

Analiza finansowa
dotycząca wpływu formy prawnej operowania systemem
roweru metropolitalnego MEVO 2.0 na zapotrzebowanie
na środki pieniężne

DOKUMENT POUFNY

4 lutego 2020 r.

SPIS TREŚCI

SPIS TREŚCI	2
DEFINICJE	3
1. CEL PRAC I ZASTRZEŻENIA	4
2. TŁO PRAC	5
3. ZAŁOŻENIA DOTYCZĄCE PRZYCHODÓW I KOSZTÓW MEVO 2.0	7
3.1. ZAŁOŻENIA DOTYCZĄCE PRZYCHODÓW	7
3.2. ZAŁOŻENIA DOTYCZĄCE KOSZTÓW.....	11
4. WARIANT A – MEVO 2.0 W STOWARZYSZENIU	14
4.1. METODYKA I ZAŁOŻENIA KALKULACJI.....	14
4.2. WYNIKI FINANSOWE.....	14
4.3. ZAPOTRZEBOWANIE NA PUBLICZNE ŚRODKI PIENIĘŻNE	14
4.4. ZAKŁADANA STRUKTURA FINANSOWANIA MEVO 2.0	15
4.5. ANALIZA SCENARIUSZY	16
5. WARIANT B – MEVO 2.0 W SPÓŁCE CELOWEJ	17
5.1. METODYKA I ZAŁOŻENIA KALKULACJI.....	17
5.2. WYNIKI FINANSOWE.....	18
5.3. ZAPOTRZEBOWANIE NA PUBLICZNE ŚRODKI PIENIĘŻNE	19
5.4. ZAKŁADANA STRUKTURA FINANSOWANIA MEVO 2.0	20
5.5. ANALIZA SCENARIUSZY	21
6. PORÓWNANIE WARIANTÓW I WNIOSKI	22

DEFINICJE

W niniejszym raporcie użyte zostały następujące skróty:

Doradca	Plona Consulting Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni (KRS: 0000733715)
Stowarzyszenie lub OMGGS	Stowarzyszenie Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot z siedzibą w Gdańsku (KRS 0000398498)
System roweru metropolitalnego lub System	System, który obejmuje m.in. oprogramowanie do obsługi i monitorowania funkcjonowania systemu, rowery przeznaczone do wypożyczania oraz stojaki rowerowe, stacje postojowe, zasady prawne i organizacyjne funkcjonowania, centrum kontaktu, system łączności, obsługę klientów, stronę internetową oraz aplikację
MEVO 1.0	System roweru metropolitalnego, który funkcjonował w 2019 roku w oparciu o umowę z dnia 18.06.2018 r. zawartą pomiędzy OMGGS i NB Tricity Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie (spółką zależną Nextbike Polska SA z siedzibą w Warszawie), która została wypowiedziana przez OMGGS w październiku 2019 r.
MEVO 2.0	Planowany do uruchomienia System roweru metropolitalnego, w oparciu o posiadane przez OMGGS zasoby (około 1 200 rowerów, stojaki rowerowe itp.) oraz nowe zasoby, dostarczone przez Operatora
Spółka lub Spółka celowa	Komunalna spółka prawa handlowego, powołana przez Stowarzyszenie i 14 gmin, której zadaniem byłoby zorganizowanie i zarządzanie Systemem roweru metropolitalnego
Operator	Operator systemu MEVO 2.0, który zostanie wyłoniony w postępowaniu publicznym na dostawę i obsługę Systemu roweru metropolitalnego
Kodeks spółek handlowych lub k.s.h.	Ustawa z dnia 15 września 2000 r. Kodeks spółek handlowych (Dz. U. 2000 Nr 94 poz. 1037 z późn. zm.)
Ustawa o PCC	Ustawa z dnia 9 września 2000 r. o podatku od czynności cywilnoprawnych (Dz. U. 2000 Nr 86 poz. 959 z późn. zm.)
Analiza prawna	Opracowanie pn. „Wstępna analiza powołania spółki komunalnej jako podmiotu zarządzającego systemem MEVO 2.0”, opracowana przez DS Lex K. Zięba sp.k., Gdańsk, 31.01.2020 r. (wersja uwzględniająca zgłoszone uwagi)
Analiza finansowa	Niniejsze opracowanie pn. „Analiza finansowa dotycząca wpływu formy prawnej operowania systemem roweru metropolitalnego MEVO 2.0 na zapotrzebowanie na środki pieniężne”

1. CEL PRAC I ZASTRZEŻENIA

Celem niniejszej analizy finansowej jest udzielenie odpowiedzi na pytanie, czy – z punktu widzenia gmin, uczestniczących w systemie roweru metropolitalnego – korzystniejszym od strony finansowej rozwiązaniem jest prowadzenie systemu MEVO 2.0 przez Stowarzyszenie OMGGS, czy też poprzez powołaną Spółkę celową.

Analiza finansowa oparta została na koncepcji przedstawionej w Analizie prawnej, tj. w przedłożonym Doradcy opracowaniu pn. „Wstępna analiza powołania spółki komunalnej jako podmiotu zarządzającego systemem MEVO 2.0”, DS Lex K. Zięba sp.k. z dnia 31.01.2020 r. Zastrzegamy, że Doradca nie weryfikował zasadności ani prawidłowości koncepcji opracowanej w Analizie prawnej, zakładając, że jest ona prawidłowa i kompletna. Zadaniem Doradcy było wyłącznie przedstawienie tej koncepcji w ujęciu liczbowym.

Wszystkie założenia, dotyczące planowanego systemu roweru metropolitalnego MEVO 2.0, zostały przedłożone Doradcy przez Stowarzyszenie OMGGS. W szczególności otrzymane dane dotyczyły szacunków popytu, cennika za przejazdy, kosztów funkcjonowania systemu ustalonych w oparciu o prowadzony dialog techniczny oraz kosztów zarządzania i administracji. Doradca nie weryfikował przedłożonych danych ani nie analizował zasadności planowanego modelu funkcjonowania systemu MEVO 2.0. Zastrzegamy również, że niniejsza analiza nie jest kalkulacją dla celów określenia szacunkowej wartości przyszłego zamówienia publicznego. Odpowiedzialność za stan faktyczny oraz prawidłowość założeń spoczywa wyłącznie na kierownictwie Stowarzyszenia OMGGS.

Doradca nie odpowiada za wpływ nieujawnionych lub niezgodnych ze stanem faktycznym danych i okoliczności, zarówno natury faktycznej jak i prawnej, na wnioski ze sporządzonej analizy. Doradca nie posiada specjalistycznej wiedzy w zakresie prawnym ani podatkowym, jak również specjalistycznej wiedzy w zakresie zarządzania systemami rowerów publicznych.

