



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Szczecinie

LSZ.410.013.01.2021

Krzysztof Urbaś  
Prezes Zarządu Morskich Portów  
Szczecin i Świnoujście S.A. w Szczecinie  
ul. Bytomska 7  
70-603 Szczecin

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Zmienione zgodnie z treścią uchwały nr KPK-KPO.443.206.2021 Zespołu Orzekającego Komisji Rozstrzygającej Najwyższej Izby Kontroli z 22 grudnia 2021 r.

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

# I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. w Szczecinie <sup>1</sup> , ul. Bytomska 7, 70-603 Szczecin.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Krzysztof Urbaś, Prezes Zarządu Portów od 1 lipca 2019 r. W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki poprzednio pełnili: Jacek Cichocki, Wiceprezes ds. Rozwoju od 7 maja 2019 r. do 30 czerwca 2019 r. <sup>2</sup> oraz Dariusz Słaboszewski, Prezes Zarządu Portów od 1 marca 2016 r. do 6 maja 2019 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Zarządzanie nieruchomościami i infrastrukturą portową. 2. Planowanie, realizowanie i nadzorowanie rozwoju portu, w tym poszczególnych inwestycji infrastrukturalnych. 3. Gospodarka finansowa.
Okres objęty kontrolą	Lata 2018-2021 (do 30 czerwca) oraz dowody dotyczące wcześniejszych lub późniejszych zdarzeń mających wpływ na okres objęty oceną.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 3 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli <sup>3</sup>
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Szczecinie
Kontrolerzy	1. Ewelina Czerepska, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LSZ/87/2021 z 1 czerwca 2021 r. oraz nr LSZ/135/2021 z 1 września 2021 r. 2. Małgorzata Chabiniak, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LSZ/113/2021 z 1 lipca 2021 r. 3. Jarosław Pułka, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LSZ/109/2021 z 24 czerwca 2021 r. 4. Leszek Smykowski, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LSZ/105/2021 z 23 czerwca 2021 r. 5. Marzena Guzierowicz, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LSZ/120/2021 z 16 lipca 2021 r. 6. Katarzyna Kozłowska, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LSZ/91/2021 z 7 czerwca 2021 r. (akta kontroli str.1-4, 28, 31, 36, 38, 232, 547-549, 1007-1008, 1014-1015, 2535-2537, 2862-2863)

<sup>1</sup> Dalej: Zarząd, Spółka, ZMPSiŚ S.A. lub Zamawiający.

<sup>2</sup> Czynności zastrzeżone do kompetencji Prezesa Zarządu powierzone uchwałą Rady Nadzorczej z 6 maja 2019 r.

<sup>3</sup> Dz. U. z 2020 r. poz. 1200, ze zm.; dalej: ustawa o NIK.

## II. Ocena ogólna<sup>4</sup> kontrolowanej działalności

### OCENA OGÓLNA

W badanym okresie Spółka podejmowała skuteczne działania prowadzące do zmiany granicy portu morskiego w Świnoujściu oraz pozyskania nieruchomości w granicach portu w Szczecinie. Procentowy udział terenów będących we władaniu Spółki, a wykorzystywanych gospodarczo w Porcie Szczecin zwiększył się z 58% w 2017 r. do 92% w 2021 r. Z kolei powierzchnia takich terenów w porcie w Świnoujściu wykorzystywana była w całości od 2017 r. W badanym okresie zmniejszył się procentowy udział gruntów portowych będących we władaniu Spółki z 38% w 2018 r. do 30% w 2021 r. Infrastruktura portowa Spółki utrzymywana była w stanie technicznym pozwalającym na jej eksploatację, a jej obiekty poddawane były, za wyjątkiem nieprzeprowadzonej w 2020 r. rocznej kontroli okresowej Nabrzeża Władysława IV w Świnoujściu, obowiązkowym kontrolom technicznym. Realizowano również zalecenia sformułowane w toku tych kontroli, za wyjątkiem zaleceń wydanych w odniesieniu do trzech z 22 objętych kontrolą obiektów infrastruktury portowej. W kontrolowanym okresie, zgodnie z ustawą z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich<sup>5</sup>, ZMPSiŚ S.A. opracował Plan Rozwoju Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. do roku 2030<sup>6</sup>. Zarówno ten dokument jak i przyjęta przed jego wprowadzeniem Strategia Rozwoju Portów Morskich w Szczecinie do 2027 r.<sup>7</sup> były spójne z Programem rozwoju polskich portów morskich do 2030 r. Realizacja Planu Rozwoju Portów oraz Strategii Rozwoju Portów była monitorowana przez Spółkę. ZMPSiŚ S.A. podejmował skuteczne działania zmierzające do rozwoju działalności gospodarczej portów.

Przy wyborze wykonawców inwestycji infrastrukturalnych prawidłowo stosowano ustawę z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych<sup>8</sup>. Do szczegółowego badania realizacji inwestycji infrastrukturalnych wybrano dwa niezakończone zadania inwestycyjne dofinansowane ze środków Unii Europejskiej. W związku z ich realizacją zawierano aneksy w zakresie przedłużenia czasu na ukończenie inwestycji lub planowano zawarcie takich aneksów. W przypadku realizacji zadania *Przystosowanie infrastruktury terminalu promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego*, zmiany dokonywane aneksami były dopuszczalne, wprowadzone w oparciu o przepisy upzp i zgodnie z postanowieniami kontraktu, a w jednym przypadku Spółka nie zwróciła się do nadzoru autorskiego o rozwiązanie napotkanej kolizji. W związku z nadzorem nad tymi inwestycjami Spółka powoływała zespoły do spraw przygotowania inwestycji do realizacji oraz Inżynierów Kontraktu. Zamawiający egzekwował od wykonawców i Inżyniera Kontraktu wykonywanie obowiązków informacyjnych wynikających z umów z nimi zawartych, w tym m.in. w zakresie miesięcznych i kwartalnych raportów z postępu kontraktu i ze stanu realizacji umowy. Zarząd brał udział w działaniach Komitetu Koordynacyjnego powołanego dla realizacji zadania pn. *Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego*. Spółka przestrzegała warunków realizacji Projektów określonych w umowach o dofinansowanie i zapewniła właściwy nadzór nad realizacją badanych zadań inwestycyjnych.

W okresie objętym kontrolą Spółka posiadała płynność i samodzielność finansową. Sytuacja ekonomiczno-gospodarcza była stabilna, w roku 2020 dynamika wzrostu przychodów ogółem była wyższa od dynamiki wzrostu kosztów. W latach 2018 – 2021 (I półrocze) należności długoterminowe nie występowały w Spółce, a stan

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

<sup>5</sup> Dz. U. z 2021 r. poz. 491, dalej: ustawa o portach morskich.

<sup>6</sup> Dalej: Plan Rozwoju Portów.

<sup>7</sup> Dalej: Strategia Rozwoju Portów.

<sup>8</sup> Dz. U. z 2019 r. poz. 1843, ze zm. (obowiązująca do 31 grudnia 2020 r.); dalej ustawa pzp lub upzp.

należności krótkoterminowych wykazywał tendencję rosnącą. W ogólnej wielkości przeładunków dominujące znaczenie miał port w Świnoujściu, który w 2020 r. odpowiadał za 70,2% łącznych przeładunków Spółki. Zdolność przeładunkowa portów Szczecin i Świnoujście w latach 2018-2020 była wykorzystana w ponad 50%. ZMPSiŚ S.A. realizował osiem projektów współfinansowanych z budżetu Unii Europejskiej, a wydatkowane przez Spółkę środki unijne na finansowanie inwestycji infrastrukturalnych wzrosły w 2020 r. do 72,3% jej wydatków inwestycyjnych. Wszystkie wydatki kwalifikowane wskazane w rozpatrzonych wnioskach o płatność złożonych w badanych dwóch Projektach dofinansowanych z takich środków zostały uznane za kwalifikowane. Ponadto Spółka realizowała 24 zadania inwestycyjne finansowane ze środków własnych. Nieprawidłowości stwierdzone w obszarze gospodarki finansowej polegały na nieprowadzeniu na bieżąco ksiąg rachunkowych, a także niedokonywaniu zapisów operacji gospodarczych w księgach rachunkowych Spółki w sposób trwały przez kilka do kilkudziesięciu miesięcy po zakończeniu poszczególnych okresów sprawozdawczych. Ponadto Spółka zamykała księgi rachunkowe w terminie późniejszym niż w ciągu trzech miesięcy od dnia kończącego rok obrotowy, jak również dokonywała ostatecznego zamknięcia ksiąg rachunkowych Spółki później niż 15 dni od dnia zatwierdzenia jej sprawozdania finansowego za rok obrotowy. Nieprawidłowości te naruszały przepisy ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości<sup>9</sup>.

### **III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częściowej<sup>10</sup> kontrolowanej działalności**

#### **OBSZAR**

Opis stanu faktycznego

#### **1. Zarządzanie nieruchomościami i infrastrukturą portową**

Na koniec 2018 i 2019 r. powierzchnia całkowita portów w Szczecinie<sup>11</sup> i Świnoujściu<sup>12</sup> nie zmieniła się i wyniosła łącznie 3 059,30 ha, powierzchnie działek lądowych i wodnych zmieniły się w tych latach i wyniosły: powierzchnia działek wodnych - 1 619,82 ha w 2018 r. i 1 619,60 ha w 2019 r., powierzchnia działek lądowych - 1 439,48 ha w 2018 r. i 1 439,70 ha w 2019 r. Na koniec 2020 r. powierzchnia ta zwiększyła się do 3 994,02 ha, z czego 1 835,60 ha stanowiły działki lądowe (46%), a 2 158,42 ha (54%) działki wodne. Na koniec I kwartału 2021 r. powierzchnia ta pozostała bez zmian.

(akta kontroli str. 569-570, 583)

Ustalenie obszaru położonego w granicach portów, odbyło się w związku ze złożeniem przez Zarząd, we wrześniu 2019 r., wniosku o zmianę granicy portu morskiego w Świnoujściu<sup>13</sup>. Wniosek został pozytywnie rozpatrzony i wydane zostało rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia

<sup>9</sup> Dz. U. z 2021 r. poz. 217, ze zm.; dalej: uor.

<sup>10</sup> Oceny częściowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena częściowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

<sup>11</sup> Powierzchnia całkowita portu w Szczecinie na koniec lat 2018 – 2021 (I kwartał) nie zmieniła się i wyniosła 1 605,43 ha, z czego 900,74 ha (56,1%) stanowiły działki lądowe, 704,69 ha (43,9%) – działki wodne.

<sup>12</sup> Powierzchnia całkowita portu w Świnoujściu na koniec 2018 r. i 2019 r. wyniosła 1 453,87 ha, z czego w 2018 r. - 915,13 ha, a w 2019 r. - 914,91 ha (62,94%) stanowiły działki wodne, a 538,75 ha w 2018 r. i 538,96 ha w 2019 r. (37,06%) - działki lądowe. Na koniec 2020 r. powierzchnia zwiększyła się do 2 388,59 ha, z czego 1 453,73 ha stanowiły działki wodne (60,9%), a lądowe – 934,86 ha (39,1%). Na koniec I kwartału 2021 r. powierzchnia ta pozostała bez zmian.

<sup>13</sup> W dniu 13.09.2019 r. Spółka złożyła do Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (dalej: MG MiŻŚ) wniosek o zmianę granicy portu morskiego w Świnoujściu ze względu na planowaną inwestycję budowy terminala kontenerowego. Zmiana ta dotyczyła granicy na lądzie i na wodzie. Złożenie wniosku związane było m.in. z uchwaleniem Ustawy z dnia 09 sierpnia 2019 roku o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 2147, ze zm.), określającej zasady przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie budowy portów zewnętrznych.

18 grudnia 2019 r. w sprawie granicy portu morskiego w Świnoujściu<sup>14</sup>. Rozporządzenie to uwzględniało również wnioski dotyczące zmiany granicy portu złożone przez Spółkę w poprzednich latach<sup>15</sup>.

(akta kontroli str. 574-575, 599-602, 2947-2948, 4299-4300, 4403, 4407-4418)

W planach inwestycyjnych sporządzanych na rok kolejny oraz lata następne Spółka określała plan działania, w zakresie pozyskiwania nieruchomości położonych w granicach portu. W badanym okresie biuro Zarządzania Gruntami i Nieruchomościami składało do tego planu propozycje w zakresie nabywania gruntów<sup>16</sup>. W założeniach tych uwzględniano nieruchomości, których nabycie miało przyczynić się do rozwoju i poprawy funkcjonowania Spółki<sup>17</sup>.

(akta kontroli str. 575, 603-620)

Na koniec lat 2018 – 2020 procentowy udział w powierzchni gruntów portowych będących we władaniu Spółki zmniejszał się i kształtował odpowiednio na poziomie 38% (547,30 ha), 37,6% (540,64 ha), 29,7% (545,71 ha)<sup>18</sup>. W okresie tym procentowy udział gruntów będących we władaniu samorządów kształtował się odpowiednio na poziomie 20,8% (299,80 ha), 21,2% (305,21 ha), 17,5% (321,26 ha), a grunty będące we władaniu Skarbu Państwa w tym okresie stanowiły odpowiednio 14,5% (208,22 ha), 14,91% (214,66 ha), 30,9% (567,68 ha). Pozostałych 26,7% (na koniec 2018 r.), 26,3% (na koniec 2019 r.), 21,8% (na koniec 2020 r.) gruntów posiadały osoby fizyczne i prawne. Na koniec czerwca 2021 r. procentowy udział w powierzchni gruntów portowych będących we władaniu Spółki wyniósł 30,1% (551,88 ha).

Według stanu na 30 czerwca 2021 r. powierzchnia terenów<sup>19</sup> będących we władaniu Spółki była wykorzystywana w 94,05% (tj. wykorzystywano 519,03 ha z 551,88 ha). Na koniec lat 2017-2020 powierzchnia tych terenów była wykorzystywana<sup>20</sup> odpowiednio w 68,4%, 66,7%, 69,5%, 69,8%.

(akta kontroli str. 7-8, 569-570, 583, 2947-2948, 4299-4300, 4353, 4406)

Krzysztof Urbaś, Prezes Zarządu wyjaśnił, że (...) w momencie ustanowienia granic portów morskich (...) na obszarze portów morskich zlokalizowane były grunty będące we władaniu różnych podmiotów. Granice portu morskiego obejmują teren znacznie szerszy od terenów będących w wieczystym użytkowaniu/własności ZMPSiŚ S.A. i biegną wzdłuż toru wodnego od portu w Szczecinie, aż po port w Świnoujściu (z pominięciem Kanału Piastowskiego, Zalewu Szczecińskiego oraz granicy portu morskiego Police). Jest to bardzo duży i rozległy obszar, gdzie w jego granicach operuje szereg innych spółek z branży portowej, stoczniowej oraz przemysłowej, stąd stosunkowo niski udział procentowy w jej wykorzystaniu przez ZMPSiŚ S.A. Zmniejszający się w ciągu ostatnich lat, udział procentowy Spółki wynika z: w 2019 roku zbyciem przez ZMPSiŚ S.A. na rzecz Urzędu Morskiego w Szczecinie prawa wieczystego użytkowania działki gruntu zlokalizowanej w porcie w

<sup>14</sup> Dz. U. z 2020 r. poz. 21.

<sup>15</sup> Tj. 24 sierpnia 2016 r., 25 kwietnia 2017 r.

<sup>16</sup> [...] Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2022 r. poz. 902; dalej: uodip) w związku z art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2022 r. poz. 1233; dalej: uoznk). Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiŚ S.A.

<sup>17</sup> Np. poprzez poprawę komunikacji w porcie, polepszenie zagospodarowania nieruchomości przyległej, rozwój portu, realizację strategii scalania gruntów położonych bezpośrednio w sąsiedztwie terenów będących we władaniu Zarządu.

<sup>18</sup> Na koniec lat 2018 – 2020 procentowy udział w powierzchni gruntów portowych będących we władaniu Spółki w Porcie w Szczecinie kształtował odpowiednio na poziomie 45,13% (406,52 ha), 44,39% (399,86 ha), 44,90% (404,44 ha). Na koniec lat 2018 – 2020 procentowy udział w powierzchni gruntów portowych będących we władaniu Spółki w Porcie w Świnoujściu kształtował odpowiednio na poziomie 26,13% (140,78 ha), 26,12% (140,78 ha), 15,11% (141,27 ha).

<sup>19</sup> Łąkowych.

<sup>20</sup> Dane szacunkowe.

Szczecinie (...), - w 2020 roku zmianą granic portu w Świnoujściu (...). Sytuacja taka nie stanowi bariery dla dalszego i zrównoważonego rozwoju portów w Szczecinie i w Świnoujściu. ZMPsiŚ S.A. realizuje obecnie oraz planuje do realizacji na najbliższe perspektywy szereg inwestycji w ramach posiadanych już terenów (Ostrów Grabowski w porcie w Szczecinie oraz tereny stanowiące bezpośrednie zaplecze przyszłego terminala kontenerowego w porcie w Świnoujściu) i na nich będzie koncentrował swoją dalszą aktywność rozwojowo-inwestycyjną.

Maciej Adamkiewicz, Szef Biura Zarządzania Gruntami i Nieruchomościami wyjaśnił, że (...) Istotna zmiana proporcji powierzchni terenów wykorzystywanych (...) gospodarczo, (...) wynika z rozpoczęcia inwestycji na Ostrowiu Grabowskim, który do roku 2020 stanowił zaplecze rozwojowe i nie był wykorzystywany w innych celach.

(akta kontroli str. 7-8, 569- 570, 583, 2947-2948, 4299-4300, 4404-4405, 4353)

W badanym okresie Spółka przeprowadzała działania prowadzące do pozyskania nieruchomości położonych w granicach portu morskiego w Szczecinie:

-- [...] <sup>21</sup>;

- w 2020 r. Zarząd korzystając z prawa pierwokupu, nabył prawo wieczystego użytkowania gruntu o łącznej powierzchni 2,9278 ha; [...] <sup>22</sup>; ponadto Zarząd w trybie negocjacji <sup>23</sup> nabył prawo wieczystego użytkowania gruntu o łącznej powierzchni 3,6569 ha,

- w 2021 r. Zarząd korzystając z prawa pierwokupu, nabył prawo wieczystego użytkowania gruntu o łącznej powierzchni 5,9570 ha, [...] <sup>24</sup>.

(akta kontroli str. 571-575, 581-583, 621-692)

Prezes Zarządu Krzysztof Urbaś wyjaśnił, że (...) w celu poprawy funkcjonowania portu w Szczecinie w rejonie Basenu Górnosłaskiego i Basenu Warty, prowadzone są działania zmierzające do nabycia w drodze bezprzetargowej od Gminy Miasto Szczecin praw do terenu działki (...) obręb Śródmieście (...). Obecnie Gmina przygotowuje treść protokołu uzgodnień zbycia tej nieruchomości. [...] <sup>25</sup>.

(akta kontroli str. 574, 585-598)

W badanym okresie na bieżąco podejmowano i realizowano działania zmierzające do nabywania praw do gruntów nowopowstałych – „załadowanie” gruntów pokrytych wodami. Na rzecz Zarządu ustanowione zostało prawo wieczystego użytkowania <sup>26</sup> takich gruntów zlokalizowanych w Szczecinie i Świnoujściu o łącznej powierzchni 20 520 m <sup>27</sup>.

(akta kontroli str. 574, 581-583)

W badanym okresie Spółka nie korzystała z przysługującego jej prawa pierwokupu przy sprzedaży gruntów z przyczyn obiektywnych, w tym ze względu na ich nieprzydatność do celów działalności statutowej Spółki.

(akta kontroli str. 576-581, 2947-2948, 4299-4300)

---

21 Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPsiŚ S.A.

22 Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPsiŚ S.A.

23 [...] Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPsiŚ S.A.

24 Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPsiŚ S.A.

25 Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPsiŚ S.A.

26 W trybie art. 4a ustawy o portach i przystaniach morskich.

27 W tym 18 598 m<sup>2</sup> powierzchni gruntów położonych w Świnoujściu, 1 922 m<sup>2</sup> powierzchni gruntów położonych w Szczecinie.

Badanie przeprowadzone na 22 obiektach budowlanych wchodzących w skład infrastruktury portowej<sup>28</sup> wykazało, że stan techniczny obiektów został oceniony jako dobry lub należyty, tj. zapewniający sprawność techniczną i dalsze bezpieczne użytkowanie (59,1% budowli) oraz zadowolający (40,9% budowli). Obiekty poddawano obowiązkowym okresowym kontrolom technicznym<sup>29</sup>, poza obiektem w porcie Świnoujście - Nabrzeżem Władysława IV, dla którego w 2020 r. nie przeprowadzono rocznej kontroli okresowej, co było niezgodne z art. 62 ust. 1 pkt 1 lit. a) ustawy prawo budowlane. Kontrole okresowe przeprowadzały osoby z odpowiednimi uprawnieniami budowlanymi, w tym w specjalności m.in.: konstrukcyjno-budowlanej bez ograniczeń lub w zakresie budowy hydrotechnicznych, sanitarnej, a także elektrycznej i elektroenergetycznej.

(akta kontroli str. 537-546; 982-1006, 1936-1951)

Badanie przeprowadzone na 22 książkach obiektów infrastrukturalnych wykazało, że dokumentacja zawierała wszystkie protokoły z rocznych i pięcioletnich kontroli okresowych stanu technicznego tych obiektów, a w 21 książkach obiektów dokonywano wpisów o przeprowadzonych kontrolach. W przypadku trzech obiektów nie realizowano zaleceń zawartych w protokołach kontroli, w tym w przypadku jednego obiektu, część z zaleceń została zrealizowana w ramach bieżącego utrzymania dróg i nie została odnotowana w książce obiektu.

(akta kontroli str. 18, 538-546, 4301-4399, 4503-4507, 4516-4521)

Według stanu na 30 czerwca 2021 r. stopień zamortyzowania wybranych do szczegółowego badania obiektów infrastruktury portowej wyniósł od 31,24% do 100%<sup>30</sup>. W grupie obiektów pirsy, pomosty, dalby i inne budowle w portach w Szczecinie i Świnoujściu stopień zamortyzowania wyniósł od 15,83% do 100%<sup>31</sup>. W grupie nabrzeży stopień zamortyzowania wyniósł od 31,20% do 100%<sup>32</sup>. W grupie torowiska portowych urządzeń przeładunkowych wraz z fundamentami od 46,87% do 100%<sup>33</sup>.

Na terenie Portu Szczecin z powodu złego stanu technicznego wyłączono z eksploatacji obiekty<sup>34</sup>: tj. Nabrzeże Opolskie, część Nabrzeża Huk oraz bocznice kolejową w rejonie Nabrzeża Huk. Ponadto zlikwidowano obiekt pn. Sieć acetyleny i tlenu. Na terenie portu Świnoujście brak było obiektów wyłączonych z eksploatacji.

(akta kontroli str. 18, 240-241, 1017-1072, 2924-2943)

Prezes Zarządu wyjaśnił m.in., że: *Nabrzeże Opolskie (...) jest nabrzeżem zamykającym Basen Górnośląski i nie stanowi obiektu, który służyłby do cumowania jednostek i w żaden sposób nie blokuje ruchu statków na akwenie. Na chwilę obecną przebudowa nabrzeża nie jest włączona w plany inwestycyjne Spółki(...)* [...] <sup>35</sup>.

<sup>28</sup> Badaniem objęto obiekty infrastruktury portowej o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, w tym zlokalizowane w porcie: Szczecin (Nabrzeża: Bulwar Śląski, Gorzowskie, Gliwickie Uskok, Czeskie, Słowackie, Węgierskie; Umocnienie Brzegowe Rzeki Duńcy; drogi: kołowa do budynku socjalnego Łasztownia i dojazdowa wzdłuż nabrzeża Tureckiego; Strażnicę Lądowych Jednostek portowej straży pożarnej) oraz Portcie Świnoujście (Nabrzeża: Górników oraz Władysława IV; place A, B oraz IV; ulice: Duńską i Dworcową; budowle Terminala Promowego Świnoujście, w tym: terminal odpraw graniczo-celnych samochodów i przechowalnię psów służbowych oraz budynki: służby ochrony portu, dworca morskiego i pomocniczy C).

<sup>29</sup> Określonym w art. 62 ust. 1 pkt 1 oraz pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane, Dz. U. z 2020 r. poz. 1333, ze zm.; dalej: ustawa prawo budowlane.

<sup>30</sup> W tym dziewięć obiektów zamortyzowano całkowicie, dziewięć powyżej 50%, cztery poniżej 50%.

<sup>31</sup> W tym dwa obiekty zamortyzowano całkowicie, dwa powyżej 50%, dziewięć poniżej 50%.

<sup>32</sup> W tym 35 obiektów zamortyzowano całkowicie, 23 powyżej 50%, 10 poniżej 50%.

<sup>33</sup> W tym 17 obiektów zamortyzowano całkowicie, 15 powyżej 50%, trzy poniżej 50%.

