



Źródło: Materiały kontrolne NIK.

Rozwój średnich i małych portów morskich

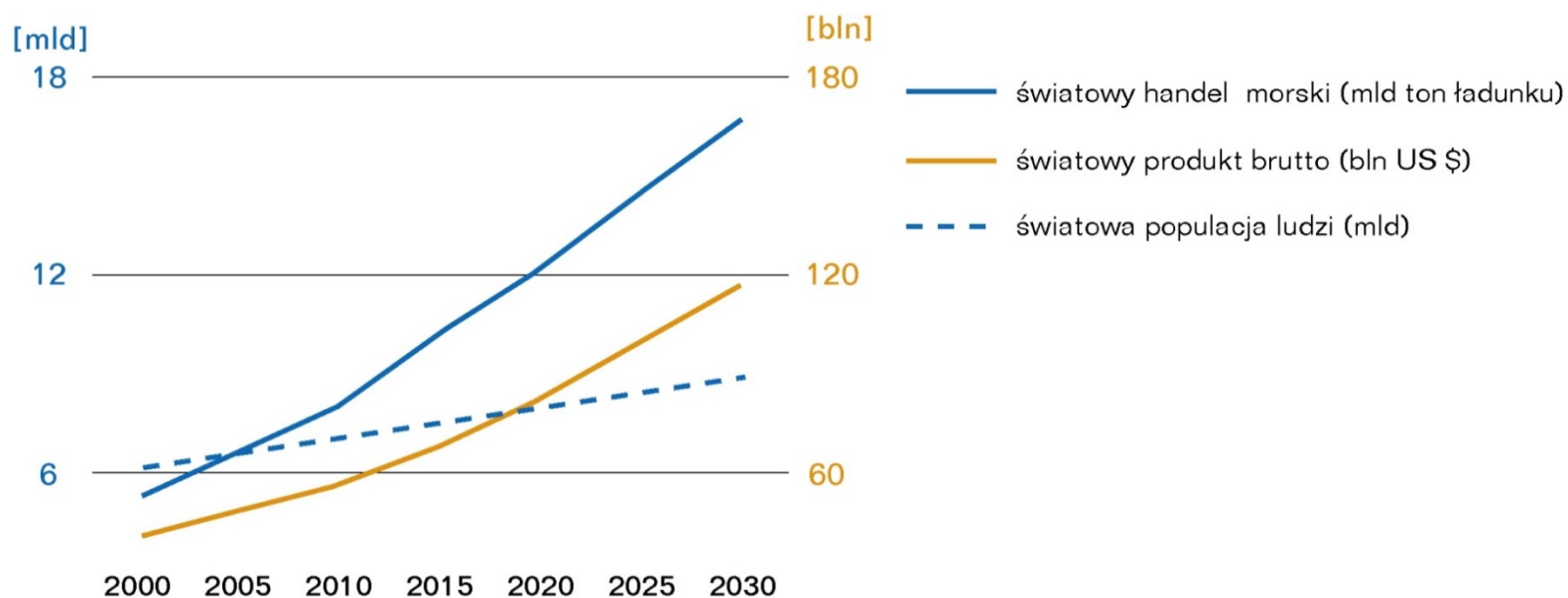
Lata 2015–2017 (I półrocze)

Najwyższa Izba Kontroli

Warszawa, październik 2018 r.

01 Dlaczego podjęliśmy kontrolę?

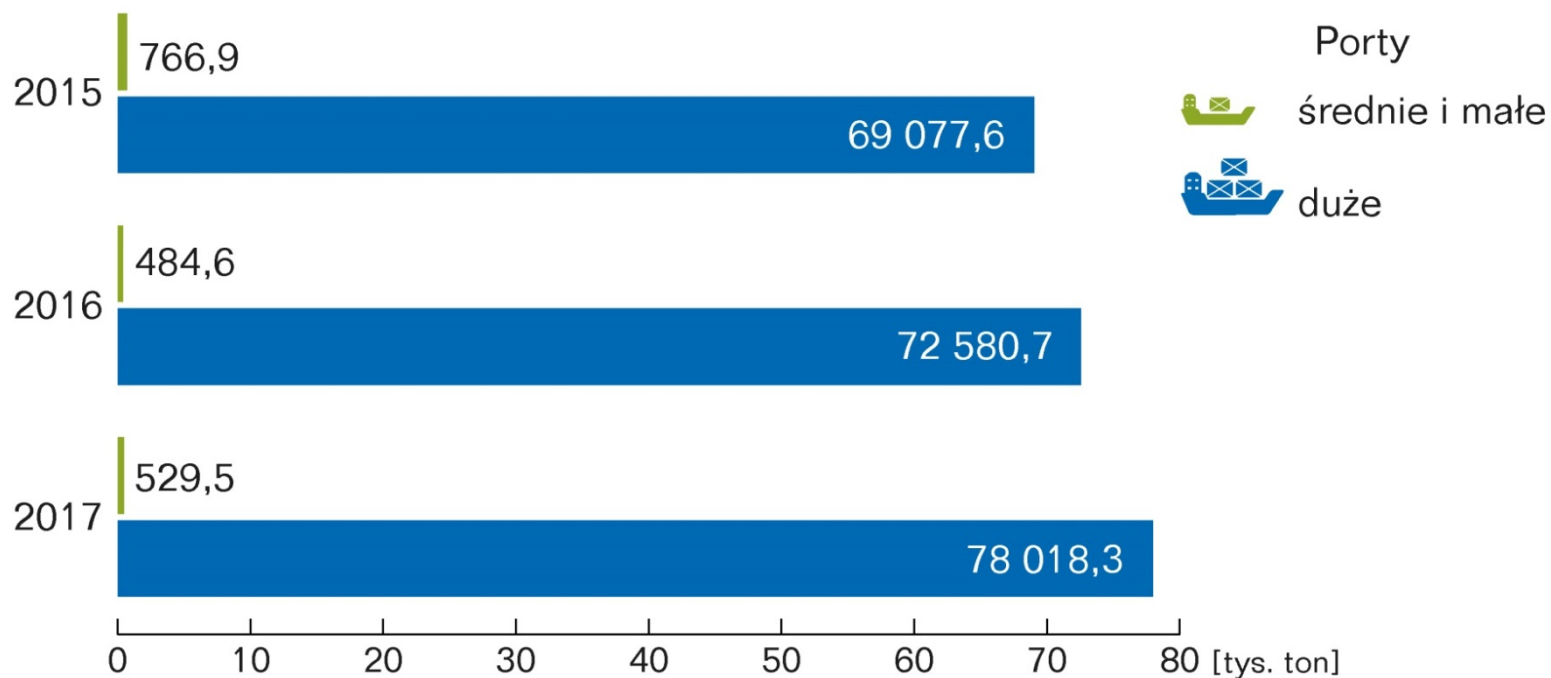
Prognozowany wzrost wolumenu transportu morskiego na świecie



Źródło: Opracowanie własne NIK na podstawie International Chamber of Shipping. Londyn: <http://www.ice-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade/predicted-increases-in-world-seaborne-trade-gdp-and-population>

