

Województwo Śląskie
KANCLARZKA OGÓLNA

Wpł. dn. 2013-04-17

Zał.

P.

Urząd Marszałkowski
Województwa Śląskiego w Katowicach
Wydział Publicznego Transportu Zbiorowego
Wpł. dn. 17-04-2013Katowice, 16 kwietnia 2013 r.
KS.SE 4188.../04/13**Sz. P.**
Mirosław Sekuła
Marszałek Województwa Śląskiego**Sz. P.**
Stanisław Dąbrowa
Członek Zarządu Województwa Śląskiego

W związku z otrzymaniem w dniu 16 kwietnia 2013 r. od Pani Moniki Warmuz – Dyrektor Wydziału Publicznego Transportu Zbiorowego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego „Raportu z audytu finansowo-prawnego działalności dotyczącej świadczenia usług publicznych w zakresie wykonywania kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich na obszarze województwa śląskiego przez Koleje Śląskie sp. z o.o. w 2012 roku”, niniejszym przedstawiamy uwagi i zastrzeżenia Zarządu Kolei Śląskich w osobach Michał Borowski oraz Renata Rogowska przedmiotowego materiału, który w bardzo wielu miejscach jest nieprawdziwy i nierzetelny:

W pierwszej kolejności należy podnieść kwestię **braku określenia na wstępie raportu jasnych kryteriów audytu** oraz – co za tym idzie – brak precyzyjnego określenia wyników audytu.

Dowody z audytu winny być oceniane w odniesieniu do kryteriów audytu w celu opracowania końcowych ustaleń, a te ustalenia z kolei mogą wskazywać na zgodność lub niezgodność z kryteriami audytu:

- niezgodność występuje wtedy, kiedy nie ma dowodów na stosowanie procedur lub innych elementów systemu,
 - spostrzeżenie występuje wtedy kiedy brak pełnych dowodów zgodności z procedurami.
- Materiał przedstawiony przez ZDG TOR nie posiada tych cech.

Audyt winien być przeprowadzony metodą diagnostyczną zapewniającą rzetelne odzwierciedlenie stanu faktycznego.

Wskazujemy także na **błędne określenie niektórych organów Spółki**: np. w punkcie 5 streszczenia kierowniczego wskazano „Walne Zgromadzenie Wspólników”. W spółkach z ograniczoną odpowiedzialnością mamy do czynienia ze zgromadzeniami wspólników.

We wstępie Raportu wskazano, że Zarząd uważa, że raport powinien mieć **charakter poufny**. Stanowisko Zarządu jest wynikiem obowiązującego w Spółce Regulaminu ochrony tajemnicy przedsiębiorcy Koleje Śląskie Sp. z o.o. Zgodnie z wymienionym wyżej Regulaminem klauzulą tajemnica przedsiębiorstwa są objęte w szczególności następujące dokumenty:

1. Prognozy finansowe spółki.
2. Umowy handlowe (nie zawierające informacji niejawnych) z kontrahentami krajowymi i zagranicznymi na usługi, wynikające z realizacji Zasad sprzedaży usług przewozów towarowych przez Koleje Śląskie Sp. z o.o.
3. Umowy zawierające informacje techniczne, technologiczne, organizacyjne, taryfowe czy ekonomiczno – finansowe, posiadające wartość gospodarczą dla Spółki.
4. Zasady sprzedaży usług przewozowych Spółki – tabele upustów, rabatów.
5. Instrukcja postępowania przy realizacji zasad sprzedaży usług przewozowych Spółki.

Koleje Śląskie Sp. z o.o.
ul. Wita Stwosza 7
40-040 Katowice
tel.: +48 32 494 06 63
fax: +48 32 494 06 62
sekretariat@kolejeslaskie.com
www.kolejeslaskie.com

Zarząd:
Michał Borowski – Prezes Zarządu
Renata Rogowska – Wiceprezes Zarządu
KRS: 0000357114
Sąd Rejonowy Katowice – Wschód Wydział
VIII Gospodarczy Krajowego Rejestru
Sądowego

NIP: 9542699716
REGON: 241592956
Kapitał zakładowy:
26 524 500,00 zł wpłacony w całości
Rachunek bankowy: ING Bank Śląski SA
nr 62 1050 1214 1000 0023 4940 5825

6. Zestawienia dotyczące całości rozliczeń z poszczególnymi kontrahentami, wynikających z realizacji umów wymienionych w pkt. 2 i 3.
7. Analizy przekrojowe związane z działalnością Spółki, analizy efektywności i rentowności usług oraz inwestycji i kalkulacji cen na świadczone usługi o istotnym znaczeniu dla Spółki.
8. Analizy kosztów napraw bieżących, przeglądów i napraw okresowych oraz inwestycji dotyczących taboru Spółki.
9. Analizy stanu taboru Spółki dotyczące zmiany strategii w zakresie polityki naprawczej oraz inwestycyjnej i przewozowej.
10. Ilości inwentarzowe i eksploatacyjne taboru kolejowego Spółki.
11. Analizy okresowe sytuacji gospodarczej Spółki.
12. Szczegółowe plany Spółki: gospodarcze, roczne, wieloletnie i perspektywiczne rozwoju.
13. Dane szczegółowe zawarte w opracowaniach studialnych, projektach technicznych oraz szczegółowych ocenach zrealizowanych projektów i planów.
14. Informacje zbiorcze dotyczące partnerów handlowych.
15. Statystyki zbiorcze zawierające informacje o taborze, przewozach (w tym o nadaniu, przybyciu i przeładunku), przychodach, wynagrodzeniu i zatrudnieniu.
16. Wykonanie roczne, kwartalne i miesięczne planów taktycznych Spółki obejmujące działalność operacyjną, gospodarczą, finansową, oraz działalność w zakresie gospodarki materiałowej.
17. Założenia strategii marketingowej w zakresie przewozów, szczegółowe informacje związane z prognozami przewozowymi i kształtowaniem polityki przewozowej oraz dane marketingowe.
18. Wszelkie sprawozdania finansowe za wyjątkiem sprawozdania rocznego publikowanego w Monitorze Gospodarczym (do momentu publikacji lub przekazania do właściwego urzędu statystycznego w wykonaniu prawa o statystyce państwowej).
19. Informacje na temat programów strategicznych i kierunków rozwoju spółki, w tym również nowych projektów specjalnych oraz wewnętrznych uregulowań związanych z ich wdrażaniem.
20. Informacje zbiorcze (tekstowe i liczbowe) o rozliczeniach (zobowiązaniach, należnościach, cesjach wierzytelności, ugodach pozasądowych, kompensatach finansowych).
21. Programy restrukturyzacji.
22. Dane dotyczące struktury wynagrodzeń.
23. Szczegółowe informacje dotyczące przechowywania i zabezpieczenia dokumentów wierzytelności, akcji Spółki oraz księgi akcji Spółki;.
24. Dane szczegółowe dotyczące emisji obligacji, itp.
25. Programy działań Spółki.
26. Prognozy sytuacji eksploatacyjnej Spółki.
27. Szczegółowe dane dotyczące eksploatacji i zdolności przewozowej Spółki.
28. Rozmieszczenie i szczegółowe dane dotyczące miejsc utrzymania (napraw) taboru Spółki.
29. Protokoły końcowe z posiedzenia komisji przetargowych z wyłączeniem dokumentów przetargowych podlegających udostępnieniu na podstawie przepisów o zamówieniach publicznych.

Dokumenty w formie elektronicznej przekazane ZDG TOR Sp. z o.o. mieszczą się w kategoriach wskazanych powyżej. Pismem z dnia 6 marca 2013 roku (KS.SE. 854/03/2013) Zarząd Spółki Koleje Śląskie Sp. z o.o. poinformował o powyższym ZDG TOR Sp. z o.o. i zobowiązał do dołożenia szczególnej ostrożności i staranności przed ujawnieniem dokumentów oraz informacji w nich zawartych podmiotom trzecim.

Raport nigdzie nie wspomina o **zmianach personalnych** jakie w ciągu 2012 roku zachodziły w składzie Zarządu Spółki, a ma to olbrzymie znaczenie przy ocenie badanych

zdarzeń. W roku 2012 miały miejsce następujące zmiany personalne w składzie Zarządu Spółki:

- Marek Worach funkcję Prezesa Zarządu pełnił od 6 kwietnia 2011 do 12 grudnia 2012 roku (z przerwą między 16 marca 2012 r. a 23 kwietnia 2012 r.).
- Artur Nastała pełnił funkcję Wiceprezesa Zarządu od 4 stycznia 2012 r. do 13 grudnia 2012 rok (z przerwą między 16 marca 2012 r. a 23 kwietnia 2012 r. – pełnił wówczas funkcję Prezesa Zarządu).
- Anna Patalong funkcję Wiceprezesa Zarządu pełniła od 6 kwietnia 2011 roku do 15 lutego 2013 roku (wcześniej od 28 kwietnia 2010 roku pełniła funkcję Prezesa Zarządu).
- Michał Borowski funkcję Prezesa Zarządu pełni od 13 grudnia 2012 roku do teraz.
- Renata Rogowska funkcję Wiceprezes Zarządu pełni od 13 grudnia 2012 roku do teraz.

Wobec powyższego stwierdzić należy, że wszelkie zarzuty nieprawidłowości lub zaniechań sformułowane w raporcie winny być kierowane do Zarządu Spółki pełniącego funkcję przed 13 grudnia 2012 roku. Zarząd w osobach M. Borowski oraz R. Rogowska nie tworzył, ani tym bardziej nie odpowiada za kierunek i politykę spółki sprzed 13 grudnia 2012 roku.

W Raporcie pominięto szereg kluczowych dla sytuacji prawnej i finansowej Spółki kwestii, m.in. **Aneks nr 2 do Umowy nr 4026/TZ/2012** zawarty pomiędzy Kolejami Śląskimi a Województwem Śląskim, na mocy którego kwota rekompensaty należna Operatorowi została zmniejszona o kwotę 30.925.000,00 zł. Zgodnie bowiem z treścią umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym na terenie województwa śląskiego w okresie od 1 stycznia 2013 r. do 31 grudnia 2015 roku, kwota rekompensaty w roku 2013 miała wynieść 150.705.000,00 zł przy pracy eksploatacyjnej wynoszącej 9.850.000 pockm. Na skutek zawarcia Aneksu nr 2 kwota rekompensaty została zmniejszona do kwoty 119.780.000,00 zł. przy pracy eksploatacyjnej 8.423.347,40 pockm. Wynikająca z różnicy kwota 30.925.000,00 zł została przekazana jako rekompensata dla Przewozów Regionalnych tytułem umowy na realizację tzw. połączeń stykowych. Ponadto, jeszcze w grudniu 2012 r. na rzecz Przewozów Regionalnych została przekazana kwota 5.000.000,00 zł jako zaliczka na poczet realizacji ww. umowy. Ta kwota została pozyskana przez zmniejszenie zaliczki na rzecz Kolei Śląskich przez Województwo Śląskie, która przysługiwała tej Spółce na mocy Umowy w sprawie organizowania, dotowania i wykonywania usług publicznych w zakresie regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich w województwie śląskim w terminie od 1 stycznia 2012 do 31 grudnia 2012 r. Efektem grudniowego kryzysu było pozbawienie przez Organizatora części planowanego wcześniej dofinansowania.

W świetle powyższego stwierdzić należy, że Spółka Przewozy Regionalne realizuje połączenia stykowe za kwotę 35.925.000,00 zł. Oznacza to, że przy pracy eksploatacyjnej na poziomie 1.426.652,60 pockm dofinansowanie do 1 pockm wyniosło ok. 25 zł. Podkreślić należy, że przed opisywanym Aneksem nr 2 poziom dofinansowania należnego Kolejom Śląskim wyniósł 15,30 zł/pockm, a po jego zawarciu 14,22 zł/pockm. Wynika z tego, że kwota dopłaty do pockm należna Przewozom Regionalnym jest o 60% wyższa niż kwota zakontraktowana dla Kolei Śląskich. Przy założeniu równego dofinansowania obu przewoźników kwota dofinansowania do pockm dla Przewozów Regionalnych wyniosłaby 21.827.784,78 zł przy stawce 15,30 zł/pockm lub 20.286.999,97 zł przy stawce 14,22 zł/pockm. Ponadto, realizacja połączeń stykowych przez Przewozy Regionalne wywołuje jeszcze inną konsekwencję w postaci utraty przez Koleje Śląskie przychodów biletów z tych linii.

Zadziwiające jest, że tak fundamentalna dla sytuacji Kolei Śląskich kwestia została przemilczana w Raporcie z **audytu finansowo-prawnego** działalności dotyczącej świadczenia usług publicznych w zakresie wykonywania kolejowych regionalnych

przewozów pasażerskich na obszarze województwa śląskiego przez Koleje Śląskie sp. z o.o. w 2012 roku.

W raporcie nie została uwypuklona także kolejna kluczowa kwestia, czyli **rozwiązanie umowy na świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym na terenie województwa śląskiego w okresie od 1 stycznia 2013 do 31 grudnia 2015 roku.** W raporcie wspomniano jedynie, że wyrok WSA może otworzyć Przewozom Regionalnym drogę do dochodzenia ewentualnego odszkodowania od Województwa Śląskiego. Zupełnie pominięto kwestie negatywnych skutków wyroku WSA dla Kolei Śląskich. Fakt rozwiązania umowy trzyletniej w sytuacji, w której Zarząd Spółki powołany 13 grudnia 2012 roku podjął próby przywrócenia płynności w działalności przewozowej był kolejnym czynnikiem destabilizującym Spółkę, która utraciła fundamentalne zabezpieczenie inwestycji oraz możliwość pozyskania ewentualnego finansowania zewnętrznego, pomijając sam fakt trwałości swojego funkcjonowania. Zawarcie porozumienia o rozwiązaniu umowy było podjęte po uzyskaniu przez Spółkę zgód wszystkich organów korporacyjnych zgodnie z Aktem Założycielskim Spółki, tj. opinii Rady Nadzorczej oraz zgody Zgromadzenia Wspólników. Oba organy podejmując swoje decyzje miały świadomość trudnej sytuacji finansowej Spółki i negatywnych dla Spółki ekonomicznie skutków tej decyzji. Podkreślenia wymaga fakt, że w pierwszej kolejności decyzję o rozwiązaniu umowy trzyletniej podjął Zarząd Województwa Uchwałą nr 3663/220/IV/2012. Innymi słowy, Zarząd podporządkował się woli swojego właściciela. W tym miejscu należałoby w zasadzie powtórzyć uwagę z powyższego akapitu – tak kluczowa kwestia zostaje w raporcie przemilczana.

Umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawierane były i są w terminach ustalanych wspólnie przez przewoźnika i organizatora przewozów. Z uwagi na długotrwałe negocjacje zakresu świadczonych usług z Urzędem Marszałkowskim Województwa Śląskiego nie było możliwe zawieranie umów w terminie wcześniejszym niż 6 miesięcy przed wejściem w życie rozkładu jazdy.

Podkreślić należy także, że prawidłowe przeprowadzenie postępowania o wyłonienie operatora świadczącego usługi publicznego transportu zbiorowego w zakresie wojewódzkich, pasażerskich przewozów kolejowych leży po stronie Organizatora. Organizator winien podejmować decyzje w sposób zapewniający dopełnienie wszelkim procedurom czy to przy wdrożeniu procedury konkurencyjnej, czy to przy zawarciu umowy z podmiotem wewnętrznym. Operator nie może ponosić negatywnych konsekwencji niedopełnienia określonych procedur przez Województwo Śląskie, w tym tych dotyczących terminu zawarcia takiej umowy. Zaznaczyć należy, że przy każdej kolejnej umowie z Województwem Śląskim, jej projekt był przygotowany przez Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego. Umowy zawierane między Kolejami Śląskimi a Województwem Śląskim zawsze były parafowane przez radcę prawnego Urzędu Marszałkowskiego, co miało zapewnić zgodność materialno-formalną zawieranej umowy. Parafując umowę radca prawny urzędu marszałkowskiego nie tylko zapewniał o zgodności zapisów tej umowy z odpowiednimi przepisami prawa, ale także o dopełnieniu wszelkich procedur poprzedzających zawarcie takiej umowy. Nie można w tym względzie obciążyć Spółki za ewentualne błędy w tym zakresie.

Wskazujemy także, że na skutek starań Biura Organizacyjnego – Prawnego Kolei Śląskich jak i zewnętrznej kancelarii prawnej, aktualnie obowiązująca umowa zawiera wszystkie elementy z Rozporządzenia WE 1370/2007, a nie tylko większość z nich jak twierdzi Audytor.

Audytora nie wskazano na czym miałyby polegać niezgodności wyliczenia rekompensaty z Rozporządzeniem WE Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady Europy z 23 października 2007 r. i Ustawą z 16 grudnia 2010 o publicznym transporcie zbiorowym. Algorytm ustalania rekompensaty został określony w umowie przez organizatora przewozów. System księgowy Spółki przygotowany jest do prowadzenia odrębnej rachunkowości dla usługi publicznej i usług komercyjnych, a rekompensata rozliczana była z organizatorem przewozów na bieżąco wraz z korektą pojawiających się nieścisłości, wynikających z późnego dostarczania dokumentów księgowych (faktur) przez kontrahentów Spółki. Koszty i przychody spółki przyjęte przy kalkulacji rekompensaty obliczone zostały zgodnie z obowiązującymi zasadami rachunkowości i przepisami podatkowymi.

Należy wskazać na fakt, że wyliczenie dotacji w umowie na świadczenie usług publicznych w kolejowych przewozach regionalnych jest zgodne z zapisami rozporządzenia WE 1370/2007. Ujęcie kwoty dotacji w wielkościach bezwzględnych, tj. w nominalnej kwocie podanej w złotych polskich, nie stanowi bowiem o niezgodności metody obliczenia tej kwoty z wytycznymi zawartymi w rozporządzeniu 1370/2007. Za tą tezą dodatkowo przemawia fakt, że z załączników do umowy wynika, że wyliczenie dotacji uwzględnia elementy wymagane cytowanym wcześniej rozporządzeniem, a mianowicie:

K - koszty poniesione w związku ze świadczeniem usług publicznych. Spółka przedstawiła je w załącznikach do umowy przewozowej w szczegółowym rozbiciu na koszty bezpośrednie, koszty pośrednie działalności podstawowej, koszty działalności handlowej, koszty ogólnozakładowe i koszty zarządu.

W - wpływy finansowe wygenerowane na sieci obsługiwanej w ramach danego zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych. Spółka uwzględniła wpływy z tytułu dotacji przedmiotowej do przejazdów ustawowo ulgowych.

Pt - przychody taryfowe i inne wygenerowane w ramach realizacji danego zobowiązania. Spółka uwzględniła przychody ze sprzedaży biletów ze wszystkich kanałów dystrybucji biletów.

