

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

DELEGATURA W KATOWICACH

Nr ewid. Nr 5 /2007/I06003/LKA

**Informacja
o wynikach kontroli
tworzenia Międzynarodowego
Centrum Logistycznego
EUROTERMINAL w Sławkowie**

K a t o w i c e m a j 2 0 0 7 r .

Misją *Najwyższej Izby Kontroli jest dbałość o gospodarność i skuteczność w służbie publicznej dla Rzeczypospolitej Polskiej*

Wizją *Najwyższej Izby Kontroli jest cieszący się powszechnym autorytetem najwyższy organ kontroli państwowej, którego raporty będą oczekiwanym i poszukiwanym źródłem informacji dla organów władzy i społeczeństwa*

Dyrektor Delegatury:

Wojciech Matecki

Akceptuję:

Józef Górny

Wiceprezes

Najwyższej Izby Kontroli

Zatwierdzam:

Mirosław Sekuła

Prezes

Najwyższej Izby Kontroli

dnia:

Najwyższa Izba Kontroli
ul. Filtrowa 57
00-950 Warszawa
tel./fax: 0-xxxx-22-825 44 81
www.nik.gov.pl

Spis treści

1. Wprowadzenie.....	5
2. Podsumowanie wyników kontroli.....	7
2.1. Ogólna ocena kontrolowanej działalności	7
2.2. Synteza wyników kontroli	8
2.3. Uwagi końcowe i wnioski	10
3. Ważniejsze wyniki kontroli	10
3.1. Charakterystyka stanu prawnego oraz uwarunkowań ekonomicznych i organizacyjnych	10
3.1.1. Charakterystyka stanu prawnego.....	10
3.1.2. Uwarunkowania ekonomiczne i organizacyjne.....	11
3.2. Istotne ustalenia kontroli	13
3.2.1. Działania ministra właściwego ds. transportu związane z tworzeniem centrów logistycznych, w tym EUROTERMINALU w Sławkowie.....	13
3.2.2. Działania CZH SA i ARP SA związane z tworzeniem EUROTERMINALU w Sławkowie	16
3.2.3. Współpraca CZH SA i ARP SA z przedsiębiorstwami z grupy PKP w zakresie tworzenia EUROTERMINALU w Sławkowie.....	17
3.2.4. Wykorzystanie dotacji budżetowych na realizację przez jednostki samorządu terytorialnego inwestycji związanych z przygotowaniem infrastruktury technicznej wokół EUROTERMINALU w Sławkowie	18
4. Informacje dodatkowe o przeprowadzonej kontroli	23
4.1. Przygotowanie kontroli	23
4.2. Postępowanie kontrolne i działania podjęte po zakończeniu kontroli	23
5. Załączniki	25

Wykaz najczęściej stosowanych skrótów

EUROTERMINAL – Międzynarodowe Centrum Logistyczne EUROTERMINAL w Sławkowie,

CZH SA - Centrala Zaopatrzenia Hutnictwa SA w Katowicach,

ARP SA - Agencja Rozwoju Przemysłu SA w Warszawie,

PKP LHS Sp. z o.o. - Polskie Koleje Państwowe Linia Hutniczo-Szerokotorowa Sp. z o.o. w Zamościu,

INSTAL Kraków SA - INSTAL Kraków SA w Krakowie,

PKP SA - Polskie Koleje Państwowe SA w Warszawie,

PKP Cargo SA - Polskie Koleje Państwowe Cargo SA w Warszawie.

1. Wprowadzenie

Temat i numer kontroli

Tworzenie Międzynarodowego Centrum Logistycznego EUROTERMINAL w Sławkowie Nr I/06/003.

Ogólne tło badanej problematyki oraz uzasadnienie podjęcia kontroli

Kontrola została przeprowadzona jako kontrola doraźna, podjęta na wniosek Prezesa Rady Ministrów.

W 2002 r. Rada Ministrów zatwierdziła umowę europejską o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego¹, w której przewidywano możliwość utworzenia na terenie naszego kraju trzynastu terminali obsługujących ten transport.

Od tego czasu różne podmioty podejmowały działania w kierunku utworzenia własnych centrów logistycznych obsługujących transport kombinowany, przy czym działania te nie były przez nikogo koordynowane.

W 2004 r. Centrala Zaopatrzenia Hutnictwa SA w Katowicach² rozpoczęła na terenie swojej bazy przeładunkowej (o pow. 140 ha) realizację budowy centrum logistycznego o nazwie Międzynarodowe Centrum Logistyczne EUROTERMINAL w Sławkowie. Ideą tej inwestycji było stworzenie dogodnych warunków do rozwoju przewozu ładunków pomiędzy Europą i Azją oraz Dalekim Wschodem, z wykorzystaniem jednej z końcówek polskiego odcinka szerokotorowej magistrali kolejowej, która w Sławkowie zbiega się z europejskim systemem kolejowym. W okolicy Sławkowa przecinają się również drogi międzynarodowe: wschód-zachód i północ – południe.

W okolicach bazy przeładunkowej CZH SA funkcjonują jeszcze trzy bazy wykorzystujące szeroki tor, należące do innych podmiotów: Mittal Steel Poland SA (była Huta Katowice), CTL Maczki Bór Sp. z o.o. w Sosnowcu i Polskich Kolei Państwowych Linia Hutniczo-Szerokotorowa Sp. z o.o. w Zamościu, która jest ponadto zarządcą polskiego odcinka szerokiego toru.

¹Umowa została podpisana w 1992 r.

² Powstała w 2001 r. z przekształcenia przedsiębiorstwa państwowego. Obecnie Agencja Rozwoju Przemysłu SA posiada 76,01% akcji Centrali Zaopatrzenia Hutnictwa SA, Skarb Państwa 11,72% oraz pracownicy 12,27%.

Cel kontroli

Celem kontroli było dokonanie oceny:

- działań podejmowanych przez organy państwowe oraz CZH SA i Agencję Rozwoju Przemysłu SA w zakresie tworzenia EUROTERMINALU w Sławkowie, z wykorzystaniem infrastruktury kolejowej istniejącej linii szeroko-torowej,
- realizacji przez jednostki samorządu terytorialnego inwestycji dot. infrastruktury związanej z tworzoną EUROTERMINALEM w Sławkowie oraz wykorzystania przeznaczonych na ten cel środków z budżetu państwa.

Główne zagadnienia objęte tematyką kontroli

- działania podejmowane przez ministrów właściwych ds. transportu związane z tworzeniem EUROTERMINALU w Sławkowie, w tym tryb zawarcia 20 czerwca 2005 r. Memorandum między Rosją, Ukrainą i Polską oraz zakres zobowiązań wynikających z tego dokumentu,
- prawidłowość wykorzystania przez jednostki samorządu terytorialnego dotacji w kwocie 50.000 tys. zł na finansowanie inwestycji w zakresie infrastruktury technicznej (remont dróg i budowę kanalizacji wraz z oczyszczalnią ścieków) w tych jednostkach, związanej z uruchomieniem EUROTERMINALU w Sławkowie,
- realizacja przez CZH SA oraz ARP SA budowy centrum logistycznego EUROTERMINAL w Sławkowie.

Czas przeprowadzenia kontroli, okres i jednostki objęte badaniami kontrolnymi

Kontrola została przeprowadzona w okresie od 23 maja 2006 r. do 11 listopada 2006 r. w 10 jednostkach, w tym:

- w 2 urzędach administracji rządowej - wg kryteriów legalności, gospodarności, celowości i rzetelności (art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli³),
- w 4 urzędach administracji samorządowej - wg kryteriów legalności, gospodarności i rzetelności (art. 5 ust. 2 ustawy o NIK),

³ Dz. U. z 2001 r., Nr 85, poz. 937, ze zm.