Analiza finansowa została sporządzona na zlecenie Stowarzyszenia Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot, na jego potrzeby oraz na potrzeby gmin, uczestniczących w Systemie roweru metropolitalnego. Doradca zastrzega, że powinna być ona traktowana w sposób poufny i nie powinna być ujawniana osobom trzecim bez uprzedniej zgody Doradcy (z zastrzeżeniem obowiązku udostępnienia analizy podmiotom uprawnionym zgodnie z powszechnie obowiązującymi przepisami prawa). Analizę finansową należy czytać, interpretować, wykorzystywać, cytować, przekazywać wyłącznie w całości, a nie wybiórczo, tj. na podstawie poszczególnych elementów, z uwagi na ryzyko błędnej interpretacji zawartych w nich treści.

Doradca nie ponosi żadnej odpowiedzialności wobec osób trzecich. Wykonana przez Doradcę Analiza finansowa nie jest równoznaczna z wyrażeniem opinii niezależnego eksperta na temat rozwiązania oraz nie stanowi rekomendacji w zakresie dalszych decyzji.

2. TŁO PRAC

Uzasadnienie powołania Spółki

Stowarzyszenie Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot powołane zostało w 2011 roku jako stowarzyszenie samorządowe, mające na celu zacieśnienie współpracy i doprowadzenie do harmonijnego rozwoju obszaru metropolitalnego wokół Gdańska. W ramach OMGGS działa 57 samorządów.

System roweru metropolitalnego MEVO 1.0 funkcjonował w 14 gminach Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot od 26 marca do 28 października 2019 r. Ze względu na zaistnienie przesłanek umownych, umowa z ówczesnym operatorem (NB Tricity) została wypowiedziana przez OMGGS. Na dzień analiz, OMGGS jest właścicielem 1,2 tysięcy rowerów elektrycznych, 660 stacji postoju, aplikacji IT oraz posiada 13,5 mln zł środków pieniężnych zgromadzonych na potrzeby obsługi systemu roweru metropolitalnego (ze składek gmin oraz gwarancji bankowej).

Po doświadczeniach z MEVO 1.0, jednym z wniosków, które mogą usprawnić zarządzanie systemem, jest wydzielenie tej działalności do odrębnej spółki. W efekcie – zamiast zarządzać systemem z poziomu Stowarzyszenia, którego część członków nie uczestniczy w tym projekcie, posiadane aktywa zostałyby wniesione do utworzonej spółki celowej, w której zainteresowane gminy objęłyby udziały. Taki model, bazujący na odrębności finansowej i organizacyjnej, usprawniłby podejmowanie decyzji oraz spowodował większą transparentność finansowania i przepływów pieniężnych.

Możliwość prawna powołania Spółki

Zlecona przez Stowarzyszenie Analiza prawna, wykazała, że: „zadanie polegające na zorganizowaniu i utrzymaniu systemu roweru publicznego stanowi zadanie własne gmin (nieobowiązkowe) o charakterze użyteczności publicznej – może być zatem wykonywane w formule spółki z udziałem gminy”.

Finansowanie działalności Spółki i wpływ na budżety gmin

W odniesieniu do finansowania działalności Spółki, zdefiniowane w Analizie prawnej wytyczne są następujące: „przyjęto założenie, że opłaty, pobierane od użytkowników Roweru, stanowią będą przychody Spółki. Ponadto, Spółka będzie finansowana przez udziałowców, tj. OMGGS oraz uczestniczące gminy, którzy zapewnią jej niezbędny kapitał zakładowy, pokrywając go gotówką bądź wkładem niepieniężnym (aportem) [...]. Uwzględniając dobre praktyki co do przeznaczenia środków z kapitału zakładowego w spółkach komunalnych rekomendować należy taki sposób finansowania Spółki w którym:

- Wydatki ponoszone przez Spółkę w związku z zakupem majątku – były finansowane ze środków pochodzących z kapitału zakładowego;
- Wydatki ponoszone przez Spółkę w związku z bieżącym funkcjonowaniem systemu roweru – były finansowane z uzyskanych opłat od Użytkowników, a w zakresie w jakim opłaty te są niewystarczające – z dopłat wspólników (art. 177 k.s.h.)”

Należy również zwrócić uwagę na różnicę w finansowaniu podatku VAT w przypadku realizacji projektu w ramach Stowarzyszenia a Spółki. Stowarzyszenie nie jest podatnikiem VAT (ponosi wydatki w kwotach brutto), natomiast zgodnie z wnioskami z Analizy prawnej: „Spółce będzie przysługiwać prawo odzyskania całości podatku VAT naliczonego, zarówno związanego z usługami świadczonymi przez Operatora jak i z (ewentualną) dostawą rowerów.”

Wpływ na budżety gmin

W przypadku składek wnoszonych przez gminy do Stowarzyszenia mają one charakter wydatków bieżących gmin. Po powołaniu Spółki – wydatki na podniesienie kapitału zakładowego Spółki stanowiłyby wydatki majątkowe gmin (neutralne dla wskaźnika zadłużenia), natomiast dopłaty stanowiłyby wydatki bieżące¹.

¹ Porównaj Analiza prawna – rozdział VII „E. Wpływ na budżety gmin (wydatki majątkowe vs. bieżące; wpływ na nadwyżkę operacyjną)”.

3. ZAŁOŻENIA DOTYCZĄCE PRZYCHODÓW I KOSZTÓW MEVO 2.0

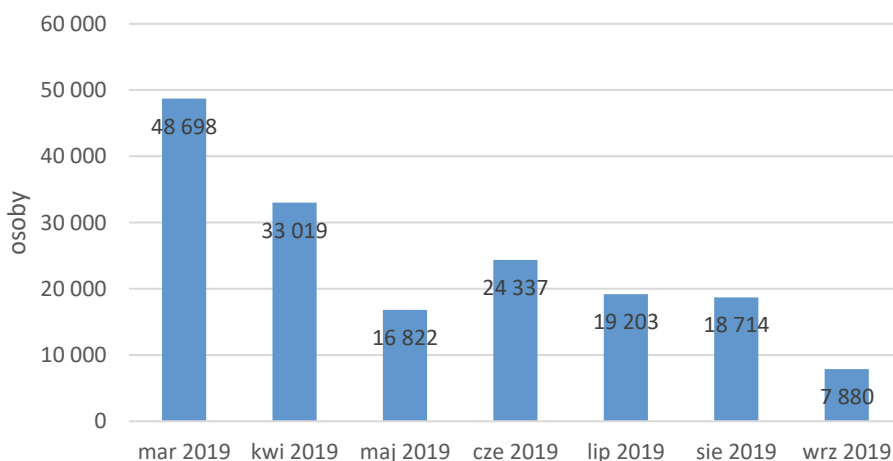
Aby oszacować zapotrzebowanie Stowarzyszenia lub Spółki na środki pieniężne na uruchomienie i obsługę systemu roweru metropolitalnego MEVO 2.0, pierwszym krokiem jest oszacowanie możliwych wpływów od użytkowników Systemu i innych podmiotów prywatnych oraz oszacowanie kosztów obsługi Systemu przez Operatora wraz z jego marżą zysku. Porównanie tych wielkości pozwoli wyznaczyć poziom luki, tj. poziom kosztów, które – ze względu na specyfikę systemów roweru publicznego – nie zostaną pokryte przez wpływy od użytkowników i podmiotów prywatnych i powinny zostać pokryte ze środków publicznych.

