



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Szczecinie

ZARZĄD PORTU MORSKIEGO
MRZEŻYNO

14. 02. 2018

WPŁYNEŁO

LSZ.410.027.05.2017

P/17/067

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Szczecinie
ul. Jacka Odrowąża 1, 71-420 Szczecin
T +48 91 831 39 00, F +48 91 831 39 66
lsz@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli

P/17/067 – Rozwój średnich i małych portów morskich.

Jednostka
przeprowadzająca
kontrolę

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Szczecinie¹

Kontroler

Bogusław Wójcik, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli
nr LSZ/185/2017 z dnia 13 grudnia 2017 r.

(dowód: akta kontroli str. 1)

Jednostka
kontrolowana

Zarząd Portu Morskiego w Mrzeżynie², 72-330 Mrzeżyno, ul. Portowa 6.

Kierownik jednostki
kontrolowanej

Wojciech Grzymkowski, Dyrektor Zarządu Portu³ od 1 lipca 2007 r.

(dowód: akta kontroli str. 8)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie⁴ działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

Uzasadnienie oceny
ogólnej

W okresie objętym kontrolą⁵ Zarząd prawidłowo realizował zadania wynikające z ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich⁶, w szczególności dotyczące prognozowania, programowania i planowania rozwoju Portu Morskiego w Mrzeżynie⁷ oraz zarządzania nieruchomościami i infrastrukturą portową. Opracował „Strategię Rozwoju Portu Morskiego Mrzeżyno”⁸ i wypełniał jej podstawowe założenia. Spośród 27 zadań wskazanych w Strategii: 16 zostało zrealizowanych, cztery zrealizowano częściowo, sześć było w trakcie realizacji. W wyniku zakończonej w grudniu 2015 r. modernizacji Portu, zrestrukturyzowane zostało 8.593 m² nabrzeża. Obiekty infrastruktury portowej utrzymane były w należytym stanie technicznym. Stosownie do wymogu art. 62 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane⁹, przeprowadzano okresowe kontrole ich stanu technicznego. Wszystkie obiekty, posiadały książki obiektu budowlanego. Zarząd Portu zapewnił prawidłowe funkcjonowanie i wykorzystanie infrastruktury portowej skutkujące m.in. wzrostem dochodów z tytułu najmu urządzeń i instalacji portowych z 302 tys. zł w 2015 r. do 384,3 tys. zł w 2017 r. (27,3%) oraz opłat portowych z 91,2 tys. zł do 118 tys. zł (29,4%).

¹ Dalej: NIK.

² Dalej: Zarząd Portu, Zarząd lub ZPM Mrzeżyno.

³ Dalej: Dyrektor.

⁴ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

⁵ Lata 2015-2017 (I półrocze) oraz działania przed 2015 r. i po 30 czerwca 2017 r., mające wpływ na kontrolowaną działalność.

⁶ Dz. U. z 2017 r. poz. 1933; dalej: ustawa o portach i przystaniach morskich.

⁷ Dalej: Port.

⁸ Dalej: Strategia rozwoju portu lub Strategia.

⁹ Dz. U. z 2017 r. poz. 1332, ze zm.; dalej: Prawo budowlane.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Zarządzanie portem morskim.

Opis stanu
faktycznego

1.1 Jednostka budżetowa gminy Trzebiatów pod nazwą „Zarząd Portu Morskiego Mrzeżyno”, została powołana 1.07.2007 r. Przedmiotem działalności Zarządu było zarządzanie portem oraz organizowanie jego rozwoju gospodarczego i infrastruktury portowej.

(dowód: akta kontroli str. 2-7)

Plan rozwoju Portu został określony w Strategii¹⁰. Wyznaczonych zostało pięć celów strategicznych, dla realizacji których wskazano 27 zadań. I tak dla celu:

- 1) poprawa dostępności do portu od strony lądu i morza – określono następujące zadania:
 - 1) przebudowa falochronów wejścia do portu od strony morza; 2) przebudowa dróg dojazdowych do portu; 3) utrzymanie wymaganych parametrów na torze podejściowym i torze wodnym wewnątrz portu;
- 2) rozwój funkcji rybackiej – zadania: 1) modernizacja i rozbudowa nabrzeży przeładunkowych pełniących funkcję rybacką; 2) modernizacja i rozbudowa nabrzeży portowych po stronie zachodniej; 3) zwiększenie linii cumowniczej dla jednostek rybackich; 4) budowa basenu remontowego wraz z infrastrukturą dla jednostek rybackich; 5) wyposażenie w suprastrukturę miejsc remontowych dla jednostek rybackich; 6) budowa magazynów na sprzęt połowowy i podręczne zapasy dla jednostek rybackich; 7) budowa obiektów socjalnych wraz z sanitariatami dla armatorów jednostek rybackich; 8) budowa chłodni i obiektów bezpośredniej sprzedaży ryb; 9) wspieranie lokalnych rybaków w działaniach zmierzających do utrzymania miejsc pracy;
- 3) rozwój funkcji turystycznej – zadania: 1) zwiększenie linii cumowniczej dla jednostek turystycznych poprzez modernizację i rozbudowę; 2) stworzenie warunków do powstania połączeń pasażerskich z innymi portami morza Bałtyckiego; 3) budowa infrastruktury stanowiącej zaplecze dla jachtów; 4) budowa infrastruktury stanowiącej zaplecze dla jednostek sportowych; 5) pozyskanie nowych terenów na potrzeby rozwoju funkcji turystycznej w porcie;
- 4) budowa wizerunku portu, jako ważnego bieguna równoważnego rozwoju regionu i gminy – zadania: 1) promocja działalności użytkowników portu; 2) stworzenie konkurencyjnej oferty portu; 3) aktywizacja działań zmierzających do znalezienia zewnętrznych źródeł finansowania; 4) rozwój partnerstwa publiczno – prywatnego; 5) nawiązanie współpracy z innymi małymi portami południowego Bałtyku; 6) promocja walorów regionu i turystyki morskiej w porcie;
- 5) zabezpieczenie standardów w zakresie ochrony środowiska – zadania: 1) stworzenie i wdrożenie planu gospodarowania odpadami w porcie Mrzeżyno; 2) stworzenie i wdrożenie planu zwalczania zanieczyszczeń w porcie Mrzeżyno; 3) budowa punktu odbioru odpadów; 4) wyposażenie portu w środki do zwalczania zanieczyszczeń oraz środków zapobiegających rozlewom.

(dowód: akta kontroli str. 22,37-40)

W Strategii nie został wskazany termin osiągnięcia poszczególnych celów, a także realizacji zadań bezpośrednio z nimi związanych.

(dowód: akta kontroli str. 23-40)

Dyrektor wyjaśnił: (...) *Odpowiedzialne określenie terminów i zakresów w momencie powstawania strategii było niemożliwe z uwagi na brak podstawowej wiedzy, dotyczącej jaka będzie docelowa infrastruktura dostępowa do portu od strony morza. Przyjęto więc jako minimum parametry projektu nr 9622 „Przebudowa portu rybackiego w Mrzeżynie” (autor „Projmors” Szczecin 1973), według którego port był przebudowany w końcówce lat 70 dwudziestego wieku. Przyjęte zostały parametry jakie wynikały z tego projektu: tor podejściowy z morza: głębokość 4,60 m, szerokość w dzień: 30,0 m; tor w kanale portowym: głębokość 3,80 m, szerokość w dzień: 30,0 m; największa głębokość przy nabrzeżach – 3,80 m.*

(dowód: akta kontroli str. 283,286)

¹⁰ Przyjętej uchwałą nr L/465/10 Rady Miejskiej w Trzebiatowie z dnia 29 września 2010 r.

Wojciech Zdanowicz – Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie wyjaśnił: *Urząd Morski zamierzał przebudować wejście do portu w Mrzeżynie poprzez wybudowanie nowych dłuższych falochronów, które w znaczący sposób ograniczyłyby wypływanie toru. Jednakże uzyskane środki w ramach Programu Operacyjnego Zrównoważony Rozwój Sektora Rybołówstwa i Nadbrzeżnych Obszarów Rybackich 2007-2013 okazały się niewystarczające na ten cel. Projekt ograniczono do zakupu zestawu pogłębiarskiego, który w znacznym stopniu przyczynił się do poprawy sytuacji batymetrycznej na podejściu do Mrzeżyna oraz przebudowy nabrzeża odpraw granicznych. Prace czerpalne mające na celu utrzymanie parametrów zgodnych z zarządzeniem Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie na torze podejściowym z morza i torze w porcie Mrzeżyno (maksymalne zanurzenie jednostek wynosi 2,5 m) odbywają się w miarę potrzeb, jednakże ze względu na odkład urobku na plaży – poza sezonem turystycznym.*

