostałe koszty rodzajowe<sup>68</sup> - 21,9 tys. zł, 18,5 tys. zł oraz 24,5 tys. zł.

W badanym okresie przychody generowane z działalności ZPM pokrywały wszystkie potrzeby związane z utrzymaniem infrastruktury portowej.

Do dnia zakończenia kontroli wniesione aportem dwie działki gruntowe o wartości 9.500 tys. zł nie zostały przyjęte na środki trwałe, ponieważ Sąd Rejestrowy w Gdańsku nie dokonał wpisu w rejestrach. Z wnioskiem o wpis Spółka wystąpiła 2 lutego 2022 r.

Osiągnięty zysk za lata 2019-2020 w kwocie 70,8 tys. zł i 33,3 tys. zł przeznaczono na podwyższenie kapitału zakładowego. Spółka zaproponowałaby zysk za rok 2021 w kwocie 400,8 tys. zł przeznaczyć na kapitał zapasowy.

(akta kontroli str. 449- 456, 613-628, 671-685,724- 737, 927-928)

**3.5** Ogólne zasady nadzoru właścicielskiego nad Spółką, procedury i kryteria doboru członków rad nadzorczych i członków zarządów, organizację i ocenę pracy, ogólne zasady wynagradzania uregulowano w Zarządzeniu<sup>69</sup> Burmistrza Miasta Ustka w sprawie zasad nadzoru właścicielskiego nad spółkami z udziałem Gminy Miasto Ustka.

Wynagrodzenie Prezesa Zarządu i członków Rady Nadzorczej zostało ustalone na podstawie Uchwały Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników nr 11/2017 z dnia 22 czerwca 2017 r. w sprawie zasad kształtowania wynagrodzenia Prezesa Zarządu i członków Rady nadzorczej; w której określono wysokości tego wynagrodzenia, formę zatrudnienia Prezesa Zarządu oraz cele zarządcze na 2017 r. Wysokość wynagrodzenia stałego Prezesa ustalono w kwocie 9,0 tys. zł brutto, wysokość wynagrodzenia zmiennego została uzależniona od poziomu realizacji celów i nie mogła przekroczyć 12,5% wynagrodzenia stałego. Wysokość miesięcznego wynagrodzenia Przewodniczącego Rady Nadzorczej ustalono w kwocie 0,99 tys. zł, a członka Rady Nadzorczej w kwocie 0,77 tys. zł. W §1 pkt 3 wskazano, że umowa z Prezesem Zarządu zostanie podpisana po upływie trwającej kadencji Zarządu i uprzednim rozwiązaniu umowy o pracę na zasadach porozumienia stron.

<sup>67</sup> Do kosztów zaliczono: narzuty na wynagrodzenia, nagroda roczna, szkolenia pracowników, medycyna pracy

<sup>68</sup> Do kosztów zaliczono ubezpieczenia majątkowe i komunikacyjne oraz koszty podróży służbowych krajowych i zagranicznych oraz inne.

<sup>69</sup> Zarządzenie nr 0050.RIE.248.2019 Burmistrza Miasta Ustka z dnia 02.10.2019 r. w sprawie: zmiany Zarządzeniem Burmistrza Miasta Ustka nr 0050.RIE.98.2017 z dnia 05.05.2017 w sprawie zasad nadzoru właścicielskiego nad spółkami z udziałem Gminy Miasto Ustka

Uchwałą nr 16/2019 Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników Spółki z dnia 31 maja 2019 r. w sprawie ustalenia wysokości wynagrodzenia Prezesa Zarządu zdecydowano o podwyższeniu wynagrodzenia stałego Prezesa do kwoty 9,5 tys. zł. z okresem obowiązywania do końca kadencji rozpoczynającej się w 2019 r.

Uchwałą nr 6/2022 Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników Spółki z dnia 18 marca 2022 r. podniesiono kwotę miesięcznego wynagrodzenia Prezesa Zarządu do kwoty 12,5 tys. zł od dnia 01 stycznia 2022 r.

