



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0057-3586/10

Kraków, 22 MAR 2010

Pan
Bolesław Kosior
Radny Miasta Krakowa

W odpowiedzi na Pana interpelację w sprawie Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A., złożoną między sesjami Rady Miasta Krakowa w dniu 4 marca 2010 r., uprzejmie informuję:

W związku z realizacją projektu pn. „Zintegrowany Transport Publiczny w Aglomeracji Krakowskiej – Etap I”, współfinansowanego ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach działania 1.6 ZPORR, istnieją określone, wynikające z podpisanych umów, zobowiązania Miasta oraz MPK S.A. dotyczące wykorzystania sektora prywatnego do wykonywania części usług autobusowych świadczonych w ramach lokalnego transportu zbiorowego, tj.:

1. „Wstępna umowa finansowania Projektu „Krakowskiego Transportu Zbiorowego” zawarta w dniu 17 lipca 2004 r. przez Gminę Miejską Kraków (reprezentowaną przez Prezydenta Miasta Krakowa), MPK S.A. i KHK S.A. z Europejskim Bankiem Odbudowy i Rozwoju, której celem było uzyskanie środków finansowych w formie długoterminowego kredytu z EBOR na udział własny MPK S.A. (zakup nowych tramwajów) oraz kredyt pomostowy, umożliwiający absorpcję środków z funduszy europejskich. W umowie tej Miasto zobowiązało się do wdrożenia modelu, w którym docelowo udział sektora prywatnego w przewozach autobusowych osiągnie poziom 20-30 %.
2. Wniosek o dofinansowanie z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego projektu pn. „Zintegrowany Transport Publiczny w Aglomeracji Krakowskiej – Etap I”, zawierający ustalenia dotyczące przyszłego modelu zarządzania transportem publicznym w Krakowie, w którym rynek przewozów autobusowych zostaje podzielony pomiędzy przewoźnika miejskiego MPK S.A. w Krakowie i operatorów prywatnych. Przyjętym instrumentem udzielania zamówień jest przetarg nieograniczony.
3. Zawarta w 2006 roku z MPK S.A. umowa na „Świadczenie usług przewozowych w komunikacji miejskiej w Krakowie (...)”, poprzez odpowiednie zapisy zastrzega możliwość wyłączenia z zamówienia 15 % przewozów autobusowych i zlecenia tych usług przez Miasto innym podmiotom.
4. Umowa Kredytowa podpisana przez MPK S.A. z Europejskim Bankiem Odbudowy i Rozwoju określająca działania w zakresie polityki dotyczącej miejskiego transportu publicznego, w tym m.in. „przeprowadzenie przetargu i zlecenie podmiotom z prywatnego sektora co najmniej 15 % usług w zakresie transportu autobusowego”.
5. Zawarta w 2006 r. pomiędzy Gminą Miejską Kraków, KHK S.A., MPK S.A. i EBOiR umowa wsparcia przez Miasto projektu pn. „Zintegrowany Transport Publiczny w Aglomeracji Krakowskiej – Etap I” zawiera zobowiązanie, że „Miasto powierzy Prywatnemu Operatorowi (...) świadczenie co najmniej 8 % łącznej liczby wozokilometrów autobusowych Usług Transportowych kontraktowanych przez Miasto (...)”.

Konkurencja w transporcie publicznym jest postrzegana jako główne narzędzie do obniżenia kosztów transportu miejskiego, poprawy jego efektywności i jakości oraz orientacji na klienta. Zjawisko to jest widoczne zwłaszcza w miastach, gdzie na lokalnym rynku transportu miejskiego konkurują kilku lub kilkunastu operatorów.