(dowód: akta kontroli str. 365-366)

Wskazane w Strategii cele uwzględniały założenia strategii rządowych i strategii rozwoju województwa zachodniopomorskiego.¹¹

(dowód: akta kontroli str. 315-340)

Koszt przygotowania Strategii wyniósł 10 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 17-21)

Spółród wskazanych w Strategii 27 zadań:¹² 16 zostało zrealizowanych,¹³ cztery zrealizowano częściowo¹⁴, sześć było w trakcie realizacji.¹⁵

W planach pozostaje realizacja jednego zadania - *przebudowa falochronów wejścia do Portu Mrzeżyno od strony morza*. Podjęcie działań w tym zakresie należy do Urzędu Morskiego w Szczecinie.

(dowód: akta kontroli str.: 41-56,74-89,109-126,131-148)

W sprawie terminu przebudowy falochronów Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie wyjaśnił: *Obecnie Urząd przygotowuje się do wykonania remontu falochronów. W tym celu rozpisano przetarg na wykonanie projektu i uzyskanie pozwolenia na budowę. Trwają procedury związane z wyłonieniem wykonawcy. Koszt całości operacji szacuje się na kwotę ok. 25 mln zł. Działania są niezbędne ze względu na zły stan zwłaszcza podwodnej części falochronów. Wykonanie remontu jest uzależnione od uzyskania środków na ten cel. Jego rozpoczęcie przewiduje się na rok 2019. W dalszej kolejności na lata 2020-30 planowana*

¹¹ Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.), przyjęta uchwałą Nr 33/2015 Rady Ministrów z dnia 17 marca 2015 r., Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), przyjęta uchwałą Nr 6 /2013 Rady Ministrów z dnia 22 stycznia 2013 r., Strategia Rozwoju województwa zachodniopomorskiego 2020 po aktualizacji, wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, przyjęta uchwałą nr XLII/482/10 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 22 czerwca 2010 r.

¹² Według stanu na 30.06.2017 r.

¹³ 1) modernizacja i rozbudowa nabrzeży przeładunkowych pełniących funkcję rybacką; 2) modernizacja i rozbudowa nabrzeży portowych po stronie zachodniej; 3) zwiększenie linii cumowniczej dla jednostek rybackich; 4) budowa basenu remontowego wraz z infrastrukturą dla jednostek rybackich; 5) wyposażenie w suprastrukturę miejsc remontowych dla jednostek rybackich; 6) budowa magazynów na sprzęt połowowy i podręczne zapasy dla jednostek rybackich; 7) budowa obiektów socjalnych wraz z sanitariatami dla armatorów jednostek rybackich; 8) budowa chłodni i obiektów bezpośredniej sprzedaży ryb; 9) zwiększenie linii cumowniczej dla jednostek turystycznych poprzez modernizację i rozbudowę; 10) budowa infrastruktury stanowiącej zaplecze dla jachtów; 11) promocja działalności użytkowników portu; 12) stworzenie konkurencyjnej oferty portu; 13) stworzenie i wdrożenie planu gospodarowania odpadami w porcie Mrzeżyno; 14) stworzenie i wdrożenie planu zwalczania zanieczyszczeń w porcie Mrzeżyno; 15) budowa punktu odbioru odpadów; 16) wyposażenie portu w środki do zwalczania zanieczyszczeń oraz środków zapobiegających rozlewom.