- w 4 spółkach prawa handlowego, w tym ARP SA - wg kryteriów legalności, gospodarności, celowości i rzetelności (art. 5 ust. 1 ustawy o NIK), CZH SA, PKP LHS Sp. z o.o. oraz „INSTAL Kraków” SA - wg kryteriów legalności i gospodarności (art. 5 ust. 3 ustawy o NIK).

Szczegółowy wykaz skontrolowanych jednostek stanowi załącznik Nr 1 do informacji.

Badaniami kontrolnymi objęto okres od 2001 r. do 2006 r.

2. Podsumowanie wyników kontroli

2.1. Ogólna ocena kontrolowanej działalności

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie działania podejmowane przez kolejnych ministrów właściwych ds. transportu w zakresie tworzenia EUROTERMINALU, z uwagi na:

- niezgodnienie z władzami samorządowymi zadań, które miały być sfinansowane ze środków dotacji, w wyniku czego nie wykorzystano 19,6 mln zł, tj. 39,1% całej dotacji,
- długi proces wydawania rozporządzenia wykonawczego regulującego zasady współfinansowania inwestycji kolejowych w transporcie intermodalnym⁴, w wyniku czego ponad rok trwało rozpatrywanie wniosku CZH SA o dofinansowanie budowy EUROTERMINALU,
- nieopracowanie koncepcji funkcjonowania na terenie Polski systemu centrów logistycznych związanych z terminalami transportu kombinowanego, pomimo zatwierdzenia w 2002 r. przez Radę Ministrów umowy europejskiej o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących, w której przewidywano możliwość utworzenia na obszarze naszego państwa trzynastu terminali obsługujących transport kombinowany.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działania jednostek samorządu terytorialnego oraz Wojewody Śląskiego dotyczące realizacji zadań dofinansowanych ze środków dotacji przeznaczonej na przygotowanie infrastruktury technicznej dla

⁴ Transport intermodalny – przewóz towarów w jednej i tej samej jednostce ładunkowej lub pojeździe, przy użyciu sukcesywnie różnych gałęzi transportu (tzw. kombinowanego) i bez przeladunku samych towarów w zmieniających się gałęziach transportu.

tworzonego EUROTERMINALU, pomimo nieprawidłowości stwierdzonych przy realizacji inwestycji w Mieście Sławków.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działania podejmowane przez CZH SA i ARP SA w zakresie tworzenia EUROTERMINALU w Sławkowie.

2.2. Synteza wyników kontroli

1. W latach 2002-2006 kolejni ministrowie właściwi ds. transportu nie opracowali długookresowej koncepcji budowy centrów logistycznych związanych funkcjonowaniem terminali transportu kombinowanego na terenie Polski wraz z ich harmonizacją z europejskim systemem tego transportu, mimo zatwierdzenia przez Radę Ministrów w 2002 r. umowy europejskiej o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących⁵. Umowa ta przewidywała możliwość utworzenia na obszarze Polski 13 terminali transportu kombinowanego. Dopiero w 2006 r. Minister Transportu podjął działania zmierzające do ujęcia strategii funkcjonowania centrów logistycznych w Polsce w przygotowywanym dokumencie Pt. „Master Plan transportu kolejowego w Polsce do 2030 r.”, którego założenia (Terms of Reference) zostały przedstawione do zatwierdzenia Komisji Europejskiej (str. 13).
2. Wbrew składanym deklaracjom oraz mimo zawarcia w marcu 2002 r. porozumienia między PKP Cargo SA i PKP SA a CZH SA i ARP SA, nie podjęły one współpracy w celu utworzenia EUROTERMINALU, na co zdaniem Najwyższej Izby Kontroli mogło mieć wpływ nieopracowanie wspomnianej wyżej koncepcji (str. 17-18).
3. Postępowanie związane z przygotowaniem rozporządzenia w sprawie trybu, sposobu i warunków współfinansowania inwestycji kolejowych w transporcie intermodalnym było opieszałe, gdyż zostało ono wydane przez ministra właściwego ds. transportu dopiero 4 września 2006 r.⁶. Skutkowało to długim okresem rozpatrywania wniosku CZH SA o dofinansowanie projektu budowy EUROTERMINALU ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport. Wniosek ten złożony został we wrześniu 2005 r. do Ministerstwa Infrastruktury, a do końca listopada 2006 r. nie został ostatecznie załatwiony (str. 15).

⁵ umowa podpisana w 1992 r.

⁶ Dz. U. Nr 162, poz. 1150, rozporządzenie zostało wydane na podstawie art. 38 obowiązującej od 1 maja 2004 r. ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. Nr 86, poz. 789, ze zm.).

4. Proces planowania i uruchamiania środków dotacji w kwocie 50.000 tys. zł, przyznanej z rezerwy budżetowej 2005 r., w ramach Kontraktu Wojewódzkiego dla województwa śląskiego, przeznaczonej na finansowanie inwestycji jednostek samorządu terytorialnego związanych z przygotowaniem infrastruktury technicznej dla tworzonego EUROTERMINALU był nierzetelny. Ocena ta wynika z:
 - a) nieuzgodnienia przez ministra właściwego ds. transportu z samorządowymi organami wykonawczymi oraz ministrem właściwym ds. gospodarki, w toku prac planistycznych, zadań, które miały być finansowane ze środków dotacji, w wyniku czego nie wykorzystano 19.571,2 tys. zł, tj. 39,1% całej dotacji (str. 18-19),
 - b) długotrwałego procesu uzgodnień w 2005 r. pomiędzy Zarządem Województwa Śląskiego a ministrami właściwymi ds. gospodarki i finansów w sprawie sposobu wydatkowania tej dotacji w ramach kontraktu wojewódzkiego, w wyniku czego kontrakt ten został podpisany dopiero w lipcu 2005 r. Powyższe spowodowało, że jednostkom samorządu terytorialnego na realizację projektów oraz wydatkowanie środków pozostało około 4 miesięcy. W konsekwencji, do końca 2005 r. wykorzystano jedynie kwotę 2.327,6 tys. zł, natomiast kwotę 28.095,6 tys. zł ujęto jako wydatki niewygasające, do wykorzystania w I połowie 2006 r. (str. 20).
5. Realizacja przez jednostki samorządu terytorialnego zadań dofinansowanych w kwocie 30.166,2 tys. zł ze środków ww. dotacji na przygotowanie infrastruktury technicznej dla tworzonego EUROTERMINALU oraz nadzór Wojewody Śląskiego nad wydatkowaniem dotacji przebiegał w zasadzie prawidłowo. Stwierdzone nieprawidłowości wystąpiły przy realizacji przez Miasto Sławków budowy oczyszczalni ścieków wraz z kanalizacją sanitarną i polegały głównie na naruszeniu przepisów prawa budowlanego oraz nierzetelnej weryfikacji przez Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach wniosków Miasta Sławków o wypłatę dotacji w 2006 r. (str. 21-22).
6. Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działania podejmowane przez CZH SA oraz ARP SA dla uruchomienia EUROTERMINALU, w wyniku których m.in. w 2004 r. rozpoczęty został I etap jego budowy, a wartość zrealizowanych zadań wyniosła 8.082,7 tys. zł i została sfinansowana ze środków własnych, oraz teren, na którym powstaje centrum logistyczne włączony został do Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (str. 16-17).

2.3. Uwagi końcowe i wnioski

W celu wyeliminowania nieprawidłowości i uchybień w zakresie inwestycji realizowanych przez jednostki samorządu terytorialnego oraz tworzenia EUROTERMINALU sformułowane zostały wnioski pokontrolne, w tym m.in. do ministra właściwego ds. transportu o opracowanie i przyjęcie do realizacji koncepcji powstania i funkcjonowania centrów logistycznych w Polsce wraz z ich harmonizacją z europejskim systemem transportu intermodalnego.

