



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Szczecinie

LSZ.410.006.03.2022

Andrzej Wyganowski
Burmistrz Miasta i Gminy Stepnica

Urząd Miasta i Gminy
ul. Tadeusza Kościuszki 4
72-112 Stepnica

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

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

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Miasta i Gminy w Stepnicy ¹ ul. Tadeusza Kościuszki 4, 72-112 Stepnica
Kierownik jednostki kontrolowanej	Andrzej Wyganowski – Burmistrz Miasta i Gminy Stepnica ² od 26 października 2018 r. ³
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Planowanie, realizowanie i nadzorowanie rozwoju portu morskiego. 2. Zarządzanie infrastrukturą portową i zapewnienie jej ochrony. 3. Prowadzenie gospodarki finansowo-księgowej oraz osiąganie planowanych wyników finansowych.
Okres objęty kontrolą	Od 1 stycznia 2019 r. do 31 marca 2022 r., z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed i po tym okresie, jeżeli miały istotny wpływ na zagadnienia objęte kontrolą NIK ⁴ .
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ⁵ .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Szczecinie.
Kontrolerzy	Małgorzata Chabiniak, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LSZ/63/2022 z 5 maja 2022 r.; Aneta Kolecka, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LSZ/75/2022 z 16 maja 2022 r.; Krzysztof Zawadzki, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LSZ/64/2022 z 5 maja 2022 roku (akta kontroli str. 1-6)

OCENA OGÓLNA

II. Ocena ogólna⁶ kontrolowanej działalności

Gmina Stepnica⁷ podejmowała działania mające na celu planowanie i prognozowanie rozwoju portu morskiego w Stepnicy⁸ m.in. opracowując w 2016 r. Strategię rozwoju portu morskiego w Stepnicy⁹, którą zaktualizowano w marcu 2021 r. Strategia rozwoju portu była zgodna z przyjętymi strategiami dotyczącymi rozwoju Gminy, rozwoju turystyki w Gminie oraz z projektem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie Portu.

Gmina podejmowała działania zmierzające do rozwoju działalności gospodarczej prowadzonej w Porcie oraz promocji takiej działalności m.in. poprzez określenie preferencyjnych zasad pobierania opłaty tonażowej oraz przystaniowej od specjalnych jednostek pływających oraz jednostek, których portem macierzystym

¹ Dalej: Urząd.

² Dalej: Burmistrz.

³ Zaświadczenie Gminnej Komisji Wyborczej w Stepnicy z 26 października 2018 r.

⁴ Czynności kontrolne zakończono 29 czerwca 2022 r.

⁵ Dz. U. z 2022 r. poz. 623; dalej: ustawa o NIK.

⁶ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną, jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

⁷ Dalej: Gmina.

⁸ Dalej: Port.

⁹ Dalej: Strategia rozwoju portu.

jest Port. Gmina w pełni wykorzystywała obszar znajdujący się w granicach administracyjnych Portu, którego powierzchnia wynosiła 3,6923 ha.

Obiekty infrastruktury portowej objęte badaniem utrzymywane były w należytym stanie technicznym, dla wszystkich obiektów założono książki obiektów budowlanych, przeprowadzono okresowe kontrole ich stanu technicznego.

Gmina corocznie wykonywała okresowe badania batymetryczne basenów portowych. W 2017 r. sporządzono plany zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych.

Gmina wykonywała zadania remontowo-inwestycyjne na terenie Portu, aczkolwiek w niewielkim wymiarze finansowym, oraz ponosiła koszty jego utrzymania. Zbadane cztery zamówienia publiczne udzielane były w celu wykonania działalności obsługi związanej z zarządzaniem infrastrukturą portową. Zapewniono należyty nadzór nad realizacją zamówień oraz sposobem udokumentowania odbioru zadań.

W okresie objętym kontrolą przychody z działalności portowej przewyższały poniesione na tą działalność koszty i zostały prawidłowo wydatkowane na cele zgodne z przepisami ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich¹⁰.

Aktywa trwale stanowiące infrastrukturę portową zostały ujęte w ewidencji majątku z zastosowaniem właściwej Klasyfikacji Środków Trwałych¹¹.

Stwierdzono, że Gmina nie zawsze prawidłowo wykonywała zadania i uprawnienia podmiotu zarządzającego portem morskim określone w przepisach ustawy o portach. Nieprawidłowości dotyczyły:

- braku wskazania w Strategii rozwoju portu wielkości potencjału w zakresie obsługi pasażerów wyrażonej w liczbie pasażerów,
- zawarcia w 2021 r. umowy dzierżawy na okres powyżej 10 lat bez zgody ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

Ponadto naruszone zostały przepisy ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości¹² wskutek ujęcia w księgach rachunkowych, trzech pozycji infrastruktury portowej, na które składało się wiele środków trwałych, wskutek braku wyodrębnienia wartości poszczególnych środków trwałych i zaniechania prowadzenia dla nich kont analitycznych.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowe¹³ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Planowanie, realizowanie i nadzorowanie rozwoju portu morskiego.

Opis stanu faktycznego

1.1. W latach 2019-2022 (do 31 marca) Gmina wykonywała zadania i uprawnienia podmiotu zarządzającego Portem, w granicach której położona była większa część nieruchomości gruntowych, z wyłączeniem gruntów pokrytych wodami, co było zgodne z art. 25 ust. 1, w związku z art. 23 ust. 1 ustawy o portach.

W okresie objętym kontrolą podstawowym dokumentem w zakresie rozwoju portu funkcjonującego na obszarze Gminy była Strategia rozwoju Portu opracowana w 2016 r.¹⁴

¹⁰ Dz. U. z 2021 r. poz. 491 ze zm.; dalej: ustawa o portach.

¹¹ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 3 października 2016 r. w sprawie Klasyfikacji Środków Trwałych (Dz. U. poz. 1864); dalej: rozporządzenie w sprawie KŚT.

¹² Dz.U. z 2021 r. poz. 217 ze zm.; dalej uor.

¹³ Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena cząstkowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

W treści ww. Strategii zawarto m.in. opis:

- 1) planowanych celów strategicznych obejmujących przede wszystkim pogłębienie przez Urząd Morski w Szczecinie¹⁵ toru podejściowego do Portu do głębokości 4,5 m oraz wybudowanie falochronu osłonowego Basenu Rybackiego; zwiększenie przeładunków w Porcie do 300 tys. ton rocznie; poprawę konkurencyjności Portu w stosunku do małych portów na terenie kraju i za granicą; wspieranie dotychczasowych inwestorów prywatnych zainteresowanych dzierżawą Portu i inwestowaniem w zaplecze magazynowe; zdobycie kolejnych potencjalnych armatorów i przedsiębiorców zainteresowanych prowadzeniem działalności na terenie Portu; rozwój transportu intermodalnego w regionie; przystąpienie do Stowarzyszenia działającego na rzecz małych portów; utrzymanie parametrów technicznych i stanu infrastruktury w Basenie Kolejowym i Rybackim;
 - 2) źródeł finansowania ww. celów oraz problemów z tym związanych, w tym wskazano m.in. że: brak jest możliwości uzyskania przez Gminę zewnętrznych środków na budowę zabezpieczenia Basenu Rybackiego przed skutkami falowania (falochronu osłonowego); dodatkowe inwestycje w zakresie bezpieczeństwa i poprawy funkcjonalności portu pozostają zależne od środków finansowych pozyskiwanych z zewnątrz; uzyskane dochody z dzierżawy basenów portowych zostaną przeznaczone na prace remontowe i modernizacyjne w Porcie;
 - 3) zakładanych maksymalnych parametrów statków obsługiwanych przez Port, tj. jednostki o głębokości zanurzenia do 3,10 m¹⁶, długości statku – do 115 m oraz szerokości – do 13,5 m; barki o długości całkowitej do 96 m oraz szerokości do 9,5 m; długość zestawów pchanych do 125 m o szerokości do 9,5 m);
 - 4) wielkości potencjału przeładunkowego, w tym wskazano, że wielkość magazynową nabrzeża stanowi magazyn typu elewator o pojemności 17 tys. ton, a także otwarte pola magazynowe o pow. 6 500 m²; w Porcie można obsługiwać statki, które zabierałyby od 2,5 do 3,0 tys. ton towaru; planowane inwestycje pozwolą na wzrost obrotów z obecnych 40 tys. ton do 300 tys. ton rocznie.
- (akta kontroli: str. 136-139)

Strategia rozwoju portu została zaktualizowana w marcu 2021 r. m.in. poprzez wskazanie:

- 1) planowanych inwestycji na lata 2021–2027 obejmujących: wyposażenie istniejącego magazynu w system załadunku materiałów sypkich wraz z wagą przepływową (koszt ok. 3 mln zł); budowę magazynu o lekkiej konstrukcji o pojemności 8-10 tys. ton (koszt ok. 2 mln. zł); budowę portowych dróg wewnętrznych (placów manewrowych) i placów składowych (koszt ok. 500 tys. zł); zakup dźwigu samojezdnego (koszt ok. 630 tys. zł); rozbudowę funkcjonującej w Basenie Rybackim przystani żeglarskiej o kolejne 40-50 stanowisk cumowniczych wraz z infrastrukturą sanitarną (koszt ok. 700 tys. zł); budowę systemu do przeładunku paliw płynnych z bunkierki na cysternę (koszt ok. 100 tys. zł); remont główek wejściowych do Portu (koszt ok. 100 tys. zł); remont nabrzeża przeładunkowego w Basenie Rybackim (koszt ok. 300 tys. zł);
- 2) zakładanych maksymalnych parametrów statków obsługiwanych przez Port (w związku z przeprowadzonymi inwestycjami), tj. jednostki o głębokości zanurzenia do 3,40 – 3,8 m¹⁷.

