



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Gdańsku

LGD.410.021.01.2018

Pan
Jan Szymborski
Prezes Zarządu
BCT-Bałtycki Terminal Kontenerowy Sp. z o.o.
ul. Kwiatkowskiego 60
81-127 Gdynia

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/18/032 „Bariery rozwoju transportu intermodalnego”

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

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	BCT-Bałtycki Terminal Kontenerowy Sp. z o.o. ul. Kwiatkowskiego 60, 81-127 Gdynia (dalej: „BCT” lub „Spółka”)
Kierownik jednostki kontrolowanej	Jan Szymborski, Prezes Zarządu, od dnia 31 sierpnia 2008 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	Wpływ inwestycji realizowanych z wykorzystaniem środków publicznych na rozwój przewozów intermodalnych
Okres objęty kontrolą	2015-2018 (I półrocze) do czasu zakończenia kontroli, z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed tym okresem, jeśli miały związek z obszarem badań kontrolnych
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 3 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ¹
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Gdańsku
Kontrolerzy	1. Dariusz Jurczuk, doradca ekonomiczny, upoważnienie do kontroli nr LGD/166/2018 z 25 września 2018 r. 2. Agnieszka Andraszak, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LGD/199/2018 z 16 listopada 2018 r. 3. Joanna Andrzejewska, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LGD/202/2018 z 19 listopada 2018 r. (akta kontroli str.1-4)

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA	Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie realizację przez BCT dwóch projektów dofinansowanych środkami z Unii Europejskiej w celu zwiększenia potencjału terminala w zakresie przewozów intermodalnych.
Uzasadnienie oceny ogólnej	Spółka zrealizowała objęte kontrolą projekty zgodnie z ich zakresami rzeczowymi, które zostały określone w umowach o dofinansowanie. Inwestycje, zarówno w części infrastrukturalnej, jak i nieinfrastrukturalnej, przyniosły zakładane efekty, a także zapewniono ich trwałość. Centrum Unijnych Projektów Transportowych (dalej: „CUPT”) przeprowadziło kontrole – doraźną na zakończenie realizacji projektu związanego z modernizacją terminalu oraz planową w okresie trwałości projektu dotyczącego zakupu suwnic, które nie wykazały nieprawidłowości finansowych w rozumieniu rozporządzenia Rady (WE) 1083/2006.

¹ Dz. U. z 2017 r. poz. 524 ze zm., dalej: ustawa o NIK.

² Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

OBSZAR

Realizacja inwestycji z wykorzystaniem środków publicznych, efekty rzeczowe oraz ich wpływ na rozwój przewozów intermodalnych

Opis stanu faktycznego

1. BCT jest operatorem terminala kontenerowego w Gdyni, który został zarejestrowany w Krajowym Rejestrze Sądowym w dniu 29 czerwca 2001 r. Od 2003 r. właścielem 100% udziałów w BCT jest International Container Terminal Services Inc. (dalej: „ICTSI”). Terminal został wydierżawiony na czas określony, od dnia 1 listopada 2003 r. [13], na podstawie umowy dzierżawy nr 1757 B podpisanej w dniu 24 października 2003 r. pomiędzy BCT a Zarządem Morskiego Portu Gdynia S.A. (dalej: „ZMPG S.A.”).

(akta kontroli str. 5-56)

2. Terminal kontenerowy położony jest przy nabrzeżu przeładunkowym Helskim I. Zajmuje powierzchnię ok. 60 ha, z czego – 584,5 tys. m² stanowi powierzchnia placów składowych. Nabrzeże przeładunkowe posiada długość 800 m i głębokość max 12,7 m. Głębokość konstrukcyjna nabrzeża zaprojektowana została na 13,5 m.

Wjazd do terminala odbywa się przez pięć samochodowych bram wyposażonych w szlabany. Wyjazd – przez cztery samochodowe bramy wyposażone w szlabany. Teren terminala pokryty jest nawierzchnią betonową.

W sąsiedztwie wjazdu do terminala znajduje się nabrzeże, wzdłuż którego usytuowano pięć stanowisk do obsługi statków kontenerowych w systemie lo-lo (lift on-lift off). Przy jednym z tych stanowisk możliwa jest obsługa w systemie ro-ro (roll on-roll off). Obsługa ro-ro następuje przy pomocy rampy uchyłnej sterowania hydraulicznego do obsługi statków z wykładanymi pomostami rufowymi ro-ro. Na nabrzeżu znajduje się sześć suwnic nabrzeżowych poruszających się po torach.