Umowę z Prezesem Zarządu o świadczenie usług w zakresie zarządzania zawarto dnia 31.05.2019 r. W ramach umowy Prezesowi przysługiwało:

- prawo do płatnej przerwy w świadczeniu usług trwającej łącznie 30 dni roboczych w ciągu roku kalendarzowego z zachowaniem prawa do wynagrodzenia stałego,
- zwrot kosztów za wyjazdy służbowe,
- możliwość korzystania z urządzeń technicznych oraz innych zasobów spółki w szczególności: telefonu komórkowego z dostępem do Internetu, laptopa i tabletu z modemem przenośnym wraz z dostępem do Internetu oraz niezbędnym dodatkowym wyposażeniem.

W związku z rozwiązaniem umowy o pracę, w 2019 r. Spółka wypłaciła Prezesowi świadczenie pieniężne za niewykorzystany urlop.

(akta kontroli str. 741-755, 762-781, 860-861)

Spółka wypłaciła Prezesowi Zarządu w kontrolowanym okresie stałe wynagrodzenie brutto w łącznej kwocie 344,8 tys. zł, z tego za: 2019 r. w kwocie 119,7 tys. zł; 2020<sup>70</sup> r. w kwocie 111,2 tys. zł; 2021 r. w kwocie 114,0 tys. zł.

Prezes otrzymał wynagrodzenie zmienne w badanym okresie w łącznej kwocie 48,0 tys. zł brutto za realizację celów zarządczych za dany rok, z tego za: 2019 r.<sup>71</sup> – 10,8 tys. zł; 2020 r. – 18,6 tys. zł; 2021 r. – 18,6 tys. zł.

Wynagrodzenie zmienne za poszczególne lata badanego okresu było przyznawane w oparciu o cele wyznaczone przez Zgromadzenie Wspólników:

- w 2019<sup>72</sup> r. wyznaczono cztery cele: utrzymanie nie mniej korzystnego współczynnika poziomu kosztów działalności operacyjnej w 2019 w stosunku do poprzedniego roku, osiągnięcie dodatniego wyniku finansowego, utrzymanie infrastruktury, urządzeń i wyposażenia portu w dobrym stanie technicznym oraz zapewnienie funkcjonowania Targu Rybnego poprzez nawiązanie długofalowej współpracy w zakresie detalicznej sprzedaży ryb z przynajmniej pięcioma rybakami/armatorami,
- w 2020<sup>73</sup> r. wyznaczono pięć celów: osiągnięcie dodatniego wyniku finansowego, utrzymanie infrastruktury, urządzeń i wyposażenia portu w dobrym stanie technicznym w oparciu o prowadzenie badań okresowych, utrzymanie

<sup>70</sup> W 2020 r. wynagrodzenie wypłacone Prezesowi Zarządu zostało obniżone o 2.850,00 zł za okres od 01.05-15.06.2020 r. w związku z oszczędnościami wprowadzonymi w Spółce na podstawie przepisów ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz.U. 2020 poz. 374).

<sup>71</sup> Uchwała nr 5/2019 Rady Nadzorczej Spółki Zarząd Portu Morskiego w Ustce z dnia 22.05.2019 r. w sprawie oceny wykonania celów zarządczych w 2018 r. i wniosku o przyznanie Panu Prezesowi Maciejowi Karaś nagrody rocznej. Rada Nadzorcza ustalił wykonanie celów na poziomie 60% i wystąpiła do Zgromadzenia Wspólników o przyznanie Prezesowi Zarządu Spółki nagrody rocznej (wynagrodzenia zmiennego) w wysokości 13% wynagrodzenia stałego w roku obrotowym 2018.