02 Dlaczego podjęliśmy kontrolę?

Przeładunki w portach w latach 2015–2017



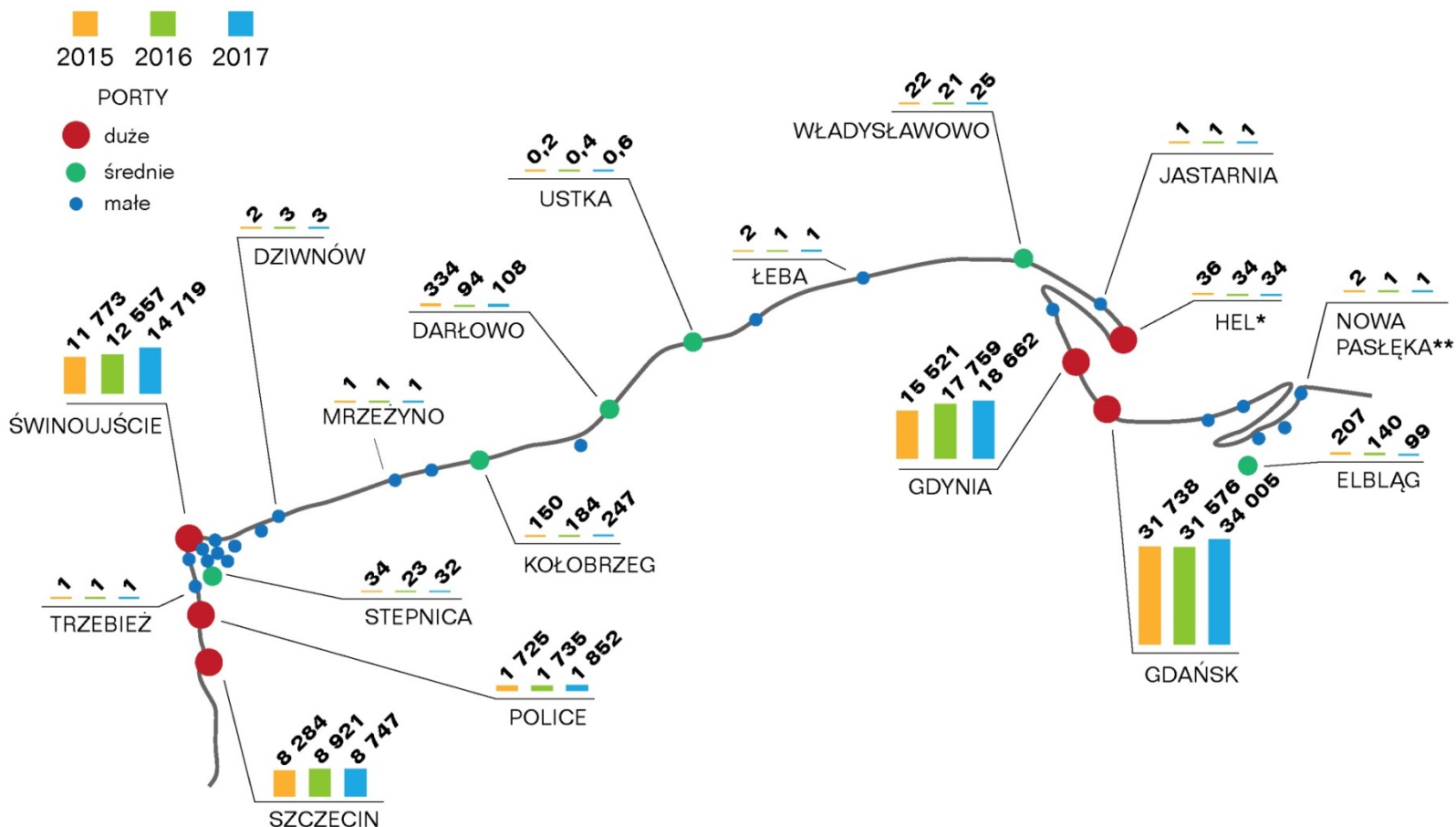
Według danych, zamieszczonych w Informacji pokontrolnej nr P/17/033 *Infrastruktura dostępowa do portów morskich*, uzyskanych bezpośrednio w podmiotach kontrolowanych, przeładunki łącznie w portach w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu w latach 2015-2017 wynosiły odpowiednio: 77 286, 80 938 i 87 263 tys. ton.

03 Dlaczego podjęliśmy kontrolę?

- Rosnące potrzeby transportu morskiego i rozwój turystyki morskiej wskazują na możliwy wzrost znaczenia portów morskich.
- Rosnący dystans średnich i małych portów do portów dużych w tym o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.

04 Dlaczego podjęliśmy kontrolę?

Przeładunki w dużych, średnich i małych portach w latach 2015–2017 [w tys. ton]



* Zaliczono do portów dużych z uwagi na liczbę pasażerów – 184,0; 227,4 i 176,9 tys. osób.

** Przedstawiono wielkość przeładunków dla sześciu małych portów w latach 2015–2017.

W pozostałych portach ich wielkość wynosiła od 0 do 1 tys. ton w każdym roku.

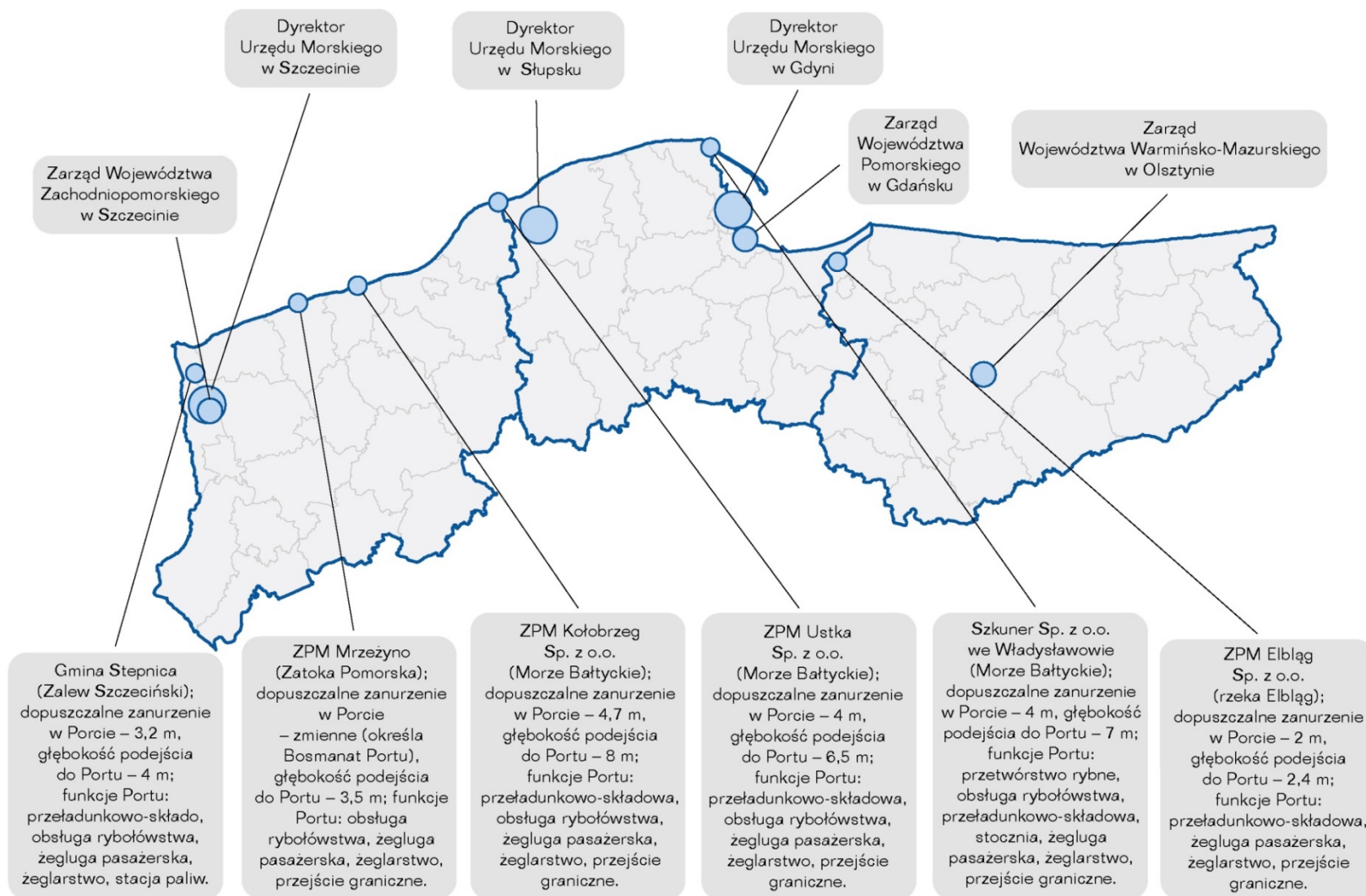
05 Co kontrolowaliśmy?