¹⁴ 1) przebudowa dróg dojazdowych do portu (zakończono remont drogi wojewódzkiej nr 109 i rozpoczęto remont drogi powiatowej nr 3152Z); 2) wspieranie lokalnych rybaków w działaniach zmierzających do utrzymania miejsc pracy (podpisano dwie umowy najmu: jedna z organizacją rybacką – budynek pierwszej sprzedaży ryb, druga z przedsiębiorstwem rybackim – kontener chłodniczy z wytwornicą lodu); 3) budowa infrastruktury stanowiącej zaplecze dla jednostek sportowych (opracowano koncepcję, w trakcie jest zmiana miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego); 4) promocja walorów regionu i turystyki morskiej w porcie (działania ciągłe realizowane w ramach budżetu);

¹⁵ 1) utrzymanie wymaganych parametrów na torze podejściowym i torze wodnym wewnątrz portu; 2) stworzenie warunków do powstania połączeń pasażerskich z innymi portami morza Bałtyckiego (z dniem 23.01.2017 r. gmina Trzebiatów przystąpiła do Związku Małych Portów Morskich – dalej: ZMPM); 3) pozyskanie nowych terenów na potrzeby rozwoju funkcji turystycznej w porcie (w trakcie zmiana miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego); 4) aktywizacja działań zmierzających do znalezienia zewnętrznych źródeł finansowania; 5) rozwój partnerstwa publiczno – prywatnego (współpraca w ramach Związku Miast i Gmin Morskich); 6) nawiązanie współpracy z innymi małymi portami południowego Bałtyku (w ramach ZMPM).

jest realizacja kompleksowej przebudowy wejścia do portu poprzez znaczne wydłużenie falochronów. Ta przebudowa pozwoli na zwiększenie parametrów torów do 4,6 m na torze podejściowym oraz 3,8 m w porcie. Szacowany według aktualnych stawek cenotwórczych koszt inwestycji zamknie się w kwocie ok. 112 mln zł.

(dowód: akta kontroli str. 365-367)

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że w związku z zarządzaniem Portem¹⁶ problematyczne jest: 1) nieuregulowanie odpowiedzialności za utrzymanie akwatorium portowego; 2) ustalenie przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie nieadekwatnego do wielkości i specyfiki portu zakresu dbałości o obszar akwatorium.¹⁷ Ponadto Dyrektor wskazał, że w przypadku Mrzeżyna szerokość akwatorium od brzegu do brzegu nie osiąga wartości 100 m. Tym samym w trakcie realizacji inwestycji pod względem pogłębiania i atestów czystości dna obsłużony został również obszar toru wodnego wewnątrz portu o powierzchni 3000 m² (100 m x 30 m), za który odpowiada Urząd Morski. Problem powstanie w przyszłości i dotyczyć będzie pogłębiania akwatorium portowego o powierzchni 66 tys. m², co przy założeniu 1 m pogłębiania i ceny 50 zł/m³ urobku daje kwotę 3,3 mln zł.

(dowód: akta kontroli str.: 283-285)

Do głównych funkcji gospodarczych pełnionych w Porcie należą: 1) obsługa rybołówstwa,¹⁸ 2) żegluga pasażerska,¹⁹ 3) żeglarstwo,²⁰ 4) remonty jednostek pływających do 40 ton.

(dowód: akta kontroli str.: 144-148)

Przeładunki ryb²¹ zrealizowane w Porcie w okresie od 01.01.2015 r. do 30.06.2017 r. kształtowały się na poziomie: 0,754 tys. ton (2015 r.), 0,616 tys. ton (2016 r.) i 0,427 tys. ton (do 30.06.2017 r.). Liczba zawinięć jednostek pływających do Portu wyniosła: 6.040 w 2015 r. (w tym: 2.078 – jednostki rybackie; 2.264 – jednostki turystyczne; 1.698 – jednostki pasażerskie); 7.843 w 2016 r (odpowiednio: 1.786, 1.593 i 4.464) i 9.480 w 2017 r. ²² – (odpowiednio: 1.776, 3.330 i 4.374).

(dowód: akta kontroli str.: 195,239-282)

W sprawie zmniejszenia liczby zawinięć jednostek rybackich oraz wielkości przeładunków Dyrektor wyjaśnił: *prawdopodobna przyczyna to większe zaangażowanie floty rybackiej na łowiskach zachodnich, co wiąże się z rejsami trwającymi 2-3 dni bez powrotu do portu zamiast angażowania się na łowiskach bliskich, gdzie rejsy są krótkie i polegają na wyjściu z portu celem postawienia sieci, powrotu do portu i ponownym wyjściu na zebranie sieci z połowów. Tłumaczyłoby to zmniejszenie ilości zawinięć do portu. Spadek połowów wiązałbym z działalnością jednostek paszowych na łowiskach bliskich.*

(dowód: akta kontroli str.: 311-313)

Odprawy pasażerskie zrealizowane w okresie objętym kontrolą dotyczyły rejsów statkami wycieczkowymi w sezonie letnim. Liczba odprawionych pasażerów sukcesywnie wzrastała i wynosiła odpowiednio: 8.404 (w 2015 r.), 9.584 (w 2016 r.) i 12.085 (w 2017 r.).²³ W związku z odprawami pasażerów. Zarząd uzyskał w tym okresie z tytułu opłaty pasażerskiej dochód w łącznej wysokości 30.073 zł.

