



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura we Wrocławiu

LWR.410.027.01.2018

Pan
Hendricus Nicolaas Schavemaker
Prezes Zarządu
Schavemaker Invest spółka z o.o.
ul. Fabryczna 1
55-080 Kąty Wrocławskie

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/18/032 – „Bariery rozwoju transportu intermodalnego”.

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Schavemaker Invest, Spółka z o.o, 55-080 Kąty Wrocławskie, ul. Fabryczna 1 ¹ .
Kierownik jednostki kontrolowanej	Hendricus Nicolaas Schavemaker, Prezes Zarządu od 2004 r. i nadal.
Zakres przedmiotowy kontroli	Wpływ inwestycji realizowanych z wykorzystaniem środków publicznych na rozwój przewozów intermodalnych.
Okres objęty kontrolą	Lata 2015 – 2018 do czasu zakończenia kontroli, z wykorzystaniem dowodów 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 ² .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura we Wrocławiu.
Kontroler	Ryszard Puchała, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LWR/210/2018 z dnia 2 października 2018 r.

(akta kontroli str.1 - 2)

¹ Dalej: „Spółka”.

² Dz. U. z 2017 r. poz. 524 ze zm., dalej: ustawą o NIK.

II. Ocena ogólna³ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność spółki Schavemaker Invest w kontrolowanym zakresie.

Pozytywną ocenę uzasadnia w szczególności pełna realizacja projektu polegającego na budowie i wyposażeniu Terminala Kontenerowego w Kątach Wrocławskich, dofinansowanego ze środków publicznych oraz osiągnięcie założonych celów, co w efekcie przyczyniło się do zwiększenia skali przewozów intermodalnych.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowej⁴ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Wpływ inwestycji realizowanych z wykorzystaniem środków publicznych na rozwój przewozów intermodalnych

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

Opis stanu faktycznego

1.1.1. Kontrolowana Spółka wchodzi w skład Grupy Schavemaker założonej w 1967 r. w Holandii, właścicielem Spółki jest Schavemaker Logistics B.V. Przedmiotem działalności Spółki były m.in. usługi transportowe wykonywane w różnych formach, a także działalność usługowa wspomagająca transport.

Od 2007 r. Spółka jest właścicielem i operatorem Terminala w Kątach Wrocławskich. W dniu 8 września 2015 r. Spółka zakończyła inwestycję realizowaną na obszarze Terminala Kontenerowego w Kątach Wrocławskich pn. „Budowa ogólnodostępnego, Intermodalnego Terminala Kontenerowego wraz z infrastrukturą w Kątach Wrocławskich”. Od 2015 r. Terminal świadczy usługi w zakresie wyładunku, załadunku i składowania kontenerów oraz obsługi formalnej przybywających i wyjeżdżających pociągów.

Przedmiotowa Inwestycja była realizowana ze wsparciem środków publicznych, tj. była współfinansowana środkami Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, Działanie 7.4 Transport intermodalny. Wartość tego Projektu zamknęła się kwotą 44 516,4 tys. zł, w tym wartość dofinansowania z Unii Europejskiej wynosiła 11 586,0 tys. zł (26,02%).

(akta kontroli str.5-25)

1.1.2. Terminal Kontenerowy w Kątach Wrocławskich (ok. 25 km od Wrocławia) to obiekt drogowo-kolejowy zlokalizowany w ciągu transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T⁵). Terminal stanowi element Korytarza Bałtyk-Adriatyk, biegnącego przez sześć państw Unii Europejskiej: Polskę, Republikę Czeską, Słowację, Austrię, Włochy i Słowenię. Korytarz ten łączy porty bałtyckie w Gdyni, Gdańsku, Szczecinie i Świnoujściu z portami adriatyckimi w Trieście, Wenecji, Rawennie i Koprze.

W 2018 r. w promieniu ok. 40 km od Terminala Kontenerowego w Kątach Wrocławskich funkcjonowały cztery Specjalne Strefy Ekonomiczne tj.:

³ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

⁴ Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena cząstkowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

⁵ Transeuropejska sieć transportowa, TEN-T (od ang. Trans-European Transport Networks) – program unijny dotyczący sieci drogowych, kolejowych, wodnych i powietrznych.

[1] Kamiennogórska Specjalna Strefa Ekonomiczna Małej Przedsiębiorczości; [2] Legnicka Specjalna Strefa Ekonomiczna; [3] Wałbrzyska Specjalna Strefa Ekonomiczna „INVEST-PARK”; [4] Tarnobrzaska Specjalna Strefa Ekonomiczna "EURO-PARK WISŁOSAN".