Czy i w jaki sposób administracja morską, marszałkowie województw i podmioty zarządzające portami realizują założenia przyjęte w strategiach i planach rozwoju portów morskich?

W szczególności:

- W jaki sposób dyrektorzy urzędów morskich realizowali założenia przyjęte w rządowych programach rozwoju portów w zakresie średnich i małych portów morskich?
- W jaki sposób marszałkowie województw realizowali założenia dotyczące rozwoju średnich i małych portów ujęte w strategiach rozwoju województw?
- Czy podmioty zarządzające średnimi i małymi portami opracowały i realizowały plany rozwoju tych portów?

06 Kogo kontrolowaliśmy?



07 Stwierdzony stan

- Dyrektorzy Urzędów Morskich rzetelnie rozpoznali potrzeby infrastruktury zapewniającej dostęp do średnich i małych portów oraz zrealizowali projekty inwestycyjne (głównie ze środków pomocowych).
- Priorytetowość potrzeb portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w powiazaniu z niedostatecznym finansowaniem – ograniczyło wydatki i bieżące, i inwestycyjne do najpilniejszych potrzeb w zakresie pogłębiania torów wodnych i remontu falochronów.

Stwierdzony stan – słylenia i ograniczenia żeglugi jako skutek braku środków finansowych

- Inwestycje rozwojowe i roboty czerpalne w celu utrzymania lub przywrócenia odpowiednich parametrów torów podejściowych i wodnych były prowadzone w miarę posiadanych środków.
- Stan infrastruktury nie przyczyniał się do rozwoju średnich i małych portów.
- Słylenia stwierdzono w przypadku torów podejściowych do czterech średnich portów (w Elblągu, w Darłowie, w Ustce i w Stepnicy) i ośmiu małych portów (w Dźwirzynie, w Rowach, w Łebie, w Kamieniu Pomorskim, w Mrzeżynie, w Wolinie, w Trzebieży i w Dziwnowie) w stosunku do wymogów zarządzeń Dyrektorów Urzędów Morskich.
- Nieutrzymanie odpowiednich parametrów torów wodnych powodowało, że przy niskich stanach wody występowały trudności w manewrowaniu przy wyjściu i wejściu do portów dla jednostek o maksymalnym zanurzeniu dla danego portu.
- W przypadku słyceń zagrażających bezpieczeństwu żeglugi, kapitanaty portów sporządzały instrukcje nawigacyjne z rekomendowanymi bezpiecznymi kursami oraz wprowadzały lokalne ostrzeżenia nawigacyjne zawierające ograniczenia zanurzenia maksymalnego dla jednostek wchodzących do portu.

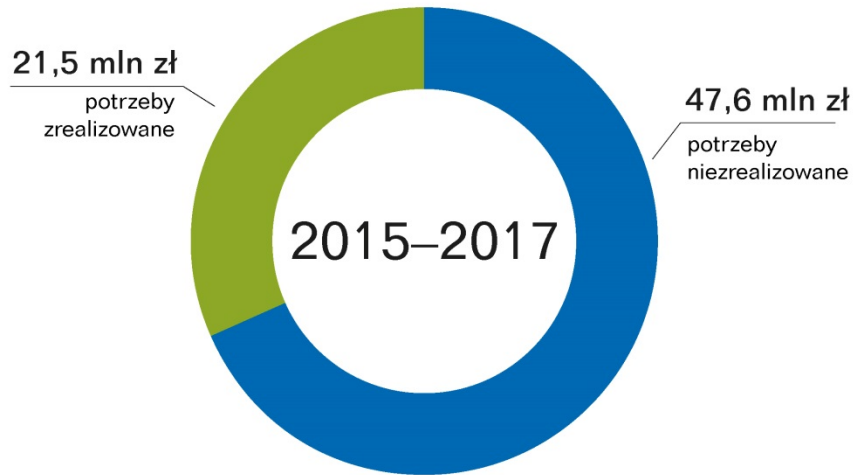
09 Stwierdzony stan

- Ze względu na brak środków finansowych i planowane w dalszej perspektywie inwestycje na ogół nie wykonywano na bieżąco zaleceń pokontrolnych kontroli okresowych stanu infrastruktury portowej.
- W związku ze stanem technicznym infrastruktury zapewniającej dostęp do portów obowiązywały ograniczenia jej eksploatacji.

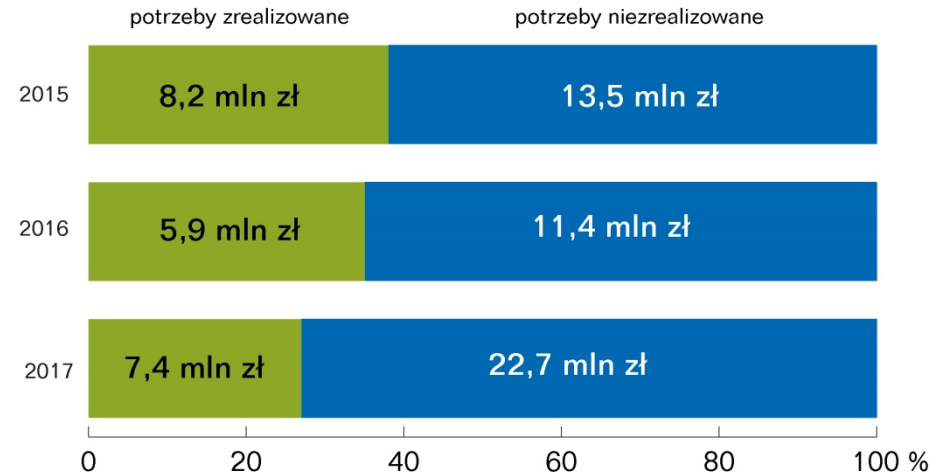
10 Stwierdzony stan

- Nierealizowanie zadań prorozwojowych ograniczało rozwój średnich i małych portów. Niedobór środków finansowych na bieżące potrzeby utrzymaniowe infrastruktury dostępowej wynosi aż 47,6 mln zł.