3. Ważniejsze wyniki kontroli

3.1. Charakterystyka stanu prawnego oraz uwarunkowań ekonomicznych i organizacyjnych

3.1.1. Charakterystyka stanu prawnego

Zasady finansowania inwestycji jednostek samorządu terytorialnego ze środków publicznych, w tym w ramach kontraktów wojewódzkich, regulowała m.in. ustawa z dnia 20 kwietnia 2004 r. o Narodowym Planie Rozwoju⁷, która obowiązywała do końca 2006 r. Od 1 stycznia 2007 r. obowiązuje ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju⁸.

Narodowy Plan Rozwoju został przyjęty rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 22 czerwca 2004 r. w sprawie przyjęcia NPR 2004-2006⁹.

Szczegółowe regulacje dotyczące treści kontraktu wojewódzkiego oraz uruchamiania środków dla beneficjentów zawiera rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 22 lutego 2005 r. w sprawie wzoru kontraktu wojewódzkiego oraz wzoru wniosku zarządu województwa o przyznanie środków na realizację regionalnych programów operacyjnych¹⁰.

W zakresie obowiązków sprawozdawczych, kontroli wykorzystania środków budżetowych oraz zasad rozliczania się beneficjentów z otrzymanych dotacji stosuje się przepisy rozporządzenia Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 22 września 2004 r. w sprawie trybu,

⁷ Dz. U. Nr 116, poz. 1206 ze zm.

⁸ Dz. U. nr 227, poz. 1658

⁹ Dz. U. Nr 149, poz. 1567 ze zm.

¹⁰ Dz. U. Nr 37, poz. 329

terminów i zakresu sprawozdawczości dotyczącej realizacji Narodowego Planu Rozwoju, trybu kontroli realizacji Narodowego Planu Rozwoju oraz trybu rozliczeń¹¹.

Ponadto w zakresie prawidłowości wykorzystania dotacji budżetowych stosuje się przepisy ustawy z dnia 30 czerwca 2005 r. o finansach publicznych¹², poprzednio zastosowanie w tym zakresie miały przepisy ustawy z dnia 26 listopada 1998 r. o finansach publicznych¹³.

Do zadań ministra właściwego ds. transportu należy m.in. dbałość o funkcjonowanie oraz rozwój infrastruktury transportu. W przypadku zagadnień finansowania inwestycji z dziedziny transportu istotne są zapisy Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006, który został przyjęty rozporządzeniem Ministra Finansów z dnia 28 lipca 2004 r. w sprawie przyjęcia Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006¹⁴ oraz rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 8 października 2004 r. w sprawie przyjęcia Uzupełnienia Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006¹⁵. Na podstawie przepisów tego ostatniego rozporządzenia oraz rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 4 września 2006 r. w sprawie trybu, sposobu i warunków współfinansowania inwestycji kolejowych w transporcie intermodalnym, dokonywany był wybór wniosków składanych przez beneficjentów (w tym m.in. przez CZH SA) o dofinansowanie projektów ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i budżetu państwa. Wzór wniosku oraz tryb jego składania określało rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 listopada 2004 r. w sprawie trybu składania oraz wzorów dokumentów obowiązujących w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006¹⁶, a następnie rozporządzenie Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 25 maja 2006 r.¹⁷.

3.1.2. Uwarunkowania ekonomiczne i organizacyjne

Lokalizacja EUROTERMINALU na końcu szerokiego toru wraz z istniejącym połączeniem z normalnotorową siecią polskich linii kolejowych stwarza dogodne warunki do rozwoju przewozu ładunków na linii: Azja i Daleki Wschód (z wykorzystaniem Magistrali Transsyberyjskiej) – Europa, w każdym kierunku (Europa Zachodnia, państwa

¹¹ Dz. U. Nr 216, poz. 2206 ze zm.

¹² Dz. U. Nr 249, poz. 2104 ze zm.

¹³ Dz. U. z 2003 r. Nr 15, poz. 148 ze zm.

¹⁴ Dz. U. Nr 177, poz. 1828

¹⁵ Dz. U. Nr 235, poz. 2350 ze zm.

¹⁶ Dz. U. Nr 270, poz. 2683

¹⁷ Dz. U. Nr 93, poz. 647

skandynawskie, Czechy, Austria). Dogodne położenie Sławkowa na przecięciu dwóch paneuropejskich korytarzy transportowych powoduje również możliwość wykorzystania sieci dróg (autostrada A-4 na kierunku zachodnim oraz droga międzynarodowa E-75 – budowana autostrada A-1 na kierunku północnym) do przewozu towarów transportem samochodowym. Należy dodać, że budowany na terenie Sławkowa EUROTERMINAL umożliwi obsługę ładunków realizowaną transportem kolejowym i samochodowym (tj. transportem kombinowanym).

Właściwe wykorzystanie terenu tworzonego EUROTERMINALU wymaga współpracy z firmami przewozowymi należącymi do grupy PKP, w stosunku do których minister właściwy ds. transportu sprawuje nadzór właścicielski w imieniu Skarbu Państwa. Do grupy tej należy m.in. PKP Cargo SA, będąca największym w Polsce podmiotem realizującym przewozy towarów koleją normalnotorową. Firma ta również rozwija działalność logistyczną i obecnie tworzy na terenie Polski 8 centrów logistycznych, w tym m.in. w Małaszewiczach, Medyce/Żurawicy, Szczecinie i Warszawie. Ponadto, konieczne jest zapewnienie przez PKP LHS Sp. z o.o. (zarządza polskim 400 km odcinkiem kolei szerokotorowej) odpowiedniej przepustowości linii i dostosowanie jej do niezbędnych parametrów technicznych, tak aby zrealizowane zostały wszystkie przewozy towarów do EUROTERMINALU. CZH SA w Katowicach zawarła w 2002 r. porozumienie m.in. z PKP Cargo SA i PKP SA dotyczące podejmowania wspólnych działań w celu realizacji projektu utworzenia EUROTERMINALU. Porozumień w tej sprawie nie podpisywała z jednostkami samorządu terytorialnego.

Przyszłe funkcjonowanie uwarunkowane jest również poprawą infrastruktury technicznej wokół EUROTERMINALU, zwłaszcza w zakresie dróg dojazdowych. Drogami krajowymi zarządza Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad¹⁸, nad którym nadzór sprawuje minister właściwy ds. transportu, natomiast zarządcami dróg gminnych i powiatowych, umożliwiających bezpośrednie połączenie z EUROTERMINALEM, są burmistrzowie, prezydenci miast i zarządy powiatów.

Na realizację inwestycji związanych z infrastrukturą techniczną wokół Euroterminalu w 2005 r. w rezerwie budżetowej ujęta została dotacja w wysokości 50.000 tys. zł na: „Wydatki na przygotowanie infrastruktury technicznej dla uruchomienia Euroterminalu w

¹⁸ Zadanie to realizuje przy pomocy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Sławkowie”, do wykorzystania w ramach Kontraktu Wojewódzkiego dla województwa śląskiego.

W wyniku podejmowanych przez CZH SA w Katowicach oraz ARP SA w Warszawie działań zmierzających do utworzenia EUROTERMINALU, minister właściwy ds. transportu ujął wspomniane centrum logistyczne w Sektorowym Programie Operacyjnym Transport na lata 2004-2006 oraz 20 czerwca 2005 r. podpisał Memorandum z Ministrem Transportu Federacji Rosyjskiej i Ministrem Transportu i Łączności Ukrainy.

