



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Departament Infrastruktury

KIN – 4101-003-02/2014  
P/14/031

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

# I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/14/031 – Gospodarka finansowa i inwestycyjna portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Departament Infrastruktury
Kontrolerzy	1. Robert Mecha, starszy inspektor kp., upoważnienie do kontroli nr 88539 z dnia 5 maja 2014 r. 2. Waldemar Wypych, gł. specjalista kp., upoważnienie do kontroli nr 88551 z dnia 12 maja 2014 r. 3. Jacek Zaremba, gł. specjalista kp., upoważnienie do kontroli nr 88538 z dnia 5 maja 2014 r.  (dowód: akta kontroli str. 1-6)
Jednostka kontrolowana	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. (dalej: ZMPG lub Spółka), 80-955 Gdańsk, ul. Zamknięta 18.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Dorota Raben – Prezes Zarządu ZMPG od 7 czerwca 2013 r.  Od dnia 15 czerwca 2011 r. do 13 grudnia 2012 r. Prezesem Zarządu ZMPG był Ryszard Strzyżewicz, a od 13 grudnia 2012 r. do 7 czerwca 2013 r.- Jerzy Melaniuk.  (dowód: akta kontroli str. 7-8)

## II. Ocena kontrolowanej działalności

### Ocena ogólna

#### Uzasadnienie oceny ogólnej

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości<sup>1</sup> oceniał działalność ZMPG w zakresie gospodarki finansowej i inwestycyjnej w okresie objętym kontrolą (2012-2014 do zakończenia kontroli).

Podstawą wydania powyższej oceny były pozytywne mimo stwierdzonych nieprawidłowości oceny obszarów: zarządzania nieruchomościami i infrastrukturą portową; prognozowania, programowania i planowania rozwoju portu; gospodarki finansowej, a także negatywna ocena obszaru budowy, rozbudowy, utrzymania i modernizacji infrastruktury portowej.

NIK pozytywnie ocenia opracowanie w 2013 r. i uchwalenie w czerwcu 2014 r. przez Spółkę *Strategii rozwoju Portu Gdańsk do 2027 r.*, stały wzrost wyniku finansowego – zysk brutto wzrósł z 17,3 mln zł w 2011 r. do 36,6 mln zł w 2012 r. i 46,4 mln zł w 2013 r., a także zwiększenie powierzchni gruntów oddanych w dzierżawę z 254,9 ha w 2011 r. do 269,5 ha w 2012 r. i 319,2 ha w 2013 r.

Na obniżenie oceny wpłynęły stwierdzone w kontroli nieprawidłowości, w tym przede wszystkim nierzetelne planowanie przez ZMPG zadań inwestycyjnych oraz ich realizacja. Wykonanie rocznych planów inwestycyjnych wyniosło 26,4% w 2012 r., 43,3% w 2013 r., a zaawansowanie po I poł. 2014 r. wynosiło 21%. Podobny stan stwierdzono w Spółce już uprzednio, w wyniku kontroli NIK przeprowadzonej w 2011 r. Kontrola wykazała, że w latach 2009-2010 inwestycje infrastrukturalne ZMPG nie były realizowane zgodnie z przyjętymi planami. Zarząd ZMPG przyjął wówczas do realizacji wniosek pokontrolny NIK zmierzający do poprawy istniejącego stanu, wniosek ten jednak nie został zrealizowany.

<sup>1</sup> Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

### III. Opis ustalonego stanu faktycznego

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

Opis stanu faktycznego

W okresie ostatnich pięciu lat Spółka nabyła dwie nieruchomości o łącznej powierzchni 30,0209 ha, a także podjęła działania w celu przejęcia 20 działek. Kontrola nie wykazała nabycia nieruchomości gruntowych, które nie byłyby następnie wykorzystywane w działalności Spółki.

(dowód: akta kontroli str. 16-116)

W latach 2011-2013 Spółka posiadała 667 ha w użytkowaniu wieczystym, z czego do wydzierżawienia na koniec 2013 r. nie nadawało się 64,3 ha. W kolejnych latach tego okresu Spółka zwiększała powierzchnię gruntów dzierżawionych podmiotom zewnętrznym z 254,89 ha (38,2% ogólnej powierzchni) w 2011 r. do 269,50 ha (40,4%) w 2012 r., oraz do 319,23 ha (47,86%) w 2013 r.

Wpływy Spółki z tytułu dzierżawy gruntów w kolejnych latach wzrastały i wyniosły odpowiednio: 45,0 mln zł, 56,5 mln zł i 60,8 mln zł. Wpływy z tytułu dzierżawy budynków wyniosły odpowiednio: 10,0 mln zł, 10,8 mln zł i 11,1 mln zł.

(dowód: akta kontroli str. 117-119, 1056, 1185, 1297)

Posiadane nieruchomości portowe Spółka udostępniała zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich<sup>2</sup>, na zasadach określonych w Statucie Spółki oraz w oparciu o *Regulamin organizowania i przeprowadzania przetargów na oddanie w użytkowanie, dzierżawę lub najem nieruchomości znajdujących się we władaniu Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A.*

(dowód: akta kontroli str. 121-184)

W skład infrastruktury sieciowej Spółki wchodziły sieci, urządzenia i obiekty branż: elektroenergetycznej, wodno-kanalizacyjnej, teleinformatycznej i ciepłowniczej. Infrastruktura ta zapewniała dostawę mediów dla ogólnodostępnej infrastruktury portu utrzymywanej przez Spółkę. ZMPG świadczył swoje usługi podmiotom obcym w zakresie dostaw sieciowych według jednakowych dla wszystkich zasad i stawek. Nie stosowano żadnych upustów i ulg w zależności od rodzaju odbiorcy lub jego statusu właścicielskiego. Przyłączenie, dostawa i dostosowywanie infrastruktury dla zasilania kontrahentów ZMPG odbywało się na wniosek odbiorcy. Rozliczenia odbywały się na podstawie taryf i cenników zatwierdzonych przez Zarząd Spółki. Taryfy zawierały szczegółowe opisy zasad rozliczeń, kryteria podziału odbiorców do grup taryfowych, stawki opłat według rodzaju usług, składników i grup odbiorców. Taryfy i cenniki były publikowane na stronie internetowej Spółki.

(dowód: akta kontroli str. 185-307)

W latach 2011-2013 zyski Spółki z udostępniania infrastruktury portowej co roku wzrastały, z poziomu 32,1 mln zł w 2011 r., do 37,1 mln zł w 2012 r. i 39,9 mln zł w 2013 r., co było głównie wynikiem wzrostu przychodów. Również zyski Spółki z tytułu udostępniania nieruchomości portowych rosły z poziomu 25,6 mln zł w 2011 r. do 33,2 mln zł w 2012 r. i 38,1 mln zł w 2013 r.

