

Warszawa, 19 września 2019 r.

Szanowni Państwo,

Centrum Unijnych Projektów Transportowych zaprasza Państwa do złożenia oferty cenowej na wykonanie zamówienia „**Analiza projektów morskich i śródlądowych, realizowanych w ramach działania 3.2. Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POLiŚ) 2014-2020, pod kątem ich wpływu na rozwój transportu wodnego, wpływu na środowisko oraz bezpieczeństwo**”. Poniżej przedstawione zostały założenia analityczne przygotowane przez CUPT.

Przedstawiona wycena posłuży Zamawiającemu do **ustalenia szacunkowej wartości zamówienia**.

1. Informacje podstawowe

Obecnie transport wodny, w szczególności transport śródlądowy nie odgrywa znaczącej roli w systemie transportowym ze względu m.in. na wieloletnie zaniedbania inwestycyjne oraz brak znacznych środków finansowych na rozwój infrastruktury, które doprowadziły do niewłaściwego utrzymania dróg wodnych śródlądowych. Jak wynika z danych GUS, niedostateczne zagospodarowanie dróg żeglownych w Polsce – zarówno pod względem charakteru, jak i parametrów żeglugowych (wymiaru śluz, głębokość i szerokość szlaku, wysokości mostów) – powoduje, że żegluga śródlądowa odgrywa w tej chwili marginalną rolę w polskim systemie transportowym. Również w zakresie transportu morskiego identyfikuje się trudności związane przede wszystkim z niskimi parametrami wejścia portów wewnętrznych, jakością i przepustowością infrastruktury transportowej oraz dekapitalizacją części infrastruktury portowej. Udział transportu śródlądowego w przewozie ładunków w 2018 r. stanowił zaledwie 0,2% przewozów ogółem, natomiast udział transportu morskiego był niewiele większy i wyniósł 0,4% całkowitej wielkości przewiezionych ładunków wszystkimi gałęziami transportu. Ponadto udział transportu śródlądowego w przewozach ładunków ogółem w latach 2000-2018 zmniejszył się z 0,8% do 0,2%¹.

Transport wodny stanowi istotną gałąź transportu ze względu na jego energooszczędność, a tym samym niewielki wpływ na środowisko oraz niższe koszty transportu w porównaniu np. z transportem drogowym. Zgodnie ze *Strategią Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.*² znaczenie transportu wodnego powinno stale wzrastać. Możliwe to będzie dzięki powiązaniom z pozostałymi gałęziami transportu lądowego tj. drogowym czy kolejowym.

W ramach działania 3.2. POLiŚ 2014 – 2020 realizowane są przedsięwzięcia skierowane na zwiększenie potencjału przyjaznego środowiska transportu w przewozie towarów oraz poprawę stanu krajowej sieci platform multimodalnych w TEN-T. W obszarze transportu morskiego realizowane projekty mają na celu poprawę konkurencyjności portów morskich oraz poprawę bezpieczeństwa morskiego. Działania skupiają się na inwestycjach w infrastrukturę dostępu do portów od strony morza i lądu, infrastrukturę portową, inwestycje ograniczające zanieczyszczenia środowiska przez statki oraz inwestycje w jednostki służące poprawie bezpieczeństwa żeglugi i ratownictwa morskiego, a także systemy bezpieczeństwa morskiego. Na śródlądowych drogach wodnych realizowane są projekty na rzecz poprawy parametrów eksploatacyjnych dróg wodnych, w tym ich podniesienia na wybranych odcinkach Odrzańskiej Drogi Wodnej do III klasy drogi wodnej oraz wdrażanie systemu informacji rzecznej (RIS) i doposażenie służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo i ratownictwo.

1 Źródło: Przewozy ładunków i pasażerów w 2018 r., Główny Urząd Statystyczny

2 Na podstawie projektu „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku”

2. Cel i zakres analizy

Celem analizy będzie ocena realizowanych w ramach działania 3.2. POIiŚ projektów w obszarze transportu morskiego i śródlądowych dróg wodnych pod kątem ich wpływu na poprawę konkurencyjności portów morskich, poprawę stanu środowiska, poprawę bezpieczeństwa żeglugi oraz wzrost społeczno-gospodarczy. Do analizy będą brane projekty z obszaru transportu morskiego i śródlądowych dróg wodnych, realizowane w perspektywie 2007 – 2013 oraz perspektywie 2014-2020 ze środków UE.

