



**Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Olsztynie**

Olsztyn, dnia 25 sierpnia 2011 r.

**Pan
Arkadiusz Zgliński
Dyrektor Spółki
Zarząd Portu Morskiego Elbląg**

P/11/063, LOL-4101-12-01/2011

Wystąpienie pokontrolne

Na podstawie art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli¹, zwanej dalej „ustawą o NIK”, Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Olsztynie przeprowadziła w Zarządzie Portu Morskiego Elbląg Sp. z o.o. („Zarząd” lub „Spółka”) kontrolę warunków rozwoju Portu w latach 2009-2011 (I półrocze).

W związku z kontrolą, której wyniki przedstawione zostały w protokole kontroli podpisanym w dniu 18 sierpnia 2011 r., Najwyższa Izba Kontroli, stosownie do art. 60 ustawy o NIK, przekazuje Panu Dyrektorowi niniejsze wystąpienie pokontrolne.

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie, pomimo stwierdzonych nieprawidłowości, ocenia realizację przez Spółkę zadań w zakresie tworzenia warunków rozwoju Portu. Podstawą pozytywnej oceny było wywiązywanie się z obowiązków zarządcy Portu oraz podejmowania działań w zakresie tworzenia warunków jego rozwoju. Stwierdzone nieprawidłowości polegały natomiast na niewykonywaniu w pełnym zakresie niezbędnych remontów obiektów portowych oraz niezrealizowaniu większości zaleceń sformułowanych w wyniku kontroli stanu technicznego zarządzanych obiektów.

W okresie objętym kontrolą, wysokość obrotów przeładunkowych w Porcie wyniosła łącznie 101,5 tys. ton (4,0 tys. ton w 2009 r., 64,8 tys. ton w 2010 r. i 32,7 tys. ton w I półroczu 2011 r.). W strukturze przeładowywanych towarów dominowały materiały budowlane (łącznie 42,40 tys. ton), węgiel (32 tys. ton) oraz konstrukcje stalowe (13,9 tys. ton), gdyż stanowiły one odpowiednio 41,8%, 31,5% i 13,7% łącznej wielkości przeładunków w badanym okresie.

¹ Dz. U. z 2007 r. Nr 231, poz. 1701 ze zm.

W latach 2009-2011 (I półrocze) Port obsłużył 85.426 pasażerów, w tym 32.899 w 2009 r., 39.323 w 2010 r. i 13.204 w I półroczu 2011 r. Głównym armatorem w zakresie przewozów pasażerskich była „Żegluga Ostródzko-Elbląska” Sp. z o.o. w Ostródzie (obsługująca trasę Kanału Elbląskiego), z której skorzystało w ww. okresie 78.066 osób (92,4% przewozów pasażerskich w Porcie w ww. okresie).

W okresie od 1 stycznia 2009 do 31 marca 2011 r. Spółka osiągnęła przychody w łącznej wysokości 3.779,32 tys. zł, w tym 1.417,02 tys. zł w 2009 r., 1.955,87 tys. zł w 2010 r. i 406,43 tys. zł w I kwartale 2011 r. Wprawdzie w latach 2009-2010 eksploatacja Portu przynosiła straty, jednak w 2010 r. wynik finansowy Spółki znacznie się poprawił, gdyż strata zmniejszyła się z 471,55 tys. zł do 69,54 tys. zł. Przyczyną strat było m.in. zamknięcie przez stronę rosyjską swobodnej żeglugi po Zalewie Wiślanym (straty z tego tytułu oszacowano na 1 mln zł średniorocznie), co zdaniem władz Spółki było jednym z istotnych czynników blokujących rozwój Portu. Rozwój ten ograniczał także brak służb weterynaryjnych i fitosanitarnych oraz utrudnienia związane z żeglugą śródlądową (niewłaściwe usytuowanie mostu na rzece Szkarpiawie w Drewnicy, zbyt niski prześwit mostu na rzece Nogat w Kępkach oraz funkcjonowanie mostu pontonowego na rzece Elbląg w Nowakowie). Według wyliczeń Zarządu, z powyższych przyczyn Spółka nie osiągnęła w latach 2007-2011 (I półrocze) przychodów na kwotę 3.850 tys. zł.

Wobec tego, iż straty Spółki w latach 2009-2010 przekroczyły sumę kapitałów zapasowego i rezerwowego oraz połowę kapitału zakładowego, na podstawie art. 233 § 1 Kodeksu spółek handlowych² Zgromadzenie Wspólników podejmowało decyzje o dalszym istnieniu Spółki. Zgromadzenie Wspólników zatwierdziło także sprawozdania finansowe Spółki, sprawozdania z działalności Zarządu Spółki i Rady Nadzorczej oraz udzieliło absolutorium Zarządowi Spółki i członkom Rady Nadzorczej za lata 2009-2010.

