

UCHWAŁA NR 64/2008
Zarządu Komunikacyjnego Związku Komunalnego Górnośląskiego Okręgu
Przemysłowego w Katowicach
z dnia 12 sierpnia 2008 r.

w sprawie: przyjęcia projektu uchwały Zgromadzenia w sprawie wyrażenia zgody na zaciągnięcie zobowiązania i zawarcie umowy ze Spółką Tramwaje Śląskie S. A. w Chorzowie na świadczenie usług transportu publicznego w tramwajowej komunikacji miejskiej

Na podstawie § 33 ust. 3 lit. a/ Statutu Komunikacyjnego Związku Komunalnego GOP w Katowicach (Dz. Urz. Woj. Śląskiego z 2007r. Nr 109 poz. 2177 i 2178)

Zarząd Związku uchwala:

§ 1

Przyjąć i skierować pod obrady Zgromadzenia Związku projekt uchwały Zgromadzenia w sprawie wyrażenia zgody na zaciągnięcie zobowiązania i zawarcie umowy ze Spółką Tramwaje Śląskie S. A. w Chorzowie na świadczenie usług transportu publicznego w tramwajowej komunikacji miejskiej.

§ 2

Wykonanie uchwały powierza się Przewodniczącemu Zarządu Związku.

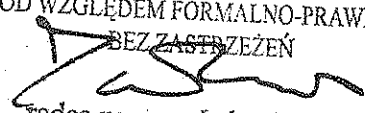
§ 3

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Zarządu



Roman Urbańczyk

POD WZGLĘDEM FORMALNO-PRAWNYM
BEZ ZASTRZEŻEŃ


Radca prawny Jędrzej Klatka

Z-CA DYREKTORA
DS. PRZEWOZÓW

p.o.


Krzysztof Sobąński

UCHWAŁA NR
Zgromadzenia Komunikacyjnego Związku Komunalnego Górnośląskiego
Okręgu Przemysłowego w Katowicach
z dnia __ września 2008 r.

w sprawie: wyrażenia zgody na zaciągnięcie zobowiązania i zawarcie umowy ze Spółką
Tramwaje Śląskie S. A. w Chorzowie na świadczenie usług transportu
publicznego w tramwajowej komunikacji miejskiej

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt. 0 ustawy o samorządzie gminnym [t. j. Dz. U. 2001 r. Nr 142 poz. 159 z późn. zm.] oraz § 10 ust. 2 lit. f/ Statutu Komunikacyjnego Związku Komunalnego GOP w Katowicach (Dz. Urz. Woj. Śląskiego 2007 r. Nr 109 poz. 2177 i 2178)

Zgromadzenie Związku uchwała:

§ 1

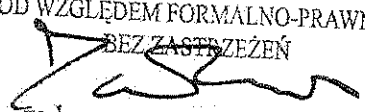
1. Wyrazić zgodę na zawarcie umowy ze Spółką Tramwaje Śląskie S. A. w Chorzowie na świadczenie usług transportu publicznego w tramwajowej komunikacji miejskiej na okres 15 lat począwszy od dnia 1 stycznia 2009 roku w trybie art. 67 ust. 1 pkt. 1a ustawy z dnia 29 stycznia 2004 roku – Prawo zamówień publicznych, tj. zamówienia z wolnej ręki.
2. Wyrazić zgodę na zaciągnięcie zobowiązania w związku z zawarciem umowy, o której mowa powyżej, w wysokości nie przekraczającej łącznie w okresie 15 lat kwoty 2 900 000 000 zł netto (*słownie: Dwa miliardy dziewięćset milionów złotych netto*).

§ 2

Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Związku zobowiązując go do przedłożenia do akceptacji Zgromadzenia wynegocjowanych ze Spółką Tramwaje Śląskie S. A. w Chorzowie warunków finansowych świadczenia usług, o których mowa w § 1 ust. 1.