Ponadto uchwałą Nr XVIII/225/07 z dnia 4 lipca 2007 r. w sprawie przyjęcia *Polityki Transportowej dla Miasta Krakowa na lata 2007 – 2015* Rada Miasta Krakowa przyjęła podstawowy dokument określający wolę działania samorządu Krakowa w odniesieniu do planowania, organizacji i rozwoju systemu transportowego miasta. Dokument ten wskazuje jako środek do realizacji zakładanych celów „*Inspirowanie wymiany taboru autobusowego przez miejskiego przewoźnika na pojazdy niskopodłogowe, ekologiczne; promowanie wykorzystywania przez przewoźników pojazdów zasilanych gazem i innymi – czystymi paliwami*”. W zakresie organizacji i zarządzania zapisy *Polityki Transportowej* wskazują na „*Dążenie do demonopolizacji rynku usług przewozowych, z przestrzeganiem reguły uczciwej konkurencji; wykorzystanie powstających w ten sposób możliwości poprawy jakości i obniżki kosztów transportu zbiorowego przez uruchomienie mechanizmów konkurencji, w tym pobudzenie konkurencyjności pomiędzy przewoźnikami, wykorzystywanie instrumentarium przetargowego w kształtowaniu obsługi komunikacyjnej (...)*”.

Realizując zobowiązanie Miasta do wykorzystania sektora prywatnego dla wykonywania części usług autobusowych, zgodnie z § 1 ust. 6 zawartej z MPK S.A. umowy Nr AZ/3.38.382/6/12-VII/06 z dnia 21 lipca 2006 r. na „Świadczenie usług komunikacji miejskiej w Krakowie”, w październiku 2007 nastąpiło wypowiedzenie umowy dwóch linii autobusowych obsługiwanych dotychczas przez MPK S.A. (łączna roczna wielkość zmniejszenia wynosi 1 019 455 wozokilometrów, tj. 3,6 % bazowej pracy przewozowej realizowanej przez spółkę w trójce autobusowej).

W wyniku przeprowadzonej procedury udzielenia zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego zawarty został w dniu 18 marca 2008 r. drugi kontrakt przewozowy z firmą Mobilis Sp. z o.o. na „Świadczenie autobusowych usług przewozowych w komunikacji miejskiej w Krakowie” z okresem obowiązywania od 1 maja 2008 r. do 31 lipca 2014 r. Wielkość zamówienia tego wynosi ok. 2 mln wozokilometrów rocznie. Usługi przewozowe są świadczone na trzech liniach autobusowych w ok. 60 % taborem standardowym, a w pozostałym zakresie pojazdami wielkopojemnymi. Zgodnie z warunkami umowy przewozy wykonywane są nowymi autobusami niskopodłogowymi, klimatyzowanymi, wyposażonymi w automaty do sprzedaży biletów oraz zapowiedzi głosowe o najbliższym przystanku.

W roku 2009 w wyniku przeprowadzonej procedury udzielenia zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego wyłoniony został kolejny przewoźnik, który w okresie od 1 kwietnia 2010 r. do 31 grudnia 2017 r. świadczył będzie autobusowe usługi przewozowe w komunikacji miejskiej w Krakowie. Wielkość zamówienia została określona na ok. 1,9 mln wozokilometrów rocznie. Usługi przewozowe świadczone będą na siedmiu liniach autobusowych w ok. 50% pojazdami wielkopojemnymi (3 linie) i ok. 50% standardowymi (4 linie). Również w tym przypadku usługi przewozowe wykonywane będą nowymi autobusami niskopodłogowymi, klimatyzowanymi, wyposażonymi w automaty do sprzedaży biletów oraz zapowiedzi głosowe o najbliższym przystanku. Dodatkowo wszystkie pojazdy przewoźnika zasilane będą czystym ekologicznym paliwem gazowym LNG.

W zawieranych z operatorami umowach Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu określa m.in. trasy linii, częstotliwość kursowania pojazdów, pory dnia objęte obsługą, pracę przewozową w poszczególnych traktach, wymagania jakościowe, parametry i wyposażenie techniczne taboru, a także warunki wyliczania i wypłaty wynagrodzenia za wykonywane usługi.

W wyniku przeprowadzonych procedur udzielenia zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego wyłonieni zostali operatorzy, którzy przedstawili najkorzystniejszą ofertę. Uwzględniając zapisy Polityki Transportowej w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia w opisie kryteriów, którymi zamawiający będzie się kierował przy wyborze oferty zapisane zostało:

- cena brutto dla pierwszego roku wykonania zamówienia – 90%,
- procentowy udział taboru zasilanego sprężonym gazem ziemnym lub napęd hybrydowy – 10%.