(dowód: akta kontroli str. 308-311)

Ustalone nieprawidłowości

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

<sup>2</sup> Dz.U. z 2010 r. nr 33, poz. 179, dalej: ustawa o portach.

1. Spółka nie wypełniała niektórych obowiązków nałożonych na zarządcę obiektów budowlanych przepisami ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane<sup>3</sup>. ZMPG nie zapewnił prawidłowego dokumentowania ustaleń kontroli okresowych w książkach obiektu budowlanego. Analiza 30% książek obiektów infrastruktury portowej, przeprowadzona w zakresie wypełniania obowiązków zarządcy obiektów budowlanych określonych w art. 62 ust. 1 pkt 1-2 i ust. 4 oraz w art. 64 ust. 1 i 3 ustawy Prawo budowlane wykazała, że:

- do książek obiektów kanalizacji deszczowej prowadzonych dla Nabrzeża Bytomskiego i Krakowskiego, dla Portu Północnego Nabrzeże Obrońców Poczty Polskiej oraz dla Nabrzeża Przemysłowego nie załączono protokołów z kontroli okresowej pięcioletniej;
- w 16 książkach obiektów nie dokonano wpisów o przeprowadzonych kontrolach okresowych.

Wiceprezes Zarządu ds. Infrastruktury Jerzy Melaniuk wyjaśnił<sup>4</sup>, że braki w dokumentacji są systematycznie sprawdzane i uzupełniane. Termin zakończenia uzupełniania braków przewidywany był do 29 lipca 2014 r. Brak niektórych wpisów w książkach obiektów wynikał z odrębnego prowadzenia przeglądów dla całych obiektów i wpisach w książkach obiektów hydrotechnicznych lub budynkach.

Do zakończenia kontroli uzupełniono brakujące wpisy w książkach obiektów.

2. Sześć torów podźwigowych wchodzących w skład infrastruktury portu wymienionej w załączniku nr 1 do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 20 maja 2013 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<sup>5</sup>, było w stanie likwidacji lub zostały przebudowane, co wyklucza ich dalszą eksploatację. Zgodnie z wyjaśnieniami Inspektora ds. Technicznych „[...]”<sup>6</sup>,<sup>7</sup> w związku ze zmianami w technologii przeładunków stan techniczny części torów uległ pogorszeniu i prowadzona jest ich likwidacja; tor zabudowany zasobnikami przez wiele lat wcześniej nie był wykorzystywany, a wykonanie zasobni nie zmuszało do jego likwidacji; tor w Basenie Roboczym ze względu na specyfikę działalności aktualnych dzierżawców nie jest niezbędny do prowadzonej przez nich działalności. W ocenie NIK, likwidacja części infrastruktury portowej wymaga jednak uzgodnienia z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej, który na podstawie art. 5 ust. 2a ustawy o portach określa w rozporządzeniu składniki infrastruktury portowej, z uwzględnieniem ich rodzaju, liczby, wymiarów oraz usytuowania.

(dowód: akta kontroli str. 312-346)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

<sup>3</sup> Dz.U. z 2013 r., poz. 1409 ze zm.

<sup>4</sup> Wyjaśnienia z dnia 29 lipca 2014 r., sygn. IS-263/233/14.

<sup>5</sup> Dz.U. z 2013 r., poz. 632

<sup>6</sup> Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2014 r., poz.782 ze zm.) i art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 29 sierpnia o ochronie danych osobowych (Dz.U. z 2014 r., poz.1182 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie danych osobowych Inspektora ds. Technicznych. Wyłączenia tego dokonano w interesie osoby fizycznej.

<sup>7</sup> Przywołane w wyjaśnieniach Dyrektora Biura Administracji „[...] Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2014 r., poz.782 ze zm.) i art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 29 sierpnia o ochronie danych osobowych (Dz.U. z 2014 r., poz.1182 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie danych osobowych Dyrektora Biura Administracji. Wyłączenia tego dokonano w interesie osoby fizycznej.” z dnia 1 sierpnia 2014 r.

## 2. Prognozowanie, programowanie i planowanie rozwoju portu.

Opis stanu faktycznego

W okresie objętym kontrolą (do dnia 12 czerwca 2014 r.) w Spółce obowiązywała strategia pn. *Strategia rozwoju portu Gdańsk do 2030 r.*, która zatwierdzona została przez Zarząd Spółki 19 października 2007 r. Procedura sporządzania strategii obowiązująca wówczas w ZMPG (opisana w Statucie Spółki) nie przewidywała zatwierdzania jej przez pozostałe organy Spółki. W pkt 5.5. *Strategii* ustalono m.in.: „Realizacja wytyczonych celów winna odbywać się konsekwentnie, zgodnie z ustalonym wieloletnim harmonogramem działań. Osiągnięcie poszczególnych celów pośrednich monitorowane będzie przez stosowne wskaźniki osiągnięcia wyznaczonych celów. (...) w oparciu o podane wskaźniki Spółka będzie monitorować realizację strategii, a ocena realizacji strategii będzie co roku przedstawiana Radzie Nadzorczej Spółki. W celu realizacji strategii przygotowany zostanie odrębny dokument pt. „Szczegółowy plan realizacji Strategii rozwoju portu Gdańsk do 2030 r.”. Dokument ten będzie zawierał szczegółowe działania, terminy ich realizacji oraz odpowiedzialnych za ich wykonanie”.

(dowód: akta kontroli str. 347-348, 399, 1448, 1548-1550, 1572, 1613-1615)

W okresie objętym kontrolą, do zadań właściwych komórek organizacyjnych Spółki należało m.in.:

- opracowywanie, planowanie i ocena realizacji strategii Spółki;
- wykonywanie analiz niezbędnych do ustalania planów strategicznych;
- ocena wprowadzanych do realizacji projektów rozwojowych pod kątem osiągania celów strategicznych;
- sporządzanie planów finansowych wraz z budżetami cząstkowymi, opracowywanie długofalowych planów finansowych Spółki, uwzględniających alternatywne strategie działań, projektowanie metod finansowania i sposobów pozyskiwania kapitałów.