W ramach badania Wykonawca powinien dokonać:

1. oceny realizowanych w ramach działania 3.2. POIiŚ projektów pod kątem ich wpływu na poprawę konkurencyjności portów morskich,
2. oceny realizowanych w ramach działania 3.2. POIiŚ projektów pod kątem ich wpływu na poprawę stanu środowiska,
3. realizowanych w ramach działania 3.2. POIiŚ projektów pod kątem ich wpływu na poprawę stanu bezpieczeństwa żeglugi,
4. oceny integracji różnych gałęzi transportu (transport morski, śródlądowy, drogowy, kolejowy i miejski) na podstawie projektów realizowanych w ramach perspektywy 2007 – 2013 oraz projektów perspektywy 2014-2020,
5. określenia sposobu, w jaki inwestycje podejmowane w działaniu 3.2. przyczyniają się do realizacji celów szczegółowych Priorytetu Inwestycyjnego 7.ii. - rozwój i usprawnianie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu) i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych oraz infrastruktury portów lotniczych, w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej³,
6. ocena możliwości przeniesienia transportu towarowego z dróg na inne zrównoważone formy transportu, w tym transport morski i rzeczny,
7. ocena infrastruktury zapewniającej dostęp do portów od strony morza (m.in.: falochrony, tory wodne i podejściowe) oraz lądu (linie kolejowe i drogi dojazdowe), połączenie z centrami logistycznymi. Diagnostyka i dalsze potrzeby,
8. ocena infrastruktury portowej (m.in.: nabrzeża, pirsy, terminale portowe) oraz na zapleczu portów (m.in.: zaplecze techniczno-logistyczne, platformy multimodalne oraz terminale przeładunkowe),
9. ocena potrzeb inwestycji na rzecz poprawy warunków nawigacyjnych oraz rozwoju infrastruktury transportowej umożliwiających efektywny transport wodny śródlądowy.

W trakcie badania Wykonawca powinien uwzględnić wyniki innych badań dotyczących sektora morskiego i żeglugi śródlądowej, w tym m.in.: „Badanie ex-post wsparcia sektora transportu w POIiŚ 2007-2013”, „Ewaluacja bieżąca z elementami mid-term dotycząca postępu rzeczowego POIiŚ 2014-2020 dla potrzeb przeglądu śródokresowego, w tym realizacji zapisów ram i rezerwy wykonania w zakresie osi POIiŚ 2014-2020 wdrażanych przez CUPT” zrealizowane w marcu 2019 r. oraz badanie „Mechanizmy działania interwencji w transport w ramach Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia 2007-2013 - edycja 2018” oraz raport cząstkowy „Ocena programu pomocy publicznej na realizację projektów w zakresie transportu intermodalnego” zrealizowany w lipcu 2019 r.

3. Zakres podmiotowy

W obszarze transportu morskiego badaniem powinny zostać objęte: urzędy morskie (forma prawna – kod 401); Zarządy Portów Morskich – Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście (forma prawna – kod 116, kod 117); ww. miasta portowe - jednostki samorządu terytorialnego miast na prawach powiatu oraz ich jednostki organizacyjne (forma prawna - kod 403, kod 430); PKP PLK S.A. (forma prawna – kod 116); służby ratownicze (ratownictwo techniczne), w tym Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa SAR, Komenda Główna Policji (forma prawna – kod 116, kod 117, kod 401, kod 403, kod 428, kod 429, kod 430, kod 431).

W obszarze śródlądowych dróg wodnych badaniem należy objąć: Komendę Główną Państwowej Straży Pożarnej, komendy wojewódzkie Państwowej Straży Pożarnej, Komendę Główną Policji (forma prawna – kod 401);

³ Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (forma prawna – kod 401); Państwowe Gospodarstwo Wodne „Wody Polskie” - PGW Wody Polskie (forma prawna -kod 439); urzędy żeglugi śródlądowej (forma prawna – kod 401).

4. Metodologia

Wykonawca jest zobowiązany do zastosowania podejścia badawczego w oparciu o metodologię rekomendowaną przez Komisję Europejską⁴. Dla oceny wpływu programów/projektów transportowych KE zaleca stosowanie: analizy kosztów i korzyści ex-post, badania kontrfaktyczne czy ewaluacji oddziaływania opartej na teorii (TBIe), która jest wskazana przy dogłębnej analizie wyjaśniającej.