Przyjęte w kalkulacjach założenia do projekcji przychodów i kosztów pochodzą z OMGGS. Dotyczą one sytuacji, gdy 100% rowerów w Systemie będzie elektrycznych. Faktyczny poziom kosztów i luki finansowej będzie możliwy do określenia po rozstrzygnięciu postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na dostawę i obsługę Systemu.

3.1. Założenia dotyczące przychodów

Rower metropolitalny MEVO 1.0, funkcjonujący od marca do października 2019 r., był wykorzystywany przez około 170 tys. unikalnych użytkowników, w tym około 50 tys. użytkowników wykupiło chociaż raz abonament (głównie najpopularniejszy abonament miesięczny). Liczbę nowych użytkowników Systemu w poszczególnych miesiącach zaprezentowano na wykresie.

WYKRES 1 Liczba nowych użytkowników MEVO 1.0 (abonamenty i rozliczenia minutowe)

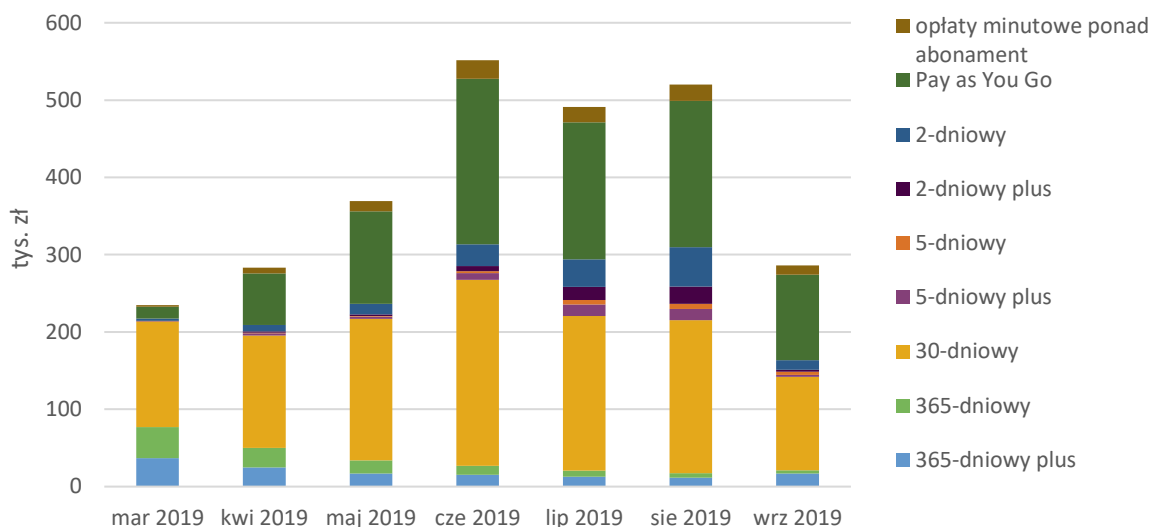


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych OMGGS.

Przyrost nowych użytkowników Systemu, mimo trudności operacyjnych (brak dostępności rowerów, problemy z ładowaniem baterii, brak możliwości rezerwacji roweru itp.) utrzymywał się przez cały okres eksploatacji MEVO 1.0, co może oznaczać, że System nadal ma potencjał do wzrostu liczby nowych użytkowników.

Przychody Operatora z Systemu od użytkowników w okresie od marca do września 2019 r. wyniosły 2,7 mln zł brutto (przy funkcjonujących 1,2 tys. rowerów w Systemie). Około 64% przychodów pochodziło z abonamentów (głównie 30-dniowych), natomiast pozostała część przychodów – z rozliczeń minutowych.

WYKRES 2 Struktura przychodów od użytkowników MEVO 1.0 (abonamenty i rozliczenia minutowe)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych OMGGS.

Stosowany do rozliczeń z użytkownikami cennik – dla najpopularniejszych usług – wynosił:

- 10 zł brutto za 30-dniowy abonament,
- 0,10 zł/minutę brutto dla rozliczeń „pay as you go”.

Zgodnie z wytycznymi OMGGS dla MEVO 2.0 założono wzrost cen abonamentów. Do dalszych analiz przyjęto:

- 25 zł brutto za 30-dniowy abonament,
- 0,10 zł/minutę brutto dla rozliczeń „pay as you go” (niezmieniony poziom).

Stawkę VAT, w oparciu o wnioski z Analizy prawnej, przyjęto na poziomie 8%.

Metodyka szacowania przychodów jest następująca:

- liczbę sprzedanych abonamentów oszacowano w oparciu o wykonanie za II i III kwartał 2019 r., przeliczając różne typy abonamentów na równoważne im abonamenty miesięczne – średnio miesięcznie w okresie tym aktywnych było około 24 tysiące abonamentów (w przeliczeniu na miesięczne),

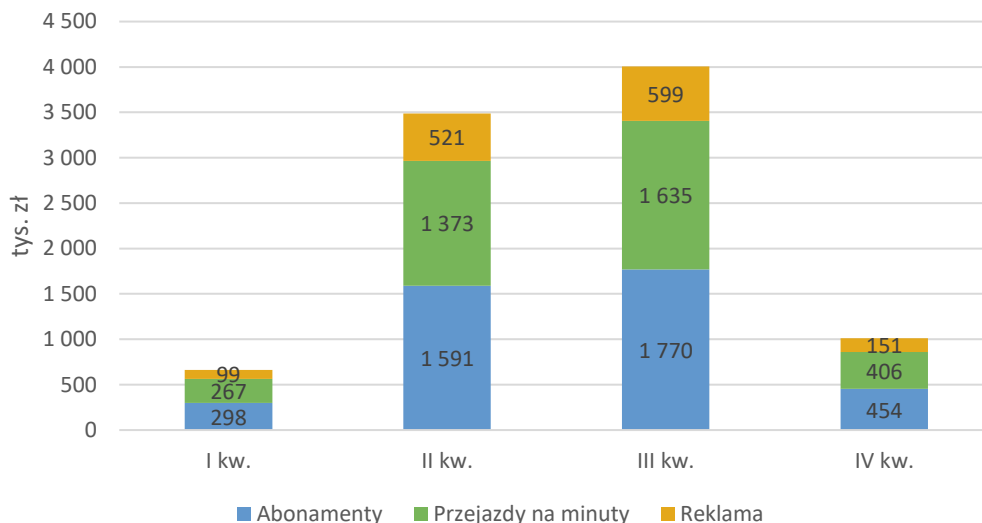
- dla pozostałych miesięcy roku (IV i I kwartał), dla których nie było dostępnych danych z wykonania MEVO 1.0, posłużono się strukturą sezonowości roweru miejskiego Vawelo (Kraków)², tj. jedyne w Polsce roweru dostępnego cały rok; w oparciu o dane za 2019 rok ustalono, że w I kwartale roku rower miejski był wykorzystywany przez 7% ogólnego czasu wykorzystania w roku, natomiast w IV kwartale roku – przez 11% czasu (II i III kwartał łącznie odpowiadają za 82% wykorzystania rowerów),
- zakładając analogiczną strukturę sezonowości jak w Krakowie, a także przyjmując ostrożne założenie, że wzrost liczby rowerów w systemie (z 1,2 tys. w MEVO 1.0 do 4,0 tys.) oraz wzrost ceny abonamentów zrównoważą się i pozostaną bez wpływu na liczbę abonentów – oszacowano, że w ciągu całego roku możliwa jest sprzedaż około 178 tys. abonamentów w przeliczeniu na miesięczny, tj. między 4 tys. a 31 tys. w zależności od analizowanego miesiąca,
- w przypadku drugiej grupy użytkowników – rozliczającej się na minuty założono, że brak dostępności rowerów mógł ograniczyć sprzedaż i liczba użytkowników może wzrosnąć proporcjonalnie do liczby dostępnych rowerów w systemie (z 1,2 tys. do 4,0 tys., tj. 3,3 razy więcej),
- w przypadku użytkowników rozliczających się na minuty nie jest zakładany wzrost opłat,
- rozkład sezonowy wykorzystania godzinowego rowerów w zależności od pory roku przyjęto zgodnie z opisanymi wyżej danymi z systemu Vawelo (Kraków),
- oprócz wpłat użytkowników Operator może liczyć na inne przychody, w szczególności od reklamodawców, a także np. przychody z tytułu prywatnych stacji rowerowych; dla celów prognozy oszacowano średni przychód z reklam, natomiast pozostałe przychody pominięto, kierując się zasadą ostrożności,
- średni przychód z reklam oszacowano w oparciu o publicznie dostępne dane Nextbike³; w okresie od początku 2017 r. do końca III kwartału 2019 r. Nextbike osiągnął przychód w wysokości około 0,34 tys. zł netto/rower/rok ze sprzedaży reklam; sezonowość sprzedaży reklam przyjęto analogicznie jak wpływy od użytkowników.