Skala realizacji potrzeb dotyczących utrzymania infrastruktury zapewniającej dostęp do średnich i małych portów morskich w latach 2015–2017 łącznie



Skala realizacji potrzeb dotyczących utrzymania infrastruktury zapewniającej dostęp do średnich i małych portów w latach 2015–2017



Źródło: Opracowanie własne NIK na podstawie danych Dyrektorów Urzędów Morskich.

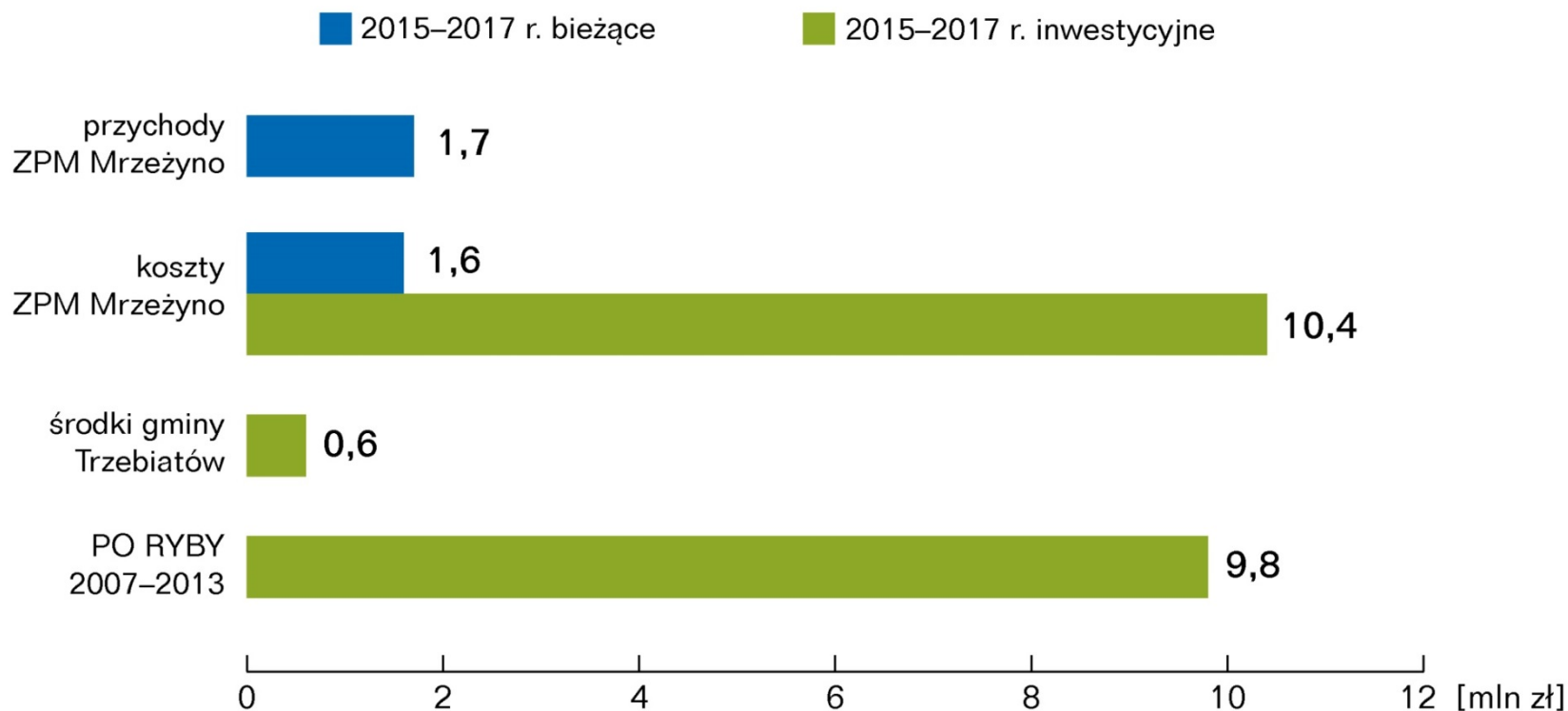
Stwierdzony stan – niezrealizowane inwestycje w zakresie infrastruktury zapewniającej dostęp do średnich portów

- Przebudowa wejścia do Portu w Elblągu (21,8 mln zł).
- Przebudowa wejścia do Portu Darłowo (220,0 mln zł).
- Przebudowa wejścia do Portu Ustka (205,0 mln zł).

12 Stwierdzony stan – działania zarządów portów

- Za budowę, rozbudowę, utrzymywanie i modernizację infrastruktury portowej odpowiada podmiot zarządzający danym średnim lub małym portem:
 - podmioty zarządzające średnimi i małymi portami wydatkowały uzyskane przychody na cele zgodne z ustawą o portach i przystaniach morskich;
 - przychody niewspółmierne do kosztów utrzymania i rozbudowy infrastruktury portowej;
 - inwestycje realizowano głównie ze środków pomocowych na lata 2007–2013.