Z - rozsądny zysk - stopa zwrotu z kapitału, która w danym państwie członkowskim uznawana jest za normalną dla tego sektora działalności i w której uwzględniono ryzyko lub brak ryzyka ingerencji organu publicznego ponoszone przez podmiot świadczący usługi publiczne. Spółka zawarła marżę rozsądnego zysku w poszczególnych pozycjach kosztów, stąd należy uznać, że ten element także nie został pominięty.

Reasumując należy podkreślić, że Audytora wskazuje jedynie na **nieprawidłowość w sposobie prezentacji algorytmu obliczania dotacji, a nie na nieprawidłowość samego wyliczenia**. Odmienne sposoby prezentacji algorytmu obliczenia dotacji nie stanowi uchybienia i niezgodności z Rozporządzeniem 1370/2007.

Analizując dalsze zapisy omawianego punktu audytora wskazuje, że „różnica między sposobem przewidzianym w Rozporządzeniu 1370/2007, a sposobem przyjętym w Umowie polega na tym, że Spółka określiła koszty roczne na podstawie kalkulacji nie popartych biznesplanem”. Stwierdzenie to nie znajduje żadnego uzasadnienia, gdyż przepisy prawne regulujące działalność przewoźnika kolejowego nie wskazują, że wyliczenie dotacji ma być poparte biznesplanem, a nie kalkulacją. Kalkulacje sporządzone przez Spółkę z powodzeniem mogą być podstawą do wyliczenia dotacji, a sporządzenie biznesplanów rocznych nie gwarantuje poprawności wyliczenia rekompensaty. Podkreślić należy także, że częstsze sporządzanie kalkulacji zamiast opracowania długofalowego biznesplanu pozwala na bardziej elastyczne dostosowywanie działalności Spółki do zmieniających się warunków otoczenia i wymogów organizatora przewozów, co w przypadku nowopowstałego podmiotu pozwala mu na dynamiczny rozwój. Ponadto, po raz kolejny przypominamy, iż umowa dotycząca prowadzenia przewozów była przygotowywana przez organizatora przewozów i odpowiadała stawianym Spółce wymogom formalnym i treściowym w momencie jej podpisywania przez Urząd Marszałkowski.

Zgodnie z wskazaniem organizatora przewozów wydanym w czerwcu 2012 r. Spółka prowadzi rachunkowość w podziale ewidencji kosztów na usługi publiczne i komercyjne. Wdrożono plan kont uwzględniający podział na koszty usług publicznych i tych świadczonych

komercyjnie. Przykładowo można podać następujące konta księgowo gdzie uwzględniono wymagany podział:

- Konto 415 Udostępnianie infrastruktury kolejowej (usługa publiczna)
- Konto 416 Udostępnianie infrastruktury kolejowej (komercyjne)
- Konto 417 Energia trakcyjna (usługa publiczna)
- Konto 418 Energia trakcyjna (komercyjne).

Dlatego też stwierdzenie Audytora, że Spółka nie przedstawiła takiego podziału jest niezrozumiałe i niezasadne. Ponadto, oświadczenie złożone przez ówczesny Zarząd Spółki wobec biegłego rewidenta podczas badania sprawozdań finansowych za rok 2011 dotyczące braku wiedzy na temat jakichkolwiek naruszeń przepisów, które powinny być uwzględnione przy sporządzeniu sprawozdania finansowego nie zawiera sugerowanych przez Audytora uchybień. Stwierdzenie Audytora, iż „biegły rewident nie wyraził opinii zarówno w kwestii prawidłowości ewidencji księgowej jak i prawidłowości rocznego rozliczenia dotacji, co może budzić wątpliwości, co do zgodności tych rozliczeń z obowiązującymi przepisami” jest nadinterpretacją i wykracza poza treść oświadczenia. Ponadto wskazujemy, iż Zarząd Spółki nie ponosi odpowiedzialności za treść oświadczeń składanych przez biegłego rewidenta na etapie badania sprawozdań finansowych. Wybór podmiotu biegłego rewidenta leży w kompetencjach Rady Nadzorczej Spółki. Jak już sygnalizowaliśmy, Zarząd Spółki zwróci podmiotowi wybranemu do badania sprawozdań finansowych za r. 2012, czyli Spółce BTFG uwagę na konieczność zbadania prawidłowości rozliczania dotacji.

Należałoby też podjąć próbę wyjaśnienia jakie „odpowiednie urządzenia księgowe” są przywołane przez Audytora w treści raportu, gdyż należy przyjąć, że prowadząc pełną księgowość w zgodności z przepisami ustawy o rachunkowości i przepisami obowiązującego przewoźników kolejowych rozporządzenia 1370/2007, Spółka dysponuje odpowiednimi narzędziami systemowymi, sprzętowymi i niezbędnymi zasobami ludzkimi dla spełnienia wymogów nałożonych prawem w zakresie ewidencji księgowej.

Za kuriozalne należy uznać stwierdzenie Audytora, że: „niezależnie od sformułowań wynikających z niniejszego Raportu **wydaje się celowe przeprowadzenie audytu uprawnionych audytorów, którzy ponad wszelką wątpliwość stwierdzą na ile Spółce zagraża zwrot uzyskanych środków publicznych**”. Wydaje nam się, że Województwo Śląskie zawierając umowę z ZDG TOR z całą pewnością oczekiwało, że zleca wykonanie audytu osobom uprawnionym i kompetentnym.

Prawdą jest, że wysokość przyznanej rekompensaty za świadczenie usług publicznych nie tylko nie przekracza wyniku finansowego netto, ale nie pokrywa kosztów przewoźnika. Należy zatem uznać, że kwota rekompensaty nie została skalkulowana poprawnie, co było konsekwencją ograniczeń budżetowych nałożonych na przewoźnika przez organizatora przewozów i wymagań w zakresie pracy eksploatacyjnej jaka miała być świadczona przez Koleje Śląskie. Należy w tym miejscu przypomnieć, iż właściciel Spółki uznał, że spółka, w której posiada 100% udziałów ma działać lepiej, taniej i wykonywać większą pracę eksploatacyjną i przewozową. Wola ta wyrażana była niejednokrotnie m.in. poprzez szereg publikacji prasowych i informacji w mediach.

Spostrzeżenie stwierdzające, iż nie dokonano rozliczenia rekompensaty za rok 2011 **na kwotę ponad 6 mln zł**, rozwinięte następnie w rozdziale „2.2. Rozliczenie działalności Kolei Śląskich w 2011 roku” oraz wymienione w rozdziale „10. Posumowanie” (pkt 1 i 2) zmierza do wydania przez Autorów Raportu w rozdziale „11. Rekomendacje”. Powstała w 2011 r. strata jest wynikiem rekompensaty udzielonej przez Urząd Marszałkowski w zbyt niskiej – w stosunku do kosztów Spółki – kwocie, które związane były w większości z jednorazowymi wydatkami na uruchomienie działalności Spółki w zakresie przewozów z dniem 1 października 2011 r. Przypominamy, że wynik finansowy Spółki wykazywał jeszcze na koniec listopada 2012 r. zysk w wysokości ok. 3 mln złotych. Istniała więc realna szansa na pokrycie straty za r. 2011 z zysku roku 2012. Niestety na koniec grudnia 2012 r. wypracowany zysk zamienił się w stratę, co uniemożliwiło z kolei pokrycie straty za rok 2011. Wynikało to z wzrostu dynamiki kosztów w grudniu 2012 spowodowanym zwiększeniem działalności Spółki przy jednoczesnym kryzysie rozkładu jazdy, o czym Zarząd Spółki już

informował Właściciela w piśmie z dnia 25 marca 2013 r. Większość kosztów poniesionych w grudniu 2012 r. była nieplanowana.

Jak mowa w Raporcie „jeżeli ocena działalności Spółki za dany rok jest pozytywna, a strata wynika z nieprzewidzianych zmian kosztów i przychodów, to należałoby z dodatkowo przyznanej dotacji wyrównać taką różnicę”. Mając na względzie powyższe rekomendacja Audytora skierowana do Zgromadzenia Wspólników Spółki, czyli Zarządu Województwa Śląskiego, winna być aktualna i wymaga stosownej decyzji Właściciela o zwiększeniu dotacji o kwotę 6.113.969,65 zł, tak aby Spółka mogłaby wykazać wynik „0+” za rok 2011.

Obecny Zarząd Spółki ze swojej strony od początku podejmował i podejmuje wszelkie dostępne działania w celu ograniczenia kosztów funkcjonowania oraz zwiększenia przychodów Spółki, co pozwolić ma na poprawę jej sytuacji finansowej, a przede wszystkim zaprzestanie generowania strat przez Spółkę. Należy przy tym jednak pamiętać, że Spółka działa w zakresie publicznego transportu pasażerskiego i nie prowadzi dodatkowej działalności gospodarczej, która mogła by przynieść jakieś nadzwyczajne zyski. Działania i zamiary Zarządu Spółki zostały szczegółowo opisane w dokumencie „Plan naprawczy”, mogącym być po jego akceptacji przez organy właścicielskie Spółki punktem wyjścia do prac nad biznesplanem Spółki na r. 2013.

W czerwcu 2012r. ówczesny Zarząd Spółki stwierdzając, że wynik finansowy spółki za rok 2011 jest ujemny, prowadził rozmowy z organizatorem przewozów celem pokrycia wygenerowanej straty za 2011 r. Niemniej jednak organizator wskazując na ograniczenia w budżecie województwa oraz niemożność przesunięcia środków z innych działów budżetu na dofinansowanie przewozów kolejowych oraz biorąc pod uwagę, że województwo nie było skłonne i nie miało możliwości zaciągnięcia kredytu bankowego na działalność inną niż inwestycyjną, przewoźnik w imię dobrej współpracy z właścicielem zadeklarował, że strata pokryta zostanie z zysków lat następnych. W tej sprawie została podjęta stosowana uchwała Zgromadzenia Wspólników aprobująca rozwiązanie korzystne dla Województwa Śląskiego i Spółki. Spółka mając na uwadze opisywaną stratę podjęła już w roku 2012 szereg działań mających na celu wygenerowania dodatkowych przychodów, a co za tym idzie zysków uruchamiając między innymi połączenia komercyjne w okresie wakacyjnym takie jak pociąg Kolei Śląskich Amber do Kolobrzegu kursujący w sierpniu 2012r.

Stwierdzenie Audytora, że według uzyskanych z Urzędu Marszałkowskiego informacji **Spółka nie złożyła odpowiednich rozliczeń zarówno za rok 2011 i 2012** wymaga komentarza.

Rozliczenie za rok 2012 zostało złożone w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Śląskiego w dniu 28 marca 2013 r. Dodatkowo niezgodności w karach za opóźnienia za IV kwartał zostały wyjaśnione i przekazane Urzędowi Marszałkowskiemu pismem z dnia 12 kwietnia 2013 r.

Jeżeli chodzi o rozliczenie za rok 2011, to kwota otrzymanego z Urzędu Marszałkowskiego dofinansowania jak i dokonanych przez Spółkę zwrotu środków wynikających ze zrealizowanej pracy eksploatacyjnej była uzgadniana w księgowości Spółki. W dniu 12 kwietnia 2013 r. Spółka złożyła w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Śląskiego korektę załącznika nr 7 za okres od 1 października do 31 grudnia 2011 r. oraz korektę sprawozdań w formie załączników nr 5. Aktualnie Spółka oczekuje na akceptację Organizatora przewozów dotyczącą złożonych materiałów rozliczeniowych za rok 2011 i 2012.

Wskazane w Raporcie **zwiększenie pracy eksploatacyjnej w grudniu 2012 było wyższe od średniej pracy eksploatacyjnej z uwagi na przejęcie obsługi niemalże całego obszaru województwa**. W okresie od stycznia do listopada 2012r. Spółka obsługiwała tylko 2 linie. Od 9 grudnia 2012 r. Spółka objęła do obsługi 27 linii na obszarze województwa śląskiego i stykach z województwami sąsiednimi.

Zanotowany ponad trzykrotny wzrost kosztów na miesiąc grudzień 2012r. mimo wzrostu pracy eksploatacyjnej o 2,7 razy, wynikał z faktu, że ponoszono koszty

o charakterze jednorazowym np. dowożenie drużyn trakcyjnych i konduktorskich do miejsc rozpoczęcia służby, koszty transportu i wyżywienia wolontariuszy informujących pasażerów, koszty nadgodzin pracowników. Koszty te istotnie nie były planowane. Odnosząc się do stwierdzeń Audytora dotyczących planowania przez Spółkę kosztów grudnia 2012 r. oraz stosunku planów do ich wykonania, to logicznym w kontekście przejęcia obsługi całego województwa śląskiego wydaje się duże ryzyko błędu w planowaniu ze względu na wyjątkowość sytuacji i jej nieporównywalność do dotychczas prowadzonej przez Spółkę działalności. Nalożył się na to kryzys w realizacji rozkładu jazdy, w związku z czym większość kosztów w tym okresie była nieplanowana, zwłaszcza w sytuacji zmiany składu Zarządu Spółki w połowie grudnia 2012 r. Z zestawienia przychodów planowanych i wykonanych wynika, że z 12 miesięcy 2012r. w ciągu 10 miesięcy przychody wykonane były wyższe od planowanych. Ocena, że średni przychód na pociągokilometr był niski nie odnosi się do żadnej bazy porównawczej, dlatego też ocena nie znajduje uzasadnienia.

Stwierdzenie Audytora, że dopiero „po kryzysie rozkładu jazdy, Spółka podjęła działania mające na celu przypisanie przychodów bezpośrednio do danych linii” mija się z prawdą gdyż dane z systemu sprzedaży Spółki pozwalały na przypisanie przychodów biletowych do obsługiwanych przez spółkę linii przed kryzysem rozkładu jazdy.

Badania potoków podróży przeprowadzane były od początku prowadzenia działalności operacyjnej przez spółkę Koleje Śląskie. Badania potoków podróży uproszczone i z ustaleniem struktury przychodów biletowych odbywały się co pół roku. Konieczność ich przeprowadzania wynikała między innymi z umowy o współpracy ze spółką Przewozy Regionalne, która nakłada na obu przewoźników taki obowiązek.

Spółka prowadzi, a nie „będzie prowadzić” jak stwierdza Audytor w Raporcie badania i analizy w zakresie struktury przejazdów na podstawie biletów jednorazowych i okresowych na obsługiwanych liniach komunikacyjnych. Spółka przeprowadza badania marketingowe dwa razy do roku. Użycie czasu przyszłego zamiast teraźniejszego przez Audytora w tym przypadku jest niewłaściwe i stawia Spółkę w niekorzystnym świetle. Dane z systemu sprzedaży dotyczące wielkości przychodów z podziałem na poszczególne kanały dystrybucji biletów są analizowane na bieżąco (codziennie). Miesięczne zestawienia sprzedaży są regularnie przedstawiane Radzie Nadzorczej Spółki oraz przedstawicielom Właściciela.

Porównanie struktury przychodów planowanych do wykonanych należy oceniać na korzyść Spółki. Większy od planowanego udział przychodów z biletów w strukturze przychodów ogółem świadczy o aktywności spółki w zakresie generowania przychodów biletowych przy użyciu wszystkich dostępnych kanałów sprzedaży (w tym ZSS obsługiwany przez spółkę Inteko) i prawidłowym działaniu pionu sprzedaży usług.

Wartość wskaźników na stronie 44 Raportu (Tabela 12) jest wyliczona poprawnie, niemniej jednak ich interpretacja nie wydaje się być właściwa. Brak jest odniesienia do istotnych zmian w funkcjonowaniu Spółki w końcu r. 2012 (przejęcie nowych linii). Należałoby porównywać wskaźniki w układzie miesięcznym. Ponadto, porównywanie roku 2011 do roku 2012 w całości nie jest właściwym odniesieniem, gdyż w 2011 r. spółka prowadziła działalność operacyjną dopiero od miesiąca października. Natomiast w 2012 r. w grudniu nastąpiła istotne poszerzenie jej działalności.

Spółka z założenia nie osiąga zysku, gdyż jej działalność ma się bilansować a nie przynosić profity. Dlatego też wartość wskaźników zawsze będzie ujemna. W przypadku gdyby działalność Spółki się bilansowała tzn. osiągałaby ona wartość 0, wartość wskaźników równałaby się także 0. Wartość wskaźników raportowana była do Właściciela Spółki, co miesiąc zgodnie z obowiązującymi zasadami nadzoru właścicielskiego. Z kolei niskie kapitały Spółki są pochodną decyzji Właściciela i niewątpliwie niezbędne są decyzje ze strony Właściciela co do dokapitalizowania Spółki, na co Zarząd Spółki zwracał uwagę w dokumencie Plan naprawczy.

Analizowane na stronie 48 załączniki do umowy z Urzędem Marszałkowskim ulegną zmianie w związku ze zmianą rozkładu jazdy jaki został przyjęty w ramach Planu naprawczego Spółki. Tym samym analizowane przez Audytora warianty przychodów i kosztów dotyczące Spółki nie są już na dzień dzisiejszy aktualne.

W odniesieniu do punktu 3.3 Raportu "Koszty Taborowe" podnosimy, że w załączonej tabeli zostały podane nieprecyzyjne informacje, dotyczące umów zawartych na leasing, zakup, dzierżawę lub najem taboru:

- umowa nr 743555-2I-0 – wskazany termin dostawy 5 elektrycznych zespołów trakcyjnych typu EN57AKŚ na 18.03.2012r. w rzeczywistości był rozłożony w czasie i przedstawiał się następująco:

- EN57 nr 1178 – odebrany 28.12.2011r.

- EN57 nr 730 – odebrany 17.01.2012r.

- EN57 nr 223 – odebrany 15.02.2012r.

- EN57 nr 1533 – odebrany 12.04.2012r.

- EN57 nr 1563 – odebrany 27.04.2012r.

- umowa nr KS/ZP/36/2012 – odbiór pojazdów odbył się 29.11.2012r.

- umowa nr KS/ZP/37/2012, pełna numeracja umowy KS/ZP/37/2012/A1 – dotyczy oddania do używania 4 sztuk spalinowych zespołów spalinowych na czas oznaczony w tym 2 sztuk. pojazdów jednoczłonowych i 2 szt. pojazdów dwuczłonowych.

W Raporcie nie została wyszczególniona umowa nr KS/ZP/37/2012/A3 – zawarta na oddanie korzystającemu na czas oznaczony do używania 4 sztuk spalinowych zespołów spalinowych, w tym 1 sztuki pojazdu jednoczłonowego oraz 3 sztuk pojazdów dwuczłonowych.