(dowód: akta kontroli str.: 195,201)

Port położony jest na obszarze o powierzchni 11,6 ha, w tym wewnętrzne wody morskie 6,6 ha. Właścicielami gruntów są gmina Trzebiatów (34%) oraz Skarb Państwa (66%).²⁴ W okresie objętym kontrolą powierzchnia Portu nie uległa zmianie.

(dowód: akta kontroli str.: 127-130)

Dyrektor wyjaśnił: (...) *własność gruntów w obszarze portu morskiego Mrzeżyno nie stanowiła bariery rozwoju portu. (...) Wyjątek stanowią grunty powstałe po zrealizowaniu*

¹⁶ W zakresie podziału kompetencji między Zarządem Portu, a Urzędem Morskim.

¹⁷ W myśl § 136 ust. 1 zarządzenia nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 26 lipca 2013 r. – przepisy portowe (tekst ujednolicony wg stanu prawnego na dzień 24 maja 2017 r.) użytkownik nabrzeży portowych oddając je do eksploatacji powinien posiadać atest czystości dna stwierdzający, że pas dna o szerokości 50 m wzdłuż całego nabrzeża i umocniony pas dna został sprawdzony i nie znajdują się na nim żadne przeszkody nawigacyjne.

¹⁸ Stale operuje w porcie około 12 łodzi rybackich.

¹⁹ Stale stacjonują w porcie 3 jednostki, a w sezonie letnim 14.

²⁰ Stale rezyduje w porcie 6 jednostek, a w sezonie letnim około 20.

²¹ Innego rodzaju przeładunków nie realizowano.

²² Do 30.06.2017 r. – 1300 (odpowiednio: 518, 332 i 450).

²³ Do 30.06.2017 r. – 899.

²⁴ Po wyłączeniu wód morskich własność gminy Trzebiatów stanowi 85% gruntów.

inwestycji na morskich wodach wewnętrznych będące własnością Skarbu Państwa, a nie właściciela wybudowanego nabrzeża (istnieje zagrożenie wystąpienia konfliktu pomiędzy gminą, a starostwem w sprawie odpowiedzialności za te grunty do czasu przekazania do gminy. (...)) W 2017 r. zakończone zostało postępowanie prowadzone przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, dotyczące ustalenia nowej linii brzegu morskich wód wewnętrznych z gruntami przyległymi. W wyniku tego postępowania powstały m.in. działki 51/6÷51/13 stanowiące wcześniej część morskich wód wewnętrznych, a obecnie część nowo wybudowanych nabrzeży portowych. Z uwagi na obowiązujące przepisy część nabrzeży zbudowanych przez Zarząd Portu znajduje się na nowo powstałych działkach, które stały się działkami Skarbu Państwa. W dniu 3.01.2018 r.²⁵ wystąpiliśmy do Burmistrza Trzebiatowa o złożenie wniosku do Wojewody Zachodniopomorskiego o nieodpłatne przekazanie tych gruntów gminie Trzebiatów. (...) Problemem, jaki wiąże się z funkcjonowaniem portu jest brak właściciela mostu na rzece Redze łączącego wschodnią i zachodnią część portu stanowiącego jedyną komunikację pomiędzy terenami portowymi. Znajduje się on co prawda poza obecnie istniejącą granicą portu, ale w przyszłości zgodnie ze studium zagospodarowania przestrzennego gminy ma być centralną komunikacją drogową w porcie. (...)

(dowód: akta kontroli str.: 283,287,305-310)

Józef Domański – Burmistrz Trzebiatowa poinformował, że w związku z pismem Dyrektora Zarządu, do Wojewody zostanie złożony wniosek o nieodpłatne przekazanie gruntów.