Parking dla pojazdów trasowych oraz centrum obsługi kierowców znajduje się przy ul. Kontenerowej 30 w Gdyni. Teren parkingu ogrodzony jest siatką. Wjazd i wyjazd na parking odbywa się w sposób swobodny, niezabezpieczony szlabanami. Nawierzchnię parkingu stanowią betonowe płyty, w wielu miejscach uszkodzone. Miejsca postojowe nie zostały wymalowane. Na parkingu zlokalizowane zostały portale typu OCR – system automatycznych bram (Pre-gate area).

BCT korzysta z systemów informatycznych zapewniających zarządzanie gospodarką magazynową typu Mainsail Terminal Management System (System Zarządzania Terminalem). System Mainsail Online (Internetowy System Mainsail) zapewnia natychmiastową komunikację poprzez umożliwienie liniom żegludowym i partnerom BCT dostępu do wybranych danych terminalowych przez interfejs internetowy oraz Spinnaker Planning Management System (System Zarządzania Planowaniem Spinnaker), tj. stanowisko, które udostępnia operatorowi terminala w pełni zintegrowane narzędzia planowania działań na statku, placu, w porcie i terminala kolejowym.

(akta kontroli str. 57-116)

³ Dane wyłączone ze względu na tajemnicę przedsiębiorcy art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2019 r. poz.1429) i art. 11 ust. 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2019 r. poz. 1010). Wyłączenia dokonała Ewa Jasiurska-Kluczek Delegatura NIK w Gdańsku

3. W perspektywie finansowej 2007-2013 BCT zrealizował dwa następujące projekty dofinansowane ze środków Unii Europejskiej w ramach działania 7.4: Rozwój transportu intermodalnego priorytetu VII: Transport przyjazny środowisku Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko:

- „Modernizacja Terminalu BCT w Gdyni dla zwiększenia potencjału w zakresie przeładunków intermodalnych” (dalej: „Modernizacja terminala”), na podstawie umowy o dofinansowanie nr POIS.07.04.00-00-010/10-00⁴ z dnia 29 marca 2012 r. Całkowita wartość tego projektu wyniosła: 186.539,7 tys. zł, a kwota dofinansowania z UE: 50.379,8 tys. zł;
- „Zakup suwnic nabrzeżowych dla zwiększenia potencjału operacji intermodalnych terminala BCT w Gdyni” (dalej: „Zakup suwnic”), na podstawie umowy o dofinansowanie nr POIS.07.04.00-00-019/13-00⁵ z dnia 21 października 2013 r. Całkowita wartość tego projektu wyniosła: 67.336,2 tys. zł, a kwota dofinansowania z UE: 16.299,1 tys. zł.

(akta kontroli str. 117-166)

W przypadku projektu dotyczącego Modernizacji terminala, przed jego rozpoczęciem, BCT określił roczną zdolność przeładunkową na 650.000 TEU⁶. Efektem realizacji tego projektu było podniesienie tej liczby do 750.000 TEU.

Prezes Zarządu Spółki wyjaśnił, że od początku działalności terminala pracował sprzęt przeładunkowy oraz elementy infrastruktury, które w latach 2012-2015 były sukcesywnie modernizowane. Podniosło to nie tylko zdolność przeładunkową pod względem ilościowym, jak również jakościowym. Dostawa suwnic 19 rzędowych pozwala na obsługę statków mogących przewozić około 13.500 TEU (o szerokości 48 m).

(akta kontroli str. 167-171)

W przypadku projektu dotyczącego Zakupu suwnic, przed jego rozpoczęciem, BCT określił roczną zdolność przeładunkową na 500.000 TEU. Liczba ta była mniejsza niż w przypadku projektu Modernizacji terminala ze względu na katastrofę morską, w wyniku której prom Stena Spirit uderzył w dwie suwnice BCT, które uległy całkowitemu zniszczeniu. W efekcie realizacji drugiego projektu osiągnięto nie tylko podniesienie zdolności przeładunkowej do 750.000 TEU, lecz również zmianę jakościową, ponieważ zniszczone suwnice nabrzeżowe były suwnicami 13 rzędowymi, podczas gdy zakupiono suwnice 19 rzędowe.

Po zakończeniu powyższych projektów, BCT wykorzystuje cztery suwnice 19 rzędowe oraz dwie suwnice 17 rzędowe.

(akta kontroli str. 167-171)

⁴ Do umowy zawarto cztery aneksy.

⁵ Do umowy zawarto pięć aneksów.

⁶ Przeładunek 1 TEU oznacza przesunięcie w przestrzeni pomiędzy statkiem a nabrzeżem w przypadku importu, a w przypadku eksportu jest to ruch odwrotny – z nabrzeża na statek. Podstawowy typ kontenera ma 20 stóp, a większy typ ma 40 stóp i jest liczony w statystykach jako 2 kontenery 20 stopowe. Statystyka BCT podawana jest jako liczba przeładunków burtowych kontenerów 20 stopowych. W BCT tranzyt morski rozumiany jako przeładunek ze statku na nabrzeże, a następnie na innych statek, występuje w bardzo nielicznych przypadkach i jest pomijany w skali obrotów kontenerowych terminala.

