

**Oświadczenie o stanie kontroli zarządczej  
Ministra Infrastruktury  
za rok 2020**

*(rok, za który składane jest oświadczenie)*

**Dział I**

Jako osoba odpowiedzialna za zapewnienie funkcjonowania adekwatnej, skutecznej i efektywnej kontroli zarządczej, tj. działań podejmowanych dla zapewnienia realizacji celów i zadań w sposób zgodny z prawem, efektywny, oszczędny i terminowy, a w szczególności dla zapewnienia:

- zgodności działalności z przepisami prawa oraz procedurami wewnętrznymi,
- skuteczności i efektywności działania,
- wiarygodności sprawozdań,
- ochrony zasobów,
- przestrzegania i promowania zasad etycznego postępowania,
- efektywności i skuteczności przepływu informacji,
- zarządzania ryzykiem,

oświadczam, że w kierowanych przeze mnie działach administracji rządowej: transport, gospodarka morska, gospodarka wodna, żegluga śródlądowa

**Część A<sup>2)</sup>**

w wystarczającym stopniu funkcjonowała adekwatna, skuteczna i efektywna kontrola zarządcza.

**Część B<sup>3)</sup>**

**X w ograniczonym stopniu funkcjonowała adekwatna, skuteczna i efektywna kontrola zarządcza.**

Zastrzeżenia dotyczące funkcjonowania kontroli zarządczej wraz z planowanymi działaniami, które zostaną podjęte w celu poprawy funkcjonowania kontroli zarządczej, zostały opisane w dziale II oświadczenia.

**Część C<sup>4)</sup>**

nie funkcjonowała adekwatna, skuteczna i efektywna kontrola zarządcza.

Zastrzeżenia dotyczące funkcjonowania kontroli zarządczej wraz z planowanymi działaniami, które zostaną podjęte w celu poprawy funkcjonowania kontroli zarządczej, zostały opisane w dziale II oświadczenia.

**Część D**

Niniejsze oświadczenie opiera się na mojej ocenie i informacjach dostępnych w czasie sporządzania niniejszego oświadczenia pochodzących z:<sup>5)</sup>

- X monitorowania realizacji celów i zadań,
- X samooceny,
- X procesu zarządzania ryzykiem,
- X audytu wewnętrznego,
- X kontroli wewnętrznych,
- X kontroli zewnętrznych,

X innych źródeł informacji, tj.

- audytów zewnętrznych,
- Sprawozdania z wykonania Planu działalności Ministra Infrastruktury za rok 2020;
- Oświadczeń o stanie kontroli zarządczej złożonych przez:
  - sekretarzy stanu i podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury oraz dyrektora generalnego w Ministerstwie Infrastruktury,
  - dyrektorów komórek organizacyjnych Ministerstwa Infrastruktury,
  - kierowników jednostek i organów w działach administracji rządowej, które podlegają nadzorowi Ministra Infrastruktury;
- Wyników samooceny przeprowadzonej w Ministerstwie Infrastruktury;
- Opinii Komitetu Audytu w Ministerstwie Infrastruktury w zakresie oceny stanu kontroli zarządczej za 2020 rok.

Jednocześnie oświadczam, że nie są mi znane inne fakty lub okoliczności, które mogłyby wpłynąć na treść niniejszego oświadczenia.

WARSZAWA,  
30.04.2021

(miejsowość, data)

MINISTER  
INFRASTRUKTURY  
.....  
Andrzej Adamczyk (podpis ministra)

## Dział II<sup>6)</sup>

### 1. Zastrzeżenia dotyczące funkcjonowania kontroli zarządczej w roku ubiegłym.

- 1) Zastrzeżenia w ramach kontroli zarządczej w Ministerstwie Infrastruktury.
  - Ryzyka i słabości kontroli zarządczej zidentyfikowane przez audytorów wewnętrznych MI w wyniku przeprowadzonych zadań audytowych dotyczyły w szczególności:
    - *Środowisko wewnętrzne*: w zakresie procedur wewnętrznych i wytycznych dotyczących elektronicznego prowadzenia spraw oraz obsługi systemu EZD stwierdzono, że wymagają doprecyzowania zapisów w zakresie podziału zadań i odpowiedzialności oraz ujęcia konkretnych wskazówek/przykładów, które usprawniałyby właściwą pracę z dokumentami i sprawami;
    - *Cele i zarządzanie ryzykiem*: w zakresie Planu działalności audytowanej komórki nie określono żadnego miernika dotyczącego niektórych, istotnych zadań. Pozostałe ustalone do osiągnięcia mierniki pokrywały się z planowanym do osiągnięcia wartościami, podczas gdy wartość miernika powinna stanowić punkt odniesienia umożliwiający dokonanie oceny stopnia realizacji Planu działalności; W zakresie przeprowadzonej analizy ryzyka stwierdzono, że analiza generalnie uwzględniała istotne ryzyka, natomiast w celu optymalnego przeciwdziałania potencjalnym zagrożeniom w badanych procesach, powinna być rozszerzona o dodatkowe, nieuwjęte ryzyka mogące wpływać na skuteczność i efektywność realizacji zadań;
    - *Mechanizmy kontroli*: w zakresie ich adekwatności i skuteczności, m.in. w postaci braku przeprowadzenia cyklicznych kontroli dotyczących prawidłowości procedowania spraw, poprawności weryfikacji pod względem kompletności danych w przesyłanych do organu nadzorującego.
  - W Departamencie Lotnictwa – dostrzeżono zagrożenie dot. możliwych przyszłych nieprawidłowości w funkcjonowaniu komórki spowodowanych trudną sytuacją kadrową, w szczególności w zakresie realizacji zadań związanych z tworzeniem i opiniowaniem aktów normatywnych i innych dokumentów rządowych. Rynek pracy cechuje niedobór kandydatów kwalifikujących się do podjęcia pracy w obszarze legislacji w zakresie dot. lotnictwa cywilnego, zwłaszcza z uwagi na oczekiwany przez kandydatów poziom wynagrodzenia, wobec oferowanego przez Ministerstwo. Powyższe skutkuje dużą rotacją pracowników, którzy po zdobyciu doświadczenia odchodzą do innych podmiotów.

- W Departamencie Orzecznictwa i Kontroli Gospodarowania Wodami:
  - niepełna obsada kadrowa departamentu,
  - zagrożenie epidemiologiczne - kwarantanny pracowników i konieczność zapewnienia ciągłości realizacji zadań
  - praca zdalna skutkująca wydłużeniem załatwiania spraw z racji na konieczność weryfikacji dokumentów oryginalnych - praca na dokumentach papierowych (oryginały map, pełnomocnictw, itp.)
  - nieterminowe wykonanie zadań wynikające z przedłużającej się sytuacji nadzwyczajnej, tj. pandemii COVID-19, która trwa od marca 2020 r. oraz związanymi z tym restrykcjami: ograniczenie mobilności pracowników, trudności z dostępem do zasobów: informacje, sprzęty (absencja pracownicza), która ma negatywny wpływ na stabilne funkcjonowanie departamentów oraz jednostek podległych i nadzorowanych.
- W Biurze Komunikacji: Biuro Komunikacji zostało powołane w końcu 2020 roku przez co do jego zakończenia nie było możliwe spełnienie wszystkich wymogów.