W związku z niepełnymi zapisami zawartymi w Raporcie w części dotyczącej dostaw spalinowych pojazdów kolejowych typu DH-1 DH-2 wyjaśniamy, że Koleje Śląskie Spółka z o.o. zawarła z firmą Sigma Tabor spółka z o.o. **dwie umowy** na oddanie Korzystającemu przez Finansującego do odpłatnego używania i pobierania pożytków na czas oznaczony ogółem 8 sztuk spalinowych pojazdów trakcyjnych. Pierwsza umowa nr KS/ZP/37/2012/A1 dotyczyła oddania 4 sztuk (w tym 2 sztuk pojazdów jednoczłonowych oraz 2 sztuk pojazdów dwuczłonowych), druga natomiast nr KS/ZP/37/2012/A3 dotyczyła przekazania 4 sztuk pojazdów w tym 1. pojazdu jednoczłonowego oraz 3 sztuk pojazdów dwuczłonowych. Ogółem zawarte zostały dwie umowy na dostawę 8 spalinowych pojazdów trakcyjnych w tym 3 jednoczłonowych oraz 5 szt. pojazdów dwuczłonowych. Odbiór pojazdów dostarczonych przez Spółkę z o.o. Sigma Tabor rozpoczął się 8 grudnia 2012r. w stacji Łazy. W tym dniu dokonano odbiorów pojazdów nr SN82 nr 001, 002, 003 oraz SN83 nr 002, sporządzone zostały stosowne protokoły Odbioru Technicznego oraz Protokoły Przekazania do Eksploatacji. SIWZ o sygnaturze KS/ZP/37/2012 dzielił zamówienie na części obejmujące dostawę: A1 – 4 pojazdów, A2 – 2 pojazdów, A3 – 4 pojazdów, B -13 pojazdów i C – 13 pojazdów. Wobec braku ofert na dostawę taboru na postawie SIWZ-u w części A2, B-13 i C-13, przetarg został rozstrzygnięty na podstawie ofert złożonych dla części A1 i A3 i na tej podstawie zostały sporządzone stosowne umowy. Terminem dostawy pojazdów zgodnie z umową został określony na 1. Grudnia 2012r.

Pojazdy nr SN82 nr 002 i 003 oraz SN83 nr 005 zostały zgłoszone do odbioru 30 listopada 2012r. Terminy zgłoszeń do odbioru pozostałych pojazdów przedstawia poniższe zestawienie:

- SN82 nr 001 – 6. Grudnia 2012r.,
- SN83 nr 002 i 003 – 8. Grudnia 2012r.,
- SN83 nr 001 – 10. Grudnia 2012r.,
- SN83 nr 007 – 19. Grudnia 2012r.

Odbiór Techniczny ww. pojazdów oraz Przekazanie do Eksploatacji nastąpiło:

- SN82 nr 001 – 8. Grudnia 2012r.,
- SN82 nr 002 – 8. Grudnia 2012r.,
- SN82 nr 003 – 8. Grudnia 2012r.,
- SN83 nr 002 – 8. Grudnia 2012r.,
- SN83 nr 005 – 10. Grudnia 2012r.,
- SN83 nr 001 – 12. Grudnia 2012r.,
- SN83 nr 003 – 19. Grudnia 2012r. ,

- SN83 nr 007 – 15 stycznia 2013r.

Ponadto, podkreślamy że spalinowy pojazd trakcyjny typu SN83 nr 007 został zgłoszony do odbioru technicznego po raz pierwszy 19 grudnia 2012r. Odbiór końcowy i przekazanie pojazdu do eksploatacji odbyło się 15 stycznia 2013r.

W kwestii dotyczących dostaw i odbiorów pojazdów SN82/SN83, w Raporcie stwierdzamy **brak następujących istotnych ustaleń:**

1. Na stronie nr 32 w tabeli zawierającej zbiór zawartych umów na dostawy taboru w wierszu nr 5 podano niepełny numer umowy bez symbolu (A1 lub A3) oraz inną wartość umowy. Ponadto w tabeli stwierdzono brak zapisów dotyczących drugiej podobnej umowy. Dostawy pojazdów SN82 i SN83 odbywały się na podstawie dwóch różnych umów zawartych z SIGMA Tabor różniących się nie tylko numerami umów lecz również wartościami i ilością pojazdów jedno i dwuczłonowych objętych dostawami. Terminy dostaw w obu ww. umowach są te same, tj. do 1 grudnia 2012 r.
Jedna z umów o numerze nr KS/ZP/37/2012/A1 wg § 2 ust.1 i § 6 ust. 1 i 2 dotyczy dostawy dwóch pojazdów jednoczłonowych (SN82) po 3.074.847,36 PLN za jeden pojazd (wartości brutto) i dwóch pojazdów dwuczłonowych (SN83) po 6.149.694,71 PLN za jeden pojazd (wartości brutto). Wartość wszystkich czterech pojazdów daje kwotę brutto 18.449.084,14 PLN. Wartość wynagrodzenia za cały okres (36 miesięcy) utrzymania tych pojazdów wynosi brutto 3.837.570,48 PLN.
Natomiast druga podobna umowa o numerze nr KS/ZP/37/2012/A3 wg § 2 ust.1 i § 6 ust. 1 i 2 dotyczy dostawy jednego pojazdu jednoczłonowego (SN82) po 3.074.847,36 PLN za jeden pojazd (wartości brutto) i dwóch pojazdów dwuczłonowych (SN83) po 6.149.694,71 PLN za jeden pojazd (wartości brutto). Wartość wszystkich czterech pojazdów daje kwotę brutto 21.523.931,49 PLN. Wartość wynagrodzenia za cały okres (36 miesięcy) utrzymania tych pojazdów wynosi brutto 4.405.815,72 PLN.
2. Stwierdzamy, że bezpodstawną jest UWAGA IV na stronie 35 o treści „...strony umowy nie mają obowiązku sporządzania protokołu odbioru technicznego jeżeli odbiór zakończył się wynikiem negatywnym, to jest jeżeli podczas odbioru stwierdzono usterki, nieprawidłowości i niezgodności uniemożliwiające dokonanie odbioru danego pojazdu.” Ze wzoru Protokołu Odbioru Technicznego stanowiącego załącznik nr VI do Umowy nr KS/ZP/37/2012 z dnia 30.11.2012 r. wynika, że jeżeli podczas odbioru technicznego pojazdu stwierdzono usterki, to poprzez skreślenie odpowiednich fragmentów oznaczonych symbolem gwiazdki „*” istnieje możliwość określenia usterek i przyczyn odstąpienia od odbioru, uniemożliwiających zakończenie odbioru.
3. W odniesieniu do stwierdzenia na stronie 34 Raportu, o : „...nieprawidłowości przy odbiorze zamówionych pojazdów kolejowych i ich wprowadzaniu do eksploatacji. Kontrowersje wzbudza na przykład dostawa spalinowych zespołów trakcyjnych związana z realizacją umowy KS/ZP/37/2012/A1.”
W Raporcie stwierdzono brak ustaleń, o tym, że odbiory pojazdów SN82 i SN83 odbywały się na podstawie dwóch odrębnych umów na dostawę pojazdów spalinowych DH1 (SN82) i DH2 (SN83) zawartych z SIGMA Tabor, o czym wspomniano powyżej. UWAGA I oraz UWAGA uzupełniająca na str. 35 Raportu świadczą o braku odpowiedniego rozeznania w tym zakresie i stanowi przyczynę formułowania błędnych wniosków.
4. Stwierdzamy, że zapisy oraz tabela w UWADZE V zawarte na stronie 35 opracowania, dotyczące punktu 2 ppkt 2 załącznika nr IV do Umowy nr KS/ZP/37/2012 z dnia 30.11.2012 r., stanowią błędną interpretację postanowień Umów nr KS/ZP/37/2012/A1 i nr KS/ZP/37/2012/A3, bowiem z treści punktu nr 8 załącznika nr IV do ww. Umów, wynika, że 5 dniowy termin na dokonanie odbioru technicznego, liczony od dnia zgłoszenia - nie jest wymogiem obligatoryjnym lecz terminem / okresem granicznym na dokonanie odbioru technicznego pojazdu. Zapisy punktu 2 i punktu 8 załącznika nr IV do ww. Umów umożliwiają Zamawiającemu m.in. zaplanowanie i zamówienie trasy jazdy próbnej, wybór dogodnego dla siebie terminu odbioru technicznego pojazdu, który winien nastąpić w terminie do 5 dni roboczych od dnia zgłoszenia pojazdu do odbioru. Natomiast jeżeli

„odbiór techniczny opóźni się z przyczyn leżących po stronie Zamawiającego o więcej niż 7 dni, licząc od dnia zgłoszenia do odbioru, to po upływie wyżej wymienionego terminu, pojazd uważany jest za odebrany na podstawie Protokołu Odbioru Technicznego podpisanego wyłącznie przez Wykonawcę.” Dlatego też aby nie dopuścić do jednostronnego przekazania pojazdu przez Wykonawcę, daty odbiorów technicznych były każdorazowo ustalane bez tzw. „zbędnej zwłoki”.

5. W odniesieniu do ustaleń zawartych pod tabelą na stronie 36 Raportu oraz w treści UWAGI VI, stwierdzamy, że zapis o **nieoznaczonym sygnaturą i niedatowanym** protokole odbioru technicznego jest bezpodstawny i niezgodny ze stanem faktycznym. Dowód stanowią kopie każdego z pięciu protokołów odbioru technicznego pojazdu SN 83-007, które w preambule zawierają jednoznacznie określone daty odbioru, tj. z odbiór z dnia 20 grudnia, z dn. 28 grudnia, z 31 grudnia 2012 r. i z dnia 3 stycznia i z dnia 10 stycznia 2013 r. Zapisy zawarte w protokołach ww. odbiorów technicznych pojazdu SN83-007 oparto na wzorze stanowiącym załącznik nr VI do Umowy. Zarzut stwierdzający nieoznaczenie protokołu odbioru technicznego sygnaturą jest bezzasadny, gdyż protokół jest dokumentem sygnowanym podpisami przedstawicieli obu zainteresowanych stron umowy (zamawiającego i wykonawcy) i sporządzony jest według wzoru zawartego w umowie. Wzór Protokołu Odbioru Technicznego, jak i Protokołu Przekazania poza podpisami przedstawicieli stron umowy, nie przewiduje zamieszczania dodatkowych sygnatur. Ustalenie to stanowi swobodną interpretację wymogów Audytora w odniesieniu do redagowania protokołów odbioru technicznego.
6. UWAGA VII na stronie 36 opracowania dotycząca zawartości załączników nr V i VI do Umów dostawy pojazdów SN82 / SN83 nie odnosi się do wzoru umowy opracowanego przed rozstrzygnięciem postępowania przetargowego (tj. z września 2012 roku).
7. W Raporcie brak jest ustaleń stanu faktycznego, pozwalających na ocenę rzetelności odbiorów technicznych pojazdów SN83. W ustaleniach opartych na dokumentach odbioru technicznego pojazdu SN83 nr 007 pominięto fakt, że przekazanie tego pojazdu Zamawiającemu nastąpiło dopiero w dniu 15.01.2013 r. tj. po piątym z kolei odbiorze technicznym i po skompletowaniu dokumentacji według wykazu zamieszczonego w umowie. Zostało to udokumentowane w punkcie 13 Protokołu Odbioru Technicznego z dnia 10.01.2013 r. oraz w Protokole Przekazania pojazdu z dnia 15.01.2013 r. Dlatego treść UWAGI VI na stronie 36 opracowania zawierającej zarzut, iż „w pkt. 13 stwierdzono, że **„podczas przekazania do eksploatacji wykonawca dostarczy komplet dokumentacji tego pojazdu według umowy nr KS/ZP/37/2012 z dnia 30.11.2012”** jest nie niezrozumiała. W dniu 10.01.2013 z powodu niekompletnej dokumentacji podjazdu SN83-007 przedstawiciele Kolei Śląskich biorący udział w kolejnym (piątym) odbiorze technicznym do czasu uzupełnienia brakujących dokumentów odstąpili od przyjęcia do eksploatacji pojazdu pomimo, że podczas jazdy próbnej pojazd ten był kompletny i sprawny. Zatem zarzuty zawarte w opracowaniu na stronach 35/36 Raportu są niespójne, a ich znaczenie i istotność osłabiają ustalenia Audytorów z UWAGI VIII, cyt.: **„W udostępnionej autorom opracowania dokumentacji nie było protokołów z jazd próbnych pojazdów kolejowych.”**
8. UWAGA VIII na stronie 36 Raportu potwierdza, że przyczyną odnotowanych w Raporcie stwierdzeń i ustaleń Audytorów, jest nie dostarczenie do wglądu kompletu dokumentacji z kolejnych jazd próbnych w ramach odbiorów technicznych pojazdu SN83-007. Zatem ustalenia i wnioski w tym zakresie zawarte w Raporcie obarczone są błędem wynikającymi z niekompletności materiałów źródłowych. Odpowiedzialność za niedostarczenie kompletnej dokumentacji odbiorów ponoszą pracownicy zobowiązani do skompletowania i dostarczenia Zespołowi audytującemu kopii dokumentów, przy czym nie zwalnia to audytora od zwrócenia się o uzupełnienie dokumentacji celem rzetelnego ustalenia i przedstawienia faktów oraz postawienia wniosków nieobarczonych błędem.
9. Błędne i niezgodne ze stanem faktycznym są ustalenia zawarte pod tabelą na stronie 36/37 Raportu, gdzie usiłowano wykazać sprzeczność treści pomiędzy treścią punktu 11 protokołu odbioru technicznego (z dnia 10.01.2013 r.) w którym odnotowano, że **„urządzenia działały prawidłowo”**, a treścią punktu 2 ust. a, b, c oraz punktu 4 tego

protokołu. Konkluzja ta jest bezpodstawsna, gdyż z treści protokołu z 10.01.2013 r. jednoznacznie wynika, że usterki i nieprawidłowości wymienione w punktach 2 i 4 odnoszą się do drugiego pojazdu SN83 nr 004, z którym połączono (sprzęgnięto) pojazd SN83 nr 007 w celu przeprowadzenia prób obu pojazdów w sterowaniu wielokrotnym. Próby te w dniu 10.01.2013 r. wykazały prawidłowe działanie urządzeń pojazdu SN83-007, natomiast niesprawność pojazdu SN83-004, który pomimo trzykrotnego zgłaszania przez SIGMA Tabor do odbiorów – do chwili obecnej (do dnia 09.04.2013 r.) nie został odebrany przez Koleje Śląskie. Wykazano to jednoznacznie w treści omawianego protokołu oraz w poprzednich protokołach odbioru technicznego pojazdu SN83-007 lecz wnioski z audytu w tym zakresie, zawarte na stronie 35 opracowania pod tabelą są błędne i bezpodstawne.

10. Poniżej w skrótovej formie ujęto fakty dotyczące odbiorów technicznych pojazdu SN83-007, których brak jest w opracowaniu.
- a) Pojazd SN83 – 007 firma SIGMA TABOR Sp. z o.o. zgłosiła do odbioru technicznego pismem nr 03/355/K/12 z dnia 19.12.2012 r.
Do odbioru technicznego przystąpiono w dniu 20.12.2012 r. Zgodnie z wymogami załącznika nr VI do umowy w dniu 20.12.2012 r. przeprowadzono jazdę próbną na odcinku Katowice – Zawiercie – Katowice według indywidualnego rozkładu jazdy poc. nr 444026 i poc. nr 444029.
Podczas odbioru technicznego stwierdzono usterki i nieprawidłowości, które odnotowano w protokole z 20.12.2012 roku. Ponadto w ww. protokole odnotowano, że po usunięciu stwierdzonych usterek pojazd SN83 – 007 należy ponownie zgłosić do odbioru technicznego.
- b) Pojazd SN83 – 007 firma SIGMA TABOR Sp. z o.o. ponownie zgłosiła do odbioru technicznego pismem bez numeru z dnia 24.12.2012 r. Odbiór techniczny został uzgodniony na dzień 28.12.2012 r.
Zaplanowano jazdę próbną wg indywidualnego rozkładu jazdy (zamówienie KSL2012/12/573 i KSL2012/12/574 z dn. 27.12.2012) dla poc. nr 434003/2 i nr 344001/0 na trasie Katowice – Wadowice – Katowice. Jazdy próbnej ww. pojazdu nie przeprowadzono, gdyż dokonywanie czynności odbioru technicznego ze względu na usterki i niesprawność pojazdu uniemożliwia przeprowadzenie odbioru w uzgodnionym terminie. Pojazd niesprawny, na podstawie postanowień pkt 7 załącznika nr IV do Umowy nr KS/ZP/37/2012 z dnia 30.11.2012 r. nie nadaje się do przekazania. W protokole odbioru technicznego z 28.12.2012 r. odnotowano, że pojazd należy ponownie zgłosić do odbioru technicznego po usunięciu stwierdzonych usterek.
- c) W dniu 29.12.2012 r. pojazd SN83-007 pismem bez numeru firma SIGMA TABOR Sp. z o.o. ponownie zgłosiła do odbioru technicznego wraz z pojazdem nr SN83-004. Odbiór techniczny został uzgodniony na dzień 30.12.2012 r. Przeprowadzono jazdę próbną według indywidualnego rozkładu jazdy (na zamówienie KSL2012/12/640, KSL2012/12/646 z dn. 29.12.2012) dla poc. nr 444000 i 444017 na trasie Katowice – Myszków – Katowice. Ze względu na stwierdzone usterki i niesprawności w oparciu o postanowienia pkt 7 załącznika nr IV do Umowy z dnia 30.11.2012 r. odstąpiono od dokonywania odbioru technicznego. W protokole odbioru technicznego z 30.12.2012 r. odnotowano, że usunięcie usterek i nieprawidłowości wymienionych w Protokole z jazdy próbnej z dnia 30.12.2012 r. wymaga ponownego sprawdzenia. Pojazd należy ponownie zgłosić do odbioru technicznego po usunięciu stwierdzonych usterek.
- d) Pojazd SN83 nr 007 został zgłoszony powtórnie do odbioru technicznego pismem SIGMA TABOR numer 01/01/K/2013 z dnia 03.01.2013 r. Odbiór techniczny został uzgodniony na dzień 03.01.2013 r. Ze względu na usterki stwierdzone w odbieranym pojeździe, w oparciu o postanowienia pkt 7 załącznika nr IV do Umowy nr KS/ZP/37/2012 z dnia 30.11.2012 r. odstąpiono od dokonywania odbioru technicznego. W protokole odbioru technicznego z 03.01.2013 r. odnotowano, że po usunięciu stwierdzonych usterek pojazd należy ponownie zgłosić do odbioru technicznego.
- e) Pismem z dnia 05.01.2013 r. SIGMA TABOR (bez numeru) powiadomiła, że usterki pojazdu SN 83-007 wykazane w protokole odbioru technicznego z dnia 03.01.2013

zostały usunięte. Pojazd został ponownie zgłoszony do odbioru technicznego w dniu 7.01.2012 r. W odpowiedzi z dnia 05.01.2013 r. Wiceprezes Spółki Koleje Śląskie Renata Rogowska poinformowała, że zgodnie z postanowieniami zawartej umowy na dokonanie odbioru technicznego Spółka ma 5 dni roboczych licząc od daty zgłoszenia.

f) Pismem numer 03/09//K/2013 z dnia 09.01.2013 r. SIGMA TABOR ponownie zgłosiła pojazd SN83-007 do odbioru technicznego na dzień 10.01.2013 r. Poprzednie odbiory techniczne, które odbyły się w dniu 20 grudnia, 28 grudnia, 31 grudnia 2012 r. i 3 stycznia 2013 r. zakończyły się wynikiem negatywnym. Przed uruchomieniem przeprowadzono ocenę stopnia przygotowania do jazdy próbnej, usunięcia usterek wymienionych w poprzednich protokołach i odbioru technicznego. Przeprowadzono jazdę próbną pojazdem SN83 – 007 w połączeniu z pojazdem SN83-004 według indywidualnego rozkładu jazdy (zamówienie KSL2013/01/237 i KSL2013/01/242 z dn. 09.01.2013) dla poc. nr 444040 i 444053 na trasie Katowice – Zawiercie – Katowice. Podczas jazdy SN83-007 w sterowaniu indywidualnym z obu kabin „1” i „2” nie stwierdzono nieprawidłowości, ani usterek w pracy pojazdu. Usterki pojazdu SN83-007 stwierdzone w podczas odbiorów technicznych w dniach 20, 28 i 30 grudnia 2012 r. i w dniu 03.01.2013 r. - **zostały usunięte**. Stwierdzono, że pojazd szynowy SN83-007 przedstawiony do odbioru został wykonany zgodnie z Wymaganiami Technicznymi przedstawionymi przez Zamawiającego i z Warunkami Technicznymi Wykonania i Odbioru lecz wraz z odbieranym pojazdem szynowym SN83-007 Wykonawca (SIGMA Tabor) dostarczył tylko część dokumentacji wymaganej umową. Dlatego w punkcie nr 13 ww. protokołu odbioru technicznego z dnia 10.01.2013 r. odnotowano stwierdzenie zobowiązujące do dostarczenia kompletnej dokumentacji według postanowień Umowy nr KS/ZP/37/2012 z dnia 30.11.2012 r.