<sup>34</sup> W grupach 4, 7 i 8 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 maja 2015 r. w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej dla każdego portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej; Dz. U. poz. 732.

<sup>35</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

(akta kontroli str. 18, 240-241)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

1. W 2020 r. obiekt budowlany położony w porcie w Świnoujściu tj. Nabrzeże Władysława IV, nie został poddany rocznej kontroli okresowej<sup>36</sup>, co było niezgodne z art. 62 ust. 1 pkt 1 lit. a) ustawy prawo budowlane.

Stosownie do art. 62 ust. 1 pkt 1 lit. a) ustawy prawo budowlane obiekty budowlane powinny być w czasie ich użytkowania poddawane przez właściciela lub zarządcę kontroli okresowej, co najmniej raz w roku, polegającej na sprawdzeniu stanu technicznego: elementów budynku, budowli i instalacji narażonych na szkodliwe wpływy atmosferyczne i niszczące działania czynników występujących podczas użytkowania obiektu.

(akta kontroli str. 537-546, 1833, 1936-1951, 4516-4521)

Wiceprezesa ds. Ekonomiczno-Finansowych Daniel Stachewicz wyjaśnił m.in., że: *Nabrzeże Władysława IV w Świnoujściu w dniu 23.10.2019 r. przeszło kompletny przegląd budowlany, tzw. 5-letni (...). Kontrola 5-letnia jest najistotniejszym przeglądem obiektu, ponieważ w jego zakres wchodzi poza częścią lądową również kontrola części podwodnej obiektu, która stanowi najistotniejszy element konstrukcyjny nabrzeża. Kontrola 5-letnia wykazała, że nabrzeże jest w dobrym stanie technicznym i nadaje się do dalszego użytkowania (...). Przegląd 5-letni ważny jest do 28.10.2024 roku. Kolejny protokół z przeglądu rocznego nabrzeża Władysława IV został wystawiony z dniem 16.06.2021 r., ale nie świadczy to o tym, że ww. nabrzeże pozostało bez dozoru służb technicznych w roku 2020. W dniu 05.08.2020 r. został wykonany pomiar batymetryczny (pomiar głębokości) przy nabrzeżu, który nie wykazał żadnych zmian przy obiekcie. Dodatkowo w trakcie wykonywania pomiaru każdorazowo dokonywana jest wizualna kontrola stanu nabrzeża z wody. Dzierżawca nabrzeża (...) każdorazowo zgłasza wszelkie usterki pojawiające się w rejonie nabrzeża (...). Zarówno w roku 2020, a także w roku 2021 aż do chwili obecnej nie otrzymaliśmy żadnych zgłoszeń (...). Nabrzeże (...) jest pod ciągłą obserwacją i na bieżąco wykonywane są na nim prace remontowe. (...) Ponadto funkcja nabrzeża Władysława IV ma charakter jedynie postojowy i żadne przeładunki przy nabrzeżu się nie odbywają, co w znaczny sposób przyczynia się do wydłużenia okresu eksploatacyjnego obiektu. Po październiku 2020 roku, w związku z sytuacją zagrożenia epidemicznego, nastąpiło opóźnienie w wykonywaniu przeglądów okresowych, prowadzono jednak ciągły nadzór stanu technicznego nabrzeża. Przeprowadzony w czerwcu 2021 roku przegląd roczny nie wykazał zmian w stosunku do przeglądu 5-letniego i w dalszym ciągu stan nabrzeża należy określić jako nadający się do użytkowania zgodnie z przeznaczeniem. Brak wystawionego Protokołu z przeglądu rocznego nabrzeża w okresie pomiędzy 23.10.2020 r. a 16.06.2021 r. nie świadczy o fizycznym przerwaniu czynności polegających na stałej kontroli obiektu budowlanego, a Protokół z rocznego przeglądu (...) został sporządzony niezwłocznie jak było to możliwe.*

(akta kontroli str. 1833, 1956-1957)

2. ZMPSiŚ SA. nie realizował zaleceń sformułowanych w toku okresowych kontroli stanu technicznego niżej wymienionych obiektów:

- Nabrzeże Władysława IV - nie zrealizowano zaleceń z poprzednich kontroli z protokołu nr 09311/12-1/R/18 z 10.07.2018 r.<sup>37</sup>, protokołu nr 09311/12-05/5-letni/19 z 01.07.2019 r. i 23.10.2019 r.<sup>38</sup>;

<sup>36</sup> Przeglądy roczne tej budowli przeprowadzono w lipcu w latach 2017-2018 oraz w czerwcu 2021 r. Przeglądu pięcioletniego dokonano w październiku 2019 r.

<sup>37</sup> Uzupelnienie odbojnic, zakonserwowanie drabinek.



- plac A, Świnoujście - nie zrealizowano wszystkich zaleceń z poprzednich kontroli: z protokołów: 09313A/10/18 z 06.07.2018 r.<sup>39</sup>, 09313A/10/19 z 05.07.2019 r.<sup>40</sup>, 09313A/10/20 z 07.07.2020 r.<sup>41</sup>, a tych zrealizowanych nie odnotowano w książce obiektu;
- ulica Duńska, Świnoujście - nie zrealizowano zaleceń z protokołów: 09313/05/18 z 06.07.2018 r.<sup>42</sup>, 09313/05/19 z 5.07.2019 r.<sup>43</sup> i 09313/05/2020 z 07.07.2020 r.<sup>44</sup> (akta kontroli str. 1956-1957, 4330-4331, 4345-4351, 4360-4368, 4516-4521, 4543-4550)

Prezes Zarządu w sprawie nierealizowana zaleceń z protokołów w przypadku obiektu Nabrzeże Władysława IV wyjaśnił, że (...) zalecenia pojawiające się po przeglądach nie miały wyznaczonego ostatecznego terminu realizacji. Zatem ich charakter nie miał bezwzględnego obowiązku wykonania w jakimś ustalonym terminie, natomiast stanowiły rolę propozycji remontu w ramach dysponowania wolnymi środkami w budżecie i nie powodowały wyłączenia z eksploatacji obiektów.

Prezes Zarządu w sprawie nierealizowana zaleceń z protokołów w przypadku obiektu plac A, Świnoujście Prezes Zarządu wyjaśnił, że (...) Zgodnie z zapisami protokołów plac jest użytkowany zgodnie z przeznaczeniem, a jego stan techniczny jest zadawalający. Wszystkie uwagi zawarte w protokołach nie powodują zagrożenia dla właściwej eksploatacji placu i znajdują się pod stałą obserwacją. Część nieprawidłowości została naprawiona w ramach bieżącego utrzymania dróg i placów, ale nie została odnotowana w książkach obiektu.

Prezes Zarządu w sprawie nierealizowana zaleceń z protokołów w przypadku obiektu ulica Duńska, Świnoujście Prezes Zarządu wyjaśnił, że (...) Wykazane nieprawidłowości nie stanowiły zagrożenia dla bezpiecznego i zgodnego z przeznaczeniem użytkowania ulicy. Zaniechano wykonywania prac umieszczonych w protokole ze względu na ich bezcelowość wobec planowanych inwestycji w tym rejonie. Ulica Duńska jest w chwili obecnej intensywnie użytkowana przez ciężki sprzęt budowlany w związku z trwającymi pracami inwestycyjnymi.

(akta kontroli str. 4394-4395, 4503-4507)

NIK zauważa, że brak wykonania zaleceń sformułowanych w toku przeprowadzanych okresowych kontroli stanu technicznego obiektów może skutkować pogorszeniem się ich stanu technicznego. Ponadto w trakcie kontroli, okresowej, przeprowadzanej co najmniej raz w roku, dokonuje się sprawdzenia wykonania zaleceń z poprzedniej kontroli, co implikuje obowiązek realizacji zaleceń z tych kontroli do czasu przeprowadzenia kolejnej. Dokumentacja obiektów portowych powinna być na bieżąco aktualizowana, również po przeprowadzonych przeglądach stanu technicznego.

#### OCENA CZĄSTKOWA

W badanym okresie Spółka podejmowała skuteczne działania w zakresie zmiany granicy portu morskiego w Świnoujściu. Spółka posiadała plan działania, w zakresie pozyskiwania nieruchomości położonych w granicach portów w Szczecinie i Świnoujściu. Skutecznie pozyskiwała nieruchomości w granicach portu w Szczecinie i podejmowała działania w celu zamiany nieruchomości z Gminą

<sup>38</sup> Uzupełnienie odbojnic, zakonserwowanie drabinek.

<sup>39</sup> Regulacja dwóch studni wody deszczowej i przełożenie 4m<sup>2</sup> kostki wokół nich, lokalne deformacje kostki brukowej.

<sup>40</sup> Regulacja dwóch studni wody deszczowej i przełożenie 4m<sup>2</sup> kostki wokół nich, lokalne deformacje kostki brukowej.

<sup>41</sup> Zapadnięte cztery studzienki wody deszczowej, deformacja 50 m<sup>2</sup> nawierzchni przed budynkiem odpraw graniczno-celnych.

<sup>42</sup> Punktowe wykruszenie betonu na odcinku 15,0 m x 0,30 m, zapadnięte trzy studnie.

<sup>43</sup> Punktowe wykruszenie betonu na odcinku 15,0 m x 0,30 m, zapadnięte trzy studnie.

<sup>44</sup> Punktowe wykruszenie betonu na odcinku 20,0 m x 0,30 m, zapadniętych sześć studni.

Miasto Świnoujście. Infrastruktura portowa Spółki utrzymywana była w stanie technicznym pozwalającym na jej eksploatację. ZMPSiŚ S.A. poddawał obiekty obowiązkowym okresowym kontrolom technicznym, poza obiektem w porcie Świnoujście - Nabrzeżem Władysława IV, dla którego w 2020 r. nie przeprowadzono rocznej kontroli okresowej. Realizowano również zalecenia sformułowane w toku okresowych kontroli stanu technicznego tych obiektów, z wyjątkiem zaleceń wydanych w toku kontroli trzech obiektów.

OBSZAR

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

### **2.1 Planowanie i realizacja rozwoju portu**

Opis stanu faktycznego

2.1.1. Uchwałą nr 9/2019 z 20 grudnia 2019 r. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Spółki ZMPSiŚ S.A. zatwierdziło Plan Rozwoju Portów (opublikowany w Biuletynie Informacji Publicznej)<sup>45</sup>. Dokument ten stanowił plan rozwoju portu, o którym mowa w art. 7 ust. 2a ustawy o portach i zawierał wszystkie elementy określone w art. 7 ust. 2b ww. ustawy.

(akta kontroli str. 253-332, 552-555)

2.1.2. W kontrolowanym okresie Rada Nadzorcza zatwierdzała roczne plany rzeczowo-finansowe Spółki wraz z prognozą na lata następne<sup>46</sup> oraz roczne plany inwestycyjne z prognozą na lata następne<sup>47</sup>. Rada Nadzorcza zatwierdzała ww. dokumenty przedkładane przez Zarząd Spółki bez zmian, nie formułowano dodatkowych wniosków. Stanowisko Rady Nadzorczej było zgodne z polityką państwa w zakresie rozwoju portów morskich oraz działalnością statutową Spółki.

(akta kontroli str. 44-94, 156-175, 1073-1419)

2.1.3. W związku z przyjęciem Programu rozwoju polskich portów morskich do 2030 r. zaistniała potrzeba aktualizacji strategii rozwoju portów. W oparciu o Strategię Rozwoju Portów, przyjętą przez Zarząd Spółki uchwałą nr 9 z 20 maja 2014 r. i pozytywnie zaopiniowaną przez Radę Nadzorczą oraz zatwierdzoną przez Zwyczajne Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy, został opracowany Plan Rozwoju Portów. Plan, w stosunku do Strategii Rozwoju Portów, uwzględniał zmiany jakie zaszły w otoczeniu gospodarczym portów w ostatnich latach. Aktualizował przedsięwzięcia inwestycyjne będące w przygotowaniu oraz realizacji, jak również

<sup>45</sup> Dokument pozytywnie zaopiniowany przez Radę Nadzorczą na mocy Uchwały Nr 2 Rady Nadzorczej Spółki z dnia 09.12.2019 r. ws. zaopiniowania „Planu rozwoju Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. do roku 2030” i zaopiniowania wniosku do Walnego zgromadzenia w sprawie jego zatwierdzenia.

<sup>46</sup> Uchwała Nr 2 Rady Nadzorczej Spółki z dnia 01.02.2021 r. ws. zatwierdzenia „Planu rzeczowo-finansowego Spółki na rok 2021 z prognozą na lata 2022-2025”, Uchwała Nr 3 Rady Nadzorczej Spółki z dnia 09.12.2019 r. ws. zatwierdzenia „Planu rzeczowo-finansowego Spółki na rok 2020 z prognozą na lata 2021-2024”, Uchwała Nr 3 Rady Nadzorczej Spółki z dnia 29.10.2018 r. ws. zatwierdzenia „Planu rzeczowo-finansowego Spółki na rok 2019 z prognozą na lata 2020-2023”, Uchwała Nr 2 Rady Nadzorczej Spółki z dnia 29.10.2018 r. ws. zatwierdzenia korekty „Planu rzeczowo-finansowego Spółki na rok 2018 z prognozą na lata 2019-2022”, Uchwała Nr 3 Rady Nadzorczej Spółki z dnia 27.11.2017 r. ws. zatwierdzenia korekty „Planu rzeczowo-finansowego Spółki na rok 2017” oraz zatwierdzenia „Planu rzeczowo-finansowego Spółki na rok 2018 z prognozą na lata 2019-2022”.

<sup>47</sup> Uchwała Nr 1 Rady Nadzorczej Spółki z dnia 01.02.2021 r. ws. zaopiniowania „Planu inwestycyjnego Spółki na rok 2021 z prognozą na lata 2022-2025”, Uchwała Nr 4 Rady Nadzorczej Spółki z dnia 09.12.2019 r. ws. zaopiniowania „Planu inwestycyjnego Spółki na rok 2020 z prognozą na lata 2021-2024”, Uchwała Nr 5 Rady Nadzorczej Spółki z dnia 29.10.2018 r. ws. zaopiniowania „Planu inwestycyjnego Spółki na rok 2019 z prognozą na lata 2020-2023”, Uchwała Nr 4 Rady Nadzorczej Spółki z dnia 29.10.2018 r. ws. zaopiniowania aktualizacji „Planu inwestycyjnego Spółki na rok 2018 z prognozą na lata 2019-2022”, Uchwała Nr 5 Rady Nadzorczej Spółki z dnia 27.11.2017 r. ws. zaopiniowania „Planu rzeczowo-finansowego Spółki na rok 2018 z prognozą na lata 2019-2022” oraz zatwierdzenia aktualizacji „Planu inwestycyjnego Spółki na rok 2017 z założeniami na lata 2018-2021”.

przedstawiał nowe zamierzenia inwestycyjne do 2030 r. oraz źródła ich finansowania. Treść Strategii i Planu była spójna z przyjętym przez Radę Ministrów 17 września 2019 r. „Programem rozwoju polskich portów morskich do 2030 r.” W trakcie opracowania Planu Rozwoju Portów Spółka zidentyfikowała błędy w załączniku Nr 2 do Programu, będącym planem finansowym do rządowego dokumentu, w zakresie portów. Załącznik ten, w odróżnieniu od treści Programu, nie był przez Spółkę opiniowany. O konieczności zmiany ww. załącznika Spółka poinformowała MGMIŻŚ pismem z 28 listopada 2019r., przesyłając załącznik w poprawionej wersji. Zmiany dotyczyły szacowanych wartości wydatków na planowane w Portach inwestycje, odnotowaniu informacji o zakończeniu dwóch inwestycji i przyczynach niezrealizowania jednej inwestycji oraz dopisania do planów finansowych dwóch nowych zadań inwestycyjnych Spółki w planowanym okresie inwestycyjnym wraz z szacowaną na nie wartością wydatków.

(akta kontroli str. 239, 253-516)

2.1.4. W latach 2018-2021 (I półrocze) Spółka podejmowała działania zmierzające do rozwoju działalności gospodarczej prowadzonej w portach w zakresie:

- utrzymania infrastruktury portowej<sup>48</sup>, na które wydatkowano netto w 2018 r. – 11.864.284 zł, w 2019 r. – 11.592.716 zł, w 2020 r. – 8.814.131 zł, a w pierwszej połowie 2021 r. – 4.063.073 zł; efektem ww. działań był brak zdarzeń, awarii, wypadków związanych z niesprawną infrastrukturą portową, które miałyby bezpośredni wpływ na wstrzymanie przeładunków portowych oraz transportu na terenie portów<sup>49</sup>;
- realizacji inwestycji wymienionych w planach inwestycyjnych<sup>50</sup> wydatkowano netto w 2018 r. – 29.900.000 zł, w 2019 r. – 49.700.000 zł, w 2020 r. – 91.800.000 zł, a w pierwszej połowie 2021 r. – 85.100.000 zł; efektem ww. działań była poprawa zdolności operacyjnej spółek korzystających z infrastruktury portowej, wzrost dochodów z opłat z tytułu użytkowania, najmu, dzierżawy lub innych umów obiektów, urządzeń i instalacji portowych, poprawa bezpieczeństwa pracowników oraz bezpieczeństwa obsługi ładunków, pasażerów i środków transportu;
- stworzenia oferty usługowej<sup>51</sup> dla obsługiwanych już ładunków<sup>52</sup>, w tym m.in. zapewnienie większych możliwości składowania obsługiwanych ładunków, stworzenie warunków do rozwoju funkcji dystrybucyjno-logistycznej w stosunku do ładunków drobnicowych (w tym skonteneryzowanych), pozyskiwanie inwestorów zewnętrznych działania ukierunkowane na realizację Projektu TalkNET Programu Interreg Cental Europe 2014-2020; na ww. działania wydatkowano netto w 2018 r. – [...] <sup>53</sup>, w 2019 r. – [...] <sup>54</sup>, w 2020 r. – [...] <sup>55</sup>, a w pierwszej połowie 2021 r. – [...] <sup>56</sup>; efektem ww. działań było m.in. podjęcie współpracy z operatorem kolejowym w celu rozwinięcia przewozów intermodalnych, nawiązaniem kontaktów i wymiana informacji związanych z przeładunkiem i transportem ładunków, włączenie w poczet interesariuszy porozumienia Terminalu Promowego w Świnoujściu, zwiększenie możliwości obsługi na terminalu promowym w zakresie obsługi

<sup>48</sup> Prowadzone przez Dział Utrzymania Infrastruktury Łądowej i Hydrotechnicznej.

<sup>49</sup> W badanym okresie miało miejsce jedno zdarzenie związane z uszkodzeniem infrastruktury kolejowej mające wpływ na ograniczenie transportu na terenie Przeładunków Masowych w porcie Szczecin przez 13 godzin.

<sup>50</sup> Prowadzone przez Dział Rozliczeń Inwestycji.

<sup>51</sup> Prowadzone przez Dział Handlowy i Obsługi Inwestora.

<sup>52</sup> W nowych relacjach przeładunkowych / transportowych.

<sup>53</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiŚ S.A.

<sup>54</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiŚ S.A.

<sup>55</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiŚ S.A.

<sup>56</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiŚ S.A.

intermodalnej, zebranie podmiotów zainteresowanych i niezbędnych w realizacji usługi (operatora kolejowego i armatorów promowych);

- wykonania opracowań<sup>57</sup>:
  - „Analiza społeczno-ekonomiczna uwarunkowań powstania głębokowodnego terminalu kontenerowego w Świnoujściu”,
  - „Analiza nawigacyjna dla budowy stanowiska postojowego dla statku pożarniczego „Strażak – 26” w porcie zewnętrznym w Świnoujściu”,
  - aktualizacji opracowań pn.: „Ocena zdolności przeładunkowej portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu” – wykonanych w lutym 2010 r. oraz w marcu 2012 r.,
  - studium wykonalności wraz z analizą kosztów i korzyści oraz wniosku o dofinansowanie dla zadania pn.: „Zakup statku pożarniczego dla Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.”,
  - „Analiza nawigacyjna dla stanowiska nr 4 na Terminalu Promowym w Świnoujściu” oraz „Analiza nawigacyjna dla stanowiska nr 2 na Terminalu Promowym w Świnoujściu”,
  - uproszczonej koncepcji techniczno-programowej pn.: „Budowa Terminala Masowego w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu” oraz „Koncepcja budowy portu do instalacji i serwisowania Morskich Farm Wiatrowych w Porcie Świnoujście”,
  - koncepcji lokalizacyjnej pt.: „Przeniesienie Świnoujskiej Bazy Oznakowania Nawigacyjnego Urzędu Morskiego w Szczecinie”,
  - dokumentu pn.: „Program Rozwoju Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. do roku 2030” stanowiącego aktualizację obowiązującej Strategii,
  - „Dwuvariantowa analiza nawigacyjna dla projektowanego portu do obsługi morskich farm wiatrowych w Świnoujściu” oraz „Analiza nawigacyjna dla torów podejściowych do portu w Świnoujściu”.

Na ww. działania wydatkowano netto w 2018 r. – [...] <sup>58</sup>, w 2019 r. – [...] <sup>59</sup>, w 2020 r. – [...] <sup>60</sup> zł, a w pierwszej połowie 2021 r. – [...] <sup>61</sup>. Dwa z działań wykonano bezkosztowo. Efektem ww. działań było m.in. potwierdzenie zasadności realizacji inwestycji i stanowiło podstawę do opracowywania dalszej dokumentacji w tym zakresie, zwiększenie bezpieczeństwa w Portach poprzez uzyskanie kompleksowej dokumentacji określającej warunki bezpiecznej eksploatacji budowli i urządzeń portowych, uzyskanie danych stanowiących wkład do wniosków o dofinansowanie oraz uzyskanie dofinansowania dla projektów, przygotowanie propozycji działań rozwojowych oraz inwestycji infrastrukturalnych, których realizacja miałyby zapewnić prawidłowe funkcjonowanie Portów, utrzymanie ich konkurencyjności oraz realizację priorytetów inwestycyjnych wynikających z rozwoju gospodarczego na szczeblu krajowym, europejskim i światowym;

- działania w zakresie nabycia prawa użytkowania wieczystego<sup>62</sup>: działek w Szczecinie wraz z prawem własności posadowionych na tych działkach budynków, budowli i urządzeń, w celu powiększenia terenów portowych<sup>63</sup>. Na ww. działania wydatkowano netto w 2018 r. – 3.064.326 zł, w 2019 r. – 0,00 zł, w 2020 r. – 11.349.836 zł, a w pierwszej połowie 2021 r. – 6.639.899 zł. Efektem ww. działań

<sup>57</sup> Prowadzone przez Biuro Strategii i Rozwoju Portów.

<sup>58</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>59</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>60</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>61</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>62</sup> Podejmowane przez Biuro Zarządzania Gruntami i Nieruchomościami.

<sup>63</sup> Dwóch działek w Szczecinie o łącznej pow. 1,27 ha, dwóch działek w Szczecinie o łącznej pow. 2,93 ha, trzech działek w Szczecinie o łącznej pow. 3,66 ha oraz dwóch działek w Szczecinie o łącznej pow. 5,96 ha.

było powiększenie terenów portowych i wzrost przychodów z tytułu dzierżawy tych terenów na poziomie 2.243.579 zł rocznie;

- działania wspierające na rzecz rozwoju śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym oraz prace koncepcyjne mające na celu rozszerzenie multimodalnego charakteru Portów w zakresie śródlądowego transportu wodnego<sup>64</sup>. Na ww. działania wydatkowano w 2018 r. – [...] <sup>65</sup>, w 2019 r. – [...] <sup>66</sup>, w 2020 r. – [...] <sup>67</sup>, a w pierwszej połowie 2021 r. – [...] <sup>68</sup>. Efektem ww. działań było opracowanie dokumentacji koncepcyjno-technicznej niezbędnej dla opracowania Programu Rozwoju ODW oraz podjęcie analiz na potrzeby opracowania wstępnego studium wykonalności dla trójmodalnego terminala zapleczowego Zespołu Portów<sup>69</sup>.

(akta kontroli str. 961-980)

2.1.5. W latach objętych kontrolą Spółka podejmowała działania zmierzające do promocji działalności gospodarczej prowadzonej w portach. W ww. zakresie prowadzono:

- działalność sponsoringową w oparciu o umowy sponsoringowe, zawierane na podstawie, zatwierdzonych uchwałami Rady Nadzorczej Spółki, Planów działalności sponsoringowej ZMPSiS S.A. Łącznie w badanym okresie zawarto 199 takich umów<sup>70</sup>;
- współorganizowano branżowe wydarzenia, łącznie w badanym okresie 62 umowy<sup>71</sup>;
- działalność medialną obejmującą wydatki poniesione w związku z całorocznymi umowami oraz działaniami bieżącymi.