3.2. Istotne ustalenia kontroli

3.2.1. Działania ministra właściwego ds. transportu związane z tworzeniem centrów logistycznych, w tym EUROTERMINALU w Sławkowie

Jednym z zadań ministra właściwego ds. transportu jest dbałość o funkcjonowanie oraz rozwój infrastruktury transportu. Od 2002 r. do 2006 r. kolejni ministrowie właściwi ds. transportu nie opracowali długookresowej koncepcji budowy centrów logistycznych na terenie Polski wraz z ich harmonizacją z europejskim systemem transportu intermodalnego, mimo zatwierdzenia w 2002 r. przez Radę Ministrów (podpisanej w 1992 r.) umowy europejskiej o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących. W umowie tej przewidziano możliwość utworzenia 13 terminali transportu kombinowanego na obszarze Polski. Konieczność opracowania powyższej koncepcji uzasadnia m.in. fakt, że przyjęcie i realizacja takich programów przez rządy Niemiec (w 1992 r.) i Włoch (w 1996 r.) przyczyniły się do powstania do 2003 r. 33 centrów logistycznych w Niemczech i 8 wielkich centrów logistycznych we Włoszech. W efekcie powstały nowe miejsca pracy (odpowiednio 40 tys. i 30 tys.) oraz nastąpiła aktywizacja gospodarcza wokół tych centrów, a także zwiększył się transport kolejowy i wodny.

Działania w tym zakresie podjął w 2006 r. Minister Transportu, w wyniku czego koncepcja centrów logistycznych w Polsce ujęta została w przygotowywanym dokumencie pt. „*Master Plan transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku*”, którego założenia (*Terms of Reference*) zostały przedstawione Komisji Europejskiej do zatwierdzenia.

W wyniku deklarowanego od 2002 r. przez Ministerstwo Infrastruktury poparcia dla idei utworzenia EUROTERMINALU na bazie kolejowego terminalu w Sławkowie i polskiego odcinka szerokiego toru Izow-Sławków, z wykorzystaniem tranzytowego

potencjału infrastruktury kolejowej Rosji i Ukrainy, doprowadzono do podpisania w dniu 20 czerwca 2005 r. przez Ministra Infrastruktury, Ministra Transportu Federacji Rosyjskiej i Ministra Transportu i Łączności Ukrainy Memorandum, dotyczącego przygotowania porozumienia o współpracy w zakresie realizacji wspólnego projektu kolejowego, mającego na celu udoskonalenie międzynarodowych przewozów towarowych między Europą, Dalekim Wschodem, krajami Azji Południowo-Wschodniej oraz innymi państwami. Zawierało ono deklarację gotowości wniesienia przez stronę polską – do mających powstać podmiotów – gruntów oraz infrastruktury, w tym majątku ruchomego terminalu w Sławkowie, oraz prawa do linii kolejowej Izow-Sławków (polski odcinek szerokiego toru) wraz z majątkiem nieruchomym, stanowiącym z tą linią jednolity kompleks technologiczny. W przypadku strony rosyjskiej i ukraińskiej zakładano wniesienie taboru kolejowego i innych rzeczy niezbędnych do prowadzenia działalności przewozowej oraz utrzymania i rozwoju linii kolejowej Izow-Sławków. Memorandum nie zawierało postanowień obligatoryjnych oraz terminów realizacji zawartych w nim zapisów i do czasu zakończenia kontroli nie podjęto żadnych zobowiązań z tego tytułu.

W latach 2001-2002 CZH SA w celu uzyskania poparcia rządu i uzyskania wsparcia finansowego kierowała do kolejnych ministrów właściwych ds. transportu pisma, w których prezentowano ideę utworzenia centrum logistycznego w Sławkowie, wskazując m.in. na korzyści jakie stwarza jego lokalizacja na końcówce szerokiego toru, tj. możliwość obsługi przepływu towarów na linii Azja-Polska-Europa Zachodnia. W uzasadnieniu wskazywano na opłacalność tej inwestycji, co wynikało ze studium wykonalności opracowanego w 2002 r., a następnie zaktualizowanego w 2004 r., na zlecenie ARP SA.

W rezultacie starań CZH SA o uzyskanie w tej sprawie pomocy rządu, składane były przez kolejnych ministrów ds. transportu deklaracje o poparciu budowy centrum logistycznego w Sławkowie. Wskazywano również na możliwość dofinansowania tej inwestycji ze środków Unii Europejskiej i budżetu państwa. Środki na dofinansowanie budowy m.in. centrów logistycznych zaplanowano w Sektorowym Planie Operacyjnym Transport na lata 2004-2006, w którym, w wyniku wniosków CZH SA, jedynie centrum logistyczne w Sławkowie, tj. EUROTERMINAL, zostało wskazane jako preferowana lokalizacja takiego centrum na obszarach aglomeracji miejskich (podobna sytuacja miała miejsce w przypadku „Strategii rozwoju infrastruktury transportu na lata 2004-2006 i lata dalsze” z 2003 r.).

Powyższe działania, z punktu widzenia tworzenia EUROTERMINALU, Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, jednakże należy zwrócić uwagę, że nie miało to wpływu na przyznanie na ten cel środków z budżetu państwa bądź z funduszy Unii Europejskiej. Stwierdzono bowiem, że na sześć wniosków złożonych przez CZH SA w latach 2002-2005 o przyznanie środków na utworzenie centrum logistycznego pięć zostało odrzuconych, a w przypadku ostatniego - procedura jego rozpatrywania (trwająca ponad 1 rok) nie została sfinalizowana do czasu zakończenia kontroli. CZH SA ubiegała się o dofinansowanie na podstawie ustawy z dnia 20 marca 2002 r. o finansowym wspieraniu inwestycji¹⁹ (4 wnioski w latach 2002-2004)²⁰, o przyznanie środków z Funduszu EFSAL (wniosek z 2002 r.)²¹ oraz z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport (wniosek na kwotę 11,3 mln zł złożony do Ministerstwa Infrastruktury w dniu 30 września 2005 r.).

Do końca listopada 2006 r. Ministerstwo Transportu nie zakończyło rozpatrywania ww. wniosku CZH SA z września 2005 r. Wpływ na tę sytuację miało wydanie przez Ministra Transportu dopiero 4 września 2006 r. rozporządzenia w sprawie trybu, sposobu i warunków współfinansowania inwestycji kolejowych w transporcie intermodalnym²², m.in. w związku z 10-miesięcznym oczekiwaniem na zatwierdzenie (styczeń 2006 r.) przez Komisję Europejską ostatecznej wersji „Programu pomocy dla rozwoju systemów intermodalnych”²³ oraz ponad 5-miesięcznymi uzgodnieniami międzyresortowymi i z Rządowym Centrum Legislacyjnym. Dopiero bowiem to rozporządzenie praktycznie umożliwiało ukończenie oceny finansowo-ekonomicznej wniosku²⁴.

¹⁹ Dz. U. Nr 41, poz. 363 ze zm.

²⁰ 3 wnioski odrzucono ze względu na niewystarczającą ilość punktów, która pozwoliłaby na partycypację w podziale środków przewidzianych w ustawach budżetowych w latach 2002 – 2003, oraz 1 wniosek odrzucono z uwagi na niespełnienie wymogów formalno-prawnych.

²¹ Wniosek odrzucony z uwagi na fakt, że CZH SA po złożeniu wniosku utraciła uprawnienie do pomocy ze środków Funduszu EFSAL w związku z wniesieniem przez Ministra Skarbu Państwa 66% akcji CZH SA na podwyższenie kapitału ARP SA.

²² Rozporządzenie wydane zostało na podstawie obowiązującego od 1 maja 2004 r. przepisu art. 38 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym Dz.U. Nr 86, poz. 789 ze zm.

²³ Rozporządzenie stanowi „Program pomocy dla rozwoju systemów intermodalnych” zaakceptowany przez Komisję Europejską decyzją z 25 stycznia 2006 r. Program ten został skierowany do komisji Europejskiej w marcu 2005 r.

²⁴ Minister transportu podpisał (po zakończeniu kontroli) w dniu 30 marca 2007 r. umowę z CZH SA na dofinansowanie ze środków EFRR projektu pt. Budowa Międzynarodowego Centrum Logistycznego EUROTERMINAL w Sławkowie.