(akta kontroli: str. 140-143)

¹⁴ Bez wskazania okresu obowiązywania.

¹⁵ Dalej: Urząd Morski.

¹⁶ Przy wyższych stanach wody i dodatkowej zgodzie Urzędu Morskiego – do 3,20 m.

¹⁷ Długość i szerokość statków – bez zmian; parametry barek i zestawów pchanych – bez zmian.

Strategia rozwoju portu zawierała wszystkie elementy, o których mowa w art. 7 ust. 2b ustawy o portach, za wyjątkiem wskazania wielkości potencjału w zakresie obsługi pasażerów wyrażonej w liczbie pasażerów.

Okres na jaki została sporządzona wynosił – po aktualizacji – ponad 5 lat, co odpowiadało wymogom zawartym w przepisach prawa.

(akta kontroli: str. 136-143)

Strategia rozwoju portu obejmowała także m.in. analizę słabych i mocnych stron oraz szans i zagrożeń w aspekcie poprawy dostępności do Portu¹⁸.

(akta kontroli: str. 136-143)

Strategia rozwoju portu została opublikowana na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej¹⁹ Urzędu 15 listopada 2021 r.

(akta kontroli: str. 144)

W zakresie terminu publikacji Burmistrz m.in. wyjaśnił: *Strategia (...) została opublikowana (...) dopiero 15 listopada 2021 r. z uwagi na wprowadzenie po raz kolejny pracy zdalnej, spowodowane pandemią COVID-19 oraz utrudniony z tego powodu dostęp do systemu publikacji dokumentów (...). Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich, nie precyzuje również terminu publikacji planu, o którym mowa w art. 7 ust. 2a.*

(akta kontroli: str. 154)

Strategia rozwoju portu była zbieżna ze Strategią Rozwoju Turystyki Gminy Stepnica do roku 2020 oraz Strategią Rozwoju Gminy Stepnica do roku 2025.

(akta kontroli: str. 145-149)

W Urzędzie nie opracowano wewnętrznej procedury dotyczącej sporządzania planu (strategii) rozwoju portu.

(akta kontroli str. 161)

1.2. W kontrolowanym okresie łączna kwota wydatków poniesionych na inwestycje związane z infrastrukturą portową wyniosła 16,72 tys. zł brutto (2020 r.), co stanowiło 84% kwoty zaplanowanej. Łączna kwota wydatków poniesionych przez Gminę na remonty wyniosła 14,51 tys. zł brutto, w tym w 2019 r. – 0,37 tys. zł; w 2020 r. – 14,14 zł, co stanowiło odpowiednio 0,3% i 99% zaplanowanej kwoty. W 2021 r. Gmina nie poniosła żadnych wydatków o charakterze remontowym, mimo, że zaplanowano na ten cel kwotę 9,3 tys. zł.

(akta kontroli: str. 31)

W sprawie rozbieżności występujących pomiędzy planem, a wykonaniem wydatków remontowych i inwestycyjnych Burmistrz wyjaśnił: *Rozbieżność pomiędzy planem, a wykonaniem w zakresie środków na wydatki remontowe ogółem wystąpiła z uwagi na fakt, iż bieżąca konserwacja i drobne naprawy wykonywane są zasobem własnym,*

¹⁸ Po aktualizacji Strategii rozwoju portu w ramach słabych stron wskazano m.in. na: brak polityki umożliwiającej sprawne funkcjonowanie małych portów, brak jasno określonej strategii współpracy małych portów morskich, brak możliwości pełnego wykorzystania potencjału portowego, brak możliwości uzyskania przez Gminę zewnętrznych środków 100% na rozwój infrastruktury portowej, koszty utrzymania infrastruktury dostępu do portów od strony morza oraz nowych inwestycji w infrastrukturę dostępu oraz infrastrukturę portową; w ramach mocnych stron wskazano m.in. na pogłębienie toru podejściowego do głębokości 4,5 m; poprawę możliwości przeładunkowych Portu poprzez przeprowadzenie gruntownego remontu nabrzeży i placów składowych, poprawę bezpieczeństwa w Basenie Rybackim poprzez remont falochronu wejściowego, poprawę komfortu pracy rybaków poprzez gruntowny remont i budowę nowego zaplecza socjalnego boksów rybackich, wybudowanie falochronu osłonowego Basenu Rybackiego i Żeglarskiego; poprawę warunków pracy poprzez remont nabrzeża postojowego oraz budowę wyciągarki łodzi rybackich w Basenie Rybackim, wykorzystanie ww. basenu w celach rekreacyjno-żeglarskich, poprawę dostępności do Portu od strony lądu poprzez wybudowanie drogi łączącej drogę wojewódzką nr 111 bezpośrednio z Portem, nadanie Portowi statusu portu regionalnego.

¹⁹ Dalej: BIP.

pracownikami gospodarczymi zatrudnionymi w tutejszym urzędzie. W roku 2019 zabezpieczono środki na wykonanie remontu główek wejściowych do basenu przeładunkowego, jednak w tym zakresie niezbędne jest pozyskanie dodatkowych środków zewnętrznych. Na chwilę obecną dokonano bieżącej wymiany elementów odbojowych na falochronach na elementy tymczasowe. Środki zabezpieczane są również na wypadek powstałych szkód w czasie sztormu. Ponadto dzierżawcy, zgodnie z umowami, mają obowiązek utrzymania infrastruktury portowej w stanie niepogorszonym.

(akta kontroli: str. 154)

W latach 2019–2022²⁰ Gmina zrealizowała zadania dotyczące infrastruktury portowej, polegające na:

- wykonaniu naprawy zasilania elektrycznego pomostu pływającego na przystani żeglarskiej (0,7 tys. zł);
- wykonaniu napraw na przystani żeglarskiej (11,9 tys. zł);
- montażu ogrodzenia panelowego 3D w Porcie Przeładunkowym (16,7 tys. zł).

W zakresie inwestycji związanych z infrastrukturą zapewniającą dostęp do Portu wykonano na terenie przystani żeglarskiej naprawę falochronu pływającego (łącznie 2,0 tys. zł).

(akta kontroli: str. 166-172)

W odpowiedzi na pytanie z jakich przyczyn inwestycja obejmująca montaż ogrodzenia panelowego 3D nie została ujęta w Strategii rozwoju portu Burmistrz wyjaśnił: *Strategia (...) została stworzona we wrześniu 2016 roku, w okresie tym ogrodzenie było w dobrym stanie i nie wymagało wymiany. W związku z powyższym inwestycja wymiany ogrodzenia nie była planowana na etapie tworzenia strategii i nie została ujęta w przedmiotowym dokumencie (...).*

(akta kontroli: str. 158)

Gmina monitorowała stopień realizacji Strategii rozwoju portu m.in. poprzez prowadzenie korespondencji z Dyrektorem Urzędu Morskiego w Szczecinie²¹, Ministrem Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Zastępcą Dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie pogłębienia toru podejściowego do Portu.

(akta kontroli: str. 242-246)

Inwestycje zaplanowane w Strategii rozwoju portu (w okresie poprzedzającym jej aktualizację) obejmujące pogłębienie toru podejściowego do Portu do głębokości 4,5 m oraz wybudowanie falochronu osłonowego Basenu Rybackiego zostały zrealizowane przez Urząd Morski w 2019 r.

(akta kontroli: str. 19, 260-282)

W zakresie realizacji inwestycji - jakie w związku z aktualizacją Strategii rozwoju portu - zostały przez Gminę zaplanowane do wykonania w latach 2021-2027 - Burmistrz wyjaśnił: *Do końca 2021 r. nie zostały one zrealizowane z uwagi na brak środków zewnętrznych umożliwiających dokonanie inwestycji na terenie Portu Morskiego w Stepnicy.*

(akta kontroli str. 165)

W Urzędzie nie opracowano wewnętrznej procedury dotyczącej realizowania i nadzorowania planu (strategii) rozwoju portu.

(akta kontroli str. 161)

²⁰ Stan na 31 marca 2022 r.

²¹ Dalej: Dyrektor UMS.

1.3. Szczegółowym badaniem objęto cztery postępowania o udzielenie zamówień publicznych, przeprowadzone na podstawie wewnętrznych uregulowań Urzędu²², do których nie zastosowano przepisów ustaw z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych²³ i z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych²⁴.

Łączna wartość zbadanych zamówień publicznych wynosiła 36,83 tys. zł brutto, z tego:

- wykonanie przeglądów technicznych obiektów hydrotechnicznych - 4,8 tys. zł;
- wykonanie prac hydrograficznych polegających na sporządzeniu sondażu w Basenie Rybackim i Basenie Kolejowym Portu - 3,44 tys. zł;
- montaż ogrodzenia panelowego 3D - 16,72 zł;
- wykonanie napraw na przystani jachtowej w Basenie Rybackim - 11,87 zł.