² Źródło: <http://mobilnykrakow.pl/rowery/#otwarte-dane> (dostęp z dnia 31.01.2020 r.).

³ Sprawozdania okresowe Nextbike Polska SA: <https://relacje.nextbike.pl/relacje/raporty/raporty-okresowe/> (dostęp z dnia 31.01.2020 r.).

Na wykresie poniżej zaprezentowano oszacowane przychody netto z MEVO 2.0 w ujęciu kwartalnym.

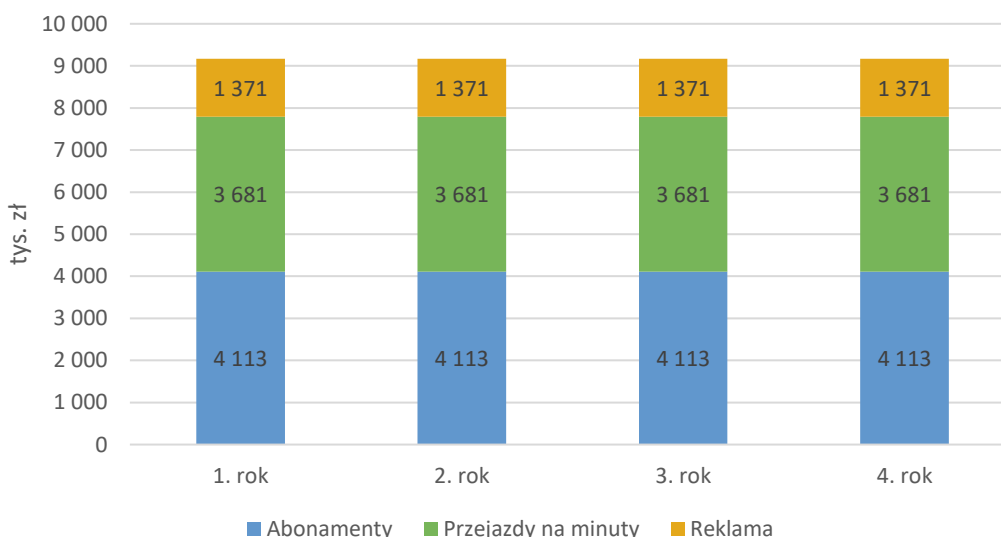
WYKRES 3 Szacowane przychody netto z MEVO 2.0 – ujęcie kwartalne



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych OMGGS.

W ujęciu rocznym założono utrzymanie przychodów na stałym poziomie (stałe ceny usług) przez cały okres trwania umowy z Operatorem (tj. 48 miesięcy). Łączne przychody z wpłat od użytkowników oszacowano na poziomie 7,8 mln zł netto rocznie. Dodatkowe przychody z reklam (lub ewentualnie innych źródeł) oszacowano na 1,4 mln zł netto rocznie.

WYKRES 4 Szacowane przychody netto z MEVO 2.0 – ujęcie roczne



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych OMGGS.

W stosunku do osiągniętych przychodów z MEVO 1.0 wzrost przychodów związany jest ze wzrostem cen (2,5-krotny wzrost cen abonamentów), wzrostem liczby rowerów w systemie (z 1,2 tys. do 4,0 tys. sztuk) oraz zakładanym prawidłowym funkcjonowaniem Systemu, przy zachowaniu przez Operatora parametrów dostępności oraz sprawności Systemu (m.in. właściwym serwisowaniu rowerów oraz sprawnej relokacji rowerów).

Zależnie od wariantów analizowanych w dalszej części niniejszej Analizy finansowej – całość przychodów z Systemu będzie stanowiła przychód Operatora lub – w przypadku powołania Spółki – przychody z wpłat użytkowników będą przychodem Spółki, którym Spółka będzie dzielić się z Operatorem w ustalonej między stronami proporcji.

Doradca zastrzega, że oszacowany poziom przychodów jest obarczony ryzykiem i został on przedstawiony wyłącznie, aby zrealizować zdefiniowany cel prac (patrz rozdział: 1. Cel prac i zastrzeżenia). Operator, dla celów skalkulowania swojej ceny w postępowaniu publicznym o udzielenie zamówienia na dostawę i obsługę systemu roweru metropolitalnego, może przyjąć inne założenia dotyczące oczekiwanego poziomu sprzedaży, co bezpośrednio wpłynie na jego ofertę cenową.

3.2. Założenia dotyczące kosztów

Zgodnie z otrzymanymi informacjami OMGGS prowadzi aktualnie prace, mające na celu określenie ostatecznego kształtu Systemu oraz warunków zamówienia publicznego. W związku z brakiem jednoznacznych ustaleń szacowanie kosztów obsługi Systemu jest utrudnione. Jednym z otrzymanych założeń jest, że System ma obejmować 100% rowerów elektrycznych.

Zależnie od zasad rozliczeń z Operatorem (w szczególności ile % przychodów wpłynie do Operatora) warunki realizacji usługi będą inne. Dla uzyskania przejrzystego obrazu – po stronie kosztowej uwzględniono możliwe do wystąpienia koszty po stronie Operatora wraz z marżą zysku, niepomniejszone o przychody, które mogą być przychodami Operatora. Założono również, że niezależnie od tego, czy przedmiotem zamówienia będzie dostawa rowerów i pozostałego majątku oraz świadczenie usługi, czy wyłącznie świadczenie usługi w oparciu o majątek Operatora, cena ofertowa będzie zbliżona (Operator wliczy koszt majątku w koszt usługi).