## 2) Zastrzeżenia w ramach kontroli zarządczej w podległych lub nadzorowanych jednostkach lub organach.

- Ryzyka i słabości kontroli zarządczej zidentyfikowane przez audytorów wewnętrznych jednostek w działach w wyniku przeprowadzonych zadań audytowych dotyczyły w szczególności:
  - *Środowisko wewnętrzne*: nieadekwatności struktury organizacyjnej audytowanych komórek organizacyjnych urzędu w stosunku do realizowanych zadań, zastrzeżenia w zakresie delegowania uprawnień oraz zastępowalności pracowników.
  - *Cele i zarządzanie ryzykiem*: uwag w zakresie obszaru planowania działalności i zarządzania ryzykiem, w którym stwierdzono niewystarczające identyfikowanie celów i ryzyk w obszarach objętych badaniami zgodnie z przyjętymi wewnętrznymi uregulowaniami; braki wystarczającej dokumentacji w zakresie analizy ryzyka; nieprawidłowości w zakresie obliczania mierników służących określeniu stopnia realizacji celów.
  - *Mechanizmy kontroli*: braków w zakresie wprowadzania mechanizmów kontrolnych, w tym konieczność wprowadzania wzmocnionych mechanizmów nadzoru m.in. nad realizacją umów, które umożliwi identyfikację i ograniczenie ryzyk oraz zapewnienie prawidłowych działań zarządczych; niewystarczających mechanizmów kontrolnych służących utrzymaniu ciągłości działania; niewystarczającego nadzoru w zakresie pozyskiwania danych z jednostek organizacyjnych; konieczności wzmocnienia mechanizmów organizacyjnych zapewniających weryfikację danych w raportach; aktualizacji wewnętrznych procedur i zarządzeń, w tym konieczności aktualizacji procedur kontroli zarządczej oraz aktualizacji systemu ochrony danych osobowych w celu zachowania jednolitości działania w obszarze ochrony danych osobowych, w tym przeglądu czynności przetwarzania danych osobowych.
  - *Informacja i komunikacja*: konieczności udoskonalenia systemu przepływu informacji, a także wypracowania wystarczająco skutecznych mechanizmów koordynacji przepływów informacji.
- W Urzędzie Lotnictwa Cywilnego (ULC) – zastrzeżenia w dwóch obszarach:
  - w nadzorze nad lotnictwem cywilnym nastąpiło zmniejszenie liczby przeprowadzonych kontroli w o 24% w stosunku do 2019 r. (prowadzenie kontroli od marca 2020 r. uniemożliwiła pandemia),
  - w obszarze ochrony praw pasażerów występują opóźnienia prowadzonych postępowań w stosunku do terminów wymaganych przepisami prawa (ogromna liczba składanych skarg, nieadekwatna do liczby pracowników, złożoność postępowań).
- W Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (PAŻP):  
Zastrzeżenia dotyczą w szczególności spraw pracowniczych (zmian Regulaminu Wynagradzania, luk kompetencyjnych personelu), systemu cyberbezpieczeństwa, dokumentowania potwierdzeń spełniania wymagań bezpieczeństwa dla zmian podlegających zatwierdzeniu przez Prezesa ULC w związku z pandemią, procesu planowania i realizacji inwestycji, właściwego w obiegu dokumentów finansowych.

- W Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA):  
W obszarze zgodności działalności z przepisami prawa oraz procedurami wewnętrznymi, w obszarze skuteczności i efektywności działania, w obszarze wiarygodności sprawozdań oraz w obszarze efektywności i skuteczności przepływu informacji p.o. Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad wskazał głównie na problemy ze sprawnym uzyskiwaniem niezbędnych uzgodnień i decyzji administracyjnych, na skutek czego składane są roszczenia przez Wykonawców robót powodujące wydłużenie terminów realizacji inwestycji, na problemy z jakością pracy nadzoru inwestorskiego, tj. Konsultantów świadczących na rzecz GDDKiA usług zarządzania i nadzoru, na niewystarczające sprawowanie nadzoru w zakresie właściwej wyceny Poleczeń Zmian, problemy z rozliczaniem umów utrzymaniowych, na konieczność usprawnienia procesu prowadzenia dzienników objazdów dróg, niewystarczający system kontroli nad procesem prowadzenia repozytoriów danych dotyczących sieci drogowej, problemy związane z nieprawidłową stawką podatku VAT określoną w tzw. „umowach utrzymaniowych” oraz na takie aspekty, jak trudności z zachowaniem jednolitego podejścia do utrzymania sieci, trudności z realizacją projektu Krajowy System Zarządzania Ruchem Drogowym na sieci TEN-T Etap1, udzielania zezwoleń na przejazdy nienormatywne, natomiast w zakresie ochrony środowiska naturalnego na konieczność zmiany i ujednoczenia przepisów prawa w zakresie akustyki oraz na słabość procedur i struktur wewnętrznych (np. problemy kadrowe, fluktuacja doświadczonych pracowników o wysokich kwalifikacjach, sukcesywny spadek liczby kandydatów na stanowiska należące do korpusu służby cywilnej).
- W Państwowym Gospodarstwie Wodnym – Wody Polskie:
  - niedopasowanie zasobów (kadrowych i informatycznych) do zadań wykonywanych przez PGW Wody Polskie,
  - brak jednolitych zasad wynagrodzeń,
  - niedostateczna umiejętność identyfikacji i właściwej oceny ryzyka, brak dostatecznej wiedzy na temat zarządzania ryzykiem,
  - niejednolity system zarządzania projektami inwestycyjnymi,
  - brak skutecznego wewnętrznego systemu obiegu informacji,
  - niejednoznaczna interpretacja przepisów prawa oraz linia orzeczenia powodująca liczne trudności w realizacji zadań,
  - nieefektywny system naliczania opłat za usługi wodne, brak nowoczesnego programu do obsługi naliczania, weryfikacji i poboru opłat za usługi wodne,
  - problemy z wykorzystaniem w pełni środków finansowych w ramach przyznaných limitów na realizację zadań utrzymaniowych wynikające m.in. z sytuacji epidemicznej, ale także z braków kadrowych.
- W Urzędzie Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy:  
Ogólna liczba przeprowadzonych inspekcji statków została wykonana poniżej planu ze względu na bardzo niskie stany wód, w tym trwające remonty śluz i zamknięcia odcinków wodnych, w szczególności:
  - a) nieotwarcie drogi wodnej rz. Biebrz – dł. 84,2 km,
  - b) nieotwarcie drogi wodnej rz. Pisa – dł. 80,0 km,
  - c) bardzo niskie stany wód na pozostałych rzekach: Bug, Noteć, Warta, Wisła.
- W Urzędzie Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie:  
Niewystarczający monitoring kontroli zarządczej, w szczególności zdiagnozowane problemy w zakresie efektywności i skuteczności przepływu informacji pomiędzy stanowiskami pracy, co skutkowało brakiem spójności pomiędzy wytwarzanymi dokumentami na poszczególnych stanowiskach w Urzędzie oraz niedostatecznym nadzorem nad ich sporządzaniem.
- W Urzędzie Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu:
  - niezrealizowanie jednego z istotnych celów jednostki. Z powodu nieodpowiednich stanów wód oraz modernizacji, a co za tym idzie, wyłączenia z użycia budowli hydrotechnicznych cel „Zapewnienie działań służących bezpiecznej żegludze na wodach śródlądowych” opisany w planie działalności Urzędu został zrealizowany jedynie częściowo;
  - wątpliwości dotyczące systemu szkoleń. Wyniki do ankiety samooceny funkcjonowania systemu kontroli zarządczej wykazały, iż pracownicy Urzędu nie oceniają pozytywnie systemu szkoleń;
  - nieprawidłowości w wewnętrznym systemie obiegu informacji. Wyniki ankiety do samooceny funkcjonowania systemu kontroli zarządczej wykazały istnienie problemów w systemie wewnętrznego

obiegu informacji w Urzędzie, w tym również pomiędzy Urzędem we Wrocławiu a jego Delegaturami.

- Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu oraz Uniwersytet Morski w Gdyni nie w pełni efektywnie realizowały zadania z następujących powodów:
  - zagrożenie epidemiologiczne - kwarantanny pracowników i konieczność zapewnienia ciągłości realizacji zadań;
  - praca zdalna skutkująca wydłużeniem załatwiania spraw z racji na konieczność weryfikacji dokumentów oryginalnych - praca na dokumentach papierowych (oryginały map, pełnomocnictw, itp.);
  - nieterminowe wykonanie zadań wynikające z przedłużającej się sytuacji nadzwyczajnej, tj. pandemii COVID-19, która trwa od marca 2020 r. oraz związanymi z tym restrykcjami: ograniczenie mobilności pracowników, trudności z dostępem do zasobów: informacje, sprzęty (absencja pracownicza), która ma negatywny wpływ na stabilne funkcjonowanie jednostek;
  - warunki lokalowe Technikum Żeglugi Śródlądowej uniemożliwiające wprowadzenie nowych kierunków kształcenia.

## 2. Planowane działania, które zostaną podjęte w celu poprawy funkcjonowania kontroli zarządczej.

### 1) W ramach Ministerstwa Infrastruktury zaplanowano:

- w Departamencie Lotnictwa - ogłaszanie postępowań rekrutacyjnych, celem pozyskania pracowników o stosownych kompetencjach.
- W Departamencie Orzecznictwa i Kontroli Gospodarowania Wodami - przeprowadzenie naborów dla uzyskania pełnej obsady kadrowej (uzupełnienie zasobów kadrowych departamentu). Stałe podnoszenie kwalifikacji przez pracowników departamentu w obszarach potrzebnych do realizacji zadań również w trybie zdalnym.
- w Biurze Komunikacji – zatwierdzenie precyzyjnych opisów stanowisk i zakresów obowiązków dla pracowników Biura Komunikacji.

### 2) W ramach podległych lub nadzorowanych jednostek zaplanowano:

- W Urzędzie Lotnictwa Cywilnego planowane jest zwiększenie tempa załatwianych spraw w Zespole Rzecznika Praw Pasażerów poprzez sukcesywne przenoszenie pracowników Komisji Ochrony Praw Pasażerów do Zespołu Rzecznika Praw Pasażerów. ULC nie widzi możliwości wygospodarowania własnych środków finansowych na kompleksowe zaspokojenie potrzeb kadrowych w Zespole Rzecznika Praw Pasażerów.
- W Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej planowane działania ukierunkowane są na poprawę funkcjonowania systemu kontroli zarządczej, tj.:
  - doskonalenie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem Informacji, kontynuowanie działań zmierzających do wdrożenia Systemu Zarządzania Ciągłością Działania, rozbudowa systemu wczesnego ostrzegania o zagrożeniach w systemach operacyjnych PAŻP,
  - zwiększenie nadzoru w zakresie pozyskiwania dowodów bezpieczeństwa przed wdrażaniem zmian, które podlegają powiadomieniu/zatwierdzeniu przez Prezesa ULC,
  - wdrożenie działań mających na celu eliminację luk kompetencyjnych,
  - kontynuacja prowadzenia testów bezpieczeństwa wybranych systemów teleinformatycznych PAŻP i wdrażanie zaleceń bezpieczeństwa organu nadzorującego,
  - doskonalenie procesu planowania i realizacji inwestycji poprzez wdrożenie mechanizmów w zakresie skutecznej kontroli wzrostu kosztów inwestycji, weryfikacji potrzeb zamawiającego z uwzględnieniem skutków finansowych w przypadku zmian projektu budowlanego, implementacja zaleceń z audytów i kontroli do wewnętrznych procedur, powołanie dedykowanego zespołu celem wzmocnienia nadzoru realizacji znaczących inwestycji,
  - aktualizacja procedur Zintegrowanego Systemu Zarządzania w celu zapewnienia właściwego obiegu dokumentów finansowych w PAŻP oraz odpowiedniego nadzoru w tym zakresie.
- W Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad:

p.o. Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad zaplanował realizację szeregu działań mających na celu poprawę funkcjonowania kontroli zarządczej. Należą do nich m.in.: opracowanie propozycji zmian systemowych w zakresie udzielania zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych, zmian oprogramowania wspierającego wydawanie przedmiotowych zezwoleń, planowana jest kontynuacja ścisłej współpracy ze wszystkimi uczestnikami procedur administracyjnych, poprawa jakości pracy nadzoru inwestorskiego, poprzez zarządzanie kontraktami za pośrednictwem kadry GDDKiA, bezwzględne stosowanie wytycznych związanych z finansowaniem umów utrzymaniowych, rozpoczęcie procesu wdrażania innowacyjnych rozwiązań usprawniających kontrolowanie stanu dróg, uporządkowanie repozytoriów danych i stworzenie nowych baz odpowiadających aktualnym potrzebom, planowane jest doprecyzowanie problematyki kwalifikacji kontraktów w zakresie sposobu opodatkowania podatkiem VAT, planowane jest zakończenie prac nad jednolitym wzorem umów utrzymaniowych, a także zakończenie i podpisanie wszystkich umów na projekty wdrożeniowe oraz właściwy nadzór nad realizacją poszczególnych projektów w ramach Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem Drogowym, w celu zapewnienia spójności przyjętych rozwiązań, natomiast celem przeciwdziałania negatywnym zjawiskom kadrowym, planowane są działania z obszaru polityki kadrowej i finansowej służące zarówno ograniczeniu fluktuacji pracowniczej, jak i optymalnemu wykorzystaniu posiadanych zasobów kadrowych, zaś w zakresie ochrony środowiska naturalnego kontynuacja współpracy i spotkań z Generalną Dyrekcją Ochrony Środowiska celem wypracowania rozwiązań dla konkretnych inwestycji drogowych.

- W Państwowym Gospodarstwie Wodnym – Wody Polskie:
  - optymalizacja zatrudnienia w komórkach organizacyjnych PGW Wody Polskie;
  - optymalizacja zadań związanych z doposażeniem jednostek organizacyjnych PGW Wody Polskie w niezbędne narzędzia informatyczne;
  - cykliczne spotkania ze stroną związkową w celu wypracowania jednolitych regulacji płacowych;
  - zorganizowanie szkoleń/warsztatów dla pracowników w celu podniesienia wiedzy dotyczącej zarządzania ryzykiem;
  - ujednoczenie systemu zarządzania projektami inwestycyjnymi poprzez wprowadzenie szczególnego nadzoru;
  - kontynuacja działań w zakresie usprawniania komunikacji poprzez Internet oraz organizowanie cyklicznych spotkań warsztatów z pracownikami (m.in. poprzez platformę MS Teams);
  - udział w pracach legislacyjnych dotyczących nowelizacji ustawy Prawo wodne;
  - budowa i wdrożenie systemu ERP umożliwiającego m.in. obsługę modułu opłat za usługi wodne;
  - wprowadzenie monitoringu prac w pionie związanych z wydawaniem decyzji administracyjnych w tzw. sprawach „melioracyjnych”.
- W Urzędzie Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy:
  - wprowadzono krótsze, comiesięczne okresy przekazywania sprawozdań z wykonania mierników wraz z uzasadnieniem, celem skutecznego bieżącego monitorowania rozwoju sytuacji i podjęcia działań naprawczych w przypadku odchylenia negatywnego na obszarze właściwości miejscowej jednostki macierzystej UŻŚ Bydgoszcz oraz jego delegatur w Gdańsku, Giżycku i Warszawie;
  - planowana jest poprawa mobilności zaplecza transportowego dla osób realizujących zadania mające wpływ na poziom wykonania mierników w warunkach suszy hydrologicznej.
- W Urzędzie Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie:
  - kontynuacja prac rozpoczętych w roku 2019 nad aktualizacją wewnętrznych procedur, w tym dotyczących spójności procedur i dokumentów kontroli zarządczej z ustanowionymi przez właściwe ministerstwo;
  - wzmocnienie nadzoru nad pracownikami w zakresie powierzonych im zadań.
- W Urzędzie Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu:
  - comiesięczna kontrola planów realizacji celów jednostki oraz sprawozdań z ich wykonania. Sporządzanie rocznego planu inspekcji nastąpi z uwzględnieniem problemów zidentyfikowanych w roku poprzednim.  
Comiesięczne plany i sprawozdania z wykonania zadań inspekcyjnych będą stale monitorowane i dostosowywane do nowych działań w odpowiedzi na występujące problemy. W planach zostaną uwzględnione bieżące i planowane remonty, modernizacje infrastruktury hydrotechnicznej;