4. Projekty: Modernizacja terminala i Zakup suwnic zrealizowano zgodnie z ich zakresem rzeczowym, określonym w umowach o dofinansowanie. W okresie trwałości tych projektów, w kontrolowanych latach, osiągnięto założone wskaźniki produktu⁷ i rezultatu⁸.

Realizacja projektów:

- Modernizacja Terminala obejmowała przede wszystkim:
 - w zakresie części infrastrukturalnej: przebudowę nawierzchni betonowych (100.000 m) i rozbudowę stanowisk dla kontenerów chłodzonych (490 stanowisk);
 - w zakresie części nieinfrastrukturalnej zakup: suwnic nabrzeżowych (2 szt.), suwnic placowych (2 szt.), suwnic kolejowych (2 szt.), wozów podsiębirnych (2 szt.), wozów kontenerowych wysięgnikowych (2 szt.), ciągników siodłowych terminalowych (6 szt.), naczep kontenerowych (6 szt.), systemu bookingów dla linii, automatyzacji bram, serwera EDI, systemu pozycjonowania kontenerów DGPS a także modernizację systemu łączności bezprzewodowej na placu kontenerowym.
- Zakup suwnic – obejmowała zakup suwnic nabrzeżowych (2 szt.).

(akta kontroli str. 117-153, 172-196)

5. Wielkości w TEU obsługane przez BCT w latach 2015-2018 przedstawiały się następująco:

- 2015 r. – 354.992 TEU,
- 2016 r. – 318.871 TEU,
- 2017 r. – 363.462 TEU,
- 2018 r. – 411.655 TEU.

(akta kontroli str. 169, 197)

Pismem z dnia 15 grudnia 2015 r. Spółka poinformowała CUPT o przyczynach złożenia wniosku o zmniejszenie poziomu wartości wskaźnika rezultatu. Zdaniem BCT spadek wolumenu przeładunków kontenerowych spowodowany był m.in. następującymi okolicznościami zewnętrznymi, na które Spółka nie miała wpływu:

- zawarciem przez linie MSC oraz Maersk 10-letniego porozumienia w ramach nowego aliansu 2M. Od początku 2015 r. liczba przeładunków kontenerów MSC przez DCT S.A. w Gdańsku zwiększyła się z zera do szacowanej wielkości 80.000 TEU, co dla BCT oznaczało spadek o taką samą wielkość, gdyż do tego czasu BCT był wyłącznym terminalem w Polsce, który obsługiwał kontenery MSC;
- odejściem do terminala w Gdańsku armatorów należących do aliansu G6, którzy zaliczali się do największych klientów terminali gdyńskich. Szacowana utrata wolumenów tego aliansu w BCT i w porcie Gdynia

⁷ Liczbę przebudowanych centów logistycznych/terminali kontenerowych (1) i liczbę zakupionych urządzeń przeładunkowych (2 szt.).

⁸ Wielkość ładunków obsługanych przez przebudowane centra logistyczne i terminale kontenerowe (wartość docelowa 164.700 TEU określona w aneksach do umów o dofinansowanie): w 2016 r. (318.871 TEU), 2017 r. (363.462 TEU) i 2018 r. (411.655 TEU). Początkowo umowy o dofinansowanie przewidywały następujący poziom wskaźników rezultatu, w przypadku: Modernizacji terminala – 451.857 TEU i Zakupu suwnic 480.162 TEU.

wyniosła ok. 70%, co oznaczało zmianę układu sił pomiędzy portami Gdynia i Gdańsk;

- nałożeniem sankcji przez UE względem Rosji, a następnie Rosji względem UE, co spowodowało spadek obrotów rosyjskich ładunków w polskich terminalach kontenerowych. Nastąpił spadek siły nabywczej obywateli Rosji i załamała się sprzedaż samochodów koncernu GM.

W rezultacie tego spadku, w marcu 2015 r., koncern GM zamknął fabrykę w St. Petersburgu i wycofał się na stałe z rynku rosyjskiego. W latach poprzednich BCT obsługiwał eksport samochodów w kontenerach z fabryki GM w Gliwicach, a w 2015 r. obroty te praktycznie wygasły;

Spółka w 2015 r. zakładała spadek wolumenu do 330.000 TEU (o 31% rok do roku) i prognozowała, że trend ten utrzyma się od 2016 r. Ponadto, zgodnie z informacją publikowaną na stronie internetowej DCT S.A., po powstaniu dodatkowego głębokowodnego terminala kontenerowego o nazwie DCT 2, osiągnie on zdolność przeładunkową na poziomie 3.000.000 TEU. Tak wysoka zdolność przeładunkowa w 2014 r. przekraczała o 1,42 razy całkowitą wartość rynku morskich przeładunków kontenerów w Polsce. W 2015 r., najlepszym w historii dla morskich terminali kontenerowych w Polsce, osiągnięto przeładunek 2.100.000 TEU wraz z tranzytem morskim do Rosji, w tym w terminala DCT – ok. 1.200.000 TEU.

