



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Gdańsku

LGD-4101-009-01/2014
P/14/031

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Gdańsku
ul. Wały Jagiellońskie 36, 80-853 Gdańsk
T +48 58 768 36 00, F +48 58 768 36 05
lgd@nik.gov.pl

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 Delegatura w Gdańsku |
| Kontrolerzy | 1. Małgorzata Szafran, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 90450 z 9 maja 2014 r. 2. Stanisław Grzesiak, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienia do kontroli nr 09449 z 9 maja 2014 r i nr 90500 z 7 lipca 2014 r. 3. Rafał Malcharek, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 90473 z 29 maja 2014 r. (dowód: akta kontroli str. 1-4a) |
| Jednostka kontrolowana | Zarząd Morskiego Portu Gdynia Spółka Akcyjna (dalej: „Spółka” lub „Zarząd Morskiego Portu”), ul. Rotterdamska 9, 81-337 Gdynia |
| Kierownik jednostki kontrolowanej | Janusz Jarosiński – Prezes Zarządu Spółki, Dyrektor Naczelny (dowód: akta kontroli str. 7-8) |

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości¹, zarządzanie nieruchomościami i infrastrukturą portową, prognozowanie, programowanie i planowanie rozwoju Portu Gdynia, budowę, rozbudowę, utrzymanie i modernizację infrastruktury portowej oraz gospodarkę finansową Spółki w latach 2012-2014 (do 14 sierpnia)².

Uzasadnienie oceny ogólnej

Powyższą ocenę uzasadnia przede wszystkim:

- prawidłowe funkcjonowanie i wykorzystanie infrastruktury portowej;
- planowanie działań inwestycyjnych zgodnych z planem strategicznym Spółki;
- przygotowanie umów w sposób zapewniający właściwą ochronę interesów Spółki przy realizowanych inwestycjach;
- przygotowanie, przeprowadzenie i udzielenie zamówień zgodnie z przepisami Pzp³;
- skuteczne pozyskiwanie i efektywnie wykorzystywanie przez Spółkę środków finansowych na utrzymanie i rozwój infrastruktury portowej.

Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły m.in.:

- prowadzenia ksiąg obiektów budowlanych z naruszeniem przepisów rozporządzenia w sprawie książki obiektu budowlanego⁴ oraz Prawa budowlanego⁵;
- przystąpienia do użytkowania obiektu budowlanego przed ostatecznym wykonaniem wszystkich robót budowlanych objętych decyzją o pozwoleniu na budowę, bez uzyskania wymaganego pozwolenia organu nadzoru budowlanego;

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

² Badaniem objęto również działania mające miejsce przed 1 stycznia 2012 r., jeżeli miały bezpośredni wpływ na zagadnienia będące przedmiotem kontroli.

³ Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 907 ze zm.).

⁴ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie książki obiektu budowlanego (Dz. U. Nr 120, poz. 1134).

⁵ Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2013 r., poz. 1409 ze zm.).

- umieszczenie (jednej z pięciu badanych) specyfikacji istotnych warunków zamówienia (dalej: „SIWZ”) z jednodniowym opóźnieniem w stosunku do terminu publikacji ogłoszenia o zamówieniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej określonym w Pzp;
- nieujęcia dwóch środków trwałych w ewidencji księgowej Spółki w miesiącu przekazania ich do używania.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Spółka zarządzająca portem o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej

Opis stanu faktycznego

1.1. W strukturze organizacyjnej Spółki wyodrębnione zostały komórki zarządzające nieruchomościami i infrastrukturą portową. Pracownikom tych komórek zostały przydzielone zadania w zakresie ewidencji nieruchomości, przeniesienia własności, użytkowania wieczystego, oddawania ich w najem, dzierżawę albo na podstawie innej umowy uprawniającej do korzystania lub pobierania pożytków, a także w zakresie ewidencji infrastruktury portowej, jej przeglądów i utrzymania.

(dowód: akta kontroli str. 9-126)

1.2. Prezes Zarządu Spółki, wobec nieustalenia docelowego obszaru⁶, którym Zarząd Spółki chciałby dysponować wyjaśnił, że obszar znajdujący się w granicach administracyjnych portu gdyńskiego, a nie będący w jego władaniu, jest w dzierżawie wieczystej wielu podmiotów gospodarczych. W okresie ostatnich 3 lat jedynie Stocznia Marynarki Wojennej wystawiła na sprzedaż 6.4886 ha zabudowanych nieruchomości gruntowych graniczących z linią wody, które miałyby być przekształcone na funkcje portowe. Zarząd Spółki z uwagi na występującą różnicę cenową⁷ nie przystąpił do przetargu. Zarząd Spółki występował do Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Gdyni od strony lądu poprzez włączenie do jego obszaru 35 działek, których właścicielem jest Skarb Państwa, a użytkownikiem wieczystym Stocznia Marynarki Wojennej.⁸

W latach 2010-2014 (do 31.03) Zarząd Morskiego Portu nabył 13.6233 ha, w tym część nabrzeża Gościnnego o pow. 0.3361 ha, transakcja ta umożliwiła rozpoczęcie prac nad przygotowaniem budowy 480 m obrotnicy. W trakcie nabycia są nieruchomości o powierzchni 4.3919 ha, w tym zakup pod potrzeby rozwojowe⁹ nieruchomości o pow. 2.1960 ha.

(dowód: akta kontroli str. 127-130,130a, 131-136, 136a-e)

1.3. W okresie od 01.01 do 30.06.2011 r. Spółka wynajęła i wydzierżawiła tereny o powierzchni 1.535.247 m² (79,0% ogólnej powierzchni przeznaczonej na wynajem tj. 1.944.301m²), a liczba zawartych umów najmu lub dzierżawy wynosiła odpowiednio: 462 i 446.

W 2011 r. Spółka wyłączyła z kategorii terenów przeznaczonych pod wynajem¹⁰ 202.120 m², skutkiem czego tereny zajęte pod wynajem według umów wyniosły

⁶ W użytkowaniu wieczystym Portu jest obszar o powierzchni 2.572.633 m², stanowiący 52,2% ogólnej powierzchni (4.926.763 m²).

⁷ Cena wywoławcza Stoczni Marynarki Wojennej 41.553,2 tys. zł, wartość wg niezależnej wyceny wykonanej na zlecenie Zarządu Portu 26.006,0 tys. zł.

⁸ Zarząd Morskiego Portu nie uzyskał odpowiedzi na pismo z dnia 18.03.2013 r. znak-ZNN-G/128/B/2013.

⁹ Przedwstępna umowa zawarta została w dniu 08.08.2012 r. Realizacja umowy kupna nastąpi po podziale geodezyjnym i rozpoczęciu procedur zgodnie z zapisami umowy.

¹⁰ Stanowiące grunty pod wyłączonymi z najmu obiektami ogólnodostępnej infrastruktury portowej i grunty pod budowę publicznych, ogólnodostępnych parkingów stanowiących infrastrukturę portową.

1.363.101 m² (78,2% ogólnej powierzchni przeznaczonej na wynajem tj. 1.742.181m²).

(dowód: akta kontroli str. 149, 652, 3328-3329)

Liczba zawartych umów najmu i umów dzierżawy według stanów na: 30.06.2012 r., 31.12.2012 r., 30.06.2013 r. i 31.12.2013 r. wyniosła odpowiednio: 416, 399, 382 i 385.

Przychody Zarządu Morskiego Portu z tytułów najmu i dzierżawy uzyskane w 2013 r. wyniosły 72.088,3 tys. zł i w porównaniu do 2012 r. i 2011 r. były wyższe o odpowiednio: o 1.268,48 tys. zł (1,8%) i o 3.331,25 tys. zł (tj. 4,8%)

(dowód: akta kontroli str. 130, 149, 196-231, 638-722)

1.4. Oddanie przez Zarząd Morskiego Portu nieruchomości portowych w użytkowanie, dzierżawę, najem albo na podstawie innej umowy uprawniającej do korzystania lub pobierania pożytków nastąpiło z zachowaniem przepisów art. 3 ustawy o portach i przystaniach morskich¹¹, tj. po uzyskaniu zgody ministra właściwego do spraw Skarbu Państwa oraz ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, a także wymaganej Statutem Spółki zgody Rady Nadzorczej¹².

(dowód: akta kontroli str. 130, 148-263)

Zarządzeniem nr 06/2006 z 20 marca 2006 r.¹³ Zarząd Morskiego Portu Gdynia określił zasady udostępniania składników majątku Spółki wraz z załącznikiem nr 1, który zawierał stawki bazowe za najem obiektów i terenów portowych bezpośrednio związanych z obrotem portowo – morskim oraz załącznikiem nr 2, w którym określono stawki bazowe za najem obiektów i terenów portowych niewykorzystywanych na cele eksploatacyjne.

(dowód: akta kontroli str. 190-192)

1.5. Zarząd Morskiego Portu posiadał obiekty, urządzenia i instalacje portowe będące ogólnodostępną infrastrukturą portową¹⁴, które jako infrastruktura publiczna udostępniane były bez dodatkowych opłat wszystkim zainteresowanym i spełniającym warunki techniczne podmiotom. Koszty utrzymania infrastruktury portowej były pokrywane z opłat portowych. Zasady korzystania z infrastruktury drogowej i hydrotechnicznej uregulowano zarządzeniem Prezesa Zarządu nr 41/2008¹⁵, natomiast korzystanie z infrastruktury kolejowej – w regulaminie pracy na bocznicach kolejowych Zarządu Morskiego Portu i torach stacji PKP Gdynia Port, w zakresie niezbędnym do obsługi poszczególnych grup torów bocznicowych¹⁶.

(dowód: akta kontroli str. 130, 232-250)

Kontrola 22 umów¹⁷, których przedmiotem było udostępnienie nieruchomości portowych, obiektów, urządzeń i instalacji portowych wykazała, że umowy zawarto zgodnie z zasadami obowiązującymi w Zarządzie Morskiego Portu.

(dowód: akta kontroli str. 394-581, 723-747)

¹¹ Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2010 r. Nr 33, poz. 179).

¹² Statut Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA z dnia 28.06.2010 r. obowiązujący do 06.10.2013 r. i Statut Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA z dnia 19.07.2013 r. obowiązujący od 07.10.2013 r.

¹³ Zarządzenie nr 06/2006 z dnia 20 marca 2006 r. w sprawie wprowadzenia zmian do „Zasad udostępniania składników majątku Zarządu.

¹⁴ Zgodną z wykazem 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 (Dz. U. z 2013 r. poz. 632), dalej: „rozporządzenie MTBiGM w sprawie określenia akwenów portowych”.

¹⁵ Zarządzenie Prezesa Zarządu nr 41/2008 z dnia 16.12.2008 r. w sprawie wprowadzenia w życie „Ogólnych zasad korzystania z infrastruktury portowej Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A.”.

¹⁶ Zatwierdzony przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. 16 kwietnia 2013 r., w uzgodnieniu z PKP S.A. ZLK w Gdyni; poprzednio obowiązywał regulamin zatwierdzony w dniu 10 maja 2011 r.

¹⁷ Umowy najmu nr 2495 z dnia 19.01.2007 r., nr 3256 z dnia 29.11.2013 r., nr 3229 z dnia 24.09.2013 r., nr 3246 z dnia 16.09.2013 r., nr 588A z dnia 29.06.2001 r., nr 2878 z dnia 27.08.2009 r., nr 3128 z dnia 24.05.2012 r., nr 1797 z dnia 05.02.2001 r., nr 3083 z dnia 03.08.2011 r., nr 988 z dnia 01.06.1992 r., nr 1220 z dnia 30.11.1994 r., nr 1428 z dnia 08.02.1997 r., nr 1752 z dnia 21.07.2000 r., nr 1751A z dnia 09.01.2002 r., nr 2957 z dnia 06.12.2010 r., nr 3051 z dnia 31.03.2011 r., nr 3127 z dnia 25.01.2012 r., nr 3199 z dnia 16.01.2013 r., nr 1755A z dnia 27.07.2011 r. i umowy dzierżawy nr 3072 z dnia 07.12.2011 r., nr 1428a z dnia 05.08.1997 r.

1.6. Wpływy z najmu i dzierżawy w 2013 r. wyniosły 72.088,3 tys. zł i w stosunku do 2012 r. były wyższe o 1.3 tys. zł (tj. 1,8%), natomiast koszty z tego tytułu w 2013 r. wyniosły 51.243,4 tys. zł i były niższe o 558,4 tys. zł w stosunku do roku 2012.

Wpływy z udostępnionych obiektów, urządzeń i instalacji portowych w 2013 r. wyniosły 45.357,8 tys. zł i były wyższe o 614,4 tys. zł w stosunku do 2012 r., koszty z tego tytułu wyniosły w 2013 r. 42.939,9 tys. zł i zmniejszyły się w stosunku do 2012 r. o 1.253,9 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 251-251a, 3066, 3937, 4068, 4076-4077)

Wyniki finansowe¹⁸ (netto) Spółki z udostępnionych w latach 2012, 2013 i I półroczu 2014r.:

- a) nieruchomości wyniosły odpowiednio: 19.018,1 tys. zł, 20.844,9 tys. zł i 11.010,4 tys. zł;
- b) obiektów, urządzeń i instalacji portowych¹⁹ odpowiednio: 549,6 tys. zł, 2.417,9 tys. zł i 2.034,7 tys. zł.

Zwiększenie wyniku finansowego z udostępniania nieruchomości w 2013 r. w porównaniu do 2012 r. o 1.826,8 tys. zł było wynikiem wzrostu przychodów o 1.264,4 tys. zł²⁰ i zmniejszenia kosztów o 558,4 tys. zł²¹, natomiast z udostępniania obiektów, urządzeń i instalacji portowych o 1.868,3 tys. zł, nastąpiło na wskutek wzrostu przychodów z opłat portowych o 614,4 tys. zł²² oraz spadku kosztów utrzymania infrastruktury portowej o 1.253,9 tys. zł²³.

(dowód: akta kontroli str. 251-251a, 624-637)

1.7. Zarząd Morskiego Portu prowadził ogółem 84 książki obiektów budowlanych²⁴, w których ujęte zostały akwenty portowe oraz ogólnodostępne obiekty, urządzenia i instalacje wchodzące w skład infrastruktury portowej Portu Gdynia, określone w wykazie stanowiącym załącznik nr 2 do rozporządzenia MTBiGM w sprawie określenia akwenów portowych.

(dowód: akta kontroli str. 130, 259-263, 263a-e)

Badaniem objęto cztery książki prowadzone dla:

- Nawierzchni przy ul. Solidarności²⁵;
- Nawierzchni kolejowo-drogowej, Pirs południowy z bocznkami²⁶;
- Placów manewrowych przy ul. Rumuńskiej²⁷;
- Placów XIX, XIX A, drogi technologicznej nabrzeża Rumuńskiego²⁸.

¹⁸ Bez sprzedaży mediów (ciepła; en. elektrycznej; wody i kan. sanitarnej oraz usług telekomunikacyjnych).

¹⁹ Dotyczy opłat portowych przeznaczanych na rzecz infrastruktury portowej.

²⁰ Na zwiększenie przychodów wpłynęło: oddanie w dzierżawę nieruchomości położonej przy ul. Kontenerowej 71; oddanie w najem pow. w budynkach biurowych położonych przy ul. Polskiej 13 i 13A (po przebudowie) oraz w dzierżawę nieruchomości położonej przy nb. Francuskim i nb. Belgijskim.

²¹ Na zmniejszenie kosztów wpłynęło zmniejszenie wydatków na remonty, których zakres ulega stalemu zmniejszeniu z uwagi na dużą ilość realizowanych inwestycji o charakterze modernizacyjnym.

²² Zwiększenie przychodów z opłat portowych nastąpiło m.in. w wyniku wzrostu: ilości zawinięć statków masowców w związku ze zwiększonym przeladunkiem węgla i zbóż oraz ilości zawinięć kontenerowców i wyższym obrotem drobniczą skonteneryzowaną; średniego kursu EUR/PLN-opłaty denominowane w euro.

²³ Zmniejszenie kosztów z utrzymania infrastruktury portowej nastąpiło m.in. w wyniku spadku kosztów: remontów i konserwacji obiektów infrastruktury portowej (nabrzeży, ulic i jednostek pływających); amortyzacji obiektów m.in. wskutek całkowitego umorzenia Nabrzeża Indyjskiego wraz z torem podźwigowym oraz Nabrzeża Wendy i innych dot. kosztów Portowej Straży Pożarnej i oczyszczania akwenów portowych.

²⁴ Z ogółem prowadzonych 84 książek obiektów budowlanych 48 dot. branży drogowej; 26 – branży hydrotechnicznej i 10 – branży kolejowej.

²⁵ Parking samochodowy – Baza Transportowa (nr inw. 220-2166), Droga wjazdowa do WTW (nr inw. 220-076), Nawierzchnia drogowa bazy WTW (nr inw. 220-0957), Nawierzchnia placowa bazy WTW (nr inw. 220-0956), Drogi i place, parkingi przy ul. Czechosłowackiej (1220-0357), Droga dojazdowa ul. Indyjska 13 (nr inw. 220-2468).

²⁶ Pirs Południowy z bocznkami, Tory nr: 280, 280A, 631, 632, 633, 634, Bocznice nr 5, PTSPC, 2, Rozjazdy nr 384, 385, 390, 391, 392, 393, 394, 395 – obiekty nie posiadały numerów inwentarzowych.

²⁷ Plac manewrowy XX (nr inw. 220-0388), Plac manewrowy XX A (nr inw. 220-2157), Droga dojazdowa nb. Czechosłowackiego – ul. Rumuńska (nr inw. 220-0375).

²⁸ Plac XIX (nr inw. 220-1156), Plac XIX A (nr inw. 220-1092), Droga przejazdowa przez Plac XIX (nr inw. 220-1094), Droga technologiczna przy nab. Rumuńskim (nr inw. 223-3548).

Cztery badane książki prowadzono dla: 13 obiektów budowlanych, sześciu torów, trzech bocznic oraz ośmiu rozjazdów.

(dowód: akta kontroli str. 582-622)

Zgodnie z art. 64 ust. 3 Prawa budowlanego do dwóch książek obiektu budowlanego, spośród czterech badanych, dołączone były protokoły z kontroli stanu technicznej sprawności obiektu przeprowadzonych na podstawie art. 62 ust. 1 pkt 1 Prawa budowlanego (kontrole okresowe roczne), a do trzech dołączono protokoły kontroli z okresowej kontroli stanu technicznej sprawności i przydatności do użytkowania obiektu budowlanego, przeprowadzonych na podstawie art. 62 ust. 1 pkt 2 Prawa budowlanego (kontrole okresowe pięcioletnie).

Stopień zamortyzowania dziesięciu obiektów w ujętych w badanych książkach według stanu na dzień 30.06.2014 r. wynosił 100%, natomiast pozostałych kształtował się od 13,5% (droga technologiczna przy nabrzeżu Rumuńskim) do 72,6% (drogi i place, parkingi przy ul. Czechosłowackiej 1).

Według protokołów okresowych kontroli stanu technicznego obiektów, dokonywanych na podstawie art. 62 ust. 1 pkt 2 Prawa budowlanego, stan całkowicie zamortyzowanych obiektów określono w ośmiu przypadkach jako zadowalający i w dwóch jako dobry.

(dowód: akta kontroli str. 585-586, 593-594, 3350)

Stopień zamortyzowania podstawowych obiektów infrastruktury portowej Spółki kształtował się w 2011 r. (na 31.12.) od 39,9% (pirsy, pomosty, dalby) do 73,9% (samodzielne stanowisko przeładunkowe paliw płynnych przy falochronie) oraz w 2012 r. od 42,4% (pirsy, pomosty, dalby) do 72,2% (infrastruktura ciepłownicza) i od 44,9% (pirsy, pomosty, dalby) do 74,3% (infrastruktura ciepłownicza). Na dzień 30.06.2014 r. stopień amortyzacji infrastruktury portowej kształtował się na poziomie od 46,2% (pirsy, pomosty, dalby) do 75,4% (infrastruktura ciepłownicza). W poszczególnych grupach infrastruktury portowej nie stwierdzono obiektów nie nadających się do eksploatacji.

(dowód: akta kontroli str. 252-255)

W badanych książkach, w działach VI²⁹ i VII³⁰, wprowadzano daty kontroli i numer protokołu kontroli³¹, natomiast nie wprowadzano zakresu robót określonych w protokołach kontroli i daty wykonania robót.

(dowód: akta kontroli str. 582-637, 2713-2716)

1.8. W okresie objętym kontrolą ze strony administracji morskiej nie występowały bariery biurokratyczne utrudniające działalność Zarządu Morskiego Portu.

(dowód: akta kontroli str. 272-273)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. Porównanie danych zawartych w działach VI i VII badanych książek obiektów budowlanych z protokołami kontroli okresowych przeprowadzonych na podstawie art. 62 ust. 1 pkt 1 i 2 Prawa budowlanego wykazało, że w wykazie protokołów kontroli okresowych nie wpisano zakresu robót remontowych określonych w protokołach kontroli oraz daty wykonania robót, co było niezgodne z § 6 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia w sprawie książki obiektu budowlanego.

Dyrektor ds. Infrastruktury powyższe wyjaśnił tym, że w formularzu książki obiektu budowlanego w obu działach (VI i VII) przewidziano niewiele miejsca na

²⁹ Wykaz protokołów okresowych kontroli stanu technicznego obiektu.

³⁰ Wykaz protokołów okresowych stanu technicznego i przydatności do użytkowania obiektu.

³¹ Przeprowadzanych na podstawie art. 62 ust. 1 pkt 1 i 2 Prawa budowlanego.

wpisywanie zakresu robót remontowych określonych w protokole z kontroli. Książka obiektu budowlanego może dotyczyć kilku środków trwałych, nie sposób jest zamieścić wszystkich zapisanych w protokołach z przeglądów technicznych uwag, usterek i zaleceń. Również ich realizacja następuje w różnych terminach. Przyjęto zasadę, że w książce tej wpisuje się jedynie informacje o dacie kontroli, numerze protokołu z przeglądu, a w kolumnie „Zakres robót remontowych...” określa jedynie obszar objęty kontrolą z danego protokołu.

Powyższe wyjaśnienia, zdaniem NIK, nie usprawiedliwiają prowadzenia książek obiektu budowlanego niezgodnie z powyższymi przepisami.