Wykonawca w trakcie analiz weźmie pod uwagę zrealizowane w ramach POIiŚ 2007-2013 projekty dotyczące transportu morskiego i żeglugi śródlądowe oraz projekty będące w trakcie realizacji w ramach perspektywy 2014-2020.

Minimum metodologiczne:

1. Analiza danych zastanych w zakresie dokumentów źródłowych oraz danych statystycznych, danych z projektów POIiŚ 2007-2013 oraz POIiŚ 2014-2020, w szczególności:
 - a. informacje z wniosków o dofinansowanie dot. analiz kosztów i korzyści projektowanych przedsięwzięć, studia wykonalności oraz dane z projektów POIiŚ 2007-2013 i POIiŚ 2014-2020, ,
 - b. dane wskaźnikowe POIiŚ 2007-2013, POIiŚ 2014-2020 (wskaźniki produktu i rezultatu z poziomu projektów gromadzone w KSI, SL2014 oraz wskaźniki rezultatu strategicznego),
 - c. branżowe dane kontekstowe,
 - d. branżowa wiedza ekspercka.
2. Metody logiczne
3. Metody kontrfaktyczne.
4. Modelowanie ekonometryczne

W trakcie badania Wykonawca będzie odpowiedzialny za dokonanie właściwej triangulacji metod, technik i źródeł danych (dwóch lub więcej) w celu skonfrontowania otrzymanych informacji i ich podsumowania, co pozwoli na zmniejszenie błędów pomiaru i podniesienie jakości badania. Wyniki staną się wówczas mniej podatne na błędy, a tym samym będą bardziej wiarygodne.

Wykonawca na etapie przygotowania raportu metodologicznego powinien szczegółowo opisać powyższe metody.

W ramach analizy zastosowane zostaną następujące kryteria ewaluacyjne:

- **skuteczność** rozumiana jako ocena możliwego stopnia osiągnięcia założonych w ramach działania 3.2. POIiŚ 2014-2020 celów,
- **użyteczność** pozwoli ocenić na ile planowane zmiany wynikające z realizacji projektów w ramach działania 3.2. POIiŚ 2014-2020 (planowane i nieplanowane) oraz projektów 2007-2013 w obszarze transportu wodnego (morskiego i śródlądowego) są użyteczne i wpływają na poprawę konkurencyjności portów morskich, poprawę żeglowności rzek, ochronę środowiska oraz bezpieczeństwo żeglugi;
- **oddziaływanie** – pozwoli na ocenę czy realizowane w ramach działania 3.2. projekty mają szerszy ogólny wpływ na rozwój społeczno-gospodarczy i poprawę jakości środowiska;
- **wartość dodana** pozwoli ocenić czy realizowane projekty mają wpływ nie tylko na polskich beneficjentów, ale również przyczyniają się do poprawy połączeń transportowych wodnych z innymi krajami członkowskimi.

⁴ Evalsed Sourcebook: Method and Technigues, Komisja Europejska, 2013.

5. Dokumenty źródłowe

1. Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju (SOR) do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)
2. Umowa Partnerstwa na lata 2014-2020 (UP 2014-2020)
3. Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 oraz Szczegółowy opis osi priorytetowych PO liś 2014-2020 wraz z załącznikami
4. Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 oraz Szczegółowy opis osi priorytetowych PO liś 2007-2013 wraz z załącznikami
5. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006 (CPR)
6. Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) NR 215/2014 z dnia 7 marca 2014 r. ustanawiającego zasady wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego w zakresie metod wsparcia w odniesieniu do zmian klimatu, określania celów pośrednich i końcowych na potrzeby ram wykonania oraz klasyfikacji kategorii interwencji w odniesieniu do europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych
7. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1300/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. w sprawie Funduszu Spójności i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1084/2006
8. Unijna strategia na rzecz inteligentnego zrównoważonego wzrostu sprzyjającego włączeniu społecznemu (tj. Strategii EU 2020 i dostępnych informacji nt. dotyczących PO liś 2014-2020 zapisów dokumentów stanowiących jej kontynuację)
9. aktualne (projekty) strategii stanowiących instrumenty realizacji SOR oraz dokumentów wykonawczych do tych strategii w obszarze transportu morskiego i śródlądowego
10. dokumenty istotne dla wdrażania PO liś 2014-2020, tj. m.in.: Wykaz projektów zidentyfikowanych (Załącznik nr 5 do SzOOP PO liś 2014-2020)
11. Wyniki badań ewaluacyjnych lub innych analiz związanych tematycznie z przedmiotem zamówienia,

Powyższe źródła nie są katalogiem zamkniętym. Wykonawca powinien korzystać z dodatkowych dokumentów, o ile będzie to użyteczne z punktu widzenia osiągnięcia celu tej badania.