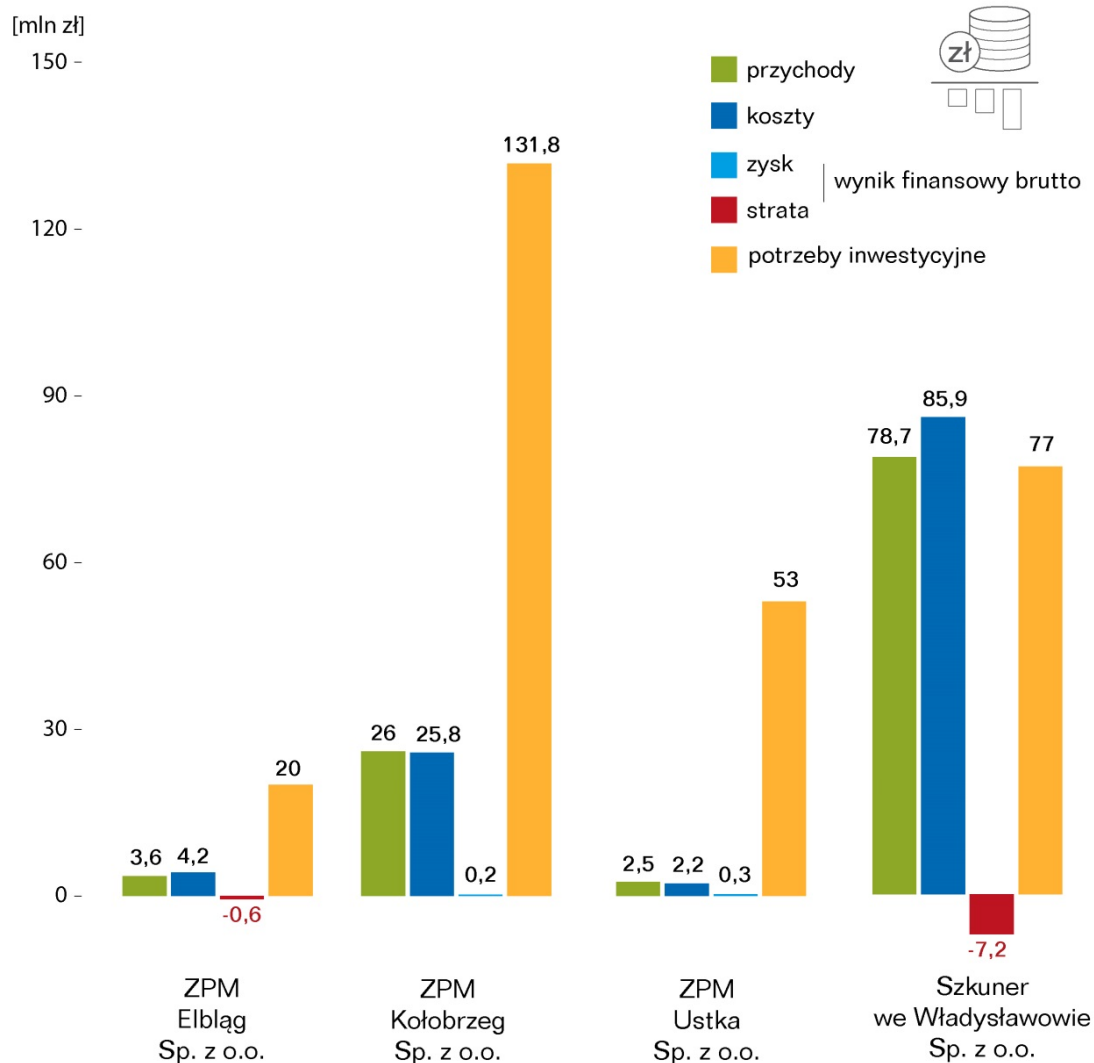
Stwierdzony stan – finansowanie Portu Mrzeżyno w latach 2015–2017



Źródło: Opracowanie własne NIK na podstawie danych finansowych Zarządu Portu Morskiego Mrzeżyno (jednostka budżetowa gminy Trzebiatów).

Stwierdzony stan – porównanie danych finansowych skontrolowanych spółek (podmiotów zarządzających portami) z ich potrzebami inwestycyjnymi związanymi z infrastrukturą portową, łącznie w latach 2015–2017

[wg stanu na dzień 31.12.2017 r.]



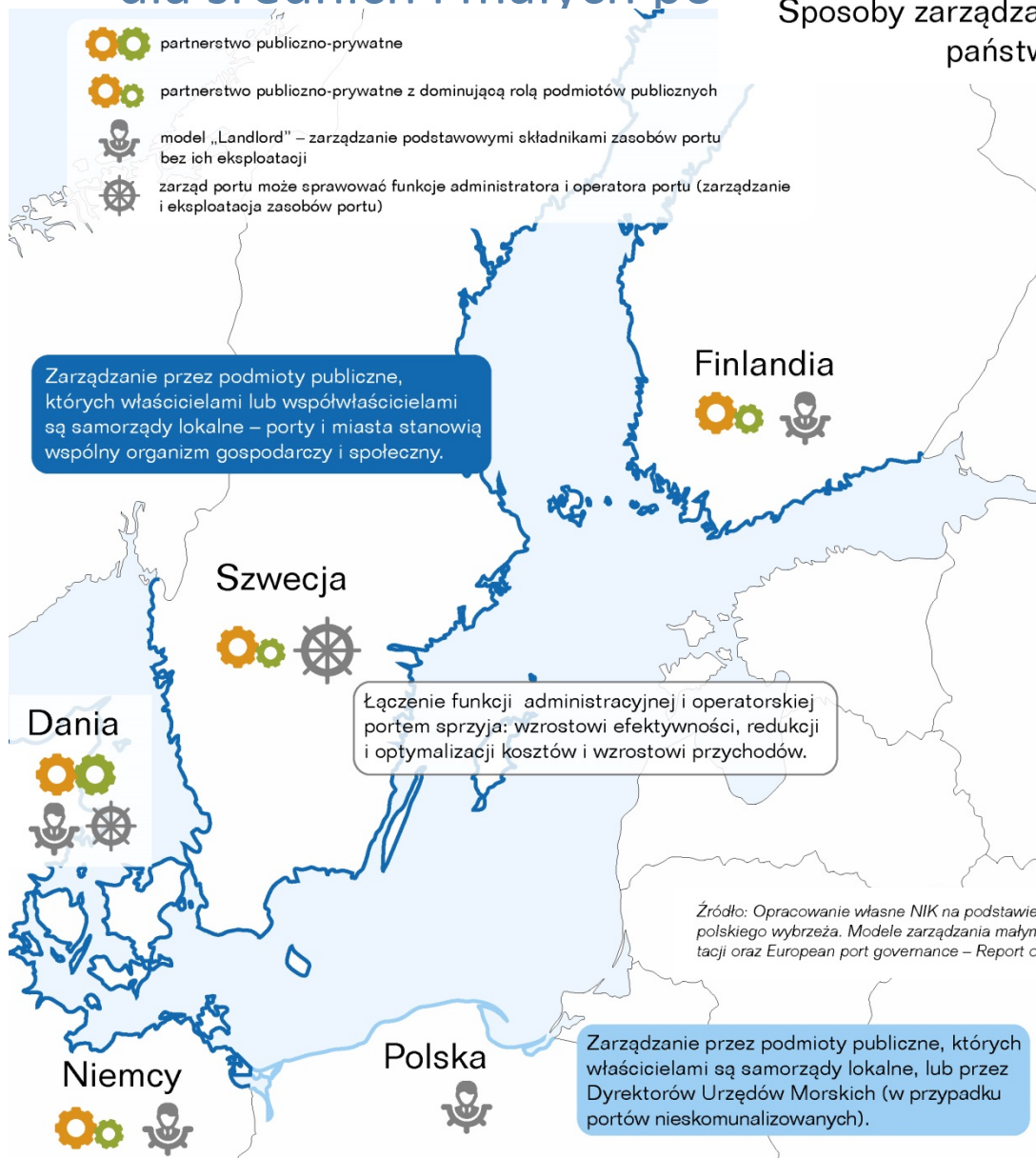
Źródło: Opracowanie własne NIK na podstawie danych finansowych zarządów portów.

Stwierdzony stan – brak zainteresowania gmin komunalizacją małych portów

- Brak zainteresowania gmin komunalizacją pozostałych (16) małych portów wynikał z:
 - konieczności utrzymania kosztochłonnej infrastruktury portowej bez wsparcia z budżetu państwa;
 - ustawowego ograniczenia działalności gospodarczej podmiotu zarządzającego portem.