3.2.2. Działania CZH SA i ARP SA związane z tworzeniem EUROTERMINALU w Sławkowie

Obok opisanych wcześniej działań, CZH SA wraz z ARP SA realizowały również inne przedsięwzięcia mające na celu utworzenie EUROTERMINALU, polegające na:

- zleceniu i sfinansowaniu przez ARP SA opracowania studium wykonalności projektu budowy EUROTERMINALU, w którym wskazano na opłacalność tej inwestycji, a także na podwyższeniu w kwietniu 2004 r. kapitału zakładowego CZH SA o 20.000 tys. zł, z przeznaczeniem na sfinansowanie jego budowy,
- wykonaniu od 2004 r., w ramach budowy EUROTERMINALU (finansowanej ze środków własnych CZH SA, w tym z ww. kwoty), m.in.: terminalu kontenerowego (w ograniczonym zakresie), odcinka szerokiego toru oraz zakupieniu wózka widłowego do przeładunku kontenerów i naczep samochodowych. Wartość wykonanych robót i zakupów do końca maja 2006 r. wyniosła łącznie 8.082,7 tys. zł. W rezultacie zwiększyły się możliwości przeładunkowe, które w 2006 r. oszacowano na 35.000 szt. kontenerów na rok, co stanowiło 50% zakładanej zdolności przeładunkowej w I etapie realizacji inwestycji. Planowany koszt I etapu inwestycji, składającej się m.in. z budowy magazynu uniwersalnego wraz ze składowiskiem zadaszonym z suwnicami i niezbędną infrastrukturą oraz płyty kontenerowej z suwnicą bramową, wynosi 61.550 tys. zł, a jej efektem ma być osiągnięcie do czerwca 2008 r. zdolności przeładunkowej na poziomie 70.000 szt. kontenerów. Zrealizowane na terenie EUROTERMINALU wielkości przeładunków wyniosły w I kwartale 2006 r. 400 szt. kontenerów i 151,0 tys. ton towarów. Osiągnięcie pełnej zdolności przeładunkowej zależne jest od możliwości finansowych ukończenia inwestycji oraz od możliwości pozyskania przewozu towarów przez EUROTRMINAL,
- włączeniu w maju 2004 r. części terenu EUROTERMINALU w Sławkowie (50 ha) do Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej,
- organizacji połączeń w międzynarodowym kolejowym ruchu kontenerowym, z wykorzystaniem EUROTERMINALU, które zakończyły się m.in. uruchomieniem od maja 2005 r. regularnego połączenia kolejowego pomiędzy Antwerpią (Belgia) i Ludwigshafen (Niemcy) a EUROTERMINALEM. Jednakże, pomimo znacznego zaangażowania ww. spółek, nie udało się uzyskać połączenia pomiędzy Chinami a Polską

na tzw. Nowym Jedwabnym Szlaku, a także intermodalnego wahadłowego pociągu pomiędzy Sławkowem a Moerdijk w Holandii.

Jedną z przyczyn niepowodzenia powyższych przedsięwzięć były trudności w uzgodnieniu z przewoźnikami (krajowymi i zagranicznymi) takich stawek przewozowych na poszczególnych odcinkach trasy, aby przewozy te były opłacalne i konkurencyjne w porównaniu do dotychczas wykorzystywanych tras przewozów.

3.2.3. Współpraca CZH SA i ARP SA z przedsiębiorstwami z grupy PKP w zakresie tworzenia EUROTERMINALU w Sławkowie

CZH SA wraz z ARP SA, w toku prowadzonych działań zmierzających do pozyskania innych podmiotów dla wspólnej realizacji budowy centrum logistycznego EUROTERMINAL, podjęły współpracę z przedsiębiorstwami z grupy PKP (tj. PKP Cargo SA i PKP SA), która jednakże nie przyniosła konkretnych rezultatów. Mimo zawarcia w marcu 2002 r. porozumienia, w którym strony zobowiązały się do wzajemnej współpracy w celu utworzenia EUROTERMINALU, PKP Cargo SA nie zrealizowało w tym zakresie żadnych konkretnych działań. Między innymi nie wyraziło zgody na utworzenie wraz z CZH SA i ARP SA spółki w celu realizacji EUROTERMINALU, jak również zgłaszało wątpliwości co do zasadności i opłacalności tego przedsięwzięcia.

Niepodjęcie współpracy, jak również wyrażane przez PKP Cargo SA wątpliwości co do opłacalności tej inwestycji mogły wynikać z obawy przed ewentualną konkurencją jaką mógł stanowić EUROTERMINAL wobec działalności prowadzonej przez PKP Cargo SA. Świadczy o tym fakt, iż w lipcu 2006 r. (a więc w momencie, w którym od 2 lat prowadzone były przez CZH SA prace inwestycyjne w Sławkowie) PKP Cargo SA wystąpiła do Prezesa ARP SA z propozycją przejęcia przez PKP Cargo SA całości terenów w Sławkowie lub wskazanie jej jako nabywcy, uzasadniając to m.in.:

- stwierdzeniem, że teren należący do CZH SA posiada część infrastruktury niezbędnej dla efektywnego funkcjonowania terminalu już od pierwszego etapu jego powstania,
- optymalną lokalizacją pozwalającą pozyskać jak najwięcej przepływów towarowych, w tym zwłaszcza dzięki dochodzącej do niej końcówki magistrali Linii Hutniczo-Szerokotorowej, umożliwiającej bezpośredni tranzyt kolejowy z Azji do Europy.

Zdaniem NIK, podjęcie współpracy przez te podmioty byłoby istotne z punktu widzenia sprawności realizacji inwestycji oraz zapewnienia jej opłacalności, jeżeli weźmie się pod uwagę, że PKP Cargo SA jest największym przewoźnikiem kolejowym w Polsce.

Należy zaznaczyć, że jednym z warunków opłacalności tej inwestycji było osiągnięcie takiej przepustowości na polskim odcinku szerokiego toru (Izow–Sławków), który pozwoliłby na przewiezienie do Sławkowa ok. 70.000 kontenerów w ciągu roku. Warunek ten możliwy jest do spełnienia, gdyż w wyniku przeprowadzonej przez PKP LHS Sp. z o.o. (zarządzającej tą linią kolejową) modernizacji tej linii, istnieje możliwość zrealizowania dodatkowych przewozów w ilości ok. 2 par pociągów na dobę (ok. 70.000 szt. kontenerów 20') do Sławkowa. Stwierdzono bowiem, że przepustowość tej linii kolejowej zwiększyła się w latach 2002-2006 o ponad 30% do 8,5 par pociągów na dobę w 2006 r., co przy rzeczywistym jej wykorzystaniu, w I półroczu 2006 r. wynoszącym ok. 6,5 par pociągów na dobę, uzyskuje się ww. dodatkowe możliwości zwiększenia przewozów do EUROTERMINALU.

3.2.4. Wykorzystanie dotacji budżetowych na realizację przez jednostki samorządu terytorialnego inwestycji związanych z przygotowaniem infrastruktury technicznej wokół EUROTERMINALU w Sławkowie

W ustawie budżetowej na 2005 r. (na wniosek posłów) utworzona została rezerwa celowa na zadanie pn. „Wydatki na przygotowanie infrastruktury technicznej dla uruchomienia Euroterminalu w Sławkowie” w kwocie 50.000 tys. zł. Wprawdzie Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury (które wówczas zajmowało się sprawami transportu) J.R. Kurylczyk, w piśmie z dnia 1 grudnia 2004 r., poinformował Ministerstwo Finansów o działaniach inwestycyjnych planowanych do realizacji w 2005 r. (budowa: kanalizacji z oczyszczalnią ścieków, magistrali wodociągowej oraz drogi łączącej EUROTERMINAL z drogą krajową DK-94) oraz o sposobie uruchomienia ww. rezerwy budżetu państwa (poprzez Kontrakt wojewódzki dla województwa śląskiego na lata 2005-2006), ale zakresu tego nie uzgodnił z ministrem właściwym ds. gospodarki, który w imieniu Rady Ministrów był odpowiedzialny za nadzór nad realizacją kontraktów wojewódzkich. Również, mimo prowadzonych rozmów przez Sekretarza Stanu J.R. Kurylczyka z przedstawicielami wszystkich szczebli władz samorządowych, nie zostały dokonane w sposób formalny żadne uzgodnienia dot. zadań jakie powinny być zgłoszone do sfinansowania z tej rezerwy. Brak

pełnego uzgodnienia z samorządami inwestycji (zadań) jakie miały być finansowane ze środków dotacji, co było istotne zwłaszcza w przypadku budowy drogi dojazdowej, łączącej drogę krajową DK-94 z EUROTERMINALEM, skutkowało tym, że wśród zgłoszonych przez samorzady, a następnie wybranych przez Zarząd Województwa Śląskiego 10 projektów (zadań), nie było projektu tej inwestycji. W zakresie inwestycji drogowych znalazły się natomiast 3 projekty zgłoszone przez Miasto Sosnowiec, obejmujące budowę dróg dojazdowych od strony Sosnowca do drogi krajowej S-1 i budowę zjazdu z tej drogi.