(dowód: akta kontroli str. 1449-1474)

Dyrektor Biura Strategii i Rozwoju Portu „[...]”<sup>8</sup> w wyjaśnieniach<sup>9</sup> stwierdził: „Nie mamy informacji o powstaniu przed rokiem 2012 dokumentu „Wieloletni harmonogram działań realizujących Strategię rozwoju Portu Gdańsk do 2030 r.”. W latach 2012-2014 taki harmonogram nie powstał. W latach 2012-2014 Strategia realizowana była w ramach rocznych planów inwestycyjno-remontowych, finansowych, marketingowych i promocyjnych. (...) nie mamy informacji o powstaniu przed rokiem 2012 dokumentu „Szczegółowy plan realizacji Strategii rozwoju Portu Gdańsk do 2030 roku”. W latach 2012-2014 taki dokument nie powstał. Co roku sporządzane były jednak coroczne plany inwestycyjno-remontowe, które oparte były na obowiązującej Strategii. Plany zachowywały ciągłość strategicznych kierunków rozwoju. W ciągu roku 2012 następowały zmiany w składzie Zarządu. Od grudnia 2012 roku funkcję jednoosobowego Zarządu pełnił Pan Jerzy Melaniuk, ale z uwagi na trwającą procedurę konkursową wyboru nowego Zarządu został poproszony przez Radę Nadzorczą o nie podejmowanie działań strategicznych i perspektywicznych, a do takich należałby „Szczegółowy plan realizacji Strategii”. Ponadto od momentu powstania Strategii upłynęło już 5 lat, w ciągu których część celów strategicznych została zrealizowana. W roku 2012 trwały prace nad aktualizacją Strategii.”

(dowód: akta kontroli str. 347-348, 399, 1448, 1548-1550, 1572, 1613-1615)

<sup>8</sup> Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2014 r., poz.782 ze zm.) i art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 29 sierpnia o ochronie danych osobowych (Dz.U. z 2014 r., poz.1182 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie danych osobowych Dyrektora Biura Strategii i Rozwoju Portu. Wyłączenia tego dokonano w interesie osoby fizycznej.

<sup>9</sup> Wyjaśnienia z dnia 29 lipca 2014 r., sygn.. NS/031/2014.

Nową strategię ZMPG pt. *Strategia rozwoju Portu Gdańsk do 2027 r.* Zarząd Spółki przyjął 29 stycznia 2014 r. Rada Nadzorcza Spółki 25 kwietnia 2014 r. pozytywnie zaopiniowała *Strategię*, a 13 czerwca 2014 r. Walne Zgromadzenie Spółki zatwierdziło ten dokument.

(dowód: akta kontroli str. 403-410)

W *Strategii rozwoju Portu Gdańsk do 2027 roku* wskazano cele strategiczne, wynikające z analizy SWOT:

- osiągnięcie pozycji najważniejszego węzła TEN-T w Regionie Bałtyckim, będącego bramą dla całego spektrum ładunków spoza UE,
- osiągnięcie pozycji V generacji, portu łączącego w sobie funkcje: węzła logistycznego wszystkich rodzajów środków transportu, centrum industrialnego z kompleksową obsługą transportu intermodalnego, centrum dystrybucji towarów,
- poprawienie stanu i modernizacja infrastruktury zapewniającej dalszy rozwój wszystkich funkcji właściwych dla portów V generacji.

(dowód: akta kontroli str. 347-500, 900-953)

Ustalone  
nieprawidłowości

W kontrolowanym zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość.

Jako nierzetelne NIK ocenia działania ZMPG w zakresie realizacji *Strategii rozwoju portu Gdańsk do 2030 r.*, według założeń zatwierdzonych uchwałą Zarządu Spółki z dnia 19 października 2007 r. ZMPG nie opracował kluczowych dokumentów wymienionych w *Strategii*, tj. zarówno wieloletniego harmonogramu działań, jak i *Szczegółowego planu realizacji Strategii rozwoju portu Gdańsk do 2030 r.* Dokumenty te miały uwzględniać terminy realizacji wytyczonych celów, szczegółowe działania, terminy ich realizacji oraz odpowiedzialnych za ich wykonanie. W latach 2010-2012 trwały wprawdzie prace nad kolejnymi projektami aktualizacji planu strategicznego, a nawet nad projektem nowej strategii, jednakże dokumenty te nie zostały zatwierdzone, pomimo że *Strategia rozwoju portu Gdańsk do 2030 r.* formalnie obowiązywała w Spółce ponad 6,5 roku.

(dowód: akta kontroli str. 347-348, 399, 1448, 1548-1550, 1572, 1613-1615)

Ocena cząstkowa

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

### 3. Budowa, rozbudowa, utrzymanie i modernizacja infrastruktury portowej.

Opis stanu  
faktycznego

Stan kapitału rezerwowego Spółki na koniec okresów sprawozdawczych w latach 2011-2013, tworzonego zgodnie z uchwałami WZA z podziału zysków netto z przeznaczeniem na budowę, rozbudowę i modernizację infrastruktury portowej oraz realizację zadań określonych w art. 7 ust. 1 pkt 2 i 4 ustawy o portach kształtował się odpowiednio na poziomie 84,5 mln zł, 97,9 mln zł oraz 129,7 mln zł.

(dowód: akta kontroli str. 1086, 1204/2, 1323)

Plan nakładów inwestycyjnych ogółem Spółki na 2011 r. wynosił 32,1 mln zł i obejmował łącznie 82 zadania rozwojowe oraz modernizacyjne<sup>10</sup>. Realizacja planu inwestycyjnego wyniosła 51,9 mln zł (o 19,9 mln zł, tj. 62% więcej niż planowano), z tego nakłady na budowę, rozbudowę i modernizację infrastruktury portowej oraz realizację zadań określonych w art. 7 ust. 1 pkt 2 i 4 ustawy o portach wyniosły 49,4 mln zł. Źródłem finansowania tych nakładów były środki własne. Spośród 82

<sup>10</sup> W następujących branżach: obiekty hydrotechniczne, obiekty kubaturowe, tory, place, drogi, ogrodzenia, ciepłownictwo, gospodarka wodno-kanalizacyjna, elektroenergetyka, łączność przewodowa, informatyka, zakupy inwestycyjne.

zaplanowanych zadań inwestycyjnych nie rozpoczęto realizacji (nie wydatkowano żadnych środków) 38 zadań (46,3%).

(dowód: akta kontroli str. 501-517, 1061-1064, 1078)

Plan nakładów inwestycyjnych ogółem Spółki na 2012 r. wynosił 44,1 mln zł i obejmował łącznie 46 zadań inwestycyjnych i modernizacyjnych. Realizacja planu wyniosła 11,6 mln zł (26,4% planu), z tego nakłady dotyczące budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury portowej oraz realizacji zadań określonych w art. 7 ust. 1 pkt 2 i 4 ustawy o portach wyniosły 10,8 mln zł. Źródłem finansowania tych nakładów były przede wszystkim środki własne. Na 46 zaplanowanych zadań inwestycyjnych nie rozpoczęto realizacji 16 zadań (34,8%), na które przewidywano nakłady w kwocie 6,9 mln zł.

(dowód: akta kontroli str. 501-517, 1192-1194, 1201)

Plan nakładów inwestycyjnych ogółem Spółki na 2013 r. wynosił 61,8 mln zł i obejmował łącznie katalog 83 zadań inwestycyjnych i modernizacyjnych. Realizacja planu inwestycyjnego wyniosła 26,8 mln zł (43,3% planu), z tego nakłady dotyczące budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury portowej oraz realizacji zadań określonych w art. 7 ust. 1 pkt 2 i 4 ustawy o portach wyniosły 24,2 mln zł. Źródłem finansowania tych nakładów były przede wszystkim środki własne (94,5%). Na 83 zaplanowane zadania inwestycyjne nie rozpoczęto realizacji 46 (55,4%).