Ww. działania były wpisane w Strategię Rozwoju Portów oraz w Plan Rozwoju Portów. Na działania zmierzające do promocji działalności gospodarczej prowadzonej w Portach wydatkowano netto w 2018 r. – [...] <sup>72</sup>, w 2019 r. – [...] <sup>73</sup>, w 2020 r. – [...] <sup>74</sup>, a w pierwszej połowie 2021 r. – [...] <sup>75</sup>.

(akta kontroli str. 766-772, 835-847, 926-938, 961-980, 1010-1013)

2.1.6. Zarząd monitorował stopień i stan zaawansowania Strategii Rozwoju Portów oraz Planu Rozwoju Portów. Informację wraz z oceną stopnia i stanu zaawansowania realizacji ww. dokumentów zawarto m.in. w:

- sprawozdaniach z realizacji Strategii Rozwoju Portów za rok 2018, 2019 i 2020 przekazywanych Prezesowi Pionu Rozwoju oraz Radzie Nadzorczej,

<sup>64</sup> Prowadzone przez Biuro ds. Odrzańskiej Drogi Wodnej.

<sup>65</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>66</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>67</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>68</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>69</sup> Prace nad studium są w toku.

<sup>70</sup> W 2018 r. zawarto 65 umów sponsoringowych, w 2019 r. – 72 umowy, w 2020 r. – 48 umów, w pierwszym półroczu 2021 r. – 14 umów sponsoringowych.

<sup>71</sup> W 2018 r. zawarto 18 umów, w 2019 r. – 12, w 2020 r. – 31 umów, w pierwszym półroczu 2021 r. – jedną umowę.

<sup>72</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>73</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>74</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>75</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

- kwartalnych sprawozdaniach pn. Karta Spółki, przekazywanych ministrowi właściwemu ds. gospodarki morskiej w związku ze sprawowaniem nadzoru właścicielskiego<sup>76</sup>, w których informowano m.in. o harmonogramie realizacji i ewentualnych problemach dla kluczowych inwestycji<sup>77</sup>.

W sporządzanych przez Spółkę, na użytek wewnętrzny, informacjach z działalności inwestycyjnej Spółki<sup>78</sup>, zawierano m.in. informacje o wykonaniu planu inwestycyjnego (procentowe wykonanie, stopień i etap realizowanych czynności).

(akta kontroli str. 253-516, 556,)

[...] <sup>79</sup>.

(akta kontroli str. 253-516, 551, 556, 694-960, 18121-1830)

## 2.2 Przygotowanie i wybór wykonawców inwestycji infrastrukturalnych

Opis stanu faktycznego

2.2.1. Do szczegółowego badania realizacji inwestycji infrastrukturalnych wybrano dwa zadania inwestycyjne:

- Przystosowanie infrastruktury terminalu promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego<sup>80</sup>,
- Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego.

Zadanie inwestycyjne przystosowania infrastruktury TPŚ było realizowane w ramach projektu pn. *Przystosowanie infrastruktury terminala promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego*<sup>81</sup> dofinansowanego z instrumentu finansowego Connecting Europe Facility<sup>82</sup>. Projekt przystosowania infrastruktury TPŚ stanowił część globalnego projektu, mającego na celu poprawę integracji oraz dostępności europejskich korytarzy transportowych poprzez dodatkowe inwestycje w istniejącą autostradę morską pomiędzy Trelleborgiem a Świnoujściem<sup>83</sup>.

Zadanie inwestycyjne „Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego” było realizowane w ramach projektu pn. *Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego* dofinansowanego z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko<sup>84</sup>. Projekt realizowany był w rejonie Kanału Dębickiego, usytuowanym w centralnej części obszaru obsługi ładunków

<sup>76</sup> Odpowiednio: 09.02.2018 r., 26.04.2018 r., 27.07.2018 r., 25.10.2018 r., 07.02.2019 r., 29.04.2019 r., 25.07.2019 r., 25.10.2019 r., 13.02.2020 r., 28.04.2020 r., 31.07.2020 r., 29.10.2020 r., 12.02.2021 r., 29.04.2021 r.

<sup>77</sup> M.in. o terminie rozpoczęcia i zakończenia inwestycji, wykonawcy zadania, sposobie finansowania, zakresie rzeczowym, wykonanych pracach, stanie zaawansowania procedury przetargowej.

<sup>78</sup> Sporządzonych odpowiednio: 5.02.2019 r. za 2018 r., 19.02.2020 r. za 2019 r. 19.02.2021 r.,

<sup>79</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiŚ S.A.

<sup>80</sup> Dalej: Zadanie inwestycyjne przystosowania infrastruktury TPŚ lub inwestycja przystosowania infrastruktury TPŚ.

<sup>81</sup> „Sweden-Poland Sustainable Sea-Hinterland Services „Sustainable Świnoujście – Trellegorg MoS based on upgrading port infrastructure, developing intermodal transport and integrating hinterland corridors, dalej: Projekt przystosowania infrastruktury TPŚ.

<sup>82</sup> Instrument finansowy zarządzany przez Komisję Europejską. Poprzez CEF wspierana jest infrastruktura transportowa leżąca w transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, tj. infrastruktura o znaczeniu międzynarodowym, europejskim. Celem tego instrumentu jest, zapewnienie odpowiednich, wspólnych standardów, parametrów technicznych i funkcjonalnych infrastruktury transportowej znajdującej się w sieci; dalej: CEF.

<sup>83</sup> Oba porty są ważnymi europejskimi węzłami przeładunkowymi, a ich powiązanie łączy europejski korytarz Bałtyk-Adriatyk z korytarzem Skandynawia – Morze Śródziemne. Proponowany Projekt umożliwi lepszą integrację europejskich stref gospodarczych oraz międzynarodową (intermodalną) wymianę towarową pomiędzy Skandynawią, przez Polskę z krajami Europy Środkowo-Wschodniej.

<sup>84</sup> Projekt objęty dofinansowaniem w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (dalej: POIŚ), Oś priorytetowa III Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego, Projekt POIŚ 3.2-6.

drobnicowych w Porcie Szczecin. Zadanie inwestycyjne obejmowało wykonanie robót budowlanych dla tego zadania inwestycyjnego<sup>85</sup>.

(akta kontroli str. 2949, 2963, 4556-4558, 5238-5240)

W ramach realizacji projektu pn. *Przystosowanie infrastruktury terminalu promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego*<sup>86</sup> oraz projektu pn. *Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego* Spółka, w terminach określony w umowie o dofinansowanie oraz w aneksie do tych umów, pozyskała wymagane pozwolenia i decyzje, w tym m.in. o środowiskowych uwarunkowaniach oraz pozwolenia na budowę.

(akta kontroli str. 2963, 3844-3858, 4668-4694, 5293-5323, 5413-5485, 5890-5923, 5924-5972)

2.2.2. W latach 2018-2021 (do 30 czerwca) w ramach współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej projektów pn.: *Przystosowanie infrastruktury terminalu promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego*, *Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego* oraz *Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego*<sup>87</sup>, z zastosowaniem przepisów upzp udzielono ogółem siedmiu zamówień<sup>88</sup> o łącznej wartości 843 728 070,78 zł.<sup>89</sup>

(akta kontroli str. 1623-1629)

Szczegółowym badaniem objęto sześć przeprowadzonych w trybie przetargu nieograniczonego postępowań o udzielenie zamówienia publicznego, w tym:

- w ramach projektu pn. *Przystosowanie infrastruktury terminalu promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego*:
  - Przystosowanie infrastruktury terminalu promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego<sup>90</sup>;
  - Pełnienie funkcji inżyniera wg warunków FIDIC kontraktu pn. *Przystosowanie infrastruktury terminalu promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego*<sup>91</sup>;

<sup>85</sup> Zakres przedsięwzięcia obejmował: rozbudowę nabrzeża Czeskiego i Słowackiego wraz z infrastrukturą towarzyszącą (m.in.: rozbudową kanalizacji deszczowej, rozbudową sieci wodociągowej, rozbudową kanalizacji elektroenergetycznej i sieci elektrycznej, rozbudową sieci teletechnicznej, rozbudową toru kolejowego); budowę nabrzeża Norweskiego wraz z infrastrukturą towarzyszącą (m.in.: wzmocnieniem gruntu pod przyszły plac składowy za nabrzeżem Norweskim (w ograniczonym zakresie), budową kanalizacji deszczowej, rozbudową sieci wodociągowej, rozbudową kanalizacji elektroenergetycznej i sieci elektrycznej, rozbudową sieci teletechnicznej); budowę obudowy brzegu (I etap budowy nabrzeża Duńskiego); roboty czerpalne – pogłębienie i poszerzenie Kanału Dębickiego; budowę umocnienia dna przed nabrzeżem (I etap) – nabrzeże Spółdzielcze, nabrzeże Czeskie odc. 85 m, narożnik nabrzeża Niemieckiego; rozbudowę umocnienia dna przed nabrzeżem (I etap) – nabrzeże Fińskie; budowę pola odkładu na Wyspie Ostrów Mieleński wraz z budową osadnika, mnicha oraz kolektora zrzutowego; rozbiórkę istniejącej rampy ro-ro przy nabrzeżu Czeskim.

<sup>86</sup> Dalej: inwestycja przystosowania infrastruktury TPŚ lub zadanie inwestycyjne przystosowania infrastruktury TPŚ.

<sup>87</sup> Projekt objęty dofinansowaniem w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, Oś priorytetowa III Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego, Projekt POIiŚ 3.2-8.

<sup>88</sup> W tym czterech zamówień infrastrukturalnych o wartości ogółem 833 248 598,78 zł.

<sup>89</sup> Po zawarciu aneksów do umów wartość udzielonych zamówień wyniosła 845 842 575,27 zł, w tym 835 363 103,27 zł zamówień infrastrukturalnych.

<sup>90</sup> Ogłoszenie o zamówieniu o wartości szacunkowej 60 936 764,03 euro (262 741 045,49 zł) opublikowano 8 lutego 2019 r. w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej pod nr 2019/S 028-063452; zamówienie objęte dofinansowaniem CEF – Oś Priorytetowa – MAP Call 2014, F04 Specyficzny Call for Cohesion Funds, Działanie: Priority 6; (F04) Motorways of Sea (MoS) w ramach projektu „autostrady morskie”; z tytułu zawartej 19 września 2019 r. umowy o wartości 227 820 873,06 zł brutto (231 809 976,99 zł brutto po zawarciu aneksów według stanu na 30 czerwca 2021 r.) w 2020 r. wydatkowano 56 452 663,51 zł.

<sup>91</sup> Ogłoszenie o zamówieniu o wartości szacunkowej 927 708,33 euro (4 000 000,00 zł) opublikowano 13 stycznia 2018 r. w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej pod nr 2018/S 009-016868; zamówienie stanowi część projektu pn.: „Przystosowanie infrastruktury terminalu promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego” i objęte jest dofinansowaniem CEF - Oś Priorytetowa – MAP Call 2014, F04 Specyficzny Call for Cohesion Funds, Działanie: Priority 6; (F04) Motorways of Sea (MoS) w ramach projektu „autostrady morskie”; z tytułu zawartej 24 sierpnia 2018 r. umowy o wartości 2 398 500 zł brutto do 31 grudnia 2020 r. wydatkowano 749 327,38 zł.

- w ramach projektu pn. *Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego*:
  - Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego<sup>92</sup>;
  - Pełnienie funkcji inżyniera dla inwestycji pn. *Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego*<sup>93</sup>;
- w ramach projektu pn. *Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego*:
  - Budowa wraz z przebudową pól odkładu urobku na Ostrowie Grabowskim zlokalizowanych na działce 4/5 obręb 1084 Szczecin – Śródmieście na terenie portu w Szczecinie<sup>94</sup>;
  - Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego<sup>95</sup>.

Przy udzielaniu wskazanych zamówień, zgodnie z ustawą pzp: zastosowano właściwy tryb procedury, powołano komisję przetargową, sporządzono Specyfikację Istotnych Warunków Zamówienia<sup>96</sup>, a także zamieszczono w siedzibie Zamawiającego oraz na stronie internetowej ogłoszenia o zamówieniu po ich publikacji w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Ponadto biorący udział w postępowaniu wykonawcy wnosili wadium w odpowiedniej formie oraz bezwarunkowo, a najkorzystniejsza oferta zawierała wymagane SIWZ oświadczenia i dokumenty. Zamówień udzielano wykonawcy spełniającemu warunki udziału w postępowaniu. Prawidłowo dokonano zabezpieczenia należytego wykonania umowy. Zamawiający rzetelnie dokumentował proces udzielenia zamówienia publicznego.

(akta kontroli str. 1634-1648,1651-1705, 1707-1733,1735-1753, 2246-2275)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

## **2.3 Realizacja inwestycji infrastrukturalnych oraz sprawowanie nadzoru nad ich realizacją**

Opis stanu  
faktycznego

2.3.1. Celem wybranego do szczegółowego badania zadania inwestycyjne przystosowanie infrastruktury terminalu promowego w Świnoujściu do obsługi

<sup>92</sup> Ogłoszenie o zamówieniu o wartości szacunkowej 80 710 624,58 euro (348 000 000,00 zł) opublikowano 24 lutego 2020 r. w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej pod nr 2020/S 038-090819; zamówienie współfinansowane ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, Oś priorytetowa III Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego, Projekt nr POIiŚ 3.2-6 Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego; z tytułu zawartej 14 października 2020 r. umowy o wartości 343 098 742,72 zł brutto do 30 czerwca 2021 r. wydatkowano 7 444 722,32 zł.

<sup>93</sup> Ogłoszenie o zamówieniu o wartości szacunkowej 2 838 555,56 euro (12 239 000,00 zł) opublikowano 19 kwietnia 2018 r. w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej pod nr 2018/S 076-170349; zamówienie współfinansowane ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, Oś priorytetowa III Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego, Projekt nr POIiŚ 3.2-6 Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego; z tytułu zawartej 22 listopada 2018 r. umowy o wartości 4 104 510 zł brutto do 31 grudnia 2020 r. wydatkowano 410 451 zł.

<sup>94</sup> Ogłoszenie o zamówieniu o wartości szacunkowej 15 626 700,14 euro (67 377 643,01 zł) opublikowano 29 stycznia 2019 r. w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej pod nr 2019/S 020-044447; zamówienie współfinansowane ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, Oś priorytetowa III Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego, Działanie 3.2 Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg morskich i połączeń multimodalnych, Projekt nr POIiŚ 3.2-8 pn.: Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego; z tytułu zawartej 7 lutego 2020 r. umowy o wartości 39 353 419,88 zł brutto (39 350 770,18 zł brutto po zawarciu aneksu) do 31 grudnia 2020 r. wydatkowano 17 593 833,60 zł;

<sup>95</sup> Ogłoszenie o zamówieniu o wartości szacunkowej 65 279 972,57 euro (278 699 786,89 zł) opublikowano 3 marca 2020 r. w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej pod nr 2020/S 044-105111; zamówienie współfinansowane ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, Oś priorytetowa III Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego, Projekt nr POIiŚ 3.2-8 Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego; z tytułu zawartej 9 października 2020 r. umowy o wartości 222 975 563,08 zł brutto (221 103 613,38 zł brutto po zawarciu aneksu) do 30 czerwca 2021 r. wydatkowano 15 088 717,14 zł.

<sup>96</sup> Dalej: SIWZ.



transportu intermodalnego było umożliwienie rozwoju zintegrowanych morsko-lądowych łańcuchów transportowych poprzez integrację żeglugi promowej ro-ro<sup>97</sup> oraz transportu kolejowego obsługującego przewozy intermodalne. Założeniem inwestycji było doprowadzenie do przystosowania istniejącej infrastruktury terminala promowego w Świnoujściu do obsługi kolejowego transportu intermodalnego i do obsługi dużych promów morskich oraz poprawa standardu bezpośrednich połączeń zapleczych do nowego stanowiska statkowego. Obszarem inwestycji objęta była północna część terminala promowego, stanowiska promowe nr 5 i 6 oraz ich zaplecze. Projekt inwestycyjny obejmował w szczególności następujące elementy:

- zakup stanowiska promowego nr 6 wraz z jego zapleczem,
- modernizację stanowiska nr 5<sup>98</sup>,
- przedłużenie stanowiska nr 5 o stanowisko nr 6<sup>99</sup>,
- przebudowę rampy stanowiska nr 5 w celu umożliwienia obsługi promów o szerokości do 35 m,
- przebudowa istniejącej i wykonanie nowej niezbędnej infrastruktury technicznej na nabrzeżu i zapleczu<sup>100</sup>,
- likwidację torów kolejowych<sup>101</sup>, zabudowę nawierzchnią torów kolejowych<sup>102</sup>,
- budowę placu manewrowo-postojowego z miejscami postojowymi<sup>103</sup>.

(akta kontroli str. 2963-2965, 3220-3222 )

Na realizację zadania inwestycyjnego przystosowania infrastruktury TPŚ Spółka zawarła 19 września 2019 r. kontrakt NR39/IP-I/30/2019<sup>104</sup>. W umowie tej określono czas na ukończenie robót do 30 listopada 2021 r. oraz określono terminy zakończenia kamieni milowych<sup>105</sup>. W umowie wskazano cztery KM<sup>106</sup>:

- KM 1 pn. Modernizacja nabrzeży nr 5 i 6 i połączenie w nowe większe nabrzeże w porcie Świnoujście,
- KM 2 pn. Budowa nowej infrastruktury kolejowej do obsługi ruchu intermodalnego i przebudowa linii 61 i 67 na nabrzeżach nr 4 i 5 wraz z dostosowaniem do obsługi ruchu intermodalnego w porcie Świnoujście,
- KM 3 pn. Budowa trzech placów postojowych i manewrowych dla samochodów ciężarowych i jednostek intermodalnych oraz estakady w porcie w Świnoujściu wraz z usunięciem zieleni niskiej i wysokiej oraz powiązaną opłatą kompensacyjną,
- KM 4 - uzyskanie pozwolenia na użytkowanie,

Zakończenie KM 1-3 zaplanowano na [...] <sup>107</sup>, a KM 4 - na [...] <sup>108</sup>.

(akta kontroli str. 2956-2958, 2973-2974, 2864, 3223-3291)

W dniu 18 maja 2021 r. został zawarty aneks nr 6 do przedmiotowego kontraktu. Aneksiem tym zwiększono wartość Zatwierdzonej Kwoty Kontraktowej oraz

<sup>97</sup> Transport ładunków tocznych i pojazdów (od ang. roll-on/roll-off)

<sup>98</sup> W celu uzyskania głębokości technicznej Ht=12,0 m i dopuszczalnej Hdop=13,0 m.

<sup>99</sup> Tak, aby utworzyć jedno stanowisko promowe o długości całkowitej linii nabrzeża wynoszącej 294,75 mb i głębokości dopuszczalnej 13,0 m, w celu przyjęcia do obsługi portowej dużych promów morskich i innych statków o długości całkowitej do 270 m i szerokości 35 m.

<sup>100</sup> Kanalizacja wód opadowych i sanitarna, zasilanie w energię elektryczną, oświetlenie, itd.

<sup>101</sup> Nr 81, nr 82, nr 83.

<sup>102</sup> Na zapleczu stanowisk nr 4 i 5.

<sup>103</sup> Dla ca 76 naczep pomiędzy ul. Dworcową a stanowiskami nr 4 i 5; dla ok. 90 naczep pomiędzy ul. Duńską a ul. Dworcową (na istniejących placach nie ma możliwości składowania ilości naczep prognozowanych w ramach przewozów intermodalnych).

<sup>104</sup> Dalej: Kontrakt lub umowa na realizację zadania inwestycyjnego przystosowania infrastruktury TPŚ.

<sup>105</sup> Dalej: KM.

<sup>106</sup> KM zostały wprowadzone do kontraktu w celu monitorowania postępu robót, nie podlegają odbiorowi częściowemu.

<sup>107</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>108</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

przesunięto czas na ukończenie robót [...]109. Przesunięto również [...]110: termin na zakończenie KM 1 [...]111, zakończenia KM 2.3112 [...]113, zakończenia KM 4 - tj. [...]114. [...]115. W przypadku kolizji w układzie torowym na odcinku od płyty torowej obszaru grupy torów 61-67, Zarząd nie zwrócił się do nadzoru autorskiego o rozwiązanie napotkanej kolizji, co było niezgodne z art. 20 ust. 4a i 4b, art. 60a ust. 6 ustawy prawo budowlane. W przypadku zmiany116 lokalizacji separatora117, na etapie projektowania, jego posadowienie było optymalne, jednak nie dopełniono obowiązku należytego nadzoru nad wykonawcą opracowania projektowego w kwestii zweryfikowania jego stanu technicznego.

(akta kontroli str. 2956-2958, 2973-2974, 3670-3761, 6416, 6421)

Zarząd 5 lipca 2021 r. zawarł aneks nr 7 zmieniający m.in. harmonogram realizacji robót w zakresie KM nr 3 oraz 3.3.118. Przesunięto czas na ukończenie tych robót do [...]119. Aneks został zawarty ze względu na konieczność wykonania robót dodatkowych120. Zarząd planuje zawrzeć aneks nr 8 do kontrakt NR39/IP-I/30/2019, w którym zaplanowano przesunięcie m.in. czasu na ukończenie robót, od ustalonego aneksem nr 6 terminu [...]121. Planuje się przesunięcie terminów zakończenia KM 2 na [...]122 oraz KM 4 na [...]123. Zawarcie aneksu zostało przewidziane ze względu na konieczność wykonania robót dodatkowych124.

(akta kontroli str. 2956-2958, 2973-2974, 3762-3811)

Według stanu na 30 czerwca 2021 r., postęp realizacji robót125 wyniósł [...]126, przy zaawansowaniu czasowym ponad [...]127. Wydatki poniesione przez Spółkę w związku z realizacją tej umowy128 wyniosły [...]129.

<sup>109</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>110</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>111</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>112</sup> Pn. Zakończenie wszystkich prac w porcie Świnoujście; „podkamień milowy” zadania 2.

<sup>113</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>114</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>115</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>116</sup> PK nr 23.

<sup>117</sup> [...] Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>118</sup> Zakończenie modernizacji placu postojowego i manewrowego pomiędzy ul. Dworcową oraz liniami kolejowymi 61-67.

<sup>119</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>120</sup> Związanych m.in. z opracowaniem dokumentacji projektowej w zakresie rozwiązania kolizji ścianki szczelnej starego nabrzeża z nowoprojektowaną stanową ścianką kotew gruntowych w obszarze placu F (PK 27), wykonaniem robót dodatkowych w zakresie placu D, zgodnie z dokumentacją opracowaną w ramach zmiany z PK nr 11 (PK 28).

<sup>121</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>122</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>123</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>124</sup> Związanych z m.in. wykonaniem robót z zakresu przebudowy układu torowego w obrębie układu torowego torów nr 61-67 w oparciu o zatwierdzoną w ramach etapu I dokumentację po zatwierdzeniu zmiany przez Strony (PK 30).

<sup>125</sup> W okresie skumulowanym, od początku realizacji kontraktu.

<sup>126</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>127</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

(akta kontroli str. 3944-3977, 4515)

Prezes Zarządu w sprawie zaawansowania robót i zaplanowanego czasu na ukończenie robót do [...] <sup>130</sup> wyjaśnił, że [...] <sup>131</sup>.

(akta kontroli str. 2182, 2869)

[...] <sup>132</sup>.

(akta kontroli str. 2866, 2899-2909, 6390)

2.3.2. W badanym okresie Zarząd zawarł sześć aneksów do kontraktu Nr39/IP-I/30/2019, z zatwierdzoną kwotą kontraktową 227 820 873,06 zł brutto:

- aneksem nr 1 NR/22/IP-I/19/2020 z 9 kwietnia 2020 r. wprowadzającym roboty zamienne <sup>133</sup> zmniejszono koszt realizacji kontraktu o [...] <sup>134</sup> (tj. około 1% pierwotnej wartości Zatwierdzonej Kwoty Kontraktowej);
- aneksem nr 2 NR/53/IP-I/45/2020 z 15 października 2020 r. wprowadzono roboty dodatkowe <sup>135</sup>, które zwiększyły wartość Zatwierdzonej Kwoty Kontraktowej o [...] <sup>136</sup> (tj. o około 0,05% pierwotnej wartości Zatwierdzonej Kwoty Kontraktowej) do [...] <sup>137</sup>;
- aneksem nr 3 NR/65/IP-I/52/2020 z 31 grudnia 2020 r. wprowadzającym roboty zamienne <sup>138</sup> zmniejszono koszt realizacji kontraktu o [...] <sup>139</sup> (tj. około 0,1% pierwotnej wartości Zatwierdzonej Kwoty Kontraktowej);
- aneksem nr 4 NR/66/IP-I/53/2020 z 31 grudnia 2020 r. wprowadzono roboty dodatkowe <sup>140</sup>, które zwiększyły wartość Zatwierdzonej Kwoty Kontraktowej

---

<sup>128</sup> Na 30 czerwca 2021 r.

