



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura w Szczecinie

LSZ – 4101-007-01/2014  
P/14/031

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura w Szczecinie  
ul. Jacka Odrowąża 1, 71-420 Szczecin  
T +48 91 831 39 00, F +48 91 831 39 66  
[lsz@nik.gov.pl](mailto:lsz@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 Szczecinie <sup>1</sup>
Kontrolerzy	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Robert Lewandowski, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 90560 z dnia 9 maja 2014 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2)</li><li>2. Karol Kośnik, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 90570 z dnia 29 maja 2014 r. (dowód: akta kontroli str. 59-60)</li><li>3. Tomasz Wołos, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 90580 z dnia 10 czerwca 2014 r. (dowód: akta kontroli str. 179-180)</li><li>4. Zdzisław Marcuch, doradca techniczny, upoważnienie do kontroli nr 90581 z dnia 12 czerwca 2014 r. (dowód: akta kontroli str. 329-330)</li></ol>
Jednostka kontrolowana	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., ul. Bytomska 7, 70-603 Szczecin <sup>2</sup> .
Kierownik jednostki kontrolowanej	Zarząd Spółki od 19 marca 2014 r. w składzie: Zbigniew Miklewicz - Prezes Zarządu, Paweł Adamarek - Wiceprezes ds. Ekonomiczno-Finansowych, Krzysztof Sadowski - Wiceprezes ds. Infrastruktury i Nadzoru Majątkowego; od 30 czerwca 2013 r. Zarząd był powołany w składzie: Ryszard Warzocha <sup>3</sup> - Prezes Zarządu, Paweł Adamarek i Krzysztof Sadowski <sup>4</sup> - Członkowie Zarządu; w okresie od 30 czerwca 2010 r. do 30 czerwca 2013 r.: Jarosław Siergiej - Prezes Zarządu, Paweł Adamarek i Władysław Lisewski - Członkowie Zarządu. (dowód: akta kontroli str. 3-6, 11-12)

## II. Ocena kontrolowanej działalności

### Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości<sup>5</sup>, gospodarkę finansową i inwestycyjną ZMPSiŚ w latach 2012-2014 (do zakończenia kontroli).

### Uzasadnienie oceny ogólnej

NIK oceniła pozytywnie m.in.:

- zarządzanie przez Spółkę nieruchomościami i infrastrukturą portową, w tym ich wykorzystanie;

<sup>1</sup> zwana dalej również NIK.

<sup>2</sup> (dalej: ZMPSiŚ lub Spółka).

<sup>3</sup> zatrudniony do 21 grudnia 2013 r.

<sup>4</sup> dodatkowo od 4 grudnia 2013 r. do 18 marca 2014 r. Wiceprezesowi powierzono dokonywanie czynności zastrzeżonych do kompetencji Prezesa Zarządu.

<sup>5</sup> Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

- opracowanie i przyjęcie prognoz w zakresie rozwoju portu, programu działalności portu, strategicznego planu działania oraz planów rocznych;
- budowę, rozbudowę, utrzymanie i modernizację infrastruktury portowej, wdrożenie procedur wewnętrznych w sprawach przygotowania i realizacji inwestycji;
- finansowanie inwestycji i wywiązywanie się z obowiązków wobec wykonawców;
- opracowanie projekcji finansowej na najbliższe lata;
- realizację umów o dofinansowanie;
- wywiązywanie się z obowiązków sprawozdawczych.

NIK stwierdziła m.in. następujące nieprawidłowości:

- nieterminowe przekazanie ogłoszenia o udzieleniu zamówienia publicznego;
- niewyjaśnianie elementów ofert mających wpływ na wysokość ceny w celu ustalenia w postępowaniach przetargowych, czy złożone oferty zawierają rażąco niską cenę w stosunku do przedmiotu zamówienia - art. 90 ust. 1 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych<sup>6</sup>;
- brak weryfikacji ilości i wartości robót budowlanych zawartych w kosztorysie inwestorskim zadania „Rozbudowa infrastruktury portowej w południowej części portu w Świnoujściu. Budowa stanowiska promowego nr 1” i ofertach wykonawców.

### III. Opis ustalonego stanu faktycznego

#### 1. Zarządzanie nieruchomościami i infrastrukturą portową

Opis stanu faktycznego

1. Stosownie do treści § 10 pkt 1.7.2. Regulaminu organizacyjnego Spółki<sup>7</sup>, Biuro Nieruchomości (RN) zapewnia prawidłowe prowadzenie spraw związanych z regulacją stanu prawnego nieruchomości będących we władaniu Spółki, a także prawidłowe sporządzanie umów nabycia/zbycia nieruchomości oraz sporządzanie, prowadzenie i nadzorowanie przestrzegania zapisów umów najmu/dzierżawy pod kątem wywiązywania się klienta z przyjętych w umowie zobowiązań. Prowadzi sprawy związane z zarządzaniem gruntami na potrzeby rozwoju portów oraz sprawy związane z dzierżawą i najmem majątku Spółki. W skład RN wchodzi: Sekcja Gospodarki Gruntami (RN-I) oraz Sekcja Najmu i Dzierżawy (RN-II). Pracownikom RN-I i RN-II przydzielono m.in. zadania w zakresie ewidencji nieruchomości, przeniesienia własności, użytkowania wieczystego, oddawania w użytkowanie, 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. 7-10, 21-27, 28-29, 30-32)

<sup>6</sup> Dz. U. z 2013 r., poz. 907 ze zm., dalej również Pzp lub ustawa Pzp.

<sup>7</sup> wprowadzonego zarządzeniem nr 15/2014 Prezesa Zarządu Dyrektora Naczelnego Spółki z dnia 29 kwietnia 2014 r.; wcześniej Regulamin organizacyjny obowiązywał na podstawie zarządzeń Prezesa Zarządu Dyrektora Naczelnego Spółki: nr 34/2013 z dnia 1 października 2013 r., nr 42/2012 z dnia 6 listopada 2012 r. (ze zmianą w zarządzeniu nr 31/2013 z dnia 11 września 2013 r.), nr 36/2011 z dnia 28 października 2011 r.

2. Na podstawie postanowień pkt 6.2.1<sup>8</sup> Strategii Rozwoju Portów Morskich w Szczecinie i Świnoujściu na lata 2007-2020<sup>9</sup>, Biuro Rozwoju Portów w lipcu 2012 r. opracowało 3 mapy gruntów, których dysponowanie byłoby zasadne dla ZMPSiŚ. Spośród 52 działek gruntu wykazanych w ww. mapach, będących przedmiotem zainteresowania ZMPSiŚ, Spółka pozyskała 5 działek, jednocześnie nabywając inne działki (łącznie 12), które nie zostały wskazane na mapach, jako będące przedmiotem zainteresowania ZMPSiŚ.

(dowód: akta kontroli str. 426-430)

Marek Trojnar, kierownik Działu Rozwoju Portów wyjaśnił, że działki wskazane w Strategii są terenami istotnymi dla dalszego rozwoju ZMPSiŚ i dlatego zostały przedstawione na mapach będących załącznikami do tego dokumentu. Nie oznacza to jednak, że można je pozyskać w krótkim czasie. Każda z nich ma swojego właściciela, natomiast większość jest w określony sposób zagospodarowana i wykorzystywana gospodarczo. ZMPSiŚ musi zatem czekać na możliwość ich kupna w drodze przetargu, skorzystania z prawa ich pierwokupu lub możliwości zamiany na inne grunty. Dodatkowo ZMPSiŚ musi tak pozyskiwać grunty, aby mógł je efektywnie wykorzystać w stosunkowo krótkim czasie od momentu ich pozyskania, tak, aby nie spotkać się z zarzutem nieuzasadnionego zakupu. Pozyskanie gruntów na potrzeby rozwoju portów jest procesem ciągłym, realizowanym w bardzo szerokim przedziale czasowym. Pozyskanie około 10 % zakładanych terenów w okresie ostatnich 3-4 lat wskazuje na konsekwentne realizowanie zadań przyjętych w Strategii. Niezależnie od wskazanych w Strategii terenów potrzebnych dla rozwoju portów, każdorazowo analizowany jest obrót nieruchomościami oraz możliwość wykorzystania terenów pod potrzeby ZMPSiŚ lub spółek przeładunkowych (w celu dzierżawy terenów dla spółek). Stąd nabyte w ten sposób tereny nie muszą zawsze być strategiczne dla rozwoju portów, mogą być przydatne eksploatacyjnie dla działalności przeładunkowo-składowej lub związane z działalnością okołoportową.

(dowód: akta kontroli str. 633, 634)

Odnosząc się do podejmowanych przez Spółkę działań w celu przejęcia nieruchomości, którymi chce dysponować, Marek Trojnar wskazał m.in. na: udział w przetargach, nabywanie bezprzetargowo nieruchomości Skarbu Państwa, wnioskowanie o nieodpłatne ustanowienie przez Skarb Państwa na rzecz Spółki prawa użytkowania wieczystego działki gruntu oraz nabywanie działek gruntu uprzednio dzierżawionych od innych podmiotów.

(dowód: akta kontroli str. 633, 635-636)

Nieruchomości nabyte przez Spółkę w ciągu ostatnich 5 lat (od 1 stycznia 2009 r. do 30 czerwca 2014 r.) zostały wykorzystane do prowadzenia działalności ZMPSiŚ.

(dowód: akta kontroli str. 640-641)

3. W 2011 r. powierzchnia terenów ZMPSiŚ ogółem wynosiła 5.601.354 m<sup>2</sup> (wartość gruntów 238.582.833,09 zł) i w I półroczu 2014 r. wzrosła do 5.604.206 m<sup>2</sup> (o wartości 240.683.457,21 zł). Od 1 stycznia 2011 r. do 30 czerwca 2012 r. powierzchnia użytkowa budynków wynosiła 225.350,97 m<sup>2</sup>, a na koniec czerwca 2014 r. - 225.813,53 m<sup>2</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 431)

<sup>8</sup> o treści: „Strategiczną kwestią w funkcjonowaniu władz portowych jest minimalizowanie negatywnych konsekwencji rozdrobnienia własności gruntów w portach Szczecina i Świnoujścia oraz podejmowanie działań na rzecz scalania gruntów i skupiania ich jako własności ZMPSiŚ. ZMPSiŚ przygotowuje mapę gruntów, których dysponowanie przez władze portowe byłoby zasadne z punktu widzenia realizacji dotychczasowych oraz nowych funkcji zespołu portów. Mapa ta dotyczyłaby zarówno gruntów w granicach administracyjnych obu portów, lecz nieznajdujących się dotychczas w gestii ZMPSiŚ, jak i gruntów znajdujących się w sąsiedztwie obu portów (poza ich granicami).”

<sup>9</sup> dalej również „Strategia” lub „Strategia 2007-2020”.

4. Zarządzeniem nr 2/2011 z dnia 12 stycznia 2011 r. Prezes Zarządu, Dyrektor Naczelny wprowadził do stosowania w ZMPSiŚ „Zasady oddawania w najem/dzierżawę gruntów będących we władaniu ZMPSiŚ S.A.” wraz z „Regulaminem organizowania i przeprowadzania przetargów na dzierżawę lub najem gruntów”. Zarządzenie nr 2/2011 z dnia 12 stycznia 2011 r. utraciło moc z wejściem w życie zarządzenia nr 41/2013 Prezesa Zarządu, Dyrektora Naczelnego z dnia 22 listopada 2013 r., którym wprowadzono do stosowania w Spółce nowe „Zasady oddawania w użytkowanie /najem/dzierżawę/inna umowa nieruchomości będących w gestii ZMPSiŚ S.A.” wraz z „Regulaminem organizowania i przeprowadzania przetargów na oddanie w użytkowanie, dzierżawę, najem lub oddanie do korzystania na podstawie innej umowy uprawniającej do korzystania i pobierania pożytków nieruchomości gruntowych stanowiących własność Spółki ZMPSiŚ S.A., Skarbu Państwa lub Gminy położonych w granicach portów, będących w gestii Spółki ZMPSiŚ S.A.”.

Ponadto w Spółce od 15 lipca 2011 r. obowiązywała procedura opisana w Karcie Procesu KP-GD – Najem/dzierżawa majątku portowego, której celem było zapewnienie optymalnego wykorzystania majątku portowego w zakresie najmu/dzierżawy.

(dowód: akta kontroli str. 13-14)

W badanym okresie obowiązywało porozumienie oraz 94 umowy na udostępnianie posiadanych przez Spółkę nieruchomości portowych (najem i dzierżawa)<sup>10</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 33-40, 63-66, 181-185)

Kontrolą w zakresie przestrzegania w latach 2012-2014 obowiązujących reguł udostępniania posiadanych nieruchomości portowych objęto 10 umów o najwyższej wartości<sup>11</sup>. Poza 3 umowami na udostępnianie pomieszczeń, w Spółce stosowano obowiązujące zasady oddawania w najem/dzierżawę posiadanych nieruchomości portowych.

(dowód: akta kontroli str. 61-62, 380, 381-387)

W ewidencji księgowej ZMPSiŚ odnotowano wpływy z udostępnienia nieruchomości objętych badaniem. Wyniki finansowe Spółki z tytułu zawartych umów najmu/dzierżawy dla wybranych kontrahentów (z ww. 10 umów) nie były wykazywane<sup>12</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 372, 630)

5. Zarządzeniem nr 5/06 Prezesa Zarządu, Dyrektora Naczelnego z dnia 31 marca 2006 r. wprowadzono do użytku służbowego „Zasady gospodarki środkami trwałymi w ZMPSiŚ S.A.”<sup>13</sup>. Zarządzenie to utraciło moc wraz z podpisaniem zarządzenia nr 24/2012 w dniu 22 czerwca 2012 r., którym wprowadzono do stosowania w Spółce „Instrukcję gospodarki środkami trwałymi w ZMPSiŚ S.A.”.

Wraz z ww. zasadami w Spółce obowiązywały procedury opisane m.in. w: - Karcie Procesu-GK – Pozyskanie i obsługa klienta (od 22 lipca 2013 r.), której celem było skuteczne pozyskanie klienta z poszczególnych kategorii oraz działania mające na celu utrzymanie tego klienta i spełnienie jego wymagań; - Karcie Procesu-GU – Świadczenie usług związanych z korzystaniem z infrastruktury portowej (od 9 lipca 2012 r.), której celem było świadczenie usług związanych z korzystaniem z infrastruktury portowej zgodnie z wymaganiami prawnymi oraz potrzebami klientów; - Karcie Procesu-WM – Zarządzanie majątkiem na potrzeby własne (od

<sup>10</sup> w tym 49 umów na najem/dzierżawę pomieszczeń, do których nie miały zastosowania „Zasady oddawania w użytkowanie /najem/dzierżawę/inna umowa nieruchomości będących w gestii ZMPSiŚ S.A.”.

<sup>11</sup> NF/31/MN-II-d/11/2012 z dnia 29.02.2012 r., NF/231/MN-II-d/63/2012 z dnia 31.10.2012 r., NF/16/MN-II-d/7/2013 z dnia 10.01.2013 r., NR/60/MN-II-d/50/2013 z dnia 15.10.2013 r., NF/230/MN-II-d/62/2012 z dnia 31.10.2012 r., NF/76/MN-II-n/24/2013 z dnia 1.03.2013 r., NF/77/MN-II-n/25/2013 z dnia 1.03.2013 r., NF/98/MN-II-d/28/2012 z dnia 27.03.2012 r., NF/115/MN-II-d/35/2013 z dnia 31.05.2013 r., NR/64/MN-II-n/18/2014 z dnia 24.03.2014 r.

<sup>12</sup> nie były przypisywane w ewidencji księgowej do poszczególnych jednostek.

<sup>13</sup> ze zmianami wprowadzonymi zarządzeniami: nr 1/08 z dnia 18 stycznia 2008 r. i nr 47/2011 z dnia 14 grudnia 2011 r.

15 lipca 2011 r.), której celem było zapewnienie właściwego nadzoru i zarządzania składnikami majątku na potrzeby własne.

(dowód: akta kontroli str. 14-15)

W badanym okresie Spółka nie udostępniała w odrębnych umowach posiadanych obiektów, urządzeń i instalacji (a wyłącznie na podstawie umów dotyczących całości nieruchomości, w skład których wchodziły ww. składniki majątku).

(dowód: akta kontroli str. 41)

6. W poszczególnych latach przychody Spółki z udostępniania nieruchomości kształtowały się następująco:

- w 2011 r. w kwocie 40.798,8 tys. zł, przy kosztach<sup>14</sup> w wysokości 31.866,1 tys. zł uzyskany wynik finansowy wyniósł 8.932,7 tys. zł;
- w 2012 r. w kwocie 40.952,7 tys. zł, przy kosztach w wysokości 33.579,2 tys. zł wynik finansowy wyniósł 7.373,5 tys. zł;
- w 2013 r. w kwocie 41.549,0 tys. zł, przy kosztach w wysokości 33.643,4 tys. zł wynik finansowy wyniósł 7.905,6 tys. zł;
- w I połowie 2014 r. w kwocie 20.431,5 tys. zł, przy kosztach w wysokości 14.911,7 tys. zł wynik finansowy wyniósł 5.519,8 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 372)

7. Analizie poddano dokumentację 57 budowli infrastruktury portowej, stanowiących 41 % budowli infrastruktury ustalonych w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 20 maja 2013 r. w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej dla każdego portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej<sup>15</sup>, w tym 38 budowli z Portu Szczecin oraz 19 z Portu Świnoujście. W wyniku analizy stwierdzono, że we wszystkich zbadanych przypadkach: prowadzone były książki obiektów budowlanych<sup>16</sup>, w których odnotowywano przeprowadzone okresowe kontrole, a spisane protokoły dołączano do KOB (zgodnie z art. 62 ust. 1 pkt 1 i 2, art. 64 ust. 1 i 3 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane<sup>17</sup>); sprawdzano wykonanie zaleceń z poprzednich kontroli (art. 62 ust. 1 pkt 1a); osoby przeprowadzające okresowe kontrole posiadały uprawnienia budowlane w odpowiednich specjalnościach: konstrukcyjno-budowlane, konstrukcyjno-inżynierskie w zakresie budowli hydrotechnicznych, drogowe oraz w specjalności linie, węzły i stacje kolejowe (art. 62 ust. 4). Poza niżej opisanymi 5 przypadkami złego stanu technicznego<sup>18</sup>, w pozostałych KOB poddanych analizie stwierdzono dobry lub zadowalający stan techniczny obiektów budowlanych.

(dowód: akta kontroli str. 443-456,471)

Stopień zamortyzowania podstawowych obiektów infrastruktury portowej ZMPSiŚ wynosił:

- dla pirsów, pomostów, dalb i innych budowli:
  - w Porcie Szczecin: średnio 71,7 %, z tego od 93,5 % do 100 % dla 4 obiektów oraz od 14,2 % do 75,9 % dla pozostałych 4,
  - w Porcie Świnoujście: średnio 58,1 %, z tego od 31,2 % do 77,3 % dla wszystkich 3 obiektów,
- dla nabrzeży:
  - w Porcie Szczecin: średnio: 82,8 %, 96,9-100 % dla 35 i 13,5-76,4 % dla 19,
  - w Porcie Świnoujście: średnio 61,4 %, 98,1-100 % dla 5 i 23-74,1 % dla 15,

<sup>14</sup> poniesionych przez Spółkę na utrzymanie nieruchomości przeznaczonych na wynajem/dzierżawę.

<sup>15</sup> Dz. U. z 2013 r., poz. 632, dalej: rozporządzenie MTBiGM z 20.05.2013 r.

<sup>16</sup> dalej: KOB.

<sup>17</sup> Dz. U. z 2013 r. poz. 1409 ze zm., dalej: Prawo budowlane.

<sup>18</sup> dotyczy nabrzeży: Noteckiego, Sosnowieckiego, i Warsztatowego w Porcie Szczecin oraz Chemików i Hutników w Porcie Świnoujście.

- dla torowisk portowych, urządzeń przeładunkowych wraz z fundamentami:
    - w Porcie Szczecin: średnio 66,6 %, 100 % dla 7 i 25,7-89,1 % dla 17,
    - w Porcie Świnoujście: średnio 71,4 %, 100 % dla 8 i 15-48,8 % dla 5,
  - dla infrastruktury drogowej:
    - w Porcie Szczecin: średnio 88 %, 98,7-100 % dla 49 i 25,8-88,8 % dla 24,
    - w Porcie Świnoujście: średnio 81,1 %, 97,1-100 % dla 32 i 48,8-84,1 % dla 27,
  - infrastruktury kolejowej:
    - w Porcie Szczecin: średnio 73,3 %, 93-100 % dla 37 i 24,3-86 % dla 67,
    - w Porcie Świnoujście: średnio 73,9 %, 100 % dla 14 i 26,4-84,4 % dla 19,
  - infrastruktury elektroenergetycznej:
    - w Porcie Szczecin: średnio: 72,8 %, 90,6-100 % dla 115 i 15,4-88 % dla 219,
    - w Porcie Świnoujście: średnio 69,4 %, 91,5-100 % dla 25 i 19,9-88 % dla 94.
- (dowód: akta kontroli str. 472-494,621-622)

W protokołach z kontroli rocznych w Porcie Szczecin, o których mowa w art. 62 ust. 1 pkt 1 Prawa budowlanego, stwierdzono, że z uwagi na zły stan techniczny Nabrzeża Noteckiego, jest ono użytkowane na odcinkach I i III (bez odcinka II), jako nabrzeże postojowe barek. Stwierdzono również, że należy wyremontować Nabrzeże Sosnowieckie oraz dalbę i wyposażenie pirsu na Nabrzeżu Warsztatowym. W Porcie Świnoujście zły stan techniczny stwierdzono w trakcie kontroli rocznych dróg nr 17, 17a i 23/24 na Nabrzeżu Chemików oraz podjazdu i placu operacyjnego składu rudy na Nabrzeżu Hutników. W protokołach z kontroli stwierdzono, że od 2012 r. nie wykonywano napraw ww. nabrzeży i nawierzchni drogowych.

(dowód: akta kontroli str. 444-456)

W sprawie przyczyn złego stanu technicznego ww. obiektów budowlanych, Krzysztof Sadowski, Wiceprezes ds. Infrastruktury i Nadzoru Majątkowego wyjaśnił, że: *„ograniczone środki finansowe, jakimi dysponuje Spółka kierowane są na zadania priorytetowe zgodnie z wnioskami użytkowników oraz w oparciu o przyjęte plany wieloletnie, jak również strategię Spółki, zatwierdzoną przez Właściciela. Biorąc pod uwagę niskie walory eksploatacyjne w związku z małą szerokością i głębokością (...) Basen Notecki przeznaczony jest do załadunku, stąd prowadzenie jakichkolwiek prac modernizacyjnych (...) jest nieuzasadnione. Spółka posiada plan modernizacji całego Basenu Górnosląskiego. (...) Pirs i dalba nr 2 na Nabrzeżu Warsztatowym jest przedmiotem transakcji sprzedaży, stąd ponoszenie przez ZMPSiŚ S.A. dodatkowych nakładów inwestycyjnych, które nie podniosą wartości transakcji sprzedaży jest ekonomicznie nieuzasadnione.”* *„W ramach planowanej przebudowy Basenu Górnosląskiego wykonana zostanie przebudowa Nabrzeża Sosnowieckiego, stąd wcześniejsze roboty remontowe nie mają uzasadnienia ekonomicznego.”* (...) *„Drogi w porcie są intensywnie eksploatowane przez sprzęt przeładunkowy (...). Nakłady ZMPSiŚ na inwestycje drogowe w latach 2010-2014 przekroczyły wartość ponad 53 mln PLN i są najwyższe w całej historii Spółki. Układ drogowy w obu portach jest sukcesywnie modernizowany zgodnie z ustaloną kolejnością, jak również w oparciu o dostępne środki finansowe. Określenie zawarte w protokole kontroli dotyczące złego stanu technicznego układu drogowego nie wyłącza możliwości eksploatacji tego obiektu, a stanowi jedynie uzasadnienie do ujęcia tego zadania w planach remontowych zgodnie z ustalonymi priorytetami. Ściana oporowa na Nabrzeżu Hutników została zniszczona przez kilkunastotonowy chwytak Użytkownika (...) ZMPSiŚ S.A. zobowiązał Użytkownika do wykonania we własnym zakresie nowej ściany (...).”* Dodął, że ZMPSiŚ ogłosił przetarg nieograniczony na „wykonanie punktowych napraw nawierzchni bitumicznej dróg i placów na terenie portów w Szczecinie i w Świnoujściu”, który obejmuje naprawę w 2014 r. dróg nr 17 i 17a na Nabrzeżu Chemików w porcie Świnoujście. Według przedstawiciela użytkownika Nabrzeża Hutników w porcie

Świnoujście, naprawa podjazdu i placu operacyjnego składu rudy na tym nabrzeżu została już wykonana.

(dowód: akta kontroli str. 457-470, 1258-1263)

W „Strategii Rozwoju Portów Morskich w Szczecinie i Świnoujściu do 2027 roku”<sup>19</sup> określono, że „Słabe parametry techniczne nabrzeży w basenie Noteckim, brak możliwości przeładunku na nabrzeżu Dolnośląskim i konieczność dowożenia ładunku na place składowe zlokalizowane na zapleczu nabrzeża Dolnośląskiego wskazują na zasadność zasypiania basenu Noteckiego oraz budowę nowego nabrzeża Dolnośląskiego.”

(dowód: akta kontroli str. 545-548)

Witold Ratajczak, dyrektor ds. Rozwoju Portów wyjaśnił, że ZMPSiŚ nie występował do Ministra Infrastruktury i Rozwoju (jego poprzedników) o zgodę na załadowanie Basenu Noteckiego, ani na likwidację jego nabrzeży. Zarząd (...) nie występował też z wnioskiem o wykreślenie tych obiektów z rozporządzenia MTBiGM z 2.05.2013 r. Wyjaśnił też: „Załadowanie Basenu Noteckiego jest planowane do realizacji w ramach inwestycji pn. „Budowa infrastruktury portowej w Basenie Górnośląskim w porcie w Szczecinie”. Zgodnie z zapisami „Strategii (...)” inwestycja planowana jest do realizacji na lata 2020 – 2027, w związku z czym rozpoczęcie działań związanych z uzyskiwaniem wszelkich zgód, decyzji oraz dokonywanie niezbędnych dla realizacji inwestycji ustaleń uzasadnione będzie dopiero w momencie podjęcia przez Zarząd Spółki ostatecznej decyzji (stosowną uchwałą Zarządu) co do jej realizacji. (...) Umieszczenie inwestycji (...) w dokumencie strategicznym wynika z faktu pogarszającego się stanu technicznego infrastruktury w tym rejonie portu, konieczności zwiększenia powierzchni składowych w stosunku do linii nabrzeży oraz z tendencjami w wielkości floty morskiej obsługiwanej w portach Morza Bałtyckiego – następuje wyraźny wzrost tonażu jednostek pływających, co czyni Basen Notecki w swoich ograniczonych gabarytach całkowicie nieodpowiadającym współczesnym wymogom transportu morskiego, szczególnie dla rejonu przeładunków masowych. Inwestycje poszerzenia i dostosowania innych parametrów basenu oraz zapewnienia niezbędnych warunków nawigacyjnych podejściowych byłyby bezcelowe i absolutnie bezzasadne z ekonomicznego punktu widzenia. (...) teren, na którym planuje się realizację inwestycji (oraz jego najbliższa okolica) charakteryzuje się bardzo niekorzystnym stosunkiem długości nabrzeży do powierzchni zaplecza lądowego. Basen Notecki wcina się głęboko w ląd, dzieląc teren na dwa obszary składowe połączone komunikacyjnie wąskim pasem terenu pomiędzy nabrzeżem Gorzowskim a ul. Gdańską. Ponieważ zaplecze nabrzeża jest bardzo płytkie i stanowi je jeden rząd zasobni, a przeładowuje się przy nim różne rodzaje ładunków masowych, w tym stosunkowo przestrzenne ładunki, jakimi jest biomasa oraz drobnica placowa, a nawet puste kontenery, cały dostępny teren jest i powinien być w przyszłości wykorzystany jako zaplecze nabrzeża Górnośląskiego. (...)”.