(akta kontroli str. 173-202)

Wszystkie cztery zamówienia udzielane były w celu wykonania działalności obsługi związanej z zarządzaniem infrastrukturą portową.

W wyniku badania dokumentacji ww. postępowań m.in. ustalono, że:

- w prawidłowy sposób korzystano z wyłączeń stosowania przepisów Pzp,
- wartość zamówienia została we wszystkich przypadkach określona prawidłowo i z należytą starannością;
- we wszystkich przypadkach dokonano zapytania ofertowego i otrzymano ofertę;
- w przypadku trzech zamówień zawarto z wykonawcami umowy w formie pisemnej; w jednym przypadku ograniczono się do wysłania zamówienia na usługę;
- we wszystkich przypadkach zapewniono należyty nadzór nad realizacją zamówienia, w tym terminem jego wykonania oraz sposobem udokumentowania odbioru zadania.

(akta kontroli str. 173-202)

1.4. Obszar nieruchomości gruntowych znajdujących się w granicach Portu, którym władała Gmina przez cały okres objęty kontrolą pozostawał niezmienny i wynosił 3,6923 ha (tj. 100% całkowitej powierzchni Portu). Łączna długość nabrzeży wynosiła 500 mb; na cele przeładunkowo-składowe wykorzystywano 348 mb; obsługę pasażerską - ok. 140 mb (z wykorzystaniem części nabrzeża przeznaczonego głównie do celów przeładunkowo-składowych); obsługę rybołówstwa - 104 mb. Dodatkowo na cele związane z żeglarstwem wykorzystywano nabrzeże przystani żeglarskiej o dł. ok. 150 mb.

Powierzchnia budynków znajdujących się na terenie Portu we władaniu Gminy wynosiła 1 355,06 m².

(akta kontroli: str. 30, 154, 203, 204-219)

W zakresie określania przez Urząd potrzeb dotyczących pozyskiwania nowych nieruchomości Burmistrz wyjaśnił: *Urząd nie określił potrzeb dotyczących nowych gruntów i innych nieruchomości. Wszystkie grunty portowe i obiekty zostały skomunalizowane w 1991 r.*

(akta kontroli: str. 17)

²² Regulamin udzielania przez Urząd Miasta i Gminy Stepnica zamówień na dostawy, usługi i roboty budowlane, będący załącznikiem do Zarządzenia nr 18/2014 Burmistrza oraz do Zarządzenia nr 7/2021.

²³ Dz. U. z 2019 r. poz. 1843, ze zm. (obowiązująca do 31 grudnia 2020 r.); dalej: Upzp.

²⁴ Dz.U. z 2021 r. poz.1129; dalej: Pzp.

W okresie objętym kontrolą nie wystąpiły sytuacje, w których Gmina mogłaby skorzystać z praw przysługujących jej na podstawie art. 4 ust. 1 ustawy o portach, tj. prawa pierwokupu przy sprzedaży i pierwszeństwa przy oddaniu w użytkowanie wieczyste i przeniesieniu prawa użytkowania wieczystego.

(akta kontroli: str. 17)

W kwestii oceny procesu i efektów komunalizacji gruntów portowych Burmistrz wyjaśnił: *Proces komunalizacji przebiegał w 1991 r. i trudno ocenić ten proces z uwagi na zmianę władz i kadry w tutejszym Urzędzie. Port Morski w Stepnicy, będąc własnością Skarbu Państwa, nie miałby szansy na tak dynamiczny rozwój. Port ten zakwalifikowany został do kategorii portów nie mających podstawowego znaczenia dla gospodarki, w związku z czym nakłady na utrzymanie i modernizację byłyby znikome. W konsekwencji przekazania portu na rzecz Gminy, zyskał on zarządzającego portem, któremu zależało na jego rozwoju. (...). Dla zarządzającego portem, priorytetowym zadaniem w działaniach jest zapewnienie jego prawidłowego funkcjonowania oraz rozwoju, zarówno na szczeblu gminnym, powiatowym, wojewódzkim oraz międzynarodowym. Usytuowanie portu na drodze między Portami Szczecin-Świnoujście, daje mu przewagę w stosunku do innych małych portów w dążeniu do rozwoju. W okresie kiedy Port Morski w Stepnicy pozostawał w zarządzie Skarbu Państwa, stan infrastruktury technicznej portu w okresie powojennym ulegał stopniowej degradacji. W roku 1978 został siłami mieszkańców przywrócony do stanu pozwalającego na jego użytkowanie zgodnie z przeznaczeniem. Jednak wieloletnie użytkowanie go przez państwową firmę (...) doprowadziło port do degradacji. Ponownie długoletni dzierżawca firma (...) nie dokonywała remontu portu w szerokim zakresie. W 1990 r. jedynie wyremontowane zostały przy jej udziale falochrony wejściowe do Basenu Przeładunkowego. Działania takie doprowadziły do wyłączenia z eksploatacji Nabrzeża Północnego i części Nabrzeża Południowego w Basenie Przeładunkowym przez Dyrektora Urzędu Morskiego. Dopiero perspektywa pozyskania środków z Funduszy Europejskich programowanych na lata 2007-2013 oraz środków z budżetu państwa, dały możliwość dokonania gruntownego remontu Portu Morskiego w Stepnicy, który został wykonany. Między innymi Gmina Stepnica, korzystając z własnych środków budżetowych i dotacji, wykonała:*

- nową ściankę typu Larsen,
- pogłębienie basenu portowego do głębokości 4,5 m,
- cztery stanowiska przeładunkowe, na których mogą pracować dźwigi,
- pochylnię, do której mogą dobiegać promy oraz mogą być dokonywane przeładunki typu Ro-Ro.

Po wykonaniu tych prac o wartości około 6 mln zł przez Gminę, Urząd Morski w Szczecinie dokonał pogłębienia toru wodnego podejściowego do portu oraz obrotnicy do głębokości 4,5 m. Wykonano również nowy falochron osłaniający basen portu rybackiego i przystani żeglarskiej. Wykonane prace zwiększyły możliwości przeładunkowe portu, umożliwiło to także przyjmowanie w porcie większych jednostek pływających, praktycznie barki bez ograniczeń, a statki o długości do 115 m oraz szerokości 13,5 m. Komunalizacja portu obniżyła znacznie koszty jego zarządzania, praktycznie jest to koszt ¼ etatu pracownika zatrudnionego w Urzędzie. Na dzień dzisiejszy port przynosi dochody Gminie, daje pracę mieszkańcom Gminy (rybacy, obsługa portu, turyści). Komunalizacja portu przyczyniła się do wznowienia jego funkcjonowania i rozwoju. W chwili obecnej Port Morski w Stepnicy jest portem o dużym znaczeniu dla regionu oraz w skali kraju i został uznany jako port o znaczeniu regionalnym.

(akta kontroli: str. 16-17)

W sprawie występowania do Wojewody Zachodniopomorskiego z wnioskami o przekazanie gruntów położonych w granicach administracyjnych Portu Burmistrz wyjaśnił: *Gmina Stepnica od 1 stycznia 2019 r. do 31 marca 2022 r. nie występowała*

z wnioskiem (...) o przekazanie gruntów położonych w granicach portów. Wnioski składano w 1991 r. i w odpowiedzi na wniosek grunty zostały przekazane.

(akta kontroli: str. 15)

Strategia rozwoju portu pozostawała w zgodzie z projektem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie Portu.

(akta kontroli: str. 220-227)

1.5. W latach 2019-2022 Gmina podejmowała działania zmierzające do rozwoju działalności gospodarczej prowadzonej w Porcie oraz jej promocji, polegające m.in. na:

- przyjęciu uchwały²⁵ Rady Miejskiej w Stepnicy z dnia 29 czerwca 2021 r. w sprawie przyjęcia taryfy opłat portowych w Porcie Morskim w Stepnicy, na mocy której Gmina nie pobiera opłaty tonażowej oraz przystaniowej od specjalnych jednostek pływających²⁶ oraz jednostek, których portem macierzystym jest Port; Burmistrz wyjaśnił: (...) *promocja również opiera się na jednostkach pływających na całym świecie, dla których portem macierzystym jest port Stepnica. (...). W latach objętych kontrolą utrzymywano tą preferencję, celem zachęcenia armatorów do stacjonowania w porcie (...). Rocznie do portu w Stepnicy zawija kilka statków białej floty, na ogół są to uczestnicy imprez otwartych organizowanych na terenie Gminy Stepnica;*
- kontrolowaniu stanu technicznego nabrzeży oraz parametrów technicznych basenów portowych i infrastruktury dostępowej do Portu; Burmistrz wyjaśnił: (...) *W wielu pismach występowano do Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, Ministra Infrastruktury oraz Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej o pogłębienie toru podejściowego do Stepnicy do głębokości 4,5 m; w roku 2019 tor ten został pogłębiony, jednak koniecznym jest jego bieżące utrzymanie na projektowanej głębokości. Ponadto Gmina Stepnica zleciła wykonanie dokumentacji technicznej i uzyskała pozwolenie na budowę falochronu stałego basenu rybackiego, celem aplikowania o środki Funduszy Europejskich lub środki krajowe. Niestety z uwagi na obowiązujące przepisy Gmina Stepnica, jako podmiot zarządzający portem, nie mogła aplikować o środki. W związku z powyższym zgodnie z decyzją Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, przekazano projekt wraz z pozwoleniem na budowę Urzędowi Morskiemu w Szczecinie, celem realizacji inwestycji. W chwili obecnej projekt ten został zrealizowany (...).*

(akta kontroli str. 17-19, 229-241, 242-282)

W okresie objętym kontrolą Gmina nie zawierała umów darowizny i sponsoringu.