(akta kontroli str. 195)

Prezes Zarządu BCT wyjaśnił, że obsłużona przez BCT w 2014 r. wielkość przeładunków wyniosła 475.275 TEU. Rok ten był w terminala ostatnim rokiem masowej obsługi kontenerów importowych z Dalekiego Wschodu (przeważnie z Chin). Od drugiego kwartału 2015 r. BCT skoncentrował się na pozostałych niszach rynkowych. Od tej pory terminal obsługuje mniejsze linie żeglugowe funkcjonujące na rynku europejskim w ramach tzw. żeglugi bliskiego zasięgu. W związku z tym, w latach 2015-2018 nie było możliwe odtworzenie wolumenu kontenerów z 2014 r.

(akta kontroli str. 167-171)

6. W ocenie BCT istnieją bariery w zakresie rozwoju i funkcjonowania terminala. Dotyczą one perspektywy czasowej pozostałej do końca obowiązywania umowy dzierżawy terminala, a także doprowadzonej do niego infrastruktury transportowej, zarówno drogowej, kolejowej, jak i morskiej.

(akta kontroli str. 167-171)

- 6.1. Bariere w zakresie inwestycji stanowi ograniczenie dotyczące okresu obowiązywania umowy dzierżawy terminala []⁹, co praktycznie uniemożliwia podejmowanie decyzji w zakresie zakupów sprzętu oraz modernizacji infrastruktury technicznej. W związku z tym ograniczeniem, BCT nie występował o dodatkowe, znaczące kwotowo, wsparcie środkami publicznymi.

W perspektywie finansowej 2014-2020 powyższe ograniczenie uniemożliwiało BCT osiągnięcie trwałości dla projektów dofinansowanych środkami z UE. Z tego powodu Spółka nie składała wniosków o dofinansowanie w ramach konkursu prowadzonego przez CUPT nr POLiŚ.3.2/1/16 – dla działania 3.2 Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych grupa C Transport intermodalny, których termin upływał na początku stycznia 2018 r.

⁹ Dane wyłączone ze względu na tajemnicę przedsiębiorcy art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2019 r. poz.1429) i art. 11 ust. 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2019 r. poz. 1010). Wyłączenia dokonała Ewa Jasiurska-Kluczek Delegatura NIK w Gdańsku

Zdaniem Prezesa Zarządu BCT, w Polsce kwestia koncesji portowych nie jest uregulowana. Terminale przeładunkowe w porcie Szczecin - Świnoujście mają umowy najmu na czas nieokreślony z 3 miesięcznym okresem wypowiedzenia, co w praktyce nie daje szans na poważne inwestycje kapitałowe. W porcie Gdynia BCT ma koncesję 20 letnią, a kolejne terminale przeładunków koncesję 30 letnią. W porcie Gdańsk DCT S.A. ma 30 letnią koncesję (być może z opcją przedłużenia), ponieważ inne obszary logistyczne oferowane inwestorom do zagospodarowania w Gdańsku opierają się na okresie 30+30 lat. Porównując powyższe, nierówne warunki funkcjonowania poszczególnych terminali, dać należy, iż skłonność do inwestowania rośnie wraz z długością koncesji na działalność. W przypadku koncesji na działalność portową w innych krajach europejskich, np. Hiszpanii, przedłużono 180 koncesji portowych na okres ponad 49 lat, co zachęca te przedsiębiorstwa do rozwijania zdolności przeładunkowych służących gospodarce. []¹⁰ Do 2018 r. BCT zainwestował 112,5 mln USD pomimo planowanej w okresie obowiązywania koncesji kwoty 20 mln EUR, czyli wielokrotnie więcej. Pięcioletnie pracownicze gwarancje socjalne zostały wypełnione w 100%. Miesięczny, wysoki czynsz za dzierżawę terminala płacony jest przez BCT w terminie. Spółka jest sprawdzonym partnerem gospodarczym. ZMPG S.A. nie podał jeszcze informacji, kiedy ogłoszony zostanie przetarg na dzierżawę nieruchomości, na której obecnie znajduje się terminal. Fakt przedłużającego się stanu niepewności co do dalszych losów dzierżawy (koncesji) zdecydowanie ogranicza plany inwestycyjne BCT.