(dowód: akta kontroli str. 582-622, 2712, 2713-2715)

2. Badane książki nie zostały założone oddzielnie dla każdego obiektu budowlanego, lecz obejmowały łącznie kilka obiektów³², co było niezgodne z art. 64 ust. 1 Prawa budowlanego. Ponadto w książkach nie wprowadzono danych identyfikacyjnych obiektu³³ dot. m.in. roku zakończenia budowy, zmiany właściciela obiektu i zarządcy obiektu, nr księgi wieczystej, daty i numeru protokołu obiektu oraz daty i numeru pozwolenia na użytkowanie obiektu i nazwy instytucji wydającej pozwolenie oraz spisu dokumentacji dołączonej do książki obiektu³⁴ wymaganych przepisami § 1 ust. 1, § 2 i § 5 pkt 2 rozporządzenia w sprawie książki obiektu budowlanego, w związku z art. 63 ust. 1 Prawa budowlanego.

Wiceprezes Zarządu Spółki, Dyrektor ds. Infrastruktury i Zarządzania Majątkiem stwierdził, że założenie książki obiektu budowlanego zawierającej informacje o kilku środkach trwałych oparto o zapis Prawa budowlanego (art. 3 pkt 1), który definiuje obiekt budowlany jako „budowlę stanowiącą całość techniczno – użytkową (...)”. Tak więc prowadzenie jednej książki obiektów dla dwóch lub więcej środków trwałych jest w naszej ocenie uzasadnione w przypadku, kiedy stanowią one w sposób oczywisty „całość techniczno-użytkową”, czyli obiekt budowlany w rozumieniu przepisów Prawa budowlanego. Sytuacje takie zaistniały w przypadkach, kiedy przebudowa lub rozbudowa istniejącego obiektu infrastruktury liniowej (drogowej, drogowo-kolejowej, itp.) skutkowałą budową dodatkowego odcinka i przyjęciem go do ewidencji księgowej jako kolejnego odrębnego środka trwałego, podczas gdy granica między istniejącym, a nowo wybudowanym środkiem trwałym jest umowna. Powyższą interpretację zapisu Prawa budowlanego zastosowano na etapie zakładania książek obiektów również dla wielu obiektów zlokalizowanych w danym rejonie portu, bądź pełniących te same funkcje albo zrealizowanych w ramach tego samego zadania inwestycyjnego. Pracownicy odpowiedzialni za prowadzenie książek Działu Budowli Hydrotechnicznych dokonują dodatkowej weryfikacji założonych książek pod względem użytkowo-technicznym i w uzasadnionych przypadkach dokonują ich rozdzielenia.

NIK nie podziela stanowiska Wiceprezesa Zarządu Spółki, ponieważ art. 64 ust. 1 Prawa budowlanego nakłada obowiązek prowadzenia dla każdego budynku oraz obiektu budowlanego niebędącego budynkiem książkę obiektu budowlanego, stanowiącą dokument przeznaczony do zapisów dotyczących przeprowadzonych badań i kontroli stanu technicznego, remontów i przebudowy w okresie użytkowania obiektu budowlanego.

(dowód: akta kontroli str. 582-622)

³² Poprzez wklejenie kartki w Dziale IV-Dane techniczne charakteryzujące obiekt.

³³ W Dziale II. Dane identyfikujące obiekt (tablica nr 2).

³⁴ W Dziale III. Spis dokumentacji do książki obiektu (tablica nr 3).

3. Do dwóch³⁵ spośród czterech badanych książek nie dołączono rocznych protokołów kontroli okresowych³⁶, niezgodnie z art. 64 ust. 3 Prawa budowlanego. Ponadto jedna książka³⁷ nie zawierała wpisów dotyczących ww. kontroli, które były wymagane art. 64 ust. 1 Prawa budowlanego oraz § 5 pkt 4 rozporządzenia w sprawie książki obiektu budowlanego.

Wiceprezes Zarządu Spółki, Dyrektor ds. Infrastruktury i Zarządzania Majątkiem wyjaśnił, że dokumentacja nie była dołączona do książek obiektów budowlanych, ponieważ przechowywana była osobno, a brak wpisów o przeprowadzonych kontrolach w książkach obiektów wynikał z przeoczenia, które zostanie uzupełnione do 31.08.2014 r.

Ponadto Specjalista w Dziale Budowli Hydrotechnicznych, Sekcji Dokumentowania i Archiwizacji w sprawie przeglądu drogi przejazdowej przez plac XIX wyjaśniła, że przegląd odbył się 23.05.2013 r., a protokół z tej kontroli nie został załączony do książki obiektu przez nieuwagę.

(dowód: akta kontroli str. 582-622)

4. Do jednej³⁸ spośród czterech badanych książek nie dołączono protokołu kontroli okresowej pięcioletniej³⁹ (świadczącego o jej przeprowadzeniu w 2013 r.), co było niezgodne z art. 64 ust. 3 Prawa budowlanego. Książka nie zawierała także wpisu dotyczącego przeprowadzenia tej kontroli, który był wymagany art. 64 ust. 1 Prawa budowlanego oraz § 5 pkt 4 rozporządzenia w sprawie książki obiektu budowlanego.

Specjalista w Dziale Budowli Hydrotechnicznych, Sekcji Dokumentowania i Archiwizacji wyjaśniła, że środek trwały został objęty w 2013 r. przeglądem pięcioletnim, który zgodnie z harmonogramem odbył się 18.06.2013 r., ale oryginał protokołu zaginął. Po powrocie osób biorących udział w przeglądzie zostanie ponownie podpisany i załączony do książki obiektu.

(dowód: akta kontroli str. 582-622)

5. Badane książki zawierały plan sytuacyjny, jednakże bez określenia usytuowania miejsc przyłączenia obiektu do sieci uzbrojenia terenu oraz armatury lub urządzeń przeznaczonych do odcięcia czynnika dostarczanego za pomocą tych sieci, a w szczególności gazu, energii elektrycznej i ciepła, co było niezgodne z § 5 pkt 3 rozporządzenia w sprawie książki obiektu budowlanego.

Wiceprezes Zarządu Spółki, Dyrektor ds. Infrastruktury i Zarządzania Majątkiem wyjaśnił m.in., że ze względu na strukturę organizacyjną i podział kompetencji w Spółce uzbrojenie podziemne znajduje się w oddzielnych książkach prowadzonych przez działy branżowe. Niemniej załączone do książek obiektów plany sytuacyjne zostaną wymienione na nowe – z uwzględnieniem uzbrojenia podziemnego w odpowiednim formacie i czytelnej skali.

(dowód: akta kontroli str. 582-622, 629)

6. Książki nie zawierały spisu dokumentacji⁴⁰ dołączonej do książki obiektu wymaganej § 5 pkt 2 rozporządzenia w sprawie książki obiektu budowlanego.

Wiceprezes Zarządu Spółki, Dyrektor ds. Infrastruktury i Zarządzania Majątkiem wyjaśnił, że zgodnie z wytycznymi dotyczącymi prowadzenia Książki Obiektu

³⁵ dot. Pirsu Południowego z bocznkami oraz drogi przejazdowej przez plac XIX, nr inw. 220-1094.

³⁶ Przeprowadzanych na podstawie art. 62 ust. 1 pkt 1 Prawa budowlanego.

³⁷ dot. Pirsu Południowego z bocznkami

³⁸ dot. drogi dojazdowej do ul. Indyjskiej

³⁹ Wymaganej art. 62 ust 1 pkt 2 Prawa budowlanego.

⁴⁰ Tablica nr 3 załącznika do rozporządzenia sprawie książki obiektu budowlanego.

Budowlanego⁴¹ spis dokumentacji eksploatacyjnej, w której skład wchodzi protokoły przeglądów, ekspertyzy, zmiany sposobu użytkowania budynku itd., zaleca się wykonać zbiorczo po zakończeniu danego tomu. Zbiera się całość dokumentacji dotyczącej danego okresu eksploatacji obiektu, zlicza poszczególne protokoły i inne dokumenty, a następnie wpisuje jako kolejne pozycje. Ze względu na bieżące uzupełnianie książki protokołami oraz innymi dokumentami, spis dokumentacji w tabeli nr 3, poz. 1-12 uzupełniane są w momencie zamykania tomu KOB.

NIK nie podziela powyższego stanowiska, ponieważ rozporządzenie w sprawie książki obiektu budowlanego określa w § 2 i § 6 ust. 1 obowiązek dokonywania wpisów do książki systematycznie i w dniu zaistnienia okoliczności, dla której jest wymagane dokonanie odpowiedniego wpisu.

(dowód: akta kontroli str. 257-263, 263a-e, 582-637, 637a-637i, 748-756, 757-783, 2712-2719)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości⁴², działalność Spółki w powyższym obszarze.

2. Prognozowanie, programowanie i planowanie rozwoju portu

Opis stanu faktycznego

2.1. Zarząd Morskiego Portu opracował „Strategię Rozwoju Portu Gdynia do roku 2015” (dalej: „Strategia Rozwoju Portu”), w której ustalono kierunki, wymiar i strukturę rozwoju portu. Strategia Rozwoju Portu została pozytywnie zaopiniowana 25.07.2003 r. przez Radę Nadzorczą i przyjęta 28.08.2003 r. przez Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie.

W Strategii Rozwoju Portu przewidywano przyszłe zdarzenia, które będą miały wpływ na rodzaj, wielkość i strukturę sektora usług portowych, w tym prognozę ilościową i rodzajową obrotów ładunkowych. Określono cele, warunki i środki działania Spółki oraz określono kolejność realizacji szczegółowych działań w ramach zdefiniowanych priorytetów i celów.

(dowód: akta kontroli str. 137-147, 264-271, 3351-3379, 3398-3638)

Strategia Rozwoju Portu⁴³ przewidywała również:

- możliwość uzyskania do ok. 7 ha dodatkowego terenu poprzez „załadowanie” części Basenu V (w ramach rozwoju Terminalu ro-ro);
- pozyskanie i zintegrowanie w ramach Basenu V cz. terenów zajmowanych przez firmy Olvit i Rol-Ryż przy Basenie IV;
- rozpoczęcie działań formalnych w zakresie uzyskania prawa władania gruntami w Porcie Wschodnim – cz. obszaru (ok. 20-30 ha) Międzytorza.

Prezes Zarządu Spółki stwierdził m.in., że „załadowanie” części Basenu V było jedną z analizowanych – na etapie tworzenia ww. Strategii – koncepcji zwiększenia powierzchni dla postoju naczep na terminalu ro-ro w ramach planowanej II Fazy budowy terminalu. Ostatecznie o rezygnacji z realizacji tej koncepcji zdecydowały koszty, które okazały się na tyle wysokie, że nierealne było uzyskanie warunków czynszu zapewniających zwrot niezbędnych nakładów. Nabycie terenu firm Olvit i Rol-

⁴¹ „Wytyczne przy prowadzeniu Książki Obiektu Budowlanego dla różnego rodzaju obiektów budowlanych” wydawnictwa Forum Sp. z o.o.

⁴² Podobnie jak przy ocenie ogólnej, Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen cząstkowych dotyczących działalności w badanym obszarze: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

⁴³ Ogólna powierzchnia Portu wynosi 4.926.762 m². W ponad 90% należy do Skarbu Państwa, Gmina Gdynia jest właścicielem ok. 4% terenów. Ponadto na obszarze Portu występuje dwóch użytkowników władających, którymi są: Urząd Morski w Gdyni (władza ok. 20% Portu, gdzie większość to tereny „Międzytorza”- obszar na styku miasto-port) oraz Zakład Energetyczny Elektrociepłowni II (władza ok.4%). Wg Strategii Rozwoju Portu, we władaniu wieczystym Portu był obszar o powierzchni 2.572.633 m², stanowiący 52.2% ogólnej powierzchni.

Ryż nie było możliwe, ponieważ ich właściciele nie byli zainteresowani sprzedażą, a Zarządowi Portu nie przysługują żadne uprawnienia władcze (np. wywłaszczenie), które można było zastosować w takiej sytuacji. Grunty w Porcie Wschodnim – część obszaru (ok. 20-30 ha) Międzytorza, w czasie tworzenia ww. Strategii były własnością Skarbu Państwa w trwałym zarządzie Urzędu Morskiego. Równocześnie były one zabudowane infrastrukturą kolejową wybudowaną i zarządzaną przez PKP SA, w znacznej części zdekapitalizowaną i nieużywaną. Jednak wkrótce po przyjęciu Strategii spółka PKP SA uwłaszczyła się na nieruchomościach stanowiących tzw. Międzytorze i wcześniejsze zamierzenia Zarządu Portu co do pozyskania nieruchomości w tym obszarze nie mogły zostać zrealizowane.

(dowód: akta kontroli str. 391-393)

W Strategii Rozwoju Portu określono również główne obszary zamierzeń inwestycyjnych w obrębie obszaru Portu Gdynia:

- 1) modernizacja i rozbudowa dróg łączących poszczególne terminale i części portu, co było konieczne dla zapewnienia poprawy dostępu do sieci krajowej oraz dla umożliwienia dalszego rozwoju sektora usług, w szczególności wzrostu obrotu kontenerowego i budowy w nowej lokalizacji docelowego terminalu promowego, w tym: Trasa Kwiatkowskiego, Rozbudowa ulicy Janka Wiśniewskiego, Układ drogowy na osi Wendy – Wiśniewskiego;
- 2) modernizacja infrastruktury kolejowej na obszarze portu i w rejonie tzw. Międzytorza, w celu zapewnienia sprawnych operacji podstawiania wagonów na nabrzeża do za- i wyładunku oraz dla pozyskania terenów umożliwiających rozwój usług okołoportowych;
- 3) inwestycje w zakresie przygotowywania terenów portowych pod nowe inwestycje oraz modernizacja i rozbudowa infrastruktury niezbędna do utrzymania silnej pozycji portu w kraju i w Regionie Bałtyckim, w tym: Modernizacja i przedłużenie Nabrzeża Holenderskiego, Rozbudowa Terminalu ro-ro (faza II), Przygotowanie terenów pod budowę centrów dystrybucyjno-logistycznych, Budowa placów operacyjnych przy Basenie VIII, Przedłużenie Nabrzeża Bułgarskiego, Modernizacja infrastruktury portowej w obszarze terminalu drobnicowego, Budowa terminalu promowo-pasażerskiego, Budowa głównego budynku nowego terminalu promowo-pasażerskiego wraz z obiektami towarzyszącymi, Modernizacja i rozbudowa sieci energetycznych, wodno-kanalizacyjnych i teletechnicznych;
- 4) modernizacja i rozbudowa suprastruktury, będącej we władaniu Zarządu Morskiego Portu, celem poprawy nowoczesnego potencjału i utrzymywania jakości obsługi portowej, utrzymywania wysokiej efektywności zasobów portu, działania na rzecz rzetelnej konkurencji podmiotów operatorskich i zapewniania odpowiednich warunków pracy.

(dowód: akta kontroli str. 3351-3638)

2.2. Na bazie Strategii Rozwoju Portu corocznie tworzone były trzyletnie plany inwestycyjne określające zakres rzeczowy i finansowy inwestycji oraz roczne plany finansowo-ekonomiczne.

Plany rzeczowo finansowe były spójne z planem strategicznym przyjętym przez Zarząd Portu w Strategii Rozwoju Portu i były realizowane zgodnie z przyjętymi założeniami.

Realizacja strategicznych inwestycji portowych następowała z opóźnieniem. Przykładowo realizacja inwestycji „Budowa terminalu promowego-pasażerskiego wraz z obiektami towarzyszącymi” powinna zacząć się w 2011 r.

(dowód: akta kontroli str. 3372-3379, 3392)

Dyrektor ds. Infrastruktury wyjaśnił, że występujące opóźnienia w przygotowaniu i realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych ujętych w ww. Strategii w stosunku

do terminów rzeczywistych wynikały przede wszystkim z faktu, że Strategia obejmująca okres 12 lat jest dokumentem ramowym o ogólnym, kierunkowym charakterze, a nie szczegółowym planem realizacji poszczególnych zadań. W przypadku „Budowy terminalu promowego-pasażerskiego i budowa budynku głównego terminalu promowo-pasażerskiego” – czas projektowania i budowy terminalu uzależniony był przede wszystkim od decyzji armatora, co do terminu wprowadzenia na linię Gdynia-Karlskrona promów o długości 240 m, ponieważ nabrzeże przy istniejącym terminalu ma długość 178 m. W związku ze spadkiem przeładunków w wyniku kryzysu 2008-2009 armator Stena Line zrezygnował z zamiany jednostek na większe. W 2013 r. podjęto ponownie decyzję o realizacji inwestycji, aktualnie trwają prace projektowe. Zakończenie budowy terminalu i oddanie do użytku jest planowane na początek 2017 r.

(dowód: akta kontroli str. 264, 274-286)

Zarząd Morskiego Portu opracował „Strategię Rozwoju Portu Gdynia do roku 2027”, w której m.in. określono misję i wizję Portu Gdynia, ustalono priorytety i cele strategiczne. Do Strategii Rozwoju Portu do 2027 r., jako dokumentu o charakterze syntetycznym, dołączono materiały analityczne zawarte w trzech częściach: I – Wewnętrzne uwarunkowania funkcjonowania Portu Gdynia, II – Zewnętrzne uwarunkowania funkcjonowania Portu Gdynia oraz III – Analiza strategiczna Portu Gdynia.

Strategia Rozwoju Portu w dniu 26.05.2014 r. została pozytywnie zaopiniowana przez Radę Nadzorczą Spółki, a 11.08.2014 r. przyjęta przez Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Spółki.

(dowód: akta kontroli str. 3641-3703)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia działalność Spółki w powyższym obszarze.

3. Budowa, rozbudowa, utrzymanie i modernizacja infrastruktury portowej

Opis stanu faktycznego

3.1. W latach 2012-2014 (do 14.08) Zarząd Morskiego Portu realizował⁴⁴ łącznie 52 zadania inwestycyjne, w związku z którymi:

- zaplanowano nakłady w wysokości 539.845,0 tys. zł, w tym w 2012 r. 58.310,0 tys. zł, w 2013 r. 106.820,0 tys. zł i w 2014 r. 605,0 tys. zł;
- podpisano umowy z wykonawcami na łączną kwotę 457.628,5 tys. zł, w tym w 2012 r. 53.215,8 tys. zł i w 2013 r. 286.894,6 tys. zł;
- koszty realizacji wyniosły 354.923,5 tys. zł, w tym w 2012 r. 49.159,0 tys. zł, w 2013 r. 93.482,8 tys. zł i w I półroczu 2014 r. 99.741,0 tys. zł;
- łączna kwota współfinansowania przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko dotyczyła sześciu projektów i według podpisanych umów może wynieść maksymalnie 309.153,1 tys. zł, a dofinansowanie otrzymane na podstawie tych umów w okresie od 01.01.2012 r do 30.06.2014 r. wyniosło 53.360,9 tys. zł, z tego: w 2012 r. 23.958,2 tys. zł, w 2013 r. 2.488,8 tys. zł i w I półroczu 2014 r. 26.913,9 tys. zł.

W badanym okresie następujące projekty objęto dofinansowaniem z Unii Europejskiej (dalej: „UE”):

- 1) Rozbudowa infrastruktury portowej do obsługi statków ro-ro z dostępem drogowym i kolejowym w Porcie Gdynia – planowany całkowity koszt realizacji Projektu wynosi 119.094,3 tys. zł, maksymalna kwota wydatków kwalifikowalnych 52.864,6 tys. zł, maksymalny poziom dofinansowania według umowy

⁴⁴ Niezależnie od daty rozpoczęcia i planowanego zakończenia.

44.934,9 tys. zł, tj. 85% maksymalnej kwoty wydatków kwalifikowalnych (do 30.06.2014 r. otrzymano dofinansowanie 26.766,1 tys. zł); realizacja projektu (budowa): lata 2009-2014;

- 2) Zagospodarowanie rejonu Nabrzeża Bułgarskiego w Porcie Gdynia – planowany całkowity koszt realizacji Projektu wynosi 101.355,3 tys. zł, maksymalna kwota wydatków kwalifikowalnych 58.919,4 tys. zł, maksymalny poziom dofinansowania według umowy 50.081,6 tys. zł, tj. 85% maksymalnej kwoty wydatków kwalifikowalnych (do 30.06.2014 r. otrzymano dofinansowanie 16.251,0 tys. zł); realizacja projektu (budowa): lata 2013-2015;
- 3) Przebudowa Nabrzeża Szwedzkiego w Porcie Gdynia – planowany całkowity koszt realizacji Projektu wynosi 85.747,9 tys. zł, maksymalna kwota wydatków kwalifikowalnych 59.812,7 tys. zł, maksymalny poziom dofinansowania według umowy 48.690,0 tys. zł, tj. 81,4 % maksymalnej kwoty wydatków kwalifikowalnych (do 30.06.2014 r. otrzymano dofinansowanie w wysokości 7.791,8 tys. zł); realizacja projektu (budowa): lata 2013-2015;
- 4) Infrastruktura dostępu drogowego i kolejowego do wschodniej części Portu Gdynia – planowany całkowity koszt realizacji Projektu wynosi 112.555,6 tys. zł, maksymalna kwota wydatków kwalifikowalnych 85.459,5 tys. zł, maksymalny poziom dofinansowania według umowy 72.640,6 tys. zł, tj. 85% maksymalnej kwoty wydatków kwalifikowanych (do 14.07.2014 r. wnioski o płatność był w trakcie realizacji); realizacja projektu (budowa): lata 2006-2014;
- 5) Przebudowa intermodalnego terminalu kolejowego w Porcie Gdynia – planowany całkowity koszt realizacji Projektu wynosi 96.435,1 tys. zł, maksymalna kwota wydatków kwalifikowalnych 78.185,0 tys. zł, maksymalny poziom dofinansowania według umowy 39.092,5 tys. zł, tj. 50% (do 14.07.2014 r. wnioski o płatność był w trakcie realizacji); realizacja projektu (budowa): lata 2014-2015.

Badaniem objęto pięć inwestycji, na które do 30.06.2014 r. poniesiono łącznie nakłady w wysokości 194.686,7 tys. zł⁴⁵, z tego:

- a) trzy największe inwestycje z dofinansowaniem środków UE:
 - 1) Infrastruktura dostępu drogowego i kolejowego do wschodniej części Portu Gdynia – Faza I – Dostęp drogowy (ul. Polska od ul. Wiśniewskiego do Chrzanowskiego, ul. Chrzanowskiego oraz parking przy ul. Chrzanowskiego) – dalej: „Dostęp drogowy - faza I”⁴⁶;
 - 2) Infrastruktura dostępu drogowego i kolejowego do wschodniej części Portu Gdynia – Faza II – Dostęp kolejowy i drogowy (ul. Polska od ul. Chrzanowskiego do Placu Gombrowicza, tory kolejowe od wiaduktu w Al. Solidarności do II strefy nabrzeża Polskiego, parking przy ul. Celnej 5) – dalej: „Dostęp drogowy i kolejowy – faza II”⁴⁷;
 - 3) Rozbudowa infrastruktury portowej do obsługi statków ro-ro z dostępem drogowym i kolejowym w Porcie Gdynia – Faza I - Komunikacja w II strefie nabrzeża Rumuńskiego i Faza II – Przebudowa wjazdu na plac XXVI od ul. Wiśniewskiego oraz modernizacja nawierzchni placu XXVI wraz z drogą technologiczną – dalej: „Infrastruktura ro-ro”⁴⁸;
- b) dwie największe inwestycje bez dofinansowania środkami UE:
 - 1) Budowa obiektu magazynowego wysokiego składowania o pow. 18.500 m² w lokalizacji nr 3 Port Zachodni – dalej: „Magazyn wysokiego składowania”⁴⁹;
 - 2) Przebudowa budynku magazynowego ul. Polska 13 A – dalej: „Magazyn, ul. Polska 13A”⁵⁰.