§ 3

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

POD WZGLĘDEM FORMALNO-PRAWNYM
BEZ ZASTRZEŻEŃ

radca prawny Jędrzej Klatka

Uzasadnienie do uchwały

w sprawie zawarcia umowy na świadczenie usług transportu publicznego w tramwajowej komunikacji miejskiej

Na zlecenie Komunikacyjnego Związku Komunalnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (KZK GOP) wykonywane są usługi przewozu pasażerów w komunikacji autobusowej i tramwajowej. W przypadku komunikacji autobusowej, usługi wykonywane są przez około 30 przedsiębiorstw o różnej formie własności. Wykonawcy ci wybierani są zgodnie z ustawą – Prawo zamówień publicznych, najczęściej w drodze procedury przetargu nieograniczonego. W komunikacji tramwajowej funkcjonuje tylko jedno przedsiębiorstwo wykonujące tego rodzaju usługi - Tramwaje Śląskie S.A. - którego właścicielem obecnie jest KZK GOP.

Jedynym możliwym trybem udzielenia zamówienia na świadczenie usług przewozu pasażerów w tramwajowej komunikacji miejskiej na obszarze objętym trakcją tramwajową jest zastosowanie procedury zamówienia z wolnej ręki na podstawie art. 67 ust. 1 pkt 1a ustawy – Prawo zamówień publicznych, tj.: „Zamawiający może udzielić zamówienia z wolnej ręki, jeżeli zachodzi jedna z następujących okoliczności (...) dostawy, usługi lub roboty budowlane mogą być świadczone tylko przez jednego wykonawcę z przyczyn technicznych o obiektywnym charakterze...” Podstawową zasadą jest, iż umowy są zawierane na czas określony nie dłuższy niż 4 lata (art. 142 pzp). Ustawa pzp dopuszcza możliwość zawarcia umowy na czas dłuższy niż 4 lata, jednak sytuacje kiedy to może nastąpić są ściśle opisane. Mówi o tym art. 142 ust. 2 (zamawiający może zawrzeć umowę, której przedmiotem są świadczenia okresowe lub ciągłe, na okres dłuższy niż 4 lata, jeżeli wykonanie zamówienia w dłuższym okresie spowoduje oszczędności kosztów realizacji zamówienia w stosunku do okresu czteroletniego lub jest to uzasadnione zdolnościami płatniczymi zamawiającego lub zakresem planowania nakładów oraz okresem niezbędnym do ich spłaty). Na zamawiającym ciąży również obowiązek powiadomienia Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych o zamiarze zawarcia umowy na okres dłuższy niż 4 lata, podając uzasadnienie faktyczne i prawne, w terminie 3 dni od wszczęcia postępowania.

Zgodnie z Klasyfikacją Środków Trwałych (rodzaj 720) stawka amortyzacji dla tramwajowego taboru szynowego wynosi maksymalnie 7%. Przyjęcie przez przedsiębiorstwo takiej stawki amortyzacji oznacza, że najkrótszy okres pełnej amortyzacji taboru tramwajowego wynosi ponad 14 lat. Przy założeniu, że w czasie trwania umowy musi nastąpić pełna

amortyzacja wykorzystywanego do jej realizacji środka trwałego oznacza to, że 15 letni okres na jaki zawrze się umowę dotyczącą realizacji przewozów w komunikacji tramwajowej jest okresem najwłaściwszym.

W przypadku zawarcia umowy na okres krótszy, może to prowadzić do sytuacji, w której podmiot realizujący zamówienie nie będzie zainteresowany zakupem nowego taboru. Jest to związane z faktem braku możliwości pokrycia kosztów amortyzacji taboru w przypadku umowy zawieranej na okres krótszy niż okres amortyzacji. Dla umowy zawieranej na okres na przykład 4 lat, maksymalna wartość amortyzacji taboru może wynieść 28%, a więc niespełna 1/3 jego wartości. Mając na uwadze fakt, że tabor tramwajowy jest dostosowywany przez producentów do potrzeb występujących w konkretnych miastach (co powoduje, że tabor tramwajowy posiada różne parametry techniczne i eksploatacyjne) utrudniona jest zarówno możliwość świadczenia usług na rzecz innych zlecniodawców jak i możliwość ewentualnego zbycia posiadanego taboru.