Terminal, będący obiektem infrastruktury usługowej, zlokalizowano w Kątach Wrocławskich przy ul. Fabrycznej nr 1. Obiekt przeznaczony jest do odprawy przesyłek wagonowych z ILU⁶, tj. przyjmowania i rozładunku składów całopociągowych, jak i pojedynczych wagonów i załadunku próżnych wagonów oraz nadawania wagonów lub wagonów próżnych po rozładunku ILU.

W całym okresie funkcjonowania, Terminal przystosowano do pracy w godzinach od 7⁰⁰ do 21⁰⁰ w dni robocze oraz w godzinach od 7⁰⁰ do 15⁰⁰ w soboty, nie wliczając w to dni ustawowo wolnych od pracy w Polsce. Istnieje możliwość wydłużenia czasu pracy obiektu na wniosek Przewoźnika.

Usługi świadczone przez Operatora Terminala (Schavemaker Invest sp. z o.o.) realizowane były na równych i nie dyskryminujących zasadach. Zasady korzystania z obiektu ustalono uregulowaniami wewnętrznymi Spółki w uzgodnieniu z operatorem infrastruktury kolejowej⁷. Dokumentację określającą warunki dostępu do obiektu, procedurę udostępniania obiektu oraz wysokość opłat za dostęp zawarto w Regulaminie Obiektu opublikowanym na stronie internetowej Operatora⁸.

(akta kontroli str. 5 - 25)

Terminal Kontenerowy w Kątach Wrocławskich był czynnym obiektem infrastruktury transportowej oferującym kompleksową obsługę pociągów skonteneryzowanych, a także transport drogowy kontenerów do miejsca docelowego rozładunku/załadunku towaru. Powierzchnia operacyjna Terminala wynosiła około 50,0 tys. m².

Zasadniczymi elementami Terminala były utwardzone place, drogi i miejsca parkingowe oraz dwutorowa bocznicą kolejową o długości około 650 m.

Obiekt obejmował infrastrukturę kolejową odgałęziającą się rozjazdem zwyczajnym nr 102 od toru stacyjnego nr 101 stacji Kąty Wrocławskie (PKP PLK S.A.) w kilometrze 20.100 linii kolejowej nr 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec. Obiekt składał się z dwóch torów (nr 201 i 202) po 382,25 m długości użytecznej każdy.

Terminal był wyposażony w urządzenia do rozładunku i transportu kontenerów, tj. cztery wózki samojezdne reachstacker, suwnicę elektryczną na kołach gumowych. Pojemność magazynowa Terminala wynosiła 2,7 tys. TEU⁹. W dniu prowadzonych w toku kontroli oględzin¹⁰, Terminal był wypełniony w około 50%, na placu znajdowało się około 1300 kontenerów.

Stan techniczny obiektów budowlanych Terminala był dobry, place i drogi manewrowe były nieuszkodzone oraz utrzymane w porządku. Z protokołu kontroli technicznej bocznicą kolejową wynikało, że stan wszystkich elementów bocznicą jest dobry. W przypadku urządzeń rozładunkowych posiadano ważną dokumentację ruchową dopuszczającą te urządzenia do eksploatacji. Teren Terminala był ogrodzony i monitorowany.

(akta kontroli str.34-42, 43-44)

⁶ Intermodal Loading Unit czyli Intermodalna jednostka ładunkowa.

⁷ Były to [1] Statut Obiektu Infrastruktury usługowej w Kątach Wrocławskich przy ul Fabrycznej 1 [2] Regulamin obiektu infrastruktury usługowej w Kątach Wrocławskich przy ul Fabrycznej 1, [3] Regulamin Pracy Bocznicą Kolejową i inne uregulowania.

⁸ <https://schavemaker.pl/>.

⁹ TEU (twenty-foot equivalent unit) – jednostka pojemności równoważna objętości kontenera o długości 20 stóp.

¹⁰ Oględziny zostały przeprowadzone w dniu 16 października 2018 r.

1.1.3. Przedmiotem Projektu była budowa (w latach 2012 – 2015), a następnie, eksploatacja, Intermodalnego Terminala Kontenerowego wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą¹¹.

Projekt realizowano z zaangażowaniem środków publicznych, tj. przy wsparciu środków Unii Europejskiej, na podstawie umowy o dofinansowanie POIS.07.04.00-00-011/10-00 z dnia 24 maja 2012 r. ze zmianami. Całkowita wartość Projektu zamknęła się kwotą 44 516,4 tys. zł, w tym wydatki kwalifikowane 27 686,8 tys. zł. Kwota udzielonego dofinansowania wyniosła 11 589,8 tys. zł.