- Warunki Techniczne Wykonania i Odbioru,
- Dokumentację Techniczno – Ruchową,
- Dokumentację Systemu Utrzymania pojazdu przygotowaną przez Dostawcę w sposób umożliwiający złożenie tej Dokumentacji przez Użytkownika do zatwierdzenia w UTK.
- Instrukcję eksploatacyjną - instrukcję, którą powinny znać osoby obsługujące (maszyniści) i konserwujące pojazdy.
- Atesty potwierdzające spełnienie wymagań technicznych dla urządzeń lub materiałów i elementów zastosowanych do modernizacji pojazdu szynowego.
- Dokument Gwarancji zgodny z wymogami SIWZ i Umowy

W Protokole odbioru technicznego odnotowano, że brak lub niedostarczenie ww. dokumentacji dla pojazdu SN83-007 uniemożliwi przekazanie pojazdu do eksploatacji.

g) W dniu 15.01.2013 r. firma SIGMA TABOR zgłosiła gotowość do przekazania pojazdu SN83-007 wraz z kompletem dokumentacji. W dniu 15.01.2013 r. sporządzono Protokół Przekazania pojazdu SN83-007. W Protokole Przekazania z dnia 15.01.2013 r. odnotowano, że :

- Pojazd został wykonany zgodnie z zamówieniem.
- Pojazd spełnia wymogi określone parametrami technicznymi.
- Pojazd jest kompletny, sprawny, zdolny do użycia zgodnie z celem, dla którego został zamówiony.
- Przyjmuje pojazd bez zastrzeżeń.
- Protokół Przyjęcia do Eksploatacji stanowi podstawę do wystawienia faktury za dany pojazd.

W świetle powyższych faktów wnioski wynikające z treści UWAGI IX „ **Nie wydaje się uzasadnionym uznanie tzw. protokołu przekazania do eksploatacji za potwierdzenie faktycznego rozpoczęcia eksploatacji odebranych pojazdów kolejowych. Dostępna autorom opracowania dokumentacja nie pozwala na ustalenie przyczyn.**” – są niezrozumiałe.

Zatem jeśli chodzi o daty wprowadzenia do eksploatacji pojazdów typu SN-82 o numerach od 001 do 003 i SN-83 o numerach 001, 002, 003, 005, 007, które wymienia Raport, to ich eksploatacja rozpoczęła się z datą ich protokolarnego przejęcia od dostawcy. W związku z powyższym w odniesieniu do w/w pojazdów **nie odpowiada prawdzie stwierdzenie Audytora, iż: „włączenie do eksploatacji nie nastąpiło co najmniej do końca lutego 2013”** oraz, że „wystawienie opisanych powyżej protokołów przekazania do eksploatacji wobec faktycznego nie rozpoczęcia normalnej eksploatacji odebranych pojazdów kolejowych, to jest niewykorzystywania ich w normalnej kolejowej działalności przewozowej spółki Koleje Śląskie może oznaczać poświadczenie nieprawdy i działanie na szkodę spółki Koleje Śląskie”.

W odniesieniu do punktu 7.1 Raportu dotyczącego **jednostkowych kosztów eksploatacyjnych różnych rodzajów taboru Kolei Śląskich sp. z o.o. informujemy, że w załączonej tabeli 17 mylnie zostały określone:**

- forma dysponowania cztero-członowych elektrycznych zespołów trakcyjnych typu EN75 Flirt – rzeczywista forma dysponowania tego typu pojazdów powinna brzmieć „dzierżawa”;
- liczba dzierżawionych sześcioczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych 27Web „Elf” w ilości 1 szt – powinno być 4 szt;
- liczba w leasingu finansowym dwuczłonowych spalinowych zespołów trakcyjnych w ilości 4 szt i forma dysponowania 1 – dzierżawa i 5 leasing finansowy – powinno być odpowiednio 5 szt i 5 – leasing finansowy;
- liczba dzierżawionych wagonów osobowych serii 249 w ilości 17 szt. – powinno być 50 szt.

Jak już informowaliśmy obecny Zarząd **podjmuje działania mające na celu zweryfikowanie decyzji poprzedniego Zarządu w zakresie najmu i dzierżawy kosztownych elementów trakcyjnych i taborowych**, poprzez wypowiedzenie umowy na lokomotywy TRAXX najmowane od Konsorcjum: Lotos Kolej oraz Railpool oraz wypowiedzenie w części umowy na wagony osobowe dzierżawione od Ceske Drahy. Działania te szczegółowo zostały omówione w Planie naprawczym Spółki złożonym do wiadomości Właściciela na ręce Pana Stanisława Dąbrowy, Członka Zarządu Województwa Śląskiego.

Szczególnego wyjaśnienia wymaga **kwestia objęcia obligacji** przez Koleje Śląskie wyemitowanych przez Spółkę Inteko, poruszona w punkcie 16 streszczenia kierowniczego, na stronie 82 raportu oraz w punkcie 40 podsumowania:

Koleje Śląskie objęły trzy emisje obligacji Spółki Inteko na podstawie uchwał 107/12 z 12 października 2012 r., 111/12 z 17 października 2012 r. i 130/12 z dnia 6 listopada 2012 r. ówczesnego Zarządu Spółki, każda o wartości dwóch milionów złotych. Warto dodać, że w umowie Spółki Koleje Śląskie znajduje się zapis, który stanowi, że do czynności rozporządzających prawem, którego wartość przekracza dwa miliony złotych wymagana jest zgoda Zgromadzenia Wspólników poprzedzona uchwałą Rady Nadzorczej.

Ponadto, Koleje Śląskie zabezpieczyły objęcie przez Górnośląskie Przedsiębiorstwo Wodociągowe obligacji Inteko na kwotę 20 milionów złotych wierzytelnością z umowy na świadczenie usług publicznych z Województwem Śląskim. Dzięki staraniom Michała Borowskiego Zgromadzenie Wspólników Kolei Śląskich w dniu 28 grudnia 2012 r. wydało zgodę na dokonanie tej czynności. Poprzedni Zarząd Spółki zlekceważył ten obowiązek. Warto nadmienić, że zgodnie z wymogami Wydziału Nadzoru Właścicielskiego UMWŚ uchwała opatrzona jest parafką radcy prawnego, co świadczy o analizie tej uchwały także pod kątem zgodnego z prawem wykorzystania rekompensaty od samorządu województwa.

Pod koniec 2012 roku Zarząd Kolei Śląskich znalazł się w sytuacji, w której mógł żądać natychmiastowej spłaty 6 milionów wymagalnych obligacji ze strony Inteko, co oznaczałoby wówczas konieczność postawienia tej Spółki w stan upadłości z dużym prawdopodobieństwem, że ww. kwota nigdy nie zostałaby odzyskana przez Koleje Śląskie i to w obliczu opisywanych szeroko w Raporcie problemów finansowych Spółki. Wówczas

w oparciu o uchwałę Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników z dnia 13 listopada 2012 r. uprawniająca do objęcia obligacji o wartości 10 mln zł pod zastaw pojazdu kolejowego z prawem do jego użytkowania, Zarząd podjął decyzję o objęciu 6 milionów obligacji Inteko zabezpieczonych jednym zmodernizowanym elektrycznym zespołem trakcyjnym o zbliżonej wartości. Dopiero po dokonaniu tej operacji, Inteko spłaciło poprzednie 3 emisje wraz z należnymi odsetkami – należy podkreślić, że dopiero przekazanie 6 mln złotych otworzyło możliwość spłaty poprzednich emisji. Treść Raportu zdaje się wskazywać, że było dokładnie odwrotnie. W ocenie Zarządu ta operacja uporządkowała kwestie emisji zamieniając ją na jedną, na którą była wyrażona zgoda NZW oraz ustanowiła zabezpieczenie tych obligacji – poprzednie trzy emisje pozbawione były zabezpieczenia. Ponadto należy wskazać, że tylko w wyniku tych działań możliwe było odzyskanie w dniu 21 marca 2013 r. 6 milionów złotych należących do Kolei Śląskich. W innym przypadku bardzo realne było, że Spółka nigdy nie odzyska tych środków pieniężnych. Warto w tym miejscu nadmienić, że pod koniec listopada 2012 r. Inteko zawarło umowę ze Spółką ZNLE Gliwice na zakup jednego modernizowanego EZT, co wskazywało, że zabezpieczenie obligacji miało wymiar realny. Jednakże, od samego początku wskazano Zarządowi Inteko, że absolutnie priorytetowe jest odzyskanie środków finansowych, a nie realizacja zabezpieczenia emisji i tak też się finalnie stało.

Wspomniana w Raporcie kaucja bankowa stanowi zabezpieczenie kredytu bankowego zaciągniętego przez Inteko i zostanie zwrócona Kolejom Śląskim na początku czerwca br. lub alternatywnie potrącona z wierzytelności za utrzymanie zewnętrznego systemu sprzedaży. Na dzień dzisiejszy nie ma innej możliwości odzyskania tych pieniędzy.

Geneza uchwały z 13 listopada 2012 r., która stała się de facto podstawą wydłużenia terminu spłaty obligacji, jest następująca: po ustaleniu przez Prezesa Marka Woracha i jego doradcę Pana Piotra Kazimierowskiego (wówczas już Prezesa Silesii Rail), że nieznanemu obecnemu Zarządowi podmiot posiada kilka elektrycznych zespołów trakcyjnych zdecydowano, że należy je niezwłocznie pozyskać. Sposobem na to miała być emisja obligacji przez ten podmiot zabezpieczona taborem z prawem do korzystania z niego. W momencie w którym obsługująca Koleje Śląskie kancelaria prawna przedstawiła informację prawną, z której wynikało, że taka operacja jest zgodna z prawem (ale nie rekomendowana przez ww. kancelarię), ówczesny Zarząd doprowadził do podjęcia w ciągu dwóch dni uchwał Rady Nadzorczej i Zgromadzenia Wspólników zezwalających na taką operację. Po jakimś czasie okazało się, że ta operacja nie jest możliwa w pierwotnym kształcie, a uchwała została częściowo „skonsumowana” w opisany powyżej sposób.

Pragniemy wyraźnie zaznaczyć, że wszelkie podejmowane w zakresie obligacji działania miały w naszej ocenie doprowadzić do zwrotu pieniędzy Kolejom Śląskim i uniknięcia upadłości tej Spółki. Zdecydowanie nie zgadzamy się w tym zakresie z tezami ZDG TOR. Podkreślamy, że ostatecznie w dniu 21 marca 2013 r. kwota 6 milionów złotych została przez Koleje Śląskie odzyskana. Ocena sytuacji „operacji na obligacjach Inteko” jako noszącej znamiona działalności na szkodę spółki jest zdecydowanie za daleko idąca. Przy formułowaniu tegoż stwierdzenia, **ponownie nie zostały przez Audytora wzięte realia funkcjonowania Spółki i warunki otoczenia, w której Spółce przyszło działać na przełomie lat 2012 i 2013.**

W treści raportu wskazano, że zabezpieczenie w postaci wierzytelności Kolei Śląskich wobec Województwa Śląskiego zostało ustanowione bez zgody Walnego Zgromadzenia, co stanowiło przekroczenie uprawnień Zarządu. Nie zaakcentowano dostatecznie wyraźnie, że czynność Zarządu Spółki została potwierdzona w drodze uchwały Zgromadzenia Wspólników. Tezy o przekroczeniu uprawnień są w tym momencie niezasadne. Zgoda na dokonanie czynności może mieć charakter uprzedni lub następczy. Potwierdzenie wyrażone po złożeniu oświadczenia ma moc wsteczną od chwili dokonania czynności prawnej. Czynności zawarcia umów cesji na zabezpieczenie wierzytelności mimo braku uprzedniej zgody organów korporacyjnych są ważne. Skutek nieważności czynności prawnej zgodnie z treścią art. 230 ksh nie może mieć tutaj miejsca. Potwierdzenie dokonania czynności może nastąpić w każdym czasie. Zaznaczyć należy, że dopiero starania Zarządu powołanego w dniu 13 grudnia 2012 roku doprowadziły do uporządkowania korporacyjnego w zakresie czynności zabezpieczenia wierzytelności. Podkreślenia wymaga fakt,

że Zgromadzenie Wspólników wyraziło zgodę na dokonanie czynności polegające na rozporządzeniu prawem poprzez zabezpieczenia wierzytelności. Co więcej wskazać należy, że umowa cesji nie jest zaciągnięciem zobowiązania.

W treści raportu podniesiono, że ustanowienie zabezpieczeń na dotacji do działalności przewozowej „może być niezgodne z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, która jednoznacznie wskazuje że rekompensata samorządowa może być wykorzystywana jedynie do celów mających związek z wykonywaniem przewozów w ramach umowy na świadczenie usług publicznych, a nie dowolnej działalności biznesowej.” Powyższe stanowisko jest **nadużyciem interpretacyjnym autorów raportu**. W treści ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz rozporządzeniu dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, **brak jest zapisów określających przeznaczenie rekompensaty**, za wyjątkiem art. 56 ust. 1. Rekompensata z tytułu ulg ustawowych jest bowiem dokonywana w formie dotacji, co do której obowiązują szczególne zasady rozliczeń. Jeżeli natomiast chodzi o rekompensatę z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, **przepisy nie określają specjalnej formy (dotacja czy inna) oraz jej przeznaczenia**.

W treści raportu autorzy **łączą udzielenie pożyczki w kwocie 6 mln zł przez Województwo Śląskie z rolowaniem obligacji Inteko Sp. z o.o. do wykupu**. Zaznaczyć należy, że umowa pożyczki została zawarta 6 marca 2012 roku a wykup obligacji przez Inteko Sp. z o.o. nastąpiło 21 marca 2013. Skoro wykup obligacji przez Inteko nastąpił krótko po zawarciu umowy pożyczki nie można wskazywać jako przyczyny udzielenia pożyczki „operacji na obligacjach”. **Postawienie takiej tezy stanowi nadinterpretację i manipulację faktami**. Gwałtowne pogorszenie sytuacji finansowej Spółki spowodowane było niewłaściwą polityką poprzedniego Zarządu Spółki a także jego doradców. **Zbieżność kwot pożyczki z kwotą obligacji jest przypadkowa**. Spółka wniosła o udzielenie pożyczki w kwocie 6 mln zł po tym, jak została poinformowana przez Urząd Marszałkowski że na taką kwotę może liczyć. Zaznaczyć należy, że autorzy raportu połączyli konieczność udzielenia pożyczki z „operacjami na obligacjach” a nie połączyli tego z kwotą straty za 2011 roku która też wynosi 6 mln zł. Dokładnie według takie samego klucza przypadkowości można te kwoty ze sobą połączyć.

W treści raportu wskazano, że **Inteko Sp. z o.o. zakupiło udziały bądź akcje jakiegoś innego podmiotu**. Jednakże nie wskazano (mimo że z treści bilansu, który otrzymali autorzy raportu, wprost to wynika) że kwota zakupu tych ewentualnych udziałów/akcji wynosi **2.500,00 zł** i zgodnie z umową spółki Inteko mieści się w kompetencjach Zarządu tej Spółki.

Umowy ze Spółką Inteko zawierane były między innymi z uwagi na konieczność szybkiego realizowania przedsięwzięć gospodarczych przez spółkę Koleje Śląskie, których realizacja była konieczna do uruchomienia przewozów kolejowych w całym województwie przed 9 grudnia 2012r. Czas ten wynikał z celów postawionych przed Spółką przez jej Właściciela. Przeciętnie czas wdrożenia rozwiązań w zakresie sprzedaży biletów kolejowych, jaki to projekt realizowany był przez Inteko na rzecz Kolei Śląskich, wynosi ok. 1 roku. Spółka Inteko wdrożyła system sprzedaży tzw. „Szybki bilet” w czasie o wiele krótszym niż 6 miesięcy, dzięki zatrudnionej przez nią wykwalifikowanej kadrze profesjonalnych programistów, o czym szerzej informujemy poniżej. Zlecenie usług spółce Inteko przez Zarząd spółki Koleje Śląskie było zasadne z punktu widzenia realizacji celów gospodarczych obu spółek.

Podana kwota 35 mln zł rzekomo przekazana Inteko przez Koleje Śląskie na bieżącą działalność i cele inwestycyjne nie wynika z dokumentów księgowych żadnej ze Spółek. O kwocie wzajemnych rozrachunków pomiędzy Kolejami Śląskimi a spółkami zależnymi informowana była Rada Nadzorcza spółki na posiedzeniu w dniu 8 lutego 2013r.