(dowód: akta kontroli str.: 370-371)

W sprawie ustalenia zarządzającego mostem na rzece Redze, Burmistrz wyjaśnił: działania mające na celu ustalenie kto powinien zarządzać mostem na rzece Redze łączącym wschodnią i zachodnią część portu w Mrzeżynie wstrzymano do czasu ustalenia właściciela dz. drogowej nr 380/1, w ciągu której leży ten most. Obecnie, po odwołaniu gminy Trzebiatów od decyzji komunalizacyjnej wydanej przez Wojewodę Zachodniopomorskiego, sprawa trafiła do Krajowej Komisji Uwłaszczeniowej.

(dowód: akta kontroli str.: 370-372)

W sprawie rozwoju Portu, Burmistrz wyjaśnił: w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Trzebiatów przyjętym (...) 24 kwietnia 2014 r. przewidziano tereny pod rozbudowę portu po zachodniej stronie ujścia Regi (obręb geodezyjny Mrzeżyno-2). Przewidziano również nowe tereny portowe wzdłuż rzeki Regi powyżej istniejącego portu. Obecnie jesteśmy w trakcie sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów portowych i terenów przyległych w Mrzeżynie (zgodnie z uchwałą inicjującą Nr XXI/177/16 Rady Miejskiej w Trzebiatowie z dnia 31 maja 2016 r.), zakres którego obejmuje tereny portowe przewidziane w studium.

(dowód: akta kontroli str.: 370-372)

1.2 W wyniku realizacji inwestycji pn. „Modernizacja portu rybackiego w Mrzeżynie”, zakończonej w grudniu 2015 r., zrestrukturyzowane zostało 8.593 m² nabrzeża. W związku z przeprowadzonymi pracami budowlanymi w skład infrastruktury portowej weszły: 1) nabrzeża: odpraw granicznych o długości 71 m; pasażerskie dł. 70 m; przeładunkowe dł. 199 m, bunkrowe dł. 88,5 m²⁶; wschodnie dł. 61 m; południowe dł. 42 m; zachodnie dł. 43 m; zachodnie postojowe dł. 50 m; zachodnie kamienne dł. 162 m; wyładunkowe dł. 163 m²⁷; 2) basen remontowy z pirsami dł. 101,5 m; 3) pomost nabrzeża postojowego dł. 45 m; 4) pirs dł. 101,5 m.²⁸ W ramach modernizacji w zakresie suprastruktury portowej wykonane zostało: 1) zaplecze remontowe dla jednostek pływających z halą warsztatową i żurawiem o udźwigu 40 ton i transporterem do przemieszczania jednostek o nośności 40 ton; 2) zaplecze rybackie z magazynami na sprzęt, budynkiem pierwszej sprzedaży ryb z wytwornicą lodu i pomieszczeniem do przechowywania ryb – chłodnie „0”, obiektami socjalnymi dla rybaków; 3) budynek administracyjny z siedzibą Inspektora Rybołówstwa.

(dowód: akta kontroli str.: 109-126,131-148)

Koszt realizacji wyżej wymienionych zadań wyniósł ogółem 46.686,4 tys. zł. Źródłem ich finansowania były środki: pochodzące z budżetu gminy Trzebiatów – 6.165,4 tys. zł oraz

²⁵ Pismo ZPM.2500.1.2018.

²⁶ Odpowiednio: nabrzeże bunkrowe I – dł. 49,5 m i nabrzeże bunkrowe II – dł. 39 m.

²⁷ Odpowiednio: nabrzeże wyładunkowe I – dł. 80 m i nabrzeże wyładunkowe II – dł. 83 m.

²⁸ Cumowanie z dwóch stron – dł. cumownicza 203 m.

otrzymane na podstawie dwóch umów o dofinansowanie²⁹ operacji pn. „Modernizacja portu rybackiego w Mrzeżynie”, zawartych pomiędzy Agencją Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa,³⁰ a Zarządem Portu – 40.521 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str.: 90-108,283,288,303-304)

W badanym okresie wskaźnik odnowienia majątku trwałego w Porcie kształtował się na poziomie 46,7% w 2015 r. oraz 4,96% w 2016 r. Natomiast wskaźnik reprodukcji środków trwałych odpowiednio: 787,7% (2015 r.) i 0% (2016 r.).³¹

(dowód: akta str.: 368-369)

Roboty czerpalne, wykonywane były w ramach realizowanej w latach 2012-2015 inwestycji „Modernizacja portu rybackiego w Mrzeżynie” i swoim zakresem objęły ok. 60% akwatorium portowego, w tym części toru wodnego wewnątrz Portu. W wyniku przeprowadzonych robót, przy nabrzeżach w Porcie osiągnięta została głębokość 3,8 m.