<sup>129</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>130</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>131</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>132</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>133</sup> [...] Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>134</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>135</sup> W zakresie rozbiórki ogrodzenia kolidującego z projektowaną konstrukcją estakady i infrastrukturą podziemną oraz rozwiązania kolizji istniejących sieci kablowych w konstrukcją projektowanych nawierzchni na placu D, E i F.

<sup>136</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>137</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>138</sup> [...] Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>139</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>140</sup> W zakresie rozbiórki i utylizacji elementów Robót zawierających azbest, rozbiórki i utylizacji elementów żelbetonowych odkrytych po rozbiórce nawierzchni placu D i placu G, demontażu urządzeń SRK i zabezpieczenia odkrytych przewodów, przebudowy studni i kanalizacji w branżach teletechnicznej i elektroenergetycznej w obszarze Toru 72, opracowania dokumentacji projektowej dla rozwiązania kolizji ścianki szczelnej na nabrzeżu 5A, zabezpieczenia dwóch odcinków gazociągu średniego ciśnienia Dy 90 mm w przekrojach jezdni A-A' i C-C' na placu G, wykonania zamiennego projektu konstrukcji nawierzchni placu D, rozbiórki konstrukcji betonowej w obszarze torów 61-67, rozbiórki fundamentów betonowych i żelbetonowych w rejonie toru 81 i placu E, opracowania dokumentacji projektowej dla zwiększonego zakresu przebudowy układu torowego, pogłębienia studni kablowej SKO-2g, wymiany sieci kanalizacji deszczowej i sanitarnej przy budynku TPS, zabezpieczenia projektowanej kanalizacji deszczowej na placu D na odcinku D1.46-D1.70, opracowania dodatkowej dokumentacji projektowej branży SRK, usunięciu kolizji, demontażu urządzeń.

- o [...] <sup>141</sup> (tj. o około 0,5% pierwotnej wartości Zatwierdzonej Kwoty Kontraktowej) do [...] <sup>142</sup>;
- aneksem nr 5 NR/14/IP-I/11/2021 z 18 marca 2021 r. wprowadzono roboty dodatkowe <sup>143</sup>, które zwiększyły wartość Zatwierdzonej Kwoty Kontraktowej o [...] <sup>144</sup> (tj. o około 0,2% pierwotnej wartości Zatwierdzonej Kwoty Kontraktowej) do [...] <sup>145</sup>;
  - aneksem nr 6 NR/21/IP-I/17/2021 z 18 maja 2021 r. wprowadzono roboty dodatkowe <sup>146</sup>, które zwiększyły wartość Zatwierdzonej Kwoty Kontraktowej o [...] <sup>147</sup> (tj. o około 1% pierwotnej wartości Zatwierdzonej Kwoty Kontraktowej) do [...] <sup>148</sup>.

Zmiany dokonywane aneksami były dopuszczalne. Aneksy zostały zawarte w oparciu o art. 144 ust. 1 pkt 1 upzp oraz art. 144 ust. 1 pkt 6 upzp i wprowadzone w oparciu o postanowienia kontraktu NR39/IP-I/30/2019 <sup>149</sup>. Zatwierdzona Kwota Kontraktowa w wyniku zawartych aneksów zwiększyła się o [...] <sup>150</sup>, koszt realizacji kontraktu zmniejszył się o [...] <sup>151</sup>. Maksymalna wartość zobowiązania do 30 czerwca 2021 r. nie zmieniła się i wyniosła [...] <sup>152</sup>.

(akta kontroli str. 2956-2958, 2975-2984, 2987-2989, 3292-3761)

Zgodnie z umową o dofinansowanie wartość wydatków kwalifikowanych Projektu wynosi [...] <sup>153</sup> (tj. około [...] <sup>154155</sup>), a zgodnie z aneksem nr 6 zatwierdzona kwota kontraktowa netto przekracza tę wartość i wynosi [...] <sup>156</sup>.

(akta kontroli str. 2945, 2990-3156, 3171-3205, 3670-3761, 4484 )

Zarząd, zgodnie z umową o dofinansowanie, przekazywał CUPT <sup>157</sup> do kontroli wszystkie aneksy, które zostały ocenione bez zastrzeżeń <sup>158</sup>.

<sup>141</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPsiS S.A.

<sup>142</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPsiS S.A.

<sup>143</sup> [...] Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPsiS S.A.

<sup>144</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPsiS S.A.

<sup>145</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPsiS S.A.

<sup>146</sup> [...] Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPsiS S.A.

<sup>147</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPsiS S.A.

<sup>148</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPsiS S.A.

<sup>149</sup> [...] Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPsiS S.A.

<sup>150</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPsiS S.A.

<sup>151</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPsiS S.A.

<sup>152</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPsiS S.A.

<sup>153</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPsiS S.A.

<sup>154</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPsiS S.A.

<sup>155</sup> Przeliczone według kursu z wniosku o dofinansowanie – 4,2324.

<sup>156</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPsiS S.A.

<sup>157</sup> Centrum Unijnych Projektów Transportowych.

<sup>158</sup> Wszystkie aneksy zostały poddane kontroli ex-ante. Kontroli ex-post zostały poddane wszystkie aneksy, z wyjątkiem aneksów 1 i 2, których weryfikacja ex-post zostanie przeprowadzona w ramach audytu. Do 30 czerwca 2021 r. nie przeprowadzono tego audytu.

(akta kontroli str. 2982, 3292-3295, 3317-3318, 3330, 3332-3362-3381, 3385-3386, 3230-3431, 3595-3597, 3598, 3611-3615, 3649-3651, 3669-3670, 3732-3734, 3760-3761)

2.3.3. Zamawiający egzekwował od Inżyniera Kontraktu wykonywanie obowiązków informacyjnych. Inżynier składał, zgodnie z załącznikiem nr 2 do umowy Nr/15/IP/8/2018, następujące raporty: dla wzorca kontraktu<sup>159</sup>, dla rysunków i specyfikacji<sup>160</sup>, wstępny<sup>161</sup>, miesięczne<sup>162</sup>, kwartalne z postępu kontraktu i ze stanu realizacji umowy<sup>163</sup>, z pomiaru hałasu<sup>164</sup>. Raporty były składane terminowo, zawierały wszystkie wymagane umową elementy, ich przyjęcie było akceptowane przez przedstawiciela Zamawiającego protokołem odbioru.

Zgodnie z postanowieniami kontraktu Nr39/IP-I/30/2019 wykonawca przygotowywał miesięczne i tygodniowe raporty o postępie. Raporty były terminowo przedkładane Inżynierowi<sup>165</sup> i zawierały wszystkie wymagane umową elementy<sup>166</sup>.

(akta kontroli str. 2970, 3863-3977)

2.3.4. Roboty wykonane w ramach kontraktu były odbierane w oparciu o zatwierdzone przez Inżyniera karty obmiaru robót stanowiące załącznik do Przejściowych Świadectw Płatności. Badanie przeprowadzone na próbie 39 kart obmiarów robót stanowiących załączniki do Przejściowych Świadectw Płatności<sup>167</sup> wykazało, że w kartach Inżynier potwierdzał ilość wykonanych przez wykonawcę robót.

(akta kontroli str. 2961, 2985, 4265-4281)

2.3.5. Zabezpieczenie należytego wykonania umowy zostało wniesione przez wykonawcę w wymaganej wysokości, w wymaganym terminie oraz bezwarunkowo<sup>168</sup>. Spółka, w związku z brakiem okoliczności stanowiących przesłanki do skorzystania z zabezpieczenia należytego wykonania umowy, do 30 czerwca 2021 r. nie korzystała z tego zabezpieczenia.

(akta kontroli str. 2985, 3842, 3859-3861)

2.3.6. Zasady naliczania kar umownych zostały określone w klauzuli 8.7 warunków szczególnych umowy<sup>169</sup> na realizację zadania inwestycyjnego przystosowania infrastruktury TPŚ. [...] <sup>170</sup>

(akta kontroli str. 2985, 3260-3269)

2.3.7. W związku z realizacją Projektu przystosowania infrastruktury TPŚ zostały podpisane następujące umowy określające zasady realizacji tego Projektu:

---

<sup>159</sup> Jeden raport.

<sup>160</sup> Jeden raport.

<sup>161</sup> Jeden raport.

<sup>162</sup> 35 raportów.

<sup>163</sup> 12 raportów.

<sup>164</sup> 1 raport.

<sup>165</sup> Do 30 czerwca przedłożono 89 tygodniowych raportów o postępie oraz 20 miesięcznych raportów o postępie.

<sup>166</sup> W tym prognozę ceny kontraktowej (dla raportów miesięcznych), uaktualnione plany płatności (dla raportów miesięcznych), program (dla raportów miesięcznych), zestawienie wykonawców, zestawienie podmiotów udostępniających zasoby.

<sup>167</sup> [...] Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>168</sup> [...] Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>169</sup> Wskazano, że jeżeli wykonawca nie dotrzyma czasu na ukończenie robót, będzie zobowiązany do kary równej kwocie ustalonej w załączniku do oferty i będzie płacona za każdy dzień, który upłynie między czasem na ukończenie robót a potwierdzoną przez Inżyniera datą zakończenia realizacji robót.

<sup>170</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

- Umowa o udzielenie dotacji w ramach Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) – Sektor Transportu<sup>171</sup>, zawarta 30 listopada 2015 r. pomiędzy Agencją Wykonawczą ds. Innowacyjności i Sieci<sup>172</sup> a Zarządem;
- Umowa o współpracy w celu realizacji projektu finansowanego ze środków Instrumentu „Łącząc Europę”<sup>173</sup>, zawarta 20 grudnia 2017 r.<sup>174</sup> pomiędzy Ministrem Rozwoju i Finansów i Centrum Unijnych Projektów Transportowych<sup>175</sup> a Zarządem.

(akta kontroli str. 2963-2965, 2990-3218)

Zarząd 25 września 2019 r. przekazał do Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju<sup>176</sup> wniosek o zmianę umowy o dofinansowanie Projektu przystosowania infrastruktury TPŚ. MliR zaakceptowało wniosek, a Zarząd, zgodnie z warunkami umowy<sup>177</sup>, przekazał wniosek do INEA w celu jego rozpatrzenia. W wyniku pozytywnego rozpatrzenia wniosku przez INEA, do umowy o dofinansowanie Projektu, 16 grudnia 2019 r. został zawarty aneks nr 1. Aneksiem zmieniono m.in.<sup>178</sup> termin realizacji umowy z 31 grudnia 2019 r. na 31 grudnia 2021 r.<sup>179</sup> Wydłużenie terminu realizacji Projektu było spowodowane m.in. przedłużającymi się pracami przy uchwalaniu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Świnoujścia<sup>180</sup>, wydaniem przez Państwowe Gospodarstwo Wodne „Wody Polskie” pozwolenia wodnoprawnego 30 sierpnia 2018 r.<sup>181</sup>, wydaniem decyzji dotyczącej usunięcia drzew i krzewów 5 grudnia 2018 r.<sup>182</sup>

(akta kontroli str. 2963-2965, 3157-3168, 4287-4288, 4297-4298)

W składanych przez Zarząd rocznych raportach z realizacji Projektu, kwartalnych informacji o Projekcie, wnioskach o płatność okresową, Spółka zawierała informacje o postępie realizacji Projektu. Wskazywała również na opóźnienia oraz ich przyczyny w realizacji poszczególnych zadań w Projekcie<sup>183</sup>. Spółka w złożonej do CUPT kwartalnej informacji z realizacji Projektu<sup>184</sup> wskazała, że planuje wystąpienie

<sup>171</sup> Grant Agreement under the Connecting Europe Facility (CEF) Transport Sector; Umowa Nr INEA/CEF/TDNA/M2014/1036040, dalej: umowa o dofinansowanie Projektu przystosowania infrastruktury TPŚ.

<sup>172</sup> Dalej: INEA.

<sup>173</sup> Umowa Nr CEF/039/2014, dalej: umowa o współpracy.

<sup>174</sup> Umowa zastąpiła w całości, umowę o dofinansowanie Nr CEF/001/2014 zawartą 30 maja 2016 r. określającą prawa i obowiązki CUPT i Zarządu w zakresie realizacji i zarządzania Projektem oraz w zakresie rozliczania dofinansowania przyznanego na realizację Projektu.

<sup>175</sup> Dalej: CUPT.

<sup>176</sup> Dalej: MliR.

<sup>177</sup> Zapisy art. II.12. umowie o dofinansowanie Projektu.

<sup>178</sup> Aneksiem wprowadzono również zmiany w opisie kamieni milowych; wprowadzono nowe dwa kamienie milowe dotyczące Inżyniera Kontraktu; zmieniono numer rachunku bankowego; zrezygnowano z rozliczania kosztów osobowych.

<sup>179</sup> Umowa o dofinansowanie obejmowała sześć zadań, z których zakończenie pierwszego (zadanie nr 1: Opracowanie dokumentacji projektowej wraz z koncepcją lokalizacyjną oraz z raportem oddziaływania na środowisko, programem funkcjonalnym, koncepcją techniczną i studium wykonalności) zostało zaplanowane do 16.08.2019 r. i zostało ukończone w tym terminie; ukończenie zadania piątego (zadanie nr 5: Zakup wyposażenia do obsługi ładunków intermodalnych) zostało zaplanowane do 30.09.2021 r., pozostałych trzech zadań (zadanie nr 2: Modernizacja nabrzeży nr 5 i 6 i połączenie w nowe większe nabrzeże w porcie Świnoujście; Zadanie nr 3: Budowa nowej infrastruktury kolejowej do obsługi ruchu intermodalnego i przebudowa linii 61 i 67 na nabrzeżach nr 4 i 5 wraz z dostosowaniem do obsługi ruchu intermodalnego w porcie Świnoujście; Zadanie nr 4: Budowa trzech placów postojowych i manewrowych dla samochodów ciężarowych i jednostek intermodalnych oraz estakady w porcie w Świnoujściu wraz z usunięciem zieleni niskiej i wysokiej oraz powiązanej z opłatą kompensacyjną; Zadanie nr 6: Zarządzanie Projektem, upowszechnienie informacji i rozwój korytarza) do 31 grudnia 2021 r.

<sup>180</sup> Prace przedłużył się o ok. 1,5 roku.

<sup>181</sup> Wykonawca projektu budowlano-wykonawczego złożył wniosek o uzyskanie pozwolenia wodno-prawnego będącego podstawą na uzyskanie pozwolenia na budowę 31.12.2017 r.

<sup>182</sup> 5 stycznia 2018 r. wykonawca projektu złożył wniosek o usunięcie drzew i krzewów do Wydziału Ochrony Środowiska i Leśnictwa w Świnoujściu.

<sup>183</sup> [...] Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uozn. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>184</sup> Obejmującej okres od 1 stycznia 2021 do 31 marca 2021 r

do INEA z wnioskiem o wydłużenie terminu realizacji umowy o dofinansowanie do 31 grudnia 2022 r.<sup>185</sup>. Aneks został podpisany przez Zarząd 16 sierpnia 2021 r., a przez INEA/CEF 26 sierpnia 2021 r.

(akta kontroli str. 2866, 2867-2889, 2899-2909, 2959-2960, 4282-4298)

Umowa o dofinansowanie Projektu przystosowania infrastruktury TPŚ nie zakładała wskaźników projektu - do realizacji Projektu stosowano przepisy INEA/CEF, które nie przewidywały wskaźników<sup>186</sup>. Projekt stanowił część globalnego Projektu mającego na celu poprawę integracji i dostępności europejskich korytarzy transportowych poprzez dodatkowe inwestycje w istniejącą autostradę morską pomiędzy Trelleborgiem a Świnoujściem. Wydatki kwalifikowane netto poniesione przez Spółkę w związku z realizacją tego Projektu wyniosły 71 452 553 zł.

(akta kontroli str. 2950, 2986, 2998-2999)

2.3.8. W celu zapewnienia koordynacji, zarządzania zadaniami związanymi z wdrożeniem, projektowaniem, realizacją oraz rozliczeniem finansowym, w tym rozliczeniem dotacji z UE Projektu przystosowania infrastruktury TPŚ, Prezes Zarządu<sup>187</sup> powołał Zespół ds. realizacji Projektu. Zespół m.in. przygotował SIWZ na wybór projektanta, wykonawcy robót<sup>188</sup>, zapewniał bieżącą współpracę z CUPT, Ministerstwem Rozwoju i Finansów, INEA<sup>189</sup>, współpracował z Inżynierem w zakresie prawidłowej realizacji kontraktu w zakresie nadzoru inwestorskiego, prawidłowej realizacji oraz rozliczania kontraktu z wykonawcą robót, zapewnił promocję Projektu zgodnie z zasadami dla Projektów współfinansowanych ze środków UE. W ramach Projektu przystosowania infrastruktury TPŚ nie zostały powołane Komitety Koordynacyjne.

(akta kontroli str. 2967-2969, 3390-4017)

Zgodnie z obowiązkiem nałożonym przez Prezydenta Miasta Świnoujście<sup>190</sup> oraz przez Wojewodę Zachodniopomorskiego<sup>191</sup> Zarząd ustanowił inspektora nadzoru inwestorskiego w specjalności mostowej oraz konstrukcyjno-budowlanej. Ponadto Spółka powołała inspektorów nadzoru inwestorskiego w specjalnościach robót wodno-kanalizacyjnych, elektrycznych, teletechnicznych. Spółka nadzorowała wywiązywanie się inspektorów ze swoich obowiązków poprzez m.in. potwierdzanie odbiorów robót w dziennikach budowy, w kartach obmiaru robót, udziału w naradach technicznych.

(akta kontroli str. 2967-2969, 4018-4174)

2.3.9. Zadanie inwestycyjne „Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego” było realizowane w ramach Projektu „Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego” dofinansowanego z POIiŚ. Projekt realizowany był w rejonie Kanału Dębickiego, usytuowanym w centralnej części obszaru obsługi ładunków drobnicowych w Porcie Szczecin. Zadanie inwestycyjne obejmowało wykonanie robót budowlanych dla tego zadania inwestycyjnego<sup>192</sup>.

<sup>185</sup> [...] Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiŚ S.A.

<sup>186</sup> Na poziomie rezultatu jak i produktu oraz oddziaływania.

<sup>187</sup> Zarządzeniem Prezesa Zarządu nr 5/2016 z 12 kwietnia 2016 r., zmienionym następującymi zarządzeniami Prezesa Zarządu: nr 22/2017 z 28 marca 2017 r., nr 36/2020 z 30 listopada 2020 r., nr 11/2021 z 29 marca 2021 r.

<sup>188</sup> We współpracy z kancelarią zewnętrzną oraz Inżynierem.

<sup>189</sup> W tym w zakresie przygotowywania i składania do właściwych instytucji dokumentów związanych z zawarciem umowy o dofinansowanie, finansowym rozliczeniem Projektu oraz sprawozdawczością.

<sup>190</sup> Decyzja o pozwoleniu na budowę nr 126/PB/2019 Prezydenta Miasta Świnoujście z 9 lipca 2019 r.

<sup>191</sup> Decyzja nr 120/2019 z 19 sierpnia 2019 r.

<sup>192</sup> Zakres przedsięwzięcia obejmował: rozbudowę nabrzeża Czeskiego i Słowackiego wraz z infrastrukturą towarzyszącą (m.in.: rozbudową kanalizacji deszczowej, rozbudową sieci wodociągowej, rozbudową kanalizacji elektroenergetycznej i sieci elektrycznej, rozbudową sieci teletechnicznej, rozbudową toru kolejowego); budowę

(akta kontroli str. 4556-4558, 5238-5240)

Na realizację zadania inwestycyjnego „Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanalu Dębickiego” Spółka zawarła 14 października 2020 r. kontrakt NR/46/IP-I/40/2020. W umowie tej określono czas na ukończenie robót do 30 września 2023 r. W harmonogramie realizacji robót założono, że:

- zadanie nr 1<sup>193</sup>, zakończone zostanie do [...] <sup>194</sup>,
- zadanie nr 2<sup>195</sup> do [...] <sup>196</sup>,
- zadanie nr 3<sup>197</sup> do [...] <sup>198</sup>,
- zadanie nr 4<sup>199</sup> do [...] <sup>200</sup>,
- zadanie nr 5<sup>201</sup> do [...] <sup>202</sup>,
- zadanie nr 6<sup>203</sup> do [...] <sup>204</sup>,
- zadanie nr 7<sup>205</sup> do [...] <sup>206</sup>,
- uzyskanie pozwolenia na użytkowanie do 30 września 2023 r.

[...] <sup>207</sup>

(akta kontroli str. 4514, 4561-4633, 4524-4533, 5973-6009)

[...] <sup>208</sup>.

(akta kontroli str. 4513, 4561-4633, 5646-5647, 4524-4533, 5973-6009, 6368, 6391-3692)

Wydatki poniesione przez Spółkę w związku z realizacją ww. umowy na 30 czerwca 2021 r. wyniosły [...] <sup>209</sup>.

(akta kontroli str. 1631-1632 ,4515)

---

nabrzeża Norweskiego wraz z infrastrukturą towarzyszącą (m.in.: wzmocnieniem gruntu pod przyszły plac składowy za nabrzeżem Norweskim (w ograniczonym zakresie), budową kanalizacji deszczowej, rozbudową sieci wodociągowej, rozbudową kanalizacji elektroenergetycznej i sieci elektrycznej, rozbudową sieci teletechnicznej); budowę obudowy brzegu (I etap budowy nabrzeża Duńskiego); roboty czepalne – pogłębienie i poszerzenie Kanalu Dębickiego; budowę umocnienia dna przed nabrzeżem (I etap) – nabrzeże Spółdzielcze, nabrzeże Czeskie odc. 85 m, narożnik nabrzeża Niemieckiego; rozbudowę umocnienie dna przed nabrzeżem (I etap) – nabrzeże Fińskie; budowę pola odkładu na Wyspie Ostrów Mieleński wraz z budową osadnika, mnicha oraz kolektora zrzutowego; rozbiorę istniejącej rampy ro-ro przy nabrzeżu Czeskim.

<sup>193</sup> [...] Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>194</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>195</sup> Wycinak drzew w obrębie Ostrowa Grabowskiego.

<sup>196</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>197</sup> Budowa Nabrzeża Norweskiego.

<sup>198</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>199</sup> Budowa odbudowy brzegu (Nabrzeże Duńskie - I etap).

<sup>200</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>201</sup> Roboty czepalne.

<sup>202</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>203</sup> Umocnienie dna.

<sup>204</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>205</sup> Budowa pola odkładu urobku na Ostrowie Mieleńskim.

<sup>206</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>207</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>208</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>209</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.



2.3.10. W badanym okresie nie zawarto aneksów do kontraktu NR/46/IP-I/40/2020. Inżynier wydał łącznie dziewięć poleceń, z których sześć<sup>210</sup> stanowiło zmianę<sup>211</sup>. Wszystkie polecenia będą stanowiły podstawę do wprowadzenia zmian w umowie.

(akta kontroli str. 4524-4533, 4559)

2.3.11. Zamawiający egzekwował od Inżyniera dla inwestycji „Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego”<sup>212</sup> wykonanie obowiązków informacyjnych wynikających z umowy. Inżynier składał, zgodnie z załącznikiem nr 2 do umowy NR/37/IP-I/26/2018, następujące raporty: dla wzorca kontraktu<sup>213</sup>, dla rysunków i specyfikacji<sup>214</sup>, wstępny<sup>215</sup>, miesięczne<sup>216</sup>, kwartalne z postępu kontraktu i ze stanu realizacji umowy<sup>217</sup>, z pomiaru hałasu<sup>218</sup>. Wszystkie ww. dokumenty były składane terminowo, zawierały wszystkie wymagane umową elementy, były akceptowane przez przedstawiciela Wykonawcy podpisem na protokole odbioru dokumentacji.

Zgodnie z postanowieniami kontraktu NR/46/IP-I/40/2020 wykonawca przygotowywał miesięczne raporty o postępie, które terminowo były przedkładane Inżynierowi<sup>219</sup> i zawierały wszystkie elementy zgodne z klauzulą 4.21 Warunków Szczegółowych.

(akta kontroli str. 4934-5058, 5067-5126, 5486-5589, 5590-5593, 5631-5803)

Wiceprezes ds. Ekonomiczno-Finansowych w sprawie zawarcia umowy o pełnienie funkcji Inżyniera dla inwestycji „Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego” w listopadzie 2018 r. tj. przed zawarciem umowy o dofinansowanie z 20 grudnia 2019 r. i umowy na wykonanie zadania inwestycyjnego z 14 października 2020 r. wyjaśnił, że (...) *umowę na pełnienie funkcji Inżyniera (...) zawarto wcześniej ponieważ w zakres przedmiotowej Umowy wchodziły między innymi konsultacje procesu projektowania oraz konsultacje wzorca Kontraktu na roboty budowlane (Preambuła pkt nr 1 Umowy nr NR/37/IP-I/26/2018 z dnia 22.11.2018 r.). Umowa na prace projektowe została zawarta w październiku 2017 r. Ponadto Inżynier Kontraktu wspierał komisję przetargową przy udzielaniu odpowiedzi na pytania oferentów.*

(akta kontroli str. 4513, 4534)

2.3.12. Zgodnie z harmonogramem realizacji robót zadania inwestycyjnego *Poprawa dostępu do Portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego*, zadanie polegające na wycince drzew w obrębie Ostrowa Grabowskiego zostało zrealizowane w zakładanym terminie (tj. do 27 lutego 2021 r.), zgodnie z branżowymi wytycznymi wykonawstwa, normami oraz postanowieniami kontraktu.