W tym miejscu przez Audytora nie zostały podane argumenty dlaczego umowy zawierane z „Inteko” zostały ocenione jako niekorzystne. Jakie zastosowano kryteria oceny „niekorzystności”? Jak wspomniano wcześniej zawarcie umów o współpracy ze spółką Inteko było konieczne z gospodarczego punktu widzenia KŚ i dla terminowej realizacji celów biznesowych spółki Koleje Śląskie. Przy formułowaniu swojej oceny Audytor nie bierze pod uwagę realiów funkcjonowania spółki Koleje Śląskie, jako podmiotu, przed którym jego Właściciel stawiał konkretne i niełatwe zadania do zrealizowania. Taka prezentacja stanowiska Audytora obniża rangę jego stwierdzeń.

W treści raportu wskazano, że zawarcie umowy z Inteko na dostawę 8 ezt było ekonomicznie niekorzystne dla Spółki, gdyż koszt dzierżawy EZT od Inteko był wyższy od kosztu dzierżawy od Przewozów Regionalnych. Warto w tym miejscu zaznaczyć, że:

1. W sierpniu 2011 r. Zarząd Przewozów Regionalnych zawarł ze związkami zawodowymi porozumienie, w którym zapisano „zakaz wydzierżawienia taboru Kolejom Śląskim”.
2. Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego wszczął w 2012 r. postępowanie przetargowe na zakup 15 elektrycznych zespołów trakcyjnych, podzielony na trzy części, po pięć jednostek każda. Przewozy Regionalne złożyły ofertę na jedną z tych części, a postępowanie zostało unieważnione z powodu przekroczenia przez najkorzystniejszą ofertę planowanego budżetu Zamawiającego.
3. W sytuacji kryzysu rozkładu jazdy w grudniu 2012 pomimo prowadzonych rozmów między Województwem Śląskim a Przewozami Regionalnymi, Przewozy Regionalne nie były zainteresowane wydzierżawieniem doraźnym EZT. Przewozy Regionalne preferowały realizowanie usługi bezpośrednio niż oddanie narzędzi do realizowania działalności.

Powyższe doprowadziło do zawarcia 7 grudnia 2012 roku umowy na dzierżawę 8 EZT od Inteko. Przedmiotowa umowa miała stanowić zabezpieczenie taborowe na wypadek nagłego i nieprzewidzianego załamania taborowego (spełniła swoją funkcję). W tej sytuacji trudno było Kolejom Śląskim liczyć na pozyskanie taboru od Przewozów Regionalnych. Przewozy Regionalne zdecydowały się dopiero 21 grudnia 2012 udostępnić Kolejom Śląskim 2 EZT. Ponadto zawarcie umowy z Inteko miało na celu uniknięcie roszczeń pracowników Śląskiego Zakładu PR w przedmiocie ustalenie stosunku pracy i dopuszczenie do pracy w Kolejach Śląskich Sp. z o.o. na zasadzie 23¹ kodeksu pracy. Obawy były zasadne na dzień 4 kwietnia 2013 r. pozwy złożyło 29 osób. Ponadto zaznaczyć należy, że koszt dzierżawy EZT od Przewozów Regionalnych w kwocie 2000 zł/dobę/jednostkę obowiązuje tylko wtedy gdy z dzierżawą zamówi się od PR usługę utrzymania w kwocie 1600 zł. Koszt dzierżawy bez czynności utrzymaniowych wynosi 2300 zł. Do kosztu dzierżawy taboru od Przewozów Regionalnych należy doliczyć „koszt roszczeń” na zasadzie 23¹ kodeksu pracy.

Na podstawie Umowy na wdrożenie zewnętrznego systemu sprzedaży (ZSS). Podpisana w dn. 8.10.2012 r. Inteko otrzymało zadanie przygotowania oraz wdrożenia Zewnętrznego Systemu Sprzedaży biletów Kolei Śląskich. Na system ten ma się składać 100 punktów sprzedaży biletów opartego na automatach biletowych (32 szt.) i kasach agencjnych (55 szt.). Jednym z zarzutów formułowanych pod adresem tej umowy jest fakt, że utworzony ZSS jest własnością Inteko. Wskazujemy, że w innym wypadku nie byłoby możliwości wdrożenia umowy agencyjnej zgodnej z przepisami KC oraz pozyskania zewnętrznego finansowania (leasingu) na pokrycie kosztów prac wdrożeniowych, programistycznych (w ciągu 2 miesięcy zespół programistów przygotował własne rozwiązanie sprzedażowe!) oraz zakupu urządzeń – automatów biletowych, terminali, drukarek, a także ich obsługi. Postawienie takiego zarzutu świadczy o braku wiedzy nt. podstawowych mechanizmów finansowych umożliwiających prowadzenie projektów informatycznych i wdrożeń przez osoby przygotowujące raport. Jedynym rozwiązaniem będącym zgodnym z interesem Spółki Koleje Śląskie było założenie przekazania prawa majątkowych do leasingowanych urządzeń po spłacie tj. po 3 latach działania systemu na co strony umowy się zgodziły, a Zarząd Inteko

złożył stosowne oświadczenie na piśmie. Obecnie sprawę tą reguluje aneks do Umowy utrzymania ZSS.

Kolejne zarzuty dotyczą faktu zobowiązania się Kolei Śląskich do uzyskania tytułów prawnych do miejsc, w których będą umieszczone automaty biletowe oraz ich utrzymania przez cały okres trwania umowy, doprowadzenia niezbędnych mediów, w tym energii elektrycznej. Uzyskanie tytułów prawnych do miejsc umieszczenia automatów biletowych oraz ich utrzymania jest przyjętą praktyką wynikającą z faktu iż firmy zewnętrzne (nie będące przewoźnikami kolejowymi) w praktyce mają bardzo utrudnione możliwości negocjacyjne w zakresie umiejscowienia automatów prowadzących sprzedaż biletów na terenach dworców kolejowych (np. na dworcu w Katowicach jedynymi podmiotami które mają prawo umiejscowienia automatów są spółki PKP Intercity oraz Koleje Śląskie, a np. firma Avista będąca jedną z niewielu firm prowadzących sprzedaż biletów kolejowych w automatach nie uzyskała takiej zgody i zwracała się do KŚ z zapytaniem o załatwienie odpowiedniego zezwolenia). Biorąc pod uwagę fakt wysokiej presji czasu jaką było uruchomienie ZSS do dnia 9 grudnia 2012 roku takie rozwiązanie było jedynym dającym gwarancję powodzenia. Analogiczna sytuacja ma miejsce w odniesieniu do doprowadzenia niezbędnych mediów tj. energii elektrycznej – monopolistą w tym zakresie jest spółka PKP Energetyka i tylko załatwienie tej sprawy przez Koleje Śląskie dawało gwarancję powodzenia.

W ramach zwrotnej rekompensaty ww. kosztów Inteko przejęło na siebie pokrycie kosztów opłat za transakcje bankowe (automaty przez pierwsze miesiące działania prowadziły sprzedaż wyłącznie z płatnościami kartą) w kwocie 2,5% interchange za wszystkie dokonane transakcje.

Następnie skrytykowano zobowiązanie Kolei Śląskich do **zawarcia stosownych umów z operatorami GSM, przekazania na rzecz Inteko w pełni wyposażonych i działających 8 pomieszczeń kasowych**. W toku pracy nad systemem koncepcja otwierania punktów sprzedaży w pomieszczeniach kasowych została zamieniona na kolejne punkty agencyjne i nie weszła w życie. Koleje Śląskie nie poniosły z tego tytułu żadnych kosztów. Koszty związane z umowami z operatorami GSM zostały w toku prac przesunięte na Inteko i Inteko poniosło i ponosi wszelkie koszty z tym związane, Koleje Śląskie nie realizowały w żadnym zakresie tych postanowień zgodnie z ustaleniami w trakcie wdrożenia. W związku z realizacją umowy przez Spółkę córkę oraz liczne spotkania operacyjne w toku wdrożenia uzgodnienia dot. tego punktu umowy miały miejsce na spotkaniach operacyjnych i ustalone przez przedstawicieli stron oraz Zarządy Spółek w listopadzie 2012 roku.

Audytorze uznali także kwotę wynagrodzenia za wysoką. Kwota 520 000 zł netto (Inteko jest płatnikiem VAT) przeznaczona na wdrożenie wiązała się z koniecznością stworzenia całej struktury organizacyjnej w Spółce. W ramach działalności Klastra Innowacyjnych Technologii Kolejowych spółka miała m.in. zajmować się prowadzeniem projektów informatycznych oraz budowaniem innowacyjnych rozwiązań. Niezbędne do tego było stworzenie w spółce córce struktury informatycznej opartej o wykwalifikowanych i doświadczonych pracowników.

Koncepcja stworzenia profesjonalnego zaplecza IT zakładała utworzenie własnych rozwiązań z zakresu systemów informatycznych które będą spełniać w pełni wymagania spółki oraz których wykonanie będzie realne w koniecznym okresie czasowym.

Utworzony zespół wykwalifikowanych pracowników oraz wypracowane przez nich rozwiązania pozwoliły spółce terminowo uruchomić ZSS, w skład którego wchodzi:

- Sprzedaż agencyjna biletów tzw. „Szybki bilet” w punktach, gdzie utrzymanie kasy na dworcu byłoby nierentowne
- Sprzedaż biletów przez biletomaty
- Integracja systemu z wewnętrznym systemem sprzedaży Kolei Śląskich
- System zarządzający siecią sprzedaży

oraz umożliwiło niskim nakładem kosztów dalszy rozwój systemów informatycznych o:

- Aplikację mobilną na platformy Android/iOS/WindowsPhone, umożliwiającą pasażerowi z poziomu telefonu dostęp do następujących funkcjonalności:
 - Zakup biletu
 - Informacja pasażerska
 - Rozkłady jazdy
- Dedykowaną i dostosowaną do potrzeb informatyzację spółki, w zależności od potrzeb w następujących zakresach:
 - Zarządzania spółką oraz prowadzonymi przez nią projektami
 - Zapewnienia bezpiecznego wewnętrznego elektronicznego obiegu dokumentów
 - Operowania danymi pasażerów zgodnie z ustawą o ochronie danych osobowych
 - Zarządzania obiegami pociągów
 - Rozwiązań informatycznych usprawniających działanie spółki

Zaplecze powstałe dzięki utworzonej ww. strukturze wiązało się z jednorazowym kosztem wdrożeniowym oraz organizacyjnym, natomiast w dalszym działaniu gwarantuję bardzo niskie w stosunku do rynkowych koszty budowy nowych rozwiązań zwiększających efektywność działania spółki matki. Pracownicy spółki są dedykowani do pracy na rzecz spółki matki, co zapewnia maksymalnie szybki czas reakcji, oraz wymaganą wiedzę na temat wymagań wymienionej spółki.

Wnioskiem z przeprowadzonego badania rynku IT i kolejowego na etapie przygotowywania koncepcji ZSS, było, że najefektywniejszym, a wręcz jedynym realnie wykonalnym sposobem na realizację projektu ZSS w ustalonym terminie, jest jego realizacja przy pomocy własnego zaplecza informatycznego. Główną przyczyną takiej decyzji był wynikły z badania fakt, że **żadna firma w Polsce**, nie wprowadziła do tej pory rozwiązania agencyjnej sprzedaży biletów kolejowych w kioskach, sklepach oraz innych punktach w pobliżu dworców kolejowych – co pozwala na znaczne obniżenie kosztów prowadzenia dystrybucji biletów oraz pozwala na prowadzenie przez załogi pociągów **KONTROLI** zamiast **SPRZEDAŻY BILETÓW**.

Warto zaznaczyć również, iż spółka Inteko jest spółką **non profit**, która miała zrzeczać firmy z zawiązanego w czerwcu 2012 roku Klastra Innowacyjnych Technologii Kolejowych, oraz realizować w ramach klastra projekty własne i finansowane ze środków UE w ramach swojej działalności.

Należy również z całą stanowczością zaznaczyć, że projekt ZSS mimo bardzo krótkiego czasu na przygotowanie i wdrożenie działającego produkcyjnie systemu, dochował terminów które na rynku IT wydawały się niewykonalne. Była to jedna z nielicznych rzeczy jaka prawidłowo działała już w dniu 9 grudnia 2012, co bez wątplenia można uznać za bardzo duży sukces tego projektu.

Dodatkowo należy zaznaczyć, że działania związane z rozwojem rozwiązań były przez Inteko do tej pory prowadzone i w ramach tych działań powstał m.in. moduł centralny (kernel) do budowy systemu zarządzania klasy CRM/ERP oraz zapowiadana aplikacja mobilna, które znajdują się obecnie w fazie testów.

W ramach działań związanych z budową struktury informatycznej Inteko musiało ponieść koszty na które składają się m.in.:

1. Dział Handlowy – 3 opiekunowie sieci sprzedaży do pozyskania i utrzymania sieci agentów pracujący 7 dni w tygodniu, samochody dla handlowców inne materiały użytkowe, biuro, komputery, przygotowanie i sprawdzenie baz ofert

2. Dział Programowania – 3 programistów C#.NET oraz MSSQL z wieloletnim doświadczeniem w projektowaniu oraz implementacji systemów bazodanowych w architekturze klient-serwer.

o Zaplecze techniczne w postaci wymaganego do realizacji projektu sprzętu oraz oprogramowania.

o Firma Inteko jest partnerem m.in. firmy Microsoft w programie BizSpark w ramach prowadzonych przez nią programów partnerskich oraz certyfikacji.

o Do realizacji projektu wymagane było zaprojektowanie oraz implementacja:

- Aplikacji terminalowej do punktów sprzedaży dla agentów z systemem Windows Embedded 6.5, w ramach tej aplikacji należało zaprojektować oraz wykonać:

- Intuicyjny interfejs użytkownika przedstawiający w sposób czytelny taryfę przewoźnika w ramach ofert na sprzedaż biletów (sprzedawcy w punktach agencyjnych niejednokrotnie są ludźmi niezaznajomionymi z nowymi technologiami)

- Logika biznesowa zapewniająca pełne bezpieczeństwo w procesie sprzedaży biletów

- Generowanie rekordów sprzedaży oraz ich wysyłka do centralnej bazy danych

- Zabezpieczenie funkcjonalności terminalu na wypadek utracenia połączenia, czyli częściowa funkcjonalność offline zapewniająca zapisywanie rekordów sprzedaży na urządzeniu przy chwilowym braku połączenia i pełną synchronizację z centralną bazą danych w momencie ponownego połączenia (punkty agencyjne są zazwyczaj w mniejszych miejscowościach gdzie niemożliwe jest zapewnienie nieprzerwanego i stabilnego dostępu do sieci)

- Komunikacja z centralnym serwerem

- Wydruk biletu przez połączoną interfejsem bluetooth drukarkę termiczną

- Aplikacja do sprzedaży biletów w biletomatach, zaprojektowana przez Inteko, implementacja wykonana przez dostawcę biletomatów.

- Baza danych MSSQL zawierająca w sobie:

- Wymagane dane taryfowe do generowania ofert sprzedaży biletów kolejowych

- Rekordy sprzedaży

- Dane konfiguracyjne terminali agenckich oraz biletomatów

- Dane wymagane do zarządzania siecią sprzedaży

- Dane fiskalne oraz kontaktowe agentów

- Logi działania systemu

- „WebService” wystawiony na serwerze spółki implementujący logikę biznesową systemu sprzedaży w zakresie:

- Autentykacja urządzeń terminalowych do sprzedaży biletów u agentów

- Udostępnienie danych taryfowych urządzeniom terminalowym wymaganych do sprzedaży biletów

- Odbieranie z urządzeń terminalowych oraz archiwizacja rekordów sprzedaży

- Eksport rekordów sprzedaży do wewnętrznego systemu sprzedaży Kolei Śląskich

- Zapewnienie komunikacji pomiędzy biletomatami a wewnętrznym systemem sprzedaży Kolei Śląskich

- Udostępnienie danych dla portalu szybkibilet.pl z danymi o dostępnych punktach sprzedaży systemu.

- Centralny system zarządzania siecią sprzedaży zaprojektowany przez Inteko, którego implementacja z powodu krótkich terminów realizacji oraz minimalizacji kosztów zostały zlecone firmie zewnętrznej. System posiada następującą funkcjonalność:

- Zarządzanie dostępnymi ofertami w sieci sprzedaży

- Zarządzanie terminalami oraz biletomatami w ramach systemu

- Raportowanie sprzedaży ZSS

- Prowadzenie rozliczeń z agentami

- Przegląd oraz statystyki sprzedaży

- Panel administratora

· Odpowiedni podział uprawnień możliwy do przypisania użytkownikom z poziomu panelu administratora.

3. Dział IT – Dział IT – 3 specjalistów IT z wysokimi kwalifikacjami (certyfikat Microsoft w zakresie instalowania, zarządzania i utrzymania systemów serwerowych) z wieloletnim doświadczeniem w:

- przygotowaniu infrastruktury sieciowej w topologiach lokalnych i rozproszonych ze znajomością konfiguracji i zarządzania urządzeń aktywnych sieci (routery, switch'e, APN itp.) z wykorzystaniem między innymi: VPN IPsec, GPRS z uwzględnieniem systemów zabezpieczeń takich jak sprzętowe i wirtualne firewall'e
- przygotowaniu i zarządzaniu systemami serwerowymi na serwerach fizycznych i w środowiskach wirtualnych (cloud computing, hyper-v)
- przygotowaniu i zarządzaniu platform bazodanowych stanowiących integralną część systemów sprzedaży
- testowaniu przedwdrożeniowym, wdrażaniu oraz utrzymaniu i monitorowaniu poprawności działania implementowanych rozwiązań IT
- obsłudze i implementacji oprogramowania na urządzeniach mobilnych wraz z opracowaniem sposobów komunikacji z urządzeniami zewnętrznymi
- dorażnej pomocy użytkownikom implementowanych rozwiązań
- obsłudze systemów koordynacyjnych i wspomagających działanie zewnętrznego systemu sprzedaży takich jak: systemy pocztowe, serwery web, itp.
- koordynacji działań z firmami i podwykonawcami w zakresie ciągłego utrzymania pracy systemów sprzedaży

Pracownicy działu It posiadają szeroką wiedzę z całego obszaru działań IT co pozwala optymalizować koszty przy zakupach koniecznego sprzętu i oprogramowania.

4. Dział Marketingu – 2 specjalistów ds. marketingu i PR, przygotowanie i wdrożenie strategii komunikacyjnej i promocyjnej systemu (materiały reklamowe, szkolenia Agentów, strona internetowa, działania media relations, kampania reklamowa i informacyjna), komputery, telefony służbowe, oprogramowanie, biuro. W ramach działań promocyjnych wynikających z umowy Inteko przeprowadziło wspólnie z Biurem Marketingu kampanię promocyjną opartą w dużej mierze o nośniki zewnętrzne (plakaty, billboardy) oraz marketing bezpośredni (m.in. ulotki informacyjne dostarczone do WSZYSTKICH mieszkańców gmin w których uruchomiono terminale SZYBKI BILET, informatorzy przy automatach biletowych którzy zostali w grudniu 2012 wykorzystani jako informatorzy KŚ w związku z problemami przy przejęciu obsługi linii)

5. Koszty Zewnętrzne – przygotowanie koncepcji i opinii prawno-księgowej dot. prowadzenia sprzedaży w modelu wdrożonym w ZSS, przygotowanie kompletu umów, aneksów, regulaminów umożliwiających prowadzenie sprzedaży przez Agentów, zakup terminali mobilnych, drukarek, materiałów eksploatacyjnych itp.