<sup>72</sup> Uchwała nr 5/2019 Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników Zarządu Portu Morskiego w Ustce z dnia 20 stycznia 2019 r. w sprawie ustalenia celów zarządczych dla Prezesa Zarządu na 2019 r.

<sup>73</sup> Uchwała nr 4/2020 Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników Zarządu Portu Morskiego w Ustce z dnia 13 lutego 2020 r. w sprawie ustalenia celów zarządczych dla Prezesa Zarządu na 2020 r.

ciągłości funkcjonowania Targu Rybnego poprzez nawiązanie długofalowej współpracy w zakresie detalicznej sprzedaży ryb z przynajmniej pięcioma rybakami/armatorami, utrzymanie przeładunków w Porcie Ustka na poziomie 20 000 ton/rok, przyjęcie w zarząd od Urzędu Morskiego w Słupsku terenu zlokalizowanego przy Nabrzeżu Słupskim i Kołobrzeskim, uporządkowanie terenu w oparciu o uzgodnienia z Naczelnikiem Wydziału Gospodarki Przestrzennej,

- w 2021<sup>74</sup> r. wyznaczono pięć celów: osiągnięcie dodatniego wyniku finansowego, utrzymanie przeładunków w Porcie Ustka na poziomie 20 000 ton/rok, utrzymanie infrastruktury, urządzeń i wyposażenia portu w dobrym stanie technicznym, uzyskanie formalnej gotowości na przeniesienie obiektu historycznego na miejsce uzgodnione ze Wspólnikiem, montaż instalacji o treści „Ustka” na pomoście kładki zgodnie z przedstawionym projektem.

Dla każdego celu wyznaczono wagi odpowiadające procentowej wartości wynagrodzenia zmiennego, suma poszczególnych celów wpływała na wysokość wynagrodzenia za każdy rok.

Rada Nadzorcza sporządzała roczne sprawozdanie z realizacji celów zarządczych i rekomendowała Zgromadzeniu Wspólników wysokość wynagrodzenia stałego dla Prezesa Zarządu. Realizacja celów zarządczych za poszczególne lata wynosiła: za rok 2019<sup>75</sup> - 100%, za rok 2020<sup>76</sup> - 98% . Niepełna realizacja celów w 2020 r. skutkowałą przyznaniem wynagrodzenia zmiennego w odpowiednio pomniejszonej wysokości. Rada Nadzorcza nie dokonała podsumowania pracy Prezesa Zarządu za rok 2021.

Zgodnie z umową Spółki (§16) członkowie Rady Nadzorczej Spółki w liczbie od trzech do pięciu członków są powoływani przez Zgromadzenie Wspólników na okres kadencji, która wynosi trzy lata. W latach 2019-2021 Rada Nadzorcza ZPM składała się z trzech, członków, powołanych uchwałami Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników ZPM z dnia - odpowiednio - 13 czerwca 2013 r. oraz 22 czerwca 2016 r. oraz 26 czerwca 2020 na trzyletnie kadencje.

Uchwałą nr 23/2019 Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników Spółki w sprawie zmiany uchwały nr 11/2017 w sprawie zasad kształtowania wynagrodzenia Prezesa Zarządu i członków Rady Nadzorczej, podniesiono wynagrodzenie Przewodniczącego Rady Nadzorczej do kwoty 1,4 tys. zł i członków Rady Nadzorczej do kwoty 1,1 tys. zł.

ZPM wypłacił w latach 2019-2021 członkom Rady Nadzorczej wynagrodzenia w kwocie odpowiednio: 30,4 tys. zł , 36,2 tys. zł, 43,6 tys. zł., zgodnie z podjętymi przez Zgromadzenie Wspólników uchwałami. Wysokość wynagrodzenia pobieranego przez członków Rady Nadzorczej, nie naruszała przepisów określonych ustawami o budżetowych i nie przekroczyły w żadnym z badanych lat kwoty maksymalnej.