<sup>210</sup> Polecenia od 1-3 z 12 marca 2021 r., polecenie inżyniera nr 4 z 13 kwietnia 2021 r., polecenie Inżyniera nr 8 z 21 maja 2021 r., polecenie inżyniera nr 9 z 22 czerwca 2021 r.

<sup>211</sup> Na podstawie klauzuli 3.3 Warunków Szczegółowych.

<sup>212</sup> Umowa NR/37/IP-I/26/2018 z 22 listopada 2018 r. o pełnienie funkcji Inżyniera dla Inwestycji pod nazwą „Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego”. Wydatki poniesione przez Spółkę w związku z realizacją tej umowy na 30 czerwca 2021 r. wyniosły [...]. Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiŚ S.A.

<sup>213</sup> Jeden raport.

<sup>214</sup> Jeden raport.

<sup>215</sup> Jeden raport.

<sup>216</sup> 33 raporty.

<sup>217</sup> 11 raportów.

<sup>218</sup> 1 raport.

<sup>219</sup> Do 30 czerwca 2021 r. przedłożono 9 miesięcznych raportów o postępie.

Badanie przeprowadzone na próbie 16 kart obmiarów robót stanowiących załączniki do Przejściowych Świadectw Płatności<sup>220</sup> wykazało, że prawidłowo potwierdzano ilości wykonanych robót.

(akta kontroli str. 4629-4633, 5187-5235, 5324-5367, 4599, 5408)

2.3.13. Zabezpieczenie należytego wykonania umowy zostało wniesione przez wykonawcę w wymaganej wysokości, wymaganym terminie oraz bezwarunkowo<sup>221</sup>. W badanym okresie Spółka nie skorzystała z zabezpieczenia.

(akta kontroli str. 4753-4780, 4559)

2.3.14. [...] <sup>222</sup>

(akta kontroli str. 4561-4628, 4559)

2.3.15. W związku z realizacją projektu *Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego*<sup>223</sup> Zarząd podpisał 20 grudnia 2019 r. umowę<sup>224</sup> o dofinansowanie Projektu<sup>225</sup>. Maksymalną kwotę wydatków kwalifikowanych określono na poziomie 334 830 144,65 zł, a wysokość przyznanego dofinansowania wyniosła 225 960 000,00 zł. Całkowite koszty projektu określono na poziomie 432 959 429,56 zł<sup>226</sup>. Głównym celem Projektu była poprawa konkurencyjności portu w Szczecinie w wyniku zwiększenia dostępu dla dużych morskich statków handlowych do rejonu przeladunków ładunków drobnicowych. Cele szczegółowe projektu to: wzrost efektywności przewozów morskich w relacjach z przedpołem portu, poprawa efektywności wymiany handlowej prowadzonej przez port Szczecin, ograniczenie negatywnych efektów zewnętrznych generowanych przez transport morski.

Projekt obejmował m.in.:

- pogłębienie i poszerzenie Kanału Dębickiego w celu uzyskania akwenu o głębokości technicznej 12,5 m i szerokości 200 m<sup>227</sup>,
- przebudowę istniejącego Nabrzeża Słowackiego o długości 565,8 m,
- przebudowę istniejącego Nabrzeża Czeskiego o długości 453,5 m,
- budowę nowego Nabrzeża Norweskiego o długości 300 m<sup>228</sup>,
- obudowę brzegu (Nabrzeże Duńskie – Etap I) o długości 779 m<sup>229</sup>,
- przebudowę II odcinka nabrzeża Spółdzielczego o długości 91,99 m,
- przebudowa istniejącego, wschodniego pola odkładu urobku na wyspie Ostrów Grabowski (PR-1, PR-3, PR-4, OS-1),
- przebudowę i budowę niezbędnej infrastruktury technicznej nabrzeży, budowę pola odkładu urobku o powierzchni 42,3 ha na Ostrowie Mieleńskim<sup>230</sup>.

<sup>220</sup> [...] Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>221</sup> [...] Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>222</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>223</sup> Projekt nie ma charakteru projektu partnerskiego w rozumieniu art. 33 ustawy wdrożeniowej, a także nie występował żaden podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków kwalifikowanych w projekcie.

<sup>224</sup> Nr POIS.03.02.00-00-0075/19-00.

<sup>225</sup> Umowa została zawarta w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 r., Priorytet III Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego, Działanie 3.2. Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych, Infrastruktura i Środowisko.

<sup>226</sup> We wniosku o dofinansowanie określono, że 86 000 000,00 całkowitych kosztów inwestycji zostanie pokryta z pożyczki EBI/EFI, a 206 999 429,56 z krajowego wkładu prywatnego.

<sup>227</sup> W tym prace czerpalne na obszarze o powierzchni 26,9 ha.

<sup>228</sup> Na przedłużeniu istniejącego nabrzeża Fińskiego

<sup>229</sup> Na przedłużeniu projektowanego Nabrzeża Norweskiego

<sup>230</sup> Projekt obejmuje również wykonanie: wycinki drzew i krzewów na zachodnim brzegu Ostrowa Grabowskiego w rejonie Nabrzeża Norweskiego i obudowy brzegu (Nabrzeże Duńskie – Etap I), w zachodniej części Ostrowa Mieleńskiego oraz na Ostrowie Grabowskim w miejscach planowanej przebudowy pola odkładu urobku;

(akta kontroli str. 4556-4558, 4634-4675)

W związku z wnioskiem Zarządu z 7 lutego 2020 r. o przesunięcie daty zakończenia realizacji Projektu „Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego”<sup>231</sup> 10 lipca 2020 r. zawarto aneks<sup>232</sup>, na mocy którego przedłużono datę końcową kwalifikowania wydatków Projektu z [...]<sup>233</sup> na [...]<sup>234</sup> oraz rozkład<sup>235</sup> kosztów kwalifikowanych<sup>236</sup>.

[...] <sup>237</sup>

(akta kontroli str. 4508 ,4541-4542, 4634-4684)

W badanym okresie Zarząd złożył sześć wniosków o płatność na łączną kwotę wydatków kwalifikowanych [...] <sup>238</sup>, z których do wypłaty zatwierdzono kwotę [...] <sup>239,240</sup>. Wszystkie wydatki kwalifikowane zostały zatwierdzone przez CUPT. W składanych przez Zarząd wnioskach o płatność, Spółka zawierała informacje o postępie realizacji Projektu. Wskazywała również na opóźnienia oraz ich przyczyny w realizacji poszczególnych zadań w Projekcie<sup>241</sup>.

(akta kontroli str. 4555, 5144-5186, 5374-5403)

Umowa o dofinansowanie projektu *Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego* zakładała następujące wskaźniki:

- długość zbudowanych nabrzeży w portach morskich (300 m),
- długość zmodernizowanych nabrzeży w portach morskich (1 113,09 m),
- dodatkowa zdolność przeładunkowa rozbudowanych portów morskich lub śródlądowych (1 680 000 tony/rok),
- liczba wybudowanych lub zmodernizowanych morskich budowli hydrotechnicznych (6 szt.)

Zgodnie z umową o dofinansowanie osiągnięcie wartości docelowej wskaźników określono na 2023 r. Według stanu na 30 czerwca 2021 r. wydatki poniesione w związku z realizacją Projektu wyniosły [...] <sup>242</sup>.

(akta kontroli str. 1631-1632, 4515, 4559-4560, 5320, 5404-5405)

ZMPSiŚ 27 lutego 2021 r. zawarł z EBI umowę o kredyt inwestycyjny na kwotę 163 457 000,00 zł z przeznaczeniem na finansowanie zadań inwestycyjnych

---

wzmocnienie gruntu za Nabrzeżem Norweskim; umocnienie dna przy Nabrzeżu Czeskim, Spółdzielczym I, Spółdzielczym II oraz w przypadku Fińskiego umocnienie dna i wymianę linii odbojowej. Projekt nie zakłada przebudowy nabrzeża Fińskiego czy Spółdzielczego I.

<sup>231</sup> Ze względu na przeprowadzenie, w toku przygotowywania dokumentacji niezbędnej do wszczęcia przetargu na roboty budowlane, rozpoznanie rynku, z którego wynikało, że założone wcześniej w Projekcie terminy realizacji robót budowlanych są zbyt krótkie.

<sup>232</sup> Nr POIS.03.02.00-00-0075/19-01.

<sup>233</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiŚ S.A.

<sup>234</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiŚ S.A.

<sup>235</sup> Bez zmiany wartości całkowitej Projektu.

<sup>236</sup> [...] Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiŚ S.A.

<sup>237</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiŚ S.A.

<sup>238</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiŚ S.A.

<sup>239</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiŚ S.A.

<sup>240</sup> Na 30 czerwca 2021 r. WoP nr 6 pozostawał w ocenie.

<sup>241</sup> [...] Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiŚ S.A.

<sup>242</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiŚ S.A.

realizowanych ze środków unijnych, w tym zadania „Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego”. Umowa nie określała obowiązku rozdysponowania konkretnych kwot kredytu na poszczególne zadania, pozostawiając w tym zakresie swobodę wyboru alokacji środków przez ZMPSiŚ S.A. Do 30 czerwca 2021 r. Spółka nie korzystała ze środków dostępnych w ramach tej linii kredytowej.

(akta kontroli str. 5808-5898)

2.3.16. Prezes Zarządu powołał<sup>243</sup> Zespół do spraw przygotowania do realizacji zadań inwestycyjnych, w tym dla zadania poprawy dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego. Do zadań Zespołu należało m.in.: przygotowanie materiałów niezbędnych do zlecenia i wykonania dokumentacji przedprojektowej, złożenie wniosków do CUPT, finansowe rozliczenie projektu. Zarządzeniem nr 3/2016<sup>244</sup> powołany został Zespół do spraw koordynacji oraz zarządzania ww. zadaniem inwestycyjnym, który m.in. przygotował SIWZ na wybór projektanta, prowadził nadzór inwestorski i współpracował z Inżynierem Kontraktu oraz dokonywał finansowego rozliczenia w ramach przyznanego dofinansowania.

(akta kontroli str. 4824-4896)

W zakresie współpracy dla realizacji projektów<sup>245</sup> związanych z dostosowaniem infrastruktury dostępowej i portowej dla portu w Szczecinie do głębokości 12,5 m<sup>246</sup>, w tym zadania inwestycyjnego w rejonie Kanału Dębickiego, Zarząd był stroną Porozumienia o współpracy z 19 września 2017 r. w ramach powołanego Komitetu Koordynacyjnego<sup>247</sup>. W badanym okresie odbyło się sześć spotkań Komitetu Koordynacyjnego<sup>248</sup> przedmiotem których, było omówienie postępów w realizacji Porozumienia i zadań inwestycyjnych oraz konsultacje rozwiązań technicznych dotyczących toru wodnego. Z posiedzeń sporządzano pisemne protokoły opisujące przebieg posiedzenia konsultacyjnego oraz podjęte w jego toku ustalenia.

(akta kontroli str. 4480, 4897-4932)

---

<sup>243</sup> Zarządzeniem nr 19/2014 z 22 maja 2014 r. w sprawie powołania Zespołu ds. przygotowania do realizacji zadań inwestycyjnych pn. „Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego”, i „Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego”, zmienionym Zarządzeniem nr 7/2015 z 24 marca 2015 r.

<sup>244</sup> Zarządzenie nr 3/2016 r. z 28 stycznia 2016 r. w sprawie powołania Zespołu ds. koordynacji oraz zarządzania projektem inwestycyjnym pn. „Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego”, zmienione następującymi zarządzeniami Prezesa Zarządu: nr 20/2017 z 28 marca 2017 r., 3/2020 z 12 lutego 2020 r., 35/2020 z 30 listopada 2020 r., 9/2021 z 29 marca 2021 r.

<sup>245</sup> Czynnikiem warunkującym dalszy rozwój portu w Szczecinie jest zwiększenie dostępu do portu od strony morza polegające na modernizacji i pogłębieniu toru wodnego Świnoujście-Szczecin. W związku ze zwiększeniem dostępności transportowej dla statków morskich, w porcie Szczecin konieczne będzie przystosowanie nabrzeży do obsługi większych statków morskich. Planowane działania na rzecz zwiększenia dostępności od strony morza do portu w Szczecinie zostały skonkretyzowane w postaci następujących projektów inwestycyjnych: Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m (Tor wodny) – projekt realizowany przez Urząd Morski w Szczecinie; Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego (Basen Kaszubski) – projekt realizowany przez Zarząd; Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego (Kanał Dębicki) – projekt realizowany przez Zarząd. Pogłębienie toru wodnego pozwoli na zawijanie do portu w Szczecinie statków handlowych o większej pojemności i nośności natomiast modernizacja i rozbudowa infrastruktury portowej w rejonie przeładunków ładunków drobnicowych (Kanał Dębicki) i w rejonie przeładunków masowych (Basen Kaszubski) umożliwi obsługę w porcie większych statków morskich. Łączna i uzupełniająca się realizacja projektów inwestycyjnych przyczyni się do zwiększenia efektywności przewozów morskich i zapewni właściwe warunki obsługi statków i ładunków w porcie Szczecin.

<sup>246</sup> Tj. projektów „Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m”, „Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego”, „Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego”.

<sup>247</sup> Porozumienie zostało zawarte pomiędzy Skarbem Państwa – Dyrektorem Urzędu Morskiego i Zarządem, przy udziale Eksperta – pełnomocnika Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej ds. Modernizacji Toru Wodnego Świnoujście – Szczecin oraz przedstawiciela CUPT.

<sup>248</sup> Tj.: 15 lutego 2018 r., 18 maja 2018 r., 23 sierpnia 2018 r. 16 listopada 2018 r., 14 lutego 2019 r. oraz 21 stycznia 2020 r.

Zarząd, zgodnie z obowiązkiem nałożonym przez Wojewodę Zachodniopomorskiego<sup>249</sup> ustanowił inspektora nadzoru inwestorskiego w specjalności konstrukcyjno-budowlanej. Ponadto Spółka powołała inspektorów nadzoru inwestorskiego w specjalnościach branży elektrycznej i sanitarnej. Spółka nadzorowała wywiązywanie się inspektorów ze swoich obowiązków poprzez m.in. potwierdzanie odbiorów robót w dziennikach budowy oraz udziału w naradach technicznych.

(akta kontroli str. 4846-4896)

Z 14 osób wskazanych w treści oferty Inżyniera Kontraktu, złożonej w ramach postępowania przetargowego<sup>250</sup> jako jego Personel Kluczowy zostało zmienionych siedem osób. Zaproponowane przez Inżyniera Kontraktu osoby posiadały kwalifikacje zawodowe i doświadczenie zgodne w wymaganiami określonymi w SIWZ i zostały zaakceptowane przez Zarząd. Ponadto powołano personel dodatkowy Inżyniera Kontraktu – inspektora nadzoru branży kolejowej. W przypadku trzech wniosków o zmianę personelu, Spółka rozpatrzyła je po upływie 7 dni od otrzymania wniosku, co było niezgodne z postanowieniami umowy NR/37/IP-1/26/2018 z 22 listopada 2018 r. Zgodnie z § 6 pkt 12 umowy ZMPŚiŚ S.A. był zobowiązany rozpatrzyć wniosek o zmianę osób wchodzących w skład Personelu Kluczowego Inżyniera w terminie do 7 dni od dnia jego otrzymania.

(akta kontroli str. 5046-5049, 5059-5066, 5594-5630)

Wiceprezes ds. Ekonomiczno-Finansowych wyjaśnił, że (...) *Przyczyną rozpatrzenia trzech wniosków Inżyniera Kontraktu o zmianę osób wchodzących w skład Personelu Kluczowego po upływie terminu wskazanego w § 6 pkt 12 umowy (...) była konieczność dokładnej weryfikacji, czy osoby wyznaczone przez Inżyniera (...) do pełnienia stanowisk wchodzących w skład Personelu Kluczowego (...) spełniają wszystkie wymagania zgodnie z SIWZ. Ponadto z Inżynierem (...) prowadzone były rozmowy telefoniczne dotyczące doświadczenia zawodowego posiadanego przez osoby wchodzące w skład Personelu Kluczowego, a ze względu na stopień skomplikowania tematu nie było możliwości na rozpatrzenie wniosków o zmianę osób wchodzących w skład Personelu Kluczowego Inżyniera w terminie wskazanym w § 6 pkt 12 umowy (...).*

(akta kontroli str. 4509, 4522-4523)

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:

Stwierdzone  
nieprawidłowości

Zarząd nie zwrócił się do nadzoru autorskiego o rozwiązanie napotkanej kolizji w układzie torowym będącej przedmiotem PK nr 22 z 5 listopada 2020 r.<sup>251</sup> sporządzonego w trakcie realizacji zadania inwestycyjnego przystosowania infrastruktury TPŚ. W konsekwencji nie nastąpiła kwalifikacja istotności zamierzonego odstąpienia od warunków decyzji o pozwoleniu na budowę. Stanowiło to naruszenie art. 36 a ust. 6 ustawy prawo budowlane, zgodnie z którym projektant dokonuje kwalifikacji zamierzonego odstąpienia od zatwierdzonego projektu architektoniczno-budowlanego lub innych warunków decyzji o pozwoleniu na budowę. Było to niezgodne również z art. 20 ust. 1 pkt 4a i 4b ustawy prawo budowlane, który stanowi, że do podstawowych obowiązków projektanta należy sprawowanie nadzoru autorskiego na żądanie inwestora w zakresie: stwierdzania w toku wykonywania robót budowlanych zgodności realizacji z projektem, uzgadniania możliwości wprowadzenia rozwiązań zamiennych w stosunku do przewidzianych w

<sup>249</sup> Decyzja nr 110/2019 z 31 lipca 2019 r. zatwierdzająca projekt budowlany i udzielająca pozwolenia na budowę.

<sup>250</sup> Nr NIZ-092/2/IP-2/2018.

<sup>251</sup> Z treści protokołu nr 22 wynika, że nastąpiła kolizja z sieciami : energetyczną, telekomunikacyjną, sanitarną, studnią oraz wodociągiem.

projekcie, zgłoszonych przez kierownika budowy lub inspektora nadzoru inwestorskiego. Ponadto § 8 umowy NR/13/IP-I/10/2017<sup>252</sup> stanowił, że Wykonawca przez okres realizacji prac budowlanych w terminach i zakresie ustalonym umową i obowiązującymi przepisami prawa budowlanego sprawować będzie nadzór autorski.

(akta kontroli str. 3691-3700, 6397-6414, 6421)

Prezes Zarządu wyjaśnił, że (...) ze względu na niewielki zakres kolizji Inspektor nadzoru branży sanitarnej z zespołu Inżyniera Kontraktu dokonał przeglądu, zaproponował rozwiązania techniczne napotkanych kolizji i wydał polecenie wykonania robót. W związku z powyższym nie było uzasadnienia do wzywania w tej sprawie Nadzoru Autorskiego.

(akta kontroli str. 6421)

Zdaniem NIK, ustawa prawo budowlane w sposób precyzyjny określa obowiązki sprawowania nadzoru autorskiego podczas trwania robót budowlanych (m.in. art. 20 ust. 1 pkt 4a i 4b, art. 36a ust. 6 ustawy prawo budowlane). Każda ingerencja w pierwotnie zatwierdzone opracowanie projektowe powinna zostać poddana analizie autora projektu pod względem istotności zmiany, możliwości wprowadzenia rozwiązań zamiennych oraz zgodności z obowiązującymi przepisami i wydanymi decyzjami. Zamawiający i inżynier kontraktu sami podejmując decyzję w zakresie analizy istotności zmiany, pominieli ocenę sytuacji przez osobę do tego uprawnioną, tj. autora opracowania projektowego. Zamawiający, mimo zawartej umowy na nadzór autorski, a co za tym idzie ponoszenia kosztów na jej realizację, nie egzekwował właściwie jej zapisów.

#### OCENA CZĄSTKOWA

W kontrolowanym okresie, zgodnie z ustawą o portach i przystaniach morskich, opracowano Plan Rozwoju Portów. ZMPSiŚ S.A. monitorował stopień i stan zaawansowania Planu Rozwoju Portów i Strategii Rozwoju Portów. Podejmowano skuteczne działania zmierzające do rozwoju działalności gospodarczej portów, a także ich promocji.

Przy wyborze wykonawców inwestycji infrastrukturalnych prawidłowo stosowano ustawę pzp.

W związku z realizacją zadania przystosowania infrastruktury TPŚ zawierano aneksy w zakresie przedłużenia czasu na ukończenie inwestycji oraz dotyczące zmian zakresu wykonywanych robót. Zmiany dokonywane aneksami były dopuszczalne, wprowadzone w oparciu o przepisy upzp i zgodnie z postanowieniami kontraktu. W jednym przypadku Zarząd nie zwrócił się do nadzoru autorskiego o rozwiązanie napotkanej kolizji w układzie torowym. W przypadku realizacji inwestycji Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego do 30 czerwca 2021 r. nie zawarto aneksów. W umowie o wykonanie tego zadania określono czas na ukończenie robót do 30 września 2023 r. W związku z wystąpieniem warunkami fizycznymi, przewiduje się przesunięcie terminu o trzy miesiące.

W związku z nadzorem nad ww. inwestycjami powołano zespoły do spraw przygotowania inwestycji do realizacji oraz Inżynierów Kontraktu. ZMPSiŚ S.A. egzekwował od Inżynierów Kontraktu i wykonawców wykonywanie obowiązków informacyjnych. Spółka zapewniła właściwy nadzór nad realizacją badanych zadań inwestycyjnych.

Spółka przestrzegała warunków realizacji badanych Projektów określonych w umowach o dofinansowanie, w tym poddawania się kontroli zawierania umów, prowadzenia wyodrębnionej ewidencji księgowej, realizacji obowiązku w zakresie

<sup>252</sup> Umowa zawarta m.in. w zakresie wykonywania usług sprawowania nadzoru autorskiego nad realizacją inwestycji przystosowania infrastruktury TPŚ.

informacji i promocji. W przypadku realizacji projektu pn. *Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego*, data zakończenia robót określona w kontrakcie o wykonanie robót budowlanych wykraczała o trzy miesiące poza datę okresu kwalifikowania wydatków.

OBSZAR

### **3. Gospodarka finansowa Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.**

Opis stanu faktycznego

3.1. W okresie objętym kontrolą przychody ogółem Spółki zwiększały się rok do roku i wynosiły: 213 625 tys. zł (w 2018 r.), 229 082,5 tys. zł (w 2019 r.), 250 124,5 tys. zł (w 2020 r.). Przychody ze sprzedaży stanowiły 86,1% (w 2018 r.), 82,2% (w 2019 r.), 75,7% (w 2020 r.) przychodów ogółem i wynosiły odpowiednio: 183 863,2 tys. zł, 188 260 tys. zł, 189 457 tys. zł. W poszczególnych rodzajach prowadzonej działalności odnotowano:

- wzrost wpływów z dzierżawy oraz najmu nieruchomości i obiektów z 59 771,3 tys. zł w 2018 r. do 62 860 tys. zł w 2019 r. i 66 436,7 tys. zł w 2020 r.;
- wpływy z opłat portowych w wysokości: 76 657 tys. zł (w 2018 r.), 78 723,5 tys. zł (w 2019 r.), 76 007,6 tys. zł (w 2020 r.);
- wpływy z usług operatorskich w wysokości: 22 499,1 tys. zł (w 2018 r.), 21 841,5 tys. zł (w 2019 r.), 21 190,3 tys. zł (w 2020 r.);
- wpływy ze sprzedaży energii elektrycznej: 15 011,2 tys. zł (w 2018 r.), 14 785,5 tys. zł (w 2019 r.), 15 962,4 tys. zł (w 2020 r.);
- przychody z innych tytułów 253: 9 924,7 tys. zł (w 2018 r.), 10 049,4 tys. zł (w 2019 r.), 9 860 tys. zł (w 2020 r.).

Pozostałe przychody operacyjne miały w znacznej części charakter incydentalny, co skutkowało ich dużym zróżnicowaniem w okresach rocznych. W badanych latach wynosiły: 24 043,8 tys. zł (w 2018 r., co stanowiło 51,6% pozostałych przychodów operacyjnych z 2017 r.), 35 278,1 tys. zł (w 2019 r.), 56 175,7 tys. zł (w 2020 r.)<sup>254</sup>.