Przypominamy, że termin wdrożenia ZSS wynosił zaledwie 2 miesiące (termin uruchomienia – 9 grudnia 2012 roku, termin podpisania ww. umowy – 8 października 2012 roku).

Ponadto należy pamiętać, że firma Koleje Śląskie w toku przygotowywania koncepcji wdrożenia Zewnętrznego Systemu Sprzedaży rozpoznała rynek w tym zakresie. Z analizy wyciągnięto następujące wnioski: **(ze względu na tajemnicę handlową prowadzonych rozmów - dokumentacja, notatki oraz nazwy firm stanowią tajemnicę przedsiębiorcy)**

1. Na rynku polskim funkcjonują firmy, które realizują podobne zadania dla biletów kolejowych i posiadają własne oprogramowanie taryfowe. Jedna z firm odmówiła złożenia oferty w pełnym zakresie (terminale agencyjne z organizacją sieci + biletomaty), druga firma już na etapie rozmów była poza zasięgiem finansowym Spółki, jedna z firm złożyła ofertę na dostawę terminali z oprogramowaniem (bez organizacji sieci sprzedaży), jednak oferta nie była wystarczająca ze względu na:

- klasa terminali – terminale klasy Verifone VX510, przy oczekiwaniach ze strony KŚ przynajmniej terminali opartych o środowisko Windows dla których można uruchamiać w przyszłości inne usługi i mają interfejs graficzny oraz ekran dotykowy
- termin realizacji – do 31 stycznia 2013 (brak możliwości uruchomienia w terminie do 9 grudnia 2012)
- cena – tylko za dostawę 70 terminali z drukarkami – to łącznie ponad 350.000,00 PLN, jednak z rozbiciem na cenę zestawu jednostkowego ZESTAW + OPROGRAMOWANIE, czyli w przypadku chęci dalszego rozwoju sieci, konieczny byłby zakup nowych terminali wraz z oprogramowaniem. Oferta bez organizacji i utrzymania systemu sprzedaży (pozyskanie agentów, obsługa agentów, materiały eksploatacyjne oraz biletomatów),
- dodatkowe koszty wdrożenia - do ww. ceny należałoby jeszcze doliczyć koszty przygotowania oprogramowania do wybranych automatów biletowych oraz interfejsu komunikacyjnego, koszty przygotowania koncepcji prawno-księgowej, przeprowadzenia kampanii informacyjnej i inne koszty wymienione powyżej
- dodatkowe koszty w przyszłości - wybór oferty zewnętrznej firmy wiązałby się z koniecznością ponoszenia dodatkowych kosztów przy każdej modyfikacji oprogramowania oraz chęcią rozwoju rozwiązania

2. Poza firmami posiadającymi własne rozwiązania taryfowe dla biletów kolejowych istnieją również firmy które prowadzą podobne do ZSS rozwiązania kompleksowe, jednak nie dla rynku kolejowego. Analiza poziomu prowizji znajduje się w kolejnych punktach, jednak należy zaznaczyć że w toku prowadzonych rozmów dot. ewentualnego wdrożenia nie rekomendowano kontynuacji projektu w pełnym zakresie ze względu na brak doświadczenia i podstawowej wiedzy taryfowo-ofertowej z zakresu funkcjonowania i rozliczania przewozów kolejowych oraz nierealnego terminu dostawy odpowiedniego rozwiązania (termin 9 grudnia 2012 nie wchodził w grę).

Prawdopodobnie powyższe przesłanki zadecydowały o podjęciu przez poprzedni Zarząd Kolei Śląskich decyzji o zleceniu przygotowania ZSS Spółce Inteko z zamiarem stworzenia w oparciu o zespół specjalistów zaangażowanych przy wdrożeniu systemu struktury informatycznej, która będzie wykorzystywana w przyszłości do realizacji kolejnych działań w ramach działania Klastra Innowacyjnych Technologii Kolejowych.

Także system prowizji od sprzedanych biletów został poddany krytyce przez ZDG TOR. Prowizja pobierana przez Inteko jest odpowiednio:

1. W przypadku terminali SZYBKI BILET – prowizja 5% jest w całości przekazywana agentom prowadzącym sprzedaż biletów (sklepikarzom, handlowcom, właścicielom sklepów). Przykładowe wynagrodzenie agentów prowadzących sprzedaż w marcu 2013 z tego tytułu:

Kiosk obok dworca PKP w miejscowości na linii S5: 635 biletów -> 70,78 zł prowizji
 Kiosk w Tychach sprzedający głównie bilet pomarańczowy: 250 biletów -> 17,81 zł prowizji
 Sklep w okolicy Dworca w miejscowości letniskowej: 448 biletów -> 81,97 zł prowizji
 Powyższy poziom prowizji jest poziomem minimalnym dającym możliwość pozyskania agentów do sprzedaży biletów.

2. Prowizja pobierana z biletów sprzedanych w automatach biletowych w rzeczywistości wynosi niewiele ponad 2% (od 5% prowizji należy odliczyć opłatę pobieraną przez enquiera tzw. interchange, większość automatów biletowych prowadzi sprzedaż z płatnością kartami). Pozostałe środki są przeznaczane na dzierżawę miejsc reklamowych (plakaty Szybki Bilet, oraz rozkłady jazdy KŚ) na obiektach należących do agentów Szybki Bilet. W praktyce Spółka Inteko nie pobiera żadnej prowizji za sprzedane bilety.

Nasz największy sprzeciw budzi stwierdzenie, że Koleje Śląskie mogły uzyskać znacznie lepsze warunki na rynku wyłaniając partnera do tego zadania w konkurencyjnym postępowaniu. Nie wiemy na jakiej podstawie Audytor stawia taką tezę. Przede wszystkim NIE MA NA RYNKU firmy prowadzącej sprzedaż biletów kolejowych poprzez punkty agencyjne (kioski, sklepy) będące w pobliżu dworców kolejowych. Nie ma więc z czym porównać tej umowy.

Na podstawie będących w naszym posiadaniu podobnych umów oraz otrzymanych ofert częściowych i posiadanych materiałów, można przeprowadzić krótką analizę:

Lp	Podstawa	Prowizja	Dodatkowe opłaty	Prowizja przy sprzedaży kartami	Uwagi
1	Umowa pomiędzy Związkiem Transportu Miejskiego z dużego miasta, a jedną z działających firm prowadzących sprzedaż agencyjną/operatorską poprzez terminale i automaty biletowe.	7%	+ 2% (interchange) + koszty papieru	9% + koszty papieru	- sprzedaż biletów komunikacji miejskiej – dużo łatwiej opracować system, wydawać bilety itd. - urządzenia nie przechodzą na własność Zamawiającego - minimalna wartość miesięczna prowizji to 1000 zł za automat (!)
2	Oferta otrzymana przez KŚ w toku rozmów dotyczących możliwości uruchomienia sprzedaży w automatach biletowych od firmy prowadzącej taką sprzedaż.	7%	+ 2% (intechange) + koszty papieru + utrzymanie lokalizacji pod automaty	9% +koszty papieru + utrzymanie lokalizacji	- termin realizacji ok. 9 miesięcy od podpisania umowy - automaty TYLKO w dużych miastach - mała ilość automatów w sieci - urządzenia nie przechodzą na własność Zamawiającego - tylko automaty przyjmujące płatność kartą - także bilety miesięczne 9%
3	Oferta otrzymana przez KŚ w toku rozmów dotyczących możliwości uruchomienia sprzedaży w automatach	8%	+ 2% (interchange) + koszt papieru + utrzymanie lokalizacji pod	10% +koszty papieru + utrzymanie lokalizacji	- termin realizacji ok. 6 miesięcy od podpisania umowy - automaty TYLKO w

	biletowych od innej firmy prowadzącej taką sprzedaż.		automaty		dużych miastach - bardzo mała ilość automatów w sieci - urządzenia nie przechodzą na własność Zamawiającego - także bilety miesięczne 9%
4	ZSS KŚ	5% lub 2,5% Jednorazowe/miesięczne	+ utrzymanie lokalizacji pod automaty	5% lub 2,5% Jednorazowe/miesięczne + utrzymanie lokalizacji pod automaty	- 32 automaty - także małe miejscowości i miasteczka - 100 terminali - własność systemu i urządzeń przechodzi na KŚ w momencie spłaty finansowania (leasingu) przez Inteko tj. po 3 latach

Należy również pamiętać o ew. kosztach zmian w systemie (wprowadzanie nowych ofert, modyfikacji itp.).

Spółka Inteko prowadzi obecnie rozmowy z inną Spółką kolejową oraz Spółką prowadzącą przewozy autokarowe nt. wprowadzenie ofert do systemu ZSS.

Proponowane prowizje wahają się w przedziale 6-8%.

W przypadku zgody KŚ i uruchomienia sprzedaży uzyskane przychody mogą zostać przeznaczone np. na dalszy rozwój projektu Szybki Bilet lub wdrożenie systemu mobilnej informacji pasażerskiej dla pasażerów bez ponoszenie dodatkowych kosztów lub inny cel zgodny z polityką KŚ.

ZDG TOR przytacza oświadczenie Zarządu Kolei Śląskich, iż umowa ta jest dla Kolei niekorzystna. Zarząd zapowiada bowiem, że przygotuje aneks, który postanowi, iż po upływie trzyletniego okresu utrzymania automaty biletowe staną się własnością Kolei Śląskich. Koleje Śląskie dysponowały do tej pory oświadczeniem Zarządu Inteko potwierdzającym fakt przekazania własności automatów i terminali Spółce KŚ. Wszedł jednak w życie aneks porządkujący to założenie formalnie.

Aby ocenić wartość łącznej sprzedaży biletów w ramach systemu ZSS w kolejnych miesiącach należy ją poddać analizie pod kątem kilku czynników:

1. SYTUACJA PRZEWOZOWA W GRUDNIU 2012

- problemy z przejściem linii spowodowały spadek sprzedaży biletów we wszystkich kanałach oraz zmniejszoną liczbę pasażerów,
- ostatni tydzień grudnia to okres Świąt i Nowego Roku w trakcie których Agenci SZYBKI BILET w większości zamykają swoje sklepy, więc normalna sprzedaż trwała zaledwie 2 tygodnie.

2. URUCHOMIENIE NOWEGO KANAŁU SPRZEDAŻY

- rozpoczęcie działania systemu wiąże się z wejściem nowej usługi (jak np. SZYBKI BILET) na rynek i koniecznością znalezienia użytkowników tego rozwiązania co jest procesem długotrwałym i wymagającym stałego działania

- wejście innych innowacyjnych usług na rynek w przypadku innych przewoźników na całym świecie również wiązało się z koniecznością dbania o stały rozwój i wzrost sprzedaży (jesteśmy w posiadaniu dokumentów potwierdzających ten fakt, są one również dostępne w wielu bibliotekach internetowych)

- powoływanie się na wyniki w pierwszych tygodniach sprzedaży jest nierzetelne

- analiza sprzedaży powinna nastąpić min. po 2-3 kwartałach zgodnie z przyjętą praktyką

3. POLITYKA HANDLOWA KŚ

- punkty agencyjne i automaty biletowe miały być odpowiednikiem kas w rozumieniu Regulaminu Przewozowego, na tym założeniu powstawał system, co wymusiłoby na pasażerach zakup biletu w punktach i automatach a nie u załogi pociągu (opłata dodatkowa za wydanie biletu jeśli na stacji funkcjonuje punkt sprzedaży). Brak takiego rozwiązania obniża znaczenie punktów sprzedaży działających w ramach ZSS

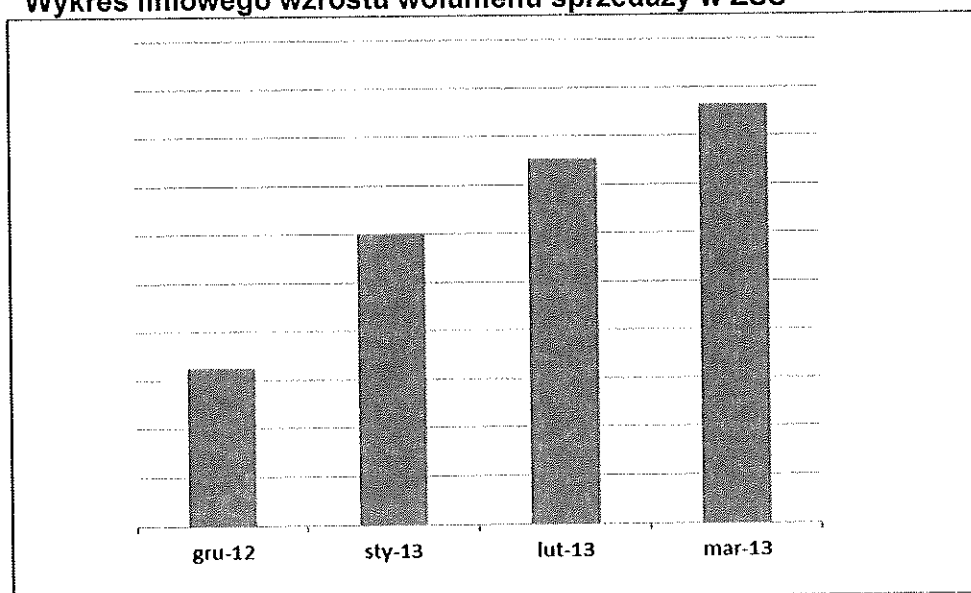
- zmiana polityki handlowej w stosunku do sprzedaży mobilnej w pociągach przewoźnika, tzn. położenie nacisku na dużą sprzedaż biletów przez załogi, co automatycznie obniża popyt na bilety dystrybuowane w sieci ZSS, ale komplikuje sprawę kontroli biletów. Bez wchodzenia w szczegóły należy uznać jednak że ma to wpływ na poziom sprzedaży, a sam system ZSS był projektowany dla innych założeń handlowych

- brak miejsca dla uruchomienia wszystkich automatów biletowych – w dalszym ciągu (z przyczyn obiektywnych) KŚ nie zapewniły miejsca na uruchomienie części automatów biletowych we wskazanych lokalizacjach. W przypadku uruchomienia wszystkich automatów sprzedaż również znacząco wzrośnie.

- lokalizacja automatów – automaty zostały zlokalizowane w miejscowościach w których brakowało kanału sprzedaży (w dużej części małych miejscowościach) a nie w centrach dużych miast gdzie sprzedaż jest wysoka. Wynika to z prostego założenia: KOSZT UTRZYMANIA AUTOMATU BILETOWEGO JEST ZNACZNIE NIŻSZY NIŻ KOSZT OTWARCIA KASY. Dlatego część automatów nie osiągnie nigdy wysokiego poziomu sprzedaży, bo tak miało być w założeniu.

Biorąc pod uwagę powyższe można jeszcze zaprezentować liniowy wzrost sprzedaży w miesiącach 12-2012 – 03-2013 ilustrujący stale zwiększającą się sprzedaż w kanałach ZSS:

Wykres liniowego wzrostu wolumenu sprzedaży w ZSS



Kolejna krytykowana umowa to **umowa na doradztwo finansowe**. Umowa ta nigdy nie było wykonywana, Spółka Inteko nie wystawiła z jej tytułu ani jednej faktury i została ostatecznie rozwiązana za porozumieniem stron.

Także **umowa zarządzania powierzchniami reklamowymi** została poddana gruntownej krytyce, przede wszystkim ze względu na wyłączność. Jest to przyjęte rozwiązanie popularne na rynku reklamowym. W przypadku braku zasady wyłączności Spółka prowadząca sprzedaż mogłaby zostać w prosty sposób „ominięta” i nie miałaby możliwości pozyskania środków na pokrycie swoich inwestycji w projekt (zakup ramek, przygotowanie oprogramowania, zatrudnienie wyspecjalizowanych handlowców itp.). Umowa jest podpisana z zastrzeżeniem możliwości wypowiedzenia w krótkim okresie (3 miesiące) oraz daje Kolejom Śląskim możliwość przejęcia własności zamontowanych w pociągach ramek reklamowych po okresie 12 miesięcy, co w sposób wystarczający zabezpiecza interes Kolei Śląskich. Zasady przyjęte w umowie są lepsze niż oferowane przez Domu Mediowego zasady prowadzenia sprzedaży i rozliczeń, które Przewoźnik otrzymał.

Przyjęte zasady wzajemnego rozliczania pozostawiają pełną kontrolę i możliwości zmiany cen powierzchni reklamowych po stronie Kolei Śląskich co daje przewoźnikowi możliwość dysponowania powierzchniami (część powierzchni zakupionych przez Inteko jest przeznaczonych do wyłącznych celów promocyjnych Kolei Śląskich) oraz kształtowania cen i dostosowywania ich do popytu na powierzchnie reklamowe.

Zadaniem Inteko było zorganizowanie przedsięwzięcia i przygotowanie odpowiednich materiałów i powierzchni oraz nawiązanie kontaktu z Domami Mediowymi i Agencjami Reklamowymi, a także próby pozyskania klientów bezpośrednio (w tym wypadku Inteko ma możliwość uzyskania przychodu w taki sposób jak wszystkie Domy Mediowe). Cenniki dla klientów końcowych i Domów Mediowych przygotowują Koleje Śląskie.