Należy dodać, że ww. 3 projekty (przed wybraniem ich przez Zarząd Województwa) zostały nisko ocenione przez Zespół powołany przez Marszałka Województwa Śląskiego - w zakresie wpływu zgłoszonych inwestycji na realizację przygotowania infrastruktury technicznej dla uruchomienia EUROTERMINALU - na 5-6 pkt. (na 60 możliwych), podczas gdy 7 innych projektów na 53 do 60 pkt. Tak niska ocena ww. trzech projektów, zdaniem Najwyższej Izby Kontroli, budziła uzasadnione wątpliwości co do zasadności ich finansowania ze środków budżetu państwa skierowanych na ww. „Przygotowanie infrastruktury technicznej dla uruchomienia Euroterminalu w Sławkowie”.

Wojewoda Śląski - powołując się na brak zgodności zakresu wspomnianych 3 projektów oraz projektu Miasta Sławków (dotyczącego przebudowy skrzyżowania drogi krajowej DK-94 z drogą powiatową i gminną) z zapisami ustawy budżetowej na 2005 r. - nie podpisał umów z beneficjentami na kwotę 19.571,2 tys. zł.

Opisane wyżej działania poszczególnych podmiotów doprowadziły ostatecznie do niewykorzystania kwoty 19.571,2 tys. zł, co stanowiło 39,1% dotacji przeznaczonej na przygotowanie infrastruktury technicznej dla uruchomienia EUROTERMINALU i kolejnego wydłużenia okresu realizacji tego przedsięwzięcia.

Najwyższa Izba Kontroli zwraca uwagę, że pomimo stanowiska Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad z 2005 r. wskazującego na niezasadność budowy połączenia drogowego EUROTERMINALU z drogami krajowymi Nr 94 oraz S-1, została ona beneficjentem kwoty 10.000 tys. zł, ujętej w budżecie państwa na 2006 r. jako rezerwa celowa pn. „Rozbudowa infrastruktury liniowej w związku z budową Euroterminalu w Sławkowie”. Środki te miały być przeznaczone na budowę odcinka drogi krajowej między drogami krajowymi DK-94 w Sławkowie poprzez EUROTERMINAL z drogą S-1 w Sosnowcu, a Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, dla realizacji tegoż projektu, zawarła w maju 2006 r. porozumienie z gminą Sosnowiec. Powyższe - zdaniem NIK - świadczy o tym, że przy odpowiednich uzgodnieniach między zainteresowanymi podmiotami

możliwe było wykorzystanie całej kwoty 50.000 tys. zł, przeznaczonej w ustawie budżetowej na 2005 r. na przygotowanie infrastruktury technicznej dla uruchomienia EUROTERMINALU.

Dotacja na „Wydatki na przygotowanie infrastruktury technicznej dla uruchomienia Euroterminalu w Sławkowie” w kwocie 50.000 tys. zł nie została ujęta w ustawie budżetowej na 2005 r. w rezerwie nr 11, obejmującej finansowanie kontraktów wojewódzkich, lecz jako odrębna rezerwa nr 75. Sposób uruchomienia ww. środków poprzez kontrakt wojewódzki został opisany w piśmie z dnia 1 grudnia 2004 r. Sekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury J.R. Kurylczyka skierowanym do Ministerstwa Finansów, które przesłano do wiadomości Marszałka Województwa Śląskiego.

Należy zauważyć, że mimo iż Marszałek Województwa Śląskiego, w piśmie z 21 marca 2005 r., zwrócił się z prośbą do Ministerstwa Gospodarki o wystąpienie do Ministra Finansów z wnioskiem o przesunięcie kwoty 50.000 tys. zł z rezerwy celowej nr 75 do rezerwy nr 11, obejmującej finansowanie kontraktów wojewódzkich, co umożliwiłoby uruchomienie ww. kwoty w ramach Kontraktu dla województwa śląskiego, to jednak samo zawarcie tego kontraktu przez Samorząd Województwa i Radę Ministrów nastąpiło dopiero 11 lipca 2005 r. Równocześnie nabór wniosków do sfinansowania w ramach ww. kwoty Zarząd Województwa ogłosił 27 czerwca 2005 r., a cała procedura, łącznie z zaopiniowaniem w dniu 22 sierpnia 2005 r. przez Regionalny Komitet Sterujący ds. Rozwoju Regionalnego listy 10 projektów zgłoszonych przez samorządy, zakończona została między 23 września a 11 października zawarciem przez Wojewodę 6 umów z beneficjentami. Kwota dotacji przyznanej na realizację 6 projektów wyniosła 30.428,8 tys. zł. Tym samym czas jaki pozostał samorządom na wykonanie zadań (łącznie z wyborem wykonawcy z zastosowaniem przepisów ustawy Prawo zamówień publicznych) i wydatkowanie środków dotacji wynosił nie więcej niż cztery miesiące (do końca 2005 r.), i - zdaniem Najwyższej Izby Kontroli - wręcz uniemożliwił wykorzystanie przez beneficjentów całej kwoty dotacji. Potwierdza to fakt, że w tym okresie wydatkowano jedynie 2.328 tys. zł (tj. 7,7% dotacji), a kwotę 28.096 tys. zł, na wniosek samorządów, umieszczono w wykazie wydatków niewygasających, określonych rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2005 r. w sprawie wydatków budżetu państwa, które w 2005 r. nie wygasają z upływem roku budżetowego²⁵. W związku z tym, okres w jakim można było wykorzystać dotację wydłużył się o 6 miesięcy.

²⁵ Dz. U. Nr 245, poz. 2082.

Wysokość dotacji, z udziałem której miało być dofinansowanych 6 zadań inwestycyjnych realizowanych przez 3 gminy, została określona w kwocie 30.428,8 tys. zł w umowach podpisanych przez te gminy z Wojewodą Śląskim we wrześniu i październiku 2005 r. Z kwoty tej gminy wykorzystano 30.166,2 tys. zł, a w efekcie: zmodernizowano i przebudowano drogi dojazdowe do EUROTERMINALU zlokalizowane na terenie Będzina, Dąbrowy Górniczej i Sławkowa, rozpoczęto remont wiaduktu w Będzinie, wybudowano sieć wodociągową magistralną i oczyszczalnię ścieków wraz z kanalizacją sanitarną w Sławkowie. Stwierdzone nieprawidłowości wystąpiły przy realizacji przez Miasto Sławków zadania „Budowa oczyszczalni ścieków wraz z kanalizacją sanitarną w zlewni C, D, E – dla obsługi Euroterminalu w Sławkowie”, i polegały na:

- a) dopuszczeniu przez Burmistrza i Zastępcę Burmistrza Sławkowa do prowadzenia robót budowlanych bez uzyskania wymaganych pozwoleń na budowę, przez co nie dopełnili obowiązku określonego w art. 28 ust. 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane²⁶. Stwierdzono bowiem, że plac budowy został przekazany wykonawcy (tj. „INSTAL Kraków” SA) w dniu 9 czerwca 2006 r., podczas gdy decyzja o pozwoleniu na budowę z dnia 5 czerwca 2006 r. stała się ostateczna 23 czerwca 2006 r., a dla pozostałego zakresu robót decyzja została wydana dopiero 7 sierpnia 2006 r. (decyzja stała się ostateczna 22 sierpnia),
- b) niezawiadomieniu przez Burmistrza i Zastępcę Burmistrza Sławkowa organu nadzoru budowlanego o terminie rozpoczęcia robót co najmniej na 7 dni przed ich rozpoczęciem, i niedopełnieniu w ten sposób obowiązków Inwestora, określonych w przepisach art. 41 ust. 4 pkt 4 ustawy Prawo budowlane,
- c) nieprowadzeniu przez kierownika budowy dzienników budowy, których w momencie rozpoczęcia robót Urząd nie posiadał, a następnie na wpisywaniu w dziennikach budowy wykonania poszczególnych etapów zadania z datami późniejszymi niż rzeczywiste - dla dopasowania zapisów w dziennikach do terminów wynikających z pozwoleń na budowę. Praktyka taka była sprzeczna z przepisem art. 45 ust. 1 Prawa budowlanego,
- d) zaakceptowaniu przez Wojewodę Śląskiego wniosków o wypłatę dotacji z czerwca 2006 r. w kwocie 7.096,4 tys. zł, mimo że wydatki na zakup materiałów zostały przez

²⁶ Dz. U. z 2003 r. Nr 207, poz. 2016, ze zm.

Miasto Sławków udokumentowane za pomocą faktur wystawionych przez wykonawcę inwestycji oraz oświadczenia kierownika budowy, w którym nie podano wartości i ilości zakupów, tj. w sposób niezgodny z postanowieniami § 5 umowy dotacji. Fakt niezakupienia wszystkich materiałów w czerwcu 2006 r. potwierdziły ustalenia kontroli przeprowadzonej u wykonawcy, gdzie stwierdzono, że materiały o wartości 1.033,0 tys. zł zostały zakupione dopiero w sierpniu i wrześniu 2006 r., lecz obciążono nimi Miasto Sławków już w czerwcu (faktury z 19 czerwca 2006 r.),

- e) poświadczeniu przez inspektora nadzoru budowlanego w 4 protokołach odbioru robót z dnia 19 czerwca 2006 r. wykonania przez wykonawcę robót w kwocie 917,5 tys. zł, które faktycznie nie były w tym terminie zrealizowane, oraz wystawieniu przez kierownika budowy, działającego w imieniu wykonawcy, faktury za niewykonany zakres robót,
- f) zaliczeniu przez wykonawcę (INSTAL Kraków SA) do kosztów inwestycji w miesiącu czerwcu 2006 r. materiałów nie związanych z tą budową o wartości 1.388,0 tys. zł, co było niezgodne z przepisem § 6 ust. 1 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości²⁷.

²⁷ Dz. U. z 2002 Nr 76, poz. 694, ze zm.

4. Informacje dodatkowe o przeprowadzonej kontroli

4.1. Przygotowanie kontroli

Tematyka kontroli została opracowana na podstawie informacji przedstawionych we wniosku Prezesa Rady Ministrów oraz materiałów i informacji ogólnie dostępnych, a dotyczących jednostek zaangażowanych w proces budowy EUROTERMINALU i wykorzystania szerokiego toru.

Przy opracowywaniu szczegółowej tematyki kontroli oraz doborze jednostek samorządu terytorialnego do kontroli wykorzystano również ustalenia kontroli wykonania budżetu państwa za 2005 r. w części 85/24 województwo śląskie.

4.2. Postępowanie kontrolne i działania podjęte po zakończeniu kontroli

Postępowanie kontrolne przeprowadzono w okresie od dnia 23 maja do dnia 23 listopada 2006 r., w trakcie którego kontrolerzy zasięgaliby informacji w 10 jednostkach niekontrolowanych.

Do wszystkich kierowników jednostek kontrolowanych skierowano wystąpienia pokontrolne, w odpowiedzi na które adresaci informowali o podjętych działaniach zmierzających do usunięcia wszystkich stwierdzonych podczas kontroli nieprawidłowości, w tym m.in. Minister Transportu poinformował, że:

- opracowuje „Program Rozwoju Transportu Intermodalnego w Polsce”, w którym zostaną rozpatrzone aspekty transportu intermodalnego oraz centrów logistycznych,
- w odniesieniu do realizacji Memorandum stwierdził, że została opracowana i zaakceptowana w styczniu 2007 r. przez Kierownictwo Ministerstwa Transportu koncepcja wykorzystania Linii Hutniczo-Szerokotorowej w aspekcie przewozów międzynarodowych do Sławkowa, jak również funkcji i zagospodarowania we współpracy z partnerami zagranicznymi centrum logistycznego. Ponadto, opracowany został „Prospekt przedsięwzięcia biznesowego operator logistyczny LHS”, który stanowi skrót ww. koncepcji i ma zostać przekazany partnerom zagranicznym, deklarującym zainteresowanie uczestnictwem we wspólnym projekcie.

Do wystąpień i protokołów nie wniesiono zastrzeżeń.

Stwierdzone nieprawidłowości w wymiarze finansowym, w łącznej kwocie 7.096,4 tys. zł, stanowiły wartość dotacji przekazanej Gminie Sławków na podstawie wniosku niezgodnego z umową zawartą z Wojewodą Śląskim, w tym:

- 917,5 tys. zł - dotacja wydatkowana na zapłatę faktur za niewykonane roboty w wyniku poświadczenia nieprawdy w dokumentach przez kierownika budowy,
- 1.388,0 tys. zł - nierzetelne dane w ewidencji finansowo-księgowej.

Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Katowicach skierowała zawiadomienia:

- o podejrzeniu popełnienia przestępstwa przez 2 osoby, polegającego na poświadczeniu nieprawdy w protokołach odbioru robót (str. 22),
- w sprawie podejrzenia popełnienia przestępstwa polegającego na nierzetelnym prowadzeniu ksiąg rachunkowych, poprzez zawyżenie kosztów budowy (str. 22),
- o podejrzeniu popełnienia wykroczenia przez 2 osoby, polegającego na zezwoleniu na rozpoczęcie robót budowlanych bez ważnego pozwolenia na budowę oraz niezawiadomieniu właściwego organu o zamierzonym terminie rozpoczęcia robót (str. 21).

5. Załączniki

Załącznik Nr 1	Wykaz jednostek objętych kontrolą.
Załącznik Nr 2	Lista osób zajmujących kierownicze stanowiska odpowiedzialnych za kontrolowaną działalność.
Załącznik Nr 3	Wykaz aktów prawnych dotyczących kontrolowanej działalności.
Załącznik Nr 4	Wykaz organów, którym przekazano informację o wynikach kontroli.

