



**Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Gdańsku**

Gdańsk, dnia 26 sierpnia 2011 r.

**Zarząd
Morskiego Portu Gdynia S.A.**

LGD-4101-007-01/2011
P/11/063

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Na podstawie *art. 2 ust. 3 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz. U. z 2007 r. Nr 231, poz. 1701 ze zm.)*, zwanej dalej „*ustawą o NIK*”, Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Gdańsku przeprowadziła kontrolę w Zarządzie Morskiego Portu Gdynia Spółka Akcyjna (dalej: „ZPMG S.A.”).

Przedmiotem kontroli była działalność ZPMG S.A. w latach 2009-2011 (I półrocze) w zakresie warunków rozwoju Portu Gdynia w latach 2009- 2011 (I półrocze).

W związku z kontrolą, której wyniki przedstawione zostały w protokole kontroli podpisanym 16 sierpnia 2011 r., Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie *art. 60 ustawy o NIK*, przekazuje niniejsze wystąpienie pokontrolne.

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia realizację zadań w kontrolowanym zakresie. Powyższa ocena wynika z niżej opisanych ustaleń.

1. ZPMG S.A. zapewnił prawidłowe funkcjonowanie i wykorzystanie infrastruktury portowej skutkujące:
 - wzrostem wielkości odpraw pasażerskich z 485,5 tys. osób w 2009 r. do 502,7 tys. osób 2010 r. (o 17,2 tys.) oraz zwiększeniem przeładunków z 13.257 tys. ton do 14.735 tys. ton (o 1.478 tys. ton),

- zwiększeniem o 5,61 ha powierzchni gruntów Skarbu Państwa będących w użytkowaniu wieczystym Zarządu Portu, przejętych w drodze zakupu lub nieodpłatnego przekazania prawa wieczystego użytkowania,
 - poprawą wskaźników odnowienia majątku trwałego¹ z 4,6% w 2009 r. do 5,5% 2010 r. korzystniejszych od zakładanych w „Strategii rozwoju portów morskich do 2015 r.”² (w 2015 r. powinny osiągnąć wielkość od 1,52-2,5%). Ponadto zakładany w 2015 r. wskaźnik reprodukcji środków trwałych³ (>75%) w ww. latach osiągnął wartość 283,7% i 259,5%.
2. ZMPG S.A. skutecznie pozyskiwał i efektywnie wykorzystywał środki finansowe na utrzymanie i rozwój infrastruktury portowej:
- przychody z działalności gospodarczej ZMPG S.A. w roku 2010 wyniosły 166,2 mln zł i były wyższe od osiągniętych w roku poprzednim o 8,5 mln zł (5,4%), na co największy wpływ miało zwiększenie przychodów finansowych o 5,5 mln zł (34,6%) oraz pozostałych przychodów operacyjnych o 2,7 mln zł (120,0%). Przychody ze sprzedaży wzrosły o 0,3 mln zł (0,2%),
 - przychody z opłat portowych osiągnęły wartość 42,7 mln zł i były mniejsze od przychodów roku 2009 o 0,5 mln zł (1,2%), co było m.in. wynikiem deprecjacji kursu EUR o 7,9% (-3,4 mln zł), zmniejszenia ilości zawinięć statków do Portu Gdynia oraz średniego ich tonażu,
 - przychody z działalności Spółki ZMPG S.A. przeznaczał w latach 2009 i 2010 m.in. na budowę, rozbudowę, utrzymanie i modernizację infrastruktury portowej w kwotach odpowiednio 75,0 i 49,9 mln zł, co stanowiło odpowiednio 80,4% i 57,6% nakładów inwestycyjnych, wykonując postanowienia *art. 9 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich*⁴. W 2009 r. zakończono i oddano do eksploatacji 10 inwestycji, a 9 było w trakcie realizacji, w 2010 r. ZMPG S.A. kontynuował realizację 15 projektów. Na remonty w 2009 r. i 2010 r. wydatkowano odpowiednio 11,6 mln. zł i 10,8 mln zł,
 - podjął działania polegające na modernizacji infrastruktury kolejowej w ramach przedsięwzięć „Infrastruktura dostępu drogowego i kolejowego do wschodniej części

¹ Wskaźnik odnowienia majątku trwałego = stan środków trwałych brutto na koniec roku – stan środków trwałych na początek roku/wartość środków trwałych na początek roku.

² Uchwała Nr 29 Rady Ministrów z dnia 13 listopada 2007 r. w sprawie przyjęcia „Strategii rozwoju portów morskich do 2015r.”