W związku z powyższym zakup nowego taboru może zostać oceniony przez przyjmującego zlecenie jako zbyt ryzykowny pod względem finansowym i nie będzie on przez niego realizowany, lub też dokona tego zakupu jednak przeniesie na zamawiającego ryzyko związane z inwestycją poprzez zwiększenie poziomu uzyskiwanej zapłaty za wykonywane usługi. W ten sposób przyjmujący zlecenie może wygenerować dodatkowe środki finansowe które zabezpieczą go przed skutkami krótkiego czasu zawarcia umowy i jednoczesnego dokonania inwestycji w tabor.

Ponadto zgodnie z Klasyfikacją Środków Trwałych (rodzaj 221) maksymalna stawka amortyzacji dla infrastruktury tramwajowej tj. drogi szynowe, budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu, urządzenia i instalacje do sterowania ruchem (teletechniczne, energetyczne, bezpieczeństwa itp.) wynosi 4,5%, co oznacza, że najkrótszy okres pełnej amortyzacji infrastruktury wynosi ponad 22 lat. Oznacza to, że tak jak w przypadku zakupu nowego taboru przyjmujący zamówienie może uznać dokonywanie inwestycji w tym zakresie za zbyt ryzykowne pod względem finansowym i odstąpić od nich, lub też zabezpieczyć się poprzez zwiększenie poziomu uzyskiwanej zapłaty za wykonywane usługi.

Dla KZK GOP, jako zlecającego wykonywanie usługi przewozu w komunikacji tramwajowej, brak zakupów nowego taboru oznacza zmniejszenie jakości wykonywanych usług. Zmniejszanie jakości świadczonych usług pośrednio przekłada się na uzyskiwane dochody z tytułu sprzedaży biletów, bowiem może prowadzić do odchodzenia części dotychczasowych pasażerów od korzystania z usług komunikacji miejskiej i spadku dochodów z tytułu sprzedaży biletów.

Zakładając rozpoczęcie realizacji w ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” projektu modernizacji infrastruktury tramwajowej i trolejbusowej w aglomeracji górnośląskiej wraz z infrastrukturą towarzyszącą wydaje się niezbędne, aby umowa podpisana pomiędzy KZK GOP a Tramwajami Śląskimi S.A. zapewniała stałe i stabilne finansowanie dla komunikacji tramwajowej przez długi okres czasu. Zgodnie z art. 57 rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006 ustanawiającego przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności wymagana jest 5 letnia trwałość operacji od jej zakończenia. Trwałość ta będzie zapewniona w przypadku podpisania stosownej umowy pomiędzy KZK GOP a Tramwajami Śląskimi S.A. Nie bez znaczenia jest fakt, że zarówno KZK GOP jak i Spółka Tramwaje Śląskie S.A. są podmiotami ze 100% udziałem środków publicznych. Właścicielem akcji Spółki Tramwaje Śląskie S.A. jest KZK GOP, a docelowo gminy aglomeracji.

W związku z powyższym, oba podmioty starają się ograniczyć ryzyko wynikające z podpisania umowy na czas dłuższy niż 4 lata i jednocześnie dążą do wydatkowania środków w sposób celowy i oszczędny przy zachowaniu zasady uzyskiwania najlepszych efektów z danych nakładów.