(dowód: akta kontroli str.: 146,202-231,283,288)

Dyrektor wyjaśnił: *ogromnym problemem portu jest utrzymanie głębokości na torze podejściowym z morza, który według wymogów „Instrukcji eksploatacji i konserwacji obiektów inżynierskich, urządzeń, instalacji w porcie Mrzeżyno – branża hydrotechniczna” (BIMOR 1981) powinien mieć szerokość 30 m i głębokość – 4,60 m (...). Na interwencję ZPM Mrzeżyno, że prosimy o głębokość toru umożliwiającego obsługę jednostek o zanurzeniu 3,20 m po raz pierwszy od 10 lat otrzymaliśmy w lipcu 2017 r. dopuszczenie zanurzenia statków na torze podejściowym do portu – 3,0 m ważne do 15.05.2018 r. Niestety już w listopadzie 2017 roku tor został zapiaszczony i z trudem do portu wpływały jednostki o zanurzeniu – 2,50 m. Efekt końcowy jest taki, że ZPM Mrzeżyno nie może w pełni wykorzystać wybudowanej infrastruktury portowej z uwagi na ograniczenia głębokości na torze podejściowym do portu i torze wodnym w porcie. (...) częstotliwość robót pogłębiarskich uzależniona jest od warunków pogodowych i występuje po sztormach: z kierunków zachodnich, północnych i wschodnich na torze podejściowym do portu oraz z kierunków wschodnich i północno-wschodnich na torze wewnątrz portu (na odcinku co najmniej 100 m.) Ponadto występuje konieczność prac pogłębiarskich na odcinku od mostu do wejścia do basenu remontowego (w okresach co 4-5 lat) i prac podczyszczeniowych w całym porcie (w okresach 10 letnich).*

(dowód: akta kontroli str.: 283,288,289-302)

W latach 2015-2017 Zarząd Portu wydatkował ogółem 12.048,1 tys. zł, w tym: 1.615 tys. zł na realizację zadań bieżących (509,8 tys. zł w 2015 r., 546,1 tys. zł w 2016 r. i 559,1 tys. zł w 2017 r.³²) oraz 10.433,1 tys. zł na realizację zadań inwestycyjnych (odpowiednio: 10.419,6 tys. zł w 2015 r. i 13,5 tys. zł w 2017 r.³³). Plan wydatków został zrealizowany na poziomie 98% (w latach 2015 i 2017) i 94% (w 2016 r.).

(dowód: akta kontroli str.: 178-190,198,373)

Dyrektor wyjaśnił: *dostępne środki finansowe w ramach budżetu gminy wystarczały na potrzeby w zakresie utrzymania infrastruktury portowej i planowania jej rozbudowy. Natomiast były niewystarczające na potrzeby budowy i modernizacji infrastruktury portowej. Z tego powodu ZPM Mrzeżyno poszukiwał zewnętrznych źródeł finansowania z EFR³⁴ w latach 2010 i 2011. ZPM Mrzeżyno wystąpił z dwoma wnioskami i podpisane zostały dwie umowy z ARiMR, z których otrzymaliśmy wsparcie w wysokości odpowiednio: 1) 1.804.300 zł z tego 1.353.225 zł EFR i 451.075 środki krajowe, 2) 38.716.743 zł z tego 29.037.557 zł EFR i 9.679.186 środki krajowe. Okazało się, że nie zabezpiecza to w pełni zakresu modernizacji portu i dlatego też uruchomione były środki gminne w wysokości 6 165 374 zł.*

(dowód: akta kontroli str.: 283,288)

Stosownie do art. 64 ust. 1 Prawa budowlanego dla wszystkich obiektów wchodzących w skład infrastruktury portowej prowadzone były książki obiektu budowlanego. Zgodnie

²⁹Umowy o dofinansowanie Nr: 00012-61722-OR1600007/10 z 20.10.2010 r. (38.716,7 tys. zł) oraz 00022-61722-OR1600026/10/11 z 24.03.2011 r. (1.804,3 tys. zł), zawarte w ramach środka 3.3 „Inwestycje w portach rybackich, miejscach wyładunku i przystaniach”, objętego osią priorytetową 3 – Środki służące wspólnemu interesowi, Programu Operacyjnego Ryby 2007-2013.