(akta kontroli str. 228)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

Strategia rozwoju portu z 2016 r., obowiązująca w latach 2019-2020 i zaktualizowana w marcu 2021 r. (na okres do roku 2027), nie zawierała wskazania wielkości potencjału w zakresie obsługi pasażerów wyrażonej w liczbie pasażerów, co było niezgodne z art. 7 ust. 2b pkt 2 ustawy o portach, zgodnie z którym plan, o którym mowa w ust. 2a, jest sporządzany na okres nie krótszy niż 5 lat i zawiera co najmniej: 1) informację dotyczącą zakładanego rozwoju portu wraz

²⁵ Nr XX/225/21.

²⁶ Jednostki sportowe, żaglowce zawijające do Portu w związku z imprezami organizowanymi przez Urząd; służby portowe (inne niż pełniące specjalną służbę państwową); kutry i łodzie rybackie, działające w rejonie Zalewu Szczecińskiego.

ze wskazaniem planowanych inwestycji oraz źródeł ich finansowania; 2) zakładane maksymalne parametry statków obsługiwanych przez port (zanurzenie, długość, szerokość), wielkości potencjału przeładunkowego wyrażone odpowiednio w tonach lub TEU, w tym wyładunku ryb oraz wielkości potencjału w zakresie obsługi pasażerów wyrażonej w liczbie pasażerów.

(akta kontroli: str. 136-143)

Burmistrz wyjaśnił: *Port morski w Stepnicy pełni głównie funkcję rybacką, żeglarską, a także handlowo-przeładunkową. Są to główne funkcje portu. Port ten nie posiada typowego miejsca do przyjmowania pasażerów, sporadycznie zwijają jednak statki pasażerskie, głównie na imprezy okolicznościowe. Przy tworzeniu Strategii Rozwoju Portu Morskiego w Stepnicy wzięto pod uwagę podstawowe jego funkcje. Z uwagi na dotychczasowe małe wykorzystanie portu do przewozów pasażerskich nie określono potencjału w zakresie obsługi tego ruchu. Niemniej jednak port nie ma istotnych ograniczeń w obsłudze ruchu pasażerskiego.*

(akta kontroli: str. 151)

OCENA CZĄSTKOWA

Gmina podejmowała działania mające na celu planowanie i prognozowanie rozwoju Portu m.in. opracowując Strategię rozwoju portu oraz aktualizując ją w 2021 r. Strategia rozwoju portu zawierała elementy wymagane ustawą o portach, za wyjątkiem wskazania wielkości potencjału w zakresie obsługi pasażerów. Gmina wykonywała zadania remontowo-inwestycyjne na terenie Portu oraz ponosiła koszty jego utrzymania. Zbadane cztery zamówienia publiczne udzielane były w celu wykonania działalności obsługi związanej z zarządzaniem infrastrukturą portową. Zapewniono należyty nadzór nad realizacją zamówień oraz sposobem udokumentowania odbioru zadań. Gmina podejmowała działania zmierzające do rozwoju działalności gospodarczej prowadzonej w Porcie oraz jej promocji.

OBSZAR

2. Zarządzanie infrastrukturą portową i zapewnienie jej ochrony.

Opis stanu faktycznego

2.1. W latach 2019-2022 (do 31 marca) Gmina w pełni wykorzystywała nieruchomości znajdujące się w granicach administracyjnych Portu, będące w jej władaniu.

(akta kontroli: str. 283)

W okresie objętym kontrolą Gmina nie dokonywała czynności prawnych mających na celu zbycie nieruchomości.

(akta kontroli: str. 284)

W kontrolowanym okresie Gmina zawarła jedną umowę dzierżawy (nr 177/2021 z 27 lipca 2021 r.), której przedmiotem była położona w granicach administracyjnych Portu część nieruchomości²⁷ stanowiąca działkę nr ew. 418/8²⁸ - na okres od 1 sierpnia 2021 r. do 31 grudnia 2032 r.

Gmina, w związku z art. 3 ust. 1 pkt. 2 ustawy o portach, nie wystąpiła do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej z wnioskiem o wyrażenie zgody na zawarcie ww. umowy.

(akta kontroli str. 158, 285-288)

2.2. Infrastrukturę portową stanowiły obiekty, określone w § 10 pkt 1-4 zarządzenia nr 4 Dyrektora UMS z 29 grudnia 2021 r. w sprawie określenia akwenów portowych

²⁷ O powierzchni 3 741 m².

²⁸ Obręb ewidencyjny Stepnica – 1, KW nr SZ10/00015649/8; działka stanowi nabrzeże portowe, zagospodarowana jest dystrybutorem stacji paliw oraz budynkami kontenerowymi stanowiącymi biura.

oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej w portach morskich w Dziwnowie, Kamieniu Pomorskim, Lubinie, Mrzeżynie, Nowym Warpnie, Policach, Przytorze, Sierosławiu, Stepnicy, Trzebieży, Wapnicy, Wolinie, Dźwirzynie, Kołobrzegu, Darłowie oraz w przystaniach morskich w Karsiborze, Międzyzdrojach, Niechorzu, Rewalu, Łunowie, Ustroniu Morskim, Unieściu, Chłopach, Dąbkach i Jarosławcu²⁹. Spośród obiektów administrowanych przez Gminę objęto badaniem dokumentację pięciu: „Wyciąg łodzi rybackich”, „Basen kolejowy - nabrzeże północne”, „Basen kolejowy Nabrzeże Południowe”, „Basen kolejowy nabrzeże czołowe”, „Falochrony wejściowe”. Ponadto kontrolą objęto szósty obiekt infrastruktury portowej - „Ubezpieczenie brzegu”, który nie jest ujęty w zarządzeniu w sprawie obiektów infrastruktury portowej.

Na podstawie przeprowadzonego badania sześciu obiektów ustalono, że:

- 1) dla wszystkich obiektów założono Książki obiektu budowlanego³⁰;
- 2) wszystkie KOB były zgodne ze wzorem określonym w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie książki obiektu budowlanego³¹;
- 3) zapisy w sześciu KOB odpowiadały treści art. 64 ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane³², w tym zapisy te zawierały m.in. wykaz protokołów okresowych kontroli stanu technicznego i przydatności do użytkowania obiektu przeprowadzonych co najmniej raz na pięć lat (art. 62 ust. 1 pkt 2 ww. ustawy);
- 4) KOB zawierały m.in. wykaz protokołów odbioru robót remontowych w obiekcie;
- 5) w protokołach z kontroli okresowej obiektów budowlanych z roku 2019, 2020 i 2022 wskazano zalecenia przede wszystkim w zakresie bieżącej konserwacji. W przypadku obiektu „Basen kolejowy Nabrzeże Południowe” oraz „Falochrony wejściowe”, kontrola wykazała konieczność częściowej wymiany elementów drewnianych. W tym celu zabezpieczone zostały belki drewniane pochodzące z rozbiórki molo na plaży w Stepnicy. Naprawa ma zostać wykonana do końca 2022 r. W przypadku obiektu „Basen kolejowy - nabrzeże północne” zaplanowano wykonanie malowania do końca września 2022 r.

W przypadku kontroli stanu technicznego obiektu, które powinny być przeprowadzane co najmniej raz w roku stwierdzono, iż w 2021 r. nie przeprowadzono kontroli we wszystkich sześciu obiektach z próby. Kontrole stanu technicznego wykonano w styczniu 2022 r. (z 14 dniowym opóźnieniem). Nie miało to jednak wpływu na stan techniczny obiektów ani na wyniki kontroli.

(akta kontroli str. 289-320)

W okresie objętym kontrolą Gmina zawierała umowy ubezpieczenia³³, których przedmiot obejmował ubezpieczenie: od wszystkich ryzyk; sprzętu elektronicznego od strat materialnych; odpowiedzialności cywilnej z tytułu prowadzenia działalności gospodarczej i posiadanego mienia.

W ramach ubezpieczenia od wszystkich ryzyk ochroną objęto budowle ujęte w grupie 2 ewidencji wg KŚT, w tym: Port Handlowy (suma ubezpieczenia 8 845,5 tys. zł); Port Rybacki (suma ubezpieczenia 1 480,5 tys. zł); Przystań jachtową w Basenie Rybackim (suma ubezpieczenia 2 817,3 tys. zł).

(akta kontroli: str. 342-343)

²⁹ Dz. Urz. Województwa Zachodniopomorskiego z 2021 r. poz. 6105; dalej: zarządzenie w sprawie obiektów infrastruktury portowej.