(dowód: akta kontroli str. 1254-1257)

Uchwałą nr 8 Zarząd Spółki z dnia 14 stycznia 2014 r. postanowił o zbyciu w trybie bezprzetargowym części Nabrzeża Warsztatowego na rzecz Mars Most Brdowski Sp. z o.o. ze Szczecina lub Mars Finance 1 Sp. z o.o. z Warszawy. W uchwale nr 5 z 21 stycznia 2014 r. Rada Nadzorcza Spółki wyraziła zgodę na zbycie tej nieruchomości.

(dowód: akta kontroli str. 549-556)

Maciej Adamkiewicz, Szef Biura Nieruchomości wyjaśnił: „Zasadność transakcji spowodowana jest realizacją inwestycji polegającej na budowie mostu na Ostrów Brdowski wraz z zapleczem parkingowym, która to inwestycja jest istotna dla

<sup>19</sup> zatwierdzonej uchwałą nr 25/2014 Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia Spółki z dnia 26 czerwca 2014 r.



rozwoju regionu oraz przemysłu okołoportowego. Wstępnie uzgodniony termin podpisania umowy przedwstępnej – 30 lipca 2014 r.” Maciej Adamkiewicz wyjaśnił także: „zbycie działek gruntu (...) na dzień dzisiejszy jest na etapie końcowych uzgodnień zapisów aktu notarialnego – przedwstępna warunkowa umowa sprzedaży użytkowania wieczystego nieruchomości, pomiędzy stronami (...) ZMPSiŚ S.A. wystąpi do Walnego Zgromadzenia o zgodę, o której mowa w § 33 ust. 2 pkt 6 Statutu Spółki (...) dopiero po podpisaniu aktu notarialnego (...) w związku z tym, że zbycie nieruchomości nastąpiłoby w trybie bezprzetargowym (...)”. Szef Biura wyjaśnił ponadto: „ZMPSiŚ S.A. nie wystąpił do Ministra Infrastruktury i Rozwoju z wnioskiem o wykreślenie zbywanej części nabrzeża Warsztatowego z rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 20 maja 2013 r. (...) uznając, że na obecnym etapie zaawansowania spraw związanych ze zbyciem (...) części nabrzeża Warsztatowego wystąpienie takie byłoby przedwczesne. ZMPSiŚ rozważy potrzebę takiego wystąpienia po spełnieniu warunków pozwalających na określenie terminu zbycia (...) Zważywszy jednak, że z przepisów prawa nie wynika obowiązek zmiany przedmiotowego rozporządzenia każdorazowo, niezwłocznie po dokonaniu zbycia infrastruktury wyszczególnionej w przedmiotowym rozporządzeniu, ZMPSiŚ S.A. nie wyklucza, że złożenie wniosku będzie poprzedzone kompleksową analizą potrzeby zmiany zakresu rozporządzenia, a stosowny wniosek będzie dotyczył (...) również innych składników ogólnodostępnej infrastruktury portowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu.”

(dowód: akta kontroli str. 1241-1253)

W okresie objętym kontrolą nie wystąpiły przypadki wyłączenia z eksploatacji urządzeń infrastruktury portowej.

(dowód: akta kontroli str. 68-69)

8. W badanym okresie w ZMPSiŚ nie stwierdzono przypadków występowania barier biurokratycznych utrudniających działalność Spółki, w tym ze strony administracji morskiej.

(dowód: akta kontroli str. 432)

Ustalone  
nieprawidłowości

W działalności ZMPSiŚ w opisanym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Spółki w zbadanym zakresie.

## 2. Prognozowanie, programowanie i planowanie rozwoju portu

Opis stanu  
faktycznego

1. Uchwałą nr 1 z dnia 1 marca 2012 r. Zarząd Spółki zatwierdził „Budżet ZMPSiŚ na 2012 r. wraz z założeniami na lata 2013-2016” oraz „Plan inwestycyjny na rok 2012 wraz z założeniami na lata 2013-2016”, pozytywnie zaopiniowany uchwałą nr 2 Rady Nadzorczej Spółki z dnia 28 lutego 2012 r. Uchwałą nr 1 z dnia 2 października 2012 r. Zarząd Spółki zatwierdził aktualizację „Budżetu ZMPSiŚ na 2012 r. wraz z prognozą na lata 2013-2017” oraz „Planu inwestycyjnego na rok 2012 wraz z założeniami na lata 2013-2017”, pozytywnie zaopiniowane przez Radę Nadzorczą Spółki uchwałą nr 2 z dnia 25 września 2012 r.

Uchwałą nr 5 z dnia 21 maja 2013 r. Zarząd zatwierdził, pozytywnie zaopiniowany uchwałą nr 2 Rady Nadzorczej Spółki z dnia 17 maja 2013 r., „Budżet ZMPSiŚ na 2013 r. wraz z prognozą na lata 2014-2017” oraz „Plan inwestycyjny na rok 2013 wraz z założeniami na lata 2014-2017”.

Uchwałą nr 1 z dnia 17 stycznia 2014 r. Zarząd przyjął „Plan rzeczowo-finansowy Spółki (budżet) na 2014 r. wraz z prognozą na lata 2015-2018” w dwóch wariantach, który został pozytywnie zaopiniowany uchwałą nr 4 Rady Nadzorczej Spółki z dnia 21 stycznia 2014 r. Następnie uchwałą nr 1 z dnia 14 lutego 2014 r. Zarząd przyjął „Plan rzeczowo-finansowy Spółki (budżet) na 2014 r. wraz z prognozą na lata 2015-2018”, a uchwałą nr 2 z dnia 4 marca 2014 r. Rada Nadzorcza Plan zatwierdziła.

(dowód: akta kontroli str. 52-58)

2. Program działalności portu wraz z celami do osiągnięcia i sposobami ich realizacji zostały zawarte w „Strategii 2007-2020”<sup>20</sup>, przyjętej w sposób opisany w pkt 3.

(dowód: akta kontroli str. 433-442)

3. Uchwałą nr 1 z dnia 18 października 2007 r. Zarząd Spółki przyjął „Strategię 2007-2020”<sup>21</sup>; uchwałą nr 3 z dnia 24 października 2007 r. Rada Nadzorcza Spółki zaopiniowała pozytywnie Strategię, a uchwałą nr 5 z dnia 30 maja 2008 r. Zwyczajne Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy Spółki zatwierdziło Strategię. Uchwałą nr 2 z dnia 24 września 2010 r. Zarząd Spółki przyjął aktualizację<sup>22</sup> Strategii, uchwałą nr 9 z dnia 30 września 2010 r. Rada Nadzorcza Spółki zaopiniowała pozytywnie aktualizację Strategii, uchwałą nr 1 z dnia 26 listopada 2010 r. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Spółki zatwierdziło aktualizację Strategii. Uchwałą nr 12 z dnia 6 lipca 2011 r. Zarząd Spółki przyjął aktualizację<sup>23</sup> Strategii, uchwałą nr 3 z dnia 21 lipca 2011 r. Rada Nadzorcza Spółki zaopiniowała pozytywnie aktualizację Strategii, uchwałą nr 1 z dnia 26 września 2011 r. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Spółki zatwierdziło aktualizację Strategii.

W granicach portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu znajduje się obszar o powierzchni 3.229,59 ha, z czego akwatorium portowe obejmuje 1.655,41 ha, co stanowi 51,3 % powierzchni całkowitej. Działki będące we władaniu ZMPSiŚ obejmują obszar 544,33 ha, tj. 16,9 % obszaru znajdującego się w granicach portu. Powierzchnia Portu Morskiego Szczecin w granicach Miasta Szczecina wynosi 16.054.361 m<sup>2</sup>, w tym działki lądowe 9.011.992 m<sup>2</sup> (56,1 %) i działki wodne 7.042.369 m<sup>2</sup> (43,9 %). Działki we władaniu ZMPSiŚ obejmują powierzchnię 4.064.607 m<sup>2</sup> (25,3 %), w tym będące własnością Spółki 94.036 m<sup>2</sup> (0,6 %) i będące własnością Skarbu Państwa w użytkowaniu wieczystym Spółki 3.970.571 m<sup>2</sup> (24,7 %). Powierzchnia Portu Morskiego Świnoujście wynosi 16.241.565 m<sup>2</sup>, w tym działki lądowe 6.729.806 m<sup>2</sup> (41,4 %) i działki wodne 9.511.759 m<sup>2</sup> (58,6 %). Działki we władaniu ZMPSiŚ obejmują powierzchnię 1.378.674 m<sup>2</sup> (8,5 %), w tym będące własnością Spółki 78.479 m<sup>2</sup> (0,5 %), będące własnością Skarbu Państwa w użytkowaniu wieczystym Spółki 1.285.869 m<sup>2</sup> (7,9 %) oraz będące własnością Gminy w użytkowaniu wieczystym Spółki 14.326 m<sup>2</sup> (0,1 %).

(dowód: akta kontroli str. 42-45)

Uchwałą nr 9, podjętą w dniu 20 maja 2014 r., Zarząd Spółki przyjął projekt dokumentu pn. „Strategia Rozwoju Portów Morskich w Szczecinie i Świnoujściu do 2027 r.”<sup>24</sup>, stanowiący integralną część uchwały. Uchwałą nr 9 z dnia 28 maja 2014 r. Rada Nadzorcza Spółki zaopiniowała pozytywnie projekt nowej Strategii (stanowiący załącznik do uchwały) i przedłożyła go do zatwierdzenia Zwyczajnemu Walnemu

<sup>20</sup> m.in. ze sformulowaniem wizji i misji rozwoju portów, celów strategicznych, perspektyw rozwoju (rozwój infrastruktury dostępu do portów, rozwój infrastruktury portowej), polityki w zakresie rozwoju działalności gospodarczej na terenach portowych (rola ZMPSiŚ i gmin portowych, narzędzia marketingowe).

<sup>21</sup> dalej: Strategia.

<sup>22</sup> uzasadnioną głównie działaniami inwestycyjnymi ZMPSiŚ w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 (POIiŚ 2007-2013), realizacją budowy portu zewnętrznego w Świnoujściu oraz modernizacją toru wodnego Świnoujście-Szczecin (wniosek do Zarządu Spółki z dnia 23 września 2010 r.).

<sup>23</sup> uzasadnioną głównie dodatkowymi zapisami dotyczącymi głębokości toru podejściowego do Świnoujścia i toru wodnego Świnoujście-Szczecin oraz realizacją budowy portu zewnętrznego w Świnoujściu wraz z planowanymi nabrzeżami (wniosek do Zarządu Spółki z dnia 30 czerwca 2011 r.).

<sup>24</sup> dalej: nowa Strategia.

Zgromadzeniu Spółki. Uchwałą nr 25 z dnia 26 czerwca 2014 r. Zwyczajne Walne Zgromadzenie Spółki zatwierdziło nową Strategię.

(dowód: akta kontroli str. 637-639)

4. W badanym okresie, w oparciu o założenia przyjęte w Strategii, w Spółce opracowano i zatwierdzono roczne plany inwestycyjne i ich aktualizacje. Plany te obejmowały dane dotyczące m.in. wydatków na dany rok i perspektywę czasową, zobowiązań i kredytów, inwestycji kontynuowanych i rozpoczynanych (z opisami), zarezerwowanych środków finansowych, zakupów gotowych dóbr inwestycyjnych, środków na dokumentacje techniczne oraz założeń planu bazowego.

(dowód: akta kontroli str. 52-58)

Ustalone  
nieprawidłowości

W działalności Spółki w opisanym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność ZMPSiŚ w zbadanym zakresie.

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

Opis stanu  
faktycznego

1. W okresie objętym kontrolą<sup>25</sup> Spółka realizowała następujące inwestycje współfinansowane ze środków UE<sup>26</sup>: „Rozbudowa infrastruktury portowej w północnej części półwyspu Ewa w porcie w Szczecinie”, „Przebudowa infrastruktury drogowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu”, „Przebudowa infrastruktury kolejowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu”, „Rozbudowa infrastruktury portowej w południowej części portu w Świnoujściu. Budowa stanowiska promowego nr 1”, „Budowa infrastruktury terminali portowych w Szczecinie i Świnoujściu - miejsca postojowe”, „Budowa nabrzeża w porcie zewnętrznym w Świnoujściu” oraz pozostałe projekty<sup>27</sup>: „Modernizacja odbojnic na stanowiskach promowych nr 2, 3 i 4 w Terminalu Promowym Świnoujście (TPŚ)”, „Rozbudowa infrastruktury portowej na nabrzeżu Górnosłaskim w porcie w Szczecinie”, „Przeniesienie pulpitu sterowniczego pomostu samochodowego na stanowisku promowym nr 2 w TPŚ”, „Wykonanie systemu monitoringu pomostu samochodowego na stanowisku promowym nr 3 w TPŚ”, „Wykonanie połączenia wodociągowego w rejonie nabrzeża Polskiego i Czeskiego”, „Przebudowa torów podźwigowych na nabrzeżu Portowców”, „Dostosowanie sieci kanalizacyjnej w obrębie wylotu WD-33 nabrzeże Sosnowieckie do obowiązujących przepisów prawnych”, „Odwodnienie torów w rejonie Basenu Górniczego na dz. nr 49/10”, „Budowa nabrzeża Przemysłowego w Kanale Wrocławskim w porcie w Szczecinie”, „Budowa nabrzeża w porcie zewnętrznym w Świnoujściu: - doprowadzenie mediów, - przyłączy SCV”, „Przebudowa wjazdu przy ul. Hryniewieckiego – oświetlenie”.

(dowód: akta kontroli str. 46-51)

2. Spośród 17 inwestycji realizowanych przez Spółkę w badanym okresie, kontrolą przygotowania i przebiegu realizacji objęto 4 zadania współfinansowane ze środków UE („Rozbudowa infrastruktury portowej w północnej części płw.<sup>28</sup> Ewa w Szczecinie”, „Przebudowa infrastruktury drogowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu”, „Rozbudowa infrastruktury portowej w południowej części portu w Świnoujściu. Budowa stanowiska promowego nr 1”) i jedno zadanie finansowane ze środków

<sup>25</sup> niezależnie od daty rozpoczęcia zadań, czy planowanego zakończenia.

<sup>26</sup> pięć zadań współfinansowanych z POIiŚ 2007-2013, szóste zadanie dofinansowane w ramach Europejskiego programu energetycznego na rzecz naprawy gospodarczej (EEPR).

<sup>27</sup> finansowane ze środków własnych.

<sup>28</sup> skrót od półwysep - dalej płw.

własnych („Rozbudowa infrastruktury portowej na nabrzeżu Górnos Śląskim w porcie w Szczecinie”).

Do czasu nin. kontroli NIK (30 czerwca 2014 r.) zakończona została jedna inwestycja współfinansowana ze środków UE („Przebudowa infrastruktury drogowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu” – 18 lutego 2014 r.) oraz sfinansowana ze środków własnych (9 maja 2012 r.).

Zakończenie pozostałych 3 kontrolowanych inwestycji zaplanowano w następujących terminach: „Rozbudowa infrastruktury portowej w północnej części płw. Ewa w Szczecinie” – 18 maja 2015 r., „Przebudowa infrastruktury kolejowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu” – 26 lipca 2014 r., „Rozbudowa infrastruktury portowej w południowej części portu w Świnoujściu. Budowa stanowiska promowego nr 1” – 30 listopada 2014 r.

(dowód: akta kontroli str. 47, 1134-1137)

a) W ramach umowy z 6 kwietnia 2011 r. o wykonanie robót polegających na „Przebudowie infrastruktury drogowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu” (za kwotę 53.748.877,29 zł brutto, w terminie 33 miesięcy od rozpoczęcia robót – 27 kwietnia 2011 r.) przewidziano wykonanie w obu portach (w 3 lokalizacjach) nawierzchni dróg z oznakowaniem, chodników, parkingów, oświetlenia, przebudowy kolidujących sieci telekomunikacyjnych i energetycznych, sieci kanalizacji sanitarnej i deszczowej oraz wykonanie przebudowy wiaduktu nad koleją w Świnoujściu. I tak:

- *Szczecin, rejon Port Cargo*: przebudowa 2.638,57 m dróg, chodników oraz umocnień poboczy gruntowych; budowa miejsc postojowych dla sam. ciężarowych oraz parkingów dla sam. osobowych,
- *Szczecin, rejon Port Drobnica*: przebudowa 3.156,21 m dróg (w części ul. Hryniewieckiego dł. 623,59 m), chodników i umocnień poboczy gruntowych; budowa miejsc postojowych dla sam. ciężarowych oraz parkingów dla sam. osobowych,
- *Świnoujście, rejon Port Handlowy*<sup>29</sup>: przebudowa 2.883,47 m dróg oraz chodników i umocnionych poboczy gruntowych; przebudowa nawierzchni na wiadukcie drogowym, budowa posterunku ochrony z nową bramą wjazdową oraz miejsc postojowych dla samochodów ciężarowych.

W ww. rejonach założono przebudowę systemu oświetlenia wzdłuż przebudowywanych dróg. We wszystkich lokalizacjach przewidziano likwidację kolizji istniejących linii energetycznych 15 kV i 0,4 kV z projektowaną przebudową dróg oraz przebudowę sieci telekomunikacyjnej. Przewidziano też usunięcie kolizji z sieciami gazowymi (w porcie w Szczecinie), ciepłowniczymi, wodnymi i kanalizacyjnymi oraz punktowe odwodnienie dróg i powierzchni utwardzonych. Także budowę separatorów substancji ropopochodnych zintegrowanych z osadnikami i przepompownie ścieków deszczowych. Łącznie w obu portach założono przebudowę 8.678,25 m dróg.

Umowny termin zakończenia robót 27 stycznia 2014 r. (przekazanie placu budowy 27 kwietnia 2011 r.). Umowę 2-krotnie aneksowano (31 stycznia 2013 r., 8 marca 2013 r.) wprowadzając, uzasadnione warunkami technicznymi, roboty zamienne.

(dowód: akta kontroli str. 47, 1134-1135, 1138-1139)

W protokole odbioru końcowego ww. inwestycji z 18 lutego 2014 r. komisja (14 osób) stwierdziła, że roboty zostały wykonane w okresie od 27 kwietnia 2011 r. do 15 stycznia 2014 r., zgodnie z dokumentacją techniczną i zmianami nieistotnymi, uzgodnionymi z inwestorem, przepisami BHP i warunkami technicznymi wykonania robót, a stwierdzone usterki zostały usunięte. Odbierane obiekty (roboty) były wstępnie eksploatowane przez inwestora. W protokole zawarto 2 zalecenia ze strony B (...) oraz jedno Rejonu PHŚ (które zostały wykonane). Okres gwarancji od bezusterkowego odbioru (zgodnie z umową) ustalono na 24 miesiące. Komisji odbiorowej przedłożono:

<sup>29</sup> dalej również PHŚ.

umowę podstawową (NR/27/IN-r/9/2011 z 6.04.2011 r. z aneksami nr 1 i 2), 7 umów o zakresach wynikających z protokołów konieczności oraz dokumentację projektową i powykonawczą.

(dowód: akta kontroli str. 47, 1135, 1142-1146)

W załączniku nr 8 umowy o dofinansowanie ww. inwestycji (nr POIS.07.02-00-00-007/09-00) z dnia 12 października 2010 r., jako wskaźnik produktu do monitorowania Projektu Spółka podała: „Wybudowane/przebudowane drogi w układach transportowych portów morskich” - wartość bazowa w 2009 r. (tj. złożenia wniosku o dofinansowanie) 0,00 km i docelowa w 2014 r. - 8,68 km<sup>30</sup> oraz wskaźnik rezultatu „Zdolność przeładunkowa portów”: wartość bazowa w 2009 r. - 27.180.000 t/rok i 28.280.000 t/rok w 2014 r. (wzrost o 1.100.000 t w okresie 5 lat).

(dowód: akta kontroli str. 1147)

Całkowita zdolność przeładunkowa portów w 2012 i 2013 r. wynosiła 29.370.000 t/rok (tj. o 1.090.000 t więcej niż zakładano na 2014 r. we wniosku o dofinansowanie). Przy przeładunkach w 2012 r. wynoszących 14.818,7 tys. t, wskaźnik wykorzystania zdolności przeładunkowej wyniósł 50,46%, a w 2013 r. odpowiednio - 16.834,5 tys. t i 57,32%. Do 30 czerwca 2014 r. przeładowano 11.373,2 tys. t (w I półroczu 2013 r. - 10.518,1 tys. t).

(dowód: akta kontroli str. 938, 939, 941)

Spółka 17 czerwca 2012 r. zawiadomiła Zachodniopomorskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Szczecinie<sup>31</sup> o zakończeniu budowy obiektu budowlanego (ww. inwestycji). Odrębne zawiadomienia dotyczyły rejonu przeładunków masowych Port Cargo i Port Drobnyca w Szczecinie oraz Portu Handlowego w Świnoujściu, do których załączono niezbędną dokumentację. Równocześnie złożony został wniosek o pozwolenie na użytkowanie placów postojowych i parkingów.

(dowód: akta kontroli str. 1148-1151)

b) W ramach umowy z 22 czerwca 2012 r. o wykonanie robót polegających na „Rozbudowie infrastruktury portowej w północnej części płw. Ewa w porcie w Szczecinie” (za kwotę 32.154.578,55 zł brutto, w terminie 34 miesięcy od daty podpisania umowy, tj. do 18 maja 2015 r.) przewidziano:

- przebudowę odcinka nabrzeża Zbożowego (dł. 200 m) z uzyskaniem przed nabrzeżem głębokości technicznej Htech = 10,5 m oraz przebudowę podziemnego tunelu przyjęciowego z odbudową zadaszenia nad tunelem,
- przedłużenie nabrzeża Zbożowego o 35 m przy głębokości technicznej nowej konstrukcji Htech = 10,5 m, wraz z przedłużeniem infrastruktury technicznej (torowiska bocznic kolejowej, bramowe urządzenie rozładunkowe, nawierzchnia utwardzona, sieć wod.-kan.) oraz wykonanie stalowej konstrukcji estakady pod przenośnik i kanalizację kablową dla linii elektroenergetycznych,
- zabudowę półwyspu Ewa od strony północnej i wschodniej nabrzeżem Niemieckim odcinkami długości 163 m od strony północnej oraz 30 m od strony wschodniej, przy głębokości technicznej nowej konstrukcji Htech = 10,5 m, wraz z infrastrukturą (nawierzchnia utwardzona, sieć wod.-kan., oświetlenie terenu i światła nawigacyjne oraz kanalizacja kablowa dla linii elektroenergetycznych - które przewiduje się ułożyć w przyszłości).
- wykonanie robót czerpalnych do głębokości 10,5 m na akwenie przyległym do nabrzeży.

(dowód: akta kontroli str. 1134 i 1138)

<sup>30</sup> faktycznie 8,678 km - po oddaniu do eksploatacji.

<sup>31</sup> ZWINB

W załączniku nr 8 umowy o dofinansowanie ww. inwestycji (nr POIS.07.02-00-00-006/09-00) z dnia 12 października 2010 r., jako wskaźnik produktu do monitorowania projektu Spółka podała: „Wybudowane/przebudowane nabrzeża portowe” - wartość bazowa w 2009 r. (tj. złożenia wniosku o dofinansowanie) 0,00 km i docelowa w 2014 r. i 2015 r. - 0,39 km<sup>32</sup> oraz wskaźnik rezultatu „Zdolność przeładunkowa portów”: wartość bazowa w 2009 r. - 12.680.000 t/rok i 13.080.000 t/rok w 2015 r. (wzrost o 400.000 t w okresie 6 lat).

(dowód: akta kontroli str. 1152)

Na 30 czerwca 2014 r. zaawansowanie rzeczowe robót<sup>33</sup> na tym zadaniu inwestycyjnym wynosiło 57%, z tego:

- Etap Ib (nab. Niemieckie - część północna i wschodnia) 158,3 m - 8 sekcji (sekcja nr 2-9 nab. Niemieckiego), zaawansowanie 84%. Pozostało do wykonania m.in.: konstrukcja nabrzeża - 20%, zasyпка nabrzeża+nawierzchnia - 30%, instalacja wodociągowa - 95%;
- Etap Ia (przedłużenie nab. Zbożowego 2 sekcje nr 11 i 12 + sekcja nr 1 nab. Niemieckiego + 5 sekcji nab. Zbożowego nr 6-10) 160 m - zaawansowanie 70%. Pozostało do wykonania m.in.: konstrukcja nabrzeża - 12%, zasyпка nabrzeża+nawierzchnia - 100%, instalacja wodociągowa - 90%;
- Etap II (nab. Zbożowe) 100 m - 5 sekcji nr 1÷5 nab. Zbożowego), zaawansowanie 34%. Pozostało do wykonania m.in.: próbne obciążenie pali - 100%, szalowanie, zbrojenie i betonowanie sekcji, montaż ściągów 40-90%, konstrukcja nabrzeża - 100%, zasyпка nabrzeża+nawierzchnia - 100%, instalacja wodociągowa i kablowa - 92%, usunięcie przemy kamiennej - 100%, wyposażenie, montaż, prace remontowe (torowisko, kozły oporowe, wiata stalowa, odbojnice, pacholy, oznakowanie, remont tunelu) 65%, roboty pogłębiarskie - 100%.

Zaawansowanie finansowe zadania wynosiło 75,53% kwoty umownej brutto (oraz 65,68% max wartości zobowiązania, tzn. 115% kwoty umownej).

(dowód: akta kontroli str. 1153, 1155-1157)

c) W ramach umowy z 9 sierpnia 2011 r. o wykonanie robót polegających na „Przebudowie infrastruktury kolejowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu (za 65.426.789,24 zł brutto, w terminie 34 miesięcy od daty rozpoczęcia robót, tj. do 15.07.2014 r.) przewidziano przebudowę istniejących torów portowych wraz z rozjazdami i przejazdami oraz budowę nowych torów nabrzeżowych. Roboty prowadzone na nabrzeżach w Szczecinie: Rejon przeładunków drobnicowych (nab. Angielskie, Belgijskie, Czeskie, Holenderskie, Polskie, Rumuńskie, Słowackie, Węgierskie i Zbożowe), Rejon przeładunków masowych (Bytomskie, Chorzowskie, Gliwickie, Gómoślaskie, Katowickie, Noteckie, Parnickie, Regalica i Wałbrzyskie) oraz w Świnoujściu (nab. Chemików, Hutników, Górników i Portowców).