⁴⁵ Poniesione nakłady netto łącznie w latach 2006-2014.

⁴⁶ Nakłady netto 63.349.253,78 zł.

⁴⁷ Nakłady netto 26.829.557,18 zł.

⁴⁸ Nakłady netto 47.597.367,55 zł.

⁴⁹ Nakłady netto 37.080.416,88 zł.

⁵⁰ Nakłady netto 19.830.082,10 zł.

W przypadku projektów dofinansowanych ze środków UE zakładano osiągnięcie następujących celów:

- Infrastruktura ro-ro – rozbudowa infrastruktury zlokalizowanego w Basenie V nowoczesnego terminalu ro-ro oraz stworzenie nowych i modernizacja istniejących placów manewrowych;
- Dostęp drogowy i kolejowy - faza I i II – wzrost konkurencyjności Portu Gdynia w rejonie Morza Bałtyckiego poprzez działania sprzyjające wzrostowi obrotów ładunkowych, a polegające na poprawie dostępu do portu.
(dowód: akta kontroli str. 1855-1856, 2256-2258, 2261-2273, 4089)

3.2. Protokoły końcowego odbioru robót budowlanych⁵¹ potwierdzają wykonanie rzeczowe badanych pięciu inwestycji w zakresie objętym umowami z wykonawcami.

(dowód: akta kontroli str. 784-785, 943-951, 984-985, 1197-1214, 1439-1458, 1540-1545, 1580-1585, 2043-2255)

Trzy z pięciu badanych inwestycji były objęte umowami o dofinansowanie ze środków UE⁵². Wskaźniki produktu i rezultatu określone w ww. umowach do dnia zakończenia kontroli (14.08.2014 r.) nie zostały osiągnięte⁵³.

Wiceprezes Zarządu Spółki, Dyrektor ds. Inwestycji i Zarządzania Majątkiem w sprawie osiągnięcia wskaźników produktu i rezultatu wyjaśnił, że:

- w przypadku Dostępu drogowego – fazy I i Dostępu drogowego i kolejowego – fazy II wskaźniki produktu i wskaźnik rezultatu można uznać technicznie za osiągnięte, gdyż zarówno w I jak i w II Fazie inwestycji zostały dokonane końcowe odbiory robót, jednak spełnienie warunku osiągnięcia wskaźników nastąpi wówczas, gdy uzyskane zostaną decyzje o pozwoleniu na użytkowanie w obu fazach – trwają procedury uzyskiwania decyzji w II fazie (w trakcie kontroli, 07.08.2014 r. Spółka uzyskała pozwolenie na użytkowanie I fazy inwestycji);
- w projekcie Infrastruktura ro-ro Faza I została zakończona w 2013 r., w Fazie II prace budowlane zostały zakończone w kwietniu 2014 r., a w trakcie realizacji jest Faza III (nieobjęta badaniem). Częściowa realizacja wskaźników produktu została przesunięta na 2014 r. w związku z opóźnieniami w robotach budowlanych w Fazie I i II, a docelowe wykonanie wskaźników produktu nastąpi po zakończeniu Fazy III. Wskaźnik rezultatu natomiast zostanie osiągnięty po zakończeniu robót budowlanych i uzyskaniu ostatniego pozwolenia na użytkowanie w Fazie III, gdzie zakończenie robót budowlanych planowane jest na 21.01.2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 1720)

⁵¹ Protokołami z 19.02.2009 r. i z 29.12.2009 r. odebrano roboty zrealizowane na podstawie umowy nr 031-INW/MTM/05/08 z 9.05.2008 r. i umowy nr 19/INW-17/2009 z 12.02.2009 r. Trzema protokołami z 29.05.2014 r. dokonano odbioru robót zrealizowanych na podstawie umowy nr 107/SW/IS/2011 z 3.10.2011. Protokołem z 10.09.2013 r. i z 11.04.2014 r. odebrano roboty zrealizowane na podstawie umowy nr 1/IAS/2011 z 5.01.2011 r.. Protokołem z 30.05.2014 r. odebrano roboty zrealizowane na podstawie umowy nr 11/AP/II/2013 z 14.02.2013 r.. Protokołem z 27.06.2013 r. odebrano roboty zrealizowane na podstawie umowy nr 111/II/AP/2011 z 31.10.2011 r.

⁵² Umowa nr POIS.07.02.00-00-022/12-00 z 30.12.2013 r. o dofinansowanie projektu „Infrastruktura dostępu drogowego i kolejowego do wschodniej części Portu Gdynia” dotycząca dwóch badanych inwestycji: Dostęp drogowy – faza I i Dostęp drogowy i kolejowy – faza II oraz Umowa nr POIS.07.02.00-00-018/11-00 z 12.07.2012 r. o dofinansowanie projektu „Rozbudowa infrastruktury portowej do obsługi statków ro-ro z dostępem drogowym i kolejowym w Porcie Gdynia” obejmująca Infrastrukturę ro-ro.

⁵³ Umowa nr POIS.07.02.00-00-018/11-00 z 12.07.2012 r. pt. „Rozbudowa infrastruktury portowej do obsługi statków ro-ro z dostępem drogowym i kolejowym w Porcie Gdynia” – wartość docelowa wskaźników produktu: 1) wybudowane/przebudowane linie kolejowe w układach transportowych portów morskich – 1,98 km (stopień realizacji wskaźnika 20.12.2013 r. – 1,31, tj. 66%); 2) wybudowane/przebudowane drogi w układach transportowych portów morskich – 2,66 km (stopień realizacji wskaźnika 20.12.2013 r. – 0,90, tj. 33,9%); wartość docelowa wskaźnika rezultatu: zdolność przeładunkowa portu – 27 mln ton rocznie (wskaźnik zostanie osiągnięty w rok po zakończeniu rzeczowej realizacji projektu).

Umowa nr POIS.07.02.00-00-022/12-00 z 30.12.2013 r. pt. „Infrastruktura dostępu drogowego i kolejowego do wschodniej części Portu Gdynia” (faza I i II) – wartość docelowa wskaźników produktu: 1) wybudowane/przebudowane drogi w układach transportowych portów morskich – 2,12 km; 2) wybudowane/przebudowane linie kolejowe w układach transportowych portów morskich – 2,85; wartość docelowa wskaźnika rezultatu: przepustowość układu kolejowego w zakresie obsługi transportu intermodalnego – 2,3 mln ton rocznie.

3.3. W procesie budowy badanych inwestycji Spółka, zgodnie z art. 18 ust. 1 i art. 42 ust. 1 Prawa budowlanego, zapewniła opracowanie planów bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz objęcie kierownictwa i nadzoru nad wykonywaniem robót przez osoby posiadające uprawnienia budowlane w odpowiedniej specjalności.

(dowód: akta kontroli str. 786, 836-881, 886-902, 986, 1011-1053, 1215, 1242-1269, 1298-1316, 1469, 1477-1504, 1572, 1586-1638, 2283, 2302-2306)

W postępowaniu przetargowym Dostęp drogowy – faza I na podstawie art. 180 Pzp 28.01.2008 r. wniesiony został protest, w którym zarzucono naruszenie m.in. § 4 ust. 1 i § 6-10 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego⁵⁴, w związku z nieaktualizowaniem przez Spółkę przedmiarów robót w toku udzielania wyjaśnień do specyfikacji istotnych warunków zamówienia. W dniu 06.02.2008 r. w rozstrzygnięciu protestu Spółka postanowiła oddalić ww. protest uzasadniając, że zgodnie z § 4 ust. 3 ww. rozporządzenia o brzmieniu: „Jeśli (...) w istotnych postanowieniach umowy przyjęto zasadę wynagrodzenia ryczałtowego, dokumentacja projektowa może nie obejmować przedmiaru robót”, nie musiała w ramach dokumentacji projektowej udostępnić wykonawcom przedmiarów robót. Udostępniając wykonawcom materiały jakie posiadała, które mogły mieć wpływ na sporządzenie oferty, podkreślała w SIWZ i w korespondencji z wykonawcami tylko pomocniczy charakter przedmiarów wobec projektów wykonawczych. Odwołanie od powyższego rozstrzygnięcia z 11.02.2011 r., jako wniesione z uchybieniem terminu, zostało odrzucone postanowieniem Krajowej Izby Odwoławczej z 29.02.2008 r. Skarga do sądu okręgowego na powyższe nie została wniesiona. W związku z protestem wniesionym 05.02.2008 r., m.in. o opracowanie i udostępnienie wykonawcy projektu odwodnienia wglębnego, Spółka uwzględniając protest przekazała wykonawcom ww. projekt.

(dowód: akta kontroli str. 805-835, 842)

Na podstawie dokumentacji przetargowych, w tym SIWZ ze zmianami, pytań zgłaszanych przez uczestników przetargów i odpowiedzi na nie oraz rozstrzygnięć wniesionych protestów i odwołania stwierdzono, że projekty wykonawcze badanych inwestycji spełniały wymogi określone w § 5 ust. 1 ww. rozporządzenia, tj. uzupełniały i uszczegóławiały projekt budowlany w zakresie i stopniu dokładności niezbędnym do sporządzenia przedmiaru robót, kosztorysu inwestorskiego, przygotowania oferty przez wykonawcę i realizacji robót budowlanych.

(dowód: akta kontroli str. 786-793, 805-881, 952-963, 986-994, 1011-1040, 1215-1225, 1242-1269, 1469-1484, 1572-1579, 1586-1596 i 1857-1859, 2735-3064)

3.4. SIWZ opracowane zostały zgodnie z wymogami art. 36 Pzp. W szczególności: zawierały określone ww. przepisami informacje, takie jak m.in.: nazwę (firmę) i adres Spółki, tryb udzielenia zamówienia (przetarg nieograniczony), opis przedmiotu zamówienia, termin wykonania zamówienia, warunki udziału w postępowaniu, wykaz oświadczeń i dokumentów, jakie mają dostarczyć wykonawcy w celu potwierdzenia spełniania warunków udziału w postępowaniu, wskazanie osób uprawnionych do porozumiewania się z wykonawcami, wymagania dotyczące wadium, termin związania ofertą, miejsce oraz termin składania i otwarcia ofert, opis kryteriów, którymi zamawiający będzie się kierował przy wyborze oferty (cena – 100%) oraz wzory umów.

SIWZ zostały udostępnione na stronie internetowej Spółki do dnia upływu terminu składania ofert (art. 37 ust. 2 Pzp), który został prawidłowo określony.

⁵⁴ Dz. U. z 2013 r. poz. 1129.

Ponadto treści zapytań wykonawców, wyjaśnienia Spółki (udzielane terminowo) i dokonane w związku z nimi modyfikacje SIWZ zamieszczano na stronie internetowej Spółki, zgodnie z art. 37 i 38 Pzp.

(dowód: akta kontroli str. 786-793, 836-881, 986-994, 1011-1040, 1215-1225, 1242-1269, 1469-1484, 1572-1579, 1586-1596, 2274-2277, 2735-3064)

Cztery SIWZ z pięciu badanych inwestycji udostępniono na stronie internetowej Spółki w oparciu o art. 42 ust. 1 Pzp, w tym dwa w dniu publikacji ogłoszenia o zamówieniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej (Dostęp drogowy – faza I i Infrastruktura ro-ro) i dwa w pierwszym dniu roboczym (poniedziałek), tj. dwa dni po publikacji ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, która nastąpiła w dniu wolnym od pracy (sobotę) – dot. inwestycji Dostęp drogowy i kolejowy – faza II i „Magazyn ul. Polska 13A”.

(dowód: akta kontroli str. 788, 987, 1218, 1470, 1479, 1573, 1588-1589, 2274-2277, 2735-3064)

Treść SIWZ była modyfikowana we wszystkich pięciu badanych postępowaniach, z tego w postępowaniu przetargowym:

- Dostęp drogowy – faza I – m.in. w zakresie podstawy rozliczenia przedmiotu umowy książki obmiaru robót zastąpiono protokołami stwierdzającymi procentowe zaawansowanie sporządzone w oparciu o branżowe kosztorysy ofertowe i książkę obmiaru robót;
- Dostęp drogowy i kolejowy – faza II – m.in. zrezygnowano z prawa do odstąpienia od umowy przez Spółkę w przypadku nieistotnych wad nieusuwalnych;
- Infrastruktura ro-ro – m.in. zmniejszono zakres prac rozbiórkowych dot. ogrodzenia i bramy wjazdowej – ul. Rumuńska;
- Magazyn wysokiego składowania – m.in. wyłączono z przedmiotu zamówienia zakres prac obejmujących usunięcie oraz nasadzenia drzew i krzewów;
- Magazyn ul. Polska 13A – wykreślenie z treści umowy oświadczenia o rezygnacji z ewentualnych roszczeń z tytułu wad dokumentacji technicznej.

Zgodnie z art. 38 ust. 4 Pzp Spółka poinformowała wszystkich wykonawców o zmianach SIWZ udostępniając modyfikacje na stronie internetowej. Spółka uznała, że nie było konieczne przedłużenie terminu składania ofert w związku z wprowadzonymi zmianami SIWZ, z wyłączeniem postępowania dot. inwestycji Dostęp drogowy – faza I, w którym przedłużyła termin składania ofert. Było to wynikiem złożonych protestów i odwołania (opisane wyżej w punkcie 3.3).

(dowód: akta kontroli str. 787-789, 988, 1219, 1471, 1574, 1702-1710, 2735-3064)

Wykonawcy biorący udział w badanych postępowaniach przetargowych nie podlegali wykluczeniu na podstawie art. 24 ust. 1 i 2 Pzp.

(dowód: akta kontroli str. 790, 836-881, 988-989, 1011-1040, 1219-1222, 1242-1269, 1471-1474, 1477-1484, 1572-1579, 1586-1596)

Zgodnie z art. 22 ust. 5 Pzp Spółka zweryfikowała zdolności wykonawców do należytego wykonania udzielanego zamówienia, tj. na podstawie art. 22 ust. 3 Pzp dokonała w ogłoszeniach o zamówieniu opisu sposobu dokonania oceny spełniania warunków, w tym dotyczących wiedzy i doświadczenia, potencjału technicznego i sytuacji finansowej wykonawcy ubiegającego się o udzielenie zamówienia spełnili warunki, o których mowa w art. 22. ust. 1 Pzp. Według kryteriów przyjętych przez Spółkę w ogłoszeniu o zamówieniu, głównie poprzez wykaz wykonanych robót budowlanych i informację banku o sytuacji finansowej.

(dowód: akta kontroli str. 786-793, 848-849, 986-994, 1011-1040, 1215-1225, 1469-1484, 1572-1579, 1586-1596, 2735-3064)

Spółka nie żądała od wykonawców ubiegających się o udzielenie ww. zamówień, przedstawienia także innych dokumentów niż określone w przepisach wydanych na

podstawie art. 25 ust. 2 Pzp, potwierdzających spełnienie warunków udziału w postępowaniu, a żądane od wykonawców dokumenty były niezbędne do przeprowadzenia postępowań.

(dowód: akta kontroli str. 1712, 1719, 2274-2277, 2735-3064)

W przypadku Infrastruktury ro-ro postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego objęte było kontrolą Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych, który w informacji o jej wynikach stwierdził naruszenie przez Spółkę art. 25 ust. 1⁵⁵ i art. 26 ust. 1⁵⁶ Pzp w zw. z § 1 ust. 1 pkt 10 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 30 grudnia 2009 r. w sprawie rodzajów dokumentów, jakich może żądać zamawiający od wykonawcy oraz form, w jakich te dokumenty mogą być składane⁵⁷. W dniu 17.12.2010 r. Spółka złożyła zastrzeżenia co do oceny prawnej stwierdzonego w ww. kontroli stanu faktycznego dot. ww. naruszeń (innych nie stwierdzono) i uchwałą Krajowej Izby Odwoławczej z 14.01.2011 r. zastrzeżenia te zostały w całości uwzględnione.

(dowód: akta kontroli str. 1270-1297)

W trzech z pięciu badanych zamówień wystąpiły roboty dodatkowe na łączną kwotę 7.469,4 tys. zł netto, które Spółka zleciła w trybie zamówienia z wolnej ręki na podstawie art. 67 ust. 1 pkt 5 Pzp wykonawcom umów podstawowych zadań. Wartości tych robót zgodnie z ww. przepisem nie przekraczały 50% kwot realizowanych zamówień⁵⁸.

(dowód: akta kontroli str. 784-785, 921-924, 928-942, 984-985, 992, 1212-1214, 1223, 1337-1434, 1474, 1718, 2286, 2581)

W przypadku inwestycji Dostęp drogowy – faza I i Dostęp drogowy faza II Centrum Unijnych Projektów Transportowych (dalej: „CUPT”) w informacji pokontrolnej z 17.06.2014 r. stwierdziło, że część robót dodatkowych zleconych umową nr 19/Inw-17/2009 z 12.02.2009 r. na wykonanie robót budowlanych (10 pozycji robót dodatkowych na kwotę 246.413,46 zł) nie spełniła wymogów art. 67 ust. 1 pkt 5 Pzp, ponieważ nie były niezbędne do prawidłowego wykonania zamówienia podstawowego lub Spółka mogła je przewidzieć⁵⁹. Spółka 18.07.2014 r. złożyła zastrzeżenia m.in. do ww. ustaleń informacji pokontrolnej CUPT, z których wynika m.in., że podtrzymuje w całości swoje wcześniejsze wyjaśnienia⁶⁰ wskazujące zarówno na konieczność jak i zasadność zawarcia umowy na roboty dodatkowe w zakresie wszystkich 51 pozycji robót dodatkowych (do zakończenia kontroli Spółka nie otrzymała odpowiedzi CUPT).

(dowód: akta kontroli str. 928-942, 964-983, 1656-1697, 2283)

Inne roboty dodatkowe zlecone w ramach ww. inwestycji spełniały wymogi określone w art. 67 ust 1 pkt 5 Pzp.

(dowód: akta kontroli str. 784-785, 921-924, 928-942, 1130-1196, 1870, 1876-1877)

Zlecenie robót dodatkowych w ramach realizacji inwestycji Infrastruktura ro-ro odbywało się zgodnie z ww. przepisem.

(dowód: akta kontroli str. 1298-1434)

⁵⁵ Polegające na niezamieszczeniu w ogłoszeniu o zamówieniu „wykazu oświadczeń lub dokumentów”.

⁵⁶ Polegające na żądaniu przez Zamawiającego „polis”, a nie „opłaconej polis”.

⁵⁷ Dz. U. z 2009 r. Nr 226, poz. 1817 – rozporządzenie obowiązujące do dnia 20.02.2013 r.

⁵⁸ Z tego w inwestycji „Dostęp drogowy – faza I” stanowiły kwotę 3.190,5 tys. zł, tj. 5,5% zamówienia podstawowego (57.706,0 tys. zł), „Dostęp kolejowy i drogowy – faza II” – 2.259,7 tys. zł, tj. 8,8% zamówienia podstawowego (25.786,7 tys. zł) i Infrastruktura ro-ro – 2.019,1 zł, tj. 4,8% zamówienia podstawowego (42.014,7 tys. zł). Podane wartości stanowią kwoty netto (bez podatku od towarów i usług).

⁵⁹ Przesłanie słupów oświetleniowych na ul. Wendy, wykonanie opaski na parkingu przy przychodni przy ul. Chrzanowskiego oraz roboty dodatkowe w budynku socjalnym – branża budowlana, roboty dodatkowe w budynku socjalnym – instalacja strukturalna i roboty dodatkowe w budynku socjalnym – zasilanie komputerów; przeniesienie oświetlenia kolidującego z robotami torowymi, zamianę separatorów przy wylocie nr 32 A, roboty w budynku socjalnym, roboty przy fundamentach budynku socjalnego, zmianę programu sygnalizacji świetlnej na ul. Polskiej (§ 2 ust. 1 pkt 3, 4, 7, 9, 12 – 17 ww. umowy).

⁶⁰ Pismo Spółki znak ZP-601/13/194/14 z 29.04.2014 r.

3.5. W okresie objętym kontrolą, w zakresie udzielania zamówień publicznych, w Spółce obowiązywały regulacje wewnętrzne⁶¹, które zapewniały rozdzielanie czynności o charakterze przygotowawczym, decyzyjnym i kontrolnym. Zbadane pięć postępowań o udzielenie zamówienia publicznego przeprowadzono zgodnie z wewnętrznymi przepisami, m.in. w zakresie podziału kompetencji i powołania komisji przetargowych.

Przejrzystość procesu decyzyjnego zapewniała również publikacja na stronie internetowej Spółki aktualnych materiałów do przetargu, w tym odpowiedzi na pytania wykonawców, modyfikacji SIWZ, protokołu z otwarcia ofert i rozstrzygnięcia postępowania i archiwizowanie tych danych na stronie internetowej⁶².

(dowód: akta kontroli str. 836-881, 1011-1040, 1242-1269, 1477-1484, 1586-1596, 1712-1713, 1798-1852, 1869, 1876, 2582-2661, 2735-3064)

3.6. W badanych inwestycjach nie wystąpiły przypadki odstąpienia lub unieważnienia umów ze względu na naruszenie przepisów Pzp.

(dowód: akta kontroli str. 836-881, 1011-1040, 1242-1269, 1477-1484, 1586-1596, 1715, 1857-1859)

3.7. Jedynym kryterium wyboru wykonawców robót badanych inwestycji była cena brutto.

(dowód: akta kontroli str. 786, 841, 986, 1015, 1215, 1250, 1469, 1481, 1572, 1591)

Zarząd Morskiego Portu zdecydował się na powyższe, ponieważ, jak wyjaśnił Wiceprezes Zarządu, Dyrektor ds. Infrastruktury i Zarządzania Majątkiem, biorąc pod uwagę charakter realizowanych inwestycji (obiekty budowlane o stosunkowo prostych rozwiązaniach technologicznych), parametry o charakterze technicznym, technologicznym i funkcjonalnym zostały szczegółowo określone w dokumentacji projektowej będącej częścią SIWZ, a termin wykonania i okres gwarancji wykraczające poza określone w SIWZ zwiększałyby ryzyko uzyskania wyższej ceny oraz wyboru nieodpowiedzialnych wykonawców oferujących w tym zakresie maksymalne możliwe warunki, nie dając w zamian istotnych realnych korzyści dla zamawiającego.