(dowód: akta kontroli str. 501-517, 1301-1304, 1317)

Plan nakładów inwestycyjnych ogółem Spółki na 2014 r. wynosi 66,6 mln zł i obejmuje łącznie 125 zadań modernizacyjnych i zakupów inwestycyjnych. Realizacja planu inwestycyjnego po połowie roku (roboty zafakturowane) wyniosła 6,9 mln zł, tj. 10,4% planu rocznego.

(dowód: akta kontroli str. 803-810)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

Planowanie przez ZMPG zadań inwestycyjnych oraz ich realizacja były, w ocenie NIK, nierzetelne. ZMPG tylko częściowo realizował zadania inwestycyjne przyjmowane do realizacji w rocznych planach inwestycyjnych, zarówno w wymiarze finansowym, jak i rzeczowym. W latach 2012-2013 nakłady inwestycyjne wyniosły łącznie 38,4 mln zł. Plan nakładów na ten okres, wynoszący łącznie 105,9 mln zł, wykonany został w 36,3%. Spośród 129 zadań przewidzianych do realizacji w planach inwestycyjnych na lata 2012-2013, do czasu kontroli NIK nie rozpoczęto realizacji 62 zadań (48,1%). Realizacja planu inwestycyjnego na 2014 r. po I połowie roku wyniosła 6,9 mln zł (roboty zafakturowane), tj. 10,4% planu rocznego.

Na realizację planu inwestycji i remontów w 2012 r. negatywny wpływ miały zmiany organizacyjne i kadrowe, przeprowadzone na przełomie 2011 i 2012 r. oraz w I półroczu 2012 r. Mające miejsce przez kilka miesięcy braki w zatrudnieniu inspektorów nadzoru (nawet 50% stanu) utrudniały prowadzenie przygotowań do realizacji inwestycji, a kierownictwo Spółki nie podejmowało decyzji o uzupełnieniu zatrudnienia. Na niezadowolający poziom realizacji inwestycji w 2013 r. wpływ miało umieszczanie w planie rocznym zadań inwestycyjnych, mimo braku decyzji o ich realizacji, a także zadań, które wymagały uzgodnień z urzędami i innymi podmiotami funkcjonującymi na terenie i w otoczeniu Portu, a uzgodnień tych wcześniej nie dokonano.

Prezes ZMPG Dorota Raben wyjaśniła<sup>11</sup>, że „umieszczenie pozycji w Planie Inwestycyjnym do roku 2012 miało charakter kierunkowy. Z reguły niezależnie od

<sup>11</sup> Wyjaśnienia z dnia 10 lipca 2014 r., sygn.. IU/830/2014.

*umieszczenia pozycji w Planie, każdy temat był przedmiotem odrębnej analizy przed podjęciem procedury przetargowej. Skutkowało to wydłużeniem procesu decyzyjnego, niejednokrotnie również negatywną decyzją w sprawie rozpoczęcia realizacji. Plan na 2013 r. zakładał rozpoczęcie szerokiego zakresu inwestycji, w części nie posiadających kompletnej i zakończonej fazy działań przygotowujących do prowadzenia inwestycji, w tym również działań w celu pozyskania środków pomocowych. Na opóźnienia miały również wpływ wymagania formalno-prawne, konieczność przeprowadzenia szerokiego zakresu niezbędnych uzgodnień z innymi podmiotami funkcjonującymi na terenie i w otoczeniu Portu (PKP, Urząd Morski, Wojewódzki, Miasta, Izba Celna itp.), a także unieważnienie kilku postępowań przetargowych.”*

(dowód: akta kontroli, str. 501-517, 660-719, 753-775, 776-780)

Uwagi dotyczące  
badanej działalności

NIK zwraca uwagę, że po przeprowadzonej w 2011 r. kontroli dotyczącej tworzenia przez Spółkę warunków rozwojowych dla Portu Morskiego w Gdańsku Izba wskazała<sup>12</sup> na niskie wykorzystanie nakładów przeznaczonych na inwestycje modernizacyjne w infrastrukturę portową oraz pozostałą infrastrukturę. Nakłady wydatkowane na inwestycje infrastrukturalne, realizowane w latach 2009-2010, wyniosły łącznie 54,1 mln zł. Plan nakładów po zmianach w wysokości 71,6 mln zł wykonany został w 75,6%. W związku z powyższym NIK wnioskuje do Spółki o optymalizację stopnia wykorzystania nakładów zaplanowanych na inwestycje modernizacyjne w infrastrukturę portową oraz realizację zadań inwestycyjnych, uwzględnianych w rocznych planach rzeczowych. Pomimo poinformowania NIK o przyjęciu wniosku do realizacji, z ustaleń niniejszej kontroli wynika, że wniosek nie został zrealizowany.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli negatywnie ocenia działalność ZMPG w zakresie budowy, rozbudowy, utrzymania i modernizacji infrastruktury portowej.

#### 4. Gospodarka finansowa

Opis stanu  
faktycznego

W okresie 2012-2014 (I poł.) Spółka osiągnęła dochody z działalności statutowej w wysokości odpowiednio: 143,2 mln zł, 156,8 mln zł i 78,3 mln zł, zysk brutto odpowiednio: 36,6 mln zł, 46,4 mln zł i 17,2 mln zł, zysk ze sprzedaży odpowiednio: 31,6 mln zł, 40,9 mln zł i 25,1 mln zł.

(dowód: akta kontroli str. 1189, 1201-1202, 1229, 1260, 1299, 1317-1318, 1370, 1408, 1440-1443, 1562-1564, 1567-1571)

W 2012 r. zdolności przeładunkowe Portu wynosiły 66 mln ton, w tym Portu Zewnętrznego 54 mln ton i Portu Wewnętrznego 12 mln ton. Wykorzystanie potencjału przeładunkowego Portu wyniosło 40,8% (w Porcie Wewnętrznym 66,4%, w Porcie Zewnętrznym 34,9%). W 2013 r. zdolności przeładunkowe Portu wynosiły 66,5 mln ton, w tym Portu Zewnętrznego 53,5 mln ton i Portu Wewnętrznego 13 mln ton. Wykorzystanie potencjału przeładunkowego Portu wyniosło 45,5% (w Porcie Wewnętrznym 53,9%, w Porcie Zewnętrznym 43,5%). Największe rezerwy niewykorzystanych zdolności przeładunkowych dotyczyły takich grup ładunkowych jak: ruda (wykorzystanie potencjału w latach 2011-2013 odpowiednio 1,1%, 1,6% oraz 1,2%), węgiel (17,9%, 19,2% oraz 43,7%) oraz paliwa płynne (29,8%, 30,8% oraz 31,5%).