Przychody finansowe stanowiły głównie odsetki od środków na rachunkach bankowych i od należności oraz saldo zrealizowanych różnic kursowych. W badanym okresie wynosiły: 5 718 tys. zł (w 2018 r.), 5 544,4 tys. zł (w 2019 r.), 4 491,7 tys. zł (w 2020 r.).

Koszty ogółem wynosiły: 173 952,2 tys. zł w 2018 r., 195 833,5 tys. zł w 2019 r., 192 833,5 tys. zł w 2020 r. W poszczególnych grupach kosztów dynamika wykonania w 2020 r. w odniesieniu do 2018 r. wynosiła:

- 106,7% dla kosztów podstawowej działalności operacyjnej, w tym najwyższa dynamika wzrostu wystąpiła w kosztach ogólnego zarządu (131,8%);
- 152,3% dla pozostałych kosztów operacyjnych.

Koszty finansowe w 2020 r. zmalały o 86% w porównaniu do poniesionych w 2018 r. Dynamika wzrostu przychodów ogółem wyniosła 117,1% w 2020 r. w stosunku do 2018 r., przy dynamice kosztów ogółem wynoszącej w tym okresie 110,9%.

W ciągu sześciu miesięcy 2021 r., w porównaniu do analogicznego okresu roku ubiegłego, odnotowano zwiększenie przychodów ogółem o 3 759,9 tys. zł (tj. o 3,3%), w tym:

- wzrost przychodów ze sprzedaży o 7 456,4 tys. zł (tj. o 7,9%),

<sup>253</sup> W tym: opłaty za korzystanie z infrastruktury portowej: 1 932,7 tys. zł (w 2018 r.), 1 861,8 tys. zł (w 2019 r.), 1 443,3 tys. zł (w 2020 r.); odbiór odpadów: 1 540,5 tys. zł (w 2018 r.), 1 550,7 tys. zł (w 2019 r.), 1 510,8 tys. zł (w 2020 r.); sprzedaż energii cieplnej: 540,7 tys. zł (w 2018 r.), 541,3 tys. zł (w 2019 r.), 551,7 tys. zł (w 2020 r.); sprzedaż wody i oczyszczanie ścieków: 2 697,1 tys. zł (w 2018 r.), 2 223,8 tys. zł (w 2019 r.), 2 222,6 tys. zł (w 2020 r.); usługi telekomunikacyjne: 733,6 tys. zł (w 2018 r.), 725 tys. zł (w 2019 r.), 705,3 tys. zł (w 2020 r.); pozostałe przychody: 2 480,1 tys. zł (w 2018 r.), 3 146,8 tys. zł (w 2019 r.), 3 426,3 tys. zł (w 2020 r.).

<sup>254</sup> W 2020 r. wystąpił jednorazowy przychód w wysokości 26 362,8 tys. zł z tytułu rozliczenia nakładów poniesionych przez B(...) Sp. z o.o. na majątku Spółki.

- obniżenie przychodów finansowych o 3 038,1 tys. zł (tj. o 95,2%),
- obniżenie zysku netto o 1 547,8 tys. zł (tj. o 5,4%).

(akta kontroli str.1462-1617, 1811-1813, 4536-4540)

Obroty ładunkowe w portach Spółki w 2020 r. wynosiły 31 177,5 tys. ton i w porównaniu do 2019 r. zmalały o 1 090,5 tys. ton (tj. o 3,4%), zaś w porównaniu do 2018 r. wzrosły o 2 563,3 tys. ton (tj. o 9%). W ogólnej wielkości przeładunków dominujące znaczenie miał port w Świnoujściu, który w 2020 r. odpowiadał za 70,2% łącznych przeładunków Spółki<sup>255</sup>.

W portach występował w badanym okresie spadek wielkości przeładunków węgla i rudy przy jednoczesnym wzroście przeładunku zbóż i paliw<sup>256</sup>. Po wzrostach przeładunków drobnicowych w latach 2018 – 2019 (o 561,2 tys. ton w 2018 r. i o 4 080,2 tys. ton w 2019 r.), rok 2020 zakończył się spadkiem obrotów o 637,3 tys. ton (tj. o 3,6% do 2019 r.). Ta grupa towarowa nadal zajmuje pozycję dominującą w całkowitych obrotach ładunkowych portów Spółki (54,1% w 2020 r.). Tendencję spadkową mają od 2019 r. przeładunki innych towarów masowych, kształtowane głównie obrotami w porcie Szczecin (powyżej 90% wszystkich przeładunków masowych Spółki). Spadek obrotów tymi towarami wyniósł w Spółce w 2019 r. 22 tys. ton (tj. o 0,7% do 2018 r.), w 2020 r. 211,4 tys. ton (tj. o 6,3% rok do roku). Zmianie uległa występująca od 2018 r. spadkowa tendencja w przeładunkach kontenerowych. W 2020 r. obroty Portu Szczecin osiągnęły wielkość 86 816 TEU<sup>257</sup>, tj. o 14% więcej niż w 2019 r.

W ciągu sześciu miesięcy 2021 r., w porównaniu do analogicznego okresu roku ubiegłego, odnotowano zwiększenie obrotów przeładunkowych w portach Spółki o 1 751,4 tys. ton, tj. o 11,5%, w tym największy wzrost masy przeładunkowej wystąpił w towarach drobnicowych, tj. o 1 081,8 tys. ton.

(akta kontroli str. 1817, 4536-4540)

Zdolność przeładunkowa portów Szczecin i Świnoujście wynosi 52 500 tys. ton<sup>258</sup> i została wykorzystana w: 55,9% w 2018 r., 53,9% w 2019 r., 52,3% w 2020 r. Spadek związany był głównie ze zmniejszeniem przeładunków węgla, rudy i innych ładunków masowych.

W sprawie czynników i uwarunkowań mających wpływ na uzyskany w 2020 r. poziom wykorzystania potencjału przeładunkowego portów, Wiceprezes ds. Ekonomiczno-Finansowych wyjaśnił m.in.: *Odnosząc się do głównych czynników należy wskazać na: - brak dostosowania głębokości nabrzeży w porcie Szczecin (głównie) i Świnoujście do aktualnych tendencji związanych z obsługą coraz większych statków (inwestycja jest w fazie realizacji i w przyszłości pozwoli na zwiększenie wielkości wskaźnika wykorzystania nabrzeży), - ujęcie w analizie niektórych nabrzeży, co do których Zarząd nie realizuje planów rozwojowych, gdyż możliwości rozwoju i modernizacji ograniczone są przez PZP<sup>259</sup>, który zakłada na tym obszarze wprowadzenie wyłącznie funkcji „miejskich”. Takie nabrzeża*

<sup>255</sup> Obroty ładunkowe w Porcie Świnoujście wyniosły w 2020 r. 21 891,9 tys. ton i w porównaniu do 2019 r. zmalały o 1 071,4 tys. ton (tj. o 4,7%), w porównaniu do 2018 r. wzrosły o 2 533,6 tys. ton (tj. o 13,1%). Obroty ładunkowe w Porcie Szczecin utrzymywały się w badanym okresie na zbliżonym poziomie: wyniosły w 2020 r. 9 285,6 tys. ton i w porównaniu do 2019 r. zmalały o 19,1 tys. ton (tj. o 0,2%), zaś w porównaniu do 2018 r. wzrosły o 29,7 tys. ton (tj. o 0,3%).

<sup>256</sup> Wielkości tych przeładunków kształtowały się następująco: węgiel: w 2018 r. 3 440 tys. ton, w 2019 r. 3 129,8 tys. ton, w 2020 r. 2 557,3 tys. ton; ruda: w 2018 r. 3 226 tys. ton, w 2019 r. 2 272,6 tys. ton, w 2020 r. 1 684,5 tys. ton; zboża: w 2018 r. 1 095,2 tys. ton, w 2019 r. 1 303,5 tys. ton, w 2020 r. 1 875,7 tys. ton; paliwa: w 2018 r. 3 972,9 tys. ton, w 2019 r. 4 499,3 tys. ton, w 2020 r. 4 941,9 tys. ton.

<sup>257</sup> Tj. (*twenty-foot equivalent unit*) – jednostka pojemności używana często w odniesieniu do portów i statków. Jest ona równoważna objętości kontenera o długości 20 stóp.

<sup>258</sup> Z tarą środków transportu Terminala Promowego Świnoujście.

<sup>259</sup> Tj. Plan Zagospodarowania Przestrzennego.



wykorzystywane są obecnie najczęściej do celów postojowych lub tylko sporadycznie do przeładunku towarów, - zdarzenia gospodarcze, również te związane z pandemią Sars Covid – 19, - zmniejszenie zapotrzebowania na rudy metali i spadek produkcji wyrobów hutniczych, - odchodzenie od tradycyjnych źródeł energii (węgiel) na rzecz źródeł alternatywnych.

(akta kontroli str. 1460-1461, 1834-1838, 4536-4540)

3.2. Zysk netto Spółki wynosił: 61 567,1 tys. zł w 2017 r., 39 529,7 tys. zł w 2018 r., 32 756,4 tys. zł w 2019 r., 57 008,1 tys. zł w 2020 r. Wartość zysku netto osiągniętego w 2020 r. stanowiła 92,6% zysku netto z 2017 r. Na wynik finansowy (zysk) duży wpływ miał wynik finansowy z pozostałej działalności operacyjnej<sup>260</sup>. Zyski ze sprzedaży miały tendencję malejącą i wynosiły: 29 968,8 tys. zł w 2018 r., 27 369,1 tys. zł w 2019 r., 25 297,7 tys. zł w 2020 r.

(akta kontroli str. 1420-1421, 1465-1617, 1811-1816, 4536-4540)

W latach 2018-2020 wskaźniki ekonomiczne kształtowały się następująco:

- bieżącej płynności finansowej<sup>261</sup>: za 2018 r. - 5,23, za 2019 r. - 16,26, za 2020 r. - 0,97<sup>262</sup>;
- płynności szybkiej<sup>263</sup>: za 2018 r. - 5,22, za 2019 r. - 16,25, za 2020 r. - 0,97;
- ogólnego poziomu zadłużenia<sup>264</sup>: za 2018 r. - 0,03, za 2019 r. - 0,01, za 2020 r. - 0,2;
- pokrycia obsługi długu<sup>265</sup>: za 2018 r. - 2,66, za 2019 r. - 1,41, za 2020 r. - 780,37;
- rotacji należności w dniach<sup>266</sup>: za 2018 r. - 52, za 2019 r. - 55, za 2020 r. - 67;
- rotacji aktywów ogółem<sup>267</sup>: za 2018 r. - 0,13, za 2019 r. - 0,13, za 2020 r. - 0,1;
- rentowności netto sprzedaży (ROS)<sup>268</sup>: za 2018 r. - 21,5, za 2019 r. - 17,4, za 2020 r. - 30,09;
- rentowności kapitału własnego (ROE)<sup>269</sup>: za 2018 r. - 4,13, za 2019 r. - 3,32, za 2020 r. - 5,50;
- rentowności aktywów ogółem (ROA)<sup>270</sup>: za 2018 r. - 2,85, za 2019 r. - 2,33, za 2020 r. - 3,02;

<sup>260</sup> Zysk z pozostałej działalności operacyjnej wynosił: 41 327,6 tys. zł w 2017 r., 5 346,3 tys. zł w 2018 r., 1 630,8 tys. zł w 2019 r., 27 691,8 tys. zł w 2020 r.

<sup>261</sup> Obliczony jako: majątek obrotowy/zobowiązania krótkoterminowe. Optymalna wartość wskaźnika wynosi od 1,5 do 2.

<sup>262</sup> W grudniu 2020 r. Spółka otrzymała obligacje Skarbu Państwa w łącznej wysokości 328 015 tys. zł na podstawie rozdz. 4a ustawy z dnia 9 sierpnia 2019 r. o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych (tj. Dz. U. z 2020 r., poz. 2147) z przeznaczeniem na zwiększenie kapitału zakładowego Spółki. Środki uzyskane z wykupu tych obligacji przeznaczone mają być na sfinansowanie budowy falochronu osłonowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu. Zwiększenie kapitału zakładowego ma nastąpić poprzez emisję nowych akcji Spółki, które zostaną objęte przez Skarb Państwa w zamian za przekazane obligacje. Do czasu sfinalizowania operacji środki te zostały przejściowo zaksięgowane jako zobowiązania krótkoterminowe (stanowią bowiem zobowiązanie do emisji nowych akcji, która nastąpi w 2021 r.). W przeciwieństwie do pozostałych zobowiązań, nie mają one wpływu na płynność finansową, ponieważ nie będą generowały wydatków pieniężnych. Po uwzględnieniu ich dla celów analitycznych na koniec 2020 r. w kapitale zakładowym (dla zachowania porównywalności okresów) wskaźnik płynności finansowej (bieżącej i szybkiej) za 2020 r. wynosi 7,7, ogólnego poziomu zadłużenia wynosi 0,03, ROE wynosi 4,18, ogólnej oceny finansowej wynosi 0,62.

<sup>263</sup> Obliczony jako: aktywa obrotowe – zapasy – krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe / zobowiązania krótkoterminowe. Wzorcowa wartość tego wskaźnika wynosi 1.

<sup>264</sup> Obliczony jako: zadłużenie ogółem / aktywa ogółem. Optymalna wielkość wskaźnika wynosi od 0,57 do 0.

<sup>265</sup> Obliczony jako: zysk brutto + odsetki / raty kapitałowe + odsetki. Wartość wskaźnika powinna być większa od 1, optymalna 2,5.

<sup>266</sup> Obliczony jako: przeciętny stan należności x 365 / przychody netto ze sprzedaży. Zbyt długi cykl - zła polityka dochodzenia należności.

<sup>267</sup> Obliczony jako: przychody ze sprzedaży / aktywa ogółem. Informuje o zdolności majątku spółki do generowania przychodów ze sprzedaży. Im wyższy wskaźnik tym lepiej.

<sup>268</sup> Obliczony jako: zysk netto x 100 / przychody netto ze sprzedaży. Wskazuje na obciążenie przychodów ze sprzedaży netto wszystkimi kosztami działalności. Im wyższy wskaźnik tym lepiej.

<sup>269</sup> Obliczony jako: zysk netto x 100 / kapitał własny. Wskaźnik pozwala ocenić efektywność wykorzystania kapitału własnego. Im wyższa wartość tym lepiej.

- ogólnej oceny finansowej<sup>271</sup>: za 2018 r. - 0,32, za 2019 r. - 0,64, za 2020 r. - 0,29.  
(akta kontroli str. 1812-1816, 1839, 4536-4540)

Spółka w badanym okresie posiadała płynność i samodzielność finansową pomimo wzrostowej tendencji wskaźnika rotacji należności. Po spadkach wskaźnika rentowności netto sprzedaży w 2018 r. i 2019 r. (odpowiednio o: 41,6% i 19,1% rok do roku), w 2020 r. nastąpił wyraźny jego wzrost o 72,9% r/r<sup>272</sup>. Wskaźnik ogólnej oceny finansowej w 2020, wyliczony w warunkach porównywalnych, utrzymywał się na poziomie zbliżonym do uzyskanego w 2019 r. i był wyższy o 94,7% w stosunku do 2018 r. Znaczny wzrost wartości wskaźnika pokrycia obsługi długu w 2020 r. i I półroczu 2021 r. w stosunku do analogicznych okresów roku poprzedniego wynikał przede wszystkim z zakończenia w 2019 r. wykupu obligacji Spółki wyemitowanych na podstawie Umowy nr DFP/82/2010 z dnia 18 sierpnia 2010 r. Organizacji, Prowadzenia i Obsługi Emisji Obligacji, zawartej pomiędzy Zarządem a Bankiem PKO BP S.A. w celu sfinansowania budowy stanowiska statkowego do przeładunku LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu oraz wzrostu zysku brutto w 2020 r.  
(akta kontroli str. 1420-1421, 1465-1617, 1812-1816, 1839, 4536-4540)

Daniel Stachewicz - Wiceprezes ds. Ekonomiczno-finansowych w sprawie osiągania przez Spółkę wysokiej wartości wskaźnika płynności finansowej (bieżącej i szybkiej) oraz niskiej wskaźnika rotacji aktywów ogółem wyjaśnił: *Wysokie wartości wskaźnika płynności bieżącej (oraz pozostałych wskaźników płynności) w badanym okresie wynikają z konieczności akumulowania od kilku lat środków na finansowanie szerokiego programu inwestycyjnego. W ramach tego programu realizowane będą zarówno zadania współfinansowane ze środków UE oraz Budżetu Państwa, jak i całkowicie finansowane przez ZMPSiŚ S.A. Aktualny plan inwestycyjny Spółki przewiduje wydanie do końca 2025 roku kwoty ponad 2 mld zł (bez uwzględniania środków pochodzących z funduszy UE), stąd obok wydatkowania środków własnych konieczne będzie pozyskanie również zewnętrznego finansowania komercyjnego. Niskie wartości wskaźnika rotacji ogółem wynikają ze specyfiki majątku portowego, który charakteryzuje się wysoką kapitałochłonnością oraz długim okresem zwrotu, a ponadto znaczna jego część nie generuje przychodów (lub tylko niewielkie), ponieważ służy zapewnieniu bezpieczeństwa uczestnikom obrotu portowego i sprawnego działania portów. (...). Ponadto, należy w tym miejscu podnieść kwestie specyfiki portu w Szczecinie, który dysponuje znacznymi (w stosunku do innych polskich portów) terenami rozwojowymi, które będą wykorzystane gospodarczo dopiero w dalszej perspektywie czasowej. (...). Podstawowym celem działania ZMPSiŚ S.A., jako przedsiębiorcy publicznego jest zapewnienie wysokiej jakości usług portowych (tzw. biernych polegających na utrzymywaniu w gotowości infrastruktury portowej), co wymaga ponoszenia ciągłych nakładów, skutkujących wzrostem majątku portowego.*

(akta kontroli str. 1460–1461, 1839)

W latach 2017-2020 na 31 grudnia nie występowały w Spółce należności długoterminowe. Stan należności krótkoterminowych wykazywał tendencję rosnącą i po uwzględnieniu odpisów aktualizacyjnych wynosił:

- na 31 grudnia 2018 r. 27 228,6 tys. zł, w tym 15 393,9 tys. zł (56,5%) stanowiły należności wymagalne;

<sup>270</sup> Obliczony jako: zysk netto x 100 / aktywa ogółem. Wskaźnik informuje o zdolności spółki do generowania zysku netto z zaangażowanego kapitału, jego wysokie wartości wskazują na wysoką rentowność aktywów ogółem.

<sup>271</sup> Obliczony jako: (kapitał własny / kapitał obcy) / (majątek trwały / majątek obrotowy).

<sup>272</sup> W 2020 r. wystąpił jednorazowy przychód w wysokości 26 362,8 tys. zł z tytułu rozliczenia nakładów poniesionych przez B(...) Sp. z o.o. na majątku Spółki.

- na 31 grudnia 2019 r. 29 584,7 tys. zł, w tym 12 470,4 tys. zł (42,2%) stanowiły należności wymagalne;
- na 31 grudnia 2020 r. 40 259,5 tys. zł, w tym 19 905,7 tys. zł (49,4%) stanowiły należności wymagalne;
- na koniec I półrocza 2021 r. [...] <sup>273</sup>, w tym [...] <sup>274</sup> stanowiły należności wymagalne.  
(akta kontroli str. 1462 - 1579, 1802 - 1807, 1814)

Badanie skuteczności działań podejmowanych przez Spółkę w celu dochodzenia należności <sup>275</sup>, wykazało, że Spółka podejmowała działania <sup>276</sup> w celu wyegzekwowania spłat należności <sup>277</sup>. W przypadku pierwszego badanego podmiotu należności wymagalne na 31 grudnia 2020 r. zostały uregulowane w I kwartale 2021 r., zaś wymagalne na 30 czerwca 2021 r. zostały spłacone w lipcu 2021 r. w wysokości [...] <sup>278</sup>. Należności wymagalne na 31 grudnia 2019 r. drugiego podmiotu zostały spłacone. Należności wymagalne na 31 grudnia 2020 r. zostały spłacone w I półroczu 2021 r. w kwocie [...] <sup>279</sup>, pozostała część, w wysokości salda na 30 czerwca 2021 r. [...] <sup>280</sup> była przedmiotem negocjacji z kontrahentem. W wyniku korekty naliczonych kar umownych, dokonanej w I półroczu 2021 r. oraz częściowej spłaty zobowiązań, należności wymagalne trzeciego badanego podmiotu zostały zmniejszone w badanym okresie o kwotę [...] <sup>281</sup>. Czynności windykacyjne przeprowadzane były na podstawie obowiązującej w Spółce Instrukcji postępowania windykacyjnego <sup>282</sup>. W okresie objętym badaniem nie wystąpiły należności przedawnione oraz Spółka nie dokonywała umorzeń należności.

(akta kontroli str. 1802-1810, 1891-1897, 1958-1973, 2183-2220, 2237, 2356-2357, 2499-2534, 2538-2712, 2726-2735, 2916-2923, 2944, 4455-4456 )

W badanym okresie Spółka udzieliła darowizn na łączną kwotę [...] <sup>283</sup>, poręczeń na kwotę 377 856 zł, udzielono zabezpieczeń należytego wykonania wykupu obligacji własnych – 620 000 zł. Spółka zawierała umowy darowizny zgodnie z zasadami ustalonymi w § 36 ust. 17 Statutu Spółki, tj. zawarcie umowy darowizny powyżej 20 tys. zł poprzedzane było zgodą Rady Nadzorczej <sup>284</sup>.

(akta kontroli: str. 58-94, 2350-2355)

<sup>273</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>274</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>275</sup> [...] Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>276</sup> Wysyłano pisemne wezwania do zapłaty, przekazywano do kancelarii dokumentację dotyczącą postępowania windykacyjnego, w jednym przypadku na etapie postępowania przedsądowego windykacyjnego zawarto porozumienie ustalające zasady i termin spłaty powstałego zadłużenia.

<sup>277</sup> [...] Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>278</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>279</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>280</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>281</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>282</sup> *Instrukcja KP - ZO/1-06* Postępowanie windykacyjne, wydanie IV, obowiązujące od 01.01.2018, data wydania 12.12.2017 r. *Instrukcja KP - ZO/1-06* Postępowanie windykacyjne, wydanie V, obowiązujące od 01.05.2021, data wydania 15.04.2021 r.

<sup>283</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiS S.A.

<sup>284</sup> Statut Spółki ZMPSiS ze zm. uchwalonymi przez NWZ 24.11.2017 r., Statut Spółki ZMPSiS ze zm. uchwalonymi przez NWZ 20.12.2019 r., Statut Spółki ZMPSiS ze zm. uchwalonymi przez ZWZ 29.06.2020 r.

3.3. Po podjęciu przez Radę Ministrów uchwały nr 79 z dnia 14 czerwca 2016 r. w sprawie przyjęcia *Założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030*<sup>285</sup>, Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej powołał Komitet Sterujący do spraw Inwestycji na Śródlądowych Drogach Wodnych, w składzie którego znaleźli się m.in. członkowie zarządów morskich portów, w tym Zarządu. Spółka od II połowy 2017 r. prowadziła prace polegające na przygotowaniu dokumentacji koncepcyjno-technicznej stanowiącej podstawę opracowania Programu Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej<sup>286</sup>. W celu prognozowania i programowania działań mających zapewnić modernizację ODW, Zarząd utworzył Biuro ds. Odrzańskiej Drogi Wodnej<sup>287</sup>.

Prezes Zarządu, Krzysztof Urbaś wyjaśnił, że Zarząd (...), kierując się wynikami wykonanych analiz w zakresie możliwości wykorzystania transportu wodnego śródlądowego w obsłudze zespołu portowego Szczecin – Świnoujście<sup>288</sup> oraz mając na względzie realizowanie ustawowego obowiązku prognozowania, programowania i planowania rozwoju portów w Szczecinie i Świnoujściu, zdecydował o wsparciu działań na rzecz rozwoju śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym, polegającym na przygotowaniu dokumentacji koncepcyjno-technicznej dla opracowania Programu (...).

(akta kontroli str. 961, 963, 1898-1934)

Od rozpoczęcia prac związanych z Programem przez Zarząd<sup>289</sup> do września 2018 r. organizowane były spotkania robocze dotyczące m.in. planu działań na rzecz ODW, konsultacji wstępnych wariantów modernizacji ODW, pozyskania danych koniecznych do realizacji zadań, ustaleń dotyczących najwyższej wody żeglownej. Od października 2018 r.<sup>290</sup> organizowane były cykliczne spotkania koordynacyjne<sup>291</sup> dotyczące m.in. opracowywanych przez Biuro analiz technicznych, w szczególności dokumentacji koncepcyjno – technicznej na potrzeby Programu. W spotkaniach udział brali przedstawiciele m.in. Zarządu, MGMI ŻŚ, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie. Zarząd przekazywał Ministrowi Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej sprawozdania rzeczowe związane z realizacją zadań do Programu<sup>292</sup>. Spółka nie przedkładała sprawozdań finansowych związanych z realizacją zadań prowadzonych w związku z ODW.