Punktem wyjścia do oszacowania kosztów może być analiza ofert złożonych w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego dotyczącego MEVO 1.0 z 2018 r. Oprócz wybranej oferty NB Tricity (Nextbike) w postępowaniu wpłynęła jeszcze jedna ważna oferta – konsorcjum Egis Bike Polska Sp. z o.o. - Homeport s.r.o. - BikeU Sp. z o.o. łączna cena tej oferty była blisko dwa razy wyższa od wybranej oferty i zawierała następujące dane:

TABELA 1 Oferta Egis Bike Polska Sp. z o.o., Homeport s.r.o., BikeU Sp. z o.o. dotycząca MEVO 1.0

Lp.	Wyszczególnienie	Liczba sztuk	Cena jednostkowa netto	Razem netto	Razem brutto
		szt.	tys. zł/szt.	tys. zł	tys. zł
1)	Rowery ze wspomaganie elektrycznym	3 900	9	35 398	43 539
2)	Stacje postoju SRM	660	11	7 392	9 092
3)	Aplikacja, strona internetowa i inne elementy SRM	1	205	205	252
4)	Zarządzanie i eksploatacja systemem [w miesiącach]	78	248	19 343	23 792
	Razem	-	-	62 338	76 676

Źródło: opracowanie własne na podstawie: „Oferta Konsorcjum Egis Bike Polska Sp. z o.o. - Homeport s.r.o. - BikeU Sp. z o.o. Świadczenie polegające na dostawie, uruchomieniu oraz zarządzaniu i kompleksowej eksploatacji Systemu Roweru Metropolitalnego OMG-G-S” z dnia 04.05.2018 r.

Dane z oferty zostały poddane następującym korektom:

- uwzględniono wzrost cen towarów i usług konsumpcyjnych (skumulowana inflacja),
- dostosowano ofertę do planowanego przedmiotu zamówienia – dostawa 2,8 tys. rowerów i dostosowanie 1,2 tys. rowerów do Systemu, nabycie 50 stacji postoju oraz oprogramowania,
- świadczenie usługi zarządzania i eksploatacji Systemu przez okres 48 miesięcy (a nie 78 miesięcy),
- planowane rozłożenie płatności na równe raty miesięczne przez 48 miesięcy i założono koszt pieniądza w czasie dla Operatora w oparciu o oszacowany koszt kapitału własnego⁴,
- dodano przychody, które mogły być szacowane przez oferenta, które planował uzyskiwać bezpośrednio z wpłat użytkowników (według określonego cennika) oraz z innych źródeł.

Po dokonaniu opisanych powyżej korekt – gdyby konsorcjum miało składać dziś ofertę według swoich założeń z 2018 roku i nowych uwarunkowań Systemu – oferta (koszty z marżą zysku, niepominione o wpływy z przychodów) wyniosłaby 73 mln zł netto na okres 48 miesięcy, tj. 18 mln zł netto rocznie. Należy jednak liczyć się z tym, że po trudnościach operacyjnych i organizacyjnych związanych z MEVO 1.0 oferty w nowych postępowaniach będą wyższe.

OMGGS, w oparciu o prowadzony dialog techniczny przed uruchomieniem MEVO 2.0, przekazało następujące dane dotyczące możliwego poziomu kosztów:

TABELA 2 Szacunkowe koszty MEVO 2.0 według ustaleń z dialogu technicznego

Lp.	Wyszczególnienie	Liczba sztuk	BikeU / Comdrev / Romet	BikeU / Freebike
			szk.	ceny netto
1)	Rowery ze wspomaganie elektrycznym	2 800	8,0 tys. zł/szt.	7,4 tys. zł/szt.
2)	Dostosowanie posiadanych rowerów	1 200	1,0 tys. zł/szt.	b.d.
3)	Zarządzanie i eksploatacja – nowe rowery	2 800 przez 48 mies.	290 zł/mies./szt.	416 zł/mies./szt.
4)	Zarządzanie i eksploatacja – posiadane rowery	1 200 przez 48 mies.	370 zł/mies./szt.	b.d.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych OMGGS.

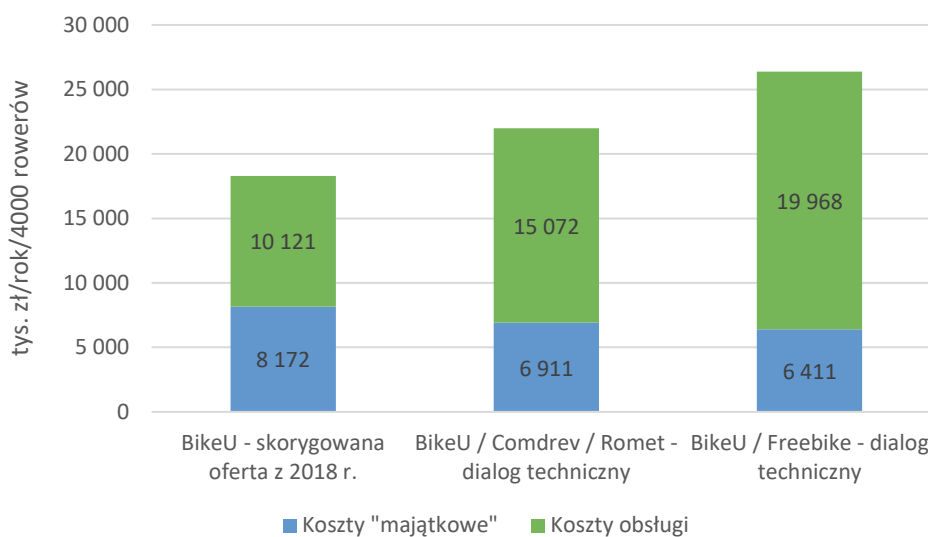
⁴ Koszt kapitału własnego oszacowano na poziomie 8,7% p.a., posługując się modelem CAPM, gdzie stopę wolną od ryzyka przyjęto na poziomie oprocentowania obligacji Skarbu Państwa 2,7%, a premię za ryzyko dla Polski na poziomie 6,0% (źródło: <http://www.obligacjeskarbowe.pl/oferta-obligacji/obligacje-10-letnie-edo/edo0130/> oraz http://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/New_Home_Page/datafile/ctryprem.html; dostęp z dnia 31.01.2020 r.)

Do ofert z dialogu technicznego zastosowano dodatkowe korekty:

- uwzględniono, że płatność za rowery będzie rozłożona na równe miesięczne raty (48 rat), w związku z tym dokonano indeksacji ceny o prognozowany wskaźnik odpowiadający oszacowanym kosztom kapitału własnego przedsiębiorcy,
- założono dodatkowe 1 mln zł netto wydatków na aplikację, dodatkowe stacje postoju oraz inne elementy Systemu.