(dowód: akta kontroli str. 1135 i 1139-1140)

W załączniku nr 8 umowy o dofinansowanie ww. inwestycji (nr POIS.07.02-00-00-009/09-00) z dnia 12 października 2010 r., jako wskaźnik produktu do monitorowania Projektu Spółka podała: „Wybudowane/przebudowane linie kolejowe w układach transportowych portów morskich” - wartość bazowa w 2009 r. (tj. złożenia wniosku o dofinansowanie) 0,00 km i docelowa w 2014 i 2015 r. - 35,93 km oraz wskaźnik rezultatu „Zdolność przeładunkowa portów”: wartość bazowa w 2009 r. - 27.180.000 t/rok i 28.480.000 t/rok w 2014 i 2015 r. (wzrost o 1.300.000 t w okresie 5 lat).

(dowód: akta kontroli str. 1158)

<sup>32</sup> faktycznie 0,398 km - po oddaniu do eksploatacji.

<sup>33</sup> obliczone na podstawie sprawozdań inspektorów nadzoru oraz Inżynierów Kontraktu, przy użyciu algorytmu stosowanego przez ZMPSiS S.A. za pomocą programu komputerowego Microsoft Project.

Zaawansowanie rzeczowe robót zadania inwestycyjnego na 30 czerwca 2014 r. wynosiło 96,83%. W Rejonie PHŚ zakończono roboty zasadnicze (zakończone wszystkie 4 nabrzeża + tory dojazdowe). Rejon przeładunków masowych w Porcie w Szczecinie (zakończone 8 z 9 nabrzeży) - trwają roboty na ostatnim odcinku nabrzeża Bytomskiego; Rejon przeładunków drobnicowych (zakończono 7 z 9 nabrzeży) - do wykonania pozostały odcinki, na których trwają roboty i są w fazie końcowej - rejon nabrzeża Holenderskiego i Czeskiego.

Zaawansowanie finansowe zadania wynosiło 95,04% kwoty umownej brutto (oraz 82,64% max wartości zobowiązania, tzn. 115% kwoty umownej).

(dowód: akta kontroli str. 1153)

d) W ramach umowy z 29 listopada 2012 r. o wykonanie robót polegających na „Rozbudowie infrastruktury portowej w południowej części portu w Świnoujściu. Budowa stanowiska promowego nr 1” (za kwotę 84.286.826,08 zł brutto, w terminie do 30.11.2014 r.) przewidziano budowę stanowiska promowego na wschodnim brzegu Świny, w południowej części Terminala Promowego. W ramach tego zadania przewidziano budowę: nowego nabrzeża, pozwalającego na cumowanie i obsługę promów typu Ro-PAX, galerii pasażerskiej o zróżnicowanej wysokości z dwiema klatkami schodowymi, rękawa pasażerskiego łączącego galerię z promem, estakadę samochodową z ruchomym pomostem bocznym, ruchomy pomost dziobowo-rufowy, sterowni obsługującej pracę pochylni, rozbudowę infrastruktury drogowej, parkingów, placów manewrowych wraz z instalacjami oraz uzbrojenie terenu w sieci wod.-kan., elektroenergetyczne, teletechniczne, instalacje oświetleniowe i ogrodzenie.

(dowód: akta kontroli str. 1136, 1140-1141)

W załączniku nr 8 umowy o dofinansowanie ww. inwestycji (nr POIS.07.02-00-00-016/11-00) z dnia 16 lipca 2012 r., jako wskaźnik produktu do monitorowania Projektu Spółka podała: „Wybudowane/ przebudowane nabrzeża portowe” - wartość bazowa w 2011 r. (tj. złożenia wniosku o dofinansowanie) 0,00 km i docelowa w 2014 r. - 0,24 km<sup>34</sup> oraz wskaźnik rezultatu „Zdolność przeładunkowa portów”: wartość bazowa w 2011 r. - 14.500.000 t/rok i 19.300.000 t/rok w 2014 r. (wzrost o 4.800.000 t w okresie 3 lat).

(dowód: akta kontroli str. 1159)

Zaawansowanie rzeczowe robót zadania inwestycyjnego na 30 czerwca 2014 r. wynosiło 61,0%, w tym m.in. zakończono rozbiórkę nawierzchni i pozostałe roboty rozbiórkowe, roboty hydrotechniczne (palowanie, grodzice), zlikwidowano kolizje z kablami teletechnicznymi, wykonano przewiert pod dnem rzeki oraz konstrukcję nabrzeża w 61% (9 z 15 sekcji). Pozostały do wykonania m.in.: urządzenia odbojowe i wyposażenie nabrzeża (w 100%), galeria pasażerska i klatki schodowe (66%), estakada samochodowa i pomost do bocznej furty promu (61%), pomost dziobowo-rufowy (73%), ruchomy rękaw pasażerski (72%), mechanizmy hydrauliczne, sterowanie, automatyka (100%), sterownia do obsługi stanowiska promowego (91%), umocnienie dna (100%), sieci instalacji energetycznych, wodociągowych oraz kanalizacji sanitarnej, deszczowej i zaolejonej (97%), nawierzchnie (100%), instalacje SWIN i telewizji przemysłowej (71%), roboty czerpalne (73%), zasilanie i oświetlenie (99%), instalacje SAP+DSO (100%).

Zaawansowanie finansowe zadania wynosiło 73,01% ceny umownej brutto (oraz 64,49% max wartości zobowiązania, tzn. 115% kwoty umownej) - zakończono najbardziej kosztochłonne roboty rozbiórkowe i hydrotechniczne (pograżanie pali i grodzic pod nabrzeża), w części wykonano roboty czerpalne.

(dowód: akta kontroli str. 1154, 1160-1162)

<sup>34</sup> faktycznie 2,242 km - po oddaniu do eksploatacji.

e) W umowie z 16 września 2011 r. o wykonanie „Rozbudowy infrastruktury portowej na nabrzeżu Górnosłaskim w porcie w Szczecinie” przewidziano wykonanie odlądowego, samodzielnego fundamentu żelbetowego na palach dla posadowienia żurawi szynowych (o rozstawie szyn 14,3 m na dł. 105 m), przedłużenie o ca 105 m szyny podźwigowej i odlądowej (dla żurawia TUKAN 1500-40), wykonanie zasilania elektroenergetycznego 15 kV oraz posadowienia ściany zasobni - za kwotę 3.843.750,00 zł brutto, w terminie do 30 kwietnia 2012 r. Aneksem z 19 kwietnia 2012 r. Strony przesunęły termin zakończenia robót na 9 maja 2012 r., uzasadniając to koniecznością umożliwienia eksploatacji nabrzeża i przzerwania robót palowych w okresie 19-23 marca 2012 r.

(dowód: akta kontroli str. 356-369, 370-371, 1136-1137,1141)

W protokole odbioru końcowego z dnia 18 maja 2012 r. komisja (5-osób) stwierdziła, że roboty zostały wykonane w okresie od 20 lutego 2012 r. do 9 maja 2012 r., zgodnie z dokumentacją techniczną i zmianami uzgodnionymi z inwestorem, przepisami BHP i warunkami technicznymi wykonania robót, bez usterek, za umownym wynagrodzeniem. Okres gwarancji od 18 maja 2012 r. (zgodnie z umową) ustalono na 60 miesięcy.

(dowód: akta kontroli str. 1137, 1163-1169, 1171-1173)

Spółka 18 maja 2012 r. zawiadomiła ZWINB o zakończeniu budowy obiektu budowlanego (ww. inwestycji), podając zakres rzeczowy wykonanych robót i załączając niezbędną dokumentację.

(dowód: akta kontroli str. 1174-1175)

ZWINB 18 czerwca 2012 r. poinformował Spółkę o zakończeniu postępowania, nie wnosząc sprzeciwu do zawiadomienia o zakończeniu budowy (zwrócono dziennik budowy, szkice dokumentacji powykonawczej oraz protokoły badań i sprawdzeń).

(dowód: akta kontroli str. 1170)

3. Kontrolą w zakresie zapewnienia nadzoru nad realizacją inwestycji objęto 5 projektów inwestycyjnych: „Rozbudowa infrastruktury portowej w północnej części płw. Ewa w porcie w Szczecinie”, „Przebudowa infrastruktury drogowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu”, „Przebudowa infrastruktury kolejowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu”, „Rozbudowa infrastruktury portowej w południowej części portu w Świnoujściu. Budowa stanowiska promowego nr 1” oraz „Rozbudowa infrastruktury portowej na nabrzeżu Górnosłaskim w porcie w Szczecinie”.

(dowód: akta kontroli str. 46-50)

W przypadku wszystkich 5 badanych inwestycji Spółka zapewniła objęcie funkcji kierownika budowy i inspektora nadzoru inwestorskiego przez osoby spełniające wymagania art. 12 ust. 2 Prawa budowlanego, tj. przez osoby dysponujące odpowiednimi uprawnieniami budowlanymi. Kierownicy wszystkich 5 budów opracowali plany bezpieczeństwa i ochrony zdrowia przed rozpoczęciem robót budowlanych, co było zgodne z art. 21a ust. 1 Prawa budowlanego.

(dowód: akta kontroli str. 391-422,471,625-629)

Dla wszystkich 5 badanych inwestycji Spółka dysponowała dokumentacją projektową, która pozwalała m.in. na sporządzenie przedmiaru robót, kosztorysu inwestorskiego i przygotowanie oferty przez wykonawcę, zgodnie z wymogiem § 15 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-użytkowego<sup>35</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 391-422)

---

<sup>35</sup>Dz. U. z 2013 r., poz. 1129.



4. W zakresie 5 badanych zadań inwestycyjnych w Spółce przeprowadzono 17 postępowań o udzielenie zamówień publicznych na łączną kwotę 205.082.435,74 zł netto (252.233.193,07 zł brutto). Kontrolą (dobór celowy, obejmujący również postępowania przeprowadzone w latach wcześniejszych) objęto:

- 6 postępowań przeprowadzonych w trybie przetargu nieograniczonego, określonego ustawą Pzp, na łączną kwotę 193.974.785,44 zł netto, 238.572.586,09 zł brutto, z tego na:

- zadanie „Rozbudowa infrastruktury portowej w południowej części portu w Świnoujściu. Budowa stanowiska promowego nr 1” – umowa nr NR/51/IN-r/25/2012 z dnia 29 listopada 2012 r. na kwotę 68.525.874,86 zł netto, 84.286.826,08 zł brutto;
- zadanie „Rozbudowa infrastruktury portowej w północnej części Półwyspu Ewa w porcie w Szczecinie” - umowa nr NR/29/IN-r/14/2012 z dnia 22 czerwca 2012 r. na kwotę 26.141.933,78 zł netto, 32.154.578,55 zł brutto;
- pełnienie funkcji inżyniera wg warunków FIDIC kontraktu pn. „Rozbudowa infrastruktury portowej w południowej części portu w Świnoujściu. Budowa stanowiska promowego nr 1” - umowa nr NR8/IN-r/3/2013 z dnia 12 lutego 2013 r. na kwotę 776.191 zł netto, 954.714,93 zł brutto;
- zadanie „Przebudowa infrastruktury drogowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu” – umowa nr NR/27/IN-r/9/2011 z dnia 6 kwietnia 2011 r. na kwotę 43.698.274,22 zł netto, 53.748.877,29 zł brutto;
- zadanie „Przebudowa infrastruktury kolejowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu” – umowa nr NR/50/IN-r/19/2011 z dnia 9 sierpnia 2011 r. na kwotę 53.192.511,58 zł netto, 65.426.789,24 zł brutto;
- pełnienie funkcji inżyniera wg warunków FIDIC na kontraktach pn. „Przebudowa infrastruktury kolejowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu” i „Przebudowa infrastruktury drogowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu” – umowa nr NR/25/IN-r/7/2011 z dnia 25 marca 2011 r. na kwotę 1.640.000 zł netto, 2.000.800 zł brutto;

- 2 postępowania w trybie ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny<sup>36</sup> (dalej „Kc”) - przetarg nieograniczony<sup>37</sup>, na łączną kwotę 3.915.000 zł netto, 4.815.450 zł brutto:

- pełnienie funkcji inżyniera wg warunków FIDIC kontraktu pn. „Rozbudowa infrastruktury portowej w północnej części Półwyspu Ewa w porcie w Szczecinie” – umowa nr NR/37/IN-r/21/2012 z dnia 1 października 2012 r. na kwotę 790.000 zł netto, 971.700 zł brutto;
- rozbudowę infrastruktury portowej na nabrzeżu Górnosławskim w porcie w Szczecinie – umowa nr NR/44/IN-r/16/2011 z dnia 16 września 2011 r. na kwotę 3.125.000 zł netto, 3.843.750 zł brutto;

- oraz podział na 4 etapy postępowania (przetarg nieograniczony) na dostawę na plac budowy nowych płyt typu CBP w ramach zadania pn. „Przebudowa infrastruktury kolejowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu” (3 umowy nr 35/IN-r/18,19,20/2013 z dnia 9 lipca 2013 r. na kwotę 236.948 zł netto, 291.446,04 zł brutto każda; umowa nr 41/IN-r/23/2013 z dnia 13 września 2013 r. na kwotę 4.684.600 zł netto, 5.762.058 zł brutto).

Poza przypadkami opisanymi w części dotyczącej nieprawidłowości, zamówień publicznych udzielano zgodnie z zasadami i w trybie określonymi przepisami Pzp oraz procedurami (zasadami udzielania zamówień) obowiązującymi w Spółce.

(dowód: akta kontroli str. 70, 71-72, 73-87, 88-124, 125-139, 140-170, 171, 172-178, 186-200, 201-207, 208-223, 224-268, 269-284, 285-327, 331-345, 346-354, 355, 356-371, 388-390)

<sup>36</sup> Dz. U. z 2014 r., poz. 121, ze zm.

<sup>37</sup> w trybie zasad udzielania zamówień przez ZMPSiŚ S.A., wprowadzonych zarządzeniem nr 20/10 Prezesa Zarządu Dyrektora Naczelnego z dnia 20 lipca 2010 r.

Roboty dodatkowe, w zależności od ich wartości, zlecano dotychczasowym wykonawcom - po przeprowadzeniu negocjacji albo postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego.

(dowód: akta kontroli str. 631-632)

5. Przepisy wewnętrzne Spółki („Zasady udzielania zamówień przez ZMPSiŚ”) w brzmieniu obowiązującym w latach 2012-2014 opisywały proces decyzyjny wraz ze wskazaniem osób odpowiedzialnych w sprawach przygotowania i realizacji inwestycji. Poza przypadkami opisanymi w części dotyczącej nieprawidłowości, ZMPSiŚ zapewniał równy dostęp do informacji o warunkach zawierania umów i udzielania zamówień wszystkim zainteresowanym podmiotom, a dokumentacja związana z udzielaniem zamówień prowadzona była zgodnie z Pzp i ww. uregulowaniami wewnętrznymi Urzędu.

(dowód: akta kontroli str. 73-87, 125-139, 171, 186-200, 208-223, 269-284, 331-345, 355, 423-425)

6. W latach 2012-2014 (do dnia 13 czerwca) nie wystąpiły przypadki odstąpienia od zamówienia<sup>38</sup> lub unieważnienia umowy ze względu na naruszenie Pzp.

(dowód: akta kontroli str. 328)

7. W objętych kontrolą postępowaniach o udzielenie zamówienia publicznego, przy wyborze najkorzystniejszej oferty, poza kryterium ceny, nie stosowano innych kryteriów.

(dowód: akta kontroli str. 73-87, 125-139, 171, 186-200, 208-223, 269-284, 331-345, 355)

Przepisy Pzp nie zawężają oceny ofert tylko do elementu ceny, a poprzez użycie liczby mnogiej („kryteria”) wskazują na prawną możliwość oceny ofert również w oparciu o inne elementy (np. w art. 2 pkt 5; art. 12a ust. 2; art. 36 ust. 1 pkt 13; art. 41 pkt 9; art. 91 ust. 1). Stosownie do treści art. 91 ust. 2 Pzp, kryteriami oceny ofert są cena albo cena i inne kryteria odnoszące się do przedmiotu zamówienia, w szczególności jakość, funkcjonalność, parametry techniczne, zastosowanie najlepszych dostępnych technologii w zakresie oddziaływania na środowisko, koszty eksploatacji, serwis oraz termin wykonania zamówienia.

Marzena Kopacka, Szef Biura Zamówień Publicznych ZMPSiŚ wyjaśniła, że zgodnie z wyrokiem Sądu Okręgowego w Warszawie 16 czerwca 2003 r. sygn. akt. V CA 1213/02): „w toku prowadzonego postępowania Zamawiający ma dokonać wyboru oferty, która będzie faktycznie najkorzystniejsza, a więc taka która najlepiej zaspokoi jego potrzeby”. „Ustalanie kryteriów oceny ofert należy do Zamawiającego” KIO/UZP 619/08. W ocenie Zamawiającego, kryterium najniższej ceny jest parametrem najbardziej mierzalnym. Ustalenie ceny, jako jedyne kryterium oceny ofert nie skutkuje negatywnymi implikacjami ani dla Zamawiającego, ani dla Wykonawców. Co więcej, przy opisanu przedmiotu zamówienia za pomocą dokumentacji projektowej, ustaleniu określonego okresu gwarancji jakości i rękojmi (czasami wydłużonej w stosunku do ogólnych przepisów) oraz terminu wykonania zamówienia – jednie kryterium ceny jest rozsądne i zapewnia uczciwą konkurencję, wynikająca z art. 7 ust. 1 Pzp oraz czyni zadość zapisom motywu 95 preambuły Dyrektywy Sektorowej 2014/25/UE, który wskazuje, że „zamówienia powinny być udzielane na podstawie obiektywnych kryteriów, zapewniających przestrzeganie zasad przejrzystości, niedyskryminacji i równego traktowania”. Ustalenie innych kryteriów przy zamówieniu na roboty budowlane jest ryzykowne. Określenie terminu wykonania zamówienia, jako jednego z kryteriów powoduje, że wydłużenie terminu wykonania zamówienia będzie niezgodne z art. 144 ust. 1 Pzp, gdyż dokonuje się istotnej zmiany postanowień umowy, a nadto zmiany umowy w stosunku do treści

---

<sup>38</sup> przewidziane w art. 145 ust. 1 Pzp.

oferty, na podstawie której dokonano wyboru Wykonawcy. Rozsądny, doświadczony Zamawiający powinien wiedzieć i przewidywać, że zmiana terminu wykonania zamówienia w przypadku robót budowlanych może być konieczna i nie czynić z terminu kryterium wyboru oferty najkorzystniejszej. Podobnie Zamawiający uznał, że korzystniejsze dla niego jest narzucenie z góry okresu gwarancji, aniżeli czynienie z niej kryterium oceny ofert, co w żaden sposób nie zabezpiecza interesów Zamawiającego i w wielu przypadkach jest fikcją (zapropozowanie przez Wykonawcę gwarancji jakości na okres 50 lat byleby otrzymać jak najwyższą liczbę punktów). Zastosowanie przez Wykonawców odmiennej, niż opisana w projekcie funkcjonalności, czy technologii w zakresie oddziaływania na środowisko, powodowałoby konieczność dopuszczenia rozwiązań wariantowych, czego Zamawiający nie brał pod uwagę. Kryterium kosztów eksploatacji, czy serwisu zaś w ogóle nie dotyczyło przedmiotowych postępowań. Z opublikowanych w 2010 r., w Biuletynie Zamówień Publicznych ogłoszeń o udzieleniu zamówienia publicznego wynika, iż kryterium ceny jako jedyne kryterium oceny ofert było zastosowane w przypadku 95 % postępowań na roboty budowlane (Sprawozdanie Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych o funkcjonowaniu systemu zamówień publicznych w 2010 r., Urząd Zamówień Publicznych, [www.uzp.gov.pl](http://www.uzp.gov.pl)). Zgodnie z opinią Jacka Sadowego, pełniącego w latach 2008-2013 funkcję Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych, wyrażoną w publikacji pt. *Kryteria oceny ofert w postępowaniach o udzielenie zamówienia publicznego – przykłady i zastosowanie*: „Nie można uznawać, iż praktyka stosowania ceny jako jedyne kryterium oceny ofert jest zawsze niewłaściwa. Wręcz przeciwnie – nie można wskazywać, iż stosowanie kryteriów pozacenowych jest zawsze właściwe. Ocena zasadności stosowania kryteriów oceny ofert ma charakter indywidualny i uzależniona jest od specyfiki przedmiotu zamówienia czy też poszczególnych rynków udzielanych zamówień”. W komunikacie Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych w sprawie stosowania kryterium ceny przy udzielaniu zamówień publicznych na roboty drogowe oraz odrzucania oferty z najniższą ceną zawarta jest zaś opinia, że: „W przypadku robót budowlanych, Zamawiający opisując przedmiot zamówienia zwykle precyzyjnie określa termin wykonania zamówienia, warunki gwarancji, parametry techniczne i jakościowe. W takich też okolicznościach sprecyzowanie innych niż cena kryteriów oceny ofert może stać się bezprzedmiotowe, albowiem kwestie te są bezwzględnie wymagane od każdego z wykonawców przystępującego do przetargu”. Zastosowanie pozacenowych kryteriów oceny ofert jest jedynie uprawnieniem Zamawiającego, z którego może on skorzystać jeśli uzna to za uzasadnione. Opinie w sprawie pozacenowych kryteriów oceny ofert są rozbieżne, zaś we wszystkich podkreśla się, że zastosowanie tych rozwiązań powinno być dostosowane każdorazowo do rodzaju postępowania. W ocenie Zamawiającego, w przedmiotowych postępowaniach inne kryteria oceny ofert nie były możliwe do ustalenia z uwagi na zastosowanie przetargu nieograniczonego na roboty budowlane, opisanego za pomocą projektu budowlano-wykonawczego.

(dowód: akta kontroli str. 373-374, 378-379)

8. Przypadki niesprawdzania ofert wykonawców (w celu ustalenia czy oferty zawierają rażąco niską cenę w stosunku do przedmiotu zamówienia) opisano w części dotyczącej nieprawidłowości.

(dowód: akta kontroli str. 73-87, 125-139, 171, 186-200, 208-223, 269-284, 331-345, 355)

9. Umowy zawarte w wyniku przeprowadzonych postępowań o udzielenie zamówienia publicznego (objętych kontrolą NIK) gwarantowały wykonanie zaplanowanego zakresu rzeczowego zadania oraz były zgodne ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia (SIWZ) i ofertą. Nie wystąpiły przypadki, w których

w SIWZ zakres zamówienia określono szerzej od tego, który mógł być ostatecznie wykonany.

(dowód: akta kontroli str. 73-87, 88-124, 125-139, 140-170, 171, 172-178, 186-200, 201-207, 208-223, 224-268, 269-284, 285-327, 331-345, 346-354, 355, 356-371)

10. W zbadanych umowach dostatecznie zabezpieczono interesy Inwestora, m.in. ustalano harmonogramy czasowe przebiegu robót, tryb zgłaszania wystąpienia przeszkody w prowadzeniu robót, tryb zgłaszania i dokonywania odbiorów, warunki i terminy dokonywania płatności, zapisy w przypadku niewywiązywania się wykonawców ze zobowiązań płatniczych wobec podwykonawców.

(dowód: akta kontroli str. 73-87, 88-124, 125-139, 140-170, 171, 172-178, 186-200, 201-207, 208-223, 224-268, 269-284, 285-327, 331-345, 346-354, 355, 356-371)

11. W badanym okresie pracownicy Biura Audytu Wewnętrznego (NA) przeprowadzili badania audytowe m.in. w przedmiocie przygotowania inwestycji do realizacji oraz dokonanych w związku z nimi zamówień publicznych i zawartymi umowami – 5 audytów, z tego 3 w 2012 r., 1 w 2013 r. i 1 w 2014 r. (do 15 maja). W wyniku przeprowadzonych zadań audytowych NA skierowało do właściwych komórek Spółki karty rekomendacji. We wszystkich kartach rekomendacji z audytów<sup>39</sup> zamieszczono opisy podstawowych działań podjętych celem wykonania rekomendacji (podpisane przez pracowników komórek odpowiedzialnych za realizację rekomendacji) oraz potwierdzenie o wykonaniu rekomendacji (dokonane przez osoby nadzorujące realizację rekomendacji).

(dowód: akta kontroli str. 16, 19-20)

## 12. Przebieg realizacji inwestycji

a) „Rozbudowa infrastruktury portowej w północnej części płw. Ewa w Szczecinie”.

W dniu 22 czerwca 2012 r. Spółka zawarła z konsorcjum firm B(...) S.A. z siedzibą w Warszawie oraz F(...) S.A. (partner konsorcjum) z siedzibą w Hiszpanii umowę (NR/27/IN-r/14/2012) o wykonanie robót polegających na „Rozbudowie infrastruktury portowej w północnej części Półwyspu Ewa w porcie w Szczecinie” za kwotę 32.154.578,55 zł brutto (pkt 4.1 umowy), w terminie 34 miesięcy od daty podpisania umowy (pkt 5). Maksymalną wartość zobowiązania za realizację umowy (kontraktu) ustalono na 115% ww. kwoty, tj. 36.977.765,33 zł brutto (pkt 4.2). W przypadku, gdyby wynagrodzenie Wykonawcy (wymienione w pkt 4.2) przekroczyło tę kwotę, strony ustaliły możliwość jego zmiany drogą aneksu do umowy (pkt 4.3). Wykonawca zobowiązał się do wykonania i zakończenia robót oraz usunięcia wad w całkowitej zgodności z postanowieniami kontraktu (pkt 3) i udzielenia pisemnej gwarancji jakości na okres 120 miesięcy (pkt 6). Kontrakt wchodzi w życie w dniu podpisania umowy, za który uważa się datę podpisania przez ostatnią ze stron (pkt 9). Pod podpisem Wykonawcy (reprezentacja jednoosobowa) widnieje data 18 lipca 2012 r. (termin zakończenia robót 18 maja 2015 r.).

Integralną część kontraktu stanowiły m.in.: szczególne warunki kontraktu, „Warunki kontraktu na budowę dla robót budowlanych i inżynierskich projektowanych przez zamawiającego” (tłumaczenie wydania FIDIC 1999), SIWZ, Specyfikacja techniczna wykonania i odbioru robót, dokumentacja projektowa, oferta Wykonawcy z 12.09.2011 r. z załącznikami.