(akta kontroli str. 1898-1934)

W Strategii Rozwoju Portów opisano<sup>293</sup> znaczenie rozwoju śródlądowych dróg wodnych dla rozwoju portów morskich Szczecin i Świnoujście. Program został przywołany<sup>294</sup> w Planie Rozwoju Portów, w którym wskazano że dla dalszego rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu duże znaczenie ma poprawa

<sup>285</sup> M. P. z 2016 r. poz. 711.

<sup>286</sup> Dalej: Program lub ODW.

<sup>287</sup> Do zadań Biura należało min.: przygotowanie opracowań i dokumentacji dotyczących studium wykonalności modernizacji oraz programu rozwoju ODW wraz z brakującymi połączeniami (połączenie Koźle – Ostrawa i Kanał Śląski), monitorowanie i nadzór nad realizacją zleconych dokumentacji, współpraca z podmiotami krajowymi i zagranicznymi w zakresie modernizacji, rozwoju i wykorzystania ODW.

<sup>288</sup> Praca pod red. Michała Plucińskiego, 2016.

<sup>289</sup> Tj. od II połowy 2017 r.

<sup>290</sup> Pismo Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej DGWiZS.WSR.50.1.17.2018.LP z dnia 03.10.2018 r.

<sup>291</sup> Zarząd wziął udział w 13 spotkaniach koordynacyjnych w sprawie Projektu, z których pięć zostało zorganizowanych w Zarządzie.

<sup>292</sup> Sprawozdania te przedkładane były w odpowiedzi na pisma Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (pismo z 17 lipca 2017 r., 15 stycznia 2019 r., 10 maja 2019 r., 19 lipca 2019 r., 4 listopada 2019 r., 30 stycznia 2020 r., 8 maja 2020 r.) i zawierały m.in: wykaz zadań realizowanych przez Biuro; harmonogram realizacji zadań; identyfikację ryzyk mogących spowodować opóźnienie realizacji prac. Do 30 czerwca 2021 r. złożono siedem sprawozdań rzeczowych obejmujących półroczne lub kwartalne okresy sprawozdawcze.

<sup>293</sup> W części 6.1.2. Od Strony lądu.

<sup>294</sup> ODW przywołano w części 6.1 Działania w obszarze infrastruktury dostępu do portów od strony morza i lądu, Poprawa dostępu od strony lądu – żegluga śródlądowa.

dostępności poprzez śródlądowe drogi wodne oraz określono założenia dla perspektywy krótkoterminowej oraz długoterminowej Programu<sup>295</sup>.

Prezes Zarządu, wyjaśnił, że *Zatwierdzenie, a następnie realizacja Programu (...), zdecydowanie poprawi w przyszłości dostępność transportową portów Szczecin i Świnoujście od strony zaplecza, co skutkować będzie zwiększeniem wolumenu przeładunków w tych portach.*

(akta kontroli str. 1898-1934)

Na realizację zadań związanych z przygotowaniem dokumentacji dla Programu w latach 2018 - 2021<sup>296</sup> Zarząd wydatkował łącznie [...] <sup>297</sup>, z tego:

- [...] <sup>298299</sup> na ekspertyzy i analizy<sup>300</sup>;
- [...] <sup>301</sup> na wynagrodzenia<sup>302</sup> pracowników Biura oraz osób współpracujących z ZMPSiŚ na podstawie umów cywilno-prawnych;
- [...] <sup>303</sup> na działania i materiały popularyzatorskie<sup>304</sup>,
- [...] <sup>305306</sup> na inne wydatki<sup>307</sup>.

Wydatki poniesione przez Zarząd na zadania związane z przygotowaniem dokumentacji dla Programu finansowane były ze środków własnych Spółki.

(akta kontroli str. 1898-1934)

### 3.4. [...] <sup>308</sup>

(akta kontroli str. 557-567)

3.5. Spółka pozyskiwała środki finansowe pochodzące z budżetu Unii Europejskiej na realizację zadań inwestycyjnych Spółki ujętych w Planie rozwoju. W badanym

<sup>295</sup> W perspektywie krótkoterminowej zaplanowano przygotowanie Programu poprzez m.in. opracowanie koncepcji technicznej rozbudowy ODW. W perspektywie długoterminowej założono przebudowę ODW do parametrów klasy Va wraz z budową na terytorium Polski odcinka kanału Odra-Dunaj oraz Kanału Śląskiego.

<sup>296</sup> Do 30 czerwca 2021 r.

<sup>297</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiŚ S.A.

<sup>298</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiŚ S.A.

<sup>299</sup> [...] kwoty wydatków [...] poniesionych na ekspertyzy i analizy, [...] wydatkowano na realizację zadania opracowania wstępnej koncepcji przestrzenno-technicznej (dalej: WKPT) dla Odry swobodnie płynącej, [...] na wyznaczenie wariantu „optymalnego” dla odcinka B na podstawie badań trenowych, analiz istniejącej dokumentacji i symulacji modelowych, [...] na koncepcje techniczne dla modernizacji stopni wodnych na odcinku B, [...] na obliczenia symulacyjne na potrzeby WKPT, rozmów transgranicznych oraz strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, [...] na opracowanie WKPT dla Kanału Śląskiego, [...] na obliczenia symulacyjne wariantów „optymalnych” dla odcinka C, [...] na opracowanie wytycznych dla projektowania stopni wodnych na Odrze swobodnie płynącej (odcinki C, D, E). Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiŚ S.A.

<sup>300</sup> Zarząd zawarł 25 umów na wykonanie ekspertyz i analiz, w tym. m.in. z ekspertami z zakresu m.in. kosztorysowania budowli i robót hydrotechnicznych, hydrologii i hydrauliki koryt otwartych, hydrotechniki i budownictwa wodnego, Instytutem Meteorologii i Gospodarki Wodnej – Państwowym Instytutem Badawczym, Państwowym Instytutem Geologicznym – Państwowym Instytutem Badawczym, Europejskim Regionalnym Centrum Ekohydrologii Polskiej Akademii Nauk.

<sup>301</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiŚ S.A.

<sup>302</sup> Z narzutami.

<sup>303</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiŚ S.A.

<sup>304</sup> Wszystkie wydatki poniesione na działania i materiały popularyzatorskie były związane z realizacją zadania upowszechniania wiedzy o ODW i śródlądowym transporcie wodnym i dotyczyły wydatków poniesionych m.in. na wydawnictwa książkowe, foldery informacyjne, artykuły w czasopismach specjalistycznych itp.

<sup>305</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiŚ S.A.

<sup>306</sup> W tym [...] wydatkowano na podróże służbowe, [...] na amortyzację. Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiŚ S.A.

<sup>307</sup> Tj. podróże służbowe, amortyzację, zużyte materiały, usługi obce, pozostałe koszty.

<sup>308</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiŚ S.A.

okresie Spółka realizowała osiem projektów współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej, w tym cztery dofinansowane z instrumentu finansowego CEF, cztery - z POIS 2014-2020.

Projekty dofinansowane z instrumentu finansowego CEF:

- *Budowa systemu pilotowo-dokującego dla promów*<sup>309</sup>; projekt został zrealizowany w latach 2017-2019; wartość zawartej umowy o dofinansowanie: 779 580,00 zł; wartość poniesionych wydatków kwalifikowanych<sup>310</sup> 625 500,00 zł;
- *Przystosowanie infrastruktury TPŚ do obsługi transportu intermodalnego; realizację projektu zaplanowano na lata 2014-2021*<sup>311</sup>; wartość zawartej umowy o dofinansowanie: 126 179 999,45 zł; wartość poniesionych wydatków kwalifikowanych – 71 452 553,00 zł;
- *Eliminacja wąskich gardeł ostatniej mili – budowa parkingu rezerwowego w TPŚ*<sup>312</sup>; realizację projektu zaplanowano na lata 2019-2022; wartość zawartej umowy o dofinansowanie: 29 676 673,55 zł; wartość poniesionych wydatków kwalifikowanych 10 596 717,49 zł;
- *Poprawa dostępu kolei do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu*<sup>313</sup>; realizację projektu zaplanowano na lata 2016-2022; wartość zawartej umowy o dofinansowanie: 33 353 541,99 zł; wartość poniesionych wydatków kwalifikowanych 25 630 237,31 zł;

(akta kontroli str. 244-248)

Projekty dofinansowane z POIS 2014-2020<sup>314</sup>:

- *Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w portach w Szczecinie i Świnoujściu*<sup>315</sup>; realizację projektu zaplanowano na lata 2017-2023; wartość zawartej umowy o dofinansowanie: 119 290 097,97 zł; wartość poniesionych wydatków kwalifikowanych 851 450,00 zł;
- *Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanalu Dębickiego; realizację projektu zaplanowano na lata 2015-2023*<sup>316</sup>; wartość zawartej umowy o dofinansowanie: 432 959 429,56 zł; wartość poniesionych wydatków kwalifikowanych – 28 548 008,28 zł;
- *Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego*<sup>317</sup>; wartość zawartej umowy o dofinansowanie: 310 505 001,92 zł; wartość poniesionych wydatków kwalifikowanych 27 036 183,14 zł;

<sup>309</sup> Celem projektu była instalacja Portowego Systemu Dokowania mającego na celu skrócenie czasu przybijania do nabrzeża przez duże promy (w szczególności przy niekorzystnych warunkach pogodowych) i podniesienie bezpieczeństwa ruchu statków.

<sup>310</sup> Na 30 czerwca 2021 r.

<sup>311</sup> Inwestycja stanowiła część globalnego projektu mającego na celu poprawę integracji i dostępności europejskich korytarzy transportowych poprzez dodatkowe inwestycje w istniejącą autostradę morską pomiędzy Trelleborgiem a Świnoujściem. Celem inwestycji było przystosowanie istniejącej infrastruktury terminalu promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego, w tym obsługi promów o długości do 265 m, a także statków pasażerskich o podobnych parametrach.

<sup>312</sup> Celem inwestycji było zwiększenie integracji korytarzy transportowych i redukcja wąskich gardeł na zapleczu portu w Świnoujściu, zwiększenie bezpieczeństwa operacji w łańcuchach transportowych i współpracy oraz powiązań wśród interesariuszy oraz poprawa efektywności środowiskowej portu.

<sup>313</sup> Projekt realizowany wspólnie z PKP/PLK zakładał m.in. likwidację „wąskiego gardła” w przewozie ładunków na odcinku trans-granicznym ciągów transportowych E-59/C-E59 oraz utworzenie warunków dla rozwoju przewozów intermodalnych.

<sup>314</sup> Działanie 3.2 Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych.

<sup>315</sup> Modernizacja miała zapewnić optymalizację zużycia nośników energii, poprawę sytuacji w zakresie środowiska i dostosowanie się w tym względzie do obowiązujących norm i przepisów, miał poprawić się dostęp do portów.

<sup>316</sup> Głównym celem Projektu inwestycyjnego będzie poprawa konkurencyjności portu w Szczecinie w wyniku zwiększenia dostępu dla dużych morskich statków handlowych do rejonu przeładunków ładunków drobnicowych. 5. Wzrost w porcie Szczecin zdolności przeładunkowych dla zboża i kontenerów.

<sup>317</sup> Głównym celem Projektu inwestycyjnego jest poprawa konkurencyjności portu w Szczecinie w wyniku zwiększenia dostępu dla dużych morskich statków handlowych do rejonu przeładunków ładunków drobnicowych.

- Zakup statku pożarniczego<sup>318</sup>; wartość zawartej umowy o dofinansowanie: 42 066 820,70 zł; wartość poniesionych wydatków kwalifikowanych 4 000 933,33 zł;

(akta kontroli str. 244-248)

W latach 2018-2020 wydatkowane przez Spółkę środki zewnętrzne (z POIŚ oraz CERF) na finansowanie inwestycji stanowiły odpowiednio 4,06%, 13,30%, 72,27% jej wydatków inwestycyjnych.

Prezes Zarządu wyjaśnił, że (...) w latach 2018 i 2019 Spółka wykorzystywała tylko środki pochodzące z programu CEF, ponieważ nie było jeszcze możliwości wykorzystania środków pochodzących z POIŚ. Korzystanie ze środków z POIŚ stało się możliwe dopiero po podpisaniu umów o dofinansowanie, co nastąpiło w dniu 20 grudnia 2019 r. (dla projektów: Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego, Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego oraz Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w portach w Szczecinie i Świnoujściu) oraz w dniu 23 lipca 2020 r. (dla projektu: Zakup statku pożarniczego dla ZMPSiŚ S.A.). Podpisanie wszystkich powyższych umów o dofinansowanie poprzedzone było długotrwałym procesem związanym z przygotowaniem dokumentacji oraz jej zatwierdzeniem przez organy krajowe i unijne (...). Ponadto, przed wejściem w życie rozporządzenia KE nr 2017/1084 rozszerzającego rozporządzenie KE nr 651/2014 (...), pomoc dla portów morskich w ramach POIŚ objęta była obowiązkiem notyfikacji i początkowo również projekty ZMPSiŚ S.A. podlegały procedurze notyfikacyjnej. Wszystkie powyższe uwarunkowania sprawiły, iż podpisanie umów o dofinansowanie, które było niezbędne dla uzyskania dotacji było możliwe dopiero pod koniec roku 2019. W przypadku inwestycji finansowanych z programu CEF (wśród których głównym zadaniem jest projekt pn. „Przystosowanie infrastruktury terminalu promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego”) niskie wykorzystanie dotacji w latach 2018-2019 związane było z długim procesem prac projektowych oraz procedurami przetargowymi, (...) które zostały zakończone dopiero we wrześniu 2019 r. (...). Dodatkowo, należy podkreślić, iż wnioski o płatność w ramach programu CEF składa się tylko raz w roku za rok poprzedni, stąd wykorzystanie dotacji w latach 2018-2019 dotyczyło głównie wydatków poniesionych przed zasadniczym okresem inwestowania.

(akta kontroli str. 1819-1820, 2221, 2358-2360)

W badanym okresie Spółka nie realizowała zadań inwestycyjnych finansowanych przy udziale pomocy finansowej uzyskanej od Skarbu Państwa. Zarząd realizował 24 zadania inwestycyjne finansowane ze środków własnych, wydatkując na ich wykonanie łącznie 117 603 252,55 zł<sup>319</sup>, z których osiem zostało ukończonych<sup>320</sup>.

Prezes Zarządu wyjaśnił, że (...) Zarząd (...) działa, jak i pozostałe polskie porty, na podstawie ustawy (...) o portach i przystaniach morskich (...). Ustawa ta w art. 10 ust. 2 wskazuje jako źródło finansowania budowy (...) infrastruktury portowej środki wygospodarowane przez podmiot zarządzający portem. Co prawda w ust. 3 tego artykułu pada stwierdzenie o możliwości dofinansowywania tych zadań ze środków

<sup>318</sup> Celem projektu był zakup nowego statku pożarniczego z przeznaczeniem do ochrony przeciwpożarowej na akwenach portów morskich Świnoujście, Police i Szczecin.

<sup>319</sup> Netto.

<sup>320</sup> Tj. modernizacja nb. Chemików w porcie w Świnoujściu; przebudowa placów składowych w rejonie Drobnicy; przebudowa oczyszczalni ścieków na Ostrowie Grabowskim (SW "Międyzodrze"); wyłączniki p.poż. w budynkach w OT Port Świnoujście; nabycie działek gruntu nr 14/5 i 14/8 z obrębu 3020 Nad Odrą w Szczecinie; nabycie od MARITIM-SHIPYARD nieruchomości w Szczecinie ul. Światowida 9; nabycie od OT Logistyk działki nr 21/35-37; nabycie od spółki MAX BÖGL Polska Sp. z o.o. zabudowanej nieruchomości przy ul. Światowida w Szczecinie o łącznej powierzchni 59.570m2.

pochodzących z budżetu państwa, jednak w wieloletniej historycznej praktyce gospodarczej, z uwagi na ograniczoność środków budżetowych, zapis ten pozostawał niewykorzystany. Środki budżetowe kierowane były na finansowanie infrastruktury dostępowej, a zadania z tego zakresu realizowane przez Urzędy Morskie. Możliwości uzyskania pomocy inwestycyjnej bezpośrednio ze środków budżetowych pojawiły się dopiero w ostatnich latach i są związane z: przepisami Rozdziału 4a (...) ustawy (...) o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych (...), wprowadzonych przepisem (...) ustawy (...) o zmianie niektórych ustaw w celu przeciwdziałania społeczno-gospodarczym skutkom COVID-19 (...), przepisami (...) ustawy (...) o komercjalizacji i niektórych uprawnieniach pracowników (...). Od 2020 roku Spółka (...) podejmuje działania na rzecz pozyskania środków finansowych od Skarbu Państwa. W 2020 r. na podstawie rozdziału 4a ustawy (...) o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych (...) Minister Finansów, Funduszy i Polityki Regionalnej (...) przekazał ZMPSiŚ S.A. obligacje zerokuponowe (...) z przeznaczeniem na podwyższenie kapitału zakładowego spółki w kwocie 328.015.000 zł. Środki te zostaną wykorzystane na realizację zadań rozwojowych. Spółka w 2021 r. kontynuuje proces pozyskiwania środków od Skarbu Państwa na działalność rozwojową.

(akta kontroli str. 528-534, 2221, 2358-2360)

Ze środków własnych realizowana była m.in. inwestycja budowy stanowiska statkowego do eksportu LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu. Realizację tego zadania zaplanowano na lata 2018-2024. Założonym celem tej inwestycji było udostępnienie usługi przeladunku LNG na mniejsze jednostki pływające oraz usługi bunkrowania przez terminal w Świnoujściu. W związku z realizacją tego zadania wydatkowano łącznie 30 758 507,94 zł<sup>321</sup>. Całkowita wartość tego zadania szacowana była na 119 376 000 zł.

(akta kontroli str. 528-534)

3.6. Od początku realizacji Projektu przystosowania infrastruktury TPŚ Zarząd złożył do Komisji Europejskiej trzy Indywidualne Sprawozdania Finansowe na łączną kwotę wydatków kwalifikowanych 1 123 567,81 euro. Wszystkie wydatki ujęte w tych sprawozdaniach zostały uznane przez Komisję Europejską jako kwalifikowane, a na 30 czerwca 2021 r. nie wystąpiły różnice pomiędzy kwotą dofinansowania ze środków unijnych ustalonych umową o dofinansowanie a kwotą otrzymanego dofinansowania.

(akta kontroli str. 2954, 4252-4264)

W badanym okresie w związku z realizacją projektu *Poprawa dostępu do Portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego* Zarząd złożył sześć wniosków o płatność na łączną kwotę wydatków kwalifikowanych 20 734 145,49 zł. Do 30 czerwca 2021 r. CUPT zatwierdziło pięć wniosków o płatność na łączną kwotę wydatków kwalifikowanych 19 473 671,96 zł, Wszystkie wydatki zostały uznane za kwalifikowane. Na 30 czerwca 2021 r. nie wystąpiły różnice pomiędzy kwotą dofinansowania ze środków unijnych ustalonych umową o dofinansowanie a kwotą otrzymanego dofinansowania.

(akta kontroli str. 5144-5186, 4555, 5374-5403)

3.7. Badanie ujęcia przez Spółkę środków trwałych powstałych w wyniku zadania inwestycyjnego „Wykonanie przyłącza energetycznego 15kV zasilającego stację transformatorową GSC terminal Promowy z GPZ Świnoujście przy ul. Dworcowej w Świnoujściu”<sup>322</sup> wykazało, że przyłącze było jedynym z elementów zadania

<sup>321</sup> Na 22 czerwca 2021r.; netto.

<sup>322</sup> Umowa NR/16/IP-I/16/2020.



„Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w portach w Szczecinie i w Świnoujściu”, zostało wykonane, odebrane oraz nie było eksploatowane<sup>323</sup>. Jako środek trwały nie został przyjęty do używania ze względu na niewykorzystywanie infrastruktury, z którą będzie współpracował.

(akta kontroli str. 1840-1887, 1889-1890, 1979-2181, 2222-2236, 2371-2385)

Badanie ujęcia przez Spółkę środków trwałych<sup>324</sup> powstałych w wyniku zadania inwestycyjnego Przebudowa nb. Spółdzielczego w kanale Dębickim w porcie w Szczecinie - odcinek II w ramach projektu pn. *Przebudowa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Dębickiego*<sup>325</sup> wykazało, że cztery środki trwałe<sup>326</sup> przyjęte do używania 23 kwietnia 2019 r.<sup>327</sup> zaksięgowane zostały w księgach rachunkowych Spółki na kontach zespołu „0” – „Aktywa trwałe” 10 września 2020 r. tj. po upływie ponad 16 miesięcy od dnia przyjęcia tych środków do używania.

(akta kontroli str. 1840-1887, 1979-2181, 2371-2385)

W wyniku oględzin systemu finansowo-księgowego TETA Constellation, wykorzystywanego do prowadzenia ksiąg rachunkowych Spółki, ustalono, że dokument zapisany w systemie uzyskał status *Niegotowy* a następnie po zweryfikowaniu status *Gotowy*. Zapis o statusie *Niegotowy* jak i *Gotowy* nie został zaewidencjonowany w dzienniku. Dokument został zarejestrowany w dzienniku dopiero po zmianie jego statusu z *Gotowy* na *Zaksięgowany*, uzyskał zapis w pozycji *data księgowania* zgodny z datą dokonania tej czynności oraz unikatowy numer pozycji w dzienniku.

(akta kontroli str. 2829-2857)

3.8. W latach 2018-2021 (do 30 czerwca) Zarząd oraz Rada Nadzorcza Spółki wywiązywały się z obowiązków sprawozdawczych względem ministra właściwego ds. gospodarki morskiej i przedkładały wymagane z tytułu pełnionego przez niego nadzoru właścicielskiego sprawozdania.

W związku z wymogami sprawozdawczymi Zarządu przekazywano: kwartalną informację na temat akcji Skarbu Państwa<sup>328</sup>, kwartalne sprawozdanie Karta Spółki<sup>329</sup> oraz dokumenty<sup>330</sup> celem odbycia Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia<sup>331</sup>.

<sup>323</sup> [...] Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiŚ S.A.

<sup>324</sup> [...] Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip w zw. z art. 11 ust. 4 uoznk. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie ZMPSiŚ S.A.

<sup>325</sup> Umowa NR/29/IP-I/21/2017.

<sup>326</sup> 1) Oświetlenie - nabrzeże Spółdzielcze odcinek; 2) Oświetlenie linia kablowa - nabrzeże Spółdzielcze odcinek II; 3) Nabrzeże Spółdzielcze odcinek II; 4) Zewnętrzna instalacja kanalizacji deszczowej wraz z odwodnieniem liniowym Nabrzeże Spółdzielcze.

<sup>327</sup> Na podstawie następujących dokumentów: 1) Oświetlenie - nabrzeże Spółdzielcze odcinek II – OT nr 12 z dnia 23.04.2019 r. ; 2) Oświetlenie linia kablowa - nabrzeże Spółdzielcze odcinek II – OT nr 13 z dnia 23.04.2019 r.; 3) Nabrzeże Spółdzielcze odcinek II - OT nr 14 z dnia 23.04.2019 r; 4) Zewnętrzna instalacja kanalizacji deszczowej wraz z odwodnieniem liniowym Nabrzeże Spółdzielcze - OT nr 15 z dnia 23.04.2019 r .

<sup>328</sup> Na podstawie pisma Departamentu Nadzoru Właścicielskiego MGMIŻŚ nr DNW/81/2016 z 29 kwietnia 2016 r.

<sup>329</sup> Na podstawie pisma Departamentu Nadzoru Właścicielskiego MGMIŻŚ nr DNW/0111/231/2016 z 12 sierpnia 2016 r.

<sup>330</sup> Na podstawie wydanych przez Prezesa Rady Ministrów Wytocznych dla spółek z udziałem Skarbu Państwa sporządzających sprawozdanie finansowe za rok odpowiednio: 2017, 2018, 2019 oraz 2020.