(akta kontroli str. 45 – 113, 114 – 115)

Projekt obejmował: [1] zadania związane z przygotowaniem inwestycji, w tym prace inżynierskie, projekty techniczne, pomiary i ekspertyzy, przygotowanie dokumentacji; [2] budowę uniwersalnego terminala kontenerowego z miejscem na składowanie kontenerów, w tym do przechowywania kontenerów zawierających materiały niebezpieczne; [3] budowę infrastruktury obiektu (m.in. budynek administracyjno - socjalny); [4] infrastrukturę torową, kolejową, drogową (drogi i miejsca parkingowe); [5] infrastrukturę techniczną (sieć kanalizacyjna, elektryczna, teletechniczna); [6] zagospodarowanie i drenaż terenu; [7] zakup kompleksowego rozwiązania IT (Internet Technology) do zarządzania terminalem; [8] zakup wyposażenia, tj. dwóch samobieżnych pojazdów używanych do obsługi intermodalnych kontenerów ładunkowych oraz suwnicy na kołach gumowych; [9] uzgodnione wydatki na wynagrodzenia, podniesienie kwalifikacji pracowników oraz koszty związane z zarządzaniem Projektem, nadzorem budowlanym i zakupem gruntów.

(dowód: akta kontroli str. 45 -113, 143 - 442)

Planowane inwestycje zostały zrealizowane w całości i w okresie kwalifikowalności wydatków tj. do dnia 30 września 2015 r. Pozwolenia na użytkowanie obiektu udzielił Powiatowy Inspektor Nadzoru Budowlanego we Wrocławiu decyzją z dnia 23 czerwca 2015 r. W przypadku budynku administracyjno – socjalnego pozwolenia udzielono w dniu 8 września 2015 r. Dostawę i odbiór wyposażenia (dwa nowe reachstackery o udźwigu 45 ton oraz suwnica RTG o udźwigu 45 ton, nowy system do monitoringu i obsługi bram wjazdowych), potwierdzono stosownymi protokołami odbioru.

Po zakończonej budowie powierzchnia operacyjna Terminalu w Kątach Wrocławskich wynosi ok. 5 hektarów, natomiast powierzchnia składowa 2,7 tys. EU. Do dyspozycji przewoźników kolejowych pozostaje nowa bocznica kolejowa składająca się z dwóch torów o łącznej długości użytecznej 764,5 m. Terminal posiada ochronę oraz jest monitorowany 7 dni w tygodniu przez 24 godziny na dobę. Zarządzanie Terminalem jest wspomagane przez nowoczesny system informatyczny, umożliwiający elektroniczną wymianę danych EDI¹².

(dowód: akta kontroli str. 443 - 450)

W wyniku realizacji Projektu, Spółka osiągnęła zakładane wskaźniki, tak w zakresie produktu jak i rezultatu. Zgodnie z umową o dofinansowanie wybudowano i uruchomiono terminal kontenerowy, zaś skala przeładunków w latach 2016 – 2017 osiągnęła poziom przekraczający wartość docelową ustaloną w założeniach Projektu na 36 029 TUE. W rzeczywistości wartość tego wskaźnika ukształtowała

¹¹ Dalej: „Projekt”.

¹² (ang. Electronic Data Interchange) oraz radiowe przesyłanie danych RFID (ang. radio – frequency identification).

się odpowiednio na poziomie 107 551 TUE i 115 328 TUE, tj. o 199% i 220% więcej niż zakładano¹³.

(dowód: akta kontroli str.120 – 130, 451)

Prezes Zarządu Spółki, wyjaśniając wzrost wartości przeładunków wskazał na pozyskanie większej liczby klientów w krótszym czasie niż zakładano na etapie planowania, co związane było ze wzrostem popytu na usługi intermodalne w Polsce, rozwojem społeczno-gospodarczym Dolnego Śląska (powstanie licznych zakładów i przedsiębiorstw odbiorców końcowych produktów i towarów (sprzęt AGD, produkty motoryzacyjne i przemysłowe) oraz efektu korzyści wynikających z lokalizacji Terminalu (bliskość dróg szybkiego ruchu, centrów logistycznych, specjalnych stref ekonomicznych).

(dowód: akta kontroli str.580)

1.1.4. W dniach 13 – 17 marca 2017 r. zespół kontrolny Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) przeprowadził w Spółce kontrolę, której celem było potwierdzenie trwałości Projektu zgodnie z umową o dofinansowanie oraz art. 57 rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006. W wyniku przeprowadzonych badań zespół kontrolny CUPT potwierdził osiągnięcie zakładanego wskaźnika produktu jak i wskaźników rezultatu Projektu. W trakcie kontroli nie stwierdzono nieprawidłowości i w efekcie nie formułowano zaleceń pokontrolnych.