Stwierdzony stan – rozwiązania w regionie Morza Bałtyckiego dla średnich i małych portów

Sposoby zarządzania średnimi i małymi portami w wybranych państwach basenu Morza Bałtyckiego



Źródło: Opracowanie własne NIK na podstawie dokumentów „Formy aktywizacji rozwoju średnich i małych portów morskich polskiego wybrzeża. Modele zarządzania małymi portami – rekomendacje dla Polski”. Kancelaria Senatu, Biuro Analiz i Dokumentacji oraz European port governance – Report of an enquiry into the current governance of European seaports, ESPO.

Stwierdzony stan – przypadki braku wystarczającej współpracy Dyrektorów Urzędów Morskich z podmiotami zarządzającymi

Prezes ZPM Kołobrzeg: *„Urząd Morski odpowiedzialny za utrzymanie toru wodnego i bezpieczeństwa żeglugi, wykonuje prace pogłębiarskie i analizę nawigacyjną bez jakichkolwiek uzgodnień z Zarządem. Cele prac zleczanych przez Urząd Morski to utrzymanie zadanych parametrów toru wodnego a celem Zarządu jest rozwój portu poprzez zwiększenie tych parametrów lub dostosowanie do potrzeb”.*

- Przypadki braku wystarczającej współpracy Dyrektorów Urzędów Morskich z podmiotami zarządzającymi w zakresie realizacji strategii krajowych:

Port w Kołobrzegu:

- częściowo płytszy tor wodny, stanowiący infrastrukturę zapewniającą dostęp do Portu (od 6,3 do 3,5m), niż akweny portowe (5,5m), utrudnia realizację planów gospodarczych podmiotu zarządzającego portem.

Stwierdzony stan – przypadki braku wystarczającej współpracy Dyrektorów Urzędów Morskich z podmiotami zarządzającymi cd.

Port w Ustce:

- nieprzejrzysty podział kompetencji pomiędzy ZPM Ustka a Dyrektorem Urzędu Morskiego w Słupsku w zakresie utrzymania Basenu Osadowego – jednego z trzech akwenów portowych (stanowiących infrastrukturę portową);
- brak, wnioskowanej przez Zarząd Portu Morskiego w Ustce, cesji praw z umowy o dofinansowanie remontu wschodniej strony Portu, tzn. zmiany beneficjenta z Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku na ZPM Ustka Sp. z o.o. uniemożliwiło zakończenie komunalizacji Portu;
- zmniejszenie w 2011 r. możliwego maksymalnego zanurzenia z 4,5 do 4 m w Porcie stanowi barierę rozwoju Portu. Szacunkowy do poniesienia przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku koszt, związanego z ewentualnym przywróceniem parametru maksymalnego zanurzenia w Porcie do 4,5 m, wynikałby z konieczności pogłębienia toru podejściowego do Portu z 6,5 do 8 m i wyniósłby 732,1 tys. zł. Szacowana przez Spółkę strata przychodów wynikająca z zaniechania tegoż tylko w 2017 r. wyniosła 200,0 tys. zł.

Stwierdzony stan – przypadki braku wystarczającej współpracy Dyrektorów Urzędów Morskich z podmiotami zarządzającymi cd.

Port w Mrzeżynie:

- niejasne uregulowania w zakresie odpowiedzialności za utrzymanie akwatorium portowego;
- nietrzymanie głębokości na torze podejściowym, skutkujące niepełnym wykorzystaniem infrastruktury portowej.

Stwierdzony stan – niezrealizowanie Strategii Rozwoju Portów do 2015

- Niezrealizowanie Strategii Rozwoju Portów do 2015 r. w zakresie wskazanych koniecznych działań legislacyjnych dotyczących zmniejszenia obowiązującego zapasu wody pod stępką statku:

„obowiązujące obecnie rozporządzenie [§ 28 ust. 5 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 1 czerwca 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać morskie budowle hydrotechniczne i ich usytuowania] przewiduje niezbędny zapas wody pod stępką statku w wysokości 0,1 zanurzenia. Wielkość jest określona w sposób sztywny (...) obliczonego za pomocą statystycznych metod. Zdaniem ekspertów powinno się odchodzić od tych metod obliczeń na rzecz metod dynamicznych, powszechnie stosowanych w portach europejskich, które uwzględniając różne nieujmowane do tej pory czynniki umożliwiają zmniejszenie niezbędnej rezerwy wody pod stępką do wartości 0,05–0,06 zanurzenia statku”.

21 Stwierdzony stan – stwierdzona nieprawidłowość

- Nierzetelne określenie przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni składu infrastruktury portowej Portu we Władysławowie polegające na nieujęciu w jej składzie ogólnodostępnych obiektów Portu we Władysławowie, tj. nabrzeży i mariny portowej, co mogło przyczynić się do niezrealizowania Planu rozwoju Portu („Planu Restrukturyzacji Szkuner Sp. z o.o. na lata 2012–2017”) w zakresie rozbudowy mariny portowej z 30 do 70 miejsc postojowych.
- Fakt niezaliczenia do infrastruktury portowej infrastruktury mariny, jak też żadnej innej lądowej części ogólnodostępnej infrastruktury Portu, skutkował po stronie podmiotu zarządzającego Portem (Szkuner Sp. z o.o.) brakiem obowiązku jej budowy, rozbudowy i modernizacji, wynikającego z art. 7 ust. 1 pkt 3 w zw. z art. 23 ust. 2 ustawy o portach i przystaniach morskich.

Stwierdzony stan – ryzyko utraty funkcji portowej przez grunty portowe

- W Porcie Ustka wskutek wydania przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku postanowienia (następnie uchylonego) uzgadniającego projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla terenu Portu, który dopuszczał funkcję mieszkaniową (zabudowę wielorodzinną);
- Brak realizacji zaplanowanego w Strategii Rozwoju Portów Morskich do 2015 r. *„wprowadzenia do porządku prawnego zapisów o obligatoryjnym współdziałaniu gmin z podmiotami zarządzającymi portami przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego w granicach portów morskich (...)”*;
- Brak środków finansowych podmiotów zarządzających portami (i gmin) na realizację prawa pierwokupu nieruchomości portowych.

Stwierdzony stan – ryzyko utraty funkcji portowej przez grunty portowe

- W Polityce morskiej RP do 2020 r. wskazano, że podstawowe kierunki funkcjonowania portów morskich zostały określone w Strategii Rozwoju Portów do 2015 r., zatem aktualne pozostało, wymienione wśród koniecznych działań organizacyjno-legislacyjnych dla osiągnięcia celu Strategii Rozwoju Portów do 2015 r.:

„(...) coroczne umieszczanie w budżecie Państwa, część 21 gospodarka morska w dyspozycji ministra właściwego ds. gospodarki morskiej niezbędnych środków finansowych na wykup nieruchomości portowych” (...) Działania te prowadzone będą we współpracy z podmiotami zarządzającymi portami oraz jednostkami samorządu terytorialnego”.

- Ryzyko braku rozwoju funkcji portowych gruntów w granicach średnich i małych portów wskutek rozproszonej, wielopodmiotowej struktury własnościowej infrastruktury portowej.