Biorąc pod uwagę powyższe, tj. zapewnienie stałości finansowania, jak i okres amortyzacji taboru i infrastruktury, należy uznać, że z ekonomicznego punktu widzenia występują przesłanki do rozpoczęcia procedury zmierzającej do udzielenia zamówienia publicznego, z założonym punktem wyjścia zawarcia umowy o czasie trwania dłuższym niż 4 lata. Zakładając, że w czasie trwania umowy musi nastąpić pełna amortyzacja wykorzystywanego do jej realizacji środka trwałego oznacza to, że 15 letni okres umowy dotyczącej realizacji przewozów w komunikacji tramwajowej jest okresem najwłaściwszym. Umowa zawierana na długi okres czasu musi uwzględniać zapisy, które w sposób elastyczny i dostosowany do sytuacji panującej na rynku umożliwią stosowną zmianę wielkości wykonywanej pracy eksploatacyjnej, lub też w przypadku zaistnienia sytuacji w której osiągnęte korzyści są mniejsze od zakładanych, do jej rozwiązania.

Rozpoczęcie procedury zamówienia publicznego wiąże się również z koniecznością dokonania oszacowania wartości zamówienia, które to zagadnienie opisane jest w art. 34 ustawy pzp. Do oszacowania wartości zamówienia przyjęto następujące założenia:

- praca przewozowa w kolejnych latach będzie na poziomie obecnie wykonywanych zadań przewozowych z uwzględnieniem niewielkiego spadku o ok. 8,5% w okresie 15 lat,

- ceny jednostkowe podlegać będą kwartalnej waloryzacji o wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych ogłaszanych przez Prezesa GUS – publikowanym w Monitorze Polskim,
- zmiana cen jednostkowych skutkować będzie wzrostem średniej ceny jednostkowej o 3,5% w skali każdego roku kalendarzowego,
- szacowana średnia cena jednostkowa za rok 2008 wynosi 7,19 zł
- średnia bazowa cena jednostkowa na styczeń 2009 r. (początek obowiązywania nowej umowy) wynosi 7,40 zł.
- przyjęcie dwóch wariantów przyrostu stawki w zależności od zakresu wykonywanych remontów przez Tramwaje Śląskie SA.

Przy w/w założeniach, załączona tabela przedstawia pięć wariantów oszacowanej wartości zamówienia, które uwzględniają:

1. wariant I – wysokość cen jednostkowych na styczeń 2009 r. pozostaje na poziomie wynikającym z kontynuacji obecnej zasady kwartalnej waloryzacji i wynosi 7,40 zł, co daje wartość zamówienia na poziomie ok. 2,55 mld zł;
2. wariant II – wysokość cen jednostkowych na styczeń 2009 r. została podwyższona o 1,00 zł, co daje wartość zamówienia na poziomie ok. 2,90 mld zł;
3. wariant III – wysokość cen jednostkowych na styczeń 2009 r. została podwyższona o 2,00 zł, co daje wartość zamówienia na poziomie ok. 3,25 mld zł.
4. wariant IV – wysokość cen jednostkowych wynikająca z wariantu I zostaje podwyższona o założenia spółki Tramwaje Śląskie na realizację wyłącznie remontów awaryjnych co daje wartość zamówienia na poziomie ok. 3,54 mld zł.
5. wariant V – wysokość cen jednostkowych wynikająca z wariantu I zostaje podwyższona o założenia spółki Tramwaje Śląskie na realizację remontów bieżących i kapitalnych co daje wartość zamówienia na poziomie ok. 5,00 mld zł.

Ponadto, udzielenie zamówienia na wymienionych powyżej zasadach wiąże się z koniecznością wniesienia zabezpieczenia należytego wykonania umowy, o którym mowa w art. 147 ust 3 pzp. Wysokość zabezpieczenia została określona w art. 150 ust. 2 pzp i wynosi „...od 2% do 10% ceny całkowitej oferty lub maksymalnej wartości nominalnej zobowiązania wynikającego z umowy...”. Biorąc pod uwagę trzy warianty oszacowanej wartości zamówienia, kwota zabezpieczenia wynosiłaby odpowiednio

- dla wariantu I – od ok. 50,9 mln zł do ok. 254,5 mln zł;
- dla wariantu II – od ok. 58,1 mln zł do ok. 290,3 mln zł;
- dla wariantu III – od ok. 65,1 mln zł do ok. 325,3 mln zł

- dla wariantu IV – od ok. 70,86 mln zł do ok. 354,3 mln zł.
- dla wariantu V – od ok. 99,91 mln zł do ok. 499,6 mln zł.