³⁰ Dalej: KOB.

³¹ Dz. U. Nr 120, poz. 1134; dalej: rozporządzenie w sprawie KOB.

³² Dz.U. z 2021 r. poz. 2351, ze zm.; dalej: Prawo budowlane.

³³ Polisy serii K nr: 39001061 (od 1 kwietnia 2018 r. do 31 marca 2019 r.); 39001464 (od 1 kwietnia 2019 r. do 31 marca 2020 r.); 39001845 (od 1 kwietnia 2020 r. do 31 marca 2021 r.); 39002231 (od 1 kwietnia 2021 r. do 31 marca 2022 r.) oraz 39002627 (od 1 kwietnia 2022 r. do 31 marca 2023 r.).

W kwestii posiadania na terenie Portu obiektów, urządzeń i instalacji nie nadających się do eksploatacji Burmistrz wyjaśnił: *Na terenie Morskiego Portu w Stepnicy nie znajdują się obiekty, urządzenia ani instalacje nie nadające się do eksploatacji. Gmina w latach 2007-2015 dokonała gruntownego remontu infrastruktury portowej.*

(akta kontroli: str. 17)

W latach 2019-2022 na zlecenie Gminy corocznie wykonywano okresowe badania batymetryczne Basenu Rybackiego oraz Basenu Kolejowego, które zostały zatwierdzone przez Szefa Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej w Gdyni³⁴.

W wyniku przeprowadzonych badań stwierdzono, że w Basenie:

- Rybackim³⁵ na dnie znajdują się obiekty podwodne; głębokość przystani żeglarskiej wynosiła powyżej 2,5 m (z przegłębieniem do 3 m); w miejscu stacjonowania jednostek rybackich głębokość wynosiła od 1,8 m do 1,9 m;
- Kolejowym³⁶ na dnie nie znajdowały się obiekty podwodne; głębokość wynosiła: w 2019 r. na większości obszaru od 4,1 m do 4,6 m, incydentalnie 3,9 m; w 2020 r. na większości obszaru od 4,4 m do 4,8 m, incydentalnie 3,7 m - 3,8 m, z przegłębieniem do 5,6 m; w 2021 r. na większości obszaru od 4,5 m do 4,8 m, incydentalnie 3,7 m - 3,8 m, z przegłębieniem do 5,4 m.

(akta kontroli: str. 321-323, 324-329)

Pismem z 9 lipca 2019 r. Gmina poinformowała Urząd Morski o usunięciu przeszkody (kępy trzciniowiska) z dna Basenu Rybackiego.

(akta kontroli: str. 321)

Burmistrz wyjaśnił: *Przeszkoda została usunięta przez firmę (...) w roku 2019, była nią kępa trzciniowiska. Z uwagi, iż kępa ta ulega odrastaniu została wykazana na pomiarach w kolejnych latach. Zbadano jednak, iż nie jest ona przeszkodą w nawigacji i nie ogranicza dostępu do Basenu Rybackiego.*

(akta kontroli: str. 332)

Sondaże przeprowadzone w okresie objętym kontrolą nie obejmowały swym zakresem całego obszaru Basenów Kolejowego i Rybackiego.

Burmistrz wyjaśnił: *W Basenie Przeładunkowym (Kolejowym) nie obejmowały swym zakresem całości nabrzeża z uwagi na rampę ro-ro usytuowaną na styku nabrzeża czołowego i północnego. W Basenie Rybackim natomiast stacjonujące jednostki rybackie i sieci uniemożliwiają wykonanie kompleksowego pomiaru. Aktualne głębokości w basenie rybackim i sportowo-żeglarskim nie ograniczają ruchu tych jednostek.*

(akta kontroli: str. 321-323, 324-329, 332)

W Zarządzeniu nr 5 Dyrektora UMS z 8 sierpnia 2017 r. w sprawie określenia infrastruktury zapewniającej dostęp do portów morskich w Dziwnowie, Kamieniu Pomorskim, Lubinie, Mrzeżynie, Nowym Warpnie, Policach, Stepnicy, Trzebieży, Wapnicy i Wolinie oraz do przystani morskich w Międzyzdrojach, Niechorzu i Rewalu³⁷ - głębokość: 1) torów podejściowych - określono na 3 m³⁸ lub 4 m³⁹;

³⁴ 28 maja 2019 r., 10 czerwca 2020 r. oraz 20 maja 2021 r.

³⁵ Sprawozdania nr: 104-S/2019 z 9 kwietnia 2019 r.; 114-S/2020 z 17 kwietnia 2020 r. oraz 101-S/2021 z 17 kwietnia 2021 r.

³⁶ Sprawozdania nr: 106-S/2019 z 9 kwietnia 2019 r.; 116-S/2020 z 17 kwietnia 2020 r. oraz 98 -S/2021 z 17 kwietnia 2021 r.

³⁷ Dz. Urz. Województwa Zachodniopomorskiego z 2017 r., poz. 3487.

³⁸ Od krawędzi skarpy toru wodnego Świnoujście – Szczecin od pławy ST do pary pław St-1–ST-2 (do krawędzi toru wodnego do Stepnicy).

³⁹ Od stawy 24 (licząc od krawędzi skarpy toru wodnego Świnoujście -Szczecin) do głowic falochronu Basenu Kolejowego poprzez parę pław St-1/St-2.

2) obrotnicy - określono na 4 m; 3) toru do Basenu Rybackiego - określono na 2,5 m.

W odpowiedzi na pytanie, czy głębokości Basenu Kolejowego oraz Basenu Rybackiego są wystarczające, by zapewnić dostęp do Portu Burmistrz wyjaśnił: *Perspektywa pozyskania środków z Funduszy Europejskich programowanych na lata 2007-2013 oraz środków z budżetu państwa, dały możliwość dokonania gruntownego remontu Portu Morskiego w Stepnicy. Między innymi Gmina (...) wykonała (...) pogłębienie basenu portowego do głębokości 4,5 m. Głębokość zarówno w basenie Rybackim jak i Kolejowym była regularnie kontrolowana poprzez wykonywanie pomiarów batymetrycznych (sondażowych każdego roku). Celem utrzymania parametrów technicznych i stanu infrastruktury w Basenie Przeładunkowym dokonywane są regularne przeglądy obiektów hydrotechnicznych, ponadto dokonywane są regularne pomiary sondażowe oraz w roku 2020, za zgodą Gminy Stepnica, dzierżawca firma (...) dokonała przywrócenia zakładanych głębokości w basenie Przeładunkowym do 4,5 m (...). W wielu pismach występowano do Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, Ministra Infrastruktury oraz Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej o pogłębienie toru podejściowego oraz obrotnicy do Stepnicy do głębokości 4,5 m. W roku 2019 tor ten został pogłębiony, jednak koniecznym jest jego bieżące utrzymanie na zaprojektowanej głębokości. Pismo Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 1.12.2020 r. wskazywało dopuszczalne zanurzenie statków cumujących w Basenie Kolejowym (Przeładunkowym) 3,4 m do 3,8 m. Pismem Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z 12.08.2021 r. wskazano dopuszczalne zanurzenie na poziomie od 3,4 do 3,9. Wskazano również, iż dopuszczalne zanurzenie statków przy nabrzeżu uzależnione jest od głębokości na podejściu do portu. Natomiast pismem z 31.05.2021 r. wskazano, iż dopuszczalne zanurzenie statków na torach podejściowych wynosi od 3,6 do 3,8 m. Wyniki prac sondażowych na torze podejściowym do Stepnicy, wykonywane i zatwierdzone pismem Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z 24.05.2022 r. wskazuje na dopuszczalne zanurzenie na poziomie 3,6 m. Biorąc pod uwagę powyższe, w chwili obecnej parametry te nie pozwalają na ruch jednostek dopuszczonych do żeglugi na torze podejściowym do portu w Stepnicy z uwagi na jego s płytenie względem Basenu Kolejowego. Dla pełnego wykorzystania możliwości przeładunkowych portu koniecznym jest utrzymanie przez Urząd Morski w Szczecinie toru podejściowego do portu w Stepnicy do głębokości 4,5 m na całej jego długości oraz obrotnicy. Biorąc pod uwagę powyższe także w tym roku złożymy do dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie odpowiedni wniosek, aby w budżecie na 2023 r. przewidziano odpowiednie środki finansowe na wykonanie pogłębienia toru wodnego i obrotnicy do zaprojektowanej głębokości, czyli 4,5 m.*

(akta kontroli: str. 331-332)

2.3. Zarządzeniem nr 56/2017 Burmistrza z 30 sierpnia 2017 r. wprowadzono do stosowania „Plany zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych zarządzanych przez Gminę Stepnica”⁴⁰. Plany zwalczania zagrożeń, na podstawie § 15 ust. 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 3 grudnia 2002 r. w sprawie organizacji i sposobu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu⁴¹ były uzgadniane z Dyrektorem Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa w Gdyni⁴² oraz właściwym terytorialnie Komendantem Powiatowym Państwowej Straży Pożarnej w Goleniowie⁴³.

W planach zwalczania zagrożeń ujęto m.in. informacje dotyczące:

⁴⁰ Dalej: plany zwalczania zagrożeń.