- opracowanie systemu szkoleń, opartego na potrzebach pracowników Urzędu. Wprowadzenie kontroli realizacji systemu szkoleń.
- usprawnienie wewnętrznego systemu obiegu informacji. Planuje się wprowadzenie działania identyfikujące i eliminujące problemy w wewnętrznym systemie obiegu informacji, a także przeprowadzenie szkolenia z zakresu efektywnej komunikacji wewnętrznej. Niezbędne jest również wprowadzenie nowych procedur i dobrych praktyk integrujących Delegatury w Kędzierzynie-Koźlu i w Krakowie z Urzędem we Wrocławiu.
- W Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu:  
Kontynuacja działań mających na celu poprawę warunków lokalowych. Aktualna siedziba uniemożliwia uruchamianie kolejnych kierunków kształcenia.
- Na Uniwersytecie Morskim w Gdyni:  
Doskonalenie wdrażania rekomendacji i zaleceń w tym działań doskonalących wynikających z Audytu Systemu Zarządzania Jakością wykonanego przez jednostkę certyfikującą.
- Wdrożenie rekomendacji z Audytu w zakresie Systemu Zarządzania Jakością przeprowadzonego w Centralnej Komisji Egzaminacyjnej.

### Dział III<sup>7)</sup>

Działania, które zostały podjęte w ubiegłym roku w celu poprawy funkcjonowania kontroli zarządczej.

#### 1. Działania, które zostały zaplanowane na rok, którego dotyczy oświadczenie:

W ramach Ministerstwa Infrastruktury:

##### a) w zakresie zadań Departamentu Lotnictwa:

- 1) kontynuowanie działań związanych z brakami finansowo-kadrowymi ULC - tutejszy organ spowodował, iż w ustawie budżetowej na rok 2020, zabezpieczone zostały skutki przechodzące decyzji Ministra Finansów, zwiększającej wydatki ULC o 3 mln zł od września 2019 r. W efekcie powyższego, w roku 2020 wydatki z budżetu państwa dla ULC wzrosły o ponad 11 mln zł wobec kwoty wydatków dla ULC, przyjętej w ustawie budżetowej na rok 2019 oraz ustaw budżetowych odnoszących się do lat wcześniejszych.
- 2) kontynuowanie realizacji zaleceń po kontroli NIK P/17/032 pn. „Ochrona lotnictwa cywilnego” poprzez:
  - prace robocze w zakresie zmiany Zarządzenia nr 21 Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 25 maja 2016 r. w sprawie szczegółowego trybu nadzoru nad działalnością Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego Dz. Urz. MliB poz. 35), zgodnie z Informacją z zakresu nadzoru nad Prezesem ULC do wykorzystania przy formułowaniu Oświadczenia o stanie kontroli zarządczej dyrektora komórki organizacyjnej Ministerstwa za rok 2019 (DL),
  - skierowanie pisma DL-1.42.7.2020 do Prezesa ULC w sprawie modyfikacji zakresu przekazywanych przez ULC informacji dot. wyników czynności kontrolnych z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego w podmiotach lotniczych.
- 3) kontynuowanie monitorowania PAŻP w zakresie stanu wykonania zaleceń pokontrolnych w związku z kontrolą resortową „Ocena skuteczności kontroli zarządczej Prezesa PAŻP w obszarze funkcjonowania służb odpowiedzialnych za politykę kadrową oraz system wynagradzania w PAŻP, z uwzględnieniem procedur naliczania płac w oparciu o przepisy Regulaminu Wynagradzania pracowników PAŻP” odbywało się w ramach bieżącego nadzoru nad Agencją.

##### b) w zakresie Departamentu Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej: współpraca z jednostkami podległymi /nadzorowanymi w zakresie monitoringu wykonania mierników.

##### c) w zakresie Departamentu Orzecznictwa i Kontroli Gospodarowania Wodami:

- prowadzenie naborów w celu uzyskania pełnej obsady kadrowej

- udział pracowników w szkoleniach podnoszących kwalifikacje, ze szczególnym uwzględnieniem osób nowo zatrudnionych.
- w odniesieniu do zaleceń z przeprowadzonego audytu wewnętrznego „Prowadzenie przez Departament Edukacji Morskiej spraw nadzoru Ministra nad uczelniami morskimi i szkołami ponadpodstawowymi”, Departament Kontroli i Audytu b. Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej przeprowadził czynności sprawdzające które potwierdziły wdrożenie rekomendacji zaleceń raportu.
- zgodnie z Audytem Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem Informacji w zakresie bezpieczeństwa ochrony danych osobowych” - stosowane klauzule zostały skonsultowane z Inspektorem Ochrony Danych oraz Departamentem Prawnym b. MGMIŻS

W ramach podległych jednostek:

a) W Urzędzie Lotnictwa Cywilnego

W ramach działań zaplanowanych w oświadczeniu na 2020 rok:

- przeprowadzał nabory na wolne stanowiska w departamentach odpowiedzialnych za nadzór (wg informacji w oświadczeniu ULC uzupełniono skład osobowy o 62 osoby),
- opracował nowy Program Zarządzania Zasobami Ludzkimi na lata 2020 – 2023,
- dokonał zmiany organizacyjnej polegającej na rozdzieleniu funkcji Dyrektora Komisji Ochrony Praw Pasażerów i Rzecznika Praw Pasażerów oraz został utworzony Zespół Rzecznika Praw Pasażerów.

b) W Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej

W celu poprawy funkcjonowania kontroli zarządczej, zostały podjęte następujące działania:

- 1) kontynuacja prac nad zmianą Regulaminu Wynagradzania dla Pracowników PAŻP.  
Jak wskazuje PAŻP, kolejny projekt zmian Regulaminu Wynagradzania był konsultowany ze stroną społeczną. Zebrane uwagi posłużą do wypracowania rozwiązania odpowiadającego oczekiwaniom strony społecznej, z zastrzeżeniem uwzględnienia bieżącej sytuacji ekonomicznej spowodowanej skutkami finansowymi pandemii COVID-19 oraz zmiennymi prognozami ruchu lotniczego.
- 2) doskonalenie systemu zarządzania zgodnością oraz systemu antykorupcyjnego, w tym wdrożono elektroniczną procedurę zakupową oraz uwzględniono w ww. procedurze działania wynikające z zaleceń pokontrolnych.
- 3) doskonalenie zarządzania celami, miernikami i ryzykiem. Podjęto decyzję o przeglądzie wybranych procesów obowiązujących w PAŻP w celu identyfikacji obszarów do doskonalenia w zakresie dotychczas obowiązującego ich opomiarowania. Przeprowadzono badanie procesu za pomocą ankiety, z której wyniki będą podstawą do dalszych działań.
- 4) wdrażanie wymogów wynikających z rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/373 z dnia 1 marca 2017 r. oraz wymogów normy ISO 9001:2015 oraz ISO 14001:2015.  
Dokonano aktualizacji dokumentacji Zintegrowanego Systemu Zarządzania, wprowadzono procedury dot. zarządzania w obszarze Human Factors (zarządzanie stresem i zmęczeniem kontrolerów ruchu lotniczego oraz procedura wykrywania przypadków problematycznego stosowania substancji psychoaktywnych przez kontrolerów ruchu lotniczego). W zakresie regulacji związanych z zarządzaniem zmianą wdrożono procedurę PP-ZZ Zarządzanie zmianą, która reguluje sposób postępowania w zakresie informowania ULC o zmianach wymagających powiadomienia i/lub zatwierdzenia przez Prezesa ULC.
- 5) wdrażanie i doskonalenie procesów dot. bezpieczeństwa informacji oraz cyberbezpieczeństwa Agencji, zarządzania projektami (wg metodologii PRINCE2), zarządzania IT w PAŻP poprzez unifikację strukturalną procesów.
- 6) sukcesywnie wdrażano system ocen pracowniczych oraz ścieżki kariery dopasowane do strategii HR PAŻP.  
Zaistniała sytuacja pandemiczna i zmiana organizacji pracy spowodowała potrzebę weryfikacji możliwości kierowania pracownikami na przestój oraz zlecenia innych zadań zgodnie z kompetencjami pracowników.
- 7) zakup i wdrożenie narzędzia do planowania czasu pracy kontrolera ruchu lotniczego.  
W 2020 r. realizowano działania w celu opracowania dokumentu, który zostanie zaimplementowany do Zintegrowanego Systemu Zarządzania regulującego planowanie, zarządzanie, monitorowanie i rozliczanie harmonogramów czasu pracy kontrolera ruchu lotniczego (KRL). W opracowanej



procedurze postępowania uwzględniono podział odpowiedzialności i przypisano role uczestnikom procesu, co ma zapewnić transparentność procesu. Procedura jest powiązana z wdrożoną w PAŻP polityką i procedurą zarządzania ryzykiem zmęczenia kontrolerów ruchu lotniczego. Ponadto opracowano założenia do projektu opisu przedmiotu zamówienia oraz wykonano rozeznanie rynku. Działania będą kontynuowane w 2021 r.

- 8) realizacja procesów inwestycyjnych w obszarze zapewnienia ciągłości funkcjonowania PAŻP. Sytuacja pandemii i wynikający z niej znaczący spadek przychodów z opłat nawigacyjnych spowodowała konieczność weryfikacji Planu inwestycji pod kątem możliwości zabezpieczenia środków finansowych i niezbędnych dla zapewnienia ciągłości funkcjonowania PAŻP.
- 9) doskonalenie procesu szkolenia KRL - zmieniono scenariusze ćwiczeń w szkoleniach odświeżających dla KRL. W związku z trwającą pandemią prace przedłużyły się i cel udało się zrealizować w pierwszym kwartale 2021 roku.
- 10) realizacja wniosków z analizy komunikacji wewnętrznej i zewnętrznej Agencji. Podjęte działania polegały w szczególności na:
  - przeanalizowaniu i zweryfikowaniu procesu realizacji zadań wynikającego z ustawy o dostępie do informacji publicznej pod kątem odpowiedzialności poszczególnych komórek organizacyjnych w przygotowaniu i udostępnianiu informacji,
  - zweryfikowaniu głównych obszarów dot. wnioskowanych informacji i określono właścicieli procesów,
  - opracowaniu projektu procedury postępowania w zakresie udzielania informacji publicznej - ze względu na pandemię oraz uszczuplenie stanu osobowego komórki organizacyjnej odpowiedzialnej za realizację obowiązku udzielania informacji publicznej, wdrożenie procedury opóźniło się i jest planowane do końca kwietnia 2021 r.

c) W Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad

W obszarze skuteczności i efektywności działania, p.o. Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad będzie kontynuował działania zmierzające do wprowadzenia kompleksowych zmian w zakresie obowiązujących przepisów prawa w wydawaniu zezwoleń na przejazdy pojazdów nienormatywnych, tak aby wyeliminować słabości systemowe. W zakresie uzgadniania Programów inwestycji planowana jest kontynuacja udoskonalenia procesów związanych z opracowaniem przedmiotowych Programów dla realizowanych zadań. W kwestii realizacji projektu Krajowy System Zarządzania Ruchem Drogowym na sieci TEN-T Etap1, planowane działania zarówno w zakresie zapewnienia finansowania, jak i wyłaniania Wykonawców poszczególnych projektów wdrożeniowych.

W zakresie opóźnienia organów zewnętrznych w procesie wydawanych uzgodnień i decyzji administracyjnych, dokonano analizy obowiązujących przepisów i przygotowano pakiet zmian legislacyjnych zawierający rozwiązania usprawniające procedury administracyjne w procesie inwestycyjnym. Propozycje te dotyczyły m.in. uzgodnień z gestorami sieci, terminów i kar dla organów ochrony środowiska. Natomiast w kwestii monitorowania stanu infrastruktury drogowej, wprowadzono zmianę uregulowań wewnętrznych określających częstotliwość objazdów na poszczególnych drogach, w zależności od uwarunkowań technicznych, ruchowych i bezpieczeństwa. Zagadnienie będzie stale monitorowane w celu podjęcia ewentualnych działań mających na celu dalszą poprawę kontroli nad stanem dróg zarządzanych przez GDDKiA. Przygotowany został również projekt procedury monitoringu zabiegów remontowo - utrzymaniowych prowadzonych na sieci dróg krajowych przez właściwe terenowo Oddziały GDDKiA. Projekt procedury znajduje się aktualnie jest na etapie konsultacji wewnętrznych.

Przygotowano również do wprowadzenia regulacje wewnętrzne dotyczące procedur nieruchomościowych, obejmujących swym zakresem również kwestię regulacji stanów prawnych nieruchomości będących w zarządzie GDDKiA. W celu ustandaryzowania danych o nieruchomościach przygotowano do wdrożenia zarządzenia w sprawie Centralnej Bazy o Nieruchomościach oraz opracowano i wdrożono 4 specyfikacje na projektowanie wykorzystywane w ramach procedur przetargowych. Wprowadzono monitoring nieruchomości przejmowanych pod inwestycje drogowe od dotychczasowych właścicieli.

W kwestii braku systemowego uregulowania spraw międzyresortowych związanych z projektowaniem, budową i zarządzaniem Parkingiem Buforowym, podjęto działania zmierzające do opracowania jednoznacznych reguł pozwalających na skoordynowanie działań podejmowanych przez różne instytucje i organa Skarbu Państwa w celu zapewnienia sprawnego działania służb na drogach i przejściach granicznych z Państwami poza strefą Schengen.