(dowód: akta kontroli str. 140-207, 1134)

Zakres rzeczowy ww. inwestycji obejmował:

- przebudowę istniejącego odcinka nabrzeża Zbożowego długości 200 m w taki sposób, aby bez wychodzenia z przebudowywaną konstrukcją na wodę, umożliwić

<sup>39</sup> w których upłynął termin realizacji rekomendacji

osiągnięcie przed nabrzeżem głębokości technicznej  $H_{tech} = 10,5$  m (dotychczasowa  $H_{tech} = 9,2$  m). W ramach przebudowy konstrukcji nabrzeża przewidziano przebudowę podziemnego tunelu przyjęciowego oraz odbudowę zadaszenia (wiaty) nad tunelem,

- przedłużenie nabrzeża Zbożowego o 35 m w kierunku północnym, przy głębokości technicznej nowej konstrukcji  $H_{tech} = 10,5$  m, wraz przedłużeniem infrastruktury technicznej (w postaci torowisk bocznic kolejowej oraz bramowego urządzenia rozładunkowego, nawierzchni utwardzonej, sieci wod.-kan.), wykonaniu: stalowej konstrukcji estakady pod przenośnik oraz kanalizacji kablowej dla linii elektroenergetycznych (które przewiduje się ułożyć w przyszłości),
- zabudowę półwyspu Ewa od strony północnej i wschodniej nabrzeżem Niemieckim odcinkami długości 163 m od strony północnej oraz 30 m od strony wschodniej, przy głębokości technicznej nowej konstrukcji  $H_{tech} = 10,5$  m, wraz z infrastrukturą (nawierzchnia utwardzona, sieci wod.-kan., oświetlenie terenu i światła nawigacyjne oraz wykonanie kanalizacji kablowej dla linii elektroenergetycznych (które przewiduje się ułożyć w przyszłości),
- wykonanie robót czerpalnych do głębokości 10,5 m na akwenu przyległym do nabrzeży.

(dowód: akta kontroli str. 1138)

Na 30 czerwca 2014 r. zaawansowanie rzeczowe robót na tym zadaniu inwestycyjnym wynosiło 57%, a zaawansowanie finansowe - 75,53% kwoty umownej brutto (oraz 65,68% max wartości zobowiązania, tzn. 115% kwoty umownej).

(dowód: akta kontroli str. 1153, 1155-1157)

W trakcie trwania umowy o wykonanie ww. inwestycji i do czasu nin. kontroli NIK (15 lipca 2014 r.) Spółka nie dokonywała zmiany terminu zakończenia zadania.

(dowód: akta kontroli str. 1176)

b) „Przebudowa infrastruktury drogowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu”.

W dniu 6 kwietnia 2011 r. Spółka zawarła z firmą B(...) S.A. z siedzibą w Warszawie umowę (NR/27/IN-r/9/2011) o wykonanie robót polegających na „Przebudowie infrastruktury drogowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu” - za kwotę 53.748.877,29 zł brutto (pkt 4.1 umowy), w terminie 33 miesięcy od daty rozpoczęcia robót (pkt 5). Maksymalną wartość zobowiązania za realizację umowy (kontraktu) ustalono na 115% ww. kwoty, tj. 61.811.208,88 zł brutto (pkt 4.2). W przypadku, gdyby wynagrodzenie Wykonawcy (wymienione w pkt 4.2) przekroczyło tę kwotę, strony ustaliły możliwość jego zmiany drogą aneksu do umowy (pkt 4.3). Wykonawca zobowiązał się do wykonania i zakończenia robót oraz usunięcia wad w całkowitej zgodności z postanowieniami kontraktu (pkt 3) i udzielenia pisemnej gwarancji jakości na okres 24 miesięcy (pkt 6). Kontrakt wszedł w życie w dniu podpisania umowy przez ostatnią ze stron (pkt 9), tj. Wykonawcę - 14 kwietnia 2011 r.

Integralną część kontraktu stanowiły m.in.: szczególne warunki kontraktu, „Warunki kontraktu na budowę dla robót budowlanych i inżynierskich projektowanych przez zamawiającego” (tłumaczenie wydania FIDIC 1999), SIWZ, Specyfikacja techniczna wykonania i odbioru robót, dokumentacja projektowa, oferta Wykonawcy z 3 stycznia 2011 r. z załącznikami.

(dowód: akta kontroli str. 224-251)

Wymienione zadanie obejmowało przebudowę infrastruktury drogowej, polegającej na wykonaniu w obu portach nawierzchni dróg z oznakowaniem, chodników, budowie

parkingów, oświetlenia, przebudowie kolidujących sieci telekomunikacyjnych i energetycznych, sieci kanalizacji sanitarnej i deszczowej oraz wykonanie przebudowy wiaduktu nad koleją w Świnoujściu.

W lokalizacji Szczecin, rejon Port Cargo przedmiot zamówienia obejmował przebudowę 2.638,57 m dróg z poszerzeniem ich z 6,00 do 7,00 m, chodników do szerokości 2,0 m oraz umocnień poboczy gruntowych na szerokości 1 m. Przewidziano budowę miejsc postojowych dla samochodów ciężarowych (o powierzchni 1.223 m<sup>2</sup>) oraz parkingów dla samochodów osobowych (94 m<sup>2</sup>).

W lokalizacji Szczecin, rejon Port Drobna przedmiotem zamówienia była przebudowa 3 156,21 m dróg z poszerzeniem ich z 6,0 m do 7,0 m i w części (ul. Hryniewieckiego na długości 623,59 m) do 8,0 m, chodników oraz umocnień poboczy gruntowych, budowa miejsc postojowych dla samochodów ciężarowych (432 m<sup>2</sup>) oraz parkingów dla samochodów osobowych (696 m<sup>2</sup>).

W lokalizacji Świnoujście, rejon Port Handlowy przedmiot zamówienia stanowiła: przebudowa 2 883,47 m dróg z poszerzeniem ich z 6,0 m do 7,0 m poza częścią ulicy biegnącej wzdłuż drogi czolgowej, gdzie szerokość nie mogła być większa niż 6,0 m oraz chodników i umocnionych poboczy gruntowych; przebudowa nawierzchni na wiadukcie drogowym oraz budowa posterunku ochrony o kubaturze 56,55 m<sup>3</sup> (powierzchnia użytkowa 14,25 m<sup>2</sup>) wraz z nową bramą wjazdową; budowa miejsc postojowych dla sam. ciężarowych o powierzchni 120 m<sup>2</sup>.

We wszystkich rejonach portu założono m.in. przebudowę systemu oświetlenia wzdłuż przebudowanych dróg. W każdej z lokalizacji przewidziano likwidację kolizji istniejących linii energetycznych 15 kV i 0,4 kV z projektowaną przebudową dróg oraz przebudowę sieci telekomunikacyjnej. W ramach projektu przewidziano usunięcie istniejących kolizji z sieciami gazowymi (w porcie w Szczecinie), ciepłowniczymi, wodnymi i kanalizacyjnym. Na terenach przyległych do przebudowywanych dróg w miejsce usuniętych krzewów i drzew kolidujących z pracami budowlanymi zaplanowano nowe nasadzenia, uwzględniające lokalne warunki przestrzenne.

Infrastruktura drogowa w portach w Szczecinie i Świnoujściu miała się charakteryzować następującymi parametrami technicznymi: drogi klasy L, prędkość projektowa 30 km/h, kategoria ruchu KR5, dopuszczalny nacisk pojedynczej osi pojazdu na nawierzchnię jezdni i nawierzchnię przeznaczoną do postoju pojazdów - 115 kN. Łącznie w obu portach zaplanowano przebudowę 8.678,25 m dróg.

(dowód: akta kontroli str. 1138-1139)

W protokole odbioru końcowego robót z 18 lutego 2014 r. podano m.in., że roboty zostały wykonane w okresie od 27 kwietnia 2011 r. do 15 stycznia 2014 r. (umowny termin zakończenia 27 stycznia 2014 r.), zgodnie z dokumentacją techniczną i zmianami nieistotnymi uzgodnionymi z inwestorem oraz warunkami technicznymi wykonania robót, a stwierdzone usterki zostały usunięte. Odbierane obiekty (roboty) były wstępnie eksploatowane przez inwestora. Okres gwarancji od bezusterkowego odbioru (zgodnie z umową) ustalono na 24 miesiące.

(dowód: akta kontroli str. 47, 1135, 1142-1146)

c) „Przebudowa infrastruktury kolejowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu”.

W dniu 9 sierpnia 2011 r. Spółka zawarła z niemiecką firmą S(...) GmbH&Co. umowę (NR/50/IN-r/19/2011) o wykonanie robót polegających na „Przebudowie infrastruktury kolejowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu” - za kwotę 65.426.789,24 zł brutto (pkt 4.1 umowy), w terminie 34 miesiące od daty rozpoczęcia robót (pkt 5). Maksymalną wartość zobowiązania za realizację umowy ustalono na 115% ww. kwoty, tj. 75.240.807,63 zł brutto (pkt 4.2). W przypadku, gdyby wynagrodzenie Wykonawcy (wymienione w pkt 4.2) przekroczyło tę kwotę, strony ustaliły możliwość jego zmiany drogą aneksu do umowy (pkt 4.3). Wykonawca zobowiązał się do wykonania i zakończenia robót oraz usunięcia wad

w całkowitej zgodności z postanowieniami kontraktu (pkt 3) i udzielenia pisemnej gwarancji jakości na okres 24 miesięcy (pkt 6). Kontrakt wszedł w życie w dniu podpisania umowy, za który uważa się datę podpisania przez ostatnią ze stron (pkt 9). Integralną część kontraktu stanowiły m.in.: ogólne i szczególne warunki kontraktu, „Warunki kontraktu na budowę dla robót budowlanych i inżynierskich projektowanych przez zamawiającego” (tłumaczenie wydania FIDIC 1999), SIWZ z załącznikami, Specyfikacja techniczna wykonania i odbioru robót, dokumentacja projektowa, oferta Wykonawcy z 3 stycznia 2011 r. z załącznikami.

(dowód: akta kontroli str. 285-315)

W ramach tego zadania przewidziano przebudowę istniejących torów portowych wraz z rozjazdami i przejazdami oraz budowie nowych torów nabrzeżowych.

Przebudowa torów objęła naprawę torów i rozjazdów oraz budowę nowych lub ich odtworzenie. Roboty będą prowadzone na nabrzeżach: w Szczecinie (Węgierskim, Czeskim, Słowackim, Polskim, Angielskim, Belgijskim, Holenderskim, Zbożowym, Rumuńskim, Chorzowskim, Parnickim, Wałbrzyskim, Bytomskim, Katowickim, Gliwickim, Górnośląskim, Regalica, Noteckim) oraz w Świnoujściu (Chemików, Hutników, Górników, Portowców).

Zakres robót w obrębie poszczególnych nabrzeży był zróżnicowany, w zależności od stanu technicznego urządzeń kolejowych.

(dowód: akta kontroli str. 1139-1140)

Zaawansowanie rzeczowe robót zadania inwestycyjnego na 30 czerwca 2014 r. wynosiło 96,83%, a zaawansowanie finansowe 95,04% kwoty umownej brutto (oraz 82,64% max wartości zobowiązania, tzn. 115% kwoty umownej).

(dowód: akta kontroli str. 1153, 1190)

W trakcie trwania umowy o wykonanie ww. inwestycji i do czasu nin. kontroli NIK (15 lipca 2014 r.) Spółka nie dokonywała zmiany terminu zakończenia zadania (umowny termin 26 lipca 2014 r.).

(dowód: akta kontroli str. 47, 1176, 1202)

W „Raporcie miesięcznym” tego zadania za maj 2014 r., sporządzonym przez inżyniera kontraktu, w pkt 9 podano m.in., że w PHŚ planowane jest zakończenie prac, natomiast w Szczecinie planowane są roboty na terenie Portu Drobница: Nabrzeże Czeskie i Słowackie tor 1032 i 1033 - rozbiórka torów, korytowanie i wykonanie warstwy ochronnej, Nabrzeże Węgierskie tor 998 - wykonanie toru, asfaltowanie ubytków, Nabrzeże Polskie i Angielskie - III etap porozumienia pomiędzy Zamawiającym a Użytkownikiem (warunki udostępnienia terenu dla Fast Terminals), na terenie Portu Cargo: Nabrzeże Bytomskie tor 151 i 152 - demontaż placu przy torach, demontaż torów, montaż torów, tor 161 - wymiana podkładów w torze. W pkt 5. (Powstałe problemy i opóźnienia) stwierdzono m.in., że: w celu prawidłowego dowiązania toru dojazdowego nr 991 do Nabrzeża Użytkownika Fast, konieczny będzie do wykonania większy zakres prac polegający na dowiązaniu wysokościowym placu do ww. toru, co Inżynier kontraktu i Zamawiający potwierdzili; w przejeździe przez tor na nabrzeżu Czeskim i Słowackim niezbędna jest naprawa nawierzchni (ustalono zakres robót oraz termin prac naprawczych, który uzależniony został od przyjazdu podbijarki w połowie czerwca 2014 r.); 20.05.2014 r. dokonano przeglądu robót na placu budowy w PHŚ, stwierdzone usterki opisano w notatce ze spotkania, którą przekazano uczestnikom spotkania z terminami usunięcia usterek. W pkt 12. (Harmonogram) zapisano: „W związku ze zmiennymi decyzjami Użytkownika dotyczącymi terminu udostępniania frontów robót na nabrzeżu Czeskim i Słowackim w opinii Inżyniera Kontraktu zagrożony może być termin zakończenia całego Kontraktu. Jednocześnie IK informuje, że Wykonawca jednoznacznie stwierdził, że nie jest w stanie dotrzymać terminów ujętych

w podpisanym porozumieniu pomiędzy ZMPSiŚ, a spółką Fast Terminals dotyczących robót na nabrzeżach dzierżawionych przez ww. Użytkownika.”.

W załączonym do „Raportu...” harmonogramie robót podano m.in., że stan zaawansowania rzeczowego ogółem wynosi 89%, z tego Rejon Przeładunków Drobnicowych - 95% (Nabrzeże Czeskie i Słowackie, Rumuńskie, Zbożowe - 99%, Węgierskie - 90%, Belgijskie i Holenderskie - 85%, Polskie i Angielskie - 95%), Rejon Przeładunków Masowych - 80% (Nabrzeże Chorzowskie, Parnickie, Górnosląskie, Noteckie - 99%, Wałbrzyskie - 89%, Bytomskie - 41%, Katowickie - 89%, Gliwickie - 37%, Regalica - 26%), PHS - 97%.

W Wykazie robót dodatkowych ujęto 37 pozycji (3 w trakcie procedowania) na łączną kwotę 10.505.810,66 zł, w tym 8 pozycji o wartościach robót z cenami na podstawie Tabeli Elementów Rozliczeniowych<sup>40</sup> (dla kontraktu) w kwocie 816.648,71 zł.

Pod Wykazem znajdowała się adnotacja o treści: „Inżynier Kontraktu informuje, że na powyższe roboty dodatkowe są zawierane oddzielne umowy z Wykonawcą robót. Powyższe kwoty nie są wliczane do maksymalnej wartości zobowiązań wynoszącej 115% kwoty Kontraktowej brutto wynoszącej 75.240.807,63 zł brutto.”.

(dowód: akta kontroli str. 1177-1201)

W trakcie oględzin stanu zaawansowania robót ww. inwestycji na terenie Portu w Szczecinie, przeprowadzonych przez kontrolerów NIK 18.07.2014 r., stwierdzono m.in., że na 10 nabrzeżach (objętych oględzinami) roboty kontraktowe zostały zakończone. Na nabrzeżu Węgierskim trwały prace wykończeniowe (m.in. obróbki wokół studni stanowiącej uzbrojenie terenu). Na Nabrzeżu Czeskim zakończono układanie torów i wykonywano roboty dodatkowe (wylewanie płyt żelbetowych na dł. około 150 m dla wyrównania poziomów o różnych rzędnych terenu). Na Nabrzeżu Bytomskim dwa ułożone tory nie były wyprofilowane, nie były wypełnione tłuczniem i nie posiadały zakończeń. Pozostałe do wykonania tory (około 230 m), leżące w strefie nabrzeżnej Nabrzeża Bytomskiego, zostały ułożone na podkładach żelbetowych i drewnianych, bez wypełnienia tłuczniem lub płytami.

(dowód: akta kontroli str. 678-684)

Dorota Goryńska, kierownik Działu Nadzoru Infrastruktury wyjaśniła m.in., że 2 tory na Nabrzeżu Bytomskim bez zakończeń są torami roboczymi, służącymi do naprawy wagonów i zakończenia zostaną zabezpieczone kozłami. Pozostałe do wykonania tory (około 230 m) w strefie nabrzeżnej Nabrzeża Bytomskiego zostaną wypełnione tłuczniem, natomiast płyty przy tych torach będą mogły być ułożone po wykonaniu remontu kanału trolejowego, zasilającego żurawie portowe.

(dowód: akta kontroli str. 685)

W odniesieniu do terminu zakończenia ww. inwestycji Krzysztof Sadowski, wyjaśnił m.in., że na nabrzeżu Bytomskim, oprócz robót związanych z przebudową infrastruktury kolejowej, prowadzony jest remont kanału prądowego, zasilającego żurawie pracujące bezpośrednio przy nabrzeżu, których bezawaryjna praca ma istotne znaczenie dla sprawnej obsługi kontrahentów prowadzących przeładunki. Użytkownik tego nabrzeża (Spółka B (...)) zgłosił konieczność wykonania remontu kanału prądowego w czerwcu 2014 r., którego wcześniejsze wykonanie było niemożliwe z uwagi na obsługiwane przy tym nabrzeżu statki i związane z tym przeładunki. Użytkownik B (...) udostępnił nabrzeże w lipcu 2014 r., tym samym udostępniając front robót. W związku z powyższym zachodzi konieczność zsynchronizowania obu zadań, mając szczególnie na uwadze:

- ograniczenie czasu wyłączenia nabrzeża z eksploatacji (Wykonawcom stopniowo będą przekazywane odcinki, na których mają być realizowane obydwie zadania),

<sup>40</sup> dalej również: TER.



- uzyskanie lepszych efektów wykonanych prac oraz uzyskanie oszczędności finansowych (wyeliminowanie konieczności rozbiórek niezbędnych do przeprowadzenia remontu kanału prądowego i ponownego ich odtworzenia, zwłaszcza nawierzchni z płyt w ramach kontraktu kolejowego),
- uniknięcie uszkodzeń nowo wybudowanych elementów infrastruktury (kolejowej); uniknięcie uszkodzenia nowo wybudowanych elementów infrastruktury.

Zarząd Spółki wystąpił do Instytucji Wdrażającej z wnioskiem o wyrażenie zgody na wydłużenie okresu kwalifikowalności z 31 lipca 2014 r. do 30 września 2014 r. Spółka otrzymała z Centrum Unijnych Projektów Transportowych wersję roboczą procedowanego Aneksu zmieniającego końcową datę kwalifikowalności wydatków. Zamawiający opracował również Aneks dla Wykonawcy robót podstawowych na przedłużenie zakończenia robót na nabrzeżu Bytomskim.

(dowód: akta kontroli str. 1203, 1237-1238)

- d) „Rozbudowa infrastruktury portowej w południowej części portu w Świnoujściu. Budowa stanowiska promowego nr 1”.

W dniu 29 listopada 2012 r. Spółka zawarła z konsorcjum firm B(...) S.A. z siedzibą w Warszawie oraz z hiszpańską firmą F(...) S.A. (partner konsorcjum) umowę (NR/51/IN-r/25/2012) o wykonanie robót polegających na „Rozbudowie infrastruktury portowej w południowej części portu w Świnoujściu. Budowa stanowiska promowego nr 1” - za kwotę 84.286.826,08 zł brutto (pkt 4.1 umowy), w terminie do 30 listopada 2014 r. (pkt 5). Maksymalną wartość zobowiązania za realizację umowy (kontraktu) ustalono na 115% ww. kwoty, tj. 96.929.849,99 zł brutto (pkt 4.2). W przypadku, gdyby wynagrodzenie Wykonawcy (wymienione w pkt 4.2) przekroczyło tę kwotę, strony ustaliły możliwość jego zmiany drogą aneksu do umowy (pkt 4.3). Wykonawca zobowiązał się do wykonania i zakończenia robót oraz usunięcia wad w całkowitej zgodności z postanowieniami kontraktu (pkt 3) i udzielenia pisemnej gwarancji jakości na okres 36 miesięcy, licząc od dnia końcowego odbioru robót (pkt 6). Kontrakt wszedł w życie w dniu podpisania umowy przez ostatnią ze stron (pkt 9), tj. przez Wykonawcę - 29 listopada 2011 r. Integralną część kontraktu stanowiły m.in.: Ogólne i szczególne warunki kontraktu, „Warunki kontraktu na budowę dla robót budowlanych i inżynierskich projektowanych przez zamawiającego” (tłumaczenie wydania FIDIC 1999), SIWZ, Specyfikacja techniczna wykonania i odbioru robót, dokumentacja projektowa, oferta Wykonawcy z 19 czerwca 2012 r. z załącznikami.

(dowód: akta kontroli str. 46, 88-119)

Zadanie obejmowało budowę stanowiska promowego nr 1 w południowej części portu w Świnoujściu na wschodnim brzegu Świny, w południowej części Terminala Promowego. W ramach tego zadania przewidziano budowę nowego nabrzeża pozwalającego na cumowanie i obsługę promów typu Ro-PAX, galerii pasażerskiej o zróżnicowanej wysokości z dwiema kłatkami schodowymi, rękawa pasażerskiego łączącego galerię z promem, estakadę samochodową z ruchomym pomostem bocznym, ruchomy pomost dziobowo-rufowy, budowę sterowni obsługującej pracę pochylni, rozbudowę infrastruktury drogowej, parkingów, placów manewrowych wraz z instalacjami, uzbrojenie terenu w sieci wodnokanalizacyjne, elektroenergetyczne, teletechniczne i instalacje oświetleniowe, ogrodzenie.

(dowód: akta kontroli str. 1140-1141)

Zaawansowanie rzeczowe robót zadania inwestycyjnego na 30 czerwca 2014 r. wynosiło 61,0%, a zaawansowanie finansowe - 73,01% umownej brutto (oraz 63,49% max wartości zobowiązania, tzn. 115% kwoty umownej).

(dowód: akta kontroli str. 1154, 1160-1162)

W trakcie trwania umowy o wykonanie ww. inwestycji i do czasu nin. kontroli NIK (15 lipca 2014 r.) Spółka nie dokonywała zmiany terminu zakończenia zadania (umowny termin 30 listopada 2014 r.).

(dowód: akta kontroli str. 47, 1176)

Inspektor nadzoru 16 maja 2014 r. wstrzymał roboty czerpalne prowadzone w ramach ww. inwestycji, wskazując na ich wykonanie w zakresie kontraktowym i samowolne przekroczenie tego zakresu o ok. 18 tys. m<sup>3</sup> (na 82.714,15 m<sup>3</sup> wg kosztorysu). Szczegółowe dane w tym zakresie oraz wyjaśnienia K. Sadowskiego ujęto w pkt 3 obszaru 3. nin. Wystąpienia (stwierdzone nieprawidłowości).

Do każdej z opisanych wyżej umów o wykonanie inwestycji, załączone były „Ogólne warunki umowy o roboty budowlane...”, w których zawarto 21 klauzul, szczegółowo określających warunki realizacji umowy, tj.: 1) Postanowienia ogólne; 2) Zamawiający (m.in. prawa Zamawiającego); 3) Inżynier (m.in. obowiązki, zastępstwo); 4) Wykonawca (min. Ogólne zobowiązania, zabezpieczenie wykonania, podwykonawcy, procedury bezpieczeństwa, zapewnienie jakości, plac budowy, ochrona środowiska, raporty o postępie prac, dziennik budowy); 5) Mianowani podwykonawcy; 6) Personel kierowniczy i siła robocza (m.in. zatrudnianie, kwalifikacje, stawki wynagrodzeń, godziny pracy, „zdrowie i bezpieczeństwo”); 7) Urządzenia materiały i wykonawstwo (m.in. sposób realizacji, próbki, inspekcja); 8) Rozpoczęcie, opóźnienia i zawieszenie (m.in. harmonogram, przedłużenie czasu na ukończenie, odszkodowania umowne za opóźnienie); 9) Próby końcowe; 10) Przejęcie przez Zamawiającego (robót i odcinków); 11) Odpowiedzialność za wady; 12) Obmiary i wycena; 13) Zmiany i korekty; 14) Cena kontraktowa i płatność; 15) Odstąpienie przez Zamawiającego; 16) Odstąpienie przez Wykonawcę; 17) Ryzyko i odpowiedzialność; 18) Ubezpieczenie; 19) Siła wyższa; 20) Roszczenia, spory, arbitraż; 21) Audyt i kontrole.

(dowód: akta kontroli str. 1136)

e) „Rozbudowa infrastruktury portowej na nabrzeżu Górnosłaskim w porcie w Szczecinie”.

W dniu 19 września 2011 r. Spółka zawarła z konsorcjum firm: I(...) Sp. z o.o. w Szczecinie, Z(...) Sp. z o.o. z siedzibą w Pruszkowie oraz D(...) Sp. z o.o. - Spółka Komandytowa umowę (NR/44/IN-r/16/2011) o wykonanie robót polegających na przedłużeniu o ca 105 m szyny poddźwigowej i odładowej dla żurawia TUKAN 1500-40, wykonanie zasilania elektroenergetycznego 15 kV oraz posadowienia ściany zasobni w ramach zadania inwestycyjnego „Rozbudowa infrastruktury portowej na nabrzeżu Górnosłaskim w porcie w Szczecinie” - za kwotę 3.843.750 zł brutto (§ 5.1 umowy), w terminie do 30 kwietnia 2012 r. (§ 4). Termin rozpoczęcia robót ustalono na 19 września 2011 r. W umowie zawarto szczegółowe warunki jej realizacji (zawierające m.in. postanowienia odpowiadające klauzulom stosowanym w umowach opisanych w pkt a-d niniejszego zestawienia). Wykonawca zobowiązał się udzielenia gwarancji jakości na okres 60 miesięcy (§ 13). W § 14 umowy przewidziano kary umowne za niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązań, w tym nieterminową realizację zadania lub usunięcia wad stwierdzonych przy odbiorze. Integralną część umowy stanowił Harmonogram rzeczowo-finansowy.

(dowód: akta kontroli str. 356-369)

Zakres rzeczowy zadania przewidywał m.in.: wykonanie odładowego, samodzielnego fundamentu żelbetowego na palach dla posadowienia żurawi szynowych o rozstawie szyn w osi 14,3 m na długości 105 m; wykonanie przebudowy rozdzielni 15 kV w stacji „Górnosłaskie”, wzmocnienie przyległego terenu palami celem przeniesienia obciążeń zasobni, ułożenie linii kablowej 15 kV zasilającej urządzenia, ułożenie nowej szyny A-100 w sposób umożliwiający jej regulację podczas eksploatacji na długości wykonanego fundamentu, wykonanie przewodnic/osłon do prowadzenia kabli ze

zwijaka (od strony zasobni, wykonanie gniazd kotwiczenia sztormowego dla żurawia TUKAN 1500-40, na szynie odwodnej oraz na szynie odładowej środkowej.