Wniesienie zabezpieczenia znacznie podwyższyłoby koszt wykonywania usług przewozowych (ceny oferty). Przesłankę tę można zakwalifikować do sytuacji szczególnych i skorzystać z dyspozycji zawartej w art. 147 ust. 4 pzp, który dopuszcza możliwość odstąpienia od żądania wniesienia zabezpieczenia.

Szacowana wartość zamówienia na usługi w komunikacji tramwajowej

Lp.	Rok	Roczna praca eksploatacyjna	Wariant I		Wariant II		Wariant III		Wariant IV			Wariant V		
			Średnia stawka	Koszty wykonania zadań	Średnia stawka	Koszty wykonania zadań	Średnia stawka	Koszty wykonania zadań	Średnia stawka	Przyrost stawki	Koszty wykonania zadań	Średnia stawka	Przyrost stawki	Koszty wykonania zadań
1	2009	18 235 800	7,44	135 674 352	8,48	154 639 584	9,51	173 422 458	7,44	1,36	160 475 040	7,44	3,28	195 487 776
2	2010	18 254 400	7,70	140 558 880	8,78	160 273 632	9,84	179 623 296	7,70	2,21	180 901 104	7,70	4,22	217 592 448
3	2011	18 272 900	7,97	145 635 013	9,09	166 100 661	10,18	186 018 122	7,97	2,72	195 337 301	7,97	4,67	230 969 456
4	2012	18 291 500	8,25	150 904 875	9,41	172 123 015	10,54	192 792 410	8,25	3,59	216 571 360	8,25	5,81	257 178 490
5	2013	18 339 300	8,54	156 617 622	9,74	178 624 782	10,91	200 081 763	8,54	3,67	223 922 853	8,54	6,19	270 137 889
6	2014	18 201 800	8,84	160 903 912	10,08	183 474 144	11,29	205 498 322	8,84	4,36	240 263 760	8,84	10,49	351 840 794
7	2015	18 063 100	9,15	165 277 365	10,43	188 398 133	11,69	211 157 639	9,15	4,13	239 877 968	9,15	10,50	354 939 915
8	2016	17 924 800	9,47	169 747 856	10,80	193 587 840	12,10	216 890 080	9,47	4,31	247 003 744	9,47	10,92	365 486 672
9	2017	17 786 400	9,80	174 306 720	11,18	198 851 952	12,52	222 685 728	9,80	4,09	247 053 096	9,80	10,92	368 534 208
10	2018	17 646 700	10,14	178 937 538	11,57	204 172 319	12,96	228 701 232	10,14	4,85	264 524 033	10,14	11,95	389 815 603
11	2019	17 507 500	10,49	183 653 675	11,97	209 564 775	13,41	234 775 575	10,49	5,15	273 817 300	10,49	12,51	402 672 500
12	2020	17 367 100	10,86	188 606 706	12,39	215 178 369	13,88	241 055 348	10,86	4,00	258 075 106	10,86	11,64	390 759 750
13	2021	17 227 300	11,24	193 634 852	12,82	220 853 986	14,37	247 556 301	11,24	4,29	267 539 969	11,24	11,91	398 811 995
14	2022	17 086 400	11,63	198 714 832	13,27	226 736 528	14,87	254 074 768	11,63	3,69	261 763 648	11,63	11,57	396 404 480
15	2023	16 788 500	12,04	202 133 540	13,73	230 506 105	15,39	258 375 015	12,04	3,81	266 097 725	12,04	12,10	405 274 390
RAZEM:		266 993 500	2 545 307 738 zł		2 903 085 825 zł		3 252 708 057 zł		3 543 224 007 zł			4 995 906 366 zł		