(dowód: akta kontroli str. 1006-1016, 1057, 1186-1188, 1294-1297)

<sup>12</sup> W wystąpieniu pokontrolnym z dnia 23 września 2011 r. - nr KKT-4101-03-04/2011.



Dyrektor ds. Handlowych „[...]”<sup>13</sup> wyjaśnił<sup>14</sup>, że wykorzystanie zdolności przeładunkowych zależy od ilości masy ładunkowej, jaka trafia do przeładunku. Na tą ilość mają wpływ przede wszystkim: wielkość wymiany handlowej ciężącej do transportu morskiego, skuteczność akwizycyjna operatorów, spedytorów, agentów żeglugowych i innych firm niezależnych od ZMPG oraz konkurencyjność oferty dowozowo-odwozowej ładunków portowych, konkurencyjność oferty operatorów przeładunkowych, a także konkurencyjność lokalizacji portu i jego infrastruktury. Z wymienionych czynników Spółka ma bezpośredni wpływ tylko na stan infrastruktury portowej oraz na dobór firm operatorskich, jednak z ograniczeniami wynikającymi ze sposobu udostępniania tejże infrastruktury na bazie długoletnich umów dzierżaw. Narzędziem stosowanym przez ZMPG służącym pośrednio do motywowania klientów do zwiększenia wykorzystania potencjału przeładunkowego jest preferencyjna polityka cenowa, zarówno względem operatorów przeładunkowych, jak i armatorów statków zawijających do portu.

(dowód: akta kontroli str. 1548-1550, 1572, 1587-1600)

W latach 2012-2014 (I poł.) ZMPG uzyskał przychody inne niż wynikające z działalności określonej w art. 7 ust. 1 ustawy o portach w kwocie 109,6 mln zł.

(dowód: akta kontroli str. 1018, 1432, 1552, 1561)

W okresie objętym kontrolą Spółka była udziałowcem trzech podmiotów gospodarczych, które prowadziły działalność na terenie portu: Portu Gdańskiego Eksploatacja SA<sup>15</sup> (wg stanu na koniec 2013 r. – 99,3% udziału w kapitale), Straży Ochrony Portu Gdańsk Sp. z o.o. (100% udziału) oraz PUP Rezerwa Sp. z o.o.<sup>16</sup> (100% udziału). W latach 2011-2013 wyżej wskazane podmioty powiązane uzyskały następujące wyniki z działalności gospodarczej netto (w tys. zł):

	2011	2012	2013
Port Gdańsk Eksploatacja SA (PGE)	zysk – 2.373,9	zysk – 8.700,3	zysk – 7.136,5
Straży Ochrony Portu Gdańsk Sp. z o.o. (SO PG)	zysk – 45,3	zysk – 55,1	zysk – 44,6
PUP Rezerwa Sp. z o.o. (PUPR)	strata – 185,4	strata – 128,3	strata – 691,7

(dowód: akta kontroli str. 1083-1084, 1204-1204/1, 1320-1321, 1548-1550, 1572, 1601-1612)

Zgodnie z art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2004 r. o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich oraz o zmianie innych ustaw<sup>17</sup>, podmioty zarządzające portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej posiadające udziały lub akcje w spółkach działających w sferze eksploatacji powinny je zbyć do dnia 31 grudnia 2005 r. Do czasu zakończenia kontroli NIK, Spółka posiadała udziały w kapitale jednego takiego podmiotu eksploatacyjnego, tj. PGE (wg stanu na koniec 2013 r. – 99,3% udziału w kapitale).

Pierwsza próba prywatyzacji PGE miała miejsce w latach 2001-2002. Postępowanie prywatyzacyjne nie zakończyło się sfinalizowaniem transakcji z uwagi na wycofanie się kolejno wszystkich oferentów. Ostatni oferent wycofał się w czerwcu 2003 r., po 11 miesiącach od rozpatrzenia ofert i wobec niewyłonienia w tym czasie nabywcy udziałów. Druga próba prywatyzacji PGE miała miejsce w 2005 r. W maju 2006 r. do

<sup>13</sup> Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2014 r., poz.782 ze zm.) i art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 29 sierpnia o ochronie danych osobowych (Dz.U. z 2014 r., poz.1182 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie danych osobowych Dyrektora ds. Handlowych. Wyłączenia tego dokonano w interesie osoby fizycznej.

<sup>14</sup> Wyjaśnienia z dnia 29 lipca 2014 r., sygn.. DH/954/2014.

<sup>15</sup> Dalej: PGE.

<sup>16</sup> Dalej: PUPR.

<sup>17</sup> Dz.U. Nr 281, poz. 2782 ze zm., dalej: ustawa o zmianie ustawy o portach.

oferentów wysłano informację o czasowym zawieszeniu negocjacji spowodowanym oczekiwaniem na nowelizację ustawy, która miałaby ustalić nowy termin zakończenia procedury sprzedaży posiadanych udziałów w podmiotach działających w sferze eksploatacji. Oczekiwana nowelizacja wyżej przywołanych przepisów nie weszła w życie. Kolejną próbę zbycia udziałów PGE wszczęto w 2007 r. zaproszeniem do negocjacji dla podmiotów zainteresowanych nabyciem całego posiadanego przez Spółkę pakietu udziałów PGE. W 2008 r. po zmianach w składzie Zarządu Spółki odstąpiono od negocjacji i zamknięto toczący się proces sprzedaży.

W dniu 27 października 2013 r. ZMPG odkupiła od PGE pozostałe udziały PUPR i stała się 100% udziałowcem tej Spółki. W grudniu 2013 r. ZMPG rozpoczął proces dobrowolnego wykupu akcji PGE od akcjonariuszy. Proces ten zakończono przymusowym wykupem wszystkich akcji tego podmiotu. W dniu 31 marca 2014 r. wszczęto kolejną próbę prywatyzacji PGE (ogłoszenia w prasie i na stronie internetowej z zaproszeniem do negocjacji w sprawie nabycia akcji PGE). Do czasu zakończenia kontroli NIK trwało dodatkowe badanie PGE – ze względu na dużą ilość pytań ze strony potencjalnych inwestorów oraz w celu umożliwienia tym podmiotom precyzyjnego zapoznania się z całością materiałów.

(dowód: akta kontroli str. 1515-1547)

Kierownik Działu Organizacyjno-Prawnego „[...]”<sup>18</sup> wyjaśniła<sup>19</sup>, że zanim doszło do uruchomienia obecnej procedury, kolejne Zarządy w latach 2008-2013 systematycznie pracowały nad wykonaniem przepisów ustawy i przygotowaniem PGE do kolejnej prywatyzacji, starając się zapobiec problemom zaistniałym w latach poprzednich. Znacznie poprawiono kondycję finansowo-ekonomiczną PGE, wykupiono udziały do poziomu powyżej 95% kapitału, by po przekształceniu można było wykupić pozostałe przymusowo. Przekształcono PGE ze spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w spółkę akcyjną, co pozwoliło uporządkować prawo pierwokupu, które stanowiło ogromny problem dla inwestorów.