(dowód: akta kontroli str. 1141)

Aneksem nr 1 do ww. umowy, zawartym 19 kwietnia 2012 r., Strony zmieniły termin zakończenia robót z 30 kwietnia 2012 r. na 9 maja 2012 r., uzasadniając to koniecznością umożliwienia eksploatacji nabrzeża i przerwania robót palowych w okresie 19-23.03.2012 r. Pozostałe postanowienia umowy nie uległy zmianie.

(dowód: akta kontroli str. 370-371)

W protokole odbioru końcowego robót z 18 maja 2012 r. podano m.in., że roboty zostały wykonane w okresie 20 lutego 2012 r. - 9 maja 2012 r., bez usterek, za umownym wynagrodzeniem. Okres gwarancji od 18 maja 2012 r. ustalono na 60 miesięcy (zgodnie z umową).

(dowód: akta kontroli str. 1163-1169)

13. We wszystkich 5 badanych zadaniach inwestycyjnych zrealizowany zakres rzeczowy zakończonych inwestycji oraz dotychczas zrealizowany zakres rzeczowy pozostałych, był zgodny z rozwiązaniami przyjętymi w dokumentacji projektowej, co opisano w pkt 3.2.

Ogłędziny przeprowadzone w dniu 18 lipca 2014 r. w Porcie Szczecin potwierdziły wykonanie zakresu rzeczowego objętego inwestycjami „Rozbudowa infrastruktury portowej w północnej części półwyspu Ewa w Porcie w Szczecinie”, „Przebudowa infrastruktury drogowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu”, „Przebudowa infrastruktury kolejowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu” oraz „Rozbudowa infrastruktury portowej na nabrzeżu Górnśląskim”, zgodnie z dokumentacją projektową.

W ramach „Rozbudowy infrastruktury portowej w północnej części płw. Ewa w Porcie w Szczecinie” wykonano zgodnie z pozwoleniem na budowę: ocep żelbetowy na całej długości nowego Nabrzeża Niemieckiego, studnie uzbrojenia technicznego, częściowe wypełnienie piaskiem całej powierzchni budowy. W stosunku do dokumentacji projektowej, do wykonania pozostało dokończenie zasypów, ułożenie rur na uzbrojenie elektroenergetyczne, rozprowadzenie sieci uzbrojenia terenu oraz końcowe utwardzenie nawierzchni.

Przy realizacji inwestycji „Przebudowa infrastruktury kolejowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu” wykonane roboty były zgodne z zatwierdzoną dokumentacją projektową. Na Nabrzeżu Węgierskim wykonywane były prace wykończeniowe, m.in. obróbki wokół studni uzbrojenia terenu. Na Nabrzeżu Czeskim zakończono układanie torów wzdłuż Kanału Dębickiego, a na odcinku o długości około 150 m wykonywane były roboty dodatkowe, polegające na wylewaniu płyt żelbetowych celem wyrównania poziomów o różnych rzędnych terenu - dla umożliwienia ruchu kołowego. Do zakończenia inwestycji na Nabrzeżu Bytomskim pozostało zakończenie kozłami dwóch torów oraz wypełnienie torów ułożonych w strefie nabrzeżnej, tłuczniem i płytami żelbetowymi.

(dowód: akta kontroli str. 678-684)

Dorota Goryńska, kierownik Działu Nadzoru Infrastruktury wyjaśniła, że płyty przy torach na Nabrzeżu Bytomskim „będą mogły być ułożone po wykonaniu remontu kanału trolejowego zasilającego żurawie portowe. Nie wykonanie wcześniej remontu, wynika ze zgłoszenia przez B (...) użytkownika nabrzeża, potrzeby wyremontowania kanału prądowego dopiero na początku czerwca 2014 r.”.

(dowód: akta kontroli str. 685-686)

14. W przypadku wszystkich 5 badanych inwestycji Spółka uzyskała decyzje o pozwoleniu na budowę zatwierdzające projekty budowlane. I tak dla inwestycji:

- „Rozbudowa infrastruktury portowej w północnej części płw. Ewa w porcie w Szczecinie” ZMPSiŚ otrzymał decyzję Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 16 lipca 2009 r., zmienioną decyzją z dnia 11 lipca 2011 r.,
- „Przebudowa infrastruktury drogowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu” – dwie decyzje Wojewody Zachodniopomorskiego z 22 lipca 2009 r. dla infrastruktury w Porcie Handlowym w Świnoujściu i z 28 lipca 2009 r. dla rejonu Portu Cargo i Portu Drobnica w Porcie Szczecin oraz decyzję Prezydenta Miasta Świnoujścia z dnia 7 sierpnia 2009 r. dla części poza portem morskim w Świnoujściu i poza terenem zamkniętym,
- „Przebudowa infrastruktury kolejowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu” – trzy decyzje Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 10 marca 2009 r. dla: Rejonu Przeładunków Drobnicowych w Porcie Szczecin, obszaru kolejowego w Rejonie Przeładunków Masowych w Porcie Szczecin oraz dla obszaru kolejowego i terenu Portu Handlowego w Świnoujściu, a także - decyzję z 19 grudnia 2013 r. dla terenu Nabrzeża Węgierskiego w Porcie Szczecin,
- „Rozbudowa infrastruktury portowej w południowej części portu w Świnoujściu. Budowa stanowiska promowego nr 1” - trzy decyzje Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia: 14 kwietnia 2011 r. dla przebudowy i rozbudowy kanalizacji teletechnicznej Marynarki Wojennej na terenie zamkniętym Ministerstwa Obrony Narodowej, 17 maja 2011 r. dla budowy stanowiska promowego nr 1 oraz 26 maja 2011 r. dla budowy instalacji teletechnicznych dla potrzeb stanowiska promowego nr 1,
- „Rozbudowa infrastruktury portowej na nabrzeżu Górnosławskim” - decyzję Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 7 lutego 2012 r.

(dowód: akta kontroli str. 397,402,406,418,421,558-559,566-605,608-620)

Decyzja o pozwoleniu na budowę z dnia 16 lipca 2009 r. dla inwestycji „Rozbudowa infrastruktury portowej w północnej części płw. Ewa w porcie w Szczecinie” została zmieniona decyzją z 11 lipca 2011 r. Zmiana dotyczyła dostosowania przyjętego układu sieci uzbrojenia i dróg do stanu zagospodarowania terenu, zmienionego po zrealizowaniu nowego magazynu przy Nabrzeżu Słowackim przez najemcę elewatora Ewa.

(dowód: akta kontroli str. 566-567,674-677)

Uzyskana dla zadania „Przebudowa infrastruktury kolejowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu” ww. decyzja o pozwoleniu na budowę z 10 marca 2009 r. dla obszaru kolejowego w Rejonie Przeładunków Masowych w Porcie Szczecin została zmieniona decyzją z 20 kwietnia 2012 r., wprowadzającą rozwiązania zamienne w zakresie zagospodarowania przestrzennego Nabrzeża Górnosławskiego. Zmiany wynikały ze stwierdzenia podczas robót złego stanu technicznego szyn i obejmowały wymianę torów oraz wprowadzenie zabezpieczeń zakończeń szyn w postaci kozłów oporowych i samohamujących.

(dowód: akta kontroli str. 406,592-598,692-693,766-768)

W ramach realizacji inwestycji „Rozbudowa infrastruktury południowej części portu w Świnoujściu. Budowa stanowiska promowego nr 1” ww. decyzja z dnia 14 kwietnia 2011 r. dla terenu zamkniętego MON w Świnoujściu została zmieniona decyzją Wojewody Zachodniopomorskiego z 23 maja 2011 r. w celu dostosowania zamierzenia budowlanego do innej inwestycji dotyczącej rozbudowy bazy promowej.

(dowód: akta kontroli str. 397,402,406,418,421,558-620)

15. W badanym okresie procedury postępowania podczas realizacji procesów inwestycyjnych określały dwa zarządzenia Prezesa Spółki:

- nr 27/2011 z dnia 11 lipca 2011 r. wprowadzające podręcznik procedur postępowania podczas realizacji projektów inwestycyjnych: „Przebudowa infrastruktury drogowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu” i „Przebudowa infrastruktury kolejowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu” oraz – podręcznik procedur dla inwestycji „Rozbudowa infrastruktury portowej w północnej części Półwyspu Ewa w porcie w Szczecinie”; tj. trzech projektów współfinansowanych ze środków Funduszu Spójności w ramach POIiŚ; zarządzenie nr 27/2011 zostało uchylone przez opisane niżej zarządzenie nr 18/2013;
- nr 18/2013 z dnia 24 czerwca 2013 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania Podręcznika procedur postępowania podczas realizacji projektów inwestycyjnych przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. współfinansowanych ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

(dowód: akta kontroli str. 510-511)

W trakcie realizacji wszystkich 4 badanych inwestycji, współfinansowanych ze środków Funduszu Spójności, przestrzegano zasad określonych w 3 ww. Podręcznikach procedur postępowania w formie:

- cotygodniowych porad technicznych i comiesięcznych rad budowy, zgodnie z pkt 3.10. i 3.11.,
- comiesięcznych protokołów odbiorów robót, w tym zanikających, ulegających zakryciu i odbiorów częściowych, które przygotowywał Inżynier Kontraktu, zgodnie z pkt 4.3.3. i 4.3.3.2.

W przypadku piątej badanej inwestycji „Rozbudowa infrastruktury portowej na Nabrzeżu Górnoląskim” finansowanej ze środków własnych, odbywano cotygodniowe narady techniczne z przeglądem stanu budowy.

(dowód: akta kontroli str. 512-544,623-624)

16. Zgodnie z postanowieniami „Ogólnych warunków umowy o roboty budowlane...” (pkt 14.7 Płatność), stanowiących integralną część umów o wykonanie 4 skontrolowanych inwestycji dofinansowanych ze środków UE oraz § 6 umowy o wykonanie inwestycji ze środków własnych (dotyczy pkt a i b), Zamawiający zapłaci Wykonawcy:

- a) Należną kwotę wynikającą z dokumentów rozliczeniowych i protokołu odbioru wykonanych robót - w ciągu 30 dni od daty otrzymania przez Zamawiającego prawidłowo wystawionej faktury przejściowej;
- b) Wynagrodzenie Wykonawcy rozliczone fakturami częściowymi nie może przekroczyć 90% ceny kontraktowej;
- c) Należną kwotę obejmującą pozostałą część wynagrodzenia, wynikającą z dokumentów rozliczeniowych i protokołu odbioru wykonanych robót - w ciągu 30 dni od daty otrzymania przez Zamawiającego prawidłowo wystawionej faktury końcowej. Faktura końcowa może być wystawiona po zakończeniu robót i ich pozytywnym odbiorze na podstawie Protokołu Odbioru Końcowego spisanego zgodnie z wymogami warunków kontraktowych i Specyfikacjami Technicznymi Wykonania i Odbioru Robót. Do faktury końcowej Wykonawca i podwykonawcy przedłożą oświadczenia o dokonanych rozliczeniach i uregulowaniu faktur między sobą.

W przypadku, o który mowa w pkt c), przepis § 6 pkt 12 umowy o wykonanie inwestycji ze środków własnych stanowi: Wynagrodzenie Wykonawcy zostanie przekazane w terminie 30 dni od daty doręczenia faktury Zamawiającemu na jego rachunek oznaczony na fakturze, z wyjątkiem kwoty odpowiadającej sumie zobowiązań Wykonawcy wobec podwykonawców, w odniesieniu do których Wykonawca nie przedłożył dokumentów świadczących o dokonaniu zapłaty. Zobowiązania te ureguje Zamawiający poprzez przekazanie ich bezpośrednio na rachunek podwykonawców.

(dowód: akta kontroli str. 112-113, 165, 246-247, 309-310, 359-360)

Sprawdzono terminowość wywiązywania się Spółki z obowiązków płatniczych wobec wykonawców kontrolowanych inwestycji w ramach umów zawartych na realizację zadania (od rozpoczęcia do zakończenia - 2 zadania i do 30 czerwca 2014 r.- dla 3 zadań w trakcie realizacji):

- a) Rozbudowa infrastruktury portowej w północnej części płw. Ewa w Szczecinie - 20 faktur (od listopada 2012 r. do czerwca 2014 r.) na kwotę 24.286.749,55 zł,
  - b) Przebudowa infrastruktury drogowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu - 27 faktur (od sierpnia 2011 r. do kwietnia 2014 r. - faktura końcowa) na kwotę 60.634.789,55 zł,
  - c) Przebudowa infrastruktury kolejowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu - 33 faktury (od listopada 2011 r. do maja 2014 r.) na kwotę 62.183.850,70 zł,
  - d) Rozbudowa infrastruktury portowej w południowej części portu w Świnoujściu. Budowa stanowiska promowego nr 1 - 14 faktur (od maja 2013 r. do lipca 2014 r.) na kwotę 61.537.671,53 zł,
  - e) Rozbudowa infrastruktury portowej na nabrzeżu Górnosłaskim w porcie w Szczecinie - 4 faktury (od lutego do maja 2012 r.) na kwotę 3.843.750 zł.
- Spółka regulowała zobowiązania wobec wykonawców robót w terminie do 30 dni od daty wpływu faktury.

(dowód: akta kontroli str. 1204-1208)

17. Na inwestycje objęte kontrolą, Spółka poniosła następujące wydatki<sup>41</sup> (dla zadań niezakończonych podano stan na 30 czerwca 2014 r.):

- a) Rozbudowa infrastruktury portowej w północnej części płw. Ewa w Szczecinie (w trakcie realizacji) - 28.094.307,37 zł<sup>42</sup>, w tym w ramach umowy o wykonanie inwestycji (nr NR/29/IN-r/14/2012) - 24.286.749,55 zł<sup>43</sup> (kwota umowna 32.154.578,55 zł<sup>44</sup>).

(dowód: akta kontroli str. 1204, 140-142)

Poniesione przez Spółkę wydatki na realizację inwestycji (30.06.2014 r.) były zgodne z umową i planem jej finansowania - 24.286.749,54 zł.

(dowód: akta kontroli str. 1209-1210)

- b) Przebudowa infrastruktury drogowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu (zakończona) - 70.133.583,97 zł<sup>45</sup>, w tym w ramach umowy o wykonanie inwestycji (nr NR/27/IN-r/9/2011) - 60.634.789,55 zł<sup>46</sup>. W porównaniu do kwoty umownej (53.748.877,29 zł<sup>47</sup>), wydatki poniesione na realizację zadania były wyższe o 6.885.912,26 zł. Maksymalna wartość zobowiązania, wynosząca 115% kwoty umownej (61.811.208,88 zł), nie została przekroczona.

(dowód: akta kontroli str. 1205, 224-225)

Aneks nr 1 do ww. umowy, zawartym 31 stycznia 2013 r., Strony wprowadziły roboty zamiennie, polegające na przesunięciu zasilania przepompowni P6 do nowej lokalizacji szafki pomiarowej na terenie Portu Cargo w Szczecinie. Integralną część aneksu stanowiły: TER, uwzględniająca rozwiązanie podstawowe - wartość 233.632,33 zł netto; Tabela Elementów Rozliczeniowych uwzględniająca rozwiązanie zamiennie - 240.393,35 zł netto; Protokół ustalenia ceny; Protokół Konieczności nr 12. Pozostałe postanowienia umowy nie będące w sprzeczności z postanowieniami aneksu nr 1 nie uległy zmianie. Różnica wynikająca z robót zamiennych +6.761,02 zł netto (8.316,06 zł

<sup>41</sup> kwoty brutto.

<sup>42</sup> poniesione przez Spółkę nakłady (bez odzyskanego przez Spółkę VAT) - 22.805.264,37 zł (netto).

<sup>43</sup> poniesione nakłady - 19.745.324,83 zł (netto).

<sup>44</sup> nakłady do poniesienia - 26.141.933,78 zł (netto).

<sup>45</sup> poniesione nakłady - 57.649.362,67 zł (netto).

<sup>46</sup> poniesione nakłady - 49.296.576,88 zł (netto).

<sup>47</sup> nakłady do poniesienia - 43.698.274,22 zł (netto).

brutto). Wartości cenotwórcze dla robót, ujęte w TER dla rozwiązania podstawowego i zamiennego, były takie same.

(dowód: akta kontroli str. 252-261)

Aneks nr 2 do cyt. umowy, zawartym 8 marca 2013 r., Strony wprowadziły roboty zamienne, polegające na usytuowaniu oświetlenia po prawej stronie ul. Zatokowej. Integralną część aneksu stanowiły: Protokół ustalenia ceny; Protokół Konieczności nr 20. W efekcie robót zamiennych nie nastąpiło zwiększenie zakresu rzeczowego zamówienia na te roboty oraz wynagrodzenia (ustalonego pierwotnie na 134.662,84 zł).

(dowód: akta kontroli str. 264-268)

Odnosząc się do wzrostu ceny ww. inwestycji w trakcie jej realizacji Krzysztof Sadowski wyjaśnił m.in., że rozliczenie robót nastąpiło w oparciu o stawki jednostkowe z oferty wykonawcy oraz obmiar rzeczywisty na etapie realizacji inwestycji i potwierdzony w kartach obmiaru przez Inżyniera kontraktu. Oferta Wykonawcy została natomiast wyceniona w oparciu o przedmiar robót przygotowany na bazie dokumentacji projektowej. Przekroczenia pozycji obmiarowych w porównaniu do oferty Wykonawcy, wynikają z następujących powodów. Po pierwsze, z różnicy pomiędzy przedmiarem a rzeczywistym obmiarem, opracowanym na bazie dokumentacji projektowej. W głównej mierze wynika to z faktu, że opracowanie projektowe zostało wykonane na podstawie inwentaryzacji geodezyjnej oraz wizji terenowej przeprowadzone przez projektanta, a także z uwagi na brak dokumentacji starych dróg oraz projektów uzbrojenia infrastruktury podziemnej. Po drugie, na etapie realizacji inwestycji wykonano szereg robót niezbędnych do prawidłowego wykonania zadania, w tym usunięcie kolizji, wymiana sieci podziemnych, dodatkowe przełożenie kabli energetycznych - które zostały ujęte na etapie projektu, z uwagi na brak dokumentacji uzbrojenia terenu, tym bardziej, iż wiek części odkrytej infrastruktury podziemnej szacowany jest na lata 50-60 poprzedniego stulecia. Po trzecie wskazać należy, iż od momentu opracowania dokumentacji z roku 2007-2008 w miejscach połączeń z istniejącą infrastrukturą, nie zawsze pokrywa się ze stanem rzeczywistym, z uwagi na zmienione warunki eksploatacyjne (likwidacja bram wjazdowych, nowe urządzenia przeładunkowe, zróżnicowany ładunek, a przede wszystkim zagospodarowanie nowych odcinków nabrzeży i terenów przeładunkowych).

(dowód: akta kontroli str. 1203, 1236-1237)

Analiza dokumentacji załączonej do wszystkich 12 faktur, wystawionych przez Wykonawcę B(...) S.A. za roboty wykonane w 2012 r. na kwotę 28.300.732,72 zł brutto (46,7% wydatków ogółem na to zadanie) wykazała, że do każdej faktury załączona była TER (z kolejnym numerem i nagłówkiem „PRZEKROCZENIA”), podpisana przez kierownika budowy, inspektora ds. rozliczeń oraz Inżyniera Kontraktu. W pozycjach branżowych TER (np. drogowa, energetyczna, instalacyjna, sieci wod.-kan., rozbiórki) w uzasadnieniu poszczególnych przekroczeń wskazywano na różnice w ilości robót do wykonania, wynikające z niedoszacowania przedmiarów (często po dokonaniu odkrywek podbudowy dróg lub uzbrojenia terenu).

Do wszystkich 12 TER załączone były m.in.: Karta lub Karty obmiaru robót (prośba Wykonawcy nr... do TER o zatwierdzenie zwiększonego zakresu robót wynikającego z obmiaru) - sporządzone przez Wykonawcę i potwierdzone przez inspektora nadzoru oraz Inżyniera Kontraktu; obmiar robót (potwierdzony przez Inżyniera Kontraktu); załączniki geodezyjne, wskazujące na powierzchnie dróg, kablowe linie energetyczne, sieci wod.-kan. itp., wymagające zwiększonego zakresu prac niż pierwotnie zakładano (w tym np. wycinki drzew w pobliżu robót, o rozmiarach i zasięgu korzeni większych, niż wynika to z wiedzy dendrologicznej i przyjętego w projekcie zakresu); pisemne uzasadnienia pracowni projektowej, wskazujące na konieczność wykonania badań, rozbiórek lub robót (np. z uwagi na inną, niż

przewidywano, konstrukcję, wytrzymałość i rodzaj podbudowy lub nawierzchni oraz jej wielkość po oczyszczeniu i odkryciu; inny przebieg krawędzi „starych” dróg oraz likwidację w międzyczasie „starych” bram - dla których nie zachowała się dokumentacja techniczna; przebieg uzbrojenia terenu inny niż zakładano); załączniki z badania wytrzymałości materiałów, w tym betonu, deklaracje i świadectwa zgodności, aprobaty techniczne, atesty higieniczne (dla wbudowywanych materiałów).

(dowód: akta kontroli str. 1205, 1211)

Poniesione przez Spółkę wydatki na realizację inwestycji były zgodne z umową i zaktualizowanym (4 października 2013 r.) planem jej finansowania na kwotę 50.253.015,35 zł netto (61.811.208,88 zł brutto).

(dowód: akta kontroli str. akta kontroli str. 224-225, 1205, 1212)

c) Przebudowa infrastruktury kolejowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu - (w trakcie realizacji) - 78.758.470,66 zł<sup>48</sup>, w tym w ramach umowy o wykonanie inwestycji (nr NR/50/IN-r/19/2011) - 62.183.850,70 zł<sup>49</sup> (kwota umowna 65.426.789,24 zł<sup>50</sup>, a maksymalna wartość zobowiązania, wynosząca 115% kwoty umownej - 75.240.807,63 zł).

(dowód: akta kontroli str. 1206, 285-287)

Aneks nr 1 do ww. umowy, zawartym 18 lutego 2013 r. Strony ustaliły wykonanie robót zamiennych w Porcie Cargo (nabrzeże Górnosławskie), polegających na wprowadzeniu zabudowy prowadnic szynowych zamiast zabudowy prowadnic (odbojnic) w torze oraz zabudowy asfaltowej zamiast zabudowy nawierzchni z płyt CBP (protokół konieczności nr 5 z 30 kwietnia 2012 r. i uchwała Zarządu nr 5 z 16 października 2012 r.). Integralną część aneksu stanowiła TER (zakres finansowy robót wzrósł z 290.647,00 zł do 571.787,88 zł, tj. o 281.140,88 zł). Pozostałe postanowienia umowy nie uległy zmianie.

(dowód: akta kontroli str. 316-318)

Aneks nr 2 do umowy, zawartym 18 lutego 2013 r., Strony wprowadziły roboty zamienne w rejonie Świnoujście na nabrzeżu Portowców, polegające na zmianie zabudowy skrzyżowania S491L2 (zakres podstawowy) na skrzyżowanie łukowe (uniknięcie szeregu robót dodatkowych) - zgodnie z protokołem konieczności nr 6 z 11 czerwca 2012 r. i uchwały Zarządu nr 6 z 16 października 2012 r. Integralną część aneksu stanowiła TER (zakres finansowy robót wzrósł z 265.885,87 zł do 293.000, zł, tj. o 27.114,13 zł). Pozostałe postanowienia umowy nie uległy zmianie.

(dowód: akta kontroli str. 319-32, 1213-1215)

Aneks nr 3 do ww. umowy, zawartym 27 marca 2013 r., Strony wprowadziły roboty zamienne w rejonie Cargo na nabrzeżu Parnica, polegające na zabudowie kozła samohamownego (z uwagi na parametry gruntu, stwierdzone po odkrywcę i konieczność palowania) zamiast zabudowy kozła betonowego (zakres podstawowy) - zgodnie z protokołem konieczności nr 12 z 24 sierpnia 2012 r. i uchwały Zarządu nr 10 19 marca 2013 r.). Integralną część aneksu stanowiła TER (zakres finansowy robót wzrósł z 47.454,60 zł do 158.400,00 zł, tj. o 110.945,40 zł). Pozostałe postanowienia umowy nie uległy zmianie.

(dowód: akta kontroli str. 322-324, 1216-1218)

Aneks nr 4 do ww. umowy, zawartym 15 lipca 2013 r., Strony wprowadziły roboty zamienne w rejonie Drobnica na nabrzeżu Węgierskim, polegające na zabudowie kozła szynowego zamiast kozła żelbetowego (konstrukcja nabrzeża uniemożliwia

<sup>48</sup> poniesione nakłady - 64.086.634,82 zł (netto).

<sup>49</sup> poniesione nakłady - 50.555.976,19 zł (netto).

<sup>50</sup> nakłady do poniesienia - 53.192.511,58 zł (netto).



wbudowanie takiego koźła) - zgodnie z protokołem konieczności nr 22 z 1 marca 2013 r. i uchwałą Zarządu nr 9 z 9 lipca 2013 r. Integralną część aneksu stanowiła TER (zakres finansowy robót zmniejszył się z 15.818,20 zł do 15.604,70 zł, tj. o 213,50 zł). Pozostałe postanowienia umowy nie uległy zmianie.

(dowód: akta kontroli str. 325-327, 1219-1221)

Poniesione przez Spółkę wydatki na realizację inwestycji były zgodne z umową i aktualnym planem finansowania (na 30 czerwca 2014 r. - maksymalna wartość zobowiązania 75.240.807,63 zł).

(dowód: akta kontroli str. 285-287, 1206, 1222)

d) Rozbudowa infrastruktury portowej w południowej części portu w Świnoujściu. Budowa stanowiska promowego nr 1 (trakcie realizacji) - 70.020.634,88 zł, w tym w ramach umowy o wykonanie inwestycji (nr NR/51/IN-r/25/2012) - 61.537.671,53 zł (kwota umowna 84.286.826,08 zł<sup>51</sup>).

(dowód: akta kontroli str. 88-90, 1207)

Poniesione przez Spółkę wydatki na realizację inwestycji były zgodne z umową i planem jej finansowania - nie przekraczając zaplanowanej kwoty 62.308.693,62 zł.

(dowód: akta kontroli str. 1207, 1223-1224)

e) Rozbudowa infrastruktury portowej na nabrzeżu Górnosłaskim w porcie w Szczecinie (zakończona) - 3.876.174,03 zł, w tym w ramach umowy o wykonanie inwestycji (nr NR/44/IN-r/16/2011) - 3.843.750 zł (kwota umowna 3.843.750,00 zł),

(dowód: akta kontroli str. 356-359, 368, 1208)

Poniesione przez Spółkę wydatki na realizację inwestycji były zgodne z umową i harmonogramem finansowania - 3.125.000 zł netto (3.843.750 zł brutto).

(dowód: akta kontroli str. 356-368, 1225)

W odniesieniu do wszystkich kontrolowanych inwestycji, płatności za wykonane roboty rozliczano fakturami częściowymi, zgodnie z warunkami określonymi w umowach o realizację zadania.