Po dokonaniu korekt, koszty uruchomienia i utrzymania Systemu (wraz z marżą Operatora, ale bez pomniejszenia o planowane przez niego przychody) otrzymano na poziomie zaprezentowanym na wykresie.

WYKRES 5 Koszty netto uruchomienia i utrzymania systemu MEVO 2.0 – ujęcie roczne



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych OMGGS.

Do dalszych analiz – w oparciu o przeanalizowane oferty – przyjęto trzy scenariusze, dotyczące poziomu kosztów i marży Operatora:

- **Scenariusz A – 18 mln zł netto/rok/4 000 rowerów,**
- **Scenariusz B – 22 mln zł netto/rok/4 000 rowerów – scenariusz bazowy,**
- **Scenariusz C – 26 mln zł netto/rok/4 000 rowerów,**

Uwaga: nie są to kwoty, którym odpowiadać będą ceny ofertowe w zamówieniu publicznym. Ceny ofertowe powinny zostać pomniejszone przez oferentów o szacowane przez nich przychody z wpłat użytkowników (w % uzgodnionym w opisie przedmiotu zamówienia), reklam i inne. Wyszczególnione kwoty scenariuszy odpowiadają kosztom uruchomienia i operowania Systemem, wraz z marżą Operatora, w ujęciu rocznym.

4. WARIANT A – MEVO 2.0 W STOWARZYSZENIU

4.1. Metodyka i założenia kalkulacji

Wariant A odpowiada dotychczasowemu sposobowi prowadzenia projektu systemu roweru metropolitalnego MEVO 1.0, tj. w ramach istniejącego Stowarzyszenia. Założenia do projekcji są następujące:

- Stowarzyszenie kupuje od Operatora usługę operowania systemem bez majątku,
- posiadane przez Stowarzyszenie rowery są udostępnione Operatorowi do świadczenia usługi,
- Stowarzyszenie nie pobiera żadnych wpłat od użytkowników ani nie czerpie żadnych innych przychodów z Systemu (100% przychodów jest przychodami Operatora),
- Stowarzyszenie nie jest podatnikiem VAT, więc koszty są uwzględnione w kwotach brutto,
- Stowarzyszenie ponosi koszty zarządzania i administracji, związane z systemem roweru metropolitalnego, na poziomie około 0,4 mln zł rocznie, pokrywane ze składek gmin.

4.2. Wyniki finansowe

W oparciu o opisane powyżej oraz we wcześniejszych rozdziałach założenia – dla scenariusza bazowego (scenariusz B) – szacowane wyniki finansowe prowadzenia MEVO 2.0 w Stowarzyszeniu zaprezentowano w tabeli poniżej.

TABELA 3 Szacunkowe wyniki finansowe Stowarzyszenia z projektu MEVO 2.0 (scenariusz bazowy B, kwoty brutto)

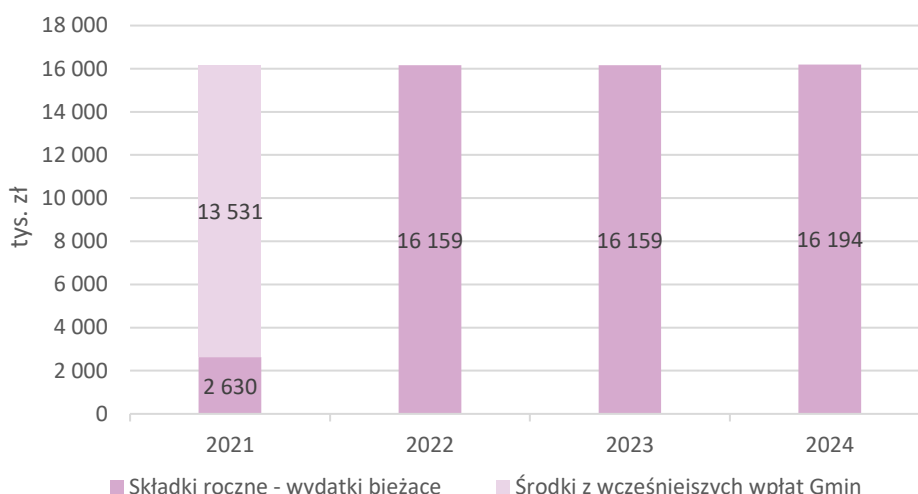
Lp.	Wyszczególnienie	2021 tys. zł	2022 tys. zł	2023 tys. zł	2024 tys. zł
A.	Przychody	0	0	0	0
B.	Koszty brutto	16 161	16 159	16 159	16 194
	- operowanie systemem (cena ryczałtowa ustalona jako koszty i marża zysku Operatora, pomniejszone o szacowane przez niego przychody)	15 786	15 786	15 786	15 786
	- zarządzanie i obsługa administracyjna	374	373	373	408
C.	Wynik finansowy (A-B)	-16 161	-16 159	-16 159	-16 194

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych OMGGS.

4.3. Zapotrzebowanie na publiczne środki pieniężne

Założono, że wydatki Stowarzyszenia będą równe kosztom (brak amortyzacji, brak inwestycji, miesiąc płatności odpowiada miesięcowi powstania kosztu). Uwzględniając stan środków pieniężnych zgromadzonych ze składek gmin na MEVO 1.0 oraz z gwarancji bankowej (łącznie 13,5 mln zł), zapotrzebowanie na środki pieniężne zaprezentowano na wykresie.

WYKRES 6 Wydatki bieżące gmin na składki do Stowarzyszenia na MEVO 2.0 (scenariusz bazowy B, ujęcie roczne)

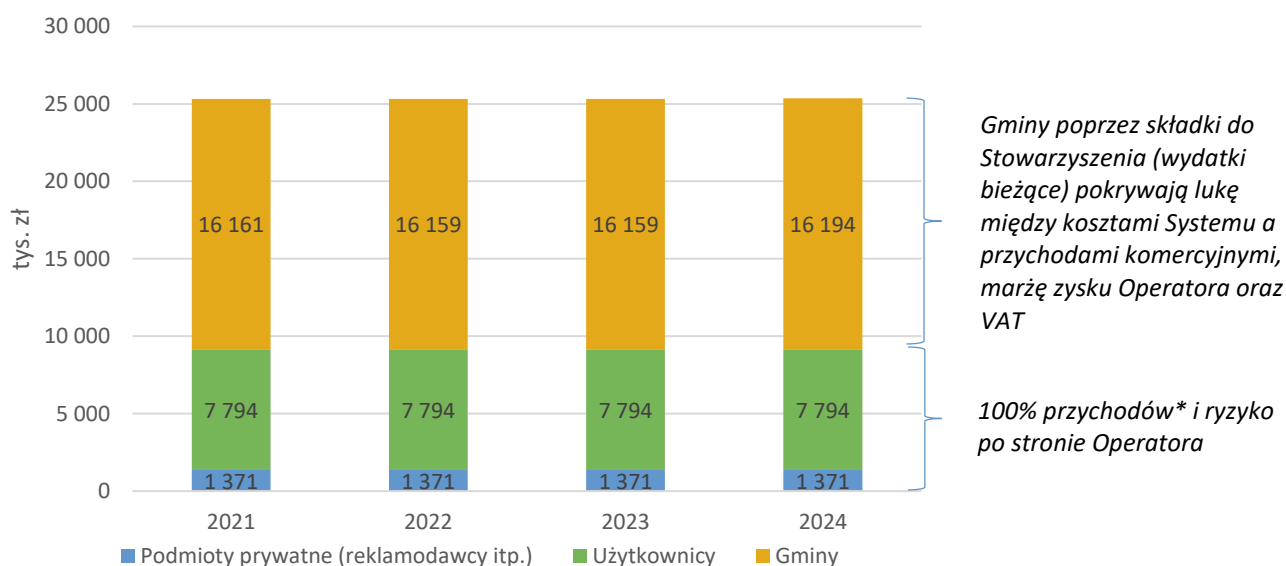


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych OMGGS.