<sup>331</sup> W tym: wniosek zarządu o odbycie Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia; jednostkowe sprawozdanie finansowe; skonsolidowane sprawozdanie finansowe grupy kapitałowej; sprawozdanie zarządu z działalności spółki; sprawozdanie zarządu z działalności grupy kapitałowej; sprawozdanie zarządu jako organu spółki; wniosek zarządu w formie uchwały w sprawie podziału zysku (za 2018 r.); uchwały zarządu w formie wniosków do Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia w sprawie przyjęcia sprawozdania finansowego spółki i skonsolidowanego sprawozdania finansowego, sprawozdania zarządu z działalności Spółki i grupy Kapitałowej w sprawie podziału zysku (za lata 2019-2021); sprawozdanie firmy audytorskiej z badania sprawozdań finansowych; sprawozdanie rady nadzorczej z oceny sprawozdań finansowych za ubiegły rok obrotowy,

Z tytułu spełnienia wskazanych obowiązków Rady Nadzorczej przedkładano: kwartalną informację o Spółce oraz sprawozdanie F-01<sup>332</sup>; sprawozdanie rady nadzorczej z oceny sprawozdań finansowych za rok obrotowy ubiegły, sprawozdania zarządu z działalności spółki i grupy kapitałowej oraz wniosku zarządu w sprawie podziału zysku<sup>333</sup>; sprawozdanie z działalności rady nadzorczej jako organu spółki w roku ubiegłym<sup>334</sup>; regulaminy wewnętrzne funkcjonowania władz spółki<sup>335</sup> i kopie wszystkich podjętych przez radę nadzorczą uchwał oraz protokoły z posiedzeń, na których podejmowano decyzje w sprawach członków zarządu, a także posiedzenia bilansowego<sup>336</sup>; za lata 2020-2021 informację rady nadzorczej o stosowaniu przepisów ustawy o zasadach kształtowania wynagrodzeń oraz uchwał walnego zgromadzenia w tym zakresie<sup>337</sup>, a także za lata 2019-2021 sprawozdanie kwartalne z działalności Rady Nadzorczej z informacją o bieżącym monitorowaniu sytuacji w Spółce<sup>338</sup>.

(akta kontroli str.1451-1459.)

Przedkładane sprawozdania były zgodne w swoim zakresie z wymogami ministra właściwego ds. gospodarki morskiej<sup>339</sup>.

(akta kontroli str. 698-727, 1423-1449, 2339-2349)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

1. W okresie objętym kontrolą nie prowadzono ksiąg rachunkowych na bieżąco i nie dokonywano zapisów operacji gospodarczych w księgach rachunkowych Spółki w sposób trwały (nieusuwalny) przez kilka do kilkudziesięciu miesięcy po zakończeniu poszczególnych okresów sprawozdawczych. Na podstawie raportów „Dziennik operacji gospodarczych – szczegółowy” ustalono, że wszystkie zapisy dotyczące roku obrotowego: 2018 miały datę księgowania 25 października 2019 r., 2019 miały datę księgowania 10 września 2020 r. lub 23 września 2020 r. lub 24 września 2020 r., 2020 miały datę księgowania 27 lipca 2021 r. lub 29 lipca 2021 r. Zapisy dotyczące okresów sprawozdawczych od stycznia do czerwca 2021 r. miały datę księgowania 6 sierpnia 2021 r. Było to niezgodne z art. 23 ust. 1 uor oraz art. 24 ust. 5 uor.

---

sprawozdań zarządu z działalności spółki i grupy kapitałowej oraz wniosku zarządu w sprawie podziału zysku wraz z wymaganymi uchwałami; sprawozdanie rady nadzorczej jako spółki z działalności Spółki w ubiegłym roku obrotowym wraz z uchwałą dotyczącą przyjęcia tego sprawozdania, uchwała rady nadzorczej w sprawie wniosku do Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia o udzielenie absolutorium członkom zarządu spółki; w przypadku upływu kadencji zarządu spółki – uchwała rady nadzorczej w sprawie powołania członków zarządu na następną kadencję (za 2019 r).

<sup>332</sup> Na podstawie wydanych przez Prezesa Rady Ministrów: Zasad Nadzoru Właścicielskiego nad spółkami z udziałem Skarbu Państwa, a także Wytycznych dla spółek z udziałem Skarbu Państwa sporządzających sprawozdanie finansowe za rok odpowiednio: 2017, 2018, 2019 oraz 2020.

<sup>333</sup> Na podstawie wydanych przez Prezesa Rady Ministrów Wytycznych dla spółek z udziałem Skarbu Państwa sporządzających sprawozdanie finansowe za rok odpowiednio: 2017, 2018, 2019 oraz 2020.

<sup>334</sup> Na podstawie wydanych przez Prezesa Rady Ministrów Wytycznych dla spółek z udziałem Skarbu Państwa sporządzających sprawozdanie finansowe za rok odpowiednio: 2017, 2018, 2019 oraz 2020.

<sup>335</sup> Tj. w roku ich przyjęcia lub dokonania w nich zmian, w tym regulaminy: zarządu, rady nadzorczej oraz wyborcze.

<sup>336</sup> Na podstawie wydanych przez Prezesa Rady Ministrów Wytycznych dla spółek z udziałem Skarbu Państwa sporządzających sprawozdanie finansowe za rok odpowiednio: 2017, 2018, 2019 oraz 2020.

<sup>337</sup> Na podstawie wydanych przez Prezesa Rady Ministrów Wytycznych dla spółek z udziałem Skarbu Państwa sporządzających sprawozdanie finansowe za rok odpowiednio: 2019 oraz 2020.

<sup>338</sup> Na podstawie uchwały Rady Nadzorczej nr 3 z 18 lutego 2019 r.

<sup>339</sup> Badaniem objęto: kwartalne sprawozdania pn. Karta Spółki według stanu na koniec: III kwartału 2018 r., IV kwartału 2018 r., IV kwartału 2019 r. oraz IV kwartału 2020 r.; F-01/I-01 sprawozdania o przychodach, kosztach i wyniku finansowym oraz nakładach na środki trwałe za okres od początku roku do końca: I kwartału 2018 r. według stanu na 31.03.2018 r., IV kwartału 2018 r. według stanu na 31.12.2018 r., 2019 r. według stanu na 31.12.2019 r. oraz 2020 r. według stanu na 31.12.2020 r.; jednostkowe sprawozdanie finansowe za rok obrotowy: 2017, 2018, 2019 oraz 2020.

Zgodnie z art. 23 ust. 1 uor zapisów w księgach rachunkowych dokonuje się w sposób trwały, bez pozostawiania miejsc pozwalających na późniejsze dopiski lub zmiany. Przy prowadzeniu ksiąg rachunkowych przy użyciu komputera należy stosować właściwe procedury i środki chroniące przed zniszczeniem, modyfikacją lub ukryciem zapisu. Zgodnie z art. 24 ust. 5 Księgi rachunkowe uznaje się za prowadzone na bieżąco, jeżeli: 1) pochodzące z nich informacje umożliwiają sporządzenie w terminie obowiązujących jednostkę sprawozdań finansowych i innych, sprawozdań, w tym deklaracji podatkowych oraz dokonanie rozliczeń finansowych; 2) zestawienia obrotów i sald kont księgi głównej są sporządzane przynajmniej za poszczególne okresy sprawozdawcze, nie rzadziej niż na koniec miesiąca, w terminie, o którym mowa w pkt 1, a za rok obrotowy - nie później niż do 85 dnia po dniu bilansowym; 3) ujęcie wpłat i wypłat gotówką, czekami i weksłami obcymi oraz obrotu detalicznego i gastronomii następuje w tym samym dniu, w którym zostały dokonane.

(akta kontroli: str. 1465-1617, 2238-2245, 2367-2370, 2386-2496, 2762-2810, 2813-2828, 2829-2857, 4457-4479, 6010-6011, 6081-6100)

Prezes Zarządu wyjaśnił, że (...) *Każda informacja wynikająca z dowodu księgowego zostaje wprowadzona do systemu księgowego TETA w odpowiednim rejestrze, który po wprowadzeniu danych posiada status „Niegotowy”. Następnie po weryfikacji prawidłowości zapisów dokonanych w księgach rachunkowych z dokumentami źródłowymi następuje zmiana statusu rejestru na „Gotowy”. Status „Gotowy” oznacza, że rejestry zostały wstępnie zablokowane przed ich niekontrolowaną zmianą i dalszą modyfikacją. Taki status rejestrów w ocenie Spółki pozwala na prowadzenie ksiąg rachunkowych w sposób wskazany w art. 24 (...)(dalej: uor), tj. rzetelnie, bezbłędnie, sprawdzalnie i na bieżąco. Dodatkowo Spółka wskazuje, że dane zawarte w rejestrach o statusie „Gotowy” posiadają identyczne dane jak te w rejestrach o statusie „Zaksięgowany”, co jest potwierdzeniem, iż nie były dokonywane żadne zmiany w księgach rachunkowych, a zmiana statusu rejestru jest jedynie czynnością techniczną.*

(akta kontroli: str. 2361-2362, 2736-2738)

Ponadto Prezes Zarządu, Wiceprezes ds. Finansowo-Księgowych, Główna Księgowa Spółki wyjaśnili, że (...) *Spółka nie zgadza się ze stwierdzeniem, że jej księgi rachunkowe nie były prowadzone na bieżąco, ponieważ zarówno sprawozdania finansowe, jak i deklaracje podatkowe oraz rozliczenia finansowe sporządzone zostały w obowiązujących Spółkę terminach. Ujęcie wpłat i wypłat gotówką, czekami i weksłami obcymi oraz obrotu detalicznego nastąpiło w tym samym dniu, w którym zostały dokonane, a zestawienia obrotów i sald za dany rok obrotowy były sporządzone w terminie nie później niż do 85 dnia po dniu bilansowym. Spełnione zatem zostały wymogi stawiane w art. 24 ust. 5 ustawy o rachunkowości (...) czego potwierdzeniem są (...) przekazane (...) elektroniczne pliki z zestawieniami obrotów i sald dot. poszczególnych lat obrotowych wygenerowane w momencie sporządzania sprawozdania finansowego i przekazane do biegłego rewidenta badającego sprawozdanie finansowe za odpowiednie lata. Spółka (...) wyjaśnia, że status „Gotowy” oznacza, że rejestry zostały wstępnie zablokowane przed ich niekontrolowaną zmianą i dalszą modyfikacją. Dodatkowo wskazujemy, że dane zawarte w rejestrach o statusie „Gotowy” posiadają identyczne dane jak te w rejestrach o statusie „Zaksięgowany”, co jest potwierdzeniem, iż nie były dokonywane żadne zmiany w księgach rachunkowych, a zmiana statusu rejestru jest jedynie czynnością techniczną. Przedstawiona przez Spółkę w toku kontroli dokumentacja, naszym zdaniem wskazuje, że dowody księgowe i odpowiadające im zapisy księgowe o statusie „Gotowy” umożliwiły przeprowadzenie dekretacji dowodów na właściwych kontach syntetycznych i*

analitycznych, a tym samym potwierdza poprawne ujęcie tych danych w sprawozdaniu finansowym Spółki. Zamknięcie ksiąg rachunkowych, o którym mowa w art. 12 ust. 2 uor nastąpiło na podstawie rejestrów posiadających status „Gotowy”. Dodatkowo system TETA posiada funkcjonalność „Zablokuj”, która umożliwiła zamknięcie danego okresu sprawozdawczego, poprzez uniemożliwienie dokonywania jakichkolwiek zmian w danym okresie sprawozdawczym. Spółka wskazuje także, że zmiana statusu rejestrów z „Gotowy” na „Zaksięgowany” oraz zablokowanie okresów sprawozdawczych i nadanie im statusu „Zamknięty” skutkuje tym, że w systemie księgowym jest widoczna jedynie data rejestru, w której został zmieniony jego status na „Zaksięgowany” i data zamknięcia okresu sprawozdawczego. Spółka uznała, że księgi są prowadzone w sposób trwały, gdyż zamknięte okresy za pośrednictwem funkcjonalności „Zablokuj” uniemożliwiały wprowadzanie zmian w poszczególnych dokumentach. (...). W dniu 10.09.2021 r. wysłała wyjaśnienie w formie elektronicznej (wiadomość mail) załączając zestawienie, wskazujące datę zatwierdzenia odpowiednich dokumentów księgowych, która jest potwierdzeniem, że w księgach nie nastąpiły żadne zmiany w okresie pomiędzy datą sporządzenia sprawozdania finansowego a datą fizycznej zmiany statusu odpowiedniego roku na „Zamknięty” co potwierdza, że Spółka terminowo wykonywała obowiązek wynikający z ustawy o rachunkowości o dokonaniu zapisów operacji gospodarczych w księgach rachunkowych Spółki w sposób trwały. Data zatwierdzenia dokumentu jest datą ostatniej zmiany dokonanej w danym dokumencie. Z przekazanych Państwu materiałów jednoznacznie wynika, że nie nastąpiły żadne modyfikacje w przedmiotowych dokumentach, a zatem nie nastąpiły zmiany w księgach rachunkowych Spółki w okresie pomiędzy sporządzeniem sprawozdania finansowego za dany rok a faktyczną zmianą statusu ksiąg na „Zamknięty”. Dane zawarte w plikach przekazywanych biegłemu rewidentowi oraz te wygenerowane na bieżąco podczas kontroli zawierają te same dane, co potwierdza, że zmiana statusu danego roku na „zamknięty” była przez Spółkę traktowana jedynie jako czynność techniczna. Jednocześnie wskazujemy, że badania sprawozdań finansowych Spółki za lata 2018-2020 przez biegłego rewidenta nie wykazały nieprawidłowości, a dane przedstawione w przygotowanych wówczas zestawieniach obrotów i sald były także przez niego traktowane jako ostateczne. Powyższe utwierdziło Spółkę w przekonaniu, że zapisy zawarte w księgach rachunkowych mające status „Gotowy” nie mają negatywnego wpływu na sprawozdawczość bieżącą i roczną Spółki.

(akta kontroli: str. 4510-4512, 6013-6080)

W ocenie NIK zmiana statusu dokumentu (rejestru) na zaksięgowany jest faktycznie czynnością techniczną, jednak wymaganą przepisami uor oraz niezbędną do wprowadzenia dokumentów do ksiąg rachunkowych. Natomiast zapis (rejestr) o statusie Gotowy może być modyfikowany i nawet jeśli jego modyfikacja dokonywana jest w sposób kontrolowany, dostępny tylko dla wyznaczonych osób, jest niezgodna z art. 23 ust. 1 uor. Dane wprowadzone do rejestrów i posiadające status Gotowy stanowią funkcję bufora księgowania. Zgromadzenie w buforze zapisów zakwalifikowanych do zaksięgowania nie może być uznane za tożsame z ich ujęciem w księgach rachunkowych. Dziennik jest jednym z elementów ksiąg rachunkowych (art. 13 ust. 1 uor), a zapis księgowy powinien posiadać m.in. automatycznie nadany numer pozycji, pod którą został wprowadzony do dziennika (art. 14 ust. 4 uor). W przypadku ksiąg rachunkowych Spółki numery dziennika nadawane były po zmianie statusu z Gotowy na Zaksięgowany.

Spółka powinna w trakcie roku, w określonym terminie umożliwiającym dotrzymanie obowiązujących terminów sprawozdań, zamykać miesiąc. Zamknięcie miesiąca polega na uniemożliwieniu dokonywania kolejnych zapisów lub korekty zapisów w danym miesiącu. Każdy miesiąc należy zatem skompletować (objąć nim wszystkie

dokonane w tym miesiącu operacje) rozliczyć i zamknąć, a po wykonaniu tych czynności nie można już wprowadzać żadnych zapisów do ksiąg zamkniętego miesiąca. Moment zamknięcia miesiąca jednostka wyznacza sama. Zazwyczaj granicą jest termin sporządzenia deklaracji podatkowych. Przyjmuje się, że jest to ostateczny termin wprowadzenia do ksiąg rachunkowych wszystkich zapisów dotyczących minionego miesiąca oraz zamknięcia tego miesiąca. Konsekwencją utrzymywania dowodów księgowych w tzw. buforze było sporządzanie zestawień obrotów i sald z danymi z bufora, co należy traktować jako zestawienia robocze. Tym samym ksiąg rachunkowych Spółki nie można uznać za prowadzone prawidłowo, w tym prowadzone na bieżąco. Nie spełniały one bowiem wymogów określonych w art. 24 ust. 5 uor.

2. W okresie objętym kontrolą zatwierdzenia sprawozdania finansowego za lata 2018-2020 dokonano odpowiednio 30 czerwca 2019 r.<sup>340</sup>, 29 czerwca 2020 r.<sup>341</sup>, 28 czerwca 2021 r.<sup>342</sup>, a ostatecznego zamknięcia ksiąg rachunkowych Spółki za te lata dokonano odpowiednio 23 grudnia 2019 r., 31 grudnia 2020 r. oraz 26 sierpnia 2021 r. Było to niezgodne z art. 12 ust. 4 uor, który stanowi, że ostateczne zamknięcie i otwarcie ksiąg rachunkowych jednostki kontynuującej działalność powinno nastąpić najpóźniej w ciągu 15 dni od dnia zatwierdzenia sprawozdania finansowego za rok obrotowy. Ponadto Spółka dokonywała zamknięcia ksiąg rachunkowych niezgodnie z art. 12 ust. 2 pkt 1 uor, który stanowi, że księgi rachunkowe zamyka się na dzień kończący rok obrotowy - nie później niż w ciągu 3 miesięcy od dnia zaistnienia tych zdarzeń. W przypadku Spółki zamknięcie roku obrotowego powinno nastąpić do 31 marca roku następnego. Zamknięcia dwunastu miesięcy 2018 r. dokonano 23 grudnia 2019 r., zamknięcia pierwszych sześciu miesięcy 2019 r. dokonano 24 września 2020 r., kolejnych – 31 grudnia 2020 r. Natomiast zamknięcia wszystkich miesięcy 2020 r. dokonano 26 sierpnia 2021 r.

(akta kontroli: 1465-1503, 2238-2245, 2367-2370, 2811-2812, 2813-2828, 2910-2915, 4485-4491, 6017-6052)

Prezes Zarządu wyjaśnił: *Co do zasady, zgodnie z art. 12 ust. 2 uor księgi rachunkowe zamyka się na dzień kończący rok obrotowy, będący dniem bilansowym, nie później niż w ciągu trzech miesięcy od tego terminu. Niemniej ustawa o rachunkowości nakłada na Spółkę obowiązek sporządzenia sprawozdania finansowego, co skutkuje tym, że ostateczne zamknięcie ksiąg rachunkowych, które uniemożliwia wprowadzenie jakichkolwiek zmian do ksiąg rachunkowych zamkniętego roku oraz sprawozdania finansowego, następuje po zatwierdzeniu sprawozdania finansowego przez Walne Zgromadzenie Spółki. Z tych też powodów ostatecznie zamykano księgi rachunkowe Spółki poprzez dokonanie zmiany statusu zapisów operacji gospodarczych ze statusu „Gotowy” na „Zaksięgowany” dopiero po zatwierdzeniu sprawozdania finansowego Spółki. (...) zamknięcie ksiąg rachunkowych, o którym mowa w art. 12 ust. 2 uor nastąpiło na podstawie rejestrów posiadających status „Gotowy”, natomiast ostateczne zamknięcie ksiąg nastąpiło po zatwierdzeniu sprawozdania finansowego. Zmiana statusu rejestrów z „Gotowy” na zaksięgowany skutkuje tym, że w systemie księgowym jest widoczna jedynie data rejestru, w której został zmieniony jego status na „Zaksięgowany”.*

(akta kontroli: str. 2361-2362, 2736-2738, 4510-4512)

NIK zauważa, że zgodnie z art. 12 ust. 2 uor, zamknięcie ksiąg rachunkowych następuje na dzień kończący rok obrotowy, nie później niż w ciągu trzech miesięcy od dnia zaistnienia tego zdarzenia. Jest to też okres, w którym zgodnie z art. 52 ust.

<sup>340</sup> Uchwałą nr 3/2019 Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia Spółki z dnia 30 czerwca 2019 r.

<sup>341</sup> Uchwałą nr 3/2020 Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia z 29 czerwca 2020 r.

<sup>342</sup> Uchwałą nr 3/2021 r. Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia z 28 czerwca 2021 r.

1 uor kierownik jednostki ma zapewnić sporządzenie rocznego sprawozdania finansowego i przedstawić je właściwym organom. Następnie, zgodnie z art. 12 ust. 4 ww. ustawy, w ciągu 15 dni po zatwierdzeniu sprawozdania finansowego powinno nastąpić ostateczne zamknięcie ksiąg rachunkowych. Wynika to z ewentualnych zmian, jakie jednostka musi uwzględnić w sprawozdaniu przed jego zatwierdzeniem w przypadku zaistnienia zdarzeń odnoszących się do roku poprzedniego. Oznacza to, że ostateczne zamknięcie ksiąg Spółki, polegające na nieodwracalnym wyłączeniu możliwości dokonywania zapisów księgowych w zbiorach tworzących zamknięte księgi rachunkowe, powinno nastąpić nie później niż do 15 lipca 2019 r. (za rok 2018), do 14 lipca 2020 r. (za rok 2019), do 13 lipca 2021 r. (za rok 2020). Zapisy księgowe powinny być dokonane w sposób trwały do dnia sporządzenia sprawozdań za dany miesiąc, w razie ujawnienia błędów po zamknięciu miesiąca lub prowadzenia ksiąg rachunkowych przy użyciu komputera, dozwolone są tylko korekty dokonane w sposób określony w art. 25 ust. 1 pkt 2, tj. przez wprowadzenie do ksiąg rachunkowych dowodu zawierającego korekty błędnych zapisów, dokonywane tylko zapisami dodatnimi albo tylko ujemnymi.

#### OCENA CZĄSTKOWA

W okresie objętym kontrolą Spółka posiadała płynność i samodzielność finansową. Sytuacja ekonomiczno-gospodarcza była stabilna, w roku 2020 dynamika wzrostu przychodów ogółem była wyższa od dynamiki wzrostu kosztów.

W latach 2017-2020 nie występowały w Spółce należności długoterminowe, a stan należności krótkoterminowych w latach 2018 – 2021 (I półrocze) wykazywał tendencję rosnącą. Spółka podejmowała działania w celu wyegzekwowania spłat należności, a podejmowane czynności windykacyjne przeprowadzane były na podstawie obowiązującej w Spółce Instrukcji postępowania windykacyjnego. Spółka udzielała darowizn zgodnie z zasadami ustalonymi w jej Statucie.

W portach występował w badanym okresie spadek wielkości przeładunków węgla i rudy przy jednoczesnym wzroście przeładunku zbóż i paliw. Zdolność przeładunkowa portów Szczecin i Świnoujście w latach 2018-2020 została wykorzystana w ponad 50%.

Spółka pozyskiwała środki finansowe pochodzące z budżetu Unii Europejskiej na realizację zadań inwestycyjnych ujętych w jej Planie Rozwoju Portów, a wydatkowane przez Spółkę środki unijne na finansowanie inwestycji wzrosły w 2020 r. do 72,27% jej wydatków inwestycyjnych.

W badanym okresie Zarząd oraz Rada Nadzorcza Spółki w sposób prawidłowy wywiązywały się z obowiązków sprawozdawczych względem ministra właściwego ds. gospodarki morskiej.

Nieprawidłowości stwierdzone w obszarze gospodarki finansowej polegały na nieprowadzeniu na bieżąco ksiąg rachunkowych a także niedokonywaniu zapisów operacji gospodarczych w księgach rachunkowych Spółki w sposób trwały przez kilka do kilkudziesięciu miesięcy po zakończeniu poszczególnych okresów sprawozdawczych. Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły również zamknięcia przez Spółkę ksiąg rachunkowych w terminie późniejszym niż w ciągu trzech miesięcy od dnia kończącego rok obrotowy, a także ostatecznego zamknięcia ksiąg rachunkowych Spółki później niż w ciągu 15 dni od dnia zatwierdzenia sprawozdania finansowego za rok obrotowy.

## IV. Uwagi i wnioski

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

Wnioski

1. Podjęcie działań organizacyjnych, mających na celu terminowe przeprowadzanie przeglądów budowlanych obiektów infrastruktury portowej oraz realizowanie zaleceń sformułowanych w toku okresowych kontroli stanu technicznego obiektów.
2. Podjęcie działań organizacyjno-zarządczych zmierzających do opiniowania przez nadzór autorski istotności zmian w kontraktach na zadania budowlane.
3. Prowadzenie ksiąg rachunkowych na bieżąco, w tym dokonywanie trwałych zapisów operacji gospodarczych w terminie umożliwiającym sporządzenie obowiązujących Spółkę sprawozdań finansowych i innych sprawozdań, w tym deklaracji podatkowych.
4. Wprowadzenie do Polityki Rachunkowości Spółki zapisów zobowiązujących do określenia terminu zamykania okresów sprawozdawczych (miesięcznych) oraz do zamykania roku obrotowego nie później niż 15 dni od dnia zatwierdzenia sprawozdania finansowego za ten rok.

Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag.

## V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia  
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Szczecinie. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Obowiązek  
poinformowania  
NIK o sposobie  
wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 30 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.

Szczecin, dnia 5 października 2021 r.

Kontrolerzy  
Ewelina Czerepska  
Specjalista kontroli państwowej  
- //-

Marzena Guzierowicz  
Główny specjalista kontroli  
państwowej  
- //-

*Zmian w wystąpieniu pokontrolnym  
dokonał: Wiesław Chabraszewski p.o.  
Dyrektora Delegatury NIK w  
Szczecinie.*

Najwyższa Izba Kontroli  
Delegatura w Szczecinie  
Dyrektor