(dowód: akta kontroli str. 112-113, 165, 246-247, 309-310, 359-360, 1204-1208)

18. Spośród 5 badanych inwestycji, 2 zostały zakończone. W obu przypadkach protokoły odbioru końcowego zostały sporządzone prawidłowo. W protokołach tych stwierdzono, że roboty zostały wykonane zgodnie z dokumentacją techniczną i zmianami uzgodnionymi z inwestorem, a także z przepisami BHP i warunkami technicznymi wykonania robót.

W dniu 18 lutego 2014 r. powołana przez Spółkę komisja odbiorowa ZMPSiŚ dokonała odbioru końcowego robót wykonanych w ramach inwestycji „Przebudowa infrastruktury drogowej w portach Szczecin i Świnoujście.”

W dniu 18 maja 2012 r. dokonano komisyjnego odbioru robót wykonanych w ramach zadania „Rozbudowa infrastruktury portowej na Nabrzeżu Górnosłaskim w porcie w Szczecinie”. W protokole odbioru końcowego zapisano, że na wniosek użytkownika bariery osłaniające kable SN zasilające żurawie oraz podłączenie kabli SN w studni kablowej zostaną wykonane po dostarczeniu przez użytkownika żurawia nabrzeżnego. W protokole odbioru końcowego z 27 maja 2013 r. potwierdzono prawidłowe wykonanie wszystkich robót. W trakcie oględzin w dniu 18 lipca 2014 r. stwierdzono, że przedłużona szyna suwnicy, będąca przedmiotem inwestycji, była użytkowana przez żuraw portowy.

(dowód: akta kontroli str. 403,678,684,1142-1146,1163-1173)

19. W kontrolowanym okresie pracownicy NA przeprowadzili badania audytowe m.in. przebiegu realizowanych przez Spółkę inwestycji - 36 audytów, z tego 13

<sup>51</sup> nakłady do poniesienia - 68.525.874,86 zł (netto).

w 2012 r., 18 w 2013 r. i 5 w 2014 r. (do 15 maja). W wyniku przeprowadzonych zadań audytowych NA skierowało do właściwych komórek Spółki karty rekomendacji. We wszystkich kartach rekomendacji z audytów<sup>52</sup> zamieszczono opisy podstawowych działań dla wykonania rekomendacji (podpisane przez pracowników komórek odpowiedzialnych za realizację rekomendacji) oraz potwierdzenie o wykonaniu rekomendacji (dokonane przez osoby nadzorujące realizację rekomendacji).

(dowód: akta kontroli str. 17-18, 19-20)

Ustalone  
nieprawidłowości

W działalności ZMPSiŚ w opisanym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. W postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego<sup>53</sup>, wbrew dyspozycji art. 95 ust. 2 Pzp, ZMPSiŚ nie przekazał ogłoszenia o udzieleniu zamówienia Urzędowi Publikacji Unii Europejskiej niezwłocznie po zawarciu umowy w sprawie zamówienia publicznego. Okres zwłoki od podpisania umowy do przekazania ogłoszenia o udzieleniu zamówienia wyniósł 77 dni. (dowód: akta kontroli str. 190)

Marzena Kopacka, Szef Biura Zamówień Publicznych ZMPSiŚ wyjaśniła: „(...) w art. 95 ust. 2 Pzp ustawodawca użył nieostrego terminu ‘niezwłocznie’. Na gruncie prawa cywilnego, zwłaszcza przy okazji wykładni art. 455 Kc, dominuje pogląd, że termin ‘niezwłocznie’ oznacza termin realny, mający na względzie okoliczności danego miejsca i czasu. Przy czym terminu tego nie można utożsamiać z terminem natychmiastowym. Prawdopodobność takiego podejścia do znaczenia pojęcia ‘niezwłocznie’ potwierdzają orzeczenia Sądu Najwyższego i Sądu Apelacyjnego w Warszawie (wyrok SN z dnia 30 czerwca 2011 r., sygn. akt III CSK 282/10; wyrok SA w Warszawie z dnia 19 kwietnia 2011 r., sygn. akt VI ACa 1168/2010). Zamawiający jest dużą jednostką, a w postępowanie o udzielenie zamówienia zaangażowani są pracownicy z różnych komórek organizacyjnych (Biuro Zamówień Publicznych, pracownicy Pionu Infrastruktury i Nadzoru Majątkowego, Dział Księgowości i inne), sprawujący pieczę nad zamówieniem na różnych jego etapach. Proces komunikacji o podjętych czynnościach (w tym o zawarciu umowy z Wykonawcą) i czas przekazywania dokumentów pomiędzy komórkami jest uzależniony od wagi przedsięwzięcia. W świetle powyższego oraz wobec braku dowodu na to, by przy przekazaniu przez Zamawiającego ogłoszenia o zamówieniu do Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej nastąpiła nieuzasadniona zwłoka, należy uznać, że działanie Zamawiającego nastąpiło w toku bieżących czynności, wypełniało więc dyspozycję art. 95 ust. 2 Pzp. Dodatkowo, czas w którym nastąpiło przekazanie ogłoszenia o zamówieniu pozostaje bez wpływu na wynik postępowania.”

(dowód: akta kontroli str. 373-374, 377-378)

2. Spośród 5 kontrolowanych inwestycji, w 3 postępowaniach o udzielenie zamówienia publicznego (kwota zawartych umów 203.462.492,61 zł brutto)<sup>54</sup>, przed

<sup>52</sup> w których upłynął termin realizacji rekomendacji.

<sup>53</sup> pełnienie funkcji inżyniera wg warunków FIDIC kontraktu pn. „Rozbudowa infrastruktury portowej w południowej części portu w Świnoujściu. Budowa stanowiska promowego nr 1” - umowa nr NR/8/IN-r/3/2013 z dnia 12 lutego 2013 r. na kwotę 776.191 zł netto, 954.714,93 zł brutto

<sup>54</sup> a) w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego na rozbudowę infrastruktury portowej w południowej części portu w Świnoujściu (budowa stanowiska promowego nr 1), wartość szacunkowa udzielanego zamówienia została ustalona na kwotę 114.421.329,94 zł netto na podstawie kosztorysu inwestorskiego, natomiast ceny ofert wyniosły: 1) 68.525.874,86 zł netto (84.286.826,08 zł brutto); 2) 84.890.161,78 zł netto (104.414.898,99 zł brutto); 3) 73.220.891,51 zł netto (90.061.696,56 zł brutto); 4) 89.136.038,02 zł netto (109.637.326,76 zł brutto); 5) 104.999.745,65 zł netto (129.149.687,15 zł brutto), a jako najkorzystniejszą wybrano ofertę nr 1. b) w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego na przebudowę infrastruktury drogowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu wartość szacunkowa udzielanego zamówienia została ustalona na kwotę 70.767.762 zł netto na podstawie kosztorysu inwestorskiego, natomiast ceny ofert wyniosły: 1) 59.360.000 zł netto (73.012.800 zł brutto); 2) 51.674.473,95 zł netto (69.559.602,96 zł brutto); 3) 43.698.274,22 zł netto (53.748.887,29 zł brutto); 4) 54.859.447,78 zł netto (67.477.120,77 zł brutto); 5) 53.413.435,28 zł netto (65.698.525,39 zł brutto); 6) 49.435.349,44 zł netto (60.805.479,81 zł brutto); 7) 47.311.271,47 zł netto (58.192.863,91 zł brutto), a jako najkorzystniejszą wybrano ofertę nr 3. c) w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego na przebudowę infrastruktury kolejowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu wartość szacunkowa udzielanego zamówienia została ustalona na kwotę 84.458.218 zł netto na podstawie kosztorysu inwestorskiego, natomiast ceny ofert wyniosły: 1) 89.487.000 zł netto (110.069.010 zł brutto); 2) 74.612.235,66 zł netto (91.773.049,86 zł brutto); 3) 72.355.802,65 zł netto (88.997.635,41 zł brutto); 4) 73.980.552,51 zł netto (90.996.079,59 zł brutto); 5) 59.998.423,62 zł netto

ich udzieleniem Zamawiający nie zwrócił się do wykonawców o udzielenie w określonym terminie wyjaśnień dotyczących elementów oferty mających wpływ na wysokość ceny. ZMPSiŚ wybrał oferty o najniższych cenach.

(dowód: akta kontroli str. 85, 220-221, 281-282)

Kosztorysy inwestorskie w powyższych postępowaniach zostały sporządzone w terminie przewidzianym w Pzp i odebrane przez Spółkę bez uwag, stanowią podstawę określenia wartości szacunkowej zamówień.

(dowód: akta kontroli str. 73, 208, 269)

Art. 32 ust. 1 Pzp stanowi, że podstawą ustalenia wartości zamówienia jest całkowite szacunkowe wynagrodzenie wykonawcy, bez podatku od towarów i usług, ustalone przez zamawiającego z należytą starannością.

W 3 innych postępowaniach<sup>55</sup> Zamawiający zwrócił się do wykonawców o udzielenie w określonym terminie wyjaśnień dotyczących elementów oferty mających wpływ na wysokość ceny.

(dowód: akta kontroli str. 137, 198, 343)

W myśl art. 90 ust. 1 Pzp, zamawiający w celu ustalenia, czy oferta zawiera rażąco niską cenę w stosunku do przedmiotu zamówienia, zwraca się do wykonawcy o udzielenie w określonym terminie wyjaśnień dotyczących elementów oferty mających wpływ na wysokość ceny.

Marzena Kopacka, Szef Biura Zamówień Publicznych ZMPSiŚ wyjaśniła: „w postępowaniach o udzielenie zamówień publicznych na ww. zadania Zamawiający nie zwrócił się do wykonawców, którzy złożyli oferty o wyjaśnienie elementów, mających wpływ na wysokość proponowanych cen. Art. 90 ust. 1 Pzp nakazuje Zamawiającemu wezwać wykonawcę do złożenia wyjaśnień, by ustalić, czy cena oferty nie jest rażąco niska. Z konstrukcji przepisu wynika jednak, że ma on charakter obligatoryjny, ale nie bezwzględny - należy z niego skorzystać, w sytuacji obiektywnego podejrzenia o zaproponowanie rażąco niskiej ceny. W pierwszej kolejności zatem to Zamawiający rozważa, czy zachodzą podstawy do żądania wyjaśnień. Warto w tym zakresie przytoczyć wyrok Sądu Okręgowego w Olsztynie z dnia 9 grudnia 2010 r. (sygn. akt V Ga 122/10), zgodnie z którym: 'Obowiązek taki zachodzi po stronie Zamawiającego wówczas, gdy powźmie wątpliwość co do tego, czy cena nie jest rażąco niska. Jednak muszą to być wątpliwości uzasadnione, poprzedzone dokładną analizą oferty'. Zamawiający zaniechał czynności z art. 90 ust. 1 Pzp, bo w jego ocenie ceny ofert w przywołanych postępowaniach nie były rażąco niskie. Różnica w cenach złożonych ofert oraz różnica cen ofert w stosunku do szacunkowej wartości zamówienia, stanowi naturalny objaw konkurencji. Dla uznania, że cena jest rażąco niska nie jest wystarczające jedynie matematyczne określenie, że cena odbiega o określoną wartość od ceny innego wykonawcy (wyrok KIO z dnia 18.07.2012 r., sygn. akt KIO 1422/12). W systemie gospodarki wolnorynkowej konkurencja na rynku jest ogromna, a oferty składane przez przedsiębiorców mogą być dużo korzystniejsze. Przyczyn takiego stanu można także poszukiwać w wewnętrznych działaniach poszczególnych firm, które determinują kształtowanie się cen na danym obszarze. Bowiern sam fakt, że cena odbiega swą wysokością od cen pozostałych wykonawców nie uprawnia do twierdzenia, że cena oferty wybranej jest rażąco niska w stosunku do przedmiotu zamówienia. Można nawet w indywidualnych przypadkach twierdzić (mieć przypuszczenie), że ceny

---

(73.798.061,05 zł brutto); 6) 75.961.476,20 zł netto (93.432.615,73 zł brutto); 7) 53.192.511,58 zł netto (65.426.789,24 zł brutto); 8) 80.422.819,48 zł netto (98.920.067,97 zł brutto), a jako najkorzystniejszą wybrano ofertę nr 7.

<sup>55</sup> na zadania: „Rozbudowa infrastruktury portowej w północnej części Półwyspu Ewa w porcie w Szczecinie”, pełnienia funkcji inżyniera wg warunków FIDIC kontraktu pn. „Rozbudowa infrastruktury portowej w południowej części portu w Świnoujściu. Budowa stanowiska promowego nr 1.”, pełnienia funkcji inżyniera wg warunków FIDIC na kontraktach pn. „Przebudowa infrastruktury kolejowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu” i „Przebudowa infrastruktury drogowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu”.

konkurentów są zawyżone (orzeczenie Regionalnej Komisji Orzekającej z dnia 7 stycznia 2010 r., sygn. akt DFP-RKO-540-2/9/09). Ustawodawca nie zdefiniował pojęcia 'rażąco niska cena', ani nie wskazuje, jakie kryteria należy brać pod uwagę, dokonując kwalifikacji ceny jako rażąco niskiej. Brak uregulowania ustawowego, brak wyjaśnienia tejże definicji w dyrektywach oraz orzecznictwie ETS jednoznacznie wskazuje na trudność i indywidualność tego zagadnienia. Zamawiający przy podejmowaniu więc decyzji o skorzystaniu z dyspozycji art. 90 ust. 1 Pzp musi uwzględnić wiele elementów, takich jak: opinie wyrażane w literaturze, doktrynie czy orzecznictwie, ale również własna wiedza i doświadczenie. W świetle ugruntowanego orzecznictwa i dorobku doktryny, należy uznać, że ceną rażąco niską jest cena nierealistyczna, za którą nie jest możliwe wykonanie zamówienia w należyty sposób i która wskazuje na zamiar realizacji zamówienia poniżej kosztów własnych wykonawcy, nie pozwalająca na wygenerowanie przez niego zysku. W orzecznictwie wskazywano, iż o cenie rażąco niskiej można mówić wówczas, gdy oczywiste jest, że przy zachowaniu reguł rynkowych wykonanie umowy przez wykonawcę byłoby dla niego nieopłacalne. Takie stanowisko podziela również Sąd Okręgowy w Katowicach w wyroku z dnia 30 stycznia 2007 r., stwierdzając, że 'rażąco niska cena jest to cena niewiarygodna, oderwana całkowicie od realiów rynkowych. Przykładem może być oferowanie towarów poniżej kosztów zakupu lub wytworzenia albo oferowanie usług za symboliczną kwotę' (sygn. akt XTX Ga 3/07). Ocena czy oferta nie zawiera rażąco niskiej ceny powinna zawsze uwzględniać sytuację na rynku w zakresie wykonawstwa danych robót budowlanych, (spowodowana głównie spowolnieniem bądź przyspieszeniem gospodarczym), znaczące zainteresowanie przetargami publicznymi wśród przedsiębiorców, prowadzące do składania ofert przez licznych wykonawców, a więc dużej konkurencji oraz fakt, czy tylko cena jest jedynym kryterium oceny ofert, prowadzący do znaczącego obniżenia cen ofert. Jak wskazuje Krajowa Izba Odwoławcza w wyroku z dnia 16 stycznia 2013 r. (sygn. akt KIO 2885/12) 'Nie można uznać za prawidłowe działanie zamawiającego polegające na automatycznym wezwaniu do wyjaśnień w trybie art. 90 ust. 1 Pzp, gdy cena oferty różni się od wartości szacunkowej o określony przyjęty przez zamawiającego procent, bez analizy czy w istocie zachodzi podejrzenie zaniżenia ceny w sposób tak istotny, iż nie gwarantuje ona wykonania zamówienia'. W kolejnym wyroku, z dnia 19 lutego 2014 r. Krajowa Izba Odwoławcza (sygn. akt KIO 221/14) wyraźnie konstatuje, że: 'zastosowanie regulacji z art. 90 ust. 1 Pzp winno wynikać z uzasadnionego i opartego na obiektywnych przesłankach przypuszczenia, iż zaoferowana cena jest ceną rażąco niską, za którą nie jest możliwa realizacja zamówienia. Natomiast brak takich przesłanek czy wręcz brak rzeczywistych i uzasadnionych wątpliwości zamawiającego co do zaoferowanej ceny, traktować należy jako nadużycie uprawnienia wynikającego z art. 90 Pzp.'. Zastosowane procedury określonej przepisem art. 90 ust. 1 Pzp pozostaje więc suwerenną decyzją Zamawiającego, która powinna być osadzona w realiach konkretnego postępowania. Jako czynność lub ewentualne zaniechanie czynności, poddana jest ona weryfikacji w drodze stosowania środków ochrony prawnej. W niniejszych postępowaniach nie zostało złożone odwołanie z powołaniem się na zaniechanie ustalenia przez Zamawiającego, czy wybrane oferty nie zawierają rażąco niskich cen. Ponadto dwa z wymienionych postępowania były przedmiotem kontroli uprzedniej Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych, na podstawie art. 169 Pzp, który nie stwierdził naruszeń w toku tych postępowania, co jest wystarczającym potwierdzeniem legalności działań Zamawiającego."

(dowód: akta kontroli str. 373-374, 375-377)

W postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego na „Rozbudowę infrastruktury portowej w południowej części portu w Świnoujściu. Budowa stanowiska promowego nr 1” stwierdzono nieprawidłowość w oszacowaniu ilości robót czerpalnych - opisaną w pkt 3.

3. W kosztorysie inwestorskim do zadania „Rozbudowa infrastruktury portowej w południowej części portu w Świnoujściu. Budowa stanowiska promowego nr 1”<sup>56</sup>, ilość robót czerpalnych określono na poziomie 82.714,15 m<sup>3</sup> i przy cenie jednostkowej 45 zł za 1 m<sup>3</sup> wyliczono wartość tych robót w kwocie 3.722.136,75 zł.

(dowód: akta kontroli str. 73, 88-90, 799-805)

W toku postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na to zadanie, wykonawcy podnosili nieprawidłowość wyliczeń ilości robót czerpalnych (brak uwzględnienia wszystkich przekrojów) i potrzebę korekty (podwojenia) kubatury<sup>57</sup>. Agnieszka Świtkiewicz-Ott, przewodnicząca Komisji Przetargowej w piśmie z dnia 6 czerwca 2012 r. udzieliła odpowiedzi na pytanie nr 96, że ilość ujęta w Tabeli Elementów Rozliczeniowych jest prawidłowa.

(dowód: akta kontroli str. 806-807a)

Wykonawca realizujący zadanie (którego oferta została wybrana jako najkorzystniejsza w postępowaniu), przyjął w swojej ofercie z 19.06.2012 r. za 1 m<sup>3</sup> robót czerpalnych cenę 350 zł. Skutkiem tego, wartość robót czerpalnych w ofercie<sup>58</sup> została wyliczona na kwotę 28.949.952,50 zł netto i stanowiła 42,2 % wartości oferty netto (68.525.874,86 zł). W pozostałych ofertach cena jednostkowa 1 m<sup>3</sup> robót czerpalnych wyniosła od 50,35 zł do 71,12 zł. Procentowy udział wartości robót czerpalnych w stosunku do wartości oferty (netto) pozostałych 4 oferentów wynosił od 4,71% do 5,81%.

(dowód: akta kontroli str. 808-811, 812)

Krzysztof Sadowski wyjaśnił: *„Odpowiedź w sprawie robót czerpalnych udzielona została (...) przez Przewodniczącą Komisji Przetargowej na mocy uchwały Zarządu Spółki z dnia 10.04.2012. Zarząd powierzył Przewodniczącemu Komisji Przetargowej czynności związane z odpowiedziami na pytania Wykonawców. Komisja udzieliła odpowiedzi biorąc pod uwagę wewnętrzne ustalenia oraz obliczenia kubatury wykonane przez projektanta. Na etapie postępowania przetargowego Komisja nie zgłaszała Dyrektorowi Merytorycznemu jak również Zarządowi Spółki problemów dotyczących robót czerpalnych.”*

(dowód: akta kontroli str. 777, 1239)

Agnieszka Świtkiewicz-Ott wyjaśniła: *„(...) Pismo z dnia 28.05.2012 od wykonawcy (...) zawierające pytanie nr 96 o wyjaśnienie ilości robót czerpalnych (...) wyliczona ilość 82.714,15 m<sup>3</sup> jest nieprawidłowa, ponieważ nie uwzględnia wszystkich przekrojów (wg wykonawcy ilość ta powinna być dwukrotnie wyższa) - wpłynęło do biura Zamówień Publicznych w dniu 28.05.2012, zostało zeskanowane i przekazane merytorycznym członkom Komisji Przetargowej, a także radcy prawnemu i Pełnomocnikowi Zarządu wskazanym do Komisji z głosem doradczym, za pośrednictwem e-maila w dniu 29.05.2012 (w załączeniu). (...) Odpowiedź na przedmiotowe pytanie otrzymałam w dniu 06.06.2012 od członka Komisji - Kierownika Sekcji Planowania i Rozliczenia Inwestycji (...), za pośrednictwem e-maila (w załączeniu), wraz z odpowiedziami na inne pytania, bez informacji na jakiej podstawie która odpowiedź została sporządzona”.*

Co do braku zgłaszania dyrektorowi merytorycznemu i Zarządowi Spółki problemów dotyczących robót czerpalnych, wyjaśniła: *„(...) w trakcie prowadzonej procedury przetargowej nie posiadałam wiedzy, iż jakiegokolwiek nieprawidłowości w tym zakresie występują. (...) treść odpowiedzi przygotowanej w tym zakresie przez komórkę*

<sup>56</sup> opracowanym przez podmiot zewnętrzny na kwotę 114.421.329,94 zł netto; umowa o realizację zadania zawarta na kwotę 68.525.874,86 zł netto (84.286.826,08 zł brutto); maksymalna wartość zobowiązania wynosi 115% kwoty brutto, co stanowi 96.929.849,99 zł

<sup>57</sup> treść pytania nr 96: „Prosimy o wyjaśnienie czy ilość robót czerpalnych w poz. 244 Tabeli jest prawidłowa. Zgodnie z załącznikiem nr 1. „Obliczanie kubatury robót czerpalnych, metoda przekrojów” wyliczona ilość 82 714,15 m<sup>3</sup> jest nieprawidłowa, ponieważ nie uwzględnia wszystkich przekrojów. Wg nas ilość ta powinna być dwukrotnie wyższa. Prosimy o wyjaśnienie i ewentualna korektę ilości.”

<sup>58</sup> przed udzieleniem zamówienia, Zamawiający nie zwrócił się do Wykonawcy o udzielenie w określonym terminie wyjaśnień dotyczących elementów oferty mających wpływ na wysokość ceny (opis w pkt 2 ustalonych nieprawidłowości).

*merytoryczną nie pozostawiała wątpliwości, że wskazane w dokumentacji projektowej ilości robót czepalnych są (...) prawidłowe. (...) Pan Prezes Zarządu Jarosław Siergiej w dniu 27 stycznia 2012 za pośrednictwem e-maila stwierdził: '(...) na etapie prowadzenia procedury przetargowej i odpowiedzi na zapytania potencjalnych wykonawców, Zamawiający powinien dysponować kompetentnymi osobami znającymi projekt oraz zagadnienia techniczne w celu udzielenia odpowiedzi. (...) brak umowy na nadzór autorski na etapie odpowiedzi na pytania wykonawców w procesie przetargowym nie jest warunkiem uniemożliwiającym jej przeprowadzenie'. (...) Ponadto wszystkie czynności wykonane przez Komisję Przetargową w niniejszym postępowaniu zostały zatwierdzone przez Zarząd Spółki (...)'.*

(dowód: akta kontroli str. 1264, 1265-1267)

*W sprawie działań podjętych przez Spółkę względem wykonawcy kosztorysu inwestorskiego do ww. zamówienia w związku z błędnym<sup>59</sup> wyliczeniem ilości robót czepalnych, Krzysztof Sadowski wyjaśnił: „ZMPSiŚ w październiku 2013 po uzyskaniu informacji w zakresie wykonania dodatkowych robót czepalnych wystąpił z pismem do Wykonawcy dokumentacji projektowej, w którym zastrzega prawo do dochodzenia roszczeń z tytułu poniesionych strat w związku z wystąpieniem dodatkowych kosztów. Szczegółowe roszczenie złożone zostanie po zakończeniu robót czepalnych i określeniu szczegółowych kosztów z tym związanych.”.*

(dowód: akta kontroli str. 777, 858-861, 1239)

*Pismem z dnia 20 maja 2014 r. Inżynier Kontraktu poinformował Spółkę, że w wyniku wykonania robót czepalnych w zakresie kontraktowym (82.714,15 m<sup>3</sup>) oraz ich samowolnym przekroczeniem (o ok. 18.000 m<sup>3</sup>), niezgodnym z Kontraktem i poleceniami Inżyniera Kontraktu, Inspektor Nadzoru w dniu 16 maja 2014 r. wstrzymał roboty czepalne zapisem w dzienniku budowy. W piśmie z 30 maja 2014 r. poinformował, że powyższa sytuacja (skutkująca zagrożeniem terminu realizacji całości zadania oraz możliwością wystąpienia przez Wykonawcę zadania z roszczeniami z tytułu przestoju<sup>60</sup>) wystąpiła pomimo, że o konieczności przekroczenia ilości przyjętych w kosztorysie o ok. 100 % Zarząd Spółki miał wiedzę już w październiku 2013 r.<sup>61</sup>.*

(dowód: akta kontroli str. 817, 818, 848-850, 861)

*Krzysztof Sadowski wyjaśnił: „Roboty czepalne zostały wstrzymane przez Inspektora Nadzoru, przedstawiciela Inżyniera Kontraktu wpisem do dziennika budowy w związku z wykonaniem przez Wykonawcę wolumenu robót czepalnych określonych w dokumentacji projektowej. Prace czepalne objęte zakresem zlecenia firmy B(...) zostały zakończone. Zgodnie bowiem ze stanowiskiem Komisji Przetargowej Zamawiający w ramach przedmiotowego kontraktu zlecił wykonanie 82.714 m<sup>3</sup> robót czepalnych. Kontynuacja robót przez Wykonawcę stanowiłoby złamanie oświadczenia Zamawiającego wyrażonego stanowiskiem Komisji Przetargowej oraz naraziłoby Spółkę na nieuzasadnione koszty. Kontraktowa stawka jednostkowa wyceniona przez B(...) za wykonanie robót czepalnych wynosi 350 PLN/m<sup>3</sup> i jest istotnie większa od stawki wycenionej przez pozostałych wykonawców (średnio 50 PLN/m<sup>3</sup>). Roboty te zleczone zostaną w trybie konkurencyjnym. Przedmiotowa decyzja poprzedzona została szeregiem analiz prawnych, ekonomicznych oraz szczegółowymi rekomendacjami kierownictwa projektu z uwzględnieniem analizy ryzyk i poszczególnych scenariuszy.”*

(dowód: akta kontroli str. 777, 1239)

<sup>59</sup> w piśmie z dnia 30 maja 2014 r. skierowanym do Spółki, Inżynier Kontraktu, poinformował m.in., że „(...) w projekcie budowlanym robót czepalnych projektanci popełnili błąd w wyliczeniu kubatury i klasyfikacji robót ziemnych. Według projektu w części rysunkowej (graficznej) podano do wykonania roboty czepalne na podstawie powierzchni 30 przekrojów, których powierzchnie i ilości zostały zaprojektowane prawidłowo, natomiast do obliczenia kubatury robót czepalnych przyjęto co drugi przekrój (łącznie 15 przekrojów) (...)'.