(dowód: akta kontroli str. 1713-1714)

Przy realizacji jednej z pięciu badanych inwestycji (Infrastruktura ro-ro) wystąpiło opóźnienie robót (112 dni), którego przyczyną był – jak wynika m.in. z wniosku beneficjenta o płatność⁶³ i wyjaśnień Wiceprezesa Zarządu Spółki, Dyrektora ds. Infrastruktury i Zarządzania Majątkiem – brak płynności finansowej wykonawcy⁶⁴. W SIWZ określono warunki dotyczące sytuacji ekonomiczno-finansowej wykonawcy, a wyłoniony w przetargu podmiot je spełnił (w ust. 1 pkt 2 rozdziału 5 SIWZ pt. „Warunki udziału w postępowaniu oraz opis sposobu dokonywania oceny

⁶¹ Takie jak: 1) Regulamin Organizacyjny przedsiębiorstwa spółki Zarząd Morskiego Portu Gdynia SA - Zarządzenie nr 20/2008 z dnia 1 lipca 2008 określający ogólne zasady funkcjonowania przedsiębiorstwa oraz zakresy zadań poszczególnych komórek organizacyjnych; 2) Indywidualne Opisy Stanowiska Pracy poszczególnych pracowników będące częścią ich umów o pracę; 3) „Instrukcja planowania i realizacji procesów inwestycyjno – remontowych w Zarządzie Morskiego Portu Gdynia S.A.”, wprowadzona Zarządzeniem nr 28/2010 z dnia 29 grudnia 2010 r., podana do wiadomości publicznej na stronie internetowej ZMPG S.A., tj. www.port.gdynia.pl, w zakładce „Przetargi” i regulująca zasady opracowania i wykonania Planu Inwestycyjno – Remontowego oraz sprawozdawczości z jego realizacji, zasady wykonywania i odbioru: robót, zakupów inwestycyjnych i dokumentacji projektowej, obieg faktur dotyczących operacji gospodarczych w ramach realizacji Planu Inwestycyjno – Remontowego oraz procedurę kwalifikowania projektów i wydatków; 4) Regulamin udzielania zamówień na roboty budowlane, dostawy i usługi w Zarządzie Morskiego Portu Gdynia S.A., wprowadzony Zarządzeniem nr 03/2014 z dnia 12 lutego 2014 r., podany do wiadomości publicznej na stronie internetowej Spółki i regulujący zasady i procedury wyboru wykonawców i zawierania umów niezbędnych dla realizacji „Planu inwestycyjno – Remontowego ZMPG S.A.”, w tym projektów inwestycyjnych współfinansowanych lub przygotowywanych do współfinansowania ze środków UE.

⁶² <http://www.port.gdynia.pl/pl/przetargi/a-przetargi/204-28072011r-roboty-budowlane-proj-infrastruktura-dostpu-drogowego-i-kolejowego>, <http://www.port.gdynia.pl/pl/przetargi/a-przetargi/216-05092011r-przebudowa-i-rozbudowa-budynku-magazynowo-biurowego-przy-ul-polskiej>, <http://www.port.gdynia.pl/pl/przetargi/a-przetargi/389-17122012r-budowa-magazynu-wysokiego-skadowania-przy-ulicy-j-winiwskiego>

⁶³ POIS.07.02.00-00-018/11-02.

⁶⁴ Mostostal Warszawa S.A.

spełniania tych warunków” określono, że o udzielenie zamówienia mogą ubiegać się wykonawcy, którzy spełniają warunki dotyczące sytuacji ekonomicznej i finansowej, tj. posiadają: środki finansowe lub zdolność kredytową na kwotę co najmniej 7.000,0 tys. zł i ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej w zakresie prowadzonej działalności gospodarczej na kwotę minimum 5.000,0 tys. zł).

(dowód: akta kontroli str. 1242-1269, 1708, 1784-1797, 2178, 2274-2277, 2284, 2307-2320, 2863-2916)

3.8. Na podstawie art. 90 Pzp w postępowaniu Dostęp drogowy – faza I dokonano sprawdzenia, czy oferta zawiera rażąco niską cenę w stosunku do przedmiotu zamówienia. Najniższa zaoferowana cena brutto 70.777,7 tys. zł stanowiła 74,5% wartości zamówienia ustalonej na podstawie kosztorysów inwestorskich (94.984,7 tys. zł brutto). Z udzielonych Spółce wyjaśnień przez oferenta najniższej ceny⁶⁵ (stanowiła 81,4% średniej z pozostałych oferowanych cen⁶⁶) wynikało w szczególności, że:

- 60% stanowi koszt materiałów, a te w wyniku wynegocjowanych z producentami i stałymi dostawcami opustów były niższe „nawet o kilkadziesiąt procent” od cen katalogowych;
- przyjęto niskie koszty transportu ponieważ zaplecze techniczne i wytwórnia mas bitumicznych znajdowały się w pobliżu miejsca realizacji robót;
- założono zysk na minimalnym i opłacalnym dla wykonawcy poziomie.

(dowód: akta kontroli str. 836, 845-846, 882-885)

W pozostałych badanych postępowaniach wartość zamówień określona na podstawie kosztorysów inwestorskich i kwoty, które Spółka zamierzała przeznaczyć na sfinansowanie zadań (podane przed otwarciem ofert) wynosiły odpowiednio:

- „Dostęp drogowy i kolejowy faza II”: 60.593,5 tys. zł i 75.000,0 tys. zł;
- „Infrastruktura ro-ro”: 110.114,5 tys. zł i 107.500,0 tys. zł;
- „Magazyn wysokiego składowania”: 41.553,8 tys. zł i 34.400,0 tys. zł;
- „Magazyn ul. Polska 13A”: 25.375,8 tys. zł i 25.531,0 tys. zł.

Rozpiętość cen, które zostały zaoferowane w ofertach złożonych w tych postępowaniach wynosiła:

- od 34.280,4 tys. zł do 46.070,8 tys. zł („Dostęp drogowy i kolejowy faza II”⁶⁷);
- od 51.257,9 tys. zł do 74.580,9 tys. zł („Infrastruktura ro-ro”⁶⁸);
- od 39.971,2 tys. zł do 50.932,6 tys. zł („Magazyn wysokiego składowania”⁶⁹);
- od 21.541,7 tys. zł do 26.442,2 tys. zł („Magazyn ul. Polska 13A”⁷⁰).

W przypadku ww. ofert Spółka nie zwracała się do wykonawców o udzielenie wyjaśnień dotyczących elementów oferty mających wpływ na wysokość ceny (art. 90 Pzp).

(dowód: akta kontroli str. 992, 1223, 1474, 1578, 1854)

Wiceprezes Zarządu, Dyrektor ds. Infrastruktury i Zarządzania Majątkiem wyjaśnił m.in., że przeprowadzając postępowanie o udzielenie zamówienia Spółka posiłkuje się w tym względzie dostępnymi opiniami Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych

⁶⁵ Konsorcjum MTM – DORACO (Firma Budowlano-Drogowa MTM S.A. z Gdyni i Korporacja Budowlana DORACO Sp. z o.o. z Gdańska).

⁶⁶ Średnia cena wyliczona na podstawie pozostałych (niewybranych) 4 ofert w postępowaniu „ro-ro” stanowiła 86.952.341,86 zł.

⁶⁷ Oferty zawierały następujące ceny: 34.280,4 tys. zł, 37.513,8 tys. zł, 40.528,5 tys. zł, 41.915,1 tys. zł, 42.892,8 tys. zł, 44.649,0 tys. zł, 46.070,8 tys. zł.

⁶⁸ Oferty zawierały następujące ceny: 51.257,9 tys. zł, 53.400,0 tys. zł, 54.966,0 tys. zł, 56.121,3 tys. zł, 58.710,1 tys. zł, 69.932,8 tys. zł, 72.890,1 tys. zł, 74.580,9 tys. zł.

⁶⁹ Oferty zawierały następujące ceny: 39.971,2 tys. zł, 43.909,8 tys. zł, 44.858,1 tys. zł, 44.992,8 tys. zł, 45.313,2 tys. zł, 46.342,7 tys. zł, 46.617,0 tys. zł, 46.699,0 tys. zł, 47.342,7 tys. zł, 47.957,7 tys. zł, 48.339,0 tys. zł, 49.140,9 tys. zł, 49.417,2 tys. zł, 50.001,4 tys. zł, 50.381,0 tys. zł, 50.932,6 tys. zł.

⁷⁰ Oferty zawierały następujące ceny: 21.541,7 tys. zł, 21.905,4 tys. zł, 23.957,7 tys. zł, 24.837,9 tys. zł, 24.974,1 tys. zł, 25.783,9 tys. zł, 25.927,0 tys. zł, 26.382,2 tys. zł, 26.442,2 tys. zł.

i praktyką orzeczeń KIO (dawnej Zespołów Arbitrów), w tym dotyczących rażąco niskiej ceny. Podkreślił, że Pzp wprowadzając możliwość odrzucenia oferty przez zamawiającego z powodu rażąco niskiej ceny nie precyzuje jednak tego pojęcia. Nie definiują go również przepisy dyrektyw UE. Moment obowiązku zwrócenia się do wykonawcy o wyjaśnienie rażąco niskiej ceny jest nieostry. To zamawiający decyduje, kiedy złożona oferta wzbudza jego podejrzenia. Żaden przepis prawa nie określa precyzyjnie, kiedy powinny pojawić się wspomniane wątpliwości. W orzecznictwie z tego zakresu nie wytworzył się żaden jednolity standard wskazujący na krytyczną różnicę między ceną oferty, a wartością zamówienia. Spółka, mimo zaferowania cen o wiele niższych niż w kosztorysie inwestorskim uznała, iż nie zachodzi potrzeba ustalania, czy doszło do zaferowania rażąco niskiej ceny, ponieważ wszystkie złożone oferty zawierały ceny niższe od wartości kosztorysowej, a różnice cenowe między kolejnymi ofertami były niewielkie. Z treści ww. orzeczeń wynika, że cena winna budzić wątpliwości w szczególności, gdy jest niższa o 30% zarówno od wartości zamówienia, jak i od średniej arytmetycznej cen wszystkich złożonych ofert. W przypadku postępowań na realizację ww. inwestycji ceny ofertowe były niższe od wartości zamówienia dlatego wzięto pod uwagę różnicę od średniej arytmetycznej cen wszystkich złożonych ofert i – jak ustalono – w związku z ceną ofert nie niższą niż 30% od średniej arytmetycznej cen wszystkich złożonych ofert, postępowaniem wyjaśniającym opisanym w art. 90 Pzp nie objęto tych ofert.

(dowód: akta kontroli str. 1705, 1715-1718, 2286-2288, 2291-2293)

3.9. Zawarte umowy⁷¹ były zgodne z SIWZ i obejmowały zakres rzeczowy zamówień. Wysokość wynagrodzenia ustalona umową była zgodna z wybraną ofertą. Przedmiot zamówienia nie był zmieniany (art. 140 Pzp).

(dowód: akta kontroli str. 792, 836-881, 886-902, 992, 1011-1129, 1224-1225, 1474, 1477-1484, 1485-1539, 1572-1579, 1586-1638, 2735-3064)

3.10. W umowach⁷² dostatecznie zabezpieczono interesy Spółki, tj. w szczególności:

- ustalono harmonogramy czasowego przebiegu robót i kary umowne;
- ustalono sposób i termin zgłaszania przeszkód w prowadzeniu robót mających wpływ na termin ich realizacji;
- udzielono Spółce 3-letniej gwarancji jakości za przedmiot umowy i na użyte materiały;
- ustanowiono odpowiedzialność wykonawcy z tytułu rękojmi za wady w wykonaniu robót;
- zabezpieczono należyte wykonanie umów w wysokości 5% całkowitego wynagrodzenia brutto za przedmiot umowy;
- ustalono, że rozliczenie wykonania ich przedmiotu następuje na podstawie faktur częściowych i faktury końcowej, a podstawą ich wystawienia stanowią – odpowiednio – protokoły odbioru częściowego stwierdzające procentowe zaawansowanie robót i odbioru końcowego – podpisane bez uwag;
- postanowiono, iż za roboty wykonane przez podwykonawców Spółka dokonuje zapłaty im bezpośrednio⁷³ albo wprowadzono zapisy zabezpieczające interesy Spółki w przypadku niewywiązywania się wykonawcy ze zobowiązań wobec podwykonawców⁷⁴.

(dowód: akta kontroli str. 792-793, 886-902, 992-993, 1041-1053, 1224, 1298-1336, 1474-1475, 1485-1539, 1572-1579, 1597-1638)

⁷¹ Nr 031-INW/MTM/05/08 z 9.05.2008 r., nr 107/SW//S/2011 z 3.10.2011 r., nr 1//AS/2011 z 5.01.2011 r., nr 11/AP//2013 z 14.02.2013 r. i nr 111//AP/2011 z 31.10.2011 r.

⁷² Nr 031-INW/MTM/05/08 z 9.05.2008 r., nr 107/SW//S/2011 z 3.10.2011 r., nr 1//AS/2011 z 5.01.2011 r., nr 11/AP//2013 z 14.02.2013 r. i nr 111//AP/2011 z 31.10.2011 r.

⁷³ Umowy nr 031-INW/MTM/05/08 z 9.05.2008 r., nr 107/SW//S/2011 z 3.10.2011 r., nr 11/AP//2013 z 14.02.2013 r. i nr 111//AP/2011 z 31.10.2011 r.

⁷⁴ Umowa nr 1//AS/2011 z 5.01.2011 r.

3.11. W latach 2012-2014 (I półrocze) przygotowania inwestycji do realizacji oraz dokonane w związku z nimi zamówienia publiczne nie były przedmiotem audytu. Audytor Spółki wyjaśniła, że powodem nieumieszczenia takiego zadania w planie był zbyt niski poziom ryzyka w przeprowadzanej analizie, która nie wykazywała tego zagadnienia jako wysoce zagrożonego.

(dowód: akta kontroli str. 3126)

3.12. Na podstawie art. 144 ust. 1 Pzp Spółka przewidziała we wzorach umów (będących załącznikami do SIWZ) możliwość dokonania zmiany terminów realizacji umów.

(dowód: akta kontroli str. 886-902, 1041-1053, 1298-1331, 1485-1539, 1597-1638, 2274-2277)

Wykonawca umowy na roboty budowlane w ramach inwestycji Dostęp drogowy – faza I⁷⁵ dotrzymał określonego w § 3 ust. 3 umowy nr 031-INW/MTM/05/08 terminu jej realizacji (25 miesięcy, tj. do 09.06.2010 r.).

(dowód: akta kontroli str. 784-785, 886-902, 943-951)

Wykonawcy inwestycji: Dostęp drogowy i kolejowy – faza II⁷⁶, Magazyn ul. Polska 13A⁷⁷ i Magazyn wysokiego składowania⁷⁸ dotrzymali terminów umownych określonych w umowach zmienionych aneksami – odpowiednio:

- umowę nr 107/SW//S/2011 z 03.10.2011 r. przedłużano z następujących przyczyn:
 - a) aneksem nr 1 do dnia 08.10.2013 r., tj. o dwa miesiące – na podstawie § 4 ust. 1 pkt 1 umowy, po analizie sytuacji (w tym znacznie wydłużonego terminu otrzymania ostatecznego pozwolenia na budowę) wyłączono z realizacji zakres inwestycji dot. budynków przy posesjach Polska 9 i 13, gdzie miał powstać parking, z powodu konieczności oczekiwania na nowe pozwolenie na budowę (ze względu na zakaz rozbiórki ww. budynków – decyzja o wyburzeniu została wydana bez uzgodnienia konserwatora zabytków) – oczekiwanie na nowe decyzje administracyjne wymagałoby wielomiesięcznego opóźnienia, więc po dwóch miesiącach starań zrezygnowano z ww. elementu inwestycji, pomniejszając zakres i odpowiednio wynagrodzenie wykonawcy;
 - b) aneksem nr 4 do dnia 18.11.2013 r., tj. o jeden miesiąc i 10 dni – na podstawie § 4 ust. 1 pkt 7 umowy w związku z wystąpieniem niesprzyjających warunków atmosferycznych (niskie temperatury poniżej 0 stopni Celsjusza oraz opady śniegu) w okresie od listopada 2012 r. do 11 kwietnia 2013 r.;
 - c) aneksem nr 5 do dnia 30.11.2013 r., tj. o 22 dni – na podstawie § 4 ust. 1 pkt 3 umowy w związku z rezygnacją z części robót torowych i wykonaniem robót zamiennych;
 - d) aneksem nr 6 do dnia 31.12.2013 r., tj. o jeden miesiąc – na podstawie § 4 ust. 1 pkt 5 w związku z utrudnieniami z dojazdem na plac budowy (hałdy węgla przeładowywanego przez spółkę Bałtycki Terminal Drobnicowy na przyległych terenach – inwestycja była realizowana w bezpośrednim sąsiedztwie intensywnie eksploatowanych placów składowych);

(dowód: akta kontroli str. 1041-1129, 1707, 1193-1211)

- umowę nr 111//AP/2011 z 31.10.2011 r. przedłużono aneksem nr 9 do dnia 15.04.2013 r., tj. o 15 dni – na podstawie § 20 ust. 1 pkt 1 i 3 umowy – m.in. w związku z prowadzonymi uzgodnieniami dotyczącymi wyboru materiałów i robotami zamiennymi w zakresie branży budowlanej, elektrycznej

⁷⁵ Konsorcjum MTM – DORACO.

⁷⁶ Mostostal Warszawa S.A.

⁷⁷ Mostostal Warszawa S.A.

⁷⁸ Przembud Gdańsk S.A.

i teletechnicznej związanych ze zmianami dla piątego piętra wprowadzonymi do projektu aranżacji wnętrz;

(dowód: akta kontroli str. 1485-1545)

- umowę nr 11/AP//2013 z 14.02.2013 r. przedłużono aneksem nr 7 do dnia 30.06.2014 r., tj. o dwa miesiące i 16 dni – na podstawie § 20 ust. 1 pkt 1 i 3 umowy – w związku z sukcesywnym pozyskiwaniem najemców na budowany magazyn, konieczne było dostosowanie budynków socjalno-biurowych dla potrzeb nowych użytkowników jak i dobudowanie i przebudowa ramp oraz doków przeładunkowych z dostosowaniem bram wjazdowych i doków załadunkowych dla nowych najemców.

(dowód: akta kontroli str. 1580-1585, 1597-1638)

W przypadku inwestycji Infrastruktura ro-ro⁷⁹ termin realizacji umowy na wykonanie robót budowlanych określony w § 3 ust. 1 pkt 2 umowy nr 1//AS/2011 z 5.01.2011 r. – pierwotnie na 05.01.2013 r. – był dwukrotnie zmieniony aneksami:

- nr 5, w którym przedmiot umowy został podzielony na dwie fazy i w zakresie robót fazy II obejmującej budowę drogi technologicznej łączącej ul. Celną, place A i B, XXVI, XXVII B z ulicami Rotterdamską i Janka Wiśniewskiego w Gdyni termin ustalono na dzień 31.05.2013 r., tj. przedłużono o 4 miesiące i 26 dni – na podstawie § 4 ust. 1 pkt 3 umowy, w związku z niemożliwą do przewidzenia koniecznością wykonania robót dodatkowych na odcinku drogi technologicznej polegających na wymianie odkształconych ciągów kanalizacji deszczowej, które trwały od 01.05 do 13.10.2012 r. (166 dni) i podczas ich wykonywania wykonawca nie mógł prowadzić prac zgodnie z harmonogramem rzeczowo-finansowym w tym rejonie, co spowodowało opóźnienie terminowe;
- nr 6 w zakresie ww. fazy II do dnia 11.07.2013 r., tj. o 1 miesiąc i 11 dni, na podstawie § 4 ust. 1 pkt 6 umowy, ze względu na niekorzystne warunki atmosferyczne uniemożliwiające prowadzenie robót (niskie temperatury poniżej zera stopni Celsjusza oraz opady śniegu w okresie od listopada 2012 r. do kwietnia 2013 r.).

(dowód: akta kontroli str. 1298-1336, 1441-1458, 1707-1708)

Wykonawca umowy na roboty budowlane w ramach inwestycji Infrastruktura ro-ro⁸⁰ (nr 1//AS/2011 z 05.01.2011 r.) nie dotrzymał terminu jej realizacji w zakresie ww. fazy II, określonego w aneksie nr 6 na 11.07.2013 r. Odbiór końcowy robót budowlanych nastąpił 31.10.2013 r. (protokół końcowego odbioru robót spisano 11.04.2014 r.). Za okres od 12.07.2013 r. do 31.10.2013 r. (112 dni) Spółka naliczyła karę umowną za opóźnienie w wysokości 5.788,0 tys. zł⁸¹ (część tej wierzytelności potrącono z wierzytelnościami wykonawcy stwierdzonymi fakturami: nr 7002220151 z 6.09.2013 r. i nr 700222155 z (nota księgową z 30.09.2013 r.) oraz nr 7002220161 z (nota księgową z 13.01.2014 r.) na łączną kwotę tych faktur wynoszącą 705,2 tys. zł). W związku z niezrealizowaniem przez wykonawcę robót w terminie określonym umową, 11.09.2013 r. Spółka wystosowała do niego wezwanie do ponownego wniesienia zabezpieczenia należytego wykonania umowy (zgodnie z § 15 Zabezpieczenie należytego wykonania umowy) i kolejne 09.10.2013 r. Dnia 14.07.2014 r. Spółka za pośrednictwem kancelarii adwokackiej wystosowała do wykonawcy przedsądowe wezwanie do zapłaty na pozostałą kwotę do zapłaty (5.082,7 tys. zł).

(dowód: akta kontroli str.1312, 1439-1458, 1918-2042, 2284, 2322-2325)

⁷⁹ Mostostal Warszawa S.A.

⁸⁰ Mostostal Warszawa S.A.

⁸¹ Wartość całkowitego wynagrodzenia brutto 51.678.092,82 zł x 0,1% x 112 dni.