4.4. Zakładana struktura finansowania MEVO 2.0

W oparciu o przyjęte założenia, które są obarczone dużym ryzykiem, w przypadku prowadzenia MEVO 2.0 przez Stowarzyszenie, zakładana struktura finansowania systemu roweru metropolitalnego zaprezentowana została na wykresie poniżej.

WYKRES 7 Wariant A: kto finansuje MEVO 2.0 (scenariusz bazowy B, ujęcie roczne)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych OMGGS.

Uwaga: Operator może oszacować spodziewane przychody komercyjne na innym poziomie, co bezpośrednio wpłynie na wysokość jego oferty cenowej.

4.5. Analiza scenariuszy

Ze względu na niepewność, co do poziomu kosztów obsługi Systemu, w tabeli poniżej przedstawiono zapotrzebowanie na środki pieniężne według scenariuszy, które zostały zdefiniowane w rozdziale 3.

TABELA 4 Szacunkowe wpłaty składek gmin do Stowarzyszenia na MEVO 2.0 według scenariuszy

Lp.	Wyszczególnienie	2021 tys. zł	2022 tys. zł	2023 tys. zł	2024 tys. zł
A.	Scenariusz A	11 241	11 239	11 239	11 274
B.	Scenariusz B - bazowy	16 161	16 159	16 159	16 194
C.	Scenariusz C	21 081	21 079	21 079	21 114

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych OMGGS.

Zależnie od przyjętego scenariusza, roczne wpłaty składek 14 gmin do Stowarzyszenia, w przypadku wariantu A (tj. prowadzenia MEVO 2.0 w Stowarzyszeniu) mogą wynosić od 11 mln zł/rok do 21 mln zł/rok (16 mln zł/rok rocznie w wariacie bazowym).

5. WARIANT B – MEVO 2.0 W SPÓŁCE CELOWEJ

5.1. Metodyka i założenia kalkulacji

Wariant B zakłada – zgodnie z koncepcją z Analizy prawnej – utworzenie Spółki celowej, w której udziałowcami będą gminy, na terenie których ma funkcjonować system roweru metropolitalnego oraz Stowarzyszenie, które jest obecnie właścicielem majątku wytworzonego w ramach MEVO 1.0 (1,2 tys. rowerów, stojaki, oprogramowanie i inne wartości niematerialne).

Założenia do projekcji w wariantcie B są następujące:

- Spółka kupuje od Operatora usługę operowania systemem i majątek (rowery, oprogramowanie i inne elementy systemu),
- Spółka czerpie przychody z wpłat od użytkowników i wypłaca Operatorowi prowizję od przychodów (np. 50%), a Operator uwzględnia ten fakt pomniejszając cenę ryczałtową za usługę,
- Operator uzyskuje 100% przychodów z reklam i ew. dodatkowych przychodów i Operator uwzględnia ten fakt pomniejszając cenę ryczałtową za usługę,
- Spółka ponosi na rzecz Operatora równe miesięczne wydatki na obsługę systemu oraz na zakup rowerów i pozostałego majątku; cena zakupu majątku uwzględnia wartość pieniądza w czasie (odroczone płatności powoduje wzrost ceny majątku, ale zmniejsza ryzyko po stronie Spółki),
- nabyte środki trwałe będą amortyzowane księgowo przez okres 4 lat trwania umowy (stawka amortyzacji 25%),
- dla przejrzystości wyliczeń – po stronie przychodów przedstawiono 100% szacowanych przychodów z wpłat od użytkowników, a po stronie kosztów – pełne koszty Operatora wraz z zakładaną marżą zysku, pomniejszone o planowane do osiągnięcia przez Operatora przychody ze sprzedaży reklam i innych (dla czytelności ze znakiem minus); takie przedstawienie wyliczeń pozostaje bez wpływu na wyniki finansowe i kalkulację zapotrzebowania na środki finansowe, a umożliwia prostszy wgląd w założenia dotyczące przychodów i kosztów eksploatacji,
- zorganizowana wartość przedsiębiorstwa Stowarzyszenia, dotycząca roweru publicznego (rowery, zespół pracowników, procedury, należności, sprawy sądowe itp.) zostanie wniesiona do Spółki aportem na pokrycie kapitału zakładowego; udowodnienie, że aport stanowi zorganizowaną część przedsiębiorstwa, a nie jest aportem składników majątku spoczywa na Stowarzyszeniu; szacunkowa wartość aportu według OMGGS to 7 mln zł brutto⁵,
- posiadane przez Stowarzyszenie środki pieniężne (13,5 mln zł) zostaną zwrócone do gmin,
- Spółka będzie podatnikiem VAT, więc przychody i koszty są uwzględnione w kwotach netto,
- Spółka będzie ponosić koszty zarządzania i administracji, związane z systemem roweru metropolitalnego, na poziomie około 0,4 mln zł rocznie (tj. poziom analogiczny jak ponoszony

⁵ Aport powinien zostać wyceniony na poziomie jego wartości rynkowej przez profesjonalny podmiot.

przez Stowarzyszenie), dodatkowo założono 0,12 mln zł rocznie na pokrycie kosztów organów Spółki (Zarząd, Rada Nadzorcza) i ewentualnie innych kosztów,

- w związku z planowanym dokapitalizowaniem Spółki wystąpi podatek od czynności cywilnoprawnych (0,5% od podwyższenia kapitału zakładowego lub dopłat wspólników)⁶.

5.2. Wyniki finansowe

W oparciu o opisane powyżej oraz we wcześniejszych rozdziałach założenia – dla scenariusza bazowego (scenariusz B) – szacowane wyniki finansowe prowadzenia MEVO 2.0 w Spółce celowej zaprezentowano w tabeli poniżej.