<sup>60</sup> o czym informował Spółkę Inżynier Kontraktu m.in. w piśmie z dnia 30 maja 2014 r.

<sup>61</sup> m.in. pisma nr IN-III-142/16/3/206-178/13 i IN-III-142/16/3/207-179/2013 z dnia 18 października 2013 r.

Agnieszka Świtkiewicz-Ott wyjaśniła: „(...) Komisja Przetargowa na żadnym etapie postępowania nie formułowała stanowiska, zgodnie z którym Zamawiający w ramach kontraktu zlecił wykonanie 82.714 m<sup>3</sup> robót czerpalnych. (...)”.

(dowód: akta kontroli str. 1264, 1267)

W lutym 2014 r. Zarząd podjął decyzję<sup>62</sup> o wprowadzeniu drugiego wykonawcy robót czerpalnych<sup>63</sup>, wbrew późniejszemu stanowisku<sup>64</sup> Inżyniera Kontraktu o ryzyku wzrostu kosztów inwestycji poprzez roszczenia obecnego Wykonawcy oraz konieczności przeprowadzenia szeregu czynności wydłużających i podrażających proces budowlany<sup>65</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 832, 858-861, 863-864)

W związku z ogłoszeniem Spółki z dnia 4 czerwca 2014 r. (nr 2014/S 106-187198) o zamówieniu w trybie przetargu nieograniczonego na wykonanie dodatkowych robót czerpalnych w ramach realizowanego projektu, Wykonawca zadania w dniu 4 czerwca 2014 r.: zawiadomił Zamawiającego o niezgodnej z przepisami Pzp czynności<sup>66</sup> oraz złożył odwołanie do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej wobec niezgodnej z Pzp czynności Zamawiającego, podjętej w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego. Zarząd Spółki uchwałą nr 1 z dnia 13 czerwca 2014 r. postanowił o zamknięciu (bez rozstrzygnięcia) postępowania o udzielenie zamówienia na wykonanie dodatkowych robót czerpalnych.

(dowód: akta kontroli str. 789-792, 793-797, 798, 1308-1319)

Wykonawca zadania m.in. wystąpił z informacją do Inżyniera Kontraktu, że Zamawiający narusza swoje zobowiązania wynikające z Kontraktu (pisma z dnia 12 marca, 10 kwietnia, 12 maja, 3 czerwca 2014 r.); wezwał Zamawiającego do bezzwłocznego potwierdzenia faktycznych obmiarów/ilości wykonanych robót czerpalnych i zapłaty kwoty 12.304.383 zł netto za faktycznie wykonane roboty (pismo z dnia 9 lipca 2014 r.) oraz zgłosił roszczenia w zakresie: przedłużenia czasu na ukończenie o czas trwania okresu wstrzymania robót czerpalnych o 56 dni - narastająco wg stanu na dzień złożenia roszczenia plus dodatkowy okres zimowy, zapłaty ww. kwoty do dnia 1 sierpnia 2014 r., zapłaty wszelkich pozostałych kosztów poniesionych z tytułu roszczenia (pismo z dnia 10 lipca 2014 r.).

(dowód: akta kontroli str. 870-872, 873-875, 876, 877-878, 879-880, 881-882)

Krzysztof Sadowski wyjaśniając, dlaczego Zarząd podjął decyzję o wprowadzeniu drugiego wykonawcy robót czerpalnych, pomimo stanowiska Inżyniera Kontraktu, stwierdził: „Zarząd Spółki podjął decyzję w oparciu o przeprowadzone szczegółowe analizy oraz informacje przedstawione (...) powyżej. Dodatkowe roboty czerpalne zlecone zostaną w trybie konkurencyjnym, gwarantującym uzyskanie efektywnej ceny. Zarząd natomiast podejmował rozmowy z Wykonawcą celem rozważenia, czy istnieje możliwość ograniczenia zakresu jego robót umocnienie dna, właśnie w celu uniknięcia ewentualnych sporów z kolejnym wykonawcą, ten fragment robót bowiem zajął się z zakresem nowego przetargu.”.

(dowód: akta kontroli str. 777, 1240)

Do dnia 22 lipca 2014 r. Zarząd nie zamówił realizacji dodatkowych robót czerpalnych, w ilości pozwalającej na kontynuowanie i zakończenie inwestycji.

(dowód: akta kontroli str. 778)

<sup>62</sup> informacja do Inżyniera Kontraktu z dnia 21 lutego 2014 r.

<sup>63</sup> wykonanie robót czerpalnych w zakresie wykraczającym poza ilość objętą kontraktem przez innego wykonawcę.

<sup>64</sup> m.in. zawarty w piśmie nr RP/ZM/050/142/2014 z dnia 30 maja 2014 r.

<sup>65</sup> m.in. zawartych w piśmie nr RP/ZM/050/150/2013 z dnia 10 czerwca 2014 r. (m.in. odbiór i rozliczenie robót dotychczas wykonanych, sondaż kontrolny, obliczenie kubatury robót, przejęcie placu budowy, uzyskanie zgody Urzędu Morskiego, przekazanie placu budowy drugiemu wykonawcy, ustanowienie kierownika budowy i inspektora nadzoru, odbiór i rozliczenie robót przez drugiego wykonawcę).

<sup>66</sup> zarzucając naruszenie zasad udzielania zamówień publicznych oraz obrazę przepisów: art. 32 ust. 2, art. 3, art. 7 ust. 1 i 3, art. 29 ust. 1 i 2, art. 31 ust. 1 art. 144 ust. 1 Pzp.

Krzysztof Sadowski, wyjaśnił: „Zarząd Spółki podjął decyzję w oparciu o wykonane analizy i podjął stosowną uchwałę w dniu 11.07.2014. Zgodnie z przyjętym harmonogramem w dniu 11.08.2014 nastąpi otwarcie ofert na wykonanie dodatkowych robót czepalnych.”

(dowód: akta kontroli str. 778, 1240)

W sprawie działań planowanych przez Zarząd dla realizacji zadania inwestycyjnego zgodnie z przyjętym harmonogramem, Krzysztof Sadowski wyjaśnił: „Zgodnie z informacją wskazaną (...) powyżej, dodatkowe roboty czepalne zrealizowane zostaną w trybie konkurencyjnym przez Wykonawcę, który złoży najkorzystniejszą ofertę w procedurze przetargu nieograniczonym. Niezależnie od powyższego na placu budowy prowadzone są pozostałe roboty w części lądowej inwestycji. Przyjęte założenia realizacji robót pozwalają osiągnięcie zgodnie z harmonogramem zdolności operacyjnej stanowiska promowego na koniec I kwartału 2015 oraz finansowe rozliczenie przedmiotowej inwestycji do 30 czerwca 2015.”

(dowód: akta kontroli str. 778, 1240)

W związku z ponownym ogłoszeniem Spółki z dnia 26 lipca 2014 r. (nr 2014/S 142-255861) o zamówieniu w trybie przetargu nieograniczonego na wykonanie dodatkowych robót czepalnych w ramach realizowanego projektu, Wykonawca zadania w dniu 29 lipca 2014 r. złożył odwołanie do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej wobec niezgodnej z Pzp czynności Zamawiającego podjętej w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego.

(dowód: akta kontroli str. 1277-1288, 1320-1332)

#### Ocena cząstkowa

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

## 4. Gospodarka finansowa

Opis stanu faktycznego

1. Spółka utworzona została w czerwcu 1998 r. Struktura kapitału akcyjnego w kwocie 100 tys. zł była zgodna (w podziale) z art. 13 ust. 3 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich<sup>67</sup>, tj.: Skarb Państwa (SP) 51%, Gmina Szczecin i Gmina Świnoujście po 24,5%. W 1999 r. kapitał akcyjny Spółki został podwyższony w drodze emisji o 1.569.699 akcji imiennych o nominale 10 zł każda z przeznaczeniem dla akcjonariuszy przejmowanej Spółki Akcyjnej SP Zarząd Portu Szczecin-Świnoujście (ZPS-Ś)<sup>68</sup>. Przyłączenie ZPS-Ś nastąpiło na mocy uchwały Walnego Zgromadzenia Akcjonariuszy (WZA) Spółki z 15 grudnia 1999 r. W związku z realizacją prawa pracowników ZPS-Ś do nieodpłatnych akcji, w strukturze kapitału akcyjnego Spółki nastąpiło zmniejszenie udziału akcji SP z 99,69% do 86,12 %, tj. o 13,57 % na rzecz akcji uprawnionych pracowników. Według stanu na 8 maja 2014 r., w strukturze kapitału akcyjnego Spółki udział akcji SP stanowił 85,74%, przy zachowaniu większościowego (tj. 84,88%) udziału w liczbie przysługujących głosów na WZA, zgodnie z art. 13 ust 4 uop.

WZA uchwałą nr 22/2014 r. z 26.06.2014 r. postanowiło przekazać 2.102 tys. zł (10,1% zysku netto Spółki za rok 2013) na „Wydzielony fundusz z zysku netto przeznaczony na nabycie własnych akcji wydanych pracownikom oraz byłym pracownikom” z przeznaczeniem na wykup akcji własnych celem ich umorzenia zgodnie z § 9 ust. 2 statutu Spółki<sup>69</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 922, 923, 924, 1016, 1022 i 10230)

<sup>67</sup> Dz. U. z 2010 r. Nr 33, poz. 179, zwana dalej uop.

<sup>68</sup> emisja połączeniowa.

<sup>69</sup> po zmianie dokonanej uchwałą nr 20/2014 WZA z 26 czerwca 2014 r., na warunkach określonych uchwałą nr 23/20143 r. WZA z dnia jw. w sprawie warunków umarzenia akcji i zatwierdzenia Regulaminie umarzenia akcji pracowników i byłych pracowników w powiązaniu z uchwałą nr 24/2014 WZA z dnia jw. w sprawie użycia Funduszu środków z zysku netto przeznaczonych na nabycie własnych akcji wydanych pracownikom i byłym pracownikom i upoważnienia zarządu do zawierania umów nabycia akcji.



W myśl uop, Spółka prowadząc przedsiębiorstwo o charakterze użyteczności publicznej (art. 6): zarządza gruntami i infrastrukturą portową, którą udostępnia odpłatnie wszystkim użytkownikom; nie prowadzi komercyjnych usług portowych.

W Spółce:

- ◆ wartość sprzedaży ogółem wynosiła 137.488 tys. zł w 2011 r., 152.638 tys. zł w 2012 r. i 145.655,5 tys. zł w 2013 r. W tym czasie odnotowano:
  - > zwiększenie wpływów z opłat portowych - odpowiednio - z 50.257,5 tys. zł, do 50.447,3 tys. zł i do 54.567,4 tys. zł. Ich udział w strukturze sprzedaży wynosił - w latach jw. - 36,6%, 33,1%, 37,5%. W latach jw. nie dokonywano zmian stawek tych opłat,
  - > wzrost wpływów z dzierżawy, najmu składników infrastruktury o ok. 300 tys. zł w skali roku z 38.822,8 tys. zł w 2011 r. do 39.430,7 tys. zł, których udział w strukturze sprzedaży wynosił odpowiednio 28,2%, 25,6% i 27,1%,
  - > wpływy z innych tytułów<sup>70</sup> wynosiły odpowiednio 39.311,3 tys. zł, 40.725,2 tys. zł i 41.779,8 tys. zł. Ich udział w strukturze sprzedaży - odpowiednio w latach - wynosił: 28,6%, 26,7% i 28,7%.
  - > inne wpływy, niż z działalności o której mowa w art. 7 ust 1 pkt 1, 5 i 6 uop (pozostałe przychody operacyjne i finansowe), wynosiły: 9.096,4 tys. zł, 22.321,9 tys. zł<sup>71</sup> i 9.877,6 tys. zł. Ich udział w strukturze sprzedaży - odpowiednio w latach - stanowił: 6,6%, 14,6% i 6,8%. Przychody finansowe w ww. latach wynosiły odpowiednio 4.117,3 tys. zł; 5.753,1 tys. zł i 3.915,3 tys. zł.
- ◆ koszty ogółem wynosiły: 119.102,7 tys. zł w 2011 r., 120.485,7 tys. zł w 2012 r. i 124.267,9 tys. zł w 2013 r., w tym:
  - > usługi obce - odpowiednio w latach - wynosiły: 32.895,1 tys. zł (tj. 27,6%), 31.313,5 tys. zł (26%) i 34.332,4 tys. zł (27,6%),
  - > amortyzacja: 29.640,1 tys. zł (tj. 24,9%) w 2011 r., 29.853,7 tys. zł (tj. 24,7%) w 2012 r. i 29.674 tys. zł (23,9%) w 2013 r.,
  - > wynagrodzenia i ubezpieczenia społeczne: 21.651,6 tys. zł (tj. 18,2%), 22.497,1 tys. zł (tj. 18,7%) i 22.522,5 tys. zł (tj. 18,1%).

Dynamika sprzedaży ogółem w 2013 r. w odniesieniu do 2011 r. wynosiła 105,9%, przy dynamice kosztów ogółem 104,3%.

◆ uzyskano zysk:

- > netto w kwocie: 18.254 tys. zł za rok obrotowy 2011, 32.031,5 tys. zł<sup>72</sup> za 2012 r. i 20.732,2 tys. zł za 2013 r. Zgodnie ze stosownymi uchwałami WZA zysk za rok 2011 i 2012 r. przekazano w całości, a za 2013 r. w 89,9%<sup>73</sup> na kapitał zapasowy Spółki z przeznaczeniem na budowę, rozbudowę i modernizację infrastruktury.

Wskaźnik rentowności netto - wyrażony ilorazem zysku netto do przychodów netto ze sprzedaży, odpowiednio w latach jw. - wynosił 0,14; 0,25 i 0,15.

W I półroczu 2014 r. wartość sprzedaży ogółem wynosiła 72.424,4 tys. zł przy:

- dynamice w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego równej 103,5%,
- kosztach ogółem w kwocie 55.299,6 tys. zł, stanowiących 91,5% kwoty kosztów za I półrocze 2013 r.

<sup>70</sup> tutaj usługi operatorskie, sprzedaż mediów, odbiór odpadów ze statków i opłaty za usługi związane z korzystaniem z infrastruktury portowej wynoszące - odpowiednio - 1.976 tys. zł, 1.809,1 tys. zł i 2.118,3 tys. zł.

<sup>71</sup> z tego: • 16.568,8 tys. zł pozostałe przychody operacyjne, w tym 8.201,6 tys. zł zysk ze zbycia niefinansowych składników majątku trwałego.

<sup>72</sup> przy 175,5% dynamice w porównaniu do roku poprzedniego będącej efektem znaczącego zysku ze sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych - tj. suprastruktury i terenu dawnego ośrodka wczasowego w Wisłce - w kwocie 8.201,6 tys. zł.

<sup>73</sup> tj. 18.630,2 tys. zł, a pozostałe 2.102 tys. zł na wykup akcji własnych celem ich umorzenia.

W tym czasie zysk netto wyniósł 16.891,3 tys. zł i był wyższy o 7.444,8 tys. zł (tj. o 78,9%) od kwoty zysku za I półrocze 2013 r., a wskaźnik rentowności - 0,25 i 0,14 w analogicznym okresie roku 2013.

(dowód: akta kontroli str. 883, 884, 889, 900, 901, 929 -931, 1017)

Nabrzeża portowe Spółki - o całkowitej, rocznej zdolności przeładunkowej (zp) wynoszącej 29.370 tys. ton - wykorzystywane były przez niezależne spółki handlowe na podstawie umów dzierżawy i najmu składników infrastruktury portowej, tj. nieruchomości, budynki i budowle, sieci. Całkowita zdolność przeładunkowa portu została wykorzystana: w 2011 r. w 52,2%, przeładowano 15.320 tys. ton masy towarowej, w 2012 r. w 50,5%, przeładowano 14.818,7 tys. ton (różnych towarów), w 2013 r. w 57,3% przeładowano 16.834,5 tys. ton różnych ładunków.

W ciągu 6 miesięcy 2014 r., w porównaniu do analogicznego okresu roku ubiegłego, odnotowano zwiększenie przeładunków z 10.518,1 do 11.373,3 tys. ton (o 8,1%). W tym czasie: • dodatnią dynamikę uzyskano przy przeładunkach: węgla – 125,5%; im – 112,9%; zboża – 117%; drobnicy – 119,9%; • nastąpił spadek przeładunków rudy o 358,6 tys. ton (tj. o 34,5%) i drewna o 4,3 tys. ton (tj. o 41,3%).

(dowód: akta kontroli str. 933 – 942, 1118)

Aneta Szreder-Piernicka, dyrektor ds. handlowych i marketingu - w sprawie wykorzystania przez operatorów portowych zp nabrzeży - wyjaśniła: „(...) o stopniu wykorzystania nabrzeży portowych decydują głównie operatorzy portowi. Powszechna wśród fachowców przedmiotu jest opinia, że zdolność przeładunkowa portów morskich powinna wyprzedzać przypisywane im zadania, czyli powinna być tworzona „na wyrost” (...)”<sup>74</sup>. W portach Szczecin i Świnoujście notuje się stały i systematyczny wzrost przeładunków towarowych. Zakłada się że dzięki realizowanym inwestycjom tendencja ta będzie utrzymywana. (...) Konieczność utrzymywania zdecydowanie wyższych zdolności przeładunkowych, niż uśrednionych dla obrotu daną grupą towarową (w ujęciu rocznym) wymusza sezonowość przeładunków towarowych. Wpływ na wielkość wskaźników wykorzystania zp w latach 2012- 2013 miało również wiele innych czynników. Niektóre nabrzeża były czasowo wyłączone z eksploatacji (częściowo lub całości) z powodu prowadzonych inwestycji przez Spółkę i operatorów portowych (np. nabrzeże: Zbożowe, Czeskie). Zmiany w zapisach Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego dla części portu w Szczecinie wprowadzają również inne funkcje niż przeładunkowe. Funkcje „miejskie” objęły znaczną część obszaru „Łasztowni” co spowodowało, że Zarząd Spółki nie może angażować się już inwestycyjnie w ogólnodostępną infrastrukturę portową. Powoduje to spadek obrotów towarowych na kilku nabrzeżach (Rosyjskie, Rumuńskie), czy całkowite wyłączenie ich z eksploatacji (nb. Jugosłowiańskie, Albańskie, Greckie). O walorach portu w Szczecinie w znacznym stopniu decyduje przepustowość toru i jego sprawność. Idea pogłębienia toru wodnego od Świnoujścia do Szczecina, tak aby uzyskać na całej trasie tzw. głębokość techniczną  $H_t \geq 12,5$  m umożliwi żeglugę większym statkom (...). Działania ZMPSiŚ zorientowane są na pozyskanie inwestorów, którzy swoją działalnością zabezpieczą założoną wielkość przeładunków w porcie. W warunkach przetargów i w nowo zawieranych umowach dzierżawy obligatoryjnie wprowadzane są zapisy dot. wielkości minimalnych przeładunków, nie osiągnięcie których skutkuje naliczeniem kar umownych. Uwarunkowania dotyczące tendencji przeładunkowych z wykorzystaniem portów w Szczecinie i Świnoujściu, tendencje w handlu morskim (wzrost udziału dużych jednostek w światowej wymianie handlowej) oraz pozostałe, wspomniane wyżej czynniki pozwalają na postawienie tezy o zbliżonym do optymalnego stopniu aktualnego wykorzystania nabrzeży portowych w tych portach (...) Wielkość wskaźnika dla nabrzeży kluczowych (z punktu widzenia działalności

<sup>74</sup> L. Kuźma (red.). *Ekonomika op.* cit. 03, str. 75

eksploatacyjnej) waha się w przedziale: 50-75% (należy przy tym uwzględnić rezerwę wynikającą z sezonowości obrotów, warunków pogodowych, czy zmiennej sytuacji rynkowej). Charakter pozostałych nabrzeży ewoluuje w kierunku innych, nie portowych funkcji, co zaniża wielkość wskaźnika ogółem (...)"

(dowód: akta kontroli str. 1128, 1130 - 1133)

Spółka posiadała udziały i akcje w spółkach powiązanych: Infra-Port Spółka z o.o. (dalej IP)<sup>75</sup> – przy procentowym udziale w kapitale zakładowym = 45; Polskie Terminale S.A. (dalej PT)<sup>76</sup> przy udziale w kapitale zakładowym wynoszącym 99,97%. W okresie objętym kontrolą spółki te:

- > dzierżawiły od ZMPSiŚ odpłatnie – na podstawie umów dzierżawy – pomieszczenia biurowe (PT), teren portowy, budynki i budowle oraz sprzęt techniczny (IP),
- > świadczyły dla ZMPSiŚ – na podstawie stosownych umów - różne usługi (o których mowa w przypisie nr 75 i 76).

Analiza stanu wzajemnych rozliczeń ZMPSiŚ z ww. spółkami wykazała, że na koniec:

- a) 2012 r. należności Spółki wynosiły 57,2 tys. zł<sup>77</sup>, przy zobowiązaniach 1.651,6 tys. zł<sup>78</sup>. Wzajemne płatności zostały uregulowane przed upływem I kwartału 2013 r.
- b) 2013 r. należności osiągnęły kwotę 12,6 tys. zł<sup>79</sup>, a zobowiązania 1.570,1 tys. zł<sup>80</sup> - wzajemne płatności zostały rozliczone w okresie 1.01 ÷ 21.02.2014 r.

(dowód: akta kontroli str. 902, 1019, 1020, 1027, 1029, 1036, 1043)

Spółka związana jest pośrednio ze Spółką z o.o. Terminal Promowy Świnoujście (TPŚ<sup>81</sup>) poprzez spółkę PT, będącą jej 100% udziałowcem. TPŚ - w ramach umowy o zarządzanie Bazą Promów Morskich w Świnoujściu z 27 lipca 2001 r. (z 18 aneksami) - prowadzi działalność polegającą na wykonywaniu usług m.in.: cumowanie, zaokrętowanie i wyokrętowanie pasażerów pieszych, przeladunek towarów, magazynowanie i przechowywanie w portach morskich. Koszt realizacji tej umowy w latach 2012 ÷ 2014 (I półrocze) wyniósł 16.193,7 tys. zł. TPŚ - obok IP i PT - wchodzi w skład konsorcjum kapitałowego ZMPSiŚ.

(dowód: akta kontroli str. 1298-1304)

Według stanu na 31 grudnia 2013 r.:

- > zobowiązania ogółem wynosiły 187.069,7 tys. zł<sup>82</sup>, przy dynamice równej: 103,8% w porównaniu do roku poprzedniego; 150% w porównaniu do roku 2011. Zobowiązania realizowano w wymaganych terminach płatności. Stopień spłaty zobowiązań w dniach<sup>83</sup> wynosił 22 w 2011 r., 23 w 2012 r. i 26 w 2012 r., przy wskaźniku bieżącej płynności<sup>84</sup> w latach 2012-2013 wynoszącym 1,6, a w 2011 r. - 2,3 (wzorcowy wskaźnik 1,0-2,0).

<sup>75</sup> Spółka IP świadczyła na rzecz ZMPSiŚ usługi w zakresie: ° utrzymania i eksploatacji sieci, urządzeń i obiektów związanych z gospodarką wodno-ściekową, ° utrzymanie i eksploatacji urządzeń sieci telefonicznej, elektroenergetycznej i urządzeń ochrony ppoż., ° obsługi i konserwacji węzłów cieplnych oraz pomp odwadniających dla obiektów, ° usług remontowo-odtworzeniowych majątku trwałego Spółki.

W skład 3-osobowej rady nadzorczej wchodzi Wiceprezes ds. Ekonomiczno-Finansowych ZMPSiŚ.

<sup>76</sup> Spółka PT świadczyła dla ZMPSiŚ stałe usługi w zakresie: usług marketingowych, w tym promocyjnych i reklamowych; eksploatacji i kompleksowego nadzoru nad statkiem pożarniczym „Strażak 24” wykonującym akcje ratownicze oraz czynności związane z asystą statków; eksploatacji i kompleksowego nadzoru nad statkiem pożarniczym „Strażak 25”, • w badanym okresie dzierżawiła pomieszczenia biurowe na mocy stosownej umowy z 2000 r., z aneksami. Ze zobowiązań z tytułu dzierżawy rozliczała się na bieżąco.

W trzysobowym składzie rady nadzorczej zasiada Wiceprezes ds. Infrastruktury i Nadzoru Majątkowego ZMPSiŚ.

<sup>77</sup> z tego 54,4 tys. zł - IP + 2,8 tys. zł - PT.

<sup>78</sup> z tego 1.385,7 tys. zł - IP + 265,9 tys. zł - PT.

<sup>79</sup> z tego 12,1 tys. zł - IP + 0,5 tys. zł - PT.

<sup>80</sup> z tego 1.388,8 tys. zł - IP + 181,3 tys. zł - PT.

<sup>81</sup> Wartość udziałów (gotówka) – wg stanu na 1 stycznia i 31 grudnia 2013 r. – wynosiła 999.655 zł; kapitał podstawowy 1.000.000 zł - udział procentowy 99,97; udział procentowy w ogólnej liczbie głosów 99,97. Jednym z członków rady nadzorczej jest główny księgowy ZMPSiŚ.

<sup>82</sup> z tego: • długoterminowe - 104.187,2 tys. zł, • krótkoterminowe - 82.882,5 tys. zł.

Na dzień 31 grudnia 2012 r. stan zobowiązań: • długoterminowych wynosił 106.084,9 tys. zł, • krótkoterminowych - 74.234 tys. zł.