³⁰ Dalej ARiMR.

³¹ W 2016 r. Zarząd Portu nie wydatkował środków na inwestycje i remonty.

³² Do 30.06.2017 r. wydatkowano 265 tys. zł.

³³ Wydatki poniesione po 30.06.2017 r.

³⁴ Europejski Fundusz Rybacki.

z art. 62 ust. 1 pkt 1 ww. ustawy, obiekty te były corocznie poddawane kontroli. Kontrolujący nie wnosili uwag do ich stanu technicznego. Zalecenia pokontrolne dotyczyły malowania i odnawiania numeracji polearów cumowniczych i były systematycznie wykonywane.

(dowód: akta str.: 202-231)

1.3 W latach 2015-2017 dochody Zarządu Portu wyniosły ogółem 1.679,2 tys. zł, w tym: 535,2 tys. zł w 2015 r.³⁵, 571,1 tys. zł w 2016 r.³⁶ i 572,9 tys. zł³⁷ w 2017 r.³⁸. Stosownie do art. 9 ust. 2 ustawy o portach i przystaniach morskich, pozyskane środki zostały wydatkowane na: utrzymanie i modernizację infrastruktury portowej – 470,7 tys. zł (z tego: 184,3 tys. zł w 2015 r., 133,7 tys. zł w 2016 r. i 152,7 tys. zł w 2017 r.); bieżące koszty utrzymania³⁹ – 1.132,9 tys. zł (odpowiednio: 319,4 tys. zł, 403,3 tys. zł i 410,2 tys. zł), promocję portu – 24,9 tys. zł (odpowiednio: 6,1 tys. zł, 9,1 tys. zł i 9,7 tys. zł).

W 2015 r. Zarząd Portu wydatkował ponadto 10.419,6 tys. zł, w związku z realizacją operacji pn. „Modernizacja portu rybackiego w Mrzeżynie”.

(dowód: akta kontroli str.: 178-190,199-200)

1.4 W latach 2015-2017 do Zarządu oraz do Urzędu Gminy w Trzebiatowie nie wpływały skargi lub wnioski/postulaty armatorów/przedsiębiorców dotyczące poprawy funkcjonowania Portu.

(dowód: akta kontroli str.: 311,314,370,372)

Ustalone
nieprawidłowości

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

IV. 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 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli⁴⁰ 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.

Szczecin, dnia 13 lutego 2018 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Szczecinie

Dyrektor

WICEDYREKTOR
Delegatura Najwyższej Izby Kontroli
w Szczecinie
Karolina Wirszyńska-Sitkowska

Kontroler

Bogusław Wójcik
Specjalista kontroli państwowej

³⁵ W tym: opłaty z najmu i dzierżawy – 302 tys. zł, opłaty portowe: 91,2 tys. zł, dochody z usług świadczonych przez Zarząd Portu 9,4 tys. zł, inne (wyplacone odszkodowania, zwroty naliczonego VAT, odsetki za opóźnienia w zapłacie 132,6 tys. zł.

³⁶ W tym: opłaty z najmu i dzierżawy – 328,9 tys. zł, opłaty portowe: 128,3 tys. zł, dochody z usług świadczonych przez Zarząd Portu 16,1 tys. zł, inne 97,8 tys. zł.

³⁷ Do 30.06.2017 r. dochód wyniósł 252,3 tys. zł.

³⁸ W tym: opłaty z najmu i dzierżawy – 384,3 tys. zł, opłaty portowe: 118 tys. zł, dochody z usług świadczonych przez Zarząd Portu 11,9 tys. zł, inne 58,7 tys. zł.

³⁹ W bieżących kosztach utrzymania podano wartość wynagrodzeń i pochodnych.

⁴⁰ Dz.U. z 2017 r. poz. 524.