⁴¹ Dz. U. z 2015 r. poz. 358 ze zm.; rozporządzenie uchylone z dniem 31 sierpnia 2017 r.

⁴² Pismo z 19 maja 2017 r. nr EZ 54-05/2017; pismo Urzędu nr AOS.6332.10.2013.2017.MS.

⁴³ Pismo z 24 kwietnia 2017 r. nr PR.0761.01.2017.

- charakterystyki obszaru objętego planem, parametry Portu i opis funkcjonalny nabrzeży,
- obowiązujących przepisów prawa,
- identyfikacji i oceny ryzyka, w tym zagrożeń oraz źródeł zanieczyszczeń,
- organizacji powiadamiania i reagowania na wypadek zagrożeń, w tym opis zadań jednostek biorących udział w akcji zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na obszarach objętych planem, postępowanie z odpadami powstałymi w wyniku zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń,
- planu ćwiczeń i szkoleń przygotowujących do zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na obszarze objętym planem,
- telefonów alarmowych, wykazu firm specjalistycznych pełniących działalność w zakresie gospodarowania odpadami, schematu powiadamiania o zanieczyszczeniu.

Plan zwalczania zagrożeń opracowano w maju 2017 r. Zgodnie z wyjaśnieniami Burmistrza ww. plan ma być zaktualizowany.

(akta kontroli str. 289-320)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

Gmina zawarła 27 lipca 2021 r. umowę dzierżawy⁴⁴ na okres powyżej 10 lat (do 31 grudnia 2032 r.) bez uzyskania zgody ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, co było niezgodne z art. 3 ust. 1 pkt. 2 ustawy o portach. Przedmiotem umowy dzierżawy była położona w granicach administracyjnych Portu część nieruchomości, stanowiąca działkę nr ew. 418/8, KW nr SZ10/00015649/8, o powierzchni 3 741 m².

Według ww. przepisu zgody ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, udzielonej w drodze decyzji administracyjnej wymaga: (...) oddanie całości albo części nieruchomości w użytkowanie, dzierżawę lub najem albo zawarcie innej umowy uprawniającej do korzystania lub pobierania pożytków z całości nieruchomości albo jej części przez okres powyżej 10 lat, także jeżeli strony zawierają kolejne umowy, których przedmiotem jest ta sama nieruchomość, albo zawarcie takiej umowy na czas nieoznaczony, której termin wypowiedzenia wynosi powyżej 10 lat – w przypadku nieruchomości stanowiących własność Skarbu Państwa, jednostki samorządu terytorialnego albo podmiotu zarządzającego portem lub przystanią morską, położonych w granicach portów i przystani morskich.

(akta kontroli str. 285-288)

Burmistrz wyjaśnił: *Gmina Stepnica nie występowała w trybie art. 3 ust. 2 w zw. z art. 3 ust. 1 pkt. 2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich – o zgodę ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej na zawarcie umowy dzierżawy nr 177/2021 z dnia 27 lipca 2021 r. z firmą (...). Gmina Stepnica przekazała do dzierżawy nieruchomość stanowiącą część działki nr 418/8 obręb geodezyjny Stepnica -1 w oparciu o ustawę z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami w trybie przetargu ustnego nieograniczonego. Dochowano wszelkich zasad i procedur zmierzających do wydzierżawienia nieruchomości z zachowaniem zasady uczciwej konkurencji i równego traktowania wszystkich potencjalnych dzierżawców. Przedmiot dzierżawy nie zmienia przeznaczenia i funkcji terenu portu morskiego w Stepnicy. Umowa dzierżawy obejmuje przeładunki i składowanie ładunków dostarczonych do portów zarówno drogą lądową jak i wodną. W ocenie Gminy Stepnica będącej właścicielem portu, zachowanie powyższych zasad nie wymagało występowania do ministra o zgodę, o której mowa w art.*

⁴⁴ Nr 177/2021.

3 ust. 2 w zw. z art. 3 ust. 1 pkt. 2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich.

(akta kontroli str. 158)

W ocenie NIK przedstawione wyjaśnienia nie uzasadniają nieuzyskania zgody w obowiązującym trybie art. 3 ustawy o portach. Treść przepisu art. 3 ust. 1 pkt 2 ww. ustawy uległa zmianie 17 września 2019 r.⁴⁵ Od tego czasu zgody ministra właściwego ds. gospodarki morskiej wymaga m.in. oddanie całości albo części nieruchomości w użytkowanie, dzierżawę lub najem przez okres powyżej 10 lat, także jeżeli strony zawierają kolejne umowy, których przedmiotem jest ta sama nieruchomość. W przedmiotowej sprawie należało wystąpić z wnioskiem do ww. ministra, a we wniosku zawrzeć informacje określone w art. 3 ust. 3 ww. ustawy i załączyć wymienione w art. 3 ust. 4 tej ustawy dokumenty.

NIK zwraca uwagę, że zgodnie z art. 3 ust. 7 ustawy o portach umowy zawarte z naruszeniem obowiązku uzyskania zgody, o której mowa w ust. 1, są nieważne.

OCENA CZĄSTKOWA

W latach 2019-2022 Gmina w pełni wykorzystywała obszar znajdujący się w granicach administracyjnych Portu, wynoszący przez cały okres kontroli 3,6923 ha. Obiekty infrastruktury portowej objęte badaniem utrzymywane były w należytym stanie technicznym, dla wszystkich obiektów założono książki obiektów budowlanych, przeprowadzano okresowe kontrole ich stanu technicznego. Ww. infrastruktura objęta została ubezpieczeniem. Gmina corocznie wykonywała okresowe badania batymetryczne basenów portowych. W 2017 r. sporządzono plany zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych. Gmina zawarła umowę dzierżawy nieruchomości znajdującej się w granicach administracyjnych Portu na okres przekraczający 10 lat bez zgody ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, wbrew wymogowi zawartemu w ustawie o portach.

OBSZAR

3. Prowadzenie gospodarki finansowo-księgowej oraz osiągnięcie planowanych wyników finansowych.

Opis stanu faktycznego

3.1-3.2 Port o powierzchni 3,6923 ha i łącznej długości nabrzeży wynoszącej 500 m pełnił następujące funkcje gospodarcze: przeładunkowo-składową, żeglugi pasażerskiej, obsługi rybołówstwa, żeglarską, transportu morskiego i śródlądowego. Łączna wartość przychodów uzyskanych w latach 2019-2021 (wg stanu na 31 grudnia) wynosiła 391,4 tys. zł, z tego odpowiednio: 127,1 tys. zł w 2019 r., 128,4 tys. zł w 2020 r. i 135,9 tys. zł w 2021 r. Głównymi źródłami przychodów były wpływy z dzierżawy, najmu nieruchomości portowych⁴⁶, opłaty za usługi związane z korzystaniem z infrastruktury portowej⁴⁷ oraz opłaty portowe⁴⁸. W okresie objętym kontrolą przychody z działalności portowej przewyższały poniesione koszty. Opłaty portowe ustalane były przez Radę Miejską w Stepnicy⁴⁹.

(akta kontroli str. 30, 33-49)

Łączna wartość poniesionych kosztów (w układzie rodzajowym) wyniosła 1 420,0 tys. zł, z tego w 2019 r. – 485,9 tys. zł, w 2020 r. – 476,0 tys. zł i w 2021 r. –

⁴⁵ Zmieniony przez ustawę z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1716).

⁴⁶ Odpowiednio: 108,3 tys. zł w 2019 r., 100 tys. zł w 2020 r. i 112,4 tys. zł w 2021 r.

⁴⁷ Odpowiednio: 11,6 tys. zł w 2019 r., 11,4 tys. zł w 2020 r. i 11,6 tys. zł w 2021 r.

⁴⁸ Odpowiednio: 7,2 tys. zł w 2019 r., 17,1 tys. zł w 2020 r. i 11,9 tys. zł w 2021 r.

⁴⁹ Uchwały Rady Miejskiej w Stepnicy w sprawie przyjęcia opłat portowych w Porcie Morskim w Stepnicy nr: XXIX/319/14 z 27 marca 2014 r., XIV/166/20 z 17 września 2020 r., XX/225/21 z 29 czerwca 2021 r.

458,1 tys. zł. Najwyższe koszty poniesiono z tytułu amortyzacji (łącznie 1 334,8 tys. zł).

Wartość aktywów trwałych (majątku) Portu w latach 2019-2021 (wg stanu na 31 grudnia) pozostawała w każdym roku na zbliżonym poziomie i wynosiła od 19 784,7 tys. zł w 2019 r. do 19 798,3 tys. zł w 2021 r.

Wartość obliczonych wskaźników ekonomicznych w latach 2019-2021 kształtowała się następująco:

- wskaźnik produktywności majątku odpowiednio 21,1%, 20,1% oraz 21,1%;
- wskaźnik stopnia zużycia majątku trwałego odpowiednio: 0,27% (w 2019 r.), 0,28% (w 2020 r.), 0,31% (w 2021 r.).

(akta kontroli str. 31-32, 50, 419-421)

3.3. Urząd zachował podział rzeczowych aktywów trwałych, będących infrastrukturą portową, na środki trwałe i środki trwałe w budowie.