(akta kontroli str. 167-171)

Zdaniem Prezesa Zarządu ZMPG S.A., biorąc pod uwagę:

- rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r. ustanawiające ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów – pkt 29, zgodnie z którym procedura selekcji dostawców usług portowych powinna być niedyskryminacyjna, przejrzysta i otwarta dla wszystkich zainteresowanych stron i jej wyniki powinny być podawane do wiadomości publicznej;
- ustawę z dnia 16 grudnia 2016 r. o zasadach zarządzania mieniem państwowym¹¹ – art. 4 ust. 2, zgodnie z którym mieniem państwowym zarządza się zgodnie z zasadami prawidłowej gospodarki, z zachowaniem szczególnej staranności;
- ustawę z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich¹² – art. 3 ust. 1, zgodnie z którym zgody ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, udzielonej w drodze decyzji administracyjnej, wymaga oddanie w użytkowanie, dzierżawę, najem albo na podstawie innej umowy uprawniającej do korzystania lub pobierania pożytków przez okres powyżej 10 lat nieruchomości stanowiącej własność Skarbu państwa, jednostki samorządu terytorialnego albo podmiotu zarządzającego portem morskim lub przystanią morską, położonych w granicach portów i przystani morskich;

¹⁰ Dane wyłączono ze względu na tajemnicę przedsiębiorcy art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2019 r. poz.1429) i art. 11 ust. 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2019 r. poz. 1010). Wyłączenia dokonała Ewa Jasiurska-Kluczek Delegatura NIK w Gdańsku

¹¹ Dz. U. z 2018 r. poz. 1182, ze zm.

¹² Dz. U. z 2017 r. poz. 1933.

- statutom Spółki ZMPG S.A. – § 37 ust. 1, zgodnie z którym oddanie nieruchomości gruntowych stanowiących własność Spółki, Skarbu Państwa lub gminy, położonych w granicach portu, w użytkowanie, dzierżawę lub najem, wymaga przeprowadzenia przetargu publicznego, a także § 37 ust. 3 ppkt 2, zgodnie z którym nie wymaga przeprowadzenia przetargu publicznego, jeżeli przedmiotem użytkowania, dzierżawy lub najmu jest nieruchomość gruntowa o powierzchni do 30.000 (słownie: trzydzieści tysięcy) m²,

ZMPG S.A., przestrzegając obowiązujących przepisów prawa, kierując się transparentnością podejmowanych działań, a także zasadami uczciwej konkurencji i równego traktowania kontrahentów, w celu zawarcia umowy dzierżawy przedmiotowych nieruchomości zobligowana jest do przeprowadzenia przetargu publicznego oraz uzyskania zgody ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej na okres powyżej 10 lat.

(akta kontroli str. 198-209)

- 6.2. Bariere od strony infrastruktury morskiej stanowi brak możliwości zawijania do Portu Gdynia jednostek o długości powyżej 366 metrów, co spowodowane jest wielkością obrotnicy oraz głębokością kanału portowego. Do portu wewnętrznego w Gdyni nie mogą wpłynąć statki kontenerowe posiadające zanurzenie ponad 12,7 metrów. Do portu w Gdańsku natomiast zawijają statki kontenerowe posiadające 16 metrów zanurzenia, co stawia ten port w lepszej pozycji konkurencyjnej względem portu w Gdyni.

(akta kontroli str. 167-171)

Prezes Zarządu ZMPG S.A. wyjaśnił, że inwestycja pn. „Rozbudowa Obrotnicy nr 2” związana jest m.in. z umożliwieniem obrotu statków o długości do $L = 366$ mb¹³. Jej wartość wynosi 22.567,8 tys. zł, a zakończenie planowane jest do dnia 28 lutego 2019 r. ZMPG S.A. przygotowuje do realizacji zadanie pn. „Pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia etap I i III oraz przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia Etap II i III”. Celem tego przedsięwzięcia będzie dostosowanie infrastruktury portowej do obsługi większych statków oraz poprawa warunków nawigacyjnych i stanu bezpieczeństwa budowli. Planuje się pogłębienie akwenów wewnętrznych w Porcie Gdynia do głębokości 16 m (ten zakres prac wykona ZMPG S.A.) oraz poszerzenie toru podejściowego (przed falochronem) ze 150 m do 280 m z jednoczesnym jego pogłębieniem do 17 m (ten zakres prac będzie realizował Urząd Morski w Gdyni). Aby wykorzystać nowe parametry pogłębianego toru wodnego i akwenów portowych oraz umożliwić przyjęcie większych statków, istniejące Nabrzeże Helskie musi być przebudowane. Zakłada się że, te działania inwestycyjne umożliwią uzyskanie zwiększonego jakościowo i ilościowo potencjału portowego dla prowadzenia przeładunków.