W zakresie niewystarczających zasobów branżowych zatrudniono w 2020 r. doświadczonego eksperta w zakresie projektowania dróg oraz prowadzone są działania zmierzające do zatrudnienia w 2021 r. specjalisty branżowego związanego z odwodnieniem dróg. Ponadto z uwagi na zaobserwowane znaczne obciążenie biur projektowych związane z obłożeniem pracami projektowymi zwiększono zakres monitoringu ostatecznych terminów zakończenia prac projektowych. W obszarze polityki kadrowej w celu zapewnienia poprawy funkcjonowania kontroli zarządczej, podjęto działania zwiększające możliwość aktywnego i elastycznego podejmowania decyzji kadrowych oraz efektywnego wykorzystania posiadanych zasobów kadrowych i finansowych. Rozpoczęto prace nad rewizją zasobów kadrowych GDDKiA, które miało na celu utrzymanie oraz zapewnienie wykwalifikowanej kadry dla poszczególnych projektów drogowych, zarówno tych realizowanych jak i będących w fazie przygotowania.

d) W Państwowym Gospodarstwie Wodnym – Wody Polskie:

- wprowadzono rangą zarządzenia Politykę podnoszenia kompetencji zawodowych oraz planowania i realizacji szkoleń pracowników w PGW Wody Polskie;
- wprowadzono rangą zarządzenia Procedurę odbywania praktyk i wolontariatu w PGW Wody Polskie;
- wprowadzono centralne zarządzenie w obszarze szkoleń, w tym centralne zebranie zapotrzebowania szkoleniowego w PGW Wody Polskie oraz centralne opracowanie rocznego planu szkoleń;
- wprowadzono Zasady i wytyczne w procesie rekrutacyjnym. Przeprowadzono praktyczną weryfikację teoretycznego modelu etatyzacji;
- realizowano procesy zakupowe w zakresie: uzupełnienia w ramach prawa opcji pakietów biurowych z dodatkowymi funkcjonalnościami dla nowych pracowników Wód Polskich, oprogramowania do monitorowania urządzeń sieciowych, oprogramowania do kopii bezpieczeństwa, projektu oraz wdrożenia systemu Active Directory, serwerów dla RZGW oraz KZGW, usług telefonii GSM wraz z telefonami i oprogramowaniem zarządzającym;
- przeprowadzono postępowanie przetargowe na system zarządzania klasy ERP. Dostosowano strukturę organizacyjną do planów związanych z wprowadzeniem elektronicznego obiegu dokumentów finansowo-księgowych oraz systemu ERP. Rozpoczęto wdrażanie elektronicznego obiegu dokumentów finansowo-księgowych;
- udostępniono podręcznik do zamówień publicznych, bazujących na nowym Prawie zamówień publicznych;
- kontynuowano prace nad wprowadzeniem jednolitego regulaminu wynagrodzenia;
- przeprowadzono zakup i wdrożenie portalu wewnętrznego (Intranet) dla PGW Wody Polskie. Uruchomiono postępowanie przetargowe dotyczące sieci WAN w PGW Wody Polskie w celu połączenia Nadzorów Wodnych (NW), Zarządów Zlewni (ZZ), Regionalnych Zarządów Gospodarki Wodnej (RZGW), Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej (KZGW) i kolokacji dedykowaną siecią teleinformatyczną;
- wprowadzono cykliczne dokumenty informacyjne służące sprawnemu pozyskiwaniu informacji zarządczej w PGW Wody Polskie;
- podjęto działania mające na celu doskonalenie przepływu informacji między jednostkami różnych szczebli;
- kontynuowano wdrażanie systemu ISOK (zakup urządzeń sieciowych dla PGW Wody Polskie i nowych urządzeń firewall dla systemu ISOK);
- przygotowano opis funkcjonalności dla modułu opłat na potrzeby postępowania przetargowego na budowę wdrożenia systemu ERP;
- przygotowano szereg wytycznych dla jednostek, określających sposoby postępowania w sprawach opłat za usługi wodne oraz przeprowadzono szkolenia dla kierowników zespołów opłat w RZGW i kierowników działów ZZ nt. opłat za usługi wodne;
- opracowano propozycje rozwiązań legislacyjnych zapewniających reformę systemu opłat za usługi wodne.
- opracowano i wprowadzono rangą zarządzenia Politykę Bezpieczeństwa Teleinformatycznego;
- dostosowano procedury wewnętrzne do obowiązujących przepisów prawa – aktualizowano procedury dotyczące gospodarowania mieniem Skarbu Państwa oraz opracowano procedury dotyczące wykonania kontroli gospodarowania wodami;
- powołano zespół kontynuujący realizację przejęcia przez PGW Wody Polskie mienia, o którym mowa w art. 528 ustawy z dnia 20 lipca 2017 roku Prawo wodne;
- rozpoczęto wdrażanie metodyki postępowania z ryzykiem, określonej w procedurze kontroli zarządczej.

- e) W Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu: poszukiwanie nowego lokalu na siedzibę.
- f) W Urzędzie Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy:  
 Wprowadzono krótsze, comiesięczne okresy przekazywania sprawozdań z wykonania mierników wraz z uzasadnieniem – to rozwiązanie wprowadzono do systemu prawa wewnętrznego funkcjonowania Urzędu oraz Delegatur celem poprawy realizacji zadania budżetowego
- g) W Urzędzie Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie:  
 W celu poprawy funkcjonowania kontroli zarządczej w UŻŚ w Szczecinie Dyrektor w roku 2020 kontynuował prace nad uaktualnieniem aktów prawa wewnętrznego, w tym związanych bezpośrednio z zarządzaniem ryzykiem w Urzędzie, likwidacją białych plam w zarządzeniu rozpoczętych i zdiagnozowanych w 2019 r. podczas przeprowadzonego przeglądu wszystkich aktów prawa wewnętrznego.
- h) W Urzędzie Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu:
- monitoring realizacji planu działalności;
  - wdrożenie funkcjonowania Elektronicznego Zarządzania Dokumentacją;
  - przeprowadzenie anonimowej ankiety dotyczącej problemów związanych z komunikacją wewnętrzną w Urzędzie. Podjęcie działań naprawczych m.in. wprowadzenie listy zadań bieżących, organizacja dysku wewnętrznego Urzędu wraz z zamieszczeniem na nim niezbędnych informacji, stworzenie Biuletynu Informacji Urzędu, zapewnienie sprawnych informacji w czasie pracy;
  - przeprowadzenie szkoleń z zakresu funkcjonowania kontroli zarządczej oraz zarządzania ryzykiem w Urzędzie.
- h) Na Uniwersytecie Morskim w Gdyni
- zapewnienie korelacji celów jakości z polityką jakości oraz celami procesów realizowanych w SZJ podczas sporządzania Planów działalności UMG na 2020 r.;
  - opracowanie procedury KP/Z-14 „Kontrola zarządcza”, w której zostaną opisane zasady sporządzania Planów działalności dla Wydziałów i Pionów UMG oraz dla uczelni oraz zasady określania celów jakości;
  - opracowanie formularza do standaryzacji dokumentowania wyników przeglądów zarządzania, uwzględniającego odniesienie do wszystkich danych wejściowych i wyjściowych wymaganych przez normę ISO 9001:2015;
  - przeprowadzenie przeglądu zarządzania w wykorzystaniu opracowanego formularza;
  - wdrożenie platformy zakupowej Open Nexus do zapewnienia komunikacji z dostawcami w ramach realizacji zamówień podprogowych aktualizacji Księgi jakości, udokumentowanie potrzeb i oczekiwań stron zainteresowanych;
  - przegląd i aktualizacja zidentyfikowanych potrzeb i oczekiwań stron zainteresowanych w ramach przeglądu i aktualizacja dokumentacji SZJ przewidzianej na wrzesień 2020 r.;
  - aktualizacja formularza: Karta procesu, w którym uwzględniono miejsce na dokumentowanie wyników szacowania ryzyka i szans dla poszczególnych procesów;
  - przegląd i aktualizacja kart dla wszystkich procesów realizowanych w SZJ, oszacowanie ryzyka i szans związanych z ich realizacją, określenie działań mających na celu ograniczenie ryzyka i zwiększenie wykorzystania szansy;
  - wdrażanie i udoskonalanie strategii komunikacyjnej uczelni na lata 2017-2021, której celem jest wykreowanie wizerunku Uniwersytetu jako jednej z najlepszych uczelni europejskich, kształcącej kadrę morską i logistyczną, o wyjątkowej historii;
  - kontynuacja usprawniania komunikacji wewnętrznej poprzez cykliczne spotkania, narady, rady. W tym wzmocnienie komunikacji pomiędzy uczelnią a instytutem;
  - szkolenia wewnętrzne z zakresu zarządzania ryzykiem;
  - czynności sprawdzające w ramach działalności Audytora Wewnętrznego;
  - wprowadzenie nowelizacji procedur udzielania zamówień publicznych na uczelni;
  - organizacja szkoleń aktualizujących wiedzę pracowników Uczelni z zakresu kontroli zarządczej dla pracowników uczelni;
  - szkolenia dla kadry kierowniczej z zakresu Systemu Kontroli Zarządczej oraz dyscypliny finansów publicznych.