Załącznik Nr 1

Wykaz jednostek objętych kontrolą

1. Agencja Rozwoju Przemysłu SA (ARP SA)
2. Centrala Zaopatrzenia Hutnictwa SA w Katowicach (CZH SA)
3. „INSTAL Kraków” SA w Krakowie (INSTAL Kraków SA)
4. Ministerstwo Transportu w Warszawie
5. PKP Linia Hutniczo-Szerokotorowa Sp. z o.o. w Zamościu (PKP LHS Sp. z o.o.)
6. Starostwo Powiatowe w Będzinie
7. Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach
8. Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego w Katowicach
9. Urząd Miasta w Dąbrowie Górniczej
10. Urząd Miasta w Sławkowie

Załącznik Nr 2**Lista osób zajmujących kierownicze stanowiska odpowiedzialnych za kontrolowaną działalność**

1. Minister Transportu Jerzy Polaczek pełniący tę funkcję od 5 maja 2006 r. (poprzednio od 31 października pełnił funkcję Ministra Transportu i Budownictwa) oraz Marek Pol, który od 19 października 2001 r. do 2 maja 2004 r. sprawował funkcję Ministra Infrastruktury i Krzysztof Opawski pełniący tę funkcję od 2 maja 2004 r. do 31 października 2005 r.
2. Prezes Zarządu Agencji Rozwoju Przemysłu S.A. w Warszawie - od dnia 7 czerwca 2006 r. Paweł Brzezicki, poprzednio funkcję tę pełnił od 13 lutego 1992 r. do 16 maja 2006 r. Arkadiusz Krężel.
Aldona Wojtczak - Wiceprezes Zarządu (powołana na stanowisko w dniu 20 marca 2006 r.).
Michał Garapiń - Członek Zarządu (powołany na stanowisko w dniu 19 stycznia 2006 r.).
Edward Edmund Nowak - Członek Zarządu (powołany na stanowisko w dniu 19 stycznia 2006 r.).
Adam Stolarz - Członek Zarządu (powołany na stanowisko w dniu 19 stycznia 2006 r.).
W latach 2002 – 2005/2006 w skład Zarządu Spółki, wchodził:
Elżbieta Niebisz - Członek Zarządu (powołana na stanowisko w dniu 16 czerwca 2006 r., w dniu 6 lutego 2006 r. złożyła rezygnację),
Anna Malewicz - Członek Zarządu (powołana na stanowisko w dniu 30 maja 1996 r., odwołana ze składu Zarządu w dniu 19 stycznia 2006 r.),
Bronisława Kowalak - Członek Zarządu (powołana na stanowisko w dniu 19 kwietnia 2002 r., odwołana ze składu Zarządu w dniu 19 stycznia 2006 r.),
Wiesław Olszewski - Członek Zarządu (powołany na stanowisko w dniu 19 kwietnia 2002 r., odwołany ze składu Zarządu w dniu 19 stycznia 2006 r.),
Wiesław Weitz - Członek Zarządu (powołany na stanowisko w dniu 25 kwietnia 2002r. na trzyletnią kadencję).
3. Prezes Zarządu Centrali Zaopatrzenia Hutnictwa S.A. w Katowicach od 26 września 2001 r. Marian Bąk. Dyrektor Finansowy Adam Smoleń oraz Dyrektor Handlu i Rozwoju Janusz Nogowczyk pełniący te funkcje od 26 września 2001 r.
4. Wojewoda Śląski - od 28 grudnia 2005 r. Tomasz Pietrzykowski, poprzednio od 21 października 2001 r. do 28 grudnia 2005 r. Wojewodą był Lechosław Jarzębski.
5. Marszałek Województwa Śląskiego - od dnia 26 listopada 2002 r. Michał Czarski.
6. Starosta Powiatu Będzińskiego - od dnia 19 listopada 2002 r. Bożena Respondek.
7. Prezydent Miasta Dąbrowy Górniczej - od 19 listopada 2002 r. Jerzy Talkowski.
8. Burmistrz Miasta Sławkowa - od dnia 20 listopada 2002 r. Bronisław Goraj.
9. Prezes Zarządu PKP Linia Hutniczo-Szerokotorowa Sp. z o.o. w Zamościu - Zbigniew Tracichleb od 30 czerwca 2006 r. Poprzednio funkcję tę sprawowali: Piotr Juś od 1 lipca 2001 r. do 22 marca 2006 r. i Benedykt Miszkin od 23 marca 2006 r. do 29 czerwca 2006 r.
Pozostałymi członkami zarządu byli: Eugeniusz Tarka - od 1.07.2001 r. do 5.12.2005 r., Mieczysław Czuk - od 1.07.2001 r. do 5.12.2005 r., Ryszard Węclowik – od 18.09.2002 r. do 27.06.2003 r., Jolanta Piłat- od 27.06.2003 r. do 5.12.2005 r., Krzysztof Kasproicz – od 6.12.2005 r., Marek Kapłon – od 21.07.2006 r., Tomasz Bućko – od 21.07.2006 r.
10. Prezes Zarządu Dyrektor Generalny INSTAL Kraków SA - od dnia 31 lipca 1998 r. Piotr Juszczak oraz:
Rafał Rajtar – Członek Zarządu-Dyrektor Finansowy od 2.06.2001 r.,
Stanisław Czekaj – Członek Zarządu-Dyrektor Produkcji i Rozwoju od 2.06.2001 r.,
Jan Kobylak – Członek Zarządu-Dyrektor Biura Handlu Zagranicznego od 31.08.1998 r.,
Jan Szybiński – Członek Zarządu-Dyrektor Środków Produkcji od 31.07.1998 r.

Załącznik Nr 3**Wykaz aktów prawnych dotyczących kontrolowanej działalności**

1. Ustawa z dnia 20 kwietnia 2004 r. o Narodowym Planie Rozwoju (Dz.U. Nr 116, poz. 1206, ze zm.).
2. Rozporządzenie rady Ministrów z dnia 22 czerwca 2004 r. w sprawie przyjęcia Narodowego Planu Rozwoju 2004-2006 (Dz. U. Nr 149, poz. 1567, ze zm.).
3. Rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 22 lutego 2005 r. w sprawie wzoru kontraktu wojewódzkiego oraz wzoru wniosku zarządu województwa o przyznanie środków na realizację regionalnych programów operacyjnych (Dz.U. Nr 37, poz. 329).
4. Rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 22 września 2004 r. w sprawie trybu, terminów i zakresu sprawozdawczości dotyczącej realizacji narodowego Planu Rozwoju, trybu kontroli realizacji Narodowego Planu Rozwoju oraz trybu rozliczeń (Dz.U. Nr 216, poz. 2206, ze zm.).
5. Ustawa z dnia 30 czerwca 2005 r. o finansach publicznych (Dz.U. Nr 249, poz. 2104, ze zm.).
6. Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 28 lipca 2004 r. w sprawie przyjęcia Sektorowego Programu Operacyjny Transport na lata 2004-2006 (Dz.U. Nr 177, poz. 1828).
7. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 8 października 2004 r. w sprawie przyjęcia Uzupełnienia Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006 (Dz.U. 235, poz. 2350, ze zm.).
8. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2005 r. w sprawie wydatków budżetu państwa, które w 2005 r. nie wygasają z upływem roku budżetowego (Dz.U. Nr 245, poz. 2082).
9. Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 4 września 2006 r. w sprawie trybu, sposobu i warunków współfinansowania inwestycji kolejowych w transporcie intermodalnym (Dz.U. Nr 162, poz. 1150).
10. Ustawa z dnia 20 marca 2002 r. o finansowym wspieraniu inwestycji (Dz.U. Nr 41, poz. 363, ze zm.).
11. Zarządzenie ministra Transportu z dnia 4 września 2006 r. w sprawie trybu, sposobu i warunków współfinansowania inwestycji kolejowych w transporcie intermodalnym (Dz.U. Nr 162, poz. 1150).
12. Ustawa z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz.U. z 2002 Nr 76, poz. 694, ze zm.).
13. Rozporządzenie Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 25 maja 2006 r. w sprawie trybu składania oraz wzorów dokumentów obowiązujących w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006 (Dz.U. Nr 93, poz. 647).
14. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 listopada 2004 r. w sprawie trybu składania oraz wzorów dokumentów obowiązujących w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006 (Dz.U. Nr 270, poz. 2683).
15. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. z 2003 r. Nr 207, poz. 2016, ze zm.).
16. Ustawa z dnia 26 listopada 1998 r. o finansach publicznych (Dz.U. z 2003 r. Nr 15, poz. 148, ze zm.).
17. ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju. (Dz. U. Nr 227, poz. 1658).

Załącznik Nr 4

**Wykaz organów,
którym przekazano informację o wynikach kontroli**

1. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej
2. Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej
3. Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej
4. Prezes Rady Ministrów
5. Minister Transportu
6. Zarząd Województwa Śląskiego
7. Wojewoda Śląski