Przedsięwzięcie przyczyni się do wzmocnienia konkurencyjności polskiej gospodarki poprzez zapewnienie warunków do rozwoju handlu opartego na transporcie wodnym i tym samym zwiększenie przeładunków ekspediowanych drogą morską.

Funkcja przeładunkowa – składowa Nabrzeża Helskiego I nie ulegnie zmianie. Nabrzeże Helskie I spełniać będzie funkcję przeładunkową (przeładunek kontenerów, drobnicy i samochodów) i składową z dostępem do akwenów

¹³ Brak możliwości wykorzystania pełnej średnicy Obrotnicy nr 2 i obracania statków o długości $L=400$ m związany jest z cumującym przy Pirsie nr II dokiem pływającym Stoczni Marynarki Wojennej. Obecnie ZMPG S.A. prowadzi działania mające na celu przestawienie tego doku w nowe miejsce pracy.

żeglugowych. Przeznaczone będzie do realizacji usług logistycznych w ramach terminala kontenerowego wraz z towarzyszącą infrastrukturą, obejmującą drogi dojazdowe i place manewrowe, ogrodzenie, sieci i instalacje wodno-kanalizacyjne, sieci elektroenergetyczne oraz oświetlenia terenu, instalację teleinformatyczną, instalację ppoż., urządzenia do przeładunku, w tym suwnice. Projektowana zmiana parametrów nabrzeża oraz jego wyposażenia, pozwalająca na obsługę statków o parametrach większych niż dotychczas, umożliwi wzrost ilości i natężenia przeładunków kontenerów, a tym samym wzrost przepustowości nabrzeża.

Planowana przebudowa Nabrzeża Oksywskiego umożliwi (oprócz dostosowania nabrzeża do zwiększonych głębokości w akwenu) wykorzystanie nabrzeża jako stanowiska postojowego niewielkich statków, wykorzystanie nawierzchni na zapleczu nabrzeża jako plac składowy oraz sporadyczne wykorzystanie nabrzeża do celów przeładunkowych (drobnicy, ewentualnie materiałów budowlanych).

Nabrzeże Puckie wykorzystywane będzie do cumowania statków obsługiwanych na nowym odcinku Nabrzeża Helskiego I. Ponadto przewidywana jest możliwość wykorzystywania Nabrzeża Puckiego jako stanowiska postojowego oraz prowadzenia przeładunków pojazdów, drobnicy.

Obsługa promów pasażerskich prowadzona na Nabrzeżu Helskim II zostanie przeniesiona na Nabrzeże Polskie. Celem planowanej inwestycji jest przedłużenie linii cumowniczej Nabrzeża Helskiego I i zwiększenie głębokości technicznej przy nabrzeżu, co umożliwi obsługę statków o parametrach:

- długość $L = 400$ m,
- szerokość $B = 60$ m,
- zanurzenie $T = 14,75$ m.

Rozpoczęcie robót budowlanych planowane jest na I kwartał 2020 r., a ich zakończenie – w 2022 r.

(akta kontroli str. 198-214)

- 6.3. Ograniczeniem technicznym od strony lądu jest brak drogi krajowej prowadzącej do terminala kontenerowego o nacisku 11,5 t na oś, a ruch pociągów jest uzależniony od stanu bieżących remontów infrastruktury kolejowej i ukończenia przez PKP PLK S.A. modernizacji stacji Gdynia Port, a także elektryfikacji torów ZMPG S.A. prowadzących do terminala dzierżawionego przez BCT. Ze względu na rosnący ruch pasażerski oraz towarowy na odcinku Gdynia-Gdańsk zmniejsza się możliwość dowozu pociągów intermodalnych. Stąd niezbędna jest szybka modernizacja odcinka kolejowego Gdynia-Kościężyna-Bydgoszcz. Na południu Polski niezbędna jest modernizacja odcinka Żywiec-Zwardoń, tak aby połączyć wszystkie porty morskie w Polsce z rozwijającymi się fabrykami motoryzacyjnymi w Słowacji, pomijając czeskie opłaty tranzytowe. Ponadto brak jednolitego systemu organizacji portowej wymiany informacji (port community system) nie ułatwia koordynacji potoku ładunków oraz informacji pomiędzy uczestnikami obrotu portowo morskiego oraz służbami publicznymi.