a) Pozostałe działania:

- 1) Departament Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej: zmiana regulaminu Departamentu w celu dostosowania do zadań Departamentu i struktury Ministerstwa Infrastruktury.
- 2) Departament Gospodarki Morskiej: zmiana regulaminu Departamentu w celu dostosowania do zadań Departamentu i struktury Ministerstwa Infrastruktury
- 3) Mając na uwadze wystąpienie pokontrolne NIK dot. wykonania budżetu państwa w 2019 r. w oz. 69 - Żegluga śródlądowa, w którym stwierdzono nieprawidłowości w zakresie nadzoru Departamentu Edukacji Morskiej nad Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, został wzmożony ścisły nadzór DEM nad realizacją zadań inwestycyjnych oraz wydatkowaniem środków przez TZŚ. Na bieżąco stopień zaawansowania realizowanych inwestycji (w tym działań zmierzających do zakończenia realizacji zadania inwestycyjnego rozpoczętego w 2019 r. pn. „Modernizacja zestawu pchanego Westerplatte II typu Bizon III”). W 2020 r. podpisano również umowę o dzieło na wykonanie czynności nadzoru w imieniu Ministra mającą na celu weryfikację prawidłowości i terminowości realizacji ww. inwestycji.
- 4) w zakresie nadzoru nad Prezesem ULC podjęte działania polegały na:
  - monitorowaniu i weryfikowaniu wydatkowania uzyskanych w 2019 r. ze skutkami przechodzącymi na rok 2020 dodatkowych środków finansowych, zgodnie ze wskazanym w decyzji Ministra Finansów przeznaczeniem, tj. na utrzymanie i wzmocnienie kadr, w szczególności na zwiększenie wynagrodzeń dla pracowników (wielokrotne wzywanie Prezesa ULC do przedstawienia rozliczenia przyznanych środków oraz wyjaśnienia kwestii dalszego wykazywania braków kadrowych);
  - monitorowaniu realizacji przez Prezesa ULC zadań ustawowych, w tym:
    - przeprowadzenie w ULC kontroli resortowych w zakresie: Prawidłowości i efektywności rozpatrywania skarg w zakresie ochrony praw pasażerów oraz Sprawowania nadzoru nad realizacją zadań przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej. Celem przedmiotowych kontroli była weryfikacja prawidłowości realizacji przez organ nadzorowany zadań ustawowych;
    - podjęcie czynności nadzorczych wobec stwierdzonych nieprawidłowości w realizacji przez Prezesa ULC zadań z zakresu nadzorowania przestrzegania przepisów lotniczych przez podmioty nadzorowane.
  - monitorowaniu realizacji przez ULC planu działań naprawczych po stwierdzonych nieprawidłowościach przez podmioty zewnętrzne oraz MI, poprzez analizowanie informacji dotyczących wyników audytów i inspekcji zewnętrznych przeprowadzanych w ULC przez podmioty zewnętrzne (formułowanie zastrzeżeń bądź wzywanie ULC do wyjaśnień).
- 5) W zakresie nadzoru nad PAŻP, działania koncentrowały się na kwestii niezakłóconego i nieprzerwanego funkcjonowania PAŻP w warunkach zagrożenia epidemicznego oraz ryzyka utraty płynności finansowej Agencji, w związku z drastycznym spadkiem przychodów z działalności operacyjnej. Organ monitorował działania kierownictwa PAŻP w tym obszarze, obejmujące m.in. pozyskanie finansowania zewnętrznego (Minister wyraził zgodę na zaciągnięcie przez Agencję dwóch kredytów), reorganizację pracy kontrolerów (tryb SPO), ograniczanie kosztów prowadzonej działalności, w tym kosztów inwestycji oraz kosztów pracowniczych.
- 6) Pozostałe działania podjęte przez GDDKiA:

W obszarze skuteczności i efektywności działania, p.o. Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i autostrad, w celu sprawnego funkcjonowania mechanizmu waloryzacji wynagrodzeń na kontraktach, prowadzony był monitoring i podejmowane były na bieżąco stosowne działania. Jednym z takich działań było prowadzenie konsultacji z GUS nad możliwością rozwoju aplikacji o funkcjonalność w postaci prezentacji graficznej (wykresów), mających na celu usprawnienie monitoringu poszczególnych elementów „Koszyka waloryzacji” jak i wskaźnika Wn dla nawierzchni bitumicznej i betonowej. Ostatecznie, przedmiotowa analiza graficzna pozwalająca monitorować zmiany przedmiotowych wskaźników jest wykonywana we współpracy z Oddziałem GDDKiA w Warszawie oraz przekazywana do Kierownictwa GDDKiA.

W związku z tym, że w umowach z Wykonawcami Robót, stosowane są klauzule waloryzacyjne dla oddania wzrostów lub spadków cen elementów robót znacząco wpływających na ceny zawieranych

Kontraktów, podjęto dalszą ścisłą współpracę z CBiES GUS w zakresie opracowania badania modelowania ekonometrycznego wskaźników klauzuli waloryzacyjnej dla bitumu oraz betonu oraz projekcji przedmiotowych wskaźników począwszy od stycznia 2021 r. Badanie to pozwoli na oszacowanie zmienności przedmiotowych wskaźników w przyszłości, a w dalszej kolejności pozwoli na określenie niezbędnych wydatków na realizację przyszłych Kontraktów, biorąc pod uwagę dynamikę zmienności wskaźników cen takich elementów robót jak: brykiet, brykietki i podobne paliwa stałe z węgla i torfu oraz produkty rafinacji ropy naftowej, cement, wapno i gips, żeliwo, stal i żelazostopy, kamień, piasek i glina, CPI jako wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych oraz wskaźnik przeciętnego wynagrodzenia miesięcznego brutto w sektorze przedsiębiorstw - budowa obiektów inżynierii lądowej i wodnej. W związku z powyższym, 22.12.2020 r. zawarto Umowę z Centrum Badań i Edukacji Statystycznej GUS, której przedmiotem jest wyżej opisana analiza.