Jak wyjaśnił Wiceprezes Zarządu Spółki, Dyrektor ds. Infrastruktury i Zarządzania Majątkiem zwłoka w realizacji inwestycji od lipca 2013 r. do dnia odbioru wynikała z przyczyn leżących po stronie wykonawcy – według oceny Spółki przede wszystkim ze złej sytuacji gospodarczej (braku płynności finansowej) generalnego wykonawcy, który nie posiadał środków finansowych na zakup materiałów, terminową zapłatę podwykonawcom robot, wskutek czego następowały opóźnienia robót. Wykonawca znacząco nie dotrzymał terminu 11.07.2013 r. i od tego dnia zamawiający rozpoczął naliczanie kar umownych.

(dowód: akta kontroli str. 1706-1708)

3.13. Odnośnie zgodności zakresu rzeczowego z dokumentacją projektową i uzyskanych parametrów budowlanych w zbadanych 5 zadaniach ustalono, że:

1) Dostęp drogowy – faza I:

w ramach inwestycji realizowano:

- parking dla samochodów ciężarowych przy ul. Chrzanowskiego w Gdyni, budynek o nr inw. 105-0389 przebudowany na cele socjalne, elementy infrastrukturalne oraz przebudowane istniejące sieci i nowe przyłącza. W protokole końcowego odbioru robót z 19.02.2009 r. podano, że obiekt budowlany został wykonany zgodnie z projektem budowlanym, warunkami pozwolenia na budowę oraz umowami z wykonawcą oraz nie stwierdzono usterek, niedoróbek i nie wydano zaleceń. Pomorski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego w Gdańsku (dalej: „PWINB”) decyzją z 27.05.2009 r. udzielił pozwolenia na użytkowanie ww. inwestycji;
- ulicę Polską w Gdyni – w protokole końcowego odbioru robót z 29.12.2009 r. podano, że obiekt budowlany został wykonany zgodnie z projektem budowlanym, warunkami pozwolenia na budowę oraz umowami z wykonawcą z wyłączeniem wjazdu na zaplecze budynku usytuowanego przy ul. Celnej 5 i fragmentu ul. Celnej. Inwestor miał wystąpić po zakończeniu całości zadania objętego planowanym do uzyskania zamiennym pozwoleniem na budowę, przewidującym dodatkowo zagospodarowanie terenu za budynkiem ul. Celna 5 do PWINB z wnioskiem o wydanie pozwolenia na użytkowanie.

W protokole konieczności z 27.05.2009 r. stwierdzono, że ze względu na poprawienie komunikacji w rejonie Ronda im. Ofiar Grudnia oraz umożliwienie przez Urząd Miasta Gdyni wykonania remontu zniszczonej nawierzchni Al. Solidarności konieczne staje się wcześniejsze przekazanie do eksploatacji odcinka przebudowanej ul. Polskiej na długości od Ronda im. Ofiar Grudnia do skrzyżowania z ul. Rotterdamską. Ww. odcinek miał mieć charakter objazdu technologicznego, aż do zakończenia całości robót objętych pozwoleniem na budowę z 18.05.2006 r.⁸² Zakończenie całości robót nastąpiło 16.04.2014 r., tj. po odebraniu końcowym robót odcinka ulicy Celnej (opisane w części wystąpienia „Ustalono nieprawidłowości”).

(dowód: akta kontroli str. 913-914, 943-946, 1197-1198)

Z umowy na roboty budowlane nr 031-INW/MTM/05/08 aneksem nr 3 z 02.12.2009 r. wyłączono roboty na kwotę 65,4 tys. zł netto (79,8 tys. zł brutto), w tym na kwotę 35,5 tys. zł netto fragment ul. Celnej (wjazd na parking przy ul. Celnej 5), który następnie włączono do Dostępu drogowego i kolejowego – faza II (umowa podstawowa nr 107/II/SW/2011 z 03.10.2011 r. i umowa na roboty dodatkowe nr 101/II/SW/2012 z 09.11.2012 r.)⁸³.

(dowód: akta kontroli str. 886-920, 1041-1053)

⁸² Nr RR-AB-IV-MR-HW-7111/61/06-145.

⁸³ Pozostała część wyłączonych robót tj. kwotę 29,9 tys. zł stanowiła rezygnacja, za zgodą projektanta, z wykonania części oznakowania pionowego na ul. Chrzanowskiego, którą uznano za zbędną. Natomiast budowa fragmentu ul. Celnej mimo, że przeniesiona do Fazy II Dostępu drogowego i kolejowego, była objęta pozwoleniem na budowę nr RR-AB-IV-MR-HW-7111/61/06-145.

Odnosnie ww. zmiany (wyłączenia fragmentu ul. Celnej z zakresu umowy na realizację Dostępu drogowego – faza I i włączenia do Dostępu drogowego i kolejowego – faza II) Wiceprezes Zarządu Spółki, Dyrektor ds. Infrastruktury i Zarządzania Majątkiem wyjaśnił m.in., że przedmiotowy odcinek ul. Celnej był elementem kluczowym dla trzech zbiegających się w tym miejscu inwestycji, na które Inwestor otrzymał trzy odrębne pozwolenia na budowę, w różnych odstępach czasu⁸⁴. Na etapie kończenia zadania „Przebudowa i rozbudowa ul. Polskiej” Spółka nie posiadała szczegółowych informacji na temat wszystkich zmian jakie będą musiały nastąpić, zwłaszcza w infrastrukturze podziemnej przebiegającej pod omawianym odcinkiem ul. Celnej, z uwagi na dopiero opracowywane wówczas dokumentacje projektowe zadań „Zagospodarowanie terenu za budynkiem przy ul. Celna 5 w Gdyni” oraz „Budowa drogi technologicznej łączącej ul. Celną, place AiB, XXVI, XXVIIB z ulicami Rotterdamską i Janka Wiśniewskiego wraz z rozbiórką obiektów kubaturowych kolidujących w Gdyni”. W ramach powyższych inwestycji zachodziła konieczność realizacji robót w zakresie infrastruktury podziemnej na różnych fragmentach odcinka ul. Celnej od ul. Polskiej do przejazdu kolejowego. W związku z planowanymi powyższymi inwestycjami niezasadne okazało się w 2009 roku wykonywanie ul. Celnej w pełnym zakresie tzn. z dojazdem do parkingu Celna 5, ponieważ kolidowało to bezpośrednio z planowaną przebudową ciepłociągu pod ulicą Celną i wzdłuż zaprojektowanego wjazdu na parking przy ul. Celnej 5. Spółka zrezygnowała więc z wykonania fragmentu robót na odcinku ul. Celnej w ramach „Przebudowy i rozbudowy ul. Polskiej”, tj. z wykonania wjazdu na parking przy ul. Celnej 5 ponieważ sam parking miał być i był budowany później. Ze względu na konieczność zapewnienia przejezdności ulicą Celną do czasu wykonania wszystkich robót w infrastrukturze podziemnej pod tą ulicą (co zakończono prawie trzy lata później), w 2009 roku musiały jednak zostać wykonane pozostałe (poza wjazdem na parking Celna 5) roboty drogowe na ul. Celnej (od Polskiej do torów). Było to konieczne dla umożliwienia m. in. dojazdu samochodów ciężarowych z ładunkami portowymi do funkcjonujących wówczas jako tymczasowe parkingi placów A, B i XXVI oraz do ul. Rotterdamskiej i nabrzeży portowych. Na etapie realizacji umowy nr 107//SW/2011 z dnia 03.10.2011 r. Spółka protokołem konieczności z 19.09.2012 r. wprowadziła realizację odcinka ul. Celnej, tak aby jego docelowa realizacja, która miała miejsce w roku 2013 i odbyła się po wszystkich ingerencjach technicznych na ww. odcinku, tj.: przebudowie ciepłociągu oraz budowie wjazdu na parking za budynkiem Celna 5 w ramach realizacji robót „Zagospodarowanie terenu za budynkiem przy ul. Celna 5 w Gdyni”, budowie wodociągu DN100 PE, przejścia sieci elektroenergetycznych, zmianie lokalizacji wjazdu na place AiB i XXVI w ramach realizacji „Budowy drogi technologicznej łączącej ul. Celną, place AiB, XXVI, XXVIIB z ulicami Rotterdamską i Janka Wiśniewskiego wraz z rozbiórką obiektów kubaturowych kolidujących w Gdyni”. Zakres ww. ingerencji, był na tyle duży, że odcinek ul. Celnej należało wykonać ponownie, na odcinku od przejazdu kolejowego do miejsca ostatnich ingerencji w infrastrukturę podziemną od strony ul. Polskiej. Ten właśnie zakres był przedmiotem robót dodatkowych o wartości 50,0 tys. zł ujętych w pkt 1 protokołu konieczności z dnia 19.09.2012 (umowa na roboty dodatkowe nr 101//SW/2012 z 09.11.2012 r.).

(dowód: akta kontroli str. 1860-1868)

⁸⁴ Dotyczy: 1) „Przebudowa i rozbudowa ul. Polskiej”, decyzja nr RR-AB-IV-MR-HW.7111/61/06-145 z dnia 18.05.2006 r. realizowana w ramach umowy nr 31-INW/MTM/05/08 z dnia 09.05.2008r.- część zadania inwestycyjnego pn. „Infrastruktura dostępu do drogowego i kolejowego do wschodniej części Portu Gdynia” - faza I;

2) Zagospodarowanie terenu za budynkiem przy ul. Celna 5 w Gdyni”, decyzja WI-II.7840.551.485.2011.IT z dnia 08.11.2011r. realizowane w ramach umowy nr 107//SW/2011 z dnia 03.10.2011 r. – część zadania inwestycyjnego pn. „Infrastruktura dostępu do drogowego i kolejowego do wschodniej części Portu Gdynia” - faza II;

3) „Budowa drogi technologicznej łączącej ul. Celną, place AiB, XXVI, XXVIIB z ulicami Rotterdamską i Janka Wiśniewskiego wraz z rozbiórką obiektów kubaturowych kolidujących w Gdyni”, decyzja nr WI.II/GB/7111/131-10/211-10 z dnia 21.06.2010r. realizowana w ramach umowy nr 1//IAS/2011 z dnia 05.01.2011 r. – część zadania inwestycyjnego pn. „Rozbudowa infrastruktury portowej do obsługi statków ro-ro z dostępem drogowym i kolejowym w Porcie Gdynia” - faza II.

Po czterech latach i siedmiu miesiącach (03.07.2014 r.) Spółka skierowała pismo do PWINB informujące o zakończeniu zadania inwestycyjnego pt.: „Przebudowa i rozbudowa ulicy Polskiej w Porcie Gdynia” i zamiarze przystąpienia do użytkowania wykonanego zakresu robót, do tego czasu ruch na ul. Polskiej odbywał się na podstawie tymczasowej organizacji ruchu zatwierdzonej przez Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni. 23.07.2014 r. odbyła się kontrola obowiązkowa ww. zakończonej budowy a 7.08.2014 r. Spółka uzyskała przedmiotowe pozwolenie na użytkowanie (użytkowanie ul. Polskiej bez uzyskania decyzji o pozwoleniu na użytkowanie opisano w części „Ustalone nieprawidłowości” pkt 2).

(dowód: akta kontroli str. 784-785, 794-801, 886-920, 943-951, 1197-1201)

2) Dostęp drogowy i kolejowy – faza II:

w ramach inwestycji realizowano:

- zagospodarowanie terenu za budynkiem przy ul. Celnej 5 w Gdyni – w protokole końcowego odbioru robót z 29.05.2014 r. stwierdzono, że obiekty przyjęto bez uwag;
- roboty budowlane wykonane na podstawie dokumentacji projektowej pn. „Infrastruktura dostępu drogowego i kolejowego do wschodniej części Portu Gdynia” – w protokole końcowego odbioru robót z 29.05.2014 r. stwierdzono, że obiekty przyjęto bez uwag;
- przebudowę ogrodzenia terenu portu wzdłuż ul. Polskiej w Gdyni – w protokole końcowego odbioru robót z 29.05.2014 r. stwierdzono, że obiekty przyjęto bez uwag.

(dowód: akta kontroli str. 1002-1010, 1041-1053, 1197-1211)

3) Infrastruktura ro-ro:

w ramach inwestycji realizowano:

- roboty budowlane wykonane na podstawie dokumentacji projektowej pn. „Komunikacja w II strefie Nabrzeża Rumuńskiego” (faza I) W protokole z 10.09.2013 r. zapisano, że obiekty przyjęto z uwagami (place XX, XXII i XXIII). PWINB w piśmie z 03.07.2014 r. stwierdził, że w związku m.in. z zawiadomieniem Spółki o zakończeniu ww. inwestycji z 28.02.2014 r., nie wnosi sprzeciwu w trybie art. 54 Prawa budowlanego.

(dowód: akta kontroli str. 1226-1229, 1435-1460)

- roboty budowlane wykonane na podstawie dokumentacji projektowej pn. „Budowa drogi technologicznej łączącej ul. Celną, place A i B, XXVI, XXVII B z ulicami Rotterdamską i Janka Wiśniewskiego w Gdyni”. W protokole zapisano, że obiekty przyjęto z uwagami (place XXVI oraz A i B). PWINB w piśmie z 28.03.2014 r. stwierdził, że w związku z zawiadomieniem Spółki o zakończeniu ww. inwestycji z 27.03.2014 r., nie wnosi sprzeciwu w trybie art. 54 Prawa budowlanego.

(dowód: akta kontroli str. 1233-1238, 1435-1458, 1467-1468)

- rozbiórka magazynu nr 20 wraz z przyłączami, budowa placu po magazynie nr 20 i budowa bramy i rampy wjazdowej do magazynu nr 21 – odebrano protokołem końcowego odbioru robót z 10.09.2013 r., w którym stwierdzono, że obiekty przyjęto z uwagami dot. placu po magazynie nr 20. 22.11.2013 r. W związku z wnioskiem Spółki z 10.01.2014 r. informującym PWINB o zamiarze przystąpienia do użytkowania ww. obiektów przed wykonaniem wszystkich robót w oparciu o decyzję o pozwoleniu na budowę z 22.12.2009 r., 5.02.2014 r. PWINB przeprowadził kontrolę obowiązkową ww. obiektów, w protokole której stwierdził m.in., że ww. obiekty nadają się do użytkowania i decyzją z 28.02.2014 r. udzielił pozwolenia na użytkowanie.

(dowód: akta kontroli str. 1230-1232, 1239-1241, 1435-1458, 1461-1466, 1894-1897)

W związku z ww. usterkami 22.11.2013 r. Spółka zleciła przeprowadzenie badań kontrolnych, wykonanych nawierzchni betonowych – odpowiednio – na placach XX, XXII i XXIII, na placach XXVI oraz A i B, a także na placu po magazynie nr 20 przez niezależne laboratorium. Badania wykazały wady nawierzchni: brak mrozoodporności, wytrzymałość na rozciąganie przy rozluźnianiu oraz zawartość zbrojenia rozproszonego w betonie, niespełniające wymagań dokumentacji projektowej. Wykonawca nie zgodził się z przedstawionymi wynikami badań. W celu ostatecznego ustalenia jakości wykonanych nawierzchni z inicjatywy Spółki w dniu 11.07.2013 r. zawarto porozumienie, na podstawie którego została powołana komisja, która na podstawie dokumentów i kolejnych badań miała sformułować wnioski co do dalszego postępowania w zakresie wad i dokonania ich usunięcia lub sposobu rozliczenia.

(dowód: akta kontroli str. 1226-1241, 1435-1468, 1894-1897)

Wiceprezes Zarządu, Dyrektor ds. Infrastruktury i Zarządzania Majątkiem wyjaśnił, że Wykonawca robót wycofał się z ustaleń zawartych w ww. porozumieniu, co potwierdził pisemnie 22.11.2013 r. Wobec powyższego Spółka zdecydowała o samodzielnym zleceniu badań wskazanemu w porozumieniu laboratorium. Za pośrednictwem kancelarii prawnej (14.07.2014 r.) do wykonawcy zostało wystosowane przedsądowe wezwanie do zapłaty na kwotę 3.189,9 tys. zł z ww. tytułu (obejmujące również kary umowne za 112-dniową zwłokę. W zależności od stanowiska wykonawcy, będą negocjowane warunki ewentualnej ugody lub sprawa zostanie skierowana na drogę sądową. Charakter wad omawianych nawierzchni betonowych nie uniemożliwia ich użytkowania zgodnie z przeznaczeniem – powodują one jednak, że okres trwałości nawierzchni może być krótszy, niż wynikający z dokumentacji projektowej.

(dowód: akta kontroli str. 1878, 2280, 2284)

W związku z powyższym, zgodnie z § 7 ust. 9 pkt. 3 lit. a umowy, w którym stwierdzono, że jeżeli wady nie nadają się do usunięcia to, gdy umożliwiają one użytkowanie przedmiotu odbioru zgodnie z przeznaczeniem, zamawiający może obniżyć odpowiednio wynagrodzenie. Spółka obniżyła wynagrodzenie o kwotę 3.183,9 tys. zł, bazując na wnioskach wynikających z przeprowadzonych badań laboratoryjnych i opinii eksperta.

(dowód: akta kontroli str. 1309-1310, 1878, 1918-1923, 2406-2407)

4) Magazyn wysokiego składowania: Budowa magazynu wysokiego składowania przy ul. J. Wiśniewskiego 27 w Gdyni” (obecnie Kontenerowej 27), którą odebrano protokołem końcowego odbioru robót z 30.05.2014 r. W protokole nie stwierdzono usterek, niedoróbek i zaleceń za nw. wyjątkiem: z uwagi na strukturę powierzchni i sposobu zatarcia pól dziennych nr 20, 33, 35 odbiegających standardem od pozostałych części nawierzchni betonowych, Inwestor wymaga dokonania przeglądu ww. powierzchni w maju 2015 r. PWINB decyzją z 15.05.2014 r. udzielił pozwolenia na użytkowanie ww. inwestycji.

(dowód: akta kontroli str. 1580-1585, 1597-1655)

5) Magazyn ul. Polska 13A: Przebudowa i rozbudowa budynku magazynowo-biurowego w Gdyni, ul. Polska 13A, nr inw. 104-0629, na budynek biurowo-szkolny, którą odebrano protokołem końcowego odbioru robót z 27.06.2013 r. i stwierdzono usterki w zakresie: elewacji – miejscowe zarysowania, otwory i nieszczelności oraz na zjeździe do piwnic brak posypki z piasku kwarcowego (śliska nawierzchnia); uszkodzenia okna okrągłego na 3 piętrze w ścianie pomiędzy pomieszczeniami nr 3/6 i 3/7 (nowa numeracja – odpowiednio – 3/8 i 3/9). Ze względu na stwierdzone w ww. protokole obniżenie jakości wykonanych elementów robót dotyczących: posadzek gresowych na poziomie piwnicy, klatek schodowych oraz pomieszczeń sanitarno socjalnych na piętrach 2,3,4, i 5 oraz okładziny z kamienia na schodach i podeście wejścia głównego, komisja dokonująca końcowego odbioru robót zaakceptowała

uzgodnioną z wykonawcą kwotę obniżenia za jakość w wysokości 20 tys. zł netto, która została potrącona z kwoty należnej wykonawcy. Stwierdzono również braki w dokumentacji powykonawczej w branży budowlanej⁸⁵. Ustalono termin usunięcia usterek na 05.07.2013 r. W piśmie Spółki do wykonawcy z 10.07.2013 stwierdzono, że usterki nie zostały usunięte i kolejnym piśmie z 31.07.2013 r. poinformowano wykonawcę o wstrzymaniu wypłaty należności. W dniu 09.07.2013 r. Spółka potwierdziła przekazanie przez wykonawcę geodezji powykonawczej i dokumentacji powykonawczej wraz z Instrukcją użytkownika i po weryfikacji 14.08.2013 r. Spółka zaakceptowała całość dokumentacji powykonawczej w zakresie branży budowlanej wraz z Instrukcją użytkownika. PWINB decyzją z 15.04.2013 r. udzielił pozwolenia na użytkowanie ww. inwestycji.

(dowód: akta kontroli str. 1485-1571, 2285)

3.14. W przypadku dwóch inwestycji (Dostęp drogowy – faza I i Dostęp drogowy i kolejowy – faza II) wprowadzone zmiany w dokumentacji projektowej stanowiły zmiany nieistotne w rozumieniu art. 36a ust. 5 Prawa budowlanego i dotyczyły m.in. stwierdzonych kolizji.

W przypadku trzech inwestycji (Infrastruktura ro-ro, Magazyn ul. Polska 13A i Magazyn wysokiego składowania) wystąpiły istotne, w rozumieniu art. 36a ust. 1 Prawa budowlanego, zmiany dokumentacji projektowej w związku z: kolizją projektowanej infrastruktury technicznej z niezainwentaryzowanymi sieciami istniejącymi a nie wykazanymi w dokumentacji projektowej i na mapach do celów projektowych (ro-ro), zmianami układu funkcjonalnego pomieszczeń związanymi ze specyfiką eksploatacyjną przyszłych najemców pozyskanych w trakcie realizacji inwestycji. Na podstawie kwalifikacji zmian jako istotnych (przez projektantów) powstały projekty budowlane zamienne i uzyskano – w przypadku Infrastruktury ro-ro – decyzję zamienną o pozwoleniu na budowę i – w przypadku ww. magazynów – decyzje o zmianie pozwolenia na budowę.

(dowód: akta kontroli str. 786, 793-804, 986, 993-1001, 1215-1225, 1469-1476, 2285, 2335-2344)

3.15. Wyegzekwowano od wykonawców realizację zleconego przedmiotu umów⁸⁶, w szczególności poprzez nadzór inwestorski i autorski oraz narady koordynacyjne na placu budowy, a w jednym przypadku naliczono kary umowne za 112 dni zwłoki (opisane wyżej w punkcie 3.7 niniejszego wystąpienia).

(dowód: akta kontroli str. 793, 886-905, 943-951, 994, 1041-1053, 1197-1211, 1225, 1439-1458, 1476, 1540-1545)

3.16. Spółka terminowo, zgodnie z umowami, wywiązywała się z obowiązków płatniczych wobec wykonawców inwestycji.

(dowód: akta kontroli str. 3187, 3767, 3949, 4081)

3.17. Nakłady poniesione na realizację pięciu badanych inwestycji odpowiadały wartościom określonym w umowach z wykonawcami.

Spółka nie wypłacała zaliczek ani zadatków wykonawcom w związku z realizacją badanych pięciu inwestycji. Stosowano płatności za częściowe wykonanie robót – zgodnie z postanowieniami umów na podstawie protokołów częściowego odbioru robót.