- > należności długoterminowe wynosiły 84,5 tys. zł<sup>85</sup> - ich stan nie uległ zmianie w odniesieniu do roku 2012 i 2011,
- > należności krótkoterminowe w kwocie 28.325,6 tys. zł stanowiły: 91,3% kwoty należności z 2012 r.; 101,2 % tych należności z 2011 r. - w tym należności z tytułu dostaw i usług, które na dzień 31 grudnia:
  - 2011 r. wynosiły 16.190,8 tys. zł,
  - 2012 r. wynosiły 17.436,1 tys. zł - w tym 2.354,4 tys. zł przeterminowane do 3 miesięcy<sup>86</sup>. Kwota należności przeterminowanych objętych - na podstawie stosownych uchwał zarządu Spółki - odpisami aktualizującymi w latach 2008 – 2012 wynosiła 1.088,2 tys. zł, w tym 402 tys. zł bieżące i 473,8 tys. zł powyżej roku; wobec wszystkich 22 dłużników prowadzono postępowanie windykacyjne, w wyniku którego w 2013 r. wyegzekwowano 557,1 tys. zł (tj. 51,2%) od 11 dłużników, a zobowiązania 7 dłużników w kwocie 322,7 tys. zł (tj. 29,7 %) spisano (*rozwiązano odpisy*) na mocy decyzji Zarządu, wobec faktu wyczerpania możliwości windykacji przewidzianej przepisami prawa,
  - 2013 r. wynosiły 15.408,2 tys. zł, w tym 998,2 tys. zł<sup>87</sup> przeterminowane. Kwota należności objętych odpisami aktualizującymi w latach 2008 ÷ 2013 wynosiła 2.319,1 tys. zł<sup>88</sup>, z tego: 2.041 tys. zł (tj. 88%) od D(...), której zadłużenie wzrosło o 1.962,5 tys. zł; 278,1 tys. zł (tj. 12%) od pozostałych 17 dłużników. Stan tych należności na dzień 31 maja 2014 r. wynosił 3.217,4 tys. zł, z tego:
    - > 267,1 tys. zł od 15 dłużników - spośród 17 o których mowa wyżej<sup>89</sup>, w odniesieniu do: jednego (2,7 tys. zł) prowadzone jest postępowanie sądowe (sprawa wniesiona w grudniu 2013 r.); 3 sprawy (95,9 tys. zł) zgłoszone do syndyka masy upadłościowej; w 11 sprawach (168,5 tys. zł) wydano sądowe nakazy i wyroki - na etapie egzekucji komorniczej,
    - > 2.950,3 tys. zł od ww. D(...) (należności sporne). Wzrost o 909,3 tys. zł był skutkiem - podobnie jak w 2013 r. - comiesięcznej odmowy płatności przez D(...) 25% należności netto, wynikającej z faktur wystawianych przez Spółkę - zgodnie z warunkami określonymi w umowach dzierżawy i niezapłaconej kary umownej (78,4 tys. zł) - za nierealizowanie zakładanej wielkości przeładunków w 2012 r.

Spółka - w efekcie wniesienia do sądu pozwu przeciw D(...) o zapłatę nieuregulowanych płatności z I półrocza 2013 w kwocie 267,5 tys. zł<sup>90</sup> - uzyskała nakaz zapłaty z 24 lipca 2013 r. zobowiązujący dłużnika do zapłaty roszczenia z należnymi odsetkami ustawowymi i kosztami sądowymi w wysokości 10,7 tys. zł. Pozwany wniósł sprzeciw. Do czasu kontroli NIK (10 lipca 2014 r.) sprawa nie została rozstrzygnięta.

Spółka prowadziła działalność windykacyjną w oparciu o „Instrukcję KP-ZO/II-06 *Postępowanie windykacyjne*” z 15 lipca 2011 r.

Szybkość obrotu należności wyrażona w dniach<sup>91</sup> wynosiła: 44 w 2011 r., 47 w 2012 r. i 46 w 2013 r.

(dowód: akta kontroli str. 883, 885, 888, 1025, 1026, 1028-1050)

<sup>83</sup> Wyrażony średniorocznym stanem ogółu zobowiązań z tytułu dostaw i usług pomnożonym przez 365 dni i podzielonym przez wartość sprzedanych towarów i materiałów powiększoną o koszt wytworzenia sprzedanych produktów. bez uwzględnienia faktu ujęcia w liczniku wielkości z podatkiem VAT, a w mianowniku bez VAT.

<sup>84</sup> Patrz Bień W. Ocena efektywności finansowej spółek kapitałowych Difin, 2005, s. 80.

<sup>85</sup> z tytułu kaucji od umowy dzierżawy.

<sup>86</sup> w tym 2.060,5 tys. zł (tj. 87,5%) - do 1. miesiąca.

<sup>87</sup> z tego 865,8 tys. zł - do 1. miesiąca, 128,7 tys. zł - do 3 miesięcy, 3,7 tys. zł - do 6 miesięcy.

<sup>88</sup> = 1.088,2 tys. zł (stan należności na 31.12.2012 r.) + 2.112,5 tys. zł (przypis) - 322,7 tys. zł należności spisane na mocy uchwały nr 1 Zarządu Spółki z 20.12.2013 r.) - 558,9 tys. zł należności zmniejszone (zapłata).

<sup>89</sup> zmniejszenie o 11 tys. zł: 2 dłużników spłaciło dług w kwocie 4,6 tys. zł; jeden - zmniejszył zadłużenie o 26,4% z 24,2 do 17,8 tys. zł.

<sup>90</sup> należność główna.

<sup>91</sup> stosunkiem iloczynu średniorocznym stanów ogółu należności z tytułu dostaw i usług (z podatkiem VAT) x liczba dni w roku do przychodu netto ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów (bez VAT).

Krzysztof Kamiński główny księgowy ZMPSiŚ - w związku z brakiem skutecznej egzekucji należności od D(...) i dopuszczeniem do systematycznego wzrostu tego zadłużenia - wyjaśnił: „(...) na dzień 17 lipca 2014 r. przeterminowane należności wynosiły 3.046 tys. zł. Celem ich odzyskania prowadzone są na bieżąco czynności windykacyjne zgodnie z instrukcją KP-ZO/I-06 tj.: monity do dłużnika wzywające drogą telefoniczną do zapłaty przeterminowanych należności, cykliczne wysyłanie wezwań o zapłatę zaległych należności (...), skierowanie sprawy na drogę postępowania sądowego, aktualizacja zaległości w księgach rachunkowych zgodnie z uchwałami Zarządu. W związku z prowadzoną windykacją sądową przez kancelarię radców prawnych (...), w wyniku wniesionego przez D(...) sprzeciwu od nakazu zapłaty w postępowaniu upominawczym, nakaz ten z mocy prawa (art. 505 §1 kpc) utracił swoją moc i sprawa toczy się teraz zwykłym trybem przed Sądem Okręgowym w Szczecinie (sygn. akt VIII GC 429/13). Postanowieniem sąd skierował sprawę do mediacji. Termin mediacji upłynął 30 czerwca 2014 r., druga strona wniosła o ich przedłużenie. (...) Pozwem objęto część należności, reprezentatywną dla sprawy albowiem należność (niezapłacona część czynszu) zakwalifikowana została jako sporna ponieważ strona zgłosiła zarzut potrącenia, którego zasadność będzie badana przez sąd. Wyrok przełoży się na zasadność dochodzenia pozostałej kwoty. W uzupełnieniu (...), fakt nieskonsumowania kaucji jest skutkiem spornego charakteru należności. D(...) dokonał potrąceń notami księgowymi, a więc zakwestionowana została (...) zasadność dochodzenia wierzytelności ponad określoną kwotę objętą potrąceniem. Ponadto w sytuacji w której sąd skierował sprawę na drogę mediacji uruchomienie zaprzecza możliwości ugodowego załatwienia sprawy”.

(dowód: akta kontroli str. 1128, 1129)

W myśl art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2004 r. o zmianie uop oraz o zmianie niektórych innych ustaw<sup>92</sup> w związku z art. 5 ust. 2 tej ustawy, podmioty zarządzające portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej posiadające udziały lub akcje w spółkach działających w sferze eksploatacji powinny je zbyć do dnia 31 grudnia 2005 r. Działalnością w sferze eksploatacji, prowadzoną w granicach portów i przystani morskich, jest działalność polegająca na świadczeniu usług portowych, którymi są: 1) usługi odnoszące się do statków: a) pilotowe, b) holownicze, c) cumownicze; 2) usługi wobec ładunków, w tym załadunek i wyładunek, sztautowanie, trzymowanie, przeładunek i obrót ładunkowy wewnątrz portu; 3) usługi wobec pasażerów, w tym zaokrętowanie i wyokrętowanie.

Aneta Szreder-Piernicka wyjaśniła: „ZMPSiŚ stoi na stanowisku, że obowiązek zbycia udziałów dotyczył posiadanych bezpośrednich udziałów w spółkach działających w sferze eksploatacji. (...) W przypadku TPŚ, ZMPSiŚ (...) nie posiada w niej udziałów, a sprawuje (...) pośrednią kontrolę, poprzez posiadanie większościowego pakietu akcji w spółce PT – jedyne go współlnika TPŚ. Językowa wykładnia przepisu art. 5 ust. 1 ustawy zmieniającej jest jasna i prowadzi do wniosku, że ZMPSiŚ nie naruszył przepisów tej ustawy. Zgodnie zaś z zasadami wykładni przepisów prawa, inne metody wykładni (celowościowej, funkcjonalnej etc.) należy stosować wyłącznie w wypadku, gdy odtworzenie treści normy prawnej zakodowanej w danym przepisie nie jest możliwe w drodze wykładni językowej (...).

(dowód: akta kontroli str. 1305-1307)

2. Średnioroczna liczba zatrudnionych w Spółce - w przeliczeniu na pełne etaty:

> w 2011 r. wynosiła 281,2, z tego na stanowiskach: nierobotniczych 187,2 (w tym 3 członków zarządu); robotniczych - 93,9.

<sup>92</sup> Dz. U. z 2004 r. Nr 281, poz. 2782.

> w 2012 r. – 283,7, z tego na stanowiskach: nierobotniczych 192,6 (w tym 3 członków zarządu); robotniczych - 91,1.

> w 2013 r. - 277,2, z tego na stanowiskach: nierobotniczych 187,6 (w tym 3 członków zarządu); robotniczych 89,6.

W roku 2011 koszty wynagrodzeń łącznie wynosiły 16.503,2 tys. zł, z tego: pracowników - 15.675 tys. zł (95%); członków zarządu - 828,2 tys. zł (5%). W 2012 r. koszty wynagrodzeń łącznie wzrosły do 17.275,3 tys. zł (o 4,7%), z tego: pracowników do 16.414,4 tys. zł (o 4,7%); członków zarządu - do 860,8 tys. zł (o 3,9%).

Łączne koszty wynagrodzeń w roku 2013 wzrosły do 17.407,6 tys. zł, przy dynamice odniesionej do roku poprzedniego wynoszącej 100,8%. Przy tym dynamika wzrostu kosztów wynagrodzeń pracowników wynosiła 99,9%, a członków zarządu 116,3%<sup>93</sup>. Wzrost ten był skutkiem konieczności wypłacenia 2 członkom Zarządu odpraw z tytułu „odwołania ze stanowiska” w kwocie 120,3 tys. zł<sup>94</sup>, odprawy emerytalno-rentowej w kwocie 23,3 tys. zł<sup>95</sup> i ekwiwalentów za urlopy - 102,1 tys. zł<sup>96</sup>.

Koszty wynagrodzeń rady nadzorczej<sup>97</sup> wynosiły odpowiednio 415.329,7 zł, 410.092,1 zł i 414.549,6 zł oraz 207.274,8 zł w I półroczu 2014 r. (tj. 2,5% łącznych kosztów wynagrodzeń = 8.201.963,1 zł). W I półroczu 2014 r. koszty wynagrodzeń: pracowników wynosiły 7.887.606,1 zł; zarządu 314.357 zł.

(dowód: akta kontroli str. 883, 905, 926, 927, 928, 1019)

### 3. Spółka:

a) posiadała *Strategię rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu na lata 2007 – 2020* z kwietnia 2007 r., zaktualizowaną w roku 2010 i 2011 (dalej Strategia).

W dniu 26 czerwca 2014 r. WZA zatwierdziło *Strategię rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu do 2027 r.*

b) zgodnie z nakreślonymi w Strategii kierunkami rozwoju, opracowywała plany inwestycyjne na dany rok z założeniami na kolejne 4 lata i tak np.:

- w planie inwestycyjnym na 2013 r. z założeniami na lata 2014 - 17 (plan na 2013 r.),
- w planie inwestycyjnym na 2014 r. z założeniami na lata 2015 - 18 (plan na 2014 r.).

W planach inwestycyjnych ujmowano m.in.: zobowiązania, kredyty, zadania polegające na budownictwie inwestycyjnym kontynuowane i nowo rozpoczynane, a także zakupy gotowych dóbr inwestycyjnych i inwestycje niezwiązane z budownictwem inwestycyjnym.

W planie na 2014 r. przewidziano m.in. kontynuację 9 zadań inwestycyjnych<sup>98</sup> i rozpoczęcie 7 zadań<sup>99</sup>, które na 23 lipca 2014 r. były w trakcie realizacji.

c) opracowywała roczne plany rzeczowo-finansowe (budżet na dany rok) z prognozą na kolejne 4 lata<sup>100</sup>, zawierające m.in. dane o: wielkości przeładunków, o przychodach i kosztach, źródłach finansowania głównych zadaniach inwestycyjnych o których mowa w planie inwestycyjnym.

<sup>93</sup> przy kwocie wynagrodzeń: pracowników – 16.406,6 tys. zł (tj. 94,2% kosztów wynagrodzeń łącznie), członków zarządu – 1.001 tys. zł (tj. 5,8% łącznych kosztów wynagrodzeń).

<sup>94</sup> zgodnie z § 8 umów o pracę z 6 lipca 2010 r. tj. w wysokości 3 – krotności wynagrodzenia miesięcznego każdego

<sup>95</sup> zgodnie z § 4 pkt 4 i 5 jednej z ww. umów:

<sup>96</sup> zgodnie z art. 171 § 1 Kodeksu pracy.

<sup>97</sup> liczącej 10 osób.

<sup>98</sup> 1. Przebudowa infrastruktury drogowej w portach Szczecin i Świnoujście (pSiŚ), 2. Przebudowa infrastruktury kolejowej w pSiŚ, 3. Budowa nabrzeża w porcie zewnętrznym w Świnoujściu, 4. Budowa terminala kontenerowego na O. Grabowskim w Szczecinie, 5. Modernizacja odbojnic na stanowiskach promowych nr 2, 3 i 4 w TPŚ, 6. Wdrożenie systemu TETA Consellation, 7. Rozbudowa infrastruktury portowej w pln. części ptw. Ewa, 8. Rozbudowa infrastruktury pld. części portu w Świnoujściu, 9. Budowa nb. Przemysłowego na kanale Wrocławskim w porcie w Szczecinie.

<sup>99</sup> tj. 1. Budowa infrastruktury terminali portowych w S. i Ś., 2. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w portach w S. i Ś., 3. Przystosowanie infrastruktury TPŚ do obsługi transportu intermodalnego, 4. Dostosowanie sieci kanalizacyjnej w rejonie wylotu WD - 33 nb. Sosnowieckie do obowiązujących przepisów prawa, 5. Wykonanie połączenia wodociągowego w rejonie nb. Polskiego i Czeskiego, 6. Budowa nabrzeża w porcie zewnętrznym w Świnoujściu – doprowadzenie mediów - przyłącze SCV, 7. Przebudowa infrastruktury w rejonie nabrzeża Spółdzielczego i Przejściowego.

<sup>100</sup> będące: o wieloletnią symulację finansową sporządzoną w oparciu o parametry makroekonomiczne przyjęte w budżecie państwa, prognozy bankowe oraz uaktualniony plan inwestycyjny, o zestawieniem przychodów kosztów wyniku finansowego ze wskazaniem jej zasobów majątkowych i źródeł ich pokrycia.

Dynamika planowanych na 2014 r. podstawowych kategorii ekonomicznych w relacji do roku 2013 wynosiła:

- 107,7% w odniesieniu do przychodów ze sprzedaży<sup>101</sup> i 112,8% w odniesieniu do przychodów ogółem<sup>102</sup>;
- 108,5% w odniesieniu do kosztów sprzedaży (105,3% w odniesieniu do kosztów sprzedaży bez amortyzacji) oraz 107,4% w odniesieniu do kosztów ogółem,
- 101,5% - zysk ze sprzedaży; 165,1%, zysk operacyjny i 141,2% zysk netto<sup>103</sup>.

Dane z roku bazowego - 2013 r. - wynikały z ewidencji księgowej Spółki.

Budżet kosztów na 2014 r. i dalsze lata prognozy opracowano po uwzględnieniu założeń, tj.: średnioroczny wskaźnik inflacji, planowane remonty, włączanie do ewidencji środków trwałych z inwestycji, skutków finansowych wynikających z zapisów zawartych w umowach – np. utrzymanie przejezdności dróg, nadzory nad mediami, ochrona portu itp. – oraz innych czynników mających wpływ na poziom kosztów, a wynikających z realizacji planowanych zdarzeń gospodarczych.

Dynamika przyrostu kosztów jest skutkiem koniecznych do poniesienia nakładów dotyczących m.in. amortyzacji<sup>104</sup>, remontów pogłębiania i oczyszczanie akwenów, obciążeń publicznoprawnych (wzrost podatku o 5,1%).

(dowód: akta kontroli str. 1018, 1019, 1052-1127)

4. Spółka do finansowania działalności inwestycyjnej - poza środkami o których mowa w art. 9 ust. 2 uop - w latach objętych kontrolą pozyskiwała:

> unijne środki finansowe z:

- Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007 - 2013 (POLiŚ) priorytet VII Transport przyjazny środowisku – przy ich współudziale realizowała 4 projekty inwestycyjne<sup>105</sup>. Łączna maksymalna kwota dofinansowania tych projektów - wg zawartych umów na dzień 13 czerwca 2014 r. wynosiła 194.045,5 tys. zł,
- POLiŚ działanie 7.4. Rozwój transportu intermodalnego na dofinansowanie projektu pn. „Budowa terminalu kontenerowego na Ostrowie Grabowskim w porcie Szczecin - etap I” realizowanego przy współudziale innego beneficjenta, tj. D(...), Spółka wg stanu na 13 czerwca 2014 r. otrzymała środki w kwocie 3.451,1 tys. zł;
- EEPR<sup>106</sup> na dofinansowanie priorytetowej inwestycji dotyczącej budowy stanowiska statkowego do przeładunku LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu, w kwocie 24.561,9 tys. euro<sup>107</sup>.

> finansowanie komercyjne w formie kredytów inwestycyjnych, pomostowych i emisji obligacji z przeznaczeniem na realizację ww. zadań. Stosowne umowy z 3 bankami zapewniły możliwość dysponowania środkami w kwocie 202.000 tys. zł<sup>108</sup>.

Dostępność do tych środki zapewniła Spółce zachowanie płynności finansowej.

(dowód: akta kontroli str. 919, 920, 921)

5. Spółka w latach 2012-2014 realizowała 4 umowy o dofinansowanie, na łączną kwotę 194.045,5 tys. zł - w ramach POLiŚ - stanowiącą 85% wydatków kwalifikowalnych. Na dzień 31 marca 2014 r.:

<sup>101</sup> wynoszących – odpowiednio w latach – 146,169,3 i 135.777,9 tys. zł).

<sup>102</sup> Które zaplanowano w kwocie na 164.561,3 tys. zł przy 145.943,2 tys. zł wykonanych w roku poprzednim.

<sup>103</sup> EBIT – będący wskaźnikiem efektywności wykorzystania posiadanych przez firmę aktywów kształtuje się w przedziale 31,6 + 32,2 mln. zł, wskaźnik oceny kondycji firmy EBITDA – jako miara zdolności Spółki do generowania gotówki z podstawowej działalności operacyjnej – na poziomie 66,7 + 80,2 mln. zł.

<sup>104</sup> Wzrost o 5.455 tys. zł do 35.129 tys. zł.

<sup>105</sup> tj. 1. „Przebudowa infrastruktury portowej w północnej części portu półwysp Ewa w porcie w Szczecinie”, 2. „Przebudowa infrastruktury drogowej w pSiS”, 3. „Przebudowa infrastruktury kolejowej w pSiS”, 4. „Przebudowa infrastruktury portowej w południowej części portu w Świnoujściu”, 5. „Budowa infrastruktury terminali portowych w S. i Ś. – miejsca postojowe” 245.047,2 tys. zł: do czasu kontroli nie składano wniosków o wypłatę dofinansowania.

<sup>106</sup> Europejski Program Energetyczny Na Rzecz Naprawy Gospodarczej.

<sup>107</sup> Na mocy decyzji KE z dnia 5.11.2010 r. - Działanie nr EEPR-2009-INTg-LNG-PL-512.574820/512.574825.

Do dnia kontroli - 13.06.2014 r. - otrzymano 14.886,2 tys. euro (62.206,8 tys. zł).

<sup>108</sup> z tego: ▪ 155.000 tys. zł w formie obligacji na finansowanie budowy stanowiska do przeładunku LNG oraz ewentualnych zadań dodatkowych; ▪ 30.000 tys. zł - odnawialny kredyt pomostowy na prefinansowanie ww. projektów przebudowy infrastruktury drogowej - 17.000 tys. zł i kolejowej - 13.000 tys. zł; ▪ 17.000 tys. zł odnawialny kredyt pomostowy na prefinansowanie ww. projektu pn. „Przebudowa infrastruktury portowej w południowej części portu w Świnoujściu”.

- > każda z nich była w toku realizacji,
- > kwota łączna wniosków o płatność:
  - złożonych – wynosiła 120.329,9 tys. zł (tj. 52,7% kwoty wydatków kwalifikowalnych),
  - poświadczonych - 118.474,4 tys. zł (tj. 98,5% kwoty wniosków złożonych),
  - pozostających na etapie weryfikacji przez CUPT<sup>109</sup> - 1.855,5 tys. zł.
- > kwota łączna otrzymanego dofinansowania wynosiła 100.690,9 tys. zł<sup>110</sup>, co stanowiło 51,9% kwoty dofinansowania określonego w umowach o dofinansowanie - wg stanu na 5 czerwca 2014 r. kwota otrzymanego dofinansowania wynosiła 105.352,7 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 1020, 1021)

6. Spółka, w wyniku działalności inwestycyjnej, zwiększyła majątek trwały o: 18.709,2 tys. zł w 2011 r.; 16.198,3 tys. zł w 2012 r.; 6.396,8 tys. zł w 2013 r.; 112,7 tys. zł I półroczu 2014 r. W każdym przypadku wprowadzenie środka trwałego do ewidencji księgowej następowało w miesiącu przyjęcia tego środka do eksploatacji.

Wartość netto rzeczowego majątku trwałego ogółem na koniec czerwca 2014 r. wynosiła 1.056.156,5 tys. zł, co stanowiło 125,1% jego wartości z końca 2011 r. wynoszącego 844.285,4 tys. zł. W tym czasie wskaźnik umorzenia tego majątku wynosił odpowiednio 51,3% i 49,7%, w tym: 54,6% i 49,1% budynków i budowli oraz 94,3% i 92,9% urządzeń technicznych i maszyn.

(dowód: akta kontroli str. 890, 907 – 918)

7. Spółka, zgodnie z dyspozycją Ministerstwa Skarbu, przekazywała do Departamentu Spółek Kluczowych<sup>111</sup> - z wykorzystaniem *Publikatora Raportów* - informacje kwartalne o Spółce oraz sprawozdanie F-01, a w przypadku informacji za I kwartał dodatkowo bilans za rok poprzedni.

Spółka w ramach programu badań statystycznych statystyki publicznej<sup>112</sup> terminowo sporządzała 20 sprawozdań w wersji elektronicznej, w tym m.in.:

- miesięczną *Ankiętę koniunktury gospodarczej* (formularz AK-U/m),
- kwartalne *Sprawozdanie o przychodach, kosztach i wyniku finansowym oraz nakładach na środki trwałe* (F-01/I-01),
- roczne *Sprawozdanie o emisji zanieczyszczeń powietrza oraz o stanie urządzeń oczyszczających* (OS-1),
- roczne *Sprawozdanie o obrotach ładunków oraz o długości nabrzeży w punktach morskich* (T-10),
- roczne *Sprawozdanie o pracujących, wynagrodzeniach i czasie pracy* (Z-06b),
- *Roczną ankietę przedsiębiorstwa* (SP). Część III dział I i dział II tego sprawozdania zawierało informacje m.in. o wielkości nakładów inwestycyjnych na środki trwałe (budowa, zakup oraz ulepszenie istniejących). Nakłady te wynosiły: 139.947 tys. zł (tj. 99,8% nakładów ogółem) w 2012 r.; 108.084 tys. zł (tj. 99,9% nakładów ogółem) w 2013 r. Dane ujęte w tym sprawozdaniu były zgodne z dokumentacją finansowo-księgową Spółki.

(dowód; akta kontroli str. 943 - 1015)

<sup>109</sup> Centrum Unijnych Projektów Transportowych w Warszawie.

<sup>110</sup> w tym 36.784,7 tys. zł, z 43.276,1 tys. zł poświadczonych wniosków o dofinansowanie na kwotę 44.169,2 tys. zł tj. 84,7% maksymalnej kwoty wydatków kwalifikowanych y dofinansowania = 44.304 tys. zł na realizację projektu pn. „Przebudowa infrastruktury drogowej w portach Szczecin i Świnoujście”. Zdanie w ujęciu rzeczowym zostało zakończone w styczniu, a odbiór robót nastąpił 18 lutego 2014 r.

<sup>111</sup> od października 2013 r. [pismo MSP/DSK/1864/13 z 10 października 2013 r.], a poprzednio do Departamentu Projektów Strategicznych [pismo DPS-MB-5232-6/12(MSP/DPS/192/12 z 24 maja 2012 r.).

<sup>112</sup> ustawa z dnia 29.06.1995 r. o statystyce publicznej (Dz. U. nr 88, poz. 439 ze zm.), Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9.11.2012 r. i z dnia 9.08.2013 r. w sprawie programu badań statystycznych statystyki publicznej za rok 2013 i za rok 2014. Wzory formularzy określających zakres gromadzonych informacji <http://form.stat.gov.pl/formularze/2014/index.htm>.



Ustalone  
nieprawidłowości

W działalności Spółki w opisanym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Spółki w zbadanym zakresie.

## IV. Wnioski

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli<sup>113</sup>, wnosi o:

1. *Niezwłoczne przekazywanie do publikacji ogłoszeń o udzieleniu zamówienia publicznego po zawarciu umowy wykonawczej.*
2. *Zwracanie się do wykonawców o udzielenie wyjaśnień dotyczących elementów ofert, mających wpływ na wysokość ceny, w celu ustalenia, czy oferty zawierają rażąco niską cenę w stosunku do przedmiotu zamówienia.*
3. *Weryfikację ilości i wartości robót budowlanych, zawieranych w kosztorysach inwestorskich i ofertach wykonawców.*
4. *Podjęcie działań umożliwiających zakończenie zadania „Rozbudowa infrastruktury portowej w południowej części portu w Świnoujściu. Budowa stanowiska promowego nr 1” w terminie umownym, tj. do dnia 30 listopada 2014 r.*

## V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia  
zastrzeżeń

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

Zgodnie z art. 54 ust. 1 i 2 ustawy o NIK, kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Szczecinie.

Obowiązek  
poinformowania  
NIK o sposobie  
wykorzystania uwag  
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK, proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 30 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

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

Szczecin, dnia

Najwyższa Izba Kontroli  
Delegatura w Szczecinie

Kontrolerzy  
Robert Lewandowski  
Główny specjalista kontroli państwowej

Dyrektor

.....  
Zdzisław Marcuch  
Doradca techniczny  
.....

<sup>113</sup> Dz. U. z 2012 r., poz. 82 ze zm.