Załączamy także argumenty przemawiające za zawarciem z Inteko **umowy na tzw. mobilność**:

1. Wynagrodzenie ryczałtowe, które nie ulega zmianie niezależnie od ilości kolejno pozyskiwanych pojazdów,
2. Brak zobowiązań pracowniczych dla zamawiającego,
3. Ciągłość mobilności floty w zakresie ilości przekazanych pojazdów,
4. Ograniczenie kosztów użytkowania pojazdów poprzez stały monitoring ich przebiegu i zużycia paliwa – wdrożenie systemu GPS,
5. Optymalizacja wartości floty do ilości samochodów – dostarczanie większej ilości pojazdów używanych z pełną gwarancją w miejsce nowych, w ramach ustalonego budżetu
6. Kompleksowość usługi:
 - a. ustalenie i wdrożenie regulacji i procedur dotyczących eksploatacji samochodów w tym ich wydawania pracownikom Kolei Śląskich,
 - b. prowadzenie bazy danych Floty w tym osób którym przekazane zostały samochody,
 - c. przygotowywanie raportów dotyczących kosztów związanych z utrzymaniem Floty,
 - d. nadzorowanie wszelkich czynności serwisowych w stacjach obsługi na terenie kraju, zgodnie z wymaganiami producentów samochodów oraz wymaganiami wynikającymi z umów dotyczących tych pojazdów,
 - e. dokonywanie przeglądów okresowych, gwarancyjnych i rejestrowych samochodów,
 - f. dokonywania bieżącej konserwacji i napraw samochodów,
 - g. zarządzanie ubezpieczeniem Floty w tym zapewnienie ciągłości ubezpieczeń obowiązkowych i dobrowolnych,
 - h. pełna obsługa likwidacji szkód komunikacyjnych (od zgłoszenia szkody do uzyskania odszkodowania od ubezpieczyciela),

- i. zarządzanie procesem przekazywania samochodów pracownikom Kolei Śląskich oraz ich odbioru,
- j. zarządzanie wyposażeniem Floty w tym w zakresie wymiany ogumienia (w tym sezonowej) oraz wymiany gaśnic i apteczek w miarę upływu terminu ważności,
- k. zarządzanie kartami paliwowymi,
- l. kontrole jakości i zasadności wykonywanych napraw serwisowych oraz cen użytych materiałów i części, kontrola poziomu kosztów usług serwisowych,
- m. monitorowanie stanu technicznego samochodów (w tym stanu płynów i olejów) i podejmowanie decyzji dotyczących napraw lub serwisowania a także ewentualnego wycofania pojazdu z eksploatacji,
- n. zapewnienie samochodów zastępczych w razie wypadku, awarii czy czasowej niesprawności samochodów,
- o. bieżące sprzątanie i czyszczenie samochodów,
- p. montażu i instalacji niestandardowego wyposażenia samochodów,
- q. zapewnienia 1 (jednej) osoby z uprawnieniami odpowiednimi dla prowadzenia wszystkich samochodów wchodzących w skład Floty jako kierowcy, dla potrzeb Kolei Śląskich,
- r. przechowywania pełnej dokumentacji dotyczącej samochodów wchodzących w skład Floty. W skład dokumentacji dotyczącej Floty wchodzi w szczególności:
 - dowód rejestracyjny,
 - potwierdzenia zawarcia umowy OC AC NW,
 - warunki ubezpieczenia ubezpieczyciela,
 - warunki gwarancji producenta,
 - wykaz stacji serwisowych,
 - książka gwarancyjna Samochodów,
 - instrukcja obsługi,
 - dokumentacja księgowa.

ZGD TOR podnosi nieprawdziwe informacje co do miesięcznych kosztów świadczenia usługi mobilności przez Inteko Sp. z o.o. Miesięczna kwota nie wynosi jak podnosi ZDG TOR ok. 85.000 zł/ miesięcznie. Zgodnie z fakturą nr 06/03/2013 wystawioną przez Inteko Sp. z o.o. usługa mobilności w miesiącu lutym 2013 wyniosła 56.192,53 zł netto. TOR zawyżył miesięczną wartość tej umowy o prawie 30.000,00 zł.

W treści raportu zarzucono Kolejom Śląskim, że członkowie Rady Nadzorczej Inteko Sp. z o.o. nie mają zawartej z Kolejami Śląskimi umowy na nadzorowanie działalności spółki Inteko poprzez zasiadanie w Radzie Nadzorczej. Zgodnie z art. 215 kodeksu spółek handlowych, Rada Nadzorcza powoływana i odwoływana jest uchwałą wspólników. Z powyższego wynika, że odpowiednia uchwała Zgromadzenia Wspólników daje członkom rady nadzorczej legitymację do wykonywania swojej funkcji. Stosunek korporacyjny między członkami rady nadzorczej a spółką nawiązuje się w momencie powołania. Żadna inna czynność nie jest konieczna do pełnienia funkcji nadzorczych w ramach organu. Kodeks spółek handlowych nie formuluje żadnych rygorów co do potwierdzenia bądź umocnienia funkcji członka Rady Nadzorczej w drodze dodatkowej czynności np. umowy między wspólnikiem. Ani doktryna ani praktyka nie wypracowała konieczności czy tym bardziej celowości zawierania umów między poszczególnymi członkami Rady Nadzorczej a danym wspólnikiem, której przedmiotem byłoby wykonywanie czynności nadzorczych na rzecz tego konkretnego wspólnika. Rada Nadzorcza działa w oparciu tylko o uchwałę wspólników. W spółce Inteko Zgromadzenie Wspólników podjęło stosowną uchwałę a więc RN została powołana prawidłowo zgodnie z umową spółki i ksh. Teza o konieczności zawarcia umowy między członkami RN Inteko a Kolejami Śląskimi jest nieuprawniona i bezzasadna.

Kolejna teza dotycząca Inteko ma związek z zamiarem sprzedaży udziałów tej Spółki przez Koleje Śląskie. Zgodnie z aktem założycielskim Kolei Śląskich zbycie udziałów lub akcji innych spółek wymaga zgody Zgromadzenia Wspólników. Uchwała Zgromadzenia Wspólników musi zostać poprzedzona opinią Rady Nadzorczej wyrażoną w formie uchwały. Zostało skierowane jedno pismo do spółki Inteko, którego celem był zobowiązanie Zarządu Inteko do przedstawienia wyceny udziałów. Koleje Śląskie Sp. z o.o. wniosły o przedłożenie przez Inteko wyceny udziałów. W treści pisma wskazano, że jakiegokolwiek decyzje Kolei Śląskich są uzależnione od uzyskania aprobaty odpowiednich organów spółki. Podczas posiedzenia Rady Nadzorczej Kolei Śląskich 14 marca 2013 roku Prezes Zarządu M. Borowski cofnął wniosek o wyrażenie zgody na zbycie udziałów Inteko z uwagi na brak wyceny oraz niespłacenia do tego czasu obligacji w wysokości 6 mln złotych, a te dwa założenia były niezbędne do przeprowadzenia tej operacji. U podstaw inicjatywy sprzedaży udziałów Inteko leży chęć Zarządu Kolei Śląskich do wyeliminowania istnienia podmiotów zależnych.

Spółka podkreśla, że zostały wdrożone prace nad ustaleniem zasad nadzoru właścicielskiego nad spółkami-zależnymi. Biuro Organizacyjno-Prawne pracuje nad stworzeniem zasad nadzoru właścicielskiego w oparciu o zasady określone w Załączniku do uchwały nr 409 / 352 /III/2010 Zarządu Województwa Śląskiego z dnia 25 lutego 2010 r.

W 2011 r. Koleje Śląskie Sp. z o.o. przeprowadziły ponad 40 postępowań o udzielenie zamówień publicznych, z czego Witold Wywrot jako przedstawiciel Biura Finansowego, uczestniczył jako członek komisji w 6 postępowaniach (dostawa 5 EZT AKŚ, dostawa mebli, dostawa gablot informacyjnych, dostawa aut, usługa czyszczenia kas, usługa inkasso przy czym tylko dostawa 5 EZT AKŚ i dostawa mebli była prowadzona w trybie przetargu nieograniczonego, pozostałe postępowania były prowadzone w trybie ofertowym w oparciu albo o regulamin udzielania zamówień sektorowych do 387.000 euro albo zamówień do 14 tys. euro).

W 2012 r. Koleje Śląskie Sp. z o.o. przeprowadziły ok. 80 postępowań o udzielenie zamówień publicznych z czego Witold Wywrot jako przedstawiciel Biura Finansowego, uczestniczył jako członek komisji w 2 postępowaniach (dostawa mebli oraz dostawa auta które były prowadzone w trybie ofertowym na podstawie regulaminu zamówień sektorowych do 400.000 euro). Postępowanie na dostawę kart paliwowych (uchwała Zarządu 13/2012) nie zostało nigdy wszczęte. Postępowanie na dostawę zestawów kołowych (uchwała Zarządu 16/2012) oraz postępowanie na wdrożenie systemu sprzedaży biletów za pośrednictwem Internetu (Uchwała Zarządu 20/2012) nie zostały wszczęte. Co więcej Uchwałą Zarządu nr 72/2012 z dnia 18 lipca 2012 roku Pan Witold Wywrot został odwołany z komisji przetargowej ze względu na pełnienie funkcji prezesa Inteko w postępowaniu na dostawę w formie leasingu 2 elektrycznych zespołów trakcyjnych (KS/ZP/9/2012) a jego miejsce zajął Pan Wojciech Smolka. Powyższe informacje można było uzyskać po analizie dokumentacji postępowań sektorowych, które prowadziła Spółka. Jednakże Pan Andrzej Wiśniewski który na miejscu w siedzibie Kolei Śląskich Sp. z o.o. reprezentował ZDG TOR nie był zainteresowany dokumentacją postępowań sektorowych. Poprosił o oferty, SIWZ-y i umowy przetargów taborowych. Zaznaczyć należy, że sam fakt piastowania określonych funkcji niczego nie dowodzi. Podkreślić należy, że zgodnie z ustawą prawo zamówień publicznych członkowie komisji przetargowych składają oświadczenia o braku przeszkód w zasiadaniu w komisji przetargowej. Pan Witold Wywrot przy przetargach ustawowych złożył stosowne oświadczenia. Natomiast wewnętrzny regulamin sektorowy nie wymaga składania takich oświadczeń.

Nasz zdecydowany sprzeciw budzi podtrzymywana przez ZDG TOR sugestia „zatajania przez Zarząd Spółki przed Radą Nadzorczą informacji o rzeczywistej działalności Inteko sp. z o.o.". Wnosimy przynajmniej o uwzględnienie materiału przygotowanego na posiedzenie Rady Nadzorczej Kolei Śląskich w dniu 8 lutego 2013 r. pod

nazwą „Wykaz płatności na rzecz Inteko oraz Silesia Rail”, który zawiera kompleksową informację o łączących Koleje Śląskie i Inteko stosunkach prawnych, dotyczących także emisji obligacji, dzierżawy pojazdów kolejowych, opłat dotyczących zewnętrznego systemu sprzedaży biletów czy usługi mobilności. Wydaje się, że w świetle tego dokumentu teza o zatajaniu działalności Inteko jest skrajnie nieprawdziwa. W tym miejscu należy podkreślić, że na każdym posiedzeniu Rady Nadzorczej Kolei Śląskich w roku 2013 ta kwestia jest szeroko dyskutowana.

W treści raportu znajduje się sformułowanie: „Rodzi się też pytanie o celowość działania władz Kolei Śląskich, które jeszcze w drugiej połowie listopada 2012 roku były gotowe finansować **działalność Silesia Rail sp. z o.o.** kwotą 250 000 zł.” Gdyby autorzy raportu nie pominęli kwestii zmian w składzie osobowy Zarządu Kolei Śląskich nie sformułowaliby zdania przytoczonego wyżej. Do 12 grudnia 2012 roku Zarząd w osobach Prezes Marek Worach i Wiceprezes Artur Nastala wspierali działalność Silesii Rail Sp. z o.o., które prezesem był główny doradca M. Woracha – Pan Piotr Kazimierowski. Natomiast po 13 grudnia 2012 roku Zarząd w osobach M. Borowski, R. Rogowska i Anna Patalong podjęli natychmiastową decyzję o odwołaniu ze stanowiska prezesa zarządu Piotra Kazimierowskiego i podjęcia wszelkich niezbędnych działań mających na celu zakończenie współpracy Silesia Rail Sp. z o.o. a w konsekwencji zakończenie prawnego i gospodarczego bytu tego podmiotu. Warto zaznaczyć, że na całe szczęście porozumienia dotyczące przekazywania Silesii Rail zaliczek na kolejne przedsięwzięcia nigdy nie weszły w życie.

W treści raportu sformułowane niczym nie popartą tezę, że likwidacja Silesii Rail pociągnęłaby za sobą zaangażowanie w proces likwidacji pracowników Kolei Śląskich. Teza ta jest niczym nie poparta i co najmniej śmieszna. Co więcej nie polega na prawdzie. Prezes Zarząd Michał Borowski w rozmowach z pozostałymi wspólnikami zaznaczył, że cały proces likwidacji Spółki zostałby zrealizowany siłami wspólników bez angażowania Kolei Śląskich. Stąd koncepcja zbycia udziałów na rzecz pozostałych wspólników. Zaznaczyć należy, że na dzień bilansowy wartość księgową udziałów Silesii Rail wynosi zero.

Należy także po raz kolejny odnieść się do tezy wskazującej, że **zobowiązania taborowe Spółki są wyższe niż kwoty wynikające z treści uchwał Zgromadzenia Wspólników.** Jako przykład takiego działania służy uchwała nr 26/2012 z 26 lipca 2012 r. wyrażająca zgodę na zaciągnięcie zobowiązania powyżej kwoty 2 milionów złotych na dostawę w formie dzierżawy 6 fabrycznie nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych o szacowanej wartości 194 000 000,00 zł. Zgodnie z art. 32 ust. 1 Prawa zamówień publicznych (tj. z dnia 8 czerwca 2010 r. (Dz.U. Nr 113, poz. 759), dalej: PZP) podstawą ustalenia wartości zamówienia jest całkowite szacunkowe wynagrodzenie wykonawcy, bez podatku od towarów i usług, ustalone przez zamawiającego z należytą starannością. Z kolei zgodnie z art. 91 ust. 2 PZP kryteriami oceny ofert są cena albo cena i inne kryteria odnoszące się do przedmiotu zamówienia, w szczególności jakość, funkcjonalność, parametry techniczne, zastosowanie najlepszych dostępnych technologii w zakresie oddziaływania na środowisko, koszty eksploatacji, serwis oraz termin wykonania zamówienia. W zakresie definicji pojęcia „ceny” PZP w art. 2 pkt 1 odsyła do art. 3 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 5 lipca 2001 r. o cenach (Dz.U. Nr 97, poz. 1050, z późn. zm), który stanowi, że cena jest to wartość wyrażona w jednostkach pieniężnych, którą kupujący jest obowiązany zapłacić przedsiębiorcy za towar lub usługę; w cenie uwzględnia się podatek od towarów i usług oraz podatek akcyzowy, jeżeli na podstawie odrębnych przepisów sprzedaż towaru (usługi) podlega obciążeniu podatkiem od towarów i usług oraz podatkiem akcyzowym. Powyższe rozważania mają znaczenie w kontekście art. 92 PZP, który nakazuje w zawiadomieniu o wyborze oferty wskazać wszystkie kryteria oceny ofert, w tym cenę. Podsumowując: zarzut o przekroczeniu budżetu ustalonego uchwałą Zgromadzenia Wspólników Kolei Śląskich ma źródło w pomyleniu przez autorów wartości brutto i netto. Wskazana w raporcie kwota 219.187.771,20 zł jest ceną, czyli wartością brutto, podczas gdy zgoda dotyczyła kwoty netto – zgodnie ze stosownymi przepisami Prawa zamówień

publicznych. Wartość zamówienia wynikająca z najkorzystniejszej oferty wynosi 178.201.440 złotych i w pełni mieści się w kwocie wskazanej w przytoczonej powyżej uchwale.

Niejasny jest także zarzut dotyczący uchwał nr 31/2012 i 32/2012 z 18 września 2012 r., które zawierały zgody na zaciągnięcie zobowiązania o łącznej wartości 66 000 000 złotych na pozyskanie 15 lokomotyw o parametrach nie gorszych od lokomotyw typu Traxx. Wskazujemy, że poszerzenie tego zamówienia o usługę w postaci obsługi tych pojazdów przez 40 maszynistów nie spowodowało naruszenia zgód korporacyjnych. Ponadto wskazujemy, że zgodnie z art. 6 PZP, jeżeli zamówienie obejmuje równocześnie dostawy oraz usługi albo roboty budowlane oraz usługi, do udzielenia zamówienia stosuje się przepisy dotyczące tego przedmiotu zamówienia, którego wartościowy udział w danym zamówieniu jest największy. Nie da się ukryć, że w tym przypadku wartość dostawy znacząco przewyższała wartość usługi.

Raport z audytu finansowo-prawnego działalności dotyczącej świadczenia usług publicznych w zakresie wykonywania kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich na obszarze województwa śląskiego przez Koleje Śląskie sp. z o.o. w 2012 roku **całkowicie pomija kwestie sumy zobowiązań, jakie Zarząd Spółki miał prawo zaciągnąć w celu pozyskania taboru.** Niniejszym informujemy, że z całkowitej kwoty **710 999 999,98 zł ówczesny Zarząd wykorzystał 373 583 951,73 zł.** Ciężko w tej sytuacji podważyć nasze oświadczenie, w którym stanowczo zaprzeczamy, że zobowiązania taborowe są wyższe niż kwoty wynikające z treści uchwał Zgromadzenia Wspólników.

Spostrzeżenie raportu, które mówi o tym, że „decyzje w sprawie wyrażania zgody na zaciąganie zobowiązań inwestycyjnych przez Spółkę podejmowano bez wskazania źródeł finansowania (str. 14)” nie polega na prawdzie. Organy nadzorcze Spółki informowane były o źródłach finansowania zakupów inwestycyjnych. Wskazane źródła finansowania zakupów inwestycyjnych każdorazowo opisywane były na posiedzeniach Rady Nadzorczej Spółki, czego dowodem są protokoły z posiedzeń tegoż organu.

W punkcie 3.6 Raportu, autorzy raportu formułują tezę o **konieczności restrukturyzacji umów, które obciążają Spółkę.** Autorzy raportu mają wiedzę, że wszystkie umowy taborowe były zawierane w procedurze o udzielenie **zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego.** Spostrzeżenie głoszące, iż „na powstanie tak dużej straty istotnie wpłynęły wysokie koszty pozyskania taboru i wynagrodzeń (w tym szczególnie maszynistów)” wymaga komentarza. Spółka przygotowując rozpoczęcie pracy przewozowej na obszarze całego województwa śląskiego z dniem 9 grudnia 2013 r. miała okres ok. 3 miesięcy od zawarcia umowy z Zarządem Województwa na przygotowanie stosownej bazy taborowej. Bazując na informacjach jakie znajdują się na stronie internetowej ZDG TOR Sp. z o.o. stwierdzić można, że podmiot ten występuje w obrocie gospodarczym zarówno jako wykonawca jak i doradca Zamawiającego (ZDG TOR sporządził SIWZ na wybór przewoźnika (przewoźników) do wykonywania kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich na obszarze województwa pomorskiego oraz odcinków stycznych z sąsiadującymi województwami.) Wobec powyższego można stwierdzić, że **autorzy raportu znają przepisy ustawy o zamówieniach publicznych i mają wiedzę, że modyfikacja umów zawartych w zamówieniach publicznych jest bardzo utrudniona.** W świetle powyższego formułowanie tezy o konieczności restrukturyzacji umów, których restrukturyzacja może być niemożliwa, jest stawianiem tezy oderwanych od przepisów prawa i wymogów formalnych ustawy prawo zamówień publicznych. **Zarząd Spółki w osobach M. Borowski i R. Rogowska, w stosunku do umów przy których było to możliwe (przykład umowa na dostawę lokomotyw typu TRAXX) podjął niezbędne działania w tym wypowiedzenie aby odciążyć finansowo Spółkę.**

Stwierdzenie Audytora, że: „na wysokość kosztów dzierżawy trakcji wpłynęły **nieprawidłowości związane z zawieraniem umów**” nie znajduje uzasadnienia. Nie wykazano nieprawidłowości w zawieraniu umów. Umowy zawierane były na warunkach, jakie oferenci złożyli w przetargach przeprowadzanych w trybie i zgodnie z ustawą Prawo Zamówień Publicznych. Samorząd Województwa Śląskiego nie przyjął strategii pozyskania taboru, na której Spółka mogłaby oprzeć czynione zakupy taborowe.