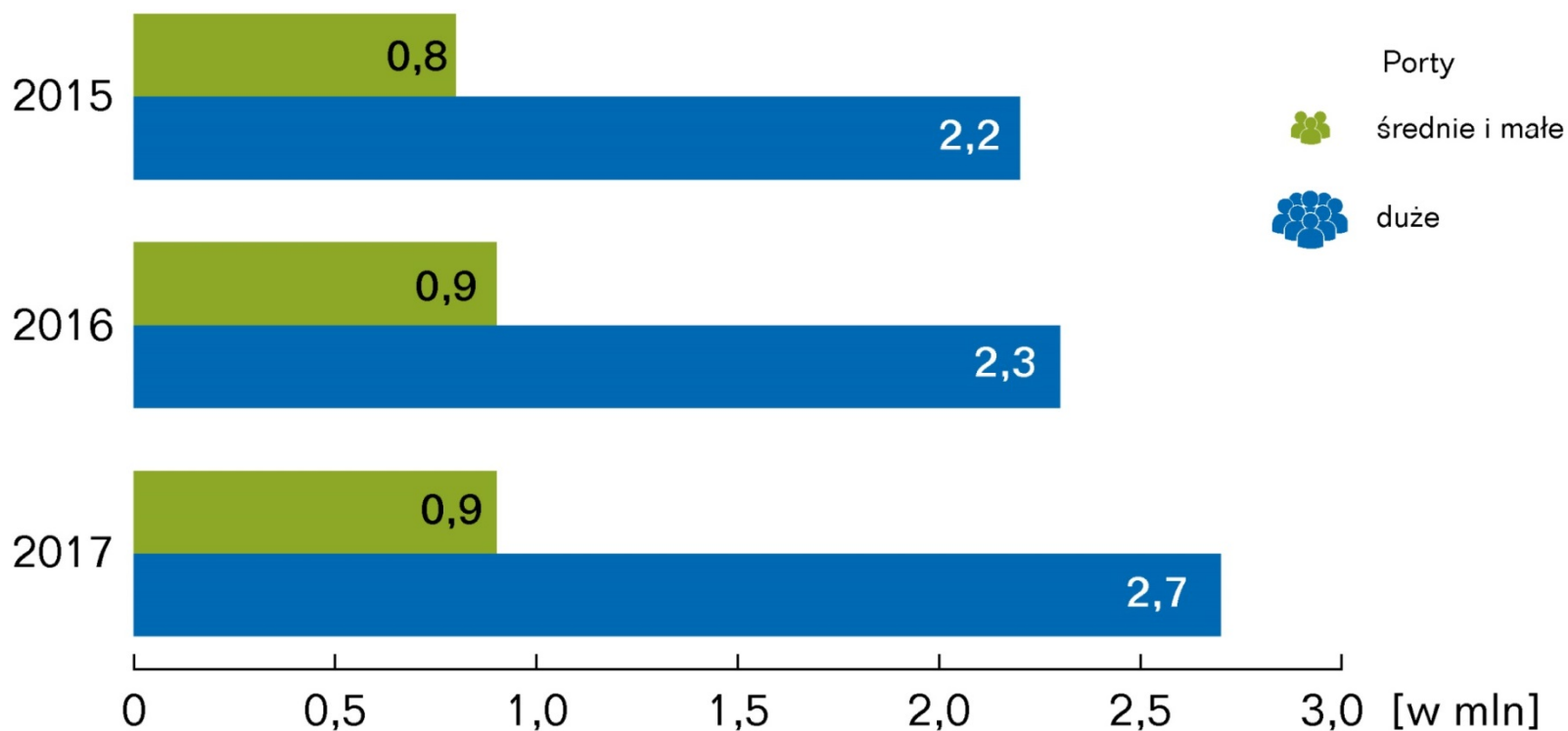
24 Stwierdzony stan – podmioty zarządzające portami

- Posiadały i w miarę posiadanych środków realizowały plany rozwoju portu.
- „Pomysłem na port” była dywersyfikacja działalności (przeładunki m.in. ryb, kruszywa, materiałów budowlanych i energetycznych, turystyka morska, w tym żeglarstwo morskie, turystyka wędkarska i żegluga pasażerska oraz przetwórstwo ryb i działalność przemysłowa – głównie stoczniowa). Uwagi Najwyższej Izby Kontroli dotyczyły planu rozwoju Portu we Władysławowie, niezrealizowanego w szczególnie istotnym zakresie, dotyczącym rezygnacji przez podmiot zarządzający – Szkuner Sp. z o.o. – z funkcji administratora Portu poprzez wydzielenie ogólnodostępnej infrastruktury Portu i przekazania funkcji zarządzania Portem innemu podmiotowi (przyczyną niezrealizowania planu rozwoju były trudności związane z podziałem majątku Szkuner Sp. z o.o.). Zły stan infrastruktury Portu świadczy, w ocenie NIK, o potrzebie intensyfikacji działań prowadzących do przekazania ww. funkcji.
- Realizowano założenia strategii rządowych i wojewódzkich, podejmując inicjatywy na rzecz rozwoju i stabilizacji wielkości przeładunków oraz na rzecz promocji portów jako miejsca atrakcyjnego pod względem inwestycyjnym i turystycznym.

25 Stwierdzony stan – działania Zarządów Województw

- W latach 2015-2017 (I półrocze) Zarządy Województw: Pomorskiego, Warmińsko-Mazurskiego i Zachodniopomorskiego realizowały zadania związane z rozwojem ruchu wodnego, w tym turystyki morskiej, w obszarze Południowego Bałtyku, w tym w średnich i małych portach, ujęte odpowiednio w:
 - „Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020”;
 - „Strategii Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Województwa Warmińsko-Mazurskiego do 2025 r.”;
 - „Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego”.

26 Stwierdzony stan – pasażerowie w portach w latach 2015–2017



Źródło: Opracowanie własne NIK na podstawie danych urzędów morskich i zarządów portów.

27 Ocena ogólna

W latach 2015–2017 (I półrocze) administracja morska oraz podmioty zarządzające średnimi i małymi portami nie w pełni realizowały założenia przyjęte w strategiach i planach rozwoju portów. Głównymi tego przyczynami było niedostateczne do potrzeb finansowanie zadań Dyrektorów Urzędów Morskich w zakresie inwestycji i utrzymania infrastruktury zapewniającej dostęp do tych portów oraz niewystarczające środki podmiotów nimi zarządzających na inwestycje w infrastrukturę portową. Z powyższego wynikało także niewielkie zainteresowanie gmin kapitałochłonną komunalizacją małych portów, skutkujące pozostawieniem funkcji zarządzania większością lokalnych (małych) portów Dyrektorom Urzędów Morskich.

Realizacji założeń krajowych strategii i planów rozwoju średnich i małych portów nie sprzyjały również stwierdzone przypadki braku współdziałania administracji morskiej i podmiotów zarządzających portami. Istotne było także rozdzielenie funkcji zarządzania nieruchomościami i infrastrukturą portową oraz funkcji świadczenia komercyjnej (eksploatacyjnej) działalności portowej. Ponadto skoncentrowano interwencję Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014–2020 na infrastrukturze portów znajdujących się w Transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), do których należą w Polsce porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej: w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu.