³ Wskaźnik reprodukcji środków trwałych = roczne nakłady na inwestycje i remonty/roczna kwota amortyzacji

⁴ Dz. U. z 2010 r., Nr 33, poz. 179

Portu Gdynia” i „Rozbudowa infrastruktury portowej do obsługi statków ro-ro”. W planie inwestycyjnym na lata 2011-2013 przewiduje się całkowitą przebudowę infrastruktury kolejowej przy Bałtyckim Terminalu Kontenerowym. Działania te pozwolą m.in. na zwiększenie dostępu do portu ładunków transportem kolejowym, który latach 2009-2010 stanowił 23% ogółu przeładunków, podczas gdy transportem samochodowym obsługiwano w tym okresie ponad 70% ogółu przeładowanych towarów.

3. ZMPG S.A. wykonywał kontrole okresowe stanu technicznego budowli morskich zgodnie z wymogami *art. 62 ust 1 pkt. 1 i 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane*⁵. Okresowe plany pomiarów batymetrycznych akwenów portowych sporządzano w okresach zgodnych z § 90 *ust.1 rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej dnia 23 października 2006 r. w sprawie warunków technicznych użytkowania oraz szczegółowego zakresu kontroli morskich budowli hydrotechnicznych*⁶.
4. ZMPG S.A. występował do organów administracji publicznej, samorządowej oraz zarządcy linii kolejowych w sprawach poprawy dostępności do Portu Gdynia od strony morza oraz lądu, w tym do:
 - Urzędu Morskiego Gdyni o zapewnienie głębokości technicznej toru podejścia do portu (14,5 m) określonej w § 2 *pkt. 1 lit b) rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 9 grudnia 2002 r. w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej*⁷, pozwalającej na wprowadzenie statków o zanurzeniu 13 m w każdych warunkach stanu wody i pogody. Działania te spowodowały wprawdzie oczyszczenie toru podejściowego, zapewniając jego głębokość techniczną 14,1 m., co udostępniło port statkom o zanurzeniu do 12,8 m. Pomimo tego ograniczenia nie odmówiono obsługi żadnego statku o zanurzeniu 13 m, a każdorazowo zgoda Kapitanatu Portu w Gdyni wydawana była na wniospek Morskiego Terminalu Masowego Gdynia lub armatora,
 - PKP S.A. w sprawie remontu torów kolejowych prowadzących do nabrzeży: Czeskiego, Rumuńskiego oraz Stanów Zjednoczonych, ograniczających ze względu na stan techniczny dostęp do portu oraz zagrażających bezpieczeństwu

⁵ Dz. U. z 2010r. Nr 243, poz. 1623 ze zm.

⁶ Dz. U. z 2006r. Nr 206 poz.1516

⁷ Dz. U. z 2003r. Nr 4 poz.41 ze zm.

transportowanych ładunków. Mimo powtarzających się monitów w tej sprawie (3-krotnych) PKP nie podjęło żadnych działań.

- Ministerstwa Infrastruktury w sprawie zakwalifikowania Trasy Kwiatkowskiego (droga powiatowa) prowadzącej do portu w Gdyni, do kategorii dróg krajowych pozwalających na ruch pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej do 10 ton, zamiast dotychczasowych ograniczeń do 8 ton. Ograniczenia te powodują niewykorzystanie w pełni możliwości przewozowych trasy, wymuszają zwiększone natężenie ruchu pojazdów dowożących ładunki do portu, co zwiększa zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego (w czerwcu 2011 r. również Prezydent Miasta Gdyni wystąpił do Ministra Infrastruktury w tej samej sprawie tj. o nadanie Trasie Kwiatkowskiego kategorii drogi krajowej).

NIK zwraca uwagę, że pomimo aktywnej postawy ZMPG S.A. jak dotąd tylko częściowo przyniosła ona oczekiwane efekty w związku z czym nadal zasadnym pozostaje kontynuowanie działań zmierzających do poprawy dostępności do Portu Gdynia, zarówno od strony morza, jak i od strony lądu.

Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Gdańsku, na podstawie *art. 62 ust. 1 ustawy o NIK* oczekuje przedstawienia, w terminie 14 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, informacji o sposobie wykorzystania uwag.

Zgodnie z treścią *art. 61 ust. 1 ustawy o NIK*, w terminie 7 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, Zarządowi Morskiego Portu Gdynia S.A. przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie, do dyrektora Delegatury NIK w Gdańsku, umotywowanych zastrzeżeń w sprawie ocen i uwag zawartych w tym wystąpieniu.

W razie zgłoszenia zastrzeżeń, zgodnie z *art. 62 ust. 2 ustawy o NIK*, termin nadesłania informacji, o którym mowa wyżej, liczy się od dnia otrzymania ostatecznej uchwały właściwej komisji NIK.