W wyniku badania przeprowadzonego na próbie 10⁵⁰ elementów infrastruktury portowej⁵¹ ustalono, że elementy tej infrastruktury: 1) były prawidłowo ujęte w ewidencji środków trwałych z uwzględnieniem właściwej KŚT, 2) zapisy w ewidencji księgowej były aktualne i zgodne z obowiązującymi zasadami rachunkowości przyjętymi przez Urząd⁵², 3) zostały ujęte w ewidencji środków trwałych na kontach zespołu 0 - Majątek trwały, 4) każdy środek trwały został przyjęty do użytkowania na podstawie dokumentu OT oraz, w większości, środki zostały wycenione. Wyjątki dotyczyły ujęcia w księgach rachunkowych na dwóch kontach księgowych (011-600-02 i 011-050-02), w sposób zbiorczy, następujących odrębnych pozycji środków trwałych / elementów infrastruktury portowej, dla których (w większości) prowadzono odrębne KOB, tj. dla elementu pn.:

- Nabrzeże, oświetlenie Port Handlowy – w skład którego wchodziły falochrony wejściowe (północny i południowy), nabrzeża (północne, czołowe, południowe), stanowisko RO-RO, oświetlenie basenu, światła nawigacyjne, szafki poboru energii elektrycznej (konto nr 011-600-02),
- Nabrzeże, wyciąg i zabezpieczenie brzegowe - Port Rybacki – w skład którego wchodziły zabezpieczenie brzegu, nabrzeże (przeładunkowe, oczepowe), wyciąg łodzi, oświetlenie (konto nr 011-050-02),
- Przystań jachtowa w Basenie Rybackim - w skład której wchodziły: pomost falochronowy pływający, pomosty pływające cumownicze, pomosty wyjściowe zakotwione do pomostów cumowniczych, nabrzeże oczepowe, wyciąg łodziowy, oświetlenie terenu, światło nawigacyjne, rozdzielnica zasilania jednostek pływających (konto 011-050-02),
- Oświetlenie Basen Rybacki, bez wskazania ilu i jakich obiektów dotyczy (konto 011-050-02)⁵³.

(akta kontroli str. 52-82, 95-124)

b) W latach 2019-2022 (31 marca) wykonano jedno zadanie w zakresie budowy, rozbudowy lub modernizacji infrastruktury portowej pn. Montaż ogrodzenia

⁵⁰ W tym sześć obiektów infrastruktury portowej objętej badaniem w zakresie utrzymywania infrastruktury portowej w należytym stanie technicznym.

⁵¹ M.in. nabrzeża i oświetlenie Portu Handlowego (Kolejowego); placu składowego, nabrzeża, wyciągu i zabezpieczenia brzegowego w Porcie Rybackim, zbiorników na olej przepracowany, oświetlenia basenu rybackiego, budynków, basenu portowego i falochronu wejściowego w Porcie Rybackim.

⁵² Zarządzenie Burmistrza Gminy Sępnica w sprawie ustalenia dokumentacji opisującej przyjęte zasady (polityki) rachunkowości dla ewidencji księgowej budżetu Gminy Sępnica oraz jednostki budżetowej Urzędu Miasta i Gminy w Sępnicy nr: 11/2017 z 20 lutego 2021 r., 61/2019 z 12 sierpnia 2019 r., 01/2020 z 2 stycznia 2020 r., F/1/2021 z 4 stycznia 2021 r., F/4/2022 z 10 stycznia 2022 r.

⁵³ KOB nie prowadzono dla pozycji: Oświetlenie basen rybacki.

panelowego 3D w miejscowości Stepnica w 2020 r. Zadanie zostało zakończone, rozliczone i ujęte w ewidencji środków trwałych oraz na koncie 0 – Majątek trwały w miesiącu wydania dowodów przyjęcia środka trwałego do użytkowania⁵⁴, tj. w grudniu 2020 r.⁵⁵

(akta kontroli str. 89-94)

W badanym okresie Urząd przeprowadził inwentaryzację środków trwałych⁵⁶ oraz sporządzał zestawienia sald inwentaryzowanej grupy aktywów, stosownie do art. 18 ust. 2 uor.

(akta kontroli str. 125-129)

W ewidencji majątku nie stwierdzono ujęcia gruntów pod morskimi wodami wewnętrznymi (w ramach akwenów portowych⁵⁷).

(akta kontroli str. 53-88)

Burmistrz wyjaśnił: *Akwatorium stanowiące obszar wód morskich Zalewu Szczecińskiego stanowi działkę o numerze ewidencyjnym 4/13 obręb geodezyjny Zalew Szczeciński. Przedmiotowa działka, a co za tym idzie grunt pokryty wodami morskimi jest własnością Skarbu Państwa w trwałym zarządzie Urzędu Morskiego w Szczecinie. Ponadto przy wykonywaniu wszelkich działań na terenie akwatorium portu w Stepnicy niezbędne jest uzyskanie decyzji na czasowe zajęcie akwenu wodnego.(...).*

(akta kontroli str. 21, 23-24)

3.4. Uzyskane przez Gminę w latach 2019-2021 przychody z zarządzania Portem w wysokości odpowiednio: 127,1 tys. zł w 2019 r., 128,4 tys. zł w 2020 r. i 135,9 tys. zł w 2021 r., wydatkowano na cele określone w art. 9 ust. 2 ustawy o portach, tj. na budowę, rozbudowę i modernizację infrastruktury portowej⁵⁸ oraz pokrycie bieżących kosztów utrzymania⁵⁹. Łączna kwota wydatków na te cele wyniosła odpowiednio: 27,8 tys. w 2019 r., 47,7 tys. zł w 2020 r. i 26,9 tys. zł w 2021 r. Wydatki na infrastrukturę portową poniesione w latach 2019-2021 stanowiły odpowiednio: 21,9%, 37,1% i 19,8% przychodów uzyskanych w Porcie⁶⁰.

(akta kontroli str. 33, 51)

Burmistrz wyjaśnił: (...) *przychody generowane z działalności portu w Stepnicy nie pokrywają wszystkich potrzeb związanych z utrzymaniem infrastruktury portowej, w szczególności dotyczące jej budowy, rozbudowy czy modernizacji. Uzyskiwane dochody pokrywają bieżące utrzymanie, gdyż zawarte z dzierżawcami portu umowy zawierają zapisy zabezpieczające gminę w zakresie utrzymania infrastruktury w stanie niepogorszonym, ponadto dzierżawcy są zobowiązani do ponoszenia kosztów mediów. W przypadku dużych remontów czy modernizacji gmina musi i korzysta ze środków zewnętrznych pozyskiwanych w miarę możliwości. Gmina we wcześniejszych latach wydała na modernizację portu ponad 16 milionów złotych. Nie ma takiej możliwości, żeby dochody gminy z działalności portu pokrywały wszystkie możliwe wydatki, ponieważ gmina jest zobligowana do wydzierżawiania nieruchomości w przetargu, a żaden dzierżawca nie będzie płacił za dzierżawę gruntu więcej, niż zarobi na działalności na dzierżawionym terenie. Opłaty portowe też nie mogą być za wysokie, bo wówczas*

⁵⁴ Dowód OT.

⁵⁵ Zadanie rozliczono 2 grudnia 2020 r. i tego dnia wystawiono dowód OT.

⁵⁶ Inwentaryzację przeprowadzono w 2019 r.

⁵⁷ Wymienione w § 10 pkt 1 Zarządzenia nr 4 Dyrektora UMS z 29 grudnia 2021 r. w sprawie infrastruktury portowej.

⁵⁸ Odpowiednio: 0,4 tys. zł w 2019 r., 30,9 tys. zł w 2020 r., w 2021 r. nie ponoszono wydatków budowę, rozbudowę i modernizację infrastruktury portowej.

⁵⁹ Odpowiednio: 27,8 tys. zł w 2019 r., 30,9 tys. zł w 2020 r.

⁶⁰ Przychody wyniosły odpowiednio: 127,1 tys. zł, 128,4 tys. zł i 135,9 tys. zł.

żaden statek czy barka nie zawinie do naszego portu. Wpływy z opłat mogłyby zwiększyć się znacznie, gdyby Urząd Morski pogłębił tor podejściowy do 4,5 m i mogłyby wpływać do Basenu Przeładunkowego duże statki. W tej chwili jest to niemożliwe.