TABELA 5 Szacunkowe wyniki finansowe Spółki celowej z projektu MEVO 2.0 (scenariusz bazowy B, kwoty netto)

Lp.	Wyszczególnienie	2021 tys. zł	2022 tys. zł	2023 tys. zł	2024 tys. zł
A.	Przychody ze sprzedaży (kwoty netto)	7 794	7 794	7 794	7 794
	- wynajem rowerów	7 794	7 794	7 794	7 794
B.	Koszty operacyjne (kwoty netto)	21 201	21 188	21 188	21 224
	- amortyzacja - nabyty majątek (odpowiada rozłożonym w czasie płatnościom dla Operatora)	6 911	6 911	6 911	6 911
	- usługa operowania systemem (cena ryczałtowa Operatora powinna być skorygowana o szacowane przez niego przychody z reklam i inne oraz o uzgodniony między stronami % wpływów od użytkowników)	15 089	15 089	15 089	15 089
	- korekta kosztów usługi operowania o przychody z reklam i inne	-1 371	-1 371	-1 371	-1 371
	- organy spółki (Zarząd, RN)	120	120	120	120
	- obsługa administracyjna, księgową, prawną itp.	374	373	373	408
	- podatek od czynności cywilnoprawnych	77	67	67	67
C.	Zysk (strata) ze sprzedaży (A-B)	-13 406	-13 394	-13 394	-13 429
D.	Podatek dochodowy	0	0	0	0
E.	Zysk (strata) netto (C-D)	-13 406	-13 394	-13 394	-13 429

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych OMGGS.

⁶ Zgodnie z Ustawą o PCC zmiana umowy spółki, związana z wniesieniem do niej w zamian za jej udziały zorganizowanej części przedsiębiorstwa, nie podlega podatkowi PCC.

Założono, że Spółka będzie podatnikiem VAT. Rozliczenie podatku VAT oraz zapotrzebowanie na pokrycie przejściowych braków środków pieniężnych z tego tytułu zaprezentowano w tabeli.

TABELA 6 Rozliczenie podatku VAT

Lp.	Wyszczególnienie	2021 tys. zł	2022 tys. zł	2023 tys. zł	2024 tys. zł
A.	VAT od przychodów (podatek należny); stawka 8%	624	624	624	624
	- wynajem rowerów	624	624	624	624
B.	VAT od kosztów (podatek naliczony); stawka 23%	4 745	4 745	4 745	4 745
	- zakup rowerów	1 590	1 590	1 590	1 590
	- usługa operowania systemem pomniejszona o korektę	3 155	3 155	3 155	3 155
C.	VAT do zwrotu z US	4 121	4 121	4 121	4 121
D.	Liczba miesięcy na zwrot VAT	6	6	6	6
E.	Stan należności z tytułu VAT	2 061	2 061	2 061	2 061

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych OMGGS.

5.3. Zapotrzebowanie na publiczne środki pieniężne

Zgodnie z wnioskami z Analizy prawnej założono, że wydatki gmin, związane z funkcjonowaniem MEVO 2.0 w formie Spółki celowej, będą obejmować:

- wydatki na objęcie udziałów w Spółce (wydatki majątkowe) – środki te zostaną przeznaczone przez Spółkę na zakup majątku,
- wydatki na dopłaty wspólników oraz składki do Stowarzyszenia w celu dopłat (wydatki bieżące) – na pokrycie deficytu środków pieniężnych (różnicy między wpływami komercyjnymi a wydatkami operacyjnymi Spółki).

Zgodnie z wnioskami z Analizy prawnej założono, że dopłaty wspólników nie będą opodatkowane podatkiem VAT⁷.

Dopłaty wspólników, stanowiące kapitał rezerwowy z dopłat wspólników, muszą być dokonywane proporcjonalnie do posiadanych udziałów w Spółce. Stowarzyszenie będzie jednym ze wspólników Spółki, obok 14 gmin, ze względu na wniesienie aportem zorganizowanej części przedsiębiorstwa dotyczącej MEVO 1.0. W związku z tym, gminy część dopłat do Spółki będą robić bezpośrednio, a część

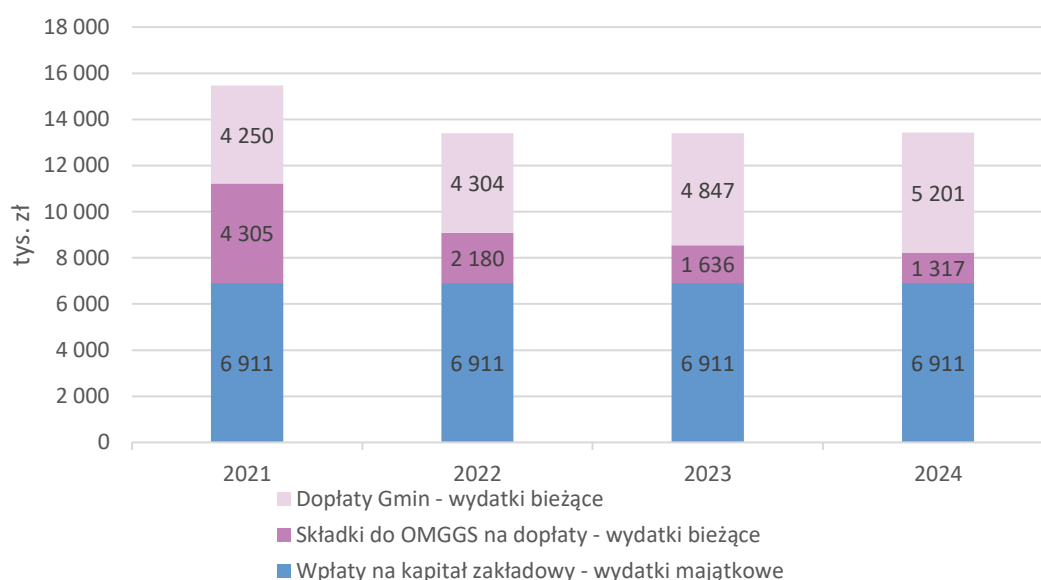
⁷ Doradca zwraca uwagę na ryzyko możliwych niekorzystnych rozstrzygnięć podatkowych w tym zakresie, jak również na ryzyko niezakwalifikowania aportu jako zorganizowanej części przedsiębiorstwa, co może wpłynąć na konsekwencje podatkowe rozwiązania oraz na wnioski z niniejszej Analizy finansowej.

poprzez Stowarzyszenie (udział Stowarzyszenia będzie mała – w miarę obejmowania przez gminy udziałów w Spółce, pokrytych wkładami pieniężnymi przeznaczonymi na zakup majątku).

W początkowym okresie funkcjonowania Spółki niezbędne też będzie zasilenie jej w środki pieniężne na kapitał obrotowy, związany z rozliczeniami VAT (Spółka będzie występować do urzędu skarbowego o zwrot VAT – założono przedłużony termin zwrotu VAT, tj. 180 dni od złożenia deklaracji). Szacowany poziom zapotrzebowania na środki pieniężne na ten cel to 2,0 mln zł (zaangażowane środki zostaną odzyskane po zakończeniu działalności).

W projekcjach założono, że środki pieniężne zgromadzone ze składek gmin na MEVO 1.0 oraz z gwarancji bankowej (łącznie 13,5 mln zł) zostaną zwrócone gminom i posłużą jako wkład do Spółki w pierwszym roku jej funkcjonowania.

WYKRES 8 Wydatki majątkowe i bieżące gmin na MEVO 2.0 prowadzone przez Spółkę celową (scenariusz bazowy B, ujęcie roczne)