7) Państwowe Gospodarstwo Wodne – Wody Polskie:

- wykonano priorytetowe prace związane z sytuacją kryzysową wywołaną pandemią koronawirusa oraz zmianą lokalizacji Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej (KZGW). Prowadzono działania celem zapewnienia komputerów przenośnych oraz rozwiązań systemowych umożliwiających pracę zdalną;
- realizowano zadania w zakresie zapewnienia właściwych warunków technicznych, łączności i telefonii w nowej siedzibie oraz wykonania relokacji komputerów i serwerowni. Dodatkowo zaistniała konieczność zintensyfikowania prac nad nowymi postępowaniami, w związku z decyzją o przyznaniu PGW Wody polskie dotacji z przeznaczeniem na realizację zadań inwestycyjnych w 2020 r.;
- podjęto decyzję o zwiększeniu zakresu sieci WAN (pierwotnie planowane było połączenie KZGW, kolokacji, RZGW i ZZ, a obecnie ze względów ekonomicznych oraz technicznych – sieć rozległa (WAN) łączy oprócz wymienionych wcześniej jednostek również Nadzowy Wodne), co wielokrotnie zwiększyło skalę trudności tego przedsięwzięcia oraz ilość zadań i czasu potrzebnego do jego zakończenia;
- wprowadzono kwartalny monitoring zadań wynikających z Regulaminu organizacyjnego PGW Wody Polskie;
- przeprowadzono cykliczny monitoring dotyczący wdrożenia zaleceń związanych z pandemią;
- usprawniono i uproszczono procedury związane z wprowadzeniem zmian w Programów realizacji zadań związanych z utrzymaniem wód;
- rozszerzono monitoring w zakresie realizacji Programu realizacji zadań związanych z utrzymaniem wód oraz pozostałego mienia Skarbu Państwa związanego z gospodarką wodną.

8) Urząd Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy:

Z powodu suszy hydrologicznej na obszarze właściwości UZŚ Bydgoszcz nie było możliwości wykonania miernika w zaplanowanej wartości. Nadzorowane jednostki intensywnie wykonywały punktowo zadania ustawowe na drogach wdanych, również objętych suszą hydrologiczną, jednakże tylko w miejscach funkcjonowania stałej infrastruktury przewozowej oraz realizacji inwestycji z użyciem sprzętu pływającego, a także na innych akwenach poza śródlądowymi drogami wodnymi, czego przyjęty miernik nie przewiduje.

9) Urząd Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu:

- zatrudnienie nowych pracowników Nadzoru nad Żeglugą w celu usprawnienia realizacji planu działalności;
- opracowanie i wdrożenie procedur dotyczących pracy zdalnej;
- opracowanie przepisów wewnętrznych dotyczących zasad reagowania na incydenty bezpieczeństwa teleinformatycznego CSIRT w UZŚ we Wrocławiu;
- opracowanie i wdrożenie nowych procedur zespalaających jednostki organizacyjne Urzędu.

10) Urzędy Morskie w Gdyni i w Szczecinie

Urzędy Morskie w Gdyni i w Szczecinie przejęły zadania i kompetencje zniesionego Urzędu Morskiego w Słupsku, co było znacznym wyzwaniem organizacyjnym. Ponadto stan epidemii spowodował konieczność dostosowania się do obowiązujących obostrzeń i tym samym wprowadzenia szeregu zmian w organizacji pracy, np. pracy zdalnej części pracowników, wyposażenia w środki ochrony indywidualnej itp.

11) Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT)

W związku z pandemią koronawirusa w 2020 r. w celu dostosowania instytucji do sytuacji epidemiologicznej, koniecznym było wypracowanie rozwiązań pozwalających zapewnić ochronę zdrowia

pracowników oraz współpracujących podmiotów, przy zachowaniu ciągłości działania instytucji, w tym realizacji przepływów finansowych funduszy europejskich. CUPT wprowadził odstępstwa od obowiązujących procedur Instrukcji Wykonawczych Instytucji Pośredniczącej Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 oraz Instytucji Pośredniczącej Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014-2020, na mocy których umożliwiono przebieg wszelkich procesów projektowych i okołoprojektowych w formie elektronicznej, z wykorzystaniem platformy EZD/e-PUAP oraz przy użyciu podpisów elektronicznych, zarówno po stronie CUPT, jak i beneficjentów (w tym weryfikacja wniosków o płatność, sporządzanie umów o dofinansowanie/aneksów do UoD, sporządzania deklaracji wydatków, czy też dotyczących procesu kontroli na miejscu bądź wymiany korespondencji z Prokuratorem Generalnym Rzeczypospolitej Polskiej). Odbywały się również wideokonferencje z udziałem przedstawicieli CUPT, MI, MFiPR oraz beneficjentami, które umożliwiały rozwiązywanie pojawiających się problemów. Powyższe działania umożliwiły m.in. utrzymanie funkcjonowania adekwatnej, skutecznej i efektywnej kontroli zarządczej w CUPT.

#### Objaśnienia:

- 1) W dziale I, w zależności od wyników oceny stanu kontroli zarządczej, wypełnia się tylko jedną część z części A albo B, albo C przez zaznaczenie znakiem „X” odpowiedniego wiersza. Pozostałe dwie części wykreśla się. Część D wypełnia się niezależnie od wyników oceny stanu kontroli zarządczej.
- 2) Część A wypełnia się w przypadku, gdy kontrola zarządcza w wystarczającym stopniu zapewniła łącznie wszystkie następujące elementy: zgodność działalności z przepisami prawa oraz procedurami wewnętrznymi, skuteczność i efektywność działania, wiarygodność sprawozdań, ochronę zasobów, przestrzeganie i promowanie zasad etycznego postępowania, efektywność i skuteczność przepływu informacji oraz zarządzanie ryzykiem.
- 3) Część B wypełnia się w przypadku, gdy kontrola zarządcza nie zapewniła w wystarczającym stopniu jednego lub więcej z wymienionych elementów: zgodności działalności z przepisami prawa oraz procedurami wewnętrznymi, skuteczności i efektywności działania, wiarygodności sprawozdań, ochrony zasobów, przestrzegania i promowania zasad etycznego postępowania, efektywności i skuteczności przepływu informacji lub zarządzania ryzykiem, z zastrzeżeniem przypisu 4.
- 4) Część C wypełnia się w przypadku, gdy kontrola zarządcza nie zapewniła w wystarczającym stopniu żadnego z wymienionych elementów: zgodności działalności z przepisami prawa oraz procedurami wewnętrznymi, skuteczności i efektywności działania, wiarygodności sprawozdań, ochrony zasobów, przestrzegania i promowania zasad etycznego postępowania, efektywności i skuteczności przepływu informacji oraz zarządzania ryzykiem.
- 5) Znakiem „X” zaznaczyć odpowiednie wiersze. W przypadku zaznaczenia punktu „innych źródeł informacji” należy je wymienić.
- 6) Dział II sporządzany jest w przypadku, gdy w dziale I niniejszego oświadczenia zaznaczono część B albo C.
- 7) Dział III sporządza się w przypadku, gdy w dziale I oświadczenia za rok poprzedzający rok, którego dotyczy niniejsze oświadczenie, była zaznaczona część B albo C lub gdy w roku, którego dotyczy niniejsze oświadczenie, były podejmowane inne niezaplanowane działania mające na celu poprawę funkcjonowania kontroli zarządczej.

MINISTER  
INFRASTRUKTURY  
Andrzej Adamczyk