(akta kontroli str. 167-171, 265-299, 300-355)

Wiceprezydent Miasta Gdyni wyjaśnił, że niewątpliwie droga łącząca sieć dróg krajowych z granicą Państwa powinna mieć kategorię drogi krajowej. Jednak dla funkcjonowania i rozwoju terminala nie kategoria drogi ma znaczenie, a jej klasa oraz klasa obciążeń obiektów mostowych i ich stan techniczny. Aby usprawnić funkcjonowanie i zapewnić rozwój terminala wraz z nadaniem Trasie

Kwiatkowskiego kategorii drogi krajowej, należałoby w drodze wyjątku przekazać ją w utrzymanie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, która posiada środki oraz doświadczenie w utrzymaniu tak skomplikowanych obiektów mostowych. Poza tym, dla prawidłowego funkcjonowania i zapewnienia możliwości rozwoju terminala kontenerowego, należałoby zapewnić drugie alternatywne połączenie drogowe, wykonanie którego na dzień dzisiejszy przekracza możliwości finansowe Gminy Miasta Gdyni.

(akta kontroli str. 215-218)

Dyrektor PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Gdyni wyjaśnił, że granica pomiędzy PKP PLK S.A. a BCT zlokalizowana jest w obrębie dawnego posterunku GPO pomiędzy torem 38 (BCT) i rozjazdem 572. Na terenie zarządzanym przez PKP PLK S.A. nie zachodziła i nie zachodzi potrzeba wykonywania prac w infrastrukturze dojazdowej do terminala. W związku z powyższym, w 2018 r. PKP PLK S.A. nie wykonywała żadnych zadań remontowych, natomiast na rok 2019 i kolejne lata zaplanowana jest modernizacja całej stacji Gdynia Port. Projekt finansowany będzie ze środków UE w ramach Instrumentu „Łącząc Europę” nr CEF/028/2015/Z oraz budżetu Państwa. Szacunkowa wartość zamówienia na roboty budowlane, nadzór inwestorski, z uwzględnieniem złożonej najniższej oferty na roboty budowlane, wynosi 1.636.071,1 tys. zł netto.

(akta kontroli str. 219-222)

Prezes ZMPG S.A. wyjaśnił, że w latach 2015-2018 ZMPG S.A. podejmował działania w zakresie opracowania dokumentacji technicznej, a także pozyskanie niezbędnych do pozwolenia na budowę decyzji i uzgodnień dla realizacji zadania inwestycyjnego pn. „Przebudowa i elektryfikacja układu kolejowego zewnętrznego BCT wraz z torem dojazdowym na odcinku od EC III do bramy wjazdowej BCT”.

Aktualnie ZMPG S.A. jest na etapie oceny ofert złożonych przez potencjalnych oferentów. Projekt będzie dofinansowany ze środków UE. Do końca 2018 r. złożony zostanie do CUPT wniosek o dofinansowanie. Całkowita wartość projektu brutto to ok. 62,4 mln. zł, a zakończenie prac przewidziane jest na IV kw. 2020 r.

Przed elektryfikacją, w oparciu o wieloletnie doświadczenie dotyczące operacyjnego obrotu wagonami na odcinku stacja PKP PLK Gdynia Port, a terminalem BCT, według szacunków ZMPG S.A., obsługa pełnego pociągu „wahadła” wynosi ok. 12 godz. Poprowadzenie elektryfikacji bezpośrednio do infrastruktury kolejowej BCT wyeliminuje trakcję spalinową, tym samym terminal pozbędzie się problematycznego czynnika, jakim jest zadysponowanie lokomotywy spalinowej do obsługi terminala. W obecnych realiach przewoźnicy nie dysponują odpowiednimi siłami i środkami, tj. obsadą pracowniczą oraz lokomotywami spalinowymi do terminowej obsługi. Elektryfikacja torów skróciłaby obsługę pełnego pociągu „wahadła” do ok. 6 godz., czyli połowy dotychczasowego czasu.

(akta kontroli str. 198-209)

7. W badanym okresie projekty Modernizacji terminala i Zakupu suwnic objęte były łącznie czterema kontrolami¹⁴ przeprowadzonymi przez CUPT.

(akta kontroli str. 223-262, 356)

¹⁴ Po jednej kontroli na podstawie dokumentacji i po jednej kontroli na miejscu.

W dniach od 1 do 5 lutego 2016 r. CUPT przeprowadził kontrolę doraźną na zakończenie realizacji projektu Modernizacja terminala. Zakres przedmiotowy tej kontroli dotyczył:

- ustalenia rzeczowego i finansowego stanu zaawansowania projektu oraz porównanie ustaleń z danymi przedstawianymi przez Beneficjenta we wnioskach o płatność (bądź innych dokumentach),
- potwierdzenia wykonania zakresu rzeczowego projektu i osiągnięcia celów projektu,
- ustalenia, czy projekt został zrealizowany zgodnie z przyjętym harmonogramem,
- kontroli dokumentów finansowych (m.in. faktur, przelewów), a także prawidłowość zaliczenia poniesionych wydatków do wydatków kwalifikowalnych w zakresie wcześniej nie weryfikowanym przez CUPT,
- kontroli systemu księgowania wydatków kwalifikowalnych przez Beneficjenta, sposób archiwizowania danych finansowo-księgowych,
- weryfikacji, czy majątek wytworzony lub zakupiony w celu realizacji projektu jest wykorzystywany zgodnie z celami projektu,
- sprawdzenia podstawowych dokumentów formalno-prawnych związanych z projektem i kontraktami (m.in. pozwoleń na użytkowanie, podpisanych umów),
- zapewnienia przez Beneficjenta odpowiedniego nadzoru nad prowadzonymi pracami budowlanymi,
- prowadzenia przez Beneficjenta działań informacyjnych i promocyjnych,
- zachowania przez Beneficjenta zasad dotyczących archiwizacji dokumentów,
- wyników wcześniejszych audytów i kontroli projektu oraz realizacja zaleceń pokontrolnych (z wyłączeniem kontroli przeprowadzonych przez CUPT),
- kontroli realizacji projektu pod kątem zgodności projektu z politykami horyzontalnymi (równość szans, ochrona środowiska).

W wyniku ww. kontroli, w kontrolowanych obszarach, nie stwierdzono nieprawidłowości finansowych w rozumieniu rozporządzenia Rady (WE) 1083/2006. Kontrola CUPT:

- potwierdziła istnienie procedur, których przyjęcie i stosowanie Beneficjent zadeklarował, ubiegając się o dofinansowanie ze środków UE w ramach PO IIS,
- nie potwierdziła wartości wskaźnika rezultatu, który zostanie osiągnięty w rok po zakończeniu realizacji projektu, tj. w 2016 r.,
- potwierdziła spełnienie warunku posiadania informatycznej ewidencji księgowej dla operacji finansowych związanych z projektem. Zapisy ewidencji księgowej umożliwiają identyfikację wydatków poniesionych przy realizacji projektu, a prowadzone rejestry księgowe pozwalają na odzwierciedlenie przepływów finansowych w związku z realizowaną inwestycją.

Na dzień kontroli CUPT nakłady inwestycyjne zostały rozliczone w całości. Zakupione w ramach projektu środki trwałe oraz wartości niematerialne i prawne zostały wprowadzone do stosownej ewidencji. Przeprowadzone przez BCT działania informacyjno – promujące są zgodne z wnioskiem o dofinansowanie oraz z warunkami określonymi w „Zasadach promocji projektów dla beneficjentów Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013”.

(akta kontroli str. 223-251)

W dniach od 25 do 27 lipca 2018 r. CUPT przeprowadził kontrolę planową w okresie trwałości projektu Zakup suwnic. Zakres przedmiotowy ww. kontroli dotyczył weryfikacji, czy:

- w projekcie nie nastąpiły znaczące modyfikacje w rozumieniu art. 57 ust. 1 rozporządzenia ogólnego, a więc w szczególności, czy majątek wytworzony w wyniku realizacji projektu jest wykorzystywany zgodnie z przeznaczeniem,
- cel projektu został zachowany,
- Beneficjent wypełnia obowiązki w zakresie informacji i promocji projektu,
- Beneficjent przechowuje we właściwy sposób dokumentację związaną z projektem,
- nie została złamana zasada zakazu podwójnego finansowania.

W wyniku ww. kontroli, w kontrolowanych obszarach, nie stwierdzono nieprawidłowości finansowych w rozumieniu rozporządzenia Rady (WE) 1083/2006. Kontrola CUPT potwierdziła, że:

- w projekcie nie nastąpiły znaczące modyfikacje,
- cel projektu został zachowany,
- Beneficjent wypełnia obowiązki w zakresie informacji i promocji projektu,
- dokumentacja związana z projektem jest właściwie przechowywana,
- nie została złamana zasada zakazu podwójnego finansowania.

(akta kontroli str. 252-262)

8. Poza realizacją projektów: Modernizacja terminala i Zakup suwnic, BCT uczestniczył w dwóch projektach badawczych: Logicon (dofinansowanie na kwotę 23,8 tys. euro oraz e-Impact (dofinansowanie na kwotę 92,0 tys. euro), mających na celu poprawę wymiany danych pomiędzy operatorami kolejowymi a systemem informatycznym BCT, zarządzającym obsługą bocznic.

(akta kontroli str. 167-171, 263-264)

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

IV. Uwagi i wnioski

W związku z niestwierdzeniem nieprawidłowości, Najwyższa Izba Kontroli odstępuje od formułowania uwag i wniosków pokontrolnych.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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

Gdańsk, dnia 24 stycznia 2019 r.

Kontroler:
Dariusz Jurczuk
Doradca ekonomiczny

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Gdańsku
Dyrektor

.....
podpis

.....
podpis