Porównanie cen poszczególnych operatorów w bieżącym roku przedstawia poniższa tabela

Rodzaj taboru	Stawka netto za 1 wozokilometr (w zł)		
	Mobilis sp. z o.o.	MPK S.A.	Konsorcjum firm PTS S.A. i PKS Chojnice
Autobus midi	-	6,39	-
Autobus standardowy	5,33	6,39	6,09
Autobus wielkopojemny	6,09	6,39	7,09

Analizując powyższą tabelę wyraźnie widoczne są różnice w kosztach realizacji usług pomiędzy poszczególnymi przewoźnikami. Niższe koszty pracy przewozowej u Mobilisa w połączeniu z lepszym standardem świadczonych usług potwierdzają słuszność przyjętych rozwiązań.

Różnice pomiędzy kosztami funkcjonowania Konsorcjum firm PTS S.A. i PKS Chojnice Sp. z o.o. a MPK S.A. przedstawia poniższa tabela.

Rodzaj taboru	Planowana praca przewozowa w roku 2010 (w wozokilometrach)	Koszty Konsorcjum (w zł)	Koszty MPK S.A. (w zł)
Autobus standardowy	740 552	4 509 963,02	4 732 128,69
Autobus wielkopojemny	708 524	5 023 435,37	4 527 468,55
Suma		9 533 398,39	9 259 597,24

Z porównania wynika, że różnica pomiędzy rocznymi kosztami wykonania tej samej usługi przez dwóch przewoźników wynosi 273 801,16 zł na niekorzyść konsorcjum. Pojazdy, którymi będzie wykonywana usługa są w 100% nowe, niskopodłogowe, wyposażone w klimatyzację, automaty do sprzedaży biletów i zapowiedź głosową. Dodatkowo autobusy zasilane będą ekologicznym paliwem (gazem ziemnym LNG). Dla porównania MPK S.A. dysponuje pojazdami, których średni wiek wynosi 7 lat. Około 93 % pojazdów to autobusy niskopodłogowe lub niskowejściowe; ok. 70 wozów wyposażonych jest w klimatyzację co stanowi niecałe 15% taboru (przy czym miasto nie może zażądać od MPK S.A. jej włączenia w przeciwieństwie do przewoźników prywatnych, co do których jasno określone są zasady jej stosowania). W około 100 autobusach zamontowane są automaty do sprzedaży biletów co stanowi niespełna 20% taboru.

Do realizacji zapisów umowy MPK S.A. kieruje pojazdy o różnej pojemności (midibus, standard, wielkopojemny) co ma bezpośrednie przełożenie na wynagrodzenie. Gdyby linie obsługiwane aktualnie autobusami typu midibus zastąpić autobusami typu standard niewątpliwie stawka wzrosłaby znacząco. Obaj przewoźnicy prywatni w strukturze taboru nie mają pojazdów typu midi. W umowie z konsorcjum znajduje się zastrzeżenie, że pierwsza waloryzacja dokonana będzie na wniosek Wykonawcy we wrześniu 2011 r. z mocą obowiązującą od 1 stycznia 2012 roku, przy czym pierwszy okres waloryzacji obejmował

będzie okres od 1 września 2010 do 31 sierpnia 2011 r. Do tego czasu przy niezmienionych stawkach Konsorcjum wzrosną stawki MPK S.A., za które wykonywać będzie usługi przewozowe.

Na sfinansowanie kosztów zamówienia usług przewozowych w transporcie publicznym w budżecie Miasta Krakowa corocznie przeznaczane są środki budżetowe alokowane na zadaniu Lokalny transport zbiorowy. Działalność inwestycyjna prowadzona na rzecz Miasta przez Spółkę MPK S.A. jest objęta odrębnym finansowaniem nie mającym bezpośredniego powiązania z realizacją zadań przewozowych.

~~PREZYDENT MIASTA KRAKOWA~~

~~Jacek Majchrowski~~

Otrzymują:

1. Adresat
2. Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu
3. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A.
4. Pełnomocnik ds. Ochrony Informacji Niejawnych
5. Biuletyn Informacji Publicznej
6. A/a