Kolejne stwierdzenie znajdujące się w Raporcie o tym, iż **Spółka zawyżała koszty amortyzacji** nie jest prawdziwe. Polityka rachunkowości Spółki stwierdza, że:

- Spółka amortyzuje środki trwałe w oparciu o stawki liniowe (str. 13 Polityki Rachunkowości),
- Amortyzacja dla celów podatkowych stanowiąca koszty uzyskania przychodów naliczana jest zgodnie z ustawą z 15 lutego 1992r. o podatku dochodowym od osób prawnych (str. 13 Polityki Rachunkowości),
- Aktywa trwałe będące przedmiotem leasingu finansowego przedstawia się w bilansie na równi z pozostałymi składnikami majątku trwałego i podlegają one umorzeniu wg takich samych zasad. Za okres użytkowania środka trwałego przyjmuje się przewidywany okres trwania umowy leasingowej (str.14 Polityki Rachunkowości),
- Zgodnie w załączniku nr 4 do Polityki Rachunkowości roczne stawki amortyzacji dla środków transportu (grupa 7) zawierać się mogą w przedziale 0,1% do 20%.

Postanowienie umów zawieranych z dostawcami nie stały zatem w sprzeczności z polityką rachunkowości Spółki, a stwierdzenie, że Spółka zawyżała koszty amortyzacji nie polega na prawdzie.

Ponadto należy zauważyć, że tabela amortyzacji określa okres użytkowania taboru związany z kosztami, a czas eksploatacji jest pochodną stanu technicznego, co w przypadku KS było trudne do określenia na początku funkcjonowania Spółki (nie można określić ponadnormatywnego zużycia wynikającego z eksploatacji).

Trudno powiedzieć o jaki Załącznik 14 chodzi Audytorowi, kiedy stwierdza, że „mimo poprawy w stosunku do roku 2012 wskaźnik ten jest niski, gdyż nie przekracza 90%”, co według stwierdzeń Raportu oznacza „kolejny czynnik wpływający na wzrost zapotrzebowania na tabor i zwiększający koszty jego utrzymania”.

W pkt. 5.2. autorzy raportu formułują tezy o **braku podstawowych dokumentów w działalności Spółki takich jak strategia, biznesplan, polityka taborowa**. Nie sposób polemizować z tą tezą. W spółce Koleje Śląskie nigdy nie było strategii czy biznesplanu. Ale podkreślenia wymaga fakt, że program naprawczy, nad którym pracował Zarząd w osobach **Michał Borowski, Renata Rogowska, Anna Patalong (oraz pracownicy biura finansowego)** jest pierwszym dokumentem w Kolejach Śląskich który nosi cechy planu rocznego. Praca nad tym dokumentem przebiegała w **ścistej współpracy z Wydziałem Publicznego Transportu Zbiorowego UMWS**. Dokument ten określa ramy działalności Spółki co do pracy eksploatacyjnej i poziomu dofinansowania. Dopiero ustalenie powyższych podstawowych parametrów działalności pozwala na formułowanie dalszych dokumentów co do biznesplanu czy strategii. Podkreślenie wymaga fakt, że Zarząd (w osobach M. Borowski, R. Rogowska) wdrożył niezbędne działania zmierzające do stworzenia biznesplanu Spółki poprzez zobowiązane wszystkich dyrektorów do zweryfikowania potrzeb kadrowych swoich biur oraz zweryfikowania kosztów jakie generują dane biura. Powyższe dane będą stanowiły podstawę do stworzenia preliminarza wydatków Spółki a także biznesplanu. Zaznaczyć należy, że wszystkie te działania wymagają czasu. Zarząd wybrany 13 grudnia 2013 roku miał przede wszystkim ustabilizować sytuację przewozową na torach a dopiero w drugiej kolejności uzdrowić organizację Spółki. Zaznaczyć należy, że chaos jaki zapanował po 9 grudnia 2012 roku został opanowany ekstremalnie szybko. **Bardzo szybko zlikwidowana autobusową komunikację zastępczą, dokonano korekty rozkładu jazdy we współpracy z zarządcą infrastruktury, naprawiono wadliwie skonstruowane obiegi ludzkie (drużyny trakcyjne, drużyny konduktorskie), przywrócono współczynniki punktualności do poziomów wymaganych w umowie z Organizatorem, zreorganizowana spółkę i przywrócono biuro finansowe.** Zarząd zakończył pierwszą fazę swojej działalności mającą na celu opanowanie chaosu i przywrócenie stabilności operacyjnej Spółki. Obecnie Spółka weszła w kolejną fazę – weryfikowanie i wprowadzanie nowych standardów w zarządzaniu Spółką wyrażające się wdrożeniem programu naprawczego i przystąpieniem do konstruowania biznesplanu i zasad budżetowania na rok 2013.

W Podsumowaniu audytor w Rozdziale 10, pkt. 16 stwierdza: „**Brak analizy potrzeb taborowych uniemożliwia ocenę celowości pozyskania poszczególnych rodzajów taboru i zawartych umów.** Przeprowadzona analiza głównych kosztów eksploatacyjnych poszczególnych typów pojazdów, którymi dysponują obecnie Koleje Śląskie wskazuje, że dotychczasowe działania w kierunku pozyskania pojazdów spalinowych i składów lokomotywa+wagony były błędne i rodzące dodatkowe koszty. Nie znajduje to jednak pełnego odzwierciedlenia w przygotowanym przez Zarząd Spółki planie naprawczym”. Aktualny Zarząd Spółki Koleje Śląskie powołał w Biurze Realizacji Przewozów Dział ds. Obiegów Pociągów zajmujący się przygotowaniem Planu obiegów składów pociągów rocznego oraz zamknięciowego. Przedmiotowy Dział razem z Zespołem ds. Oferty Przewozowej każdorazowo, przed wprowadzeniem nowego rozkładu jazdy i czterech rozkładów zamknięciowych, jakie obowiązują w 2013r, przeprowadza analizę potrzeb taborowych pod kątem zapewnienia realizacji pracy eksploatacyjnej.

Przeprowadzana analiza uwzględnia posiadany tabor, który będzie kierowany do obsługi poszczególnych odcinków linii oraz wskazuje zapotrzebowanie niezbędne do wykonania przewidywanej i zakładanej pracy przewozowej.

W chwili obecnej trwają również intensywne prace nad strategią taborową spółki na rok 2014 i lata kolejne. Punktem wyjściowym do przygotowania strategii taborowej jest wysokość pracy eksploatacyjnej, którą spółka planuje wykonywać w kolejnych latach. Przygotowanie strategii taborowej spółki wymaga zestawienia wielkości planowanej pracy eksploatacyjnej (wynikającej z planowanych ilości połączeń na danych liniach komunikacyjnych) oraz kosztów eksploatacji danych typów taboru z uwzględnieniem współczynnika stanu gotowości techniczno-eksploatacyjnej.

Program naprawczy z założenia jest dokumentem o krótkoterminowym charakterze. Miał on zgodnie z wskazaniem Właściciela obejmować działania jakie należy podjąć do końca 2013 roku aby sytuacja Spółki został ustabilizowana. Stąd też niezrozumiale jest twierdzenie Audytora w Raporcie, że program ten „nie jest programem który ma na celu kompleksową naprawę czy restrukturyzację Spółki”. Wobec tego opracowania nie były formułowane tego typu oczekiwania. Plan naprawczy miał m.in. pomóc w określeniu wielkości dotacji, a nie dokonywać oceny polityki transportowej województwa. Niewątpliwie Spółka opracuje dokumenty o jakich wspomina Audytor (biznesplan), lecz zdaniem Zarządu w pierwszej kolejności powinny zostać wdrożone rozwiązania wskazane w kompleksowym opracowaniu, jakim jest Plan naprawczy Spółki.

Bardzo mocno w treści raportu podkreślony został **poziom wynagrodzeń pracowników Spółki.** Podkreślenia wymaga fakt, że zasady wynagradzania pracowników w Kolejach Śląskich Sp. z o.o. są bardzo proste i przejrzyste: wynagrodzenie zasadnicze plus nagrody uznaniowe. W spółkach kolejowych w zależności od przewoźnika obowiązujące systemy wynagradzania pracowników drużyn trakcyjnych oprócz płacy zasadniczej i premii stałej obejmują dodatkowo: dodatek za posiadane uprawnienia (np. rewidenta, ustawiacza), dodatek kilometrowy, dodatek stażowy (tzw. wysługa), dodatek nocny, dodatek za pracę w niedziele i święta, dodatek godzinowy, dodatek szkodliwy, dodatek dojazdu, ryczałt za nadgodziny, dodatek za jazdę w pojedynkę, zwrot za bilety, delegacja poza miejscem zamieszkania oraz dodatki socjalne. Przykładowo w Spółce Przewozy Regionalne wynagrodzenie miało kilkanaście składników, w tym wypłacano pracownikom deputat węglowy. Mimo przekazania tej informacji autorom raportu nigdzie nie podkreślono, że w związku z sytuacją kryzysową w Spółce od stycznia 2013 roku nie są wypłacane nagrody uznaniowe pracownikom. Podkreślić należy, że w treści raportu krytyce są poddawane wynagrodzenia zarówno Zarządu Spółki jak i wszystkich pozostałych pracowników.

W spółkach usługowych odmiennie niż w podmiotach zajmujących się produkcją, z reguły koszty osobowe stanowią największy udział w strukturze kosztów ogółem. W tym miejscu można dokonać porównania wskaźnika udziału kosztów wynagrodzeń w kosztach ogółem innych przewoźników (Przewozy Regionalne, Koleje Dolnośląskie, Koleje Mazowieckie). W komentarzu do wypowiedzi Audytora na temat wysokich wynagrodzeń

maszynistów trzeba przypomnieć wzmiankowane już w wcześniej uwagi, a mianowicie, że wiązały się w pierwszym rządzie z koniecznością oferowania relatywnie wysokich stawek wynagrodzenia zasadniczego dla maszynistów decydujących się na pracę w Spółce, w sytuacji ogólnie panującego niedoboru kadry w tej grupy zawodowej. Ponadto należy zauważyć, że wynagrodzenia maszynistów przekraczały kwoty 10 tys. na osobę w miesiącach, w których występowały wypłaty nadliczbowych godzin pracy wynikające z zakończenia kwartalnego okresu rozliczeniowego. Dotyczy to przede wszystkim miesiąca grudnia 2012 r.

Obliczone wskaźniki wydajności na jednego zatrudnionego w Spółce, są równe (w roku 2011 porównując Przewozy Regionalne do Kolei Śląskich) bądź zbliżone do wskaźników innych przewoźników. Należy uwzględnić fakt, że Spółka jest podmiotem nowopowstałym, co oznacza, że jej wskaźniki ekonomiczne mogą podlegać okresowym wahaniom z uwagi na dynamiczne procesy rozwoju jakim spółka podlega. Należy się zatem spodziewać, że obliczony wskaźnik wydajności na jednego zatrudnionego także ulegnie tej tendencji, a w dłuższym okresie czasu będzie się poprawiał.

System wynagradzania spółki Koleje Śląskie można z powodzeniem zaliczyć do najprostszych i najbardziej przejrzystych systemów wynagrodzeń w sektorze kolejowym. Na wynagrodzenie pracowników składają się:

1. ryczałtowe, miesięczne wynagrodzenie zasadnicze,
2. nagroda o charakterze uznaniowym (ich naliczanie i wypłata są obecnie wstrzymane),
3. dodatki wynikające z kodeksu pracy.

Ponadto można się spierać czy miesiąc grudzień 2012 r. jest odpowiednim miesiącem branym do porównań, ponieważ zatrudnienie wzrastało w trakcie przygotowań Spółki do przejścia całego województwa, a nowy zespół pracowniczy wymagał odbycia odpowiednich szkoleń wstępnych. Ponadto w połowie grudnia 2012 r. nastąpiło załamanie działalności operacyjnej, skutkujące koniecznością mobilizacji dodatkowych zasobów kadrowych w Spółce w trybie godzin nadliczbowych.

Wypłacone na rzecz Zarządu nagrody (str. 29 Raportu) nie powinny budzić wątpliwości Audytora gdyż wynikają w przyznania Członkom Zarządu nagród rocznych za rok 2011, zatwierdzonych uchwałami odpowiednich organów tj. uchwałą RN z dnia 5 września 2012r. (Wiceprezes Zarządu) i uchwałą Zarządu Województwa nr 2065/172/IV/2012 z dnia. 26.07.2012 (Prezes Zarządu).

Wysokość wynagrodzeń w grupie zawodowej maszynistów wynika z wspomianej we wcześniej treści niniejszego dokumentu konieczności zachęcenia maszynistów z innych spółek kolejowych do podjęcia pracy w spółce Koleje Śląskie. Poza wszystkim faktem jest, że grupa zawodowa maszynistów jest praktycznie zbiorem zamkniętym i dbającym o własne interesy zawodowe, m. in. w zakresie wynagrodzeń.

Na początku działalności Spółki Koleje Śląskie maszyniści byli zatrudniani z wynagrodzeniem 5.600,00 zł. Po rozszerzeniu działalności, aby w krótkim czasie zatrudnić wymaganą liczbę czynnych maszynistów, poprzedni Zarząd powziął decyzję o podniesieniu wynagrodzenia i zatrudnieniu pracowników drużyn trakcyjnych z kwotą wynagrodzenia w wysokości 6.400,00 zł. Po zatrudnieniu wymaganej liczby pracowników drużyn trakcyjnych poprzedni Zarząd ponownie zmienił decyzję i znów zaczął zatrudniać maszynistów z kwotą wynagrodzenia 5.600,00 zł. Postępowanie takie spowodowało znaczne różnice w wynagrodzeniach w jednej grupie zawodowej w wysokości 900,00 zł.

Taka sama sytuacja została wprowadzona w grupie pracowników drużyn konduktorskich lecz tu różnice w wynagrodzeniach sięgają do kwoty 1.100,00 zł. (różnice w wynagrodzeniu wahają się w przedziale 3.000,00 + 4.100,00 zł).

W chwili obecnej renegotiacja umów z pracownikami drużyn trakcyjnych i pracownikami drużyn konduktorskich stają się niemożliwe i nierealne. Obecnie w Spółce Koleje Śląskie działa **6 związków zawodowych**.

Podkreślić należy, że każdorazowa próba zmiany wynagrodzenia w/w pracowników powoduje nagły przyrost zwolnień lekarskich oraz duży opór związków zawodowych, które nie godzą się na jakiegokolwiek zmiany wynagrodzeń zwłaszcza gdy chodzi o obniżenie

wynagrodzenia celem wyrównania wynagrodzeń w poszczególnych grupach. Proces renegotjacji poziomu wynagrodzeń jest procesem trudnym i w okresie wymagającym ustabilizowania działalności spółki na torach nie jest wskazany.

Wysokość wynagrodzeń Zarządu Kolei Śląskich nie jest wyższa od przeciętnej kwoty wynagrodzeń Zarządów przewoźników kolejowych. Przywołane przez audytora kwoty za miesiące lipiec i sierpień 2012r. są nieadekwatne z uwagi na jednorazowe wypłaty nagród rocznych.

Poniżej przedstawiono wskaźniki liczby zatrudnionych na 1 mln pockm wykonanej pracy eksploatacyjnej. Obliczony został także wskaźnik liczby pojazdów trakcyjnych na 1 mln pock.

Z poniższego zestawienia wyraźnie wynika, iż wskaźniki spółki Koleje Śląskie nie odbiegają od średnich w branży lecz wykazują wartość bardziej pozytywną od wyliczonej średniej. Oznacza to, że efektywność wykorzystania zasobów ludzkich jak i taboru w Spółce jest wyższa niż u innych pasażerskich przewoźników kolejowych, a tym samym stwierdzenie Audytora, że produktywność w przeliczeniu na jednego zatrudnionego jest niska jest fałszywe.

Przewoźnik	Roczna praca eksploatacyjna (w mln pockm)	Liczba pracowników	Liczba zatrudnionych na 1 mln pockm	Liczba pojazdów trakcyjnych	Liczba pojazdów trakcyjnych na 1 mln pockm
ARRIVA RP	2,4	155	65	22	9
Przewozy Regionalne	70,7	13007	184	1119	16
Koleje Mazowieckie	15,1	2611	173	281	19
Koleje Śląskie	7,4	956	129	77	10
SREDNIA WARTOŚĆ WSKAŹNIKA			138		14

Źródło: [http://www.rynek-kolejowy.pl/43409/Arriva Przewozy Regionalne klamia .html](http://www.rynek-kolejowy.pl/43409/ArrivaPrzewozyRegionalneklamia.html)
<http://www.mazowieckie.com.pl/raporty-roczne/raporty-roczne.html>

Pragniemy także ponownie wskazać, że weszliśmy w posiadanie informacji dot. Pana **Andrzeja Wiśniewskiego**, który zajmował się częścią audytu ze strony ZDG TOR podważające w naszym odczuciu jego niezależność i obiektywizm. Do końca grudnia 2012 r. sprawował on funkcję dyrektora finansowego w spółce Sigma Tabor, z którą szeroko omawiana w treści raportu spółka Inteko zawarła szereg umów dotyczących pozyskiwania taboru dla Kolei Śląskich. W naszym odczuciu badanie tego okresu i tego podmiotu przez osobę zaangażowaną w kształtowanie umów i konstrukcji finansowych stoi w jawnej sprzeczności z zasadą niezależności i obiektywizmu audytorów.

Co więcej, w dniu 10 stycznia 2013 r. Pan Andrzej Wiśniewski przesłał poprzez e-mail swoje CV wraz z deklaracją podjęcia zatrudnienia w Kolejach Śląskich, która nie zostało rozpatrzone pozytywnie. Ta okoliczność także budzi uzasadnione obawy, co do nastawienia audytora do Kolei Śląskich. Warto nadmienić, że w przesłanym do nas CV nie została odnotowana współpraca ze Spółką Sigma Tabor. Podejrzewamy, że Zamawiający Raport – tj. Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego, także nie posiada tej informacji.

PREZES ZARZĄDU

Michał Borowski
Michał Borowski

WICEPREZES ZARZĄDU

Renata Rogowska
Renata Rogowska