(dowód: akta kontroli str. 1519-1520)

W okresie objętym kontrolą w Spółce nie wystąpiły należności długoterminowe. Stany należności krótkoterminowych w poszczególnych okresach kształtowały się następująco:

- na koniec 2011 r. należności brutto ogółem wyniosły 36,5 mln zł, z tego 34,5 mln zł (94,5%) dotyczyło zrealizowanych dostaw i usług. Spośród należności z tytułu dostaw i usług, 22,6 mln zł (65,6%) stanowiły należności przeterminowane. Na drodze sądowej dochodzono należności w wysokości 495,6 tys. zł (2,2% należności przeterminowanych);
- na koniec 2012 r. należności brutto ogółem wyniosły 48,3 mln zł, z czego 38,8 mln zł (80,3%) dotyczyło zrealizowanych dostaw i usług. Spośród należności z tytułu dostaw i usług, 26,4 mln zł (68%) stanowiły należności przeterminowane. Na drodze sądowej dochodzono należności w wysokości 8,3 tys. zł (0,03% należności przeterminowanych). W porównaniu z rokiem poprzednim stan należności brutto ogółem zwiększył się o 11,8 mln zł (o 32,4%), a należności przeterminowanych o 3,7 mln zł (o 16,6%);
- na koniec 2013 r. należności brutto ogółem wyniosły 25,1 mln zł, z czego 23,3 mln zł (93%) dotyczyło zrealizowanych dostaw i usług. Spośród należności z tytułu dostaw i usług, 11,2 mln zł (48,1%) stanowiły należności

<sup>18</sup> Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2014 r., poz.782 ze zm.) i art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 29 sierpnia o ochronie danych osobowych (Dz.U. z 2014 r., poz.1182 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie danych osobowych Kierownika Działu Organizacyjno-Prawnego. Wyłączenia tego dokonano w interesie osoby fizycznej.

<sup>19</sup> Wyjaśnienia z dnia 14 lipca 2014 r., sygn. NP./377/2014.

przeteterminowane. Na drodze sądowej dochodzą należności w wysokości 0,7 mln zł (6,2% należności przeteterminowanych). W porównaniu z rokiem poprzednim stan należności brutto ogółem zmniejszył się o 23,2 mln zł (o 48,1%), a należności przeteterminowanych o 15,2 mln zł (o 57,5%).”[...]”<sup>20</sup>

- na koniec I półrocza 2014 r. należności brutto przeteterminowane z tytułu dostaw i usług wyniosły 11,8 mln zł. W porównaniu z końcem 2013 r. stan tych należności zwiększył się o 0,6 mln zł (tj. o 5,1%).

(dowód: akta kontroli str. 1019-1021, 1072, 1120-1122, 1159-1162, 1198, 1238-1240, 1266-1269, 1311-1312, 1380-1382, 1420-1425, 1433-1438, 1551-1556, 1661-1665)

W okresie objętym kontrolą, w Spółce wdrożono do stosowania procedury dotyczące działań podejmowanych wobec należności przeteterminowanych<sup>21</sup>. Procedury te obowiązywały niezależnie od postanowień w tym zakresie zawartych zarówno w umowach dzierżawy/najmu z kontrahentami Spółki, jak i regulaminach organizacyjnych Spółki. Działania wymagane ww. procedurami (instrukcjami) to windykacja poprzez: kontakt telefoniczny i pisemny z zalegającym podmiotem, pisemne wezwanie do zapłaty, zawieranie porozumień w sprawie spłaty zaległości, wypowiedzenie lub rozwiązanie umowy oraz wystąpienie na drogę sądową w celu odzyskania należności.

W okresie 2012-2014 (I poł.) kolejne Zarządy Spółki<sup>22</sup> umorzyły zaległości wobec ZMPG od 18 dłużników na łączną kwotę 19,3 mln zł. Decyzje te podjęte zostały czterema uchwałami i poprzedzone były każdorazowo pisemnymi wnioskami z uzasadnieniami, sporządzonymi przez właściwe komórki organizacyjne Spółki.

(dowód: akta kontroli str. 1617-1692)

Wartość zobowiązań przeteterminowanych w latach 2012 i 2013 kształtowała się odpowiednio na poziomie 43,7 tys. zł i 25,5 tys. zł. W I poł. 2014 r. zobowiązania takie nie występowały. Łączna wartość odsetek zapłaconych przez Spółkę z tytułu ww. nieterminowych płatności wyniosła łącznie 29,21 zł.

(dowód: akta kontroli str. 1021, 1443, 1568)

W okresie objętym kontrolą Spółka podejmowała działania w celu pozyskania dodatkowych środków finansowych pochodzących z funduszy pomocowych UE w celu częściowego sfinansowania planowanych do realizacji projektów infrastrukturalnych w perspektywie finansowej 2007-2013. W wyniku tych działań uzyskano dofinansowanie na dwa projekty, tj.:

- 1) *Rozbudowa intermodalnego terminalu kontenerowego w rejonie Nabrzeża Szczecińskiego w Porcie Gdańsk*. Dofinansowanie<sup>23</sup> przyznane zostało z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013<sup>24</sup>. Wartość całkowita projektu wyniosła 44,6 mln zł, a przyznane dofinansowanie 17,6 mln zł. Realizację projektu przewidziano na okres od sierpnia 2013 r. do końca 2015 r.;
- 2) *Opracowanie dokumentacji projektowej dla inwestycji: „Rozbudowa nabrzeży wraz z pogłębieniem toru wodnego w Porcie Wewnętrznym w Gdańsku”*. Dofinansowanie<sup>25</sup> przyznane zostało z Programu Roczno 2012 w zakresie

<sup>20</sup> Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2014 r., poz.782 ze zm.) i art. 11 ust.4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r., Nr 153, poz. 1503 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie informacji posiadających wartość gospodarczą. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

<sup>21</sup> Zasady te zostały określone w instrukcjach postępowania windykacyjnego w ZMPG SA, wprowadzonych kolejno zarządzeniami nr 13/2006 z dnia 15 września 2006 r. oraz nr 16/2012 z dnia 6 lipca 2012 r. Prezesa Zarządu Spółki.

<sup>22</sup> Działając na podstawie art. 371 ustawy z dnia 15 września 2000 r. Kodeks spółek handlowych (Dz.U. z 2013 r., poz. 1030 ze zm.) oraz par. 2 Regulaminu Zarządu Spółki.

<sup>23</sup> Umowa o dofinansowanie projektu zawarta została z beneficjentem (Spółką) w dniu 11 marca 2014 r.