Granice administracyjne portu obejmowały łącznie 470 ha i w okresie objętym kontrolą nie ulegały zmianie. Spośród terenów portowych, 180 ha (38,3% jego obszaru ogółem) było własnością miasta Elbląga, 139,5 ha (29,7%) gminy wiejskiej Elbląg, 98 ha (20,8%) należało do Skarbu Państwa, a pozostałe 52,5 ha (11,2%) do prywatnych właścicieli. Stan prawny tych terenów w granicach miasta Elbląga był uregulowany, a struktura własności nieruchomości gruntowych na obszarze Portu nie utrudniała jego rozwoju. Należy podkreślić, że pod inwestycje portowe zapewniono rezerwę terenu, zabezpieczającą rozwój Portu

² Dz. U. nr 94, poz. 1037 ze zm.

w przyszłych latach (61,8 ha na terenie miasta Elbląga i 142,3 ha na terenie gminy wiejskiej Elbląg).

Parametry techniczno-eksploatacyjne obiektów infrastruktury zapewniającej dostęp do Portu od strony morza były zachowane i nie odnotowano przypadków wstrzymania żeglugi z powodu złego oznakowania nawigacyjnego lub niedotrzymania parametrów toru podejściowego.

W ocenie NIK, Zarząd Spółki podejmował racjonalne działania w celu polepszenia warunków rozwoju Portu, zmierzające m.in. do utworzenia służb weterynaryjnych i fitosanitarnych, polepszenia dostępności jednostek żeglugi śródlądowej do urządzeń portowych oraz pogłębienia toru wodnego do głębokości 3,5 m, co umożliwiłoby korzystanie z Portu przez większe jednostki morskie.

W zarządzie Spółki znajdowało się 49 obiektów infrastruktury portowej, z których cztery wybudowano przed 1945 r., 20 w latach 1970-1980 i 25 w latach 2005-2007. Z ustaleń kontroli wynika, że dla jednego z zarządzanych przez Spółkę obiektów (budynku magazynowego przy ul. Dojazdowej 14, będącego w zarządzie Spółki od grudnia 2007 r.), nie założono książki obiektu budowlanego, co było niezgodne z art. 64 ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane³. Inny z obiektów (nabrzeże pionowe przy bulwarze Zygmunta Augusta), będący w zarządzie Spółki do grudnia 2009 r., nie był natomiast poddawany przeglądom stanu technicznego co najmniej raz na pięć lat, do czego zobowiązywał art. 62 ust. 1 pkt 2 tej ustawy.

W wyniku przeprowadzonej w 2010 r. rocznej kontroli stanu technicznego obiektów Portu, 36 (76,6%) oceniono pozytywnie, a sześć (12,8%) negatywnie. Należy zauważyć, że ich stan techniczny ulegał pogorszeniu, gdyż w 2007 r., spośród 58 obiektów objętych przeglądem, 52 (89,6%) oceniono pozytywnie, natomiast tylko trzy (5,2%) negatywnie. Tym samym, w stosunku do 2007 r. zwiększyła się o 68,2% liczba zaleceń pokontrolnych sformułowanych w wyniku przeglądów stanu technicznego zarządzanych przez Spółkę obiektów. Nie realizowano jednak większości zaleceń wynikających z kontroli stanu technicznego tych obiektów, bowiem spośród 240 zaleceń wydanych w latach 2009-2010 (116 w 2009 r. i 124 w 2010 r.) wykonano zaledwie pięć (trzy w 2010 r. i dwa w I połowie 2011 r.). Należy przy tym zauważyć, że niezrealizowane zalecenia dotyczyły również sporządzenia ekspertyz obiektów (lub ich części), będących z złym stanie technicznym. Według wyjaśnień Pana

³ Dz. U. z 2010 r. nr 243, poz. 1623 ze zm.

Dyrektora, przyczyną niewykonania wszystkich zaleceń pokontrolnych był brak środków finansowych.

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi, Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Olsztynie wnosi o podjęcie działań zapewniających wykonywanie niezbędnych remontów zarządzanych obiektów portowych oraz realizowanie wszystkich zaleceń formułowanych przez osoby dokonujące przeglądów technicznych zarządzanych obiektów.

Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Olsztynie, stosownie do art. 62 ust. 1 ustawy o NIK, oczekuje od Pana Dyrektora przedstawienia w terminie 14 dni od dnia otrzymania niniejszego wystąpienia, informacji o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosku, bądź o podjętych działaniach na rzecz jego realizacji lub przyczynach niepodjęcia takich działań.

Stosownie do art. 61 ust. 1 ustawy o NIK, w terminie 7 dni od dnia otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, przysługuje Panu Dyrektorowi prawo zgłoszenia na piśmie do dyrektora Delegatury NIK w Olsztynie umotywowanych zastrzeżeń w sprawie zawartych w tym wystąpieniu ocen, uwag i wniosku.

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.

Z poważaniem