⁸⁵ Dodatkowe uzupełnienia dokumentacji powykonawczej w branży budowlanej wymagane przez Spółkę od wykonawcy związane były z koniecznością uzupełnienia braków w drugim komplecie dokumentacji powykonawczej w wersji papierowej, uzupełnieniami i poprawą instrukcji użytkownika oraz koniecznością dostarczenia brakującej wersji elektronicznej dokumentacji powykonawczej w tym geodezji powykonawczej w wersji elektronicznej.

⁸⁶ Nr 031-INW/MTM/05/08 z 9.05.2008 r., nr 107/SW//S/2011 z 3.10.2011 r., nr 1//AS/2011 z 5.01.2011 r., nr 11/AP//2013 z 14.02.2013 r. i nr 111//AP/2011 z 31.10.2011 r.

Zgodnie z umowami na roboty dodatkowe i z protokołami konieczności dotyczącymi wykonania robót dodatkowych ich rozliczenie następowało w przypadku inwestycji:

- Dostęp drogowy – faza I na podstawie: kosztorysów ofertowych sporządzonych przez wykonawcę i zweryfikowanych przez Spółkę⁸⁷;
- Dostęp drogowy i kolejowy – faza II na podstawie: kosztorysów powykonawczych sporządzonych na bazie: ilość faktycznie wykonanych robót i ceny jednostkowe zawartych w uproszczonym kosztorysie ofertowym stanowiącym załącznik nr 5 do umowy podstawowej, na podstawie którego wykonawca złożył ofertę cenową w postępowaniu przetargowym⁸⁸;
- Infrastruktura ro-ro na podstawie: kosztorysów powykonawczych sporządzonych na bazie czynników cenotwórczych zawartych w umowach podstawowych, kwotę uzgodniono na podstawie przekazanego przez wykonawców i zaakceptowanego przez Spółkę (Inspektora Nadzoru) kosztorysu na wykonanie robót.⁸⁹

W zbadanych umowach nie wystąpiły przypadki zawyżenia wartości wykonanych robót.

(dowód: akta kontroli str. 928-942, 1130-1196, 1298-1434, 1860-1868, 1873-1874, 1880, 2432-2580 3173-3174)

3.18. Protokoły końcowego odbioru robót z 19.02.2009 r. i z 29.12.2009 r.⁹⁰, zrealizowanych w ramach inwestycji Dostęp drogowy – faza I, sporządzono zgodnie z załącznikiem nr 11 do Instrukcji realizacji procesów inwestycyjno – remontowych w Zarządzie Morskiego Portu Gdynia S.A., wprowadzonej Zarządzeniem Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. nr 32/2008 z 29.09.2008 r. Protokoły końcowego odbioru robót z 29.05.2014 r.⁹¹ zrealizowanych w ramach inwestycji Dostęp kolejowy i drogowy – faza II (trzy dokumenty), protokoły końcowego odbioru robót z 10.09.2013 r. (dwa dokumenty) i z 11.04.2014 r.⁹² w ramach inwestycji Infrastruktura ro-ro oraz protokół końcowego odbioru robót z 27.06.2013 r.⁹³ zrealizowanych w ramach inwestycji Magazyn ul. Polska 13A i protokół końcowego odbioru robót z 30.05.2014 r.⁹⁴ zrealizowanych w ramach inwestycji Magazyn wysokiego składowania, sporządzono zgodnie z Załącznikiem nr 6 do Instrukcji planowania i realizacji procesów inwestycyjno – remontowych w Zarządzie Morskiego Portu Gdynia S.A. wprowadzonej Zarządzeniem Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. nr 28/2010 z 29.12.2010 r.

Usterki stwierdzone w protokołach końcowego odbioru robót opisano wyżej w punkcie 3.13 niniejszego wystąpienia. W pozostałych ww. protokołach usterek lub niedoróbek nie stwierdzono.

(dowód: akta kontroli str. 943-951, 1197-1211, 1439-1458, 1540-1545, 1580-1585, 2582-2661)

⁸⁷ § 10 ust. 5 i 6 Umowy nr 19/INW-17/2009 z 12.02.2009 r. na wykonanie robót budowlanych i załącznik nr 1 do tej Umowy (Dostęp drogowy – faza I).

⁸⁸ § 10 ust. 2 i 3 Umowy nr 101//SW/2012 z 9.11.2012 r., § 10 ust. 2 i 3 Umowy nr 66//SW//2013 z 18.07.2013 r., § 10 ust. 2 i 3 Umowy nr 100//SW/2012 z 9.11.2012 r., § 10 ust. 2 i 3 Umowy nr 124//SW//2013, § 10 ust. 2 i 3 Umowy nr 138//SW//2013 z 20.12.2013 r., Umowa nr 30//SW/2012 z 12.04.2012 r. na wykonanie dodatkowych robót budowlanych (Dostęp drogowy i kolejowy – faza II).

⁸⁹ § 17 Umowy podstawowej Nr 1//AS/2011 r. i protokoły konieczności stanowiące załączniki do umów na wykonanie dodatkowych robót budowlanych nr 76//AS/2011 z 15.07.2011 r., nr 99//SW/2012 z 9.11.2012 r., nr 102//SW/2012 z 9.11.2012 r. i 38//SW//2014 z 28.03.2014 r.

⁹⁰ Roboty zrealizowane na podstawie umowy nr 031-INW/MTM/05/08 z 9.05.2008 r. i umowy nr 19/INW-17/2009 z 12.02.2009 r. (Dostęp drogowy – faza I, w tym przebudowa ul. Polskiej i budowa parkingu dla samochodów ciężarowych).

⁹¹ Roboty zrealizowane na podstawie umowy nr 107//SW//S/2011 z 3.10.2011 (Dostęp drogowy i kolejowy – faza II).

⁹² Roboty zrealizowane na podstawie umowy nr 1//AS/2011 z 5.01.2011 r. (Rozbudowa infrastruktury portowej do obsługi statków ro-ro z dostępem drogowym i kolejowym w Porcie Gdynia, w tym zagospodarowanie Nabrzeża Rumuńskiego i budowa drogi technologicznej).

⁹³ Roboty zrealizowane na podstawie umowy nr 111//AP/2011 z 31.10.2011 r. (Przebudowa budynku magazynowego ul. Polska 13 A).

⁹⁴ Roboty zrealizowane na podstawie umowy nr 11/AP//2013 z 14.02.2013 r. (Budowa obiektu magazynowego wysokiego składowania o pow. 18.500 m² w lokalizacji nr 3 Port Zachodni).

3.19. W 2012 r. Audytor Spółki zrealizował zadanie pn. „Prowadzenie bieżącego monitoringu zgodności realizacji procesów inwestycyjnych z przyjętymi procedurami, harmonogramami, zapisami umownymi”, w wyniku którego sformułowano 13 rekomendacji. Uchwałą Nr 010/V/2013 Zarządu Spółki wnioski wynikające z zadania audytowego przyjęto do realizacji.

(dowód: akta kontroli str. 3126-3155)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w ww. zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. Do użytkowania ul. Polskiej przystąpiono przed ostatecznym wykonaniem wszystkich robót budowlanych (tj. wjazdu na zaplecze budynku usytuowanego przy ul. Celnej 5 i fragmentu ul. Celnej) objętych decyzją Wojewody Pomorskiego nr RR-AB-IV-MR-HW-7111/61/06 z 18.05.2006 r. o pozwoleniu na budowę (dot. zadania „Przebudowa i rozbudowa ulicy Polskiej w Porcie Gdynia”), bez uzyskania pozwolenia na użytkowanie, wymaganego art. 55 pkt 3 Prawa budowlanego. Zgodnie z tym przepisem przed przystąpieniem do użytkowania obiektu budowlanego należy uzyskać ostateczną decyzję o pozwoleniu na użytkowanie, jeżeli przystąpienie do użytkowania obiektu budowlanego ma nastąpić przed wykonaniem wszystkich robót budowlanych.

Wiceprezes Zarządu, Dyrektor ds. Infrastruktury i Zarządzania Majątkiem w sprawie niewystąpienia do WPINB o powyższe pozwolenie wyjaśnił, że protokołem z 29.12.2009 r. odebrano tylko część zadania objętego pozwoleniem na budowę. Pozostałą część zadania, tj. ww. wjazd oraz fragment ul. Celnej wykonano dopiero w sierpniu 2013 r., po zakończeniu prac objętych innymi pozwoleniami na budowę, w celu uniknięcia dodatkowych kosztów realizacji, które trzeba byłoby ponieść ponownie na niektóre te same elementy. Dopiero zakończenie całości zadania inwestycyjnego objętego ww. pozwoleniem oraz uzupełnienie dokumentów wymaganych przez PWINB umożliwiło wystąpienie o pozwolenie na użytkowanie całości zadania inwestycyjnego Dostęp drogowy – faza I. W dniu 07.08.2014 r. Spółka uzyskała przedmiotowe pozwolenie na użytkowanie. Do tego czasu ruch po ul. Polskiej odbywał się na podstawie zatwierdzonej przez Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni tymczasowej organizacji ruchu.

(dowód: akta kontroli str. 1197-1198, 2283, 2290, 2294-2301)

W trakcie kontroli (03.07.2014 r.), tj. po 4 latach i 7 miesiącach, Spółka skierowała pismo do PWINB informujące o zakończeniu zadania inwestycyjnego pt.: „Przebudowa i rozbudowa ulicy Polskiej w Porcie Gdynia” i zamiarze przystąpienia do użytkowania wykonanego zakresu robót.

(dowód: akta kontroli str. 784-785, 794-801, 886-920, 943-951, 1197-1198, 2294-2301)

2. W przypadku inwestycji „Magazyn wysokiego składowania” Spółka udostępniła SIWZ na stronie internetowej w dniu 08.11.2012 r., tj. 1 dzień po publikacji ogłoszenia o zamówieniu w Dzienniku Urzędowym UE, co było niezgodne z art. 42 ust. 1 Pzp.

(dowód: akta kontroli str. 1573, 1588-1589, 2274-2277, 2735-2802)

Wiceprezes Zarządu Spółki, Dyrektor ds. Inwestycji i Zarządzania Majątkiem wyjaśnił, że SIWZ zostało udostępnione na stronie internetowej Spółki jeden dzień po publikacji ogłoszenia o zamówieniu w Dzienniku Urzędowym UE z przyczyn technicznych, które wynikły z zamieszczania na stronie internetowej dużych objętościowo plików z dokumentacją projektową będącą częścią SIWZ. Zgodnie z doktryną i orzeczeniami Krajowej Izby Odwoławczej (wcześniej Zespołów Arbitrów), maksymalnie dwudniowy termin opóźnienia zamawiającego

w udostępnieniu SIWZ nie pozbawia wykonawców możliwości uczestniczenia w postępowaniu. Nadto wszyscy wykonawcy mieli możliwość zapoznać się tego samego dnia z treścią SIWZ. Spółka uważa, w związku z tym, że wszyscy wykonawcy mieli wystarczający czas do przygotowania ofert i z tego powodu nie ograniczyła uprawnień wykonawców. W przedmiotowych postępowaniach nie wpłynęły odwołania.

(dowód: akta kontroli str. 1704, 1711-1712)

NIK nie podziela stanowiska Wiceprezesa Zarządu Spółki, ponieważ wskazane w wyjaśnieniach przyczyny techniczne nie są wystarczającym usprawiedliwieniem publikacji SIWZ na stronie internetowej Spółki z naruszeniem terminu określonego w ww. przepisie.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, działalność Spółki w powyższym obszarze.

4. Gospodarka finansowa

Opis stanu faktycznego

4.1. Według stanu na 31.12.2013 r. Skarb Państwa był właścicielem 11.170.480 akcji Spółki o wartości 111.704.800 zł, co stanowiło 99,4830 % ogólnej liczby akcji oraz kapitału zakładowego. Gmina Gdynia i akcjonariusze imienni posiadali odpowiednio: 4.900 akcji o wartości 49.000 zł i 53.150 akcji o wartości 531.500 zł, co stanowiło 0,0436% i 0,4734% ogólnej liczby akcji i kapitału zakładowego.

W latach 2003-2004 i 2008-2009 Spółka przeprowadziła dwa procesy nabywania akcji imiennych serii B w celu umorzenia. Przyjęte Uchwałami Walnego Zgromadzenia⁹⁵ warunki i sposób umorzenia akcji były tożsame w obu zastosowanych procesach.

Realizując ww. uchwały Spółka nabyła w okresie od 03.11.2003 r. do 31.12.2004 r. i od 03.11.2008 r. do 31.08.2009 r. od akcjonariuszy imiennych, w celu umorzenia, odpowiednio: 1.867.463 i 14.443 akcji serii B, co stanowiło odpowiednio 14,2441% i 0,1285% ogólnej liczby akcji. Za każdą zgłoszoną akcją do umorzenia, w obu procesach, Spółka wypłacała 10 zł za akcję.

W latach 2011-2012 do Spółki wpłynęły dwie prośby od osób fizycznych o odkupienie od nich akcji Spółki. Na obie prośby Zarząd Morskiego Portu udzielił pisemnych odpowiedzi, w których poinformowano wnioskodawców o przeprowadzonych i zakończonych procesach dobrowolnego, odpłatnego nabywania akcji imiennych w odcinkach zbiorowych.

Wiceprezes Zarządu, Dyrektor ds. Finansów i Zarządzania Finansami wyjaśniła, że Spółka nie planuje ponownego przeprowadzenia wykupu akcji od akcjonariuszy imiennych, a akcjonariusze, którzy zwrócili się o wykup akcji mieli możliwość ich zbycia w latach 2003-2004 i 2008-2009, jednak z niej nie skorzystali.

(dowód: akta kontroli str. 3249-3257, 3792, 3973-3974, 4105)

Przychody ze sprzedaży wyniosły 146.007,7 tys. zł i były wyższe o 87,5 tys. zł (tj. 0,1%) w stosunku do roku 2012.

Głównym źródłem przychodów w 2013 r. były usługi najmu 72.088,3 tys. zł (70.819,9 tys. zł w 2012 r.), opłaty portowe 45.357,8 tys. zł (44.743,4 tys. zł w 2012 r.) oraz opłaty za korzystanie z infrastruktury portowej⁹⁶ 28.036,0 tys. zł (30.045,5 tys. zł w 2012 r.), których udziały w przychodach ze sprzedaży wyniosły odpowiednio: 49,4% (48,5% w 2012 r.), 31,1% (30,7% w 2012 r.) i 19,2% (20,6% w 2012 r.).

⁹⁵ Uchwały Nadzwyczajnych Walnych Zgromadzeń Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A.: Nr 2 z dnia 11 września 2003 r. (Akt Notarialny Rep. A Nr 22390/2003) i Nr 5 z 25 sierpnia 2008 r.

⁹⁶ tj. usługi energetyczne, wodociągowo-kanalizacyjne, telekomunikacyjne, informatyczne, sprzedaż energii cieplnej.

Na przychody finansowe które w 2013 r. wyniosły 28.890,9 tys. zł (40.562,7 tys. zł w 2012 r.) składały się:

- odsetki w kwocie 4.030,6 tys. zł⁹⁷ (9.224,7 tys. zł w 2012 r.⁹⁸);
- dywidendy otrzymane w kwocie 2.346,3 tys. zł (1.160,5 tys. zł w 2012 r.);
- zysk ze zbycia inwestycji w kwocie 14.139,5 tys. zł⁹⁹ (4.555,5 tys. zł w 2012 r.¹⁰⁰);
- aktualizacja wartości inwestycji w kwocie 6.053,1 tys. zł¹⁰¹ (23.991,4 tys. zł¹⁰² w 2012 r.);
- inne przychody finansowe w kwocie 2.321,4 tys. zł (1.630,6 tys. zł w 2012 r.).

(dowód: akta kontroli str. 3710, 3891, 4012, 4022, 4067-4068, 4445)

W Strategii Rozwoju Portu zapisano, że Spółka należy do podmiotów, których poziom gotówki (środki pieniężne, krótkoterminowe papiery wartościowe, depozyty bankowe) określano mianem nadpłynności. Utrzymywanie wysokiego stanu gotówki przez podmiot gospodarczy uznawane było jako pociągające za sobą koszty utraconych korzyści. Perspektywa finansowania inwestycji skłaniała do wykorzystania posiadanych środków i lokowania ich w celu uzyskania maksymalnego dochodu przy akceptowanym poziomie ryzyka. Z punktu widzenia strategii inwestowania środków finansowych przez Zarząd Morskiego Portu ma ona charakter pasywny („kupuj i trzymaj”).

(dowód: akta kontroli str. 3380)

W okresie objętym kontrolą Spółka związana była 12 umowami z funduszami inwestycyjnymi, których przedmiotem było nabywanie i posiadanie jednostek uczestnictwa funduszy o wartości od 500.000 zł do 500.000 Euro. Fundusze zobowiązane były do wypłaty Spółce świadczenia dodatkowego (premii inwestycyjnej), której sposób wyliczenia i wysokość uregulowane były w każdej z umów. Poziom tych świadczeń uzależniony był od wysokości środków utrzymywanych w funduszach inwestycyjnych oraz czasu utrzymywania danego portfela jednostek uczestnictwa i wynegocjowanej stopy procentowej. Umowy zostały zawarte na czas nieoznaczony z możliwością wypowiedzenia (od jednego do sześciu miesięcy).

Łączna wysokość świadczeń (premia inwestycyjna) za badany okres wyniósł 4.244,8 tys. zł, z tego: 590,3 tys. zł w 2011 r., 1.006,6 tys. zł w 2012 r., 2.050,7 tys. zł w 2013 r. i 597,2 tys. zł w 2014 r. (do 30.06).

(dowód: akta kontroli str. 3070, 3245, 3275-3325)

Główny księgowy w sprawie zmniejszenia wpływów pochodzących z przychodów finansowych Spółki w 2013 r. wyjaśniła, że w 2012 r. w związku z hossą na rynku obligacji udało się uzyskać ponadprzeciętne wyniki w funduszach inwestycyjnych. Obniżka stóp procentowych przez Radę Polityki Pieniężnej do poziomu 2,5% przyczyniła się do zmniejszenia przychodów z inwestycji finansowych w 2013 r. Obniżyło się również oprocentowanie lokat (poza lokatami długoterminowymi zawartymi jeszcze w I połowie 2012 r.). W 2013 r. przeważająca ilość środków Spółki ulokowana była w funduszach dłużnych, co skutkowało słabszym, niż zakładany wynikiem.

(dowód: akta kontroli str. 3069)

⁹⁷ Z tego: 199,1 tys. zł odsetki od środków na rachunkach bankowych i lokatach terminowych, 43,4 tys. zł odsetki od lokat terminowych, 972,6 tys. zł od należności przeterminowanych i 2.815,5 tys. zł zwrócone odsetki od podatku od nieruchomości.

⁹⁸ Z tego: 8.532,5 tys. zł odsetki od środków na rachunkach bankowych i lokatach terminowych, 174,1 tys. zł odsetki z lokat terminowych, 323,5 tys. zł od należności przeterminowanych, i 194,6 tys. zł odsetki od obligacji.

⁹⁹ Z tego: 10.903,1 tys. zł wynik na sprzedaży udziałów i 3.236,4 tys. zł wynik na sprzedaży jednostek funduszy powiązanych.

¹⁰⁰ Z tego: 55,5 tys. zł wynik na sprzedaży krótkoterminowych papierów wartościowych i 4.500,0 tys. zł wynik na sprzedaży funduszy inwestycyjnych.

¹⁰¹ Wycena funduszy inwestycyjnych.

¹⁰² Wycena udziałów w spółce BTDG 4.618,9 tys. zł i wycena funduszy inwestycyjnych 19.372,5 tys. zł.

W 2013 r. średni poziom zaangażowanych środków finansowych na lokatach wyniósł 4.003 tys. zł i był niższy o odpowiednio: 135.265 tys. zł w stosunku do roku 2012 i 68.546 tys. zł w stosunku do roku 2011. Średni poziom zaangażowania środków w obligacje w 2012 r. i w 2011 r. wynosił po 10.000 tys. zł. Z tego tytułu otrzymano odsetki w wysokości odpowiednio: 195 tys. zł i 317 tys. zł, a zysk ze zbycia wyniósł odpowiednio: 53 tys. zł i 95 tys. zł.

Średni poziom zaangażowania środków w funduszach inwestycyjnych w 2013 r. wynosił 421.041 tys. zł i był wyższy o odpowiednio 176.582 tys. zł i o 219.275 tys. zł w stosunku do roku 2012 i 2011.

Portfel funduszy inwestycyjnych Spółki (wartość według cen rynkowych) wg stanu na koniec 2011 r. wyniósł 166.186,9 tys. zł, 2012 r. – 317.802,5 tys. zł, 2013 r. – 334.683,2 tys. zł i na dzień 30.06.2014 r. – 301.443,2 tys. zł.

Średni poziom zaangażowania środków finansowych w działalność finansową w 2013 r. wyniósł 425.044 tys. zł i był wyższy odpowiednio o 31.317 tys. zł i o 140.729 tys. zł w stosunku do roku 2012 i 2011. Zysk z działalności inwestycyjnej w 2013 r. odnotowano w wysokości 11.582 tys. zł i był niższy o odpowiednio: 21.259 tys. zł i 3.806 tys. zł w stosunku do lat 2012 i 2011.

Rentowność działalności inwestycyjnej spółki w 2013 r. wyniosła 2,7% i była niższa o 5,6% w stosunku do roku 2012 i o 2,7% w stosunku do roku 2011.

(dowód: akta kontroli str. 3070-3072, 3263-3266)

Stan środków pieniężnych Spółki na koniec 2013 r. wynosił 101.696,5 tys. zł. W stosunku do 2012 r. był wyższy o 1.022,8 tys. zł, natomiast w stosunku do 2011 r. obniżył się o kwotę 42.410,9 tys. zł.

W 2013 r. wzrost środków pieniężnych nastąpił w działalności operacyjnej w wysokości 55.952,4 tys. zł, a spadek zanotowano w działalności inwestycyjnej w wysokości 62.163,9 tys. zł.