(dowód: akta kontroli str.132 - 141)

Z przedstawionego przez CUPT rozliczenia wynikało, że całkowita wartość Projektu zamykała się kwotą 44 516,4 tys. zł. Kwota poświadczonych przez CUPT wydatków kwalifikowanych wynosiła 27 686,8 tys. zł. Kwota udzielonego dofinansowania wynosiła 11 589,8 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str.115)

1.1.5. Z informacji zasięgniętych u zarządców dróg dojazdowych do Terminala, tj. w Generalnej Dyrekcji Dróg i Autostrad, Dolnośląskiej Służbie Dróg i Kolei, Gminie Kąty Wrocławskie oraz w PKP PLK S.A. wynikało, że inwestycje publiczne dedykowane w związku z budową Terminala obejmowały przeprowadzone przez DSDiK remonty dróg wojewódzkich nr 347, 362. Na 2019 r. zaplanowano remont drogi 346.

(dowód: akta kontroli str.452 - 453)

1.1.6. [...] ¹⁴

(dowód: akta kontroli str.457)

[...] ¹⁵

(dowód: akta kontroli str.458 - 474)

1.1.7. Odnosnie do barier i trudności związanych z funkcjonowaniem Terminala intermodalnego w Kątach Wrocławskich, Prezes Spółki wyjaśniał, że aktualnie największą barierą infrastrukturalną w rozwoju terminalu jest infrastruktura kolejowa.

¹³ Przy wyliczaniu skali przeładunków według założeń ujętych we wniosku o dofinansowanie oraz w późniejszej sprawozdawczości użyto tej samej metodologii.

¹⁴ Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (tj. Dz.U. 2018, poz. 1330) w związku z art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (tj. Dz.U. 2018 r. poz. 419).

¹⁵ Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (tj. Dz.U. 2018, poz. 1330) w związku z art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (tj. Dz.U. 2018 r. poz. 419).

Prezes Spółki stwierdził, że Terminal kontenerowy w Kątach Wrocławskich ma dobry dostęp do infrastruktury kolejowej, gdyż położony jest w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej 274. W pobliżu Terminalu znajduje się stacja kolejowa Kąty Wrocławskie. Jednakże stacja ta dysponuje tylko jednym torem postojowym o długości 600 m (taki, który umożliwia wjazd lub wyjazd z terminala pociągu o standardowej długości) – operator terminala chcąc wtoczyć/wytoczyć pociąg musi czekać, aby tor ten był pusty. Czas oczekiwania na zgodę na wjazd/ wyjazd pociągu trwa przeciętnie ok. 6 godzin (w trakcie dnia), ponieważ drugi pociąg towarowy musi oczekiwać na zgodę na wjazd na tor linii 274 na bocznicę kolejowej we Wrocławiu.

W dalszej części wyjaśnień Prezes Spółki wskazał, że niska przepustowość stacji kolejowej w Kątach Wrocławskich stanowi istotny problem logistyczny dla Terminalu w Kątach Wrocławskich i utrudnia właściwe rozplanowanie pracy. W obecnej sytuacji zarządca terminalu nie ma możliwości równomiernego rozłożenia pracy operacyjnej terminalu na cały dzień.

(dowód: akta kontroli str. 575,576)

Uzyskana, w toku kontroli, informacja od operatora linii kolejowej¹⁶ potwierdziła sytuację, na którą wskazywał Prezes Spółki Schavemaker. Wskazane w informacji warunki techniczne¹⁷ na stacji kolejowej Kąty Wrocławskie determinują organizację załadunków i rozładunków pociągów towarowych. Dodatkowo operator linii kolejowej wskazał, że po ewentualnej modernizacji torów na bocznicę kolejowej (zwiększenie ich długości użytecznej) zaistnieje sytuacja, w której będzie możliwe podstawienie dwóch pociągów jeden po drugim, co powinno poprawić organizację przyjmowania składów towarowych.

(dowód: akta kontroli str. 578-579)

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanego podmiotu w badanym obszarze.

IV. Uwagi i wnioski

W związku z faktem, że w toku kontroli nie stwierdzono nieprawidłowości, NIK odstępuje od formułowania wniosków pokontrolnych.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

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 we Wrocławiu. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie

¹⁶PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu

¹⁷ Dodatkowo, utrudnienia występują w związku z rozpoczęciem od dnia 24 września 2018 r. remontu torów bocznicowych.

Stwierdzone
nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Wrocław, dnia grudnia 2018 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura we Wrocławiu
Dyrektor

Kontroler:
Ryszard Puchała
Główny specjalista kontroli państwowej

.....
podpis

.....
podpis