<sup>74</sup> Uchwała nr 4/2021 Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników Zarządu Portu Morskiego w Ustce z dnia 11 lutego 2021 r. w sprawie ustalenia celów zarządczych dla Prezesa Zarządu na 2021 r.

<sup>75</sup> Uchwała nr 4/2020 Rady Nadzorczej Spółki Zarząd Portu Morskiego w Ustce z dnia 15.06.2020 r. w sprawie oceny wykonania celów zarządczych w 2019 r. i wniosku o przyznanie Panu Prezesowi Maciejowi Karaś wynagrodzenia zmiennego Rada Nadzorcza ustalił wykonanie celów na poziomie 100% i wystąpiła do Zgromadzenia Wspólników o przyznanie Prezesowi Zarządu Spółki wynagrodzenia zmiennego w wysokości 1/6 wynagrodzenia stałego w roku obrotowym 2019.

<sup>76</sup> Uchwała nr 5/2021 Rady Nadzorczej Spółki Zarząd Portu Morskiego w Ustce z dnia 14.06.2021 r. w sprawie oceny wykonania celów zarządczych w 2020 r. i wniosku o przyznanie Panu Prezesowi Maciejowi Karaś wynagrodzenia zmiennego. Rada Nadzorcza ustalił wykonanie celów na poziomie 98% i wystąpiła do Zgromadzenia Wspólników o przyznanie Prezesowi Zarządu Spółki wynagrodzenia zmiennego w wysokości 1/6 wynagrodzenia stałego w roku obrotowym 2020.

Uchwała dotyczące wynagrodzenia Prezesa Zarządu jak również członków Rady Nadzorczej została opublikowana zgodnie art. 11 ustawy o zasadach kształtowania wynagrodzeń osób kierujących niektórymi spółkami w BIP na stronie podmiotowej podmiotu uprawnionego do wykonywania praw udziałowych w dniu 10 czerwca 2022 roku., czyli po zakończeniu kontroli.

(akta kontroli str. 613-628, 671-685, 724- 737, 747, 762-781, 860-861, 1234, 1236-1237)

Stwierdzona  
nieprawidłowość

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

OCENA CZĄSTKOWA

ZPM osiągnął planowane wyniki finansowe i zachowywał płynność finansową w całym badanym okresie. Spółka prowadziła prawidłową i rzetelną ewidencję aktywów. Przeznaczała przychody na cele zgodne z ustawą o portach i przystaniach morskich Wynagrodzenia Zarządu Spółki zostały ustalone i wypłacone na podstawie Uchwał Zgromadzenia Wspólników w sprawie zasad kształtowania wynagrodzeń członków Zarządu, uchwałami Rady Nadzorczej w sprawie kształtowania wynagrodzeń członków Zarządu oraz umowami o świadczenie usług zarządzania.

#### IV. Uwagi i wnioski

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

Wnioski

– wnosi o:

- 1) zapewnienie ciągłości obowiązywania okresów ubezpieczeniowych mienia ZPM,
- 2) podjęcie działań mających na celu opracowanie i zatwierdzenie przez właściwy organ Planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń Portu”,
- 3) uzupełnienie zapisów w ksiązkach obiektów budowlanych,
- 4) przestrzeganie terminów wynikających z ustawy o KRS w działalności prowadzonej przez ZPM,
- 5) opublikowanie na stronie internetowej BIP Spółki Strategii Rozwoju Portu Morskiego w Ustce do roku 2030

Uwagi

– nie formułuje uwag pokontrolnych.

#### 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 28 czerwca 2022 r.

Kontroler  
Mariusz Syrek  
główny specjalista kontroli  
państwowej

*Mariusz Syrek*  
.....  
podpis

Najwyższa Izba Kontroli  
Delegatura w Gdańsku  
Dyrektor

2 up.

p.o. WICEDYREKTOR DELEGATURY  
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI  
w Gdańsku

*Ewa Duszka*  
.....  
podpis