W 2012 r. w stosunku do roku 2011 wzrost środków pieniężnych nastąpił w działalności operacyjnej w wysokości 55.245,9 tys. zł, a spadek zanotowano w działalności inwestycyjnej w wysokości 117.910,6 tys. zł. Wzrost środków pieniężnych w działalności finansowej nastąpił dzięki otrzymanym środkom z UE w wysokości 19.221,1 tys. zł i dotacji otrzymanej na zakup sprzętu dla Portowej Straży Pożarnej w wysokości 10 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 3906, 4025, 4037)

Wpływy z działalności inwestycyjnej Spółki w 2013 r. wyniosły 316.304,3 tys. zł i były wyższe od wpływów z tego tytułu o 53.951,5 tys. zł (tj. o 20,6%) osiągniętych w 2012 r. i niższe o 4.450,0 tys. zł (tj. o 2,6%) w stosunku do roku 2011. Największe wpływy z ww. działalności uzyskano ze sprzedaży jednostek uczestnictwa w funduszach inwestycyjnych, które w latach 2011-2013 wyniosły odpowiednio: 209.928,4 tys. zł, 191.976,3 tys. zł i 297.179,6 tys. zł. Drugą co do wielkości pozycją wpływów z działalności inwestycyjnej były przychody ze sprzedaży udziałów, które w 2013 r. wyniosły 14.000,0 tys. zł i w stosunku do 2012 r. i 2011 r. były odpowiednio: wyższe o 13.472,1 tys. zł (tj. o 2.551,8%) i niższe o 90.703,8 tys. zł (tj. o 86,6%) w stosunku do 2011 r.

Wydatki inwestycyjne (działalność inwestycyjna) w 2013 r. wyniosły 378.468,0 tys. zł i były niższe od wydatków inwestycyjnych poniesionych w 2012 r. o 1.795,1 tys. zł (tj. o 0,47%) i wyższe o 97.592,4 tys. zł (o 34,75%) w stosunku do wydatków inwestycyjnych roku 2011.

Największe wydatki inwestycyjne poniesiono na zaangażowanie środków pieniężnych w jednostki uczestnictwa funduszy inwestycyjnych, których wysokość w latach 2011-2013 wyniosła odpowiednio: 186.753,2 tys. zł, 320.712,1 tys. zł i 304.771,8 tys. zł.

Ponadto w badanych latach przeznaczono odpowiednio 44.151,7 tys. zł, 59.551,0 tys. zł i 73.696,2 tys. zł na nabycie wartości niematerialnych i prawnych i rzeczowych aktywów trwałych. W 2011 r. na lokatach bankowych (od 3 do 12 miesięcy) ulokowano kwotę 49.970,7 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 3326-3327, 3724-3726, 3907, 4038)

Koszty działalności operacyjnej w 2013 r. wyniosły 122.607,2 tys. zł i były niższe o 4.536,9 tys. zł (3,6%) w stosunku do roku poprzedniego.

Największy udział w strukturze kosztów rodzajowych stanowiły koszty amortyzacji 37.017,0 tys. zł (37.953,0 tys. zł w 2012 r.), usługi obce 29.203,3 tys. zł (30.610,9 tys. zł w 2012 r.) i wynagrodzenia 21.040,4 tys. zł (21.156,6 tys. zł w 2012 r.), których udział w kosztach ogółem wyniósł odpowiednio: 30,2% (29,9% w 2012 r.), 23,8% (24,1% w 2012 r.) i 17,5% (16,7% w 2012 r.).

(dowód: akta kontroli str. 3946-3947, 4078-4079, 4022, 4441)

Na koniec 2013 r. Spółka osiągnęła zysk ze sprzedaży w wysokości 23.492,5 tys. zł i był on wyższy o 4.533,57 tys. zł (tj. o 23,9%) w stosunku do roku 2012.

Zysk operacyjny wzrósł o 3.993,26 tys. zł (tj. o 19,5%) w stosunku do 2012 r. i na koniec 2013 r. wyniósł 24.485,19 tys. zł.

Zysk brutto za 2013 r. wyniósł 47.708,7 tys. zł i był niższy o 9.454,07 tys. zł (tj. o 16,5%) w stosunku do roku 2012, natomiast zysk netto za 2013 r. wyniósł 47.070,3 tys. zł i był niższy o 9.382,6 tys. zł (o 16,6%) w stosunku do roku poprzedniego.

Zgodnie ze sprawozdaniem finansowym Spółki za 2013 r. na zmniejszenie zysku z działalności gospodarczej decydujący wpływ miało zmniejszenie przychodów z działalności finansowej o 11.671,8 tys. zł w porównaniu z rokiem poprzednim, co wiązało się z obniżkami stóp procentowych i w konsekwencji zmniejszeniem rentowności inwestowanych środków.

Niższy (w 2013 r.) o 16,6% zysk netto przełożył się na obniżenie wskaźników rentowności kapitałów własnych oraz sprzedaży netto natomiast wskaźnik rentowności brutto sprzedaży zwiększył się o 3,1% w porównaniu do poziomu roku poprzedniego.

(dowód: akta kontroli str. 3065, 3710, 3891, 4022, 4068, 4429)

Według stanu na 30.06.2014 r. Spółka posiadała udziały (po 100%) w kapitale zakładowym spółek (zależnych) utworzonych w ramach restrukturyzacji ZMPG S.A., tj. BTDG¹⁰³ i Przedsiębiorstwa Portowego „Sieć” Sp. z o.o.¹⁰⁴

Ponadto ZMPG S.A. posiadał 50% udziałów w kapitale zakładowym w spółce współzależnej BBM Sp. z o.o.¹⁰⁵ i 49% udziałów w spółce stowarzyszonej „Terramar” Spedycja Międzynarodowa Sp. z o.o.¹⁰⁶

¹⁰³ BTDG - świadczy usługi przeladunku, sztaufowania i składowania różnorodnej drobnicy: m.in. wyroby stalowe, chemikalia, sztuki ciężkie, ładunki ponadgabarytowe, metale kolorowe, kontenery oraz ładunków masowych sypkich m.in. węgiel, koks, śruta, biomasa, chemikalia.

¹⁰⁴ Przedsiębiorstwo zajmuje się budową, eksploatacją i utrzymaniem ruchu sieci i urządzeń energetycznych, stacji transformatorowych, linii kablowych SN i NN, sieci ciepłowniczych, kotłowni, węzłów ciepłowniczych, sieci kanalizacyjnych sanitarnych i burzowych z urządzeniami podczyszczającymi, sieci wodociagowych z uzbrojeniem, ujęcia wody pitnej i studni głębinowych.

¹⁰⁵ BBM Sp. z o.o. świadczy usługi przeladunkowo-składowe ładunków masowych płynnych oraz ładunków masowych sypkich luzem.

¹⁰⁶ Spółka zajmuje się obsługą spedycyjną i logistyczną ładunków w transporcie morskim, lądowym i lotniczym.

Zarząd Morskiego Portu 24.06.2014 r. podpisał umowę zbycia 100% udziałów spółki BTDG na rzecz spółki OT Logistics S.A. Umowa opiewała na kwotę 57.830.000,00 zł.

Wg stanu na 01.07.2014 r. Spółka posiadała 2.653 (tj. 100%) udziały w spółce zależnej „Sieć sp. z o.o.” o wartości księgowej 1.175.933,60 zł, 9.750 (tj. 50%) udziałów w spółce współzależnej „BBM sp. z o.o.” o wartości księgowej 8.552.009 zł i 49 (tj. 49%) udziałów w spółce stowarzyszonej „Terramar sp. z o.o.” o wartości księgowej 49.000 zł.

(dowód: akta kontroli str. 3246-3248)

W latach objętych kontrolą członkowie Zarządu Spółki zasiadali w radach nadzorczych, dalej: „RN”, (pobierali z tego tytułu wynagrodzenia) następujących podmiotów powiązanych:

- Prezes Zarządu Spółki, Dyrektor Naczelny pełnił funkcję przewodniczącego RN w Terramar Sp. z o.o.¹⁰⁷ i wiceprzewodniczącego RN w BBM Sp. z o.o.¹⁰⁸;
- Wiceprezes Zarządu Spółki, Dyrektor ds. Finansów i Zarządzania Finansami – przewodniczącej RN w BTDG Sp. z o.o.¹⁰⁹, przewodnicząca RN w Terramar sp. z o.o. – od lipca 2014 r.;
- Wiceprezes Zarządu Spółki, Dyrektor ds. Infrastruktury i Zarządzania Majątkiem – przewodniczącego RN: w MTM Gdynia Sp. z o.o.¹¹⁰, w PP Sieć Sp. z o.o.¹¹¹ oraz członka RN w Terramar Sp. z o.o.¹¹²

(dowód: akta kontroli str. 3172, 3332)

W latach 2011-2014 Spółka związana była 13 umowami¹¹³ (na najem lub dzierżawę gruntów, budynków i pomieszczeń w budynkach oraz budowli, w tym placów) z jednostkami powiązanymi. Warunki najmu lub dzierżawy opisano w pkt 1.4 wystąpienia.

Przychody uzyskane przez Spółkę z tytułu umów najmu z jednostkami powiązanymi wyniosły 18.427,4 tys. zł¹¹⁴ w 2011 r., 13.376,6 tys. zł w 2012 r.¹¹⁵, 13.475,1 tys. zł w 2013 r.¹¹⁶ i 6.672,1 tys. zł¹¹⁷ w I półroczu 2014.

Wyniki (zysk) jakie Spółka uzyskała z ww. tytułu wyniosły: 4.523,3 tys. zł w 2011 r., 3.688,5 tys. zł w 2012 r., 3.725,5 tys. zł w 2013 r. i 1.912,6 tys. zł w I półroczu 2014 r.

Stan należności Spółki z tytułu umów najmu i dzierżawy od jednostek powiązanych na koniec 2013 r. wynosił 2.130,2 tys. zł i był niższy w stosunku do 2012 r. i 2011 r. o odpowiednio: 1.152,6 tys. zł i 2.087,3 tys. zł.

Według stanu na 30.06.2014 r. należności Spółki z ww. tytułów wynosiły 1.818,7 tys. zł, a na koniec lipca 2014 r. 1.424,9 tys. zł¹¹⁸.

Stan należności krótkoterminowych od jednostek powiązanych według stanu na 31.12.2013 r. wynosił 2.540,3 tys. zł i był o 1.199,3 tys. zł niższy w stosunku do roku 2012 (tj. o 32,1%) i o 2.175,8 tys. zł w stosunku do roku 2011 (tj. o 46,1%), natomiast stan zobowiązań krótkoterminowych Spółki wobec jednostek powiązanych Spółki

¹⁰⁷ W okresie: lipiec 2008 r. – czerwiec 2014 r.

¹⁰⁸ Od czerwca 2007 r.

¹⁰⁹ W okresie: lipiec 2000 r. - lipiec 2014 r.

¹¹⁰ W okresie: marzec 2008 r. do września 2011 r.

¹¹¹ Od czerwiec 2013 r.

¹¹² W okresie: od kwiecień 2011 r. do czerwiec 2013 r.

¹¹³ Z czego sześcioma umowami z BTDG sp. z o.o., jedną ze Spedcont Sp. z o.o., dwiema z Terramar Sp. z o.o., dwiema z BBM Sp. z o.o. i dwiema z PPEUEiW Sieć sp. z o.o.

¹¹⁴ Sprzedaż usług najmu dla siedmiu jednostek powiązanych.

¹¹⁵ Sprzedaż usług najmu dla pięciu jednostek powiązanych.

¹¹⁶ Sprzedaż usług najmu dla pięciu jednostek powiązanych.

¹¹⁷ Sprzedaż usług najmu dla czterech jednostek powiązanych.

¹¹⁸ Kwota ta stanowi zobowiązanie BTDG sp. z o.o. wobec Spółki, które zgodnie z porozumieniem zawartym 30.12.2010 r. spłacane jest miesięcznie w wysokości 84 tys. zł. Porozumienie dotyczyło uznania przez BTDG sp. z o.o. należności w kwocie 5.036.684,47 zł i zobowiązania jej spłaty w 60 ratach miesięcznych.

wynosił 1.555,3 tys. zł i był wyższy o 212,6 tys. zł (tj. o 15,8%) w stosunku do 2012 r. i 522,4 tys. zł (o 50,6%) w stosunku do 2011 r.

Przychody Spółki z tytułu otrzymanych dywidend w 2011-2014 (I półrocze) wyniosły łącznie 8.891,5 tys. zł z czego w poszczególnych latach odpowiednio: 2.949,3 tys. zł¹¹⁹, 1.660,5 tys. zł¹²⁰, 2.346,3 tys. zł¹²¹ i 1.935,4 tys. zł¹²².

(dowód: akta kontroli str. 3077-3094, 3081, 3911, 4083, 4042)

W badanym okresie obowiązywało porozumienie z 10.07.2009 r. pomiędzy Spółką a MTMG, dotyczące zarządzania parkingiem oraz budynkiem przy nim zlokalizowanym. Parking, stanowiący składnik majątkowy Spółki, stanowił ogólnodostępną, publiczną infrastrukturę portową i żadna ze stron nie czerpała z eksploatacji bezpośrednich korzyści finansowych (zgodnie z wyjaśnieniem Wiceprezes Zarządu pobierane przez MTMG opłaty za parkowanie nie pokrywały kosztów jego utrzymania).

(dowód: akta kontroli str. 3186, 3189-3194)

Stan należności krótkoterminowych na koniec 2013 r. wynosił 22.859,4 tys. zł i był wyższy o 7.313,5 tys. zł (tj. o 47,0%) w stosunku do roku 2012, z czego należności z tytułu dostaw i usług wzrosły o 1.649,0 tys. zł (tj. 18,2%) w stosunku do roku 2012.

Pozostała kwota należności krótkoterminowych (12.165,6 tys. zł) stanowiła sumę należności z tytułu podatków i dotacji w wysokości 9.916,0 tys. zł oraz innych należności krótkoterminowych w wysokości 2.249,6 tys. zł, w tym należności z tytułu sprzedaży majątku trwałego w kwocie 1.825,5 tys. zł.

Należności długoterminowe wg stanu na 31.12.2013 r. wyniosły 5.400,0 tys. zł i były niższe o 1.800,0 tys. zł (tj. o 25%) w stosunku do roku 2012.

(dowód: akta kontroli str. 4020-4021)

Występujące w Spółce w latach 2011-2014 (I półrocze) należności przeterminowane¹²³ dotyczyły wierzytelności powstałych z tytułu najmu i mediów z nimi związanych. Procedura postępowania wobec należności przeterminowanych określona została w „Instrukcji regulującej procedury windykacji wierzytelności w Zarządzie Morskiego Portu Gdynia S.A.”¹²⁴ wprowadzonej w życie 01.08.2008 r.

Zgodnie z „Instrukcją regulującą procedury windykacji wierzytelności w Zarządzie Morskiego Portu Gdynia S.A.”¹²⁵ monitorowanie należności odbywało się systematycznie, na podstawie comiesięcznej analizy zapisów księgowych, w wyniku której sporządzano listy dłużników w podziale na podmioty prowadzące działalność oraz będące w upadłości lub likwidacji. Po analizie zaległości wzywano telefonicznie dłużników do jej uregulowania, a jeśli ta forma okazała się nieskuteczna wysyłano do dłużników wezwanie do zapłaty. W latach objętych kontrolą wysłano łącznie 996 wezwań do zapłaty, z czego 290 w 2011 r., 299 w 2012 r. 289 w 2013 r. i 118 w 2014 r.

W wyniku zawartych porozumień z dłużnikami (pięć w 2011 r., dwa w 2012 r., trzy w 2013 r. i dwa w 2014 r.) przeciętny okres prolongaty w miesiącach wyniósł: siedem w 2011 r., cztery w 2012 r. pięć w 2013 r. i sześć w 2014 r., a wartość wierzytelności objętych spłatą ratalną wyniosła 135,2 tys. zł w 2011 r., 29,5 tys. zł w 2012 r., 57,2 tys. zł w 2013 r. i 19,8 tys. zł w 2014 r.

¹¹⁹ Z czego: MTMG 1.970,5 tys. zł, WUŻ 300,0 tys. zł, 578,8 tys. zł i 100 tys. zł.

¹²⁰ Z czego: Spedcont 690,5 tys. zł, Sieć Sp. z o.o. 270,0 tys. zł, BBM Sp. z o.o. 200,0 tys. zł.

¹²¹ Z czego: BTDG 968,1 tys. zł, Spedcont 728,2 tys. zł, Sieć sp. z o.o. 150,0 tys. zł, BBM 450,0 tys. zł i BRE Bank 50,0 tys. zł.

¹²² Z czego: BTDG 1.600,4 tys. zł, Sieć sp. z o.o. 150,0 tys. zł, BBM sp. z o.o. 100,0 tys. zł i mBank 85,0 tys. zł.

¹²³ 2.401,6 tys. w 2011 r., 2.656,6 tys. w 2012 r. i 4.331,6 tys. w 2013 r.

¹²⁴ zarządzenie nr 26/2008 z dnia 28.07.2008 r.

¹²⁵ Stanowiącą załącznik nr 1 do Zarządzenia nr 26/2008 z dnia 28.07.2008 r.

W latach objętych kontrolą skierowano na drogę sądową odpowiednio: osiem, pięć, trzy i jedną sprawę, których wartość wyniosła odpowiednio: 324,0 tys. zł, 20,9 tys. zł, 7.3 tys. zł i 585,9 tys. zł.

W wyniku nieskutecznych egzekucji, umorzeń z powodu braku majątku dłużników, spisano w poszczególnych latach wierzytelności na kwoty: 119,9 tys. zł w 2011 r., 9,1 tys. zł w 2012 r. i 38,5 tys. zł w 2013 r. Ponadto w 2014 r. spisano wierzytelność na kwotę 0,3 tys. zł ze względu na brak możliwości dochodzenia zapłaty z powodu likwidacji podmiotu oraz wysokość kwoty, która była mniejsza niż koszty sądowe.

(dowód: akta kontroli str. 3158-3159, 3164-3169)

Przykładowo zadłużenie (powyżej 30 dni) wg stanu na koniec 2012 i 2013 r.

- z tytułu najmu kształtowało się w 2012 r. od 138,6 tys. zł do 3.020,7 tys. zł i w 2013 r. od 159.3 tys. zł do 2.012,7 tys. zł;
- z tytułu opłat portowych: w 2012 od 18,9 tys. zł do 162,5 tys. zł, w 2013 r. od 41,0 tys. zł do 125,8 tys. zł;
- z tytułu dostaw energii: w 2012 r. jeden podmiot zalegał 5,0 tys. zł i w 2013 r. jeden podmiot zalegał 15,6 tys. zł.

W raporcie z badania sprawozdania finansowego Spółki za 2013 r. przeprowadzonego przez biegłego rewidenta podano, że do dnia badania (tj. 17.02.2014 r.) z ogólnej sumy należności z tytułu dostaw i usług od pozostałych jednostek wynoszącej na dzień 31.12.2013 r. 10.579,8 tys. zł spłacono kwotę 9.184,3 tys. zł (tj. 86,6% należności na dzień bilansowy)¹²⁶.

(dowód: akta kontroli str. 3073-3076)

Prezes Zarządu Spółki w sprawie działań podejmowanych w stosunku do dłużników Spółki wyjaśnił, że przeciętny stan przeterminowanych należności wynosi ok. 2-2,5 mln zł. Kwota na koniec 2013 r. przekraczająca poziom 4 mln zł wynikała z czterodniowego opóźnienia w zapłacie faktury za najem¹²⁷. Płatności za najem na przełomie roku obarczone są ryzykiem niezrealizowania przelewu co wynika z zasad pracy całego systemu bankowego w ostatnim dniu roboczym roku. Ten powód opóźnienia płatności jest łatwy do zweryfikowania i nie stanowi powodu podjęcia działań windykacyjnych.

(dowód: akta kontroli str. 3335)

Na koniec badanych okresów obrachunkowych Spółka nie posiadała zobowiązań długoterminowych.

W latach 2012-2013 zobowiązania krótkoterminowe Spółki wyniosły odpowiednio: 22.819,3 tys. zł i 51.330,6 tys. zł, z tego:

- z tytułu dostaw i usług: 6.734,1 tys. zł i 5.735,6 tys. zł;
- z tytułu podatków, ceł i zobowiązań wobec ZUS: 2.905,0 tys. zł i 3.644,1 tys. zł;
- z tytułu wynagrodzeń: 938,7 tys. zł i 1.021,1 tys. zł;
- pozostałe zobowiązania: 11.232,8 tys. zł¹²⁸ i 39.431,1 tys. zł¹²⁹;
- fundusze specjalne: 462,4 tys. zł i 481,1 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 3065-3066, 3889-3890, 4020-4021)

¹²⁶ Wg stanu na dzień 22.02.2013 r. z ogólnej sumy należności z należności z tytułu dostaw i usług od pozostałych jednostek wynoszącej na dzień 31.12.2012 r. 8.777.409,05 zł spłacono kwotę 8.115.624,60 zł (tj. 92,5% należności na dzień bilansowy).

¹²⁷ Przez Bałtycki Terminal Kontenerowy sp. z o.o. w kwocie 2.077.869,52 zł.

¹²⁸ Na które składały się rozrachunki z tytułu pozostałych wypłat (ryczałty samochodowe) 0,1 tys. zł, wobec pracowników (zaliczki) 0,3 tys. zł, zobowiązania z tytułu budowy środków trwałych (projekty unijne) 3.956,3 tys. zł, zobowiązania z tytułu zakupu i budowy środków trwałych 6.406,4 tys. zł, pozostałe rozrachunki (ubezpieczenia, odszkodowania) 74,3 tys. zł, pozostałe rozrachunki (potrącenia z list plac, wpłacone wadia) 795,3 tys. zł.

¹²⁹ Na które składały się rozrachunki z tytułu pozostałych wypłat (ryczałty samochodowe) 3,3 tys. zł, wobec pracowników (zaliczki) 0,8 tys. zł, zobowiązania z tytułu budowy środków trwałych (projekty unijne) 23.876,6 tys. zł, zobowiązania z tytułu zakupu i budowy środków trwałych 14.704,4 tys. zł, pozostałe rozrachunki (ubezpieczenia, odszkodowania) 143,5 tys. zł, pozostałe rozrachunki (potrącenia z list plac, wpłacone wadia) 702,2 tys. zł, pozostałe rozrachunki (ZFSS) 0,2 tys. zł.

- W badanym okresie w Spółce wystąpiły następujące zobowiązania przeterminowane:
- w 2012 r.: 6.932,7 tys. zł (tj. 4.117,2 tys. zł i odsetki w wysokości 2.815,5 tys. zł¹³⁰) z tytułu podatku od nieruchomości za 2007 r.¹³¹;
 - w 2013 r.: 15.164,3 tys. zł (tj. 9.464,4 tys. zł i odsetki w wysokości 5.667,3 tys. zł¹³²) w 2013 r. z tytułu podatku od nieruchomości za lata 2008-2009¹³³.

Zarząd Morskiego Portu dokonał wpłat z ww. tytułów odpowiednio: 11.12.2012 r. i 06.12.2013 r.

Ponadto w 2012 r. Spółka zapłaciła odsetki od zobowiązań w wysokości 1,6 tys. zł w 2012 r.