28 Ocena ogólna

Pomimo znacznego niedofinansowania w zakresie inwestycji i utrzymania infrastruktury dostępowej do średnich i małych portów, Dyrektorzy Urzędów Morskich zapewnili dostęp do średnich i małych portów, częściowo jednak ograniczony spłyconiami, oraz bezpieczeństwo żeglugi, osób, mienia i środowiska naturalnego. Dyrektorzy Urzędów Morskich pozyskiwali i wykorzystywali środki pomocowe również na rozbudowę infrastruktury zapewniającej dostęp do średnich i małych portów.

Niedostateczne do potrzeb finansowanie zadań i przypadki braku współdziałania Dyrektorów Urzędów Morskich z podmiotami zarządzającymi portami skutkowało m.in. niespójnymi parametrami głębokości portów i torów wodnych (Kołobrzeg, Ustka, Stepnica) oraz nieutrzymaniem wymaganej głębokości (Mrzeżyno), a przez to niepełnym wykorzystaniem potencjału części średnich i małych portów.

29 Ocena ogólna

Rozwój średnich i małych portów utrudniały ponadto nieprecyzyjne regulacje prawne dotyczące kompetencji podmiotów zobowiązanych do utrzymania infrastruktury portowej (m.in. w zakresie utrzymania torów wodnych wewnątrz akwatorium) i niewystarczające prawne zabezpieczenie gruntów w portach przed utratą funkcji portowych.

W latach 2015–2017 (I półrocze) Zarządy Województw: Pomorskiego, Warmińsko-Mazurskiego i Zachodniopomorskiego prawidłowo i skutecznie realizowały zadania związane z rozwojem średnich i małych portów, ujęte w „Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020”, „Strategii Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Województwa Warmińsko-Mazurskiego do 2025 r.” i „Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego”, współpracując z podmiotami zarządzającymi portami, zwłaszcza w zakresie promocji turystyki morskiej.

30 Ocena ogólna

Podmioty zarządzające kontrolowanymi portami opracowały i realizowały plany rozwoju portów, spójne z założeniami strategii rządowych i wojewódzkich. Uzyskane przychody wydatkowały na budowę, rozbudowę, utrzymanie i modernizację infrastruktury portowej, która w większości kontrolowanych portów była utrzymana we właściwym stanie technicznym i w sposób zapewniający dostępność dla żeglugi. Badania batymetryczne prowadzono zgodnie z obowiązującymi wymogami, a prace pogłębiarskie i podczyszczeniowe – w miarę potrzeb i możliwości finansowych.

Podsumowując do czynników niesprzyjających rozwojowi średnich i małych portów w tempie oczekiwanym należały:

- brak środków finansowych,
- przypadki niewystarczającego współdziałania ze strony administracji morskiej,
- opieszale procesy komunalizacyjne,
- system zarządzania portami, ograniczający działalność gospodarczą podmiotów zarządzających.

Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską – odstąpienie od oceny

Najwyższa Izba Kontroli odstąpiła od oceny prawidłowości realizacji inwestycji budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską (której inwestorem jest Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni), z uwagi na jej wstępny etap w okresie objętym kontrolą. Jednocześnie NIK podkreśla, że ww. inwestycja – strategiczna ze względu na interes bezpieczeństwa Państwa jak wskazuje art. 1 ustawy z dnia 24 lutego 2017 r. o inwestycjach w zakresie budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską, stanowi szansę otwarcia rynku średnich i małych portów Zalewu Wiślanego, zwłaszcza w Porcie w Elblągu, który w okresie objętym kontrolą wykorzystywał potencjał przeładunkowy **jedynie na poziomie 7–18%**. Wskazuje to na szanse dalszej aktywizacji działalności Portu bez konieczności ponoszenia istotnych nakładów na inwestycje **w infrastrukturę portową**. Według założeń „Strategii rozwoju Portu Morskiego w Elblągu” realizacja budowy kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną będzie rozwiązaniem korzystniejszym, niż użeglowienie dróg śródlądowych łączących Gdańsk i Elbląg, które wiązałyby się ze znacząco większymi nakładami inwestycyjnymi związanymi m.in. z koniecznością przebudowy obiektów inżynierskich, tj. mostów. W efekcie realizacji ww. projektu eliminacji ulegną zarówno przeszkody natury techniczno-eksploatacyjnej (parametry drogi wodnej), jak również polityczno-formalnej (ograniczenie żeglugi przez Cieśninę Piławską).

32 Wnioski

Do Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej o:

- Zapewnienie środków finansowych umożliwiających Dyrektorom Urzędów Morskich pełną realizację zadań dotyczących utrzymania infrastruktury dostępowej do średnich i małych portów.
- Zainicjowanie zmian przepisów ustawy o portach i przystaniach morskich w zakresie:
 - zwiększenia możliwości pozyskiwania środków finansowych przez podmioty zarządzające średnimi i małymi portami m.in. poprzez dopuszczenie: prowadzenia przez nie działalności gospodarczej także w innym zakresie, niż wskazany w art. 7 ust. 2 tej ustawy, możliwości dofinansowania ze środków budżetu państwa utrzymania ich infrastruktury portowej;
 - zabezpieczenia trwałości funkcji portowych nieruchomości położonych w granicach portów poprzez wprowadzenie obowiązku opiniowania przez podmioty zarządzające portami projektów i zmian miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dotyczących terenów w granicach portów oraz transakcji zbycia nieruchomości położonych na terenach portowych.

33 Wnioski cd.

- Zapewnienie przejrzystego podziału kompetencji pomiędzy Dyrektorami Urzędów Morskich a podmiotami zarządzającymi średnimi i małymi portami dotyczących utrzymania akwenów portowych, w których znajdują się, stanowiące infrastrukturę zapewniającą dostęp do portu, tory wodne.
- Zapewnienie spójności obowiązujących głębokości torów wodnych, w tym wewnątrz portów, z ogłoszonym przez dyrektorów urzędów morskich dopuszczalnym zanurzeniem statków w tych portach, w celu pełnego wykorzystania potencjału średnich i małych portów.
- Podjęcie działań zapewniających wykonanie Planu restrukturyzacji Szkuner Sp. z o.o. we Władysławowie odnośnie podziału i przejęcia infrastruktury niezbędnej do zarządzania Portem.

34 Działania po kontroli

W wystąpieniu pokontrolnym skierowanym do Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni Najwyższa Izba Kontroli zawarła wniosek o zmianę § 10 Zarządzenia Nr 15 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 15 lipca 2005 r. w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej każdego portu innego niż porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej i przystani morskich, poprzez włączenie w skład infrastruktury portowej portu Władysławowo jego nabrzeży.

Wniosek został zrealizowany. Z dniem 1 sierpnia 2018 r. zgodnie z Zarządzeniem Nr 10 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 18 lipca 2018 r. w skład infrastruktury portowej portu Władysławowo weszły, poza akwenami portowymi, m.in. także nabrzeża, pomosty i pirsy Portu.



Źródło: Materiały kontrolne NIK.

Najwyższa Izba Kontroli

Delegatura w Gdańsku