<sup>24</sup> W ramach działania 7.4: Rozwój transportu intermodalnego priorytetu VII: Transport przyjazny środowisku.

<sup>25</sup> Decyzja Komisji Europejskiej z dnia 8 listopada 2011 r.

transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T)<sup>26</sup>. Wartość wnioskowanego i przyznanego dofinansowania wyniosła 558 tys. euro, natomiast realizację projektu przewidziano na okres od początku 2013 r. do końca 2015 r.

Ponadto w marcu 2014 r., w ramach Programu Roczno TEN-T, Spółka złożyła do Komisji Europejskiej wnioski o dofinansowanie przedsięwzięcia pn. *Dokumentacja projektowa i środowiskowa dla inwestycji zlokalizowanych na terenie Prawobrzeżnego Portu Wewnętrzny w Gdańsku*. Do czasu zakończenia kontroli ZMPG oczekiwał na stosowne rozstrzygnięcia.

W celu pozyskania dofinansowania ze środków pomocowych UE na planowane do realizacji projekty infrastrukturalne w kolejnej perspektywie finansowej na lata 2014-2020 Spółka zgłosiła trzy projekty, które zostały relatywnie wysoko ocenione i w związku z powyższym uwzględnione w *Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r.*, opracowanym w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju w grudniu 2013 r. Łączna wartość trzech projektów zgłoszonych przez Spółkę wynosi 566 mln zł (ewentualne dofinansowanie UE – 381,2 mln zł).

(dowód: akta kontroli str. 1022-1024, 1027-1040, 1332-1334)

Zgodnie z art. 10 ust. 3 ustawy o portach, budowa, modernizacja i utrzymanie infrastruktury portowej znajdującej się na gruntach, którymi gospodaruje podmiot zarządzający oraz utrzymanie akwenów portowych, mogą być dofinansowywane ze środków budżetu państwa. W okresie objętym kontrolą Spółka nie występowała o pozyskanie środków budżetu państwa z przeznaczeniem na dofinansowanie wskazanych wyżej zadań.

Wiceprezes Zarządu Spółki ds. Infrastruktury Jerzy Melaniuk wyjaśnił<sup>27</sup>, że „w latach ubiegłych Zarząd Spółki nie planował realizacji inwestycji przy udziale środków publicznych w związku z czym nie wnioskował o środki z budżetu państwa. Na dzień dzisiejszy nie są znane powody takiego działania poprzedniego Zarządu Spółki”.

W 2013 r. Spółka ubiegała się natomiast o środki z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej<sup>28</sup>, z przeznaczeniem na dofinansowanie zakupu ratunkowej jednostki pływającej. Odmowę wsparcia finansowego uzasadniono tym, że zgodnie z założeniami wskazanego Programu Priorytetowego NFOŚiGW, Spółka nie była podmiotem uprawnionym do ubiegania się o tego rodzaju środki.

(dowód: akta kontroli str. 1489, 1548-1550, 1572-1586, 1693)

W sprawozdaniu finansowym za 2012 r. w pozycji aktywów:

- *Długoterminowe rozliczenia międzyokresowe* – wykazano kwotę 15,3 mln zł, dotyczącą zapłaconego w 2012 r. na podstawie decyzji Prezydenta Miasta Gdańska dodatkowego podatku od nieruchomości za 2007 r. wraz z odsetkami;
- *Należności krótkookresowe od pozostałych jednostek z tytułu podatków, dotacji, ceł, ubezpieczeń społecznych i zdrowotnych oraz innych świadczeń* – wykazano kwotę 6,6 mln zł, dotyczącą zapłaconego w 2011 r. na podstawie decyzji Prezydenta Miasta Gdańska dodatkowego podatku od nieruchomości wraz z odsetkami za 2006 r.

Od obu tych decyzji Spółka wniosła odwołanie do SKO, które uchyliło zaskarżone decyzje i umorzyło postępowania w sprawie (za lata 2006-2007), ze względu na ich przedawnienie, nakazując zwrot zapłaconych przez Spółkę kwot. W obu przypadkach decyzje SKO podtrzymał WSA w Gdańsku.

<sup>26</sup> 2012-PL-91170-S

<sup>27</sup> Wyjaśnienia z dnia 28 lipca 2014 r., sygn. NP-402/2014.

<sup>28</sup> W ramach Programu Priorytetowego NFOŚiGW 9.7. *Przeciwdziałanie zagrożeniom środowiska z likwidacją ich skutków*.

Wobec Spółki prowadzone jest postępowanie w sprawie określenia wysokości zobowiązania w podatku od nieruchomości za lata 2009-2011. Według szacunków Spółki, jeśli w decyzjach wydanych za te lata organ podatkowy I instancji podtrzymałby swoje stanowisko dotyczące braku prawa Spółki do zwolnienia w podatku od nieruchomości w odniesieniu do budowy infrastruktury portowej, w wymiarze finansowym, może to skutkować dodatkowym zobowiązaniem podatkowym za te lata wraz z odsetkami w wysokości co najmniej 87,5 mln zł.

Z postanowienia NSA z dnia 7 lipca 2014 r. wynika, że zwolnienie z podatku od nieruchomości w odniesieniu do budowy infrastruktury portowej dotyczy podmiotów zarządzających portami, nie dotyczy natomiast podmiotów które dzierżawią tę infrastrukturę.

W sprawozdaniu finansowym za 2013 r. w pozycji aktywów *Długoterminowe rozliczenia międzyokresowe* wykazano kwotę 29,1 mln zł, dotyczącą zapłaconego w 2013 r. na podstawie decyzji Prezydenta Miasta Gdańska<sup>29</sup> podatku od nieruchomości wraz z odsetkami za 2005 r. w wysokości 6,0 mln zł oraz za 2008 r. w wysokości 23,1 mln zł.

W sprawie dotyczącej 2005 r., NSA w wyroku z 12 lipca 2013 r. uchylił zaskarżony przez Spółkę wyrok WSA w Gdańsku z dnia 13 listopada 2012 r., przekazując sprawę do ponownego rozpatrzenia. NSA wskazał zarazem, że Spółce przysługuje prawo do zwolnienia z podatku od nieruchomości w odniesieniu do budowy infrastruktury portowej oddanych na podstawie umowy najmu, dzierżawy lub innej umowy na odpłatne korzystanie. W wyniku ponownego rozpatrzenia skargi Spółki przez WSA w Gdańsku w dniu 19 lutego 2014 r., Sąd ten uchylił decyzję SKO i przekazał sprawę organowi II instancji do ponownego rozpatrzenia.