(akta kontroli str. 25-26)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

W księgach rachunkowych Gminy ujęto na kontach księgowych, w sposób zbiorczy, trzy pozycje środków trwałych / elementów infrastruktury portowej (o łącznej wartości 12 155,52 tys. zł), które na podstawie:

- § 3 pkt 4 rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej z dnia 23 października 2006 r. w sprawie warunków technicznych użytkowania oraz szczegółowego zakresu kontroli morskich budowali hydrotechnicznych⁶¹ - stanowiły wyodrębnioną całość techniczno-użytkową;
- punktu 1.3. Podział rodzajowy i zasady klasyfikowania środków trwałych załącznika do rozporządzenia w sprawie KŚT stanowią pojedyncze obiekty majątku trwałego (*W KŚT za podstawową jednostkę ewidencji przyjmuje się pojedynczy obiekt majątku trwałego spełniający określone funkcje w procesie wytwarzania wyrobów i świadczenia usług. Może być nim budynek, maszyna, pojazd mechaniczny. Jedynie w nielicznych przypadkach dopuszcza się w ewidencji przyjęcie za pojedynczy obiekt - obiektu zbiorczego, którym może być zespół przewodów rurociągowych lub zespół latarni jednego typu, użytkowanych na terenie zakładu, ulicy, osiedla, zespoły komputerowe*);
- art. 3 pkt 1, 2 i 3 Prawa budowlanego - jako budowle hydrotechniczne, stanowiły odrębne obiekty budowlane;
- art. 3 ust. 1 pkt 15 uor - jako budowle - stanowiły odrębne nieruchomości (środki trwałe) i według art. 17 ust. 1 pkt 1 tej ustawy należało prowadzić konta ksiąg pomocniczych (analitycznych) dla poszczególnych środków trwałych.

Niżej wymienione elementy majątku (aktywów trwałych) ujęto na dwóch kontach księgowych (011-600-02 i 011-050-02), przy czym w ich skład wchodziły różne środki trwałe i prowadzono dla nich odrębne KOB:

- „Nabrzeże, oświetlenie Port Handlowy” o wartości początkowej 8 619,62 tys. zł, w skład którego wchodziły falochrony wejściowe (północny i południowy), nabrzeża (północne, czołowe, południowe), stanowisko RO-RO, oświetlenie basenu, światła nawigacyjne, szafki poboru energii elektrycznej;
- „Nabrzeża, wyciąg i zabezpieczenie brzegowe - port rybacki” o wartości początkowej 718,55 tys. zł, w skład którego wchodziły zabezpieczenie brzegu, nabrzeże (przeładunkowe, oczepowe), wyciąg łodzi, oświetlenie;
- „Przystań jachtowa w basenie rybackim” o wartości początkowej 2 817,35 tys. zł, w skład którego wchodziły: pomost falochronowy pływający, pomosty pływające cumownicze, pomosty wyjściowe zakotwione do pomostów cumowniczych, nabrzeże oczepowe, wyciąg łodziowy, oświetlenie terenu, światło nawigacyjne, rozdzielnica zasilania jednostek.

(akta kontroli str. 95-102, 105-106-1120-122)

Burmistrz wyjaśnił: *Nawiązując do punktu 1.3. Podział rodzajowy i zasady klasyfikowania środków trwałych załącznika pn. Klasyfikacja Środków Trwałych do Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 3 października 2016r. w sprawie Klasyfikacji Środków Trwałych środki trwałe stanowią pojedyncze obiekty majątku trwałego,*

⁶¹ Dz. U. Nr 206, poz.1516.

jednak w nielicznych przypadkach dopuszcza się w ewidencji przyjęcie za pojedynczy obiekt – obiektu zbiorczego. Z punktu widzenia Prawa Budowlanego oraz rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej z dnia 23 października 2006 r. w sprawie warunków technicznych użytkowania oraz szczegółowego zakresu kontroli morskich budowli hydrotechnicznych jako budowlę morską określa się budowlę nawodną lub podwodną, która wraz z instalacjami i urządzeniami technicznymi oraz innym wyposażeniem stanowi całość techniczno-użytkową. Zgodnie z Krajowym Standardem Rachunkowości nr 11 „Środki trwałe” - środek trwały jest kompletny, jeżeli może realizować przypisane mu funkcje, co oznacza, że spełnia wszystkie warunki techniczne i prawne przewidziane dla danej kategorii środków trwałych, a w szczególności zawiera wszystkie części składowe. Część składowa jest to nieodłączny element środka trwałego warunkujący jego użytkowanie, który nie może być od niego odłączony bez istotnego uszczerbku dla zdolności środka trwałego do użytkowania. Krajowy Standard Rachunkowości w punkcie 5.5 określa, że obiekt inwentarzowy może stanowić :

- a) pojedynczy obiekt inwentarzowy, jakim jest indywidualny środek trwały,
- b) zbiorczy obiekt inwentarzowy, w skład którego wchodzi dwa lub więcej środków trwałych, każdy z nich mógłby stanowić pojedynczy obiekt, ale ich połączenie jest uzasadnione względami wyjaśnionymi w pkt 5.8.

Punkt 5.8. KSR określa, że zbiorczy obiekt inwentarzowy mogą tworzyć:

- a) obiekty zespolone funkcjonalnie, w skład których mogą wchodzić środki trwałe różne co do rodzaju, ale pełniące swą funkcję łącznie,
- b) obiekty zespolone rodzajowo, w skład których wchodzi środki trwałe identyczne lub podobne co do rodzaju.

Zgodnie z KSR zbiorczy, zespolony funkcjonalnie obiekt inwentarzowy tworzy się w przypadku, gdy kilka środków trwałych jest ze sobą powiązanych w celu spełnienia przez nie określonych funkcji łącznie.

Poniżej wymienione środki trwałe, tj:

- 1) „Nabrzeże, oświetlenie Port Handlowy” (...),
- 2) „Nabrzeża, wyciąg i zabezpieczenie brzegowe - port rybacki” (...),
- 3) Oświetlenie basen rybacki (...)⁶²,
- 4) Przystań jachtowa w basenie rybackim (...),

zostały ujęte w ewidencji środków trwałych jako obiekty zbiorcze w związku z tym, że są zespolonym funkcjonalnie obiektem inwentarzowym i pełnią swoją funkcję łącznie. Ponadto gdyby przyjąć je oddzielnie, każdy z nich i tak znalazłby się w tej samej podgrupie 224, a co za idzie miałyby tą samą stawkę amortyzacji.

Większość tych obiektów wprowadzona była do ewidencji środków trwałych w takiej postaci w roku 1990 i tak jest kontynuowane. Posiadany przez nas program do ewidencji środków trwałych nie pozwala nam na prowadzenie analityki, tj. wprowadzanie poszczególnych pozycji wchodzących w skład obiektu zbiorczego.

(akta kontroli str. 20-23)

NIK nie podziela argumentacji Burmistrza. Nie sposób zgodzić się z twierdzeniem, że np. uszkodzenie stanowiska RO-RO, lub innego elementu Portu Handlowego, spowoduje jego niedostępność, albo że awaria wyciągu łodzi lub oświetlenia spowoduje automatycznie brak możliwości korzystania z Portu Rybackiego, bądź likwidacja jednego z nabrzeży czy pomostu spowoduje zamknięcie przystani jachtowej Portu Rybackiego.

⁶² NIK wyłączyła z nieprawidłowości „Oświetlenie basen rybacki” o wartości początkowej 2,76 tys. zł, mimo braku wskazania w ewidencji ilu i jakich obiektów dotyczy, biorąc pod uwagę, że oświetlenie to może stanowić instalację liniową (jedną pozycję środka trwałego).

Ponadto Burmistrz we wcześniejszych wyjaśnieniach wskazał, że część elementów infrastruktury portowej, np. stanowisko RO-RO, powstały z pozyskanych środków z Funduszy Europejskich z perspektywy 2007-2013 (a nie w 1990 r.).

Sposób prowadzenia ewidencji ww. środków trwałych, w przypadku konieczności likwidacji choćby jednego z nich, np. jednego z pomostów pływających (wskutek zniszczenia), z uwagi na brak wskazania / wyodrębnienia jego wartości w księgach, na kontach analitycznych, uniemożliwia dokonanie aktualizacji wartości środków trwałych.

OCENA CZĄSTKOWA

Przychody z działalności portowej uzyskane w latach 2019-2021 przewyższały poniesione na tę działalność koszty i zostały prawidłowo wydatkowane na cele zgodne z przepisami ustawy o portach. Zachowano podział rzeczowych aktywów trwałych, będących infrastrukturą portową, na środki trwałe i środki trwałe w budowie. Objęte badaniem środki trwałe zostały prawidłowo ujęte w ewidencji majątkowej, z uwzględnieniem właściwego KŚT i w większości ich wartość była ujęta w księgach rachunkowych Urzędu. Wyjątek dotyczył ujęcia w księgach rachunkowych, w sposób zbiorczy, trzech pozycji infrastruktury portowej, na które składało się wiele środków trwałych, wskutek braku wyodrębnienia wartości poszczególnych środków trwałych i zaniechania prowadzenia dla nich kont analitycznych.

IV. Uwagi i wnioski

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

Wnioski

1. Określenie w Strategii rozwoju portu wielkości potencjału w zakresie obsługi pasażerów wyrażonej w liczbie pasażerów.
2. Uzyskiwanie zgód ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, w przypadkach zawierania umów, o których mowa w art. 3 ust. 1 ustawy o portach.
3. Prawidłowe prowadzenie księgowej ewidencji analitycznej dla środków trwałych stanowiących infrastrukturę portową.

Uwagi

Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 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.

Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Obowiązek
poinformowania NIK
o sposobie realizacji
wniosków.

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 30 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykonania wniosków 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, 6 lipca 2022 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Szczecinie

Dyrektor

Kontroler
Krzysztof Zawadzki
Starszy inspektor kontroli państwowej

.....

.....