6. Harmonogram

Realizacja badania będzie prowadzona od momentu podpisania umowy z Wykonawcą do momentu przyjęcia przez Zamawiającego ostatecznej wersji raportu końcowego. W ramach tych działań Wykonawca jest zobowiązany do przygotowania raportu metodologicznego oraz raportu końcowego, zgodnie z harmonogramem określonym w umowie.

Raport metodologiczny – do 14 dni od podpisania umowy,

Raport końcowy – do 90 dni od podpisania umowy.

7. Informacje dotyczące warunków składania ofert cenowych

Zamawiający oczekuje złożenia ofert cenowych zgodnie z poniższym zestawieniem:

L.p.	Nazwa	Cena jednostkowa netto w PLN	Stawka podatku VAT	Cena jednostkowa brutto w PLN
1.	Przeprowadzenie analizy i opracowanie wyników			
2.	Przeniesienie majątkowych praw autorskich, w tym prawa zależne			
3	RAZEM (1+2)			

UWAGA: Cena powinna być podana z dokładnością do dwóch miejsc po przecinku.

Ofertę cenową należy przesłać na adres mailowy: jkowalska@cupt.gov.pl do dnia 25.09.2019 r. do godz. 14.00.

Niniejsza oferta nie stanowi oferty w myśl art. 66 Kodeksu Cywilnego, jak również nie jest ogłoszeniem w rozumieniu ustawy Prawo zamówień publicznych.

Klauzula informacyjna dotycząca przetwarzania danych osobowych

Zgodnie z art. 13 i 14 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1), zwanego dalej RODO, informuję, że:

- 1) Centrum Unijnych Projektów Transportowych jest administratorem Pani/Pana danych osobowych w odniesieniu do danych osobowych osób fizycznych reprezentujących Wykonawcę oraz osób fizycznych wskazanych przez ten podmiot jako osoby do kontaktu/osoby odpowiedzialne za przedstawienie oferty cenowej.
- 2) W CUPT funkcjonuje inspektor ochrony danych o którym mowa w art. 37-39 RODO. Dane kontaktowe inspektora ochrony danych: iod@cupt.gov.pl, adres korespondencyjny: CUPT, Pl. Europejski 2, 00-844 Warszawa z dopiskiem „Inspektor Ochrony Danych”.
- 3) Dane osobowe osób, o których mowa w ust. 1, będą przetwarzane przez Zamawiającego na podstawie art. 6 ust.1 lit. b), c) i f) RODO w celu i zakresie niezbędnym do przedstawienia oferty cenowej tj. dane kontaktowe, dane identyfikacyjne.
- 4) Dane osobowe osób, o których mowa w ust. 1, mogą być przekazywane podmiotom trzecim, w szczególności organom administracji państwowej o ile będzie to wynikało z przepisów obowiązującego prawa.
- 5) Dane osobowe osób, o których mowa w ust. 1, będą przetwarzane przez okres 10 lat od końca roku kalendarzowego, w którym szacowanie wartości zamówienia zostało przeprowadzone. zrealizowana, chyba że niezbędny będzie dłuższy okres przetwarzania np.: z uwagi na obowiązki archiwizacyjne, dochodzenie roszczeń itp.
- 6) Osobom, o których mowa w ust. 1, przysługuje prawo do żądania od administratora danych dostępu do ich danych osobowych, ich sprostowania, usunięcia lub ograniczenia przetwarzania.
- 7) Osobom, o których mowa w ust. 1, w związku z przetwarzaniem ich danych osobowych niezgodnie z RODO, przysługuje prawo do wniesienia skargi do organu nadzorczego tj. Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych, którego siedziba mieści się przy ul. Stawki 2, 00 – 193 Warszawa.
- 8) Podanie danych osobowych, o których mowa w ust. 3, jest niezbędne do przeprowadzenia procesu szacowania wartości zamówienia.
- 9) W oparciu o podane dane osobowe osób, o których mowa w ust. 1, Zamawiający nie będzie podejmował zautomatyzowanych decyzji, w tym decyzji będących wynikiem profilowania w rozumieniu RODO.