W sprawie dotyczącej podatku od nieruchomości za 2008 r., Spółka w dniu 13 grudnia 2013 r. otrzymała decyzję Prezydenta Miasta Gdańska, określającą wysokość dodatkowego zobowiązania w podatku od nieruchomości za ten rok wraz z odsetkami w kwocie 23,1 mln zł. Decyzji tej został nadany rygor natychmiastowej wykonalności. Jednocześnie organ egzekwujący dokonał zajęcia prawa majątkowego Spółki, stanowiącego wierzytelność z rachunku bankowego do kwoty 24,5 mln zł. Ponieważ Spółka w dniu otrzymania decyzji dokonała zapłaty pełnej kwoty dodatkowego zobowiązania wraz z odsetkami, w dniu 17 grudnia 2013 r. zajęcie rachunku bankowego Spółki zostało ograniczone do kwoty kosztów egzekucyjnych. W dniu 18 grudnia 2013 r. postępowanie egzekucyjne zostało zawieszono do czasu wydania ostatecznego postanowienia w tej sprawie. W dniu 23 grudnia 2013 r. Spółka wniosła odwołanie do SKO w Gdańsku od decyzji Prezydenta Miast Gdańska z dnia 13 grudnia 2013 r.

(dowód: akta kontroli str. 1373-1375, 1512-1513)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

1. ZMPG nie wykonał obowiązku, wynikającego z postanowień art. 5 ust. 1 ustawy o zmianie ustawy o portach. Spółka w terminie do dnia 31 grudnia 2005 r. powinna zbyć udziały lub akcje w spółkach działających w sferze eksploatacji. Pomimo upływu od ww. terminu ponad ośmiu lat, do czasu zakończenia kontroli NIK, ZMPG posiadał udziały w kapitale podmiotu eksploatacyjnego – PGE (wg stanu na koniec 2013 r. – 99,3% udziału w kapitale). W ocenie NIK, prowadzone jednak przez Zarząd Spółki od 2013 r. działania, chociaż spóźnione,

<sup>29</sup> Prezydent Miasta Gdańska Pan Paweł Adamowicz od dnia 9 czerwca 2005 r. pełni funkcję Przewodniczącego Rady Nadzorczej Spółki.

dają możliwość zakończenia prywatyzacji i zbycia należących do ZMPG akcji PGE.

(dowód: akta kontroli str. 1515-1547)

2. NIK ocenia jako nierzetelny prowadzony przez ZMPG nadzór właścicielski nad spółką zależną – PUPR w okresie przed II poł. 2013 r. W latach 2011-2013 PUPR generowała straty z prowadzonej działalności (łącznie 1 005,4 tys. zł). Działania obecnego Zarządu ZMPG przyczyniły się do zatrzymania negatywnych tendencji, a wdrożony program oszczędnościowy zaczął przynosić wymierne korzyści. Według stanu na koniec kwietnia 2014 r. PUPR osiągnęła zysk z działalności gospodarczej w wysokości 26 tys. zł.

Prezes ZMPG Dorota Raben poinformowała<sup>30</sup>, że podejmowane są działania zmierzające do poprawy kondycji PUPR. W czerwcu zeszłego roku wybrano nowy Zarząd zmniejszając jednocześnie liczbę członków – obecnie jest on jednoosobowy. Podjęto działania oszczędnościowe zmierzające do zatrzymania negatywnych tendencji, W roku 2014 spółka osiąga dodatnie wyniki ze swej działalności (26 tys. zł po upływie 4 miesięcy 2014 r.).

(dowód: akta kontroli str. 1083-1084, 1204-1204/1, 1320-1321, 1548-1550, 1572, 1601-1612)

3. Z niską skutecznością ZMPG prowadził działania windykacyjne wobec kontrahentów. Stan należności przeterminowanych Spółki z tytułu dostaw i usług zmniejszył się wprawdzie na koniec 2013 r., w porównaniu z rokiem poprzednim, o 15,2 mln zł (o 57,5%) i wyniósł 11,2 mln zł, zmiana ta nie wynikała jednak ze skutecznej windykacji, a była wyłącznie skutkiem spisania przedawnionych należności w wysokości 18,3 mln zł. W stosunku do 2013 r., stan zaległości z tytułu dostaw i usług zwiększył się na koniec I półrocza 2014 r. o 0,6 mln zł (o 5,1%) i wyniósł 11,8 mln zł.

(dowód: akta kontroli str. 1617-1692)

Uwagi dotyczące badanej działalności

NIK zwraca uwagę na relatywnie niskie wykorzystanie potencjału przeładunkowego portu. W latach 2011 i 2012 wartość tego wskaźnika zmniejszyła się w porównaniu z rokiem 2010 i wyniosła odpowiednio 38,4% i 40,8%, natomiast w 2013 r. osiągnęła poziom 45,5%. Stwierdzono przy tym, że największe rezerwy niewykorzystanych zdolności przeładunkowych dotyczyły takich grup ładunkowych jak: ruda, węgiel oraz paliwa płynne. Znaczący poziom niewykorzystanych rezerw uzasadnia – zdaniem NIK – wdrożenie dodatkowych działań w celu stworzenia warunków sprzyjających dostosowaniu oferty do realnego popytu na usługi portowe.

Zdaniem NIK, zasadne jest również podjęcie próby ubiegania się o środki budżetowe z przeznaczeniem na dofinansowanie zadań związanych z budową, modernizacją oraz utrzymaniem infrastruktury portowej. Możliwość takiego wsparcia finansowego przewidziano bowiem w art. 10 ust. 3 ustawy o portach.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości działalność Spółki w zbadanym zakresie.

## IV. Uwagi i wnioski

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli<sup>31</sup>, wnosi o:

<sup>30</sup> Wyjaśnienia z dnia 28 lipca 2014 r., sygn.. NP.-400/2014.

<sup>31</sup> Dz.U. z 2012 r., poz.82 ze zm.

1. Rzetelne opracowywanie rocznych planów inwestycyjnych oraz prowadzenie stałego nadzoru nad wykonaniem tych planów.
2. Zintensyfikowanie działań na rzecz wzrostu wykorzystania zdolności przeładunkowych portu.
3. Podjęcie działań w celu zapewnienia zgodności stanu posiadania obiektów infrastruktury portowej z wymienionymi w załączniku nr 1 do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 20 maja 2013 r.
4. Rzetelne prowadzenie ksiąg obiektów budowlanych.
5. Sfinalizowanie sprzedaży akcji PGE.
6. Poprawę skuteczności prowadzonych działań windykacyjnych.
7. Podejmowanie działań w ramach nadzoru właścicielskiego nad PUPR, zapewniających trwałą poprawę kondycji finansowej tego podmiotu.

## V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia  
zastrzeżeń

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

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 Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli.

Obowiązek  
poinformowania  
NIK o sposobie  
wykorzystania uwag  
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i 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.

Warszawa, dnia 26 września 2014 r.

Kontroler  
/ - / Robert Mecha  
St. Inspektor kp.

Najwyższa Izba Kontroli  
Departament Infrastruktury  
Dyrektor  
/ - / Tomasz Emiljan