(dowód: akta kontroli str. 3891, 4013, 4022, 4041)

Przesunięcia w strukturze majątku i kapitałów spowodowały, że poziomy wskaźników płynności (I bieżącej i II wysokiej) na koniec 2013 r. obniżyły się do poziomu odpowiednio: 9,24¹³⁴ i 9,19¹³⁵ (przy wielkości normatywnej nie niższej niż odpowiednio: 2 i 1,2).

Zgodnie z opinią biegłego rewidenta badającego sprawozdania finansowe Spółki według stanu na 31.12.2013 r. pomimo wzrostu (o 124,9% w stosunku do 2012 r.) zobowiązań krótkoterminowych Spółka posiadanymi zasobami finansowymi była w stanie (podobnie jak w latach poprzednich) spłacać wszystkie zobowiązania bieżące.

(dowód: akta kontroli str. 4428, 4445)

W latach 2011-2013 przeładunki ogółem w porcie Gdynia wyniosły odpowiednio: 15.911 tys. ton, 15.809 tys. ton i 17.659 tys. ton, co stanowiło odpowiednio 62,4%, 62,0%, 69,3% szacunkowej zdolności przeładunkowej portu Gdynia¹³⁶ określonej (w każdym z badanych lat) na 25,5 mln ton.

W 2013 r. ogółem przeładunki w porcie wyniosły 17.659 tys. ton i były wyższe o 1.850 tys. ton (tj. o 11,7%) w porównaniu do roku 2012.

Największy wzrost przeładunków nastąpił w następujących grupach towarowych: węgiel i koks o 590 tys. ton (tj. o 28,8%), zboże o 396 tys. ton (22,2%), drobnica o 1.133 tys. ton (11,4%) i drewno o 45 tys. ton (90%), natomiast zmniejszyły się przeładunki towarów masowych o 163 tys. ton (9,1%) i paliwa o 151 tys. ton (70,9%).

Ponadto w 2013 r. nastąpił wzrost przeładunku kontenerów o 53.258 TEU (tj. o 7,9%) w stosunku do roku poprzedniego i wynosił 729.607 TEU. Wzrosła również liczba obsługiwanych pasażerów o 11.719 osób (tj. 2,0%) z 578.144 osób w 2012 r. do 589.863 w 2013 r.

(dowód: akta kontroli str. 3163)

Przy szacowaniu zdolności przeładunkowej uwzględniano następujące elementy:

- maksymalne i przeciętne parametry statku z uwzględnieniem aktualnych parametrów nawigacyjnych (głębokość toru podejściowego, kanału portowego, maksymalne zanurzenie przy nabrzeżu);

¹³⁰ W związku z uchynieniem decyzji Prezydenta Miasta oraz umorzeniem postępowania, kwota podatku i odsetki były nienależnymi zobowiązaniami jednakże organ podatkowy wydał postanowienie o zaliczeniu całości nadpłaty na poczet bieżących zobowiązań podatku od nieruchomości za 2013 r.

¹³¹ Zgodnie z decyzją Prezydenta Miasta Gdynia z 6 grudnia 2012 r.

¹³² Roszczenie jest obecnie przedmiotem sporu pomiędzy Spółką, a Prezydentem Miasta Gdynia przed Samorządowym Kolegium Odwoławczym w Gdańsku.

¹³³ zgodnie z decyzją Prezydenta Miasta Gdynia z 14 listopada 2013 r.

¹³⁴ 19,15 w 2012 r. i 22,48 w 2011 r.

¹³⁵ 19,03 w 2012 r. i 22,32 w 2011 r.

¹³⁶ Zdolność przeładunkowa szacowana jest metodą ekspercką przy uwzględnieniu deklaracji poszczególnych terminali przeładunkowych funkcjonujących na obszarze Portu Gdynia.

- długość nabrzeży eksploatacyjnych;
- wyposażenie technologiczne poszczególnych terminali;
- zaplecze składowe terminali;
- sprawność obsługi transportu lądowego;
- wielkość i struktura rodzajowa masy towarowej (z uwzględnieniem jej sezonowości).

Wiceprezes Zarządu, Dyrektor ds. Finansów i Zarządzania Finansami, w sprawie zwiększenia zdolności przeładunkowej portu wyjaśniła, że zdolność ta tylko częściowo zależy od Spółki, w znacznym stopniu od przeładunków (terminali), a częściowo od osób odpowiadających za dostęp od strony wody i rozwój infrastruktury drogowo-kolejowej od strony lądu. Bariery ograniczającymi zdolności przeładunkowe portu w przyszłości może okazać się brak dodatkowych terenów na potrzeby rozwojowe Portu, ponieważ w bezpośredniej bliskości, poza terenami przeznaczonymi na Centrum Logistyczne, nie ma wolnych obszarów, które mogłyby być zagospodarowane pod funkcje portowe. Pozyskanie terenów od Stoczni Marynarki Wojennej i Marynarki Wojennej nie zależy od Spółki. Ponadto położenie portu gdyńskiego niemal w centrum miasta i ciągłe zbliżanie się funkcji mieszkalno-biurowych może spowodować problemy natury społecznej dla portu pracującego 24 godziny na dobę, siedem dni w tygodniu, przeładowującego kontenery, węgiel czy chemikalia. Obecny układ drogowo-kolejowy jest w stanie przenieść do i z kraju ładunki przechodzące przez port, jednakże w przyszłości niezbędna będzie modernizacja linii kolejowej 201 oraz budowa trzeciego pasa obwodnicy Trójmiasta oraz modernizacja Trasy Kwiatkowskiego i budowa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej.

(dowód: akta kontroli str. 3157, 3171)

W latach 2011-2014 (I półrocze) Spółka, poza dochodami wyżej opisanymi, uzyskała dochody ze zbycia udziałów w podmiotach zależnych¹³⁷, na łączną kwotę 118.703,8 tys. zł i dotacje z Funduszu Spójności w wysokości 53.488,5 tys. zł¹³⁸.

(dowód: akta kontroli str. 5158)

4.2. Przeciętne zatrudnienie w Spółce wyniosło 318,1 osób w 2011 r, 310,4 osób w 2012 r. i 306,8 osób w 2013 r. w przeliczeniu na pełne etaty.

Na 31 grudnia stan zatrudnienia wynosił: 327 osób w 2011 r., 314 osób w 2012 r. i 312 osób w 2013 r.

Kwoty wypłaconych w Spółce wynagrodzeń wyniosły: 21.156,6 tys. zł w 2012 r., i 21.460,4 tys. zł w 2013 r., w tym wynagrodzenia:

- Zarządu Spółki: 912,0 tys. zł w 2012 r. i 953,5 tys. zł w 2013 r.;
- Rady Nadzorczej Spółki: 373,1 tys. zł w 2012 r. i 373,3 tys. zł w 2013 r.

W okresie objętym kontrolą funkcjonowała Rada Nadzorcza V i VI kadencji, w skład której wchodziła przedstawiciele Skarbu Państwa oraz Gminy Gdynia. Skład Rady Nadzorczej V i VI kadencji nie podlegał zmianom w trakcie trwania kadencji, w związku z tym Spółka nie poniosła kosztów związanych z wypłatą odpraw ani odszkodowań z tego tytułu.

(dowód: akta kontroli str. 291, 3973-3974, 4040, 4056-4057, 4104-4105)

¹³⁷ Z czego: Morski Terminal Masowy sp. z o.o. za kwotę 60.303.760,00 zł na rzecz spółki ATIC Service S.A.¹³⁷ w dniu 29.08.2011 r., WUŻ Przedsiębiorstwo Usług Żeglugowych i Portowych Gdynia Sp. z o.o. za kwotę 44.400.000,00 zł na rzecz Fairplay BV w dniu 31.08.2011 r. i Spedycja Polska Spedcont Sp. z o.o. za kwotę 14.000.000,00 zł na rzecz spółki Pekaes S.A. w dniu 16.12.2013 r.

¹³⁸ Dotacje z Funduszu Spójności na realizację projektów pn.: „Przebudowa Kanału Portowego w Porcie Gdynia, w wysokości 2.679.602,36 zł (w latach 2011-2014), „Rozbudowa infrastruktury portowej do obsługi statków ro-ro z dostępem drogowym i kolejowym w Porcie Gdynia w wysokości 26.766.072,77 zł (łącznie w latach 2012-2014), „Przebudowa Nabrzeża Szwedzkiego w Porcie Gdynia, w wysokości 7.791.788,63 zł (w 2014 r.), „Zagospodarowanie rejonu Nabrzeża Bułgarskiego w Porcie Gdynia” w wysokości 16.251.009,57 zł (w 2014 r.).

4.3. W przyjętej Strategii Rozwoju Portu Spółka zawarła projekcję finansową na lata 2003-2015, w której uwzględniono wszystkie planowane do realizacji zadania. W projekcji zawarto dwa warianty: pierwszy zakładający sprzedaż wszystkich posiadanych udziałów za łączną kwotę 281 mln zł, natomiast drugi wariant uwzględniał sprzedaż udziałów jedynie Bałtyckiego Terminala Kontenerowego sp. z o.o. za kwotę 155 mln zł. (I tranza 140 mln zł i II tranza 15 mln zł).

W Projekcji poziom należności i zobowiązań krótkoterminowych wyznaczono na podstawie informacji historycznej (podstawą były wskaźniki cyklu należności i zobowiązań według stanu na koniec 2002 r.). Założenia finansowe realizacji elementów strategii inwestycyjnej Spółki prezentowały koszty inwestycji ogółem oraz związany z tym poziom bieżących środków własnych na inwestycje oraz możliwości finansowania ze źródeł zewnętrznych¹³⁹.

(dowód: akta kontroli str. 3380-3391)

4.4. W latach 2012-2013 Spółka nie korzystała z kredytów bankowych, ani z pożyczek, nie otrzymała również pomocy finansowej ze strony Skarbu Państwa, a działalność bieżąca i inwestycyjna finansowana była środkami własnymi i środkami pochodzącymi z UE.

Zakres rzeczowy i finansowy projektów inwestycyjnych zapisanych w Strategii Rozwoju Portu do roku 2015 zakładał możliwość finansowania inwestycji ze źródeł zewnętrznych m.in. pochodzących z funduszy UE.

(dowód: akta kontroli str. 2256, 3380, 3768, 3889, 3949, 4020, 4081)

4.5. W ramach dofinansowania projektów „Infrastruktura ro-ro” i „Dostęp drogowy faza I i II” środkami pochodzącymi z UE Spółka zawarła dwie umowy¹⁴⁰ z CUPT. W umowach określono, że wydatki kwalifikowalne maksymalnie wyniosą odpowiednio: 52.864,6 tys. zł¹⁴¹ i 85.459,5 tys. zł¹⁴², natomiast przyznana wysokość dofinansowania wyniesie maksymalnie 44.934,9 tys. zł i 72.640,6 tys. zł.

Według stanu na 30.06.2014 r. w ramach umowy o dofinansowanie projektu „Infrastruktura ro-ro” Spółka złożyła ogółem sześć wniosków o płatność na łączną kwotę 26.896,1 tys. zł i otrzymała dofinansowanie w wysokości 26.766,1 tys. zł.

CUPT uznał za niekwalifikowalne wydatki na łączną kwotę 130,0 tys. zł, z czego 125,9 tys. zł (na etapie weryfikacji wniosku) tytułem zaliczenia kosztów budowy bramy oraz rampy wjazdowej do magazynu 21 i zasilenia bramy rolowanej do magazynu XXI oraz oświetlenia zewnętrznego i 4,1 tys. zł tytułem 5% korekty nałożonej na wydatki kwalifikowalne w wysokości 87,7 tys. zł w ramach kontraktu nr 54/SW/II/2013 na wykonanie robót budowlanych w ramach III fazy inwestycji o wartości 17.127,6 tys. zł.

Spółka 04.01.2013 r. przesłała do CUPT poprawiony wniosek o płatność¹⁴³ zawierający wyłączenie kosztów budowy bramy oraz rampy wjazdowej do magazynu 21 wraz z wyjaśnieniami. Kwota wydatków kwalifikowalnych po korekcie wyniosła 22.613,1 tys. zł.

¹³⁹ tj. środków uzyskiwanych w procesie prywatyzacji (środków traktowanych jako odrębny fundusz), funduszy europejskich, środków budżetu państwa lub samorządu lokalnego oraz ewentualnie funduszy międzynarodowych i krajowych instytucji finansowych.

¹⁴⁰ Umowa z 12.07.2012 r. o dofinansowanie nr POIS.07.02.00-00-018/11-00 i umowa z 30 grudnia 2013 r. nr POIS.07.02.00-00-022/12-00. Umowy zawarto w ramach działania 7.2. Rozwój transportu morskiego priorytetu VII Transport przyjazny środowisku Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013.

¹⁴¹ Okres kwalifikowalności wydatków określono od 1 stycznia 2007 r. do 30 września 2014 r.

¹⁴² Okres kwalifikowalności wydatków określono od 1 stycznia 2007 r. do 31 grudnia 2014 r.

¹⁴³ Zgodnie z wytycznymi w zakresie sposobu korygowania wydatków nieprawidłowo poniesionych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 w sytuacji gdy na etapie weryfikacji wniosku wydatek nieprawidłowo poniesiony zostanie uznany za niekwalifikowalny w całości lub w części skutkować to będzie zmniejszeniem kwoty wydatków kwalifikowalnych po autoryzacji w ramach wniosku o płatność. Jednakże w takim przypadku nie będzie miało miejsca obniżenie maksymalnej kwoty dofinansowania ponieważ korygowanie wniosków o płatność nie powoduje obniżenia maksymalnej kwoty dofinansowania a daje możliwość przedstawiania do rozliczenia innych wydatków kwalifikowalnych, tzw. „wydatków czystych”, które muszą spełniać warunki kwalifikowalności wydatków o których mowa w Wytycznych.

Kierownik Działu Zarządzania Projektami Unijnymi Spółki w sprawie zakwestionowanych wydatków kwalifikowalnych wyjaśnił, że wydatki niezakwalifikowane w ramach danego wniosku o płatność nie pomniejszają automatycznie wysokości dofinansowania dla projektu. Beneficjent przedstawia do CUPT wydatki udokumentowane dowodami zapłaty. CUPT może uznać te wydatki jako niekwalifikowalne i wówczas Beneficjent w ramach projektu może przedstawić inne wydatki w kolejnych wnioskach o płatność, które zastępują wcześniej zgłoszone wydatki. Beneficjent ma również prawo wycofać wcześniej zgłoszone wydatki, uznane przez CUPT za kwalifikowalne i zastąpić je innymi udokumentowanymi wydatkami. Poziom dofinansowania jest taki sam, dopóki wartość projektu nie zmieni się o 10%. W takim momencie CUPT nakazuje przeliczyć ponownie lukę w finansowaniu, która może zmienić poziom dofinansowania dla projektu. Zmiana dofinansowania będzie potwierdzona aneksem do umowy.

Drugi złożony (27.12.2013 r.) wniosek o płatność do dnia zakończenia kontroli był w trakcie weryfikacji przez CUPT.

W dniach 11-14.03.2014 r. CUPT przeprowadziło kontrolę doraźną przed dokonaniem pierwszego rozliczenia wydatków Projektu „Infrastruktura dostępu drogowego i kolejowego do wschodniej części Portu Gdynia”¹⁴⁴.

(dowód: akta kontroli str. 2043-2108, 2110-2256, 2662-2692, 3349, 4449-4519)

4.6. Spośród pięciu poddanych badaniu zadań inwestycyjnych, jedno (Przebudowa budynku magazynowego ul. Polska 13) zakończone jako środek trwałe powstały w wyniku zakończonych zadań inwestycyjnych, zostało ujęte w ewidencji księgowej Spółki w miesiącu wydania dowodów przyjęcia środka trwałego do użytkowania¹⁴⁵, zgodnie z art. 16d ust. 2 ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych¹⁴⁶ w związku z art. 3 ust. 1 pkt 15 ustawy o rachunkowości¹⁴⁷.

(dowód: akta kontroli str. 3187-3188, 3195-3243)

4.7. W latach objętych kontrolą Spółka sporządzała sprawozdania finansowe – bilans, rachunek wyników wraz z informacją dodatkową, obejmującą wprowadzenie do sprawozdań finansowych oraz dodatkowe informacje i objaśnienia, a także sprawozdania Zarządu z działalności Spółki, w terminach określonych w art. 52 ust. 1 ustawy o rachunkowości.

Sprawozdania finansowe Spółki według stanu na koniec 2011, 2012 i 2013 r. oraz sprawozdania z działalności Zarządu Spółki zostały zatwierdzone uchwałami Walnego Zgromadzenia Spółki¹⁴⁸.

Ponadto w badanych latach Zarząd Morskiego Portu sporządzał roczne sprawozdanie o udzielonych zamówieniach publicznych zgodnie z wymogami i w terminach wynikających z art. 98 ust. 1 i 2 Pzp.

(dowód: akta kontroli str. 3175-3184, 3639, 3708-3710, 3889-3891, 4020-4022)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w powyższym obszarze stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. Do dnia zakończenia kontroli Zarząd Spółki posiadał 9.750 (tj. 50%) udziałów o wartości księgowej 8.552,0 tys. zł (wg stanu na 30.06.2014 r.) w spółce BBM sp. z o.o., przez co nie wypełnił obowiązku, o którym mowa w art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2004 r. o zmianie ustawy o portach i przystaniach

¹⁴⁴ Ustalenia z przeprowadzonej kontroli opisano w części 3.4 wystąpienia.

¹⁴⁵ Na podstawie 27 dowodów OT.

¹⁴⁶ Ustawa z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2014 r., poz. 851 ze zm.).

¹⁴⁷ Ustawa z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2013 r., poz. 330 ze zm.).

¹⁴⁸ Odpowiednio: 04.06.2012 r., 25.06.2013 r. i 20.06.2014 r.

morskich oraz o zmianie niektórych innych ustaw¹⁴⁹, tj. nie zbył do dnia 31 grudnia 2005 r. udziałów posiadanych spółce działającej w sferze eksploatacji.

Proces prywatyzacji był prowadzony od 2011 r. Inwestor, którym były Zakłady Azotowe w Tarnowie-Mościcach S.A., 15.02.2013 r. poinformował, że odstępuje od dalszego udziału w prywatyzacji BBM Sp. z o.o. Zarząd Morskiego Portu 18.02.2013 r. podjął uchwałę o zamknięciu procesu prywatyzacji.

Prezes Zarządu Spółki w powyższej sprawie wyjaśnił, że zrealizowanie przez Zarząd Morskiego Portu zapisów ustawy, tj. zakończenie prywatyzacji w wyznaczonym terminie (do 31.12.2005 r.) było niezwykle trudne, a w kilku przypadkach praktycznie niemożliwe, z uwagi na negatywną odpowiedź rynku, czy też niesatysfakcjonujące zbywającego oferty cenowe odbiegające od wartości spółek wynikających z wyceny. Podejmowane działania nie doprowadziły do oczekiwanej zmiany. W przypadku BBM Sp. z o.o. określone cele prywatyzacji spółki dotyczyły przede wszystkim pozyskania inwestora lub inwestorów strategicznych gwarantujących stały napływ masy ładunkowej, która pozwoliłaby spółce osiągnąć dodatnie wyniki finansowe.

(dowód: akta kontroli str. 3172, 3246, 3258-3262)

2. Użytkowane środki trwałe powstałe w wyniku zakończonych, badanych zadań inwestycyjnych:

- Infrastruktura ro-ro¹⁵⁰, odebrano protokołami odbioru końcowego robót z 10.09.2013 r., a PWINB udzielił pozwolenia na użytkowanie decyzją z 28.02.2014 r.;
- Magazyn wysokiego składowania¹⁵¹, odebrano protokołem odbioru robót z 30.05.2014 r., a PWINB udzielił pozwolenia na użytkowanie decyzją z 15.05.2014 r.,

nie zostały ujęte w ewidencji księgowej, co było niezgodne z art. 16d ust. 2 ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych w związku z art. 3 ust. 1 pkt 15 ustawy o rachunkowości.

Wiceprezes Zarządu Spółki, Dyrektor ds. Infrastruktury i Zarządzania Majątkiem wyjaśnił, że wpisów do ewidencji środków trwałych dokonuje się na podstawie dokumentów, z których wynika wartość początkowa zaewidencjonowanych składników majątku. Takimi dokumentami są druki OT, które w Spółce wystawiane są po odbiorze końcowym, otrzymaniu pozwolenia na użytkowanie i całkowitym rozliczeniu inwestycji. (...) kluczowym elementem jest rozliczenie nakładów, które jest możliwe po spłynięciu wszystkich dokumentów potwierdzających poniesione nakłady.

NIK nie podziela stanowiska Wiceprezesa Zarządu Spółki, ponieważ zgodnie z ww. przepisami, środki trwałe wprowadza się do ewidencji księgowej najpóźniej w miesiącu przekazania ich do używania, tj. rozpoczęcia ich gospodarczego wykorzystywania.

(dowód: akta kontroli str. 2720-2722, 3342-3343)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, działalność Spółki w powyższym obszarze.

¹⁴⁹ Dz. U. Nr 281, poz. 2782 ze zm.

¹⁵⁰ Nakłady poniesione do 30.06.2014 r. wyniosły 47.597,4 tys. zł.

¹⁵¹ Nakłady poniesione do 30.06.2014 r. wyniosły 37.080,5 tys. zł.

IV. Wnioski

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny 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 Kontroli¹⁵², wnosi o:

- 1) uzupełnienie brakujących wpisów w książkach obiektów budowlanych oraz ich prowadzenie w sposób określony w rozporządzeniu w sprawie książki obiektu budowlanego;
- 2) zapewnienie zamieszczania w każdym przypadku SIWZ na stronie internetowej Spółki w terminie określonym w art. 42 ust. 1 Pzp;
- 3) zapewnienie przystępowania do użytkowania obiektu budowlanego przed wykonaniem wszystkich robót budowlanych, po uzyskaniu ostatecznej decyzji o pozwoleniu na użytkowanie;
- 4) zintensyfikowanie działań w celu zbycia udziałów w spółce BBM sp. z o.o.;
- 5) ujęcie w ewidencji księgowej przyjętych do używania środków trwałych powstałych w wyniku realizacji zadań inwestycyjnych „Infrastruktura ro-ro” i „Magazyn wysokiego składowania”.

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 Najwyższej Izby Kontroli.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykonania wniosków

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

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

Gdańsk, dnia 15 września 2014 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Gdańsku

Dyrektor
Alicja Szczepaniak

Kontrolerzy
Stanisław Grzesiak
główny specjalista kontroli państwowej

.....
podpis

.....
podpis

Rafał Malcharek
specjalista kontroli państwowej

.....
podpis

¹⁵² Dz. U. z 2012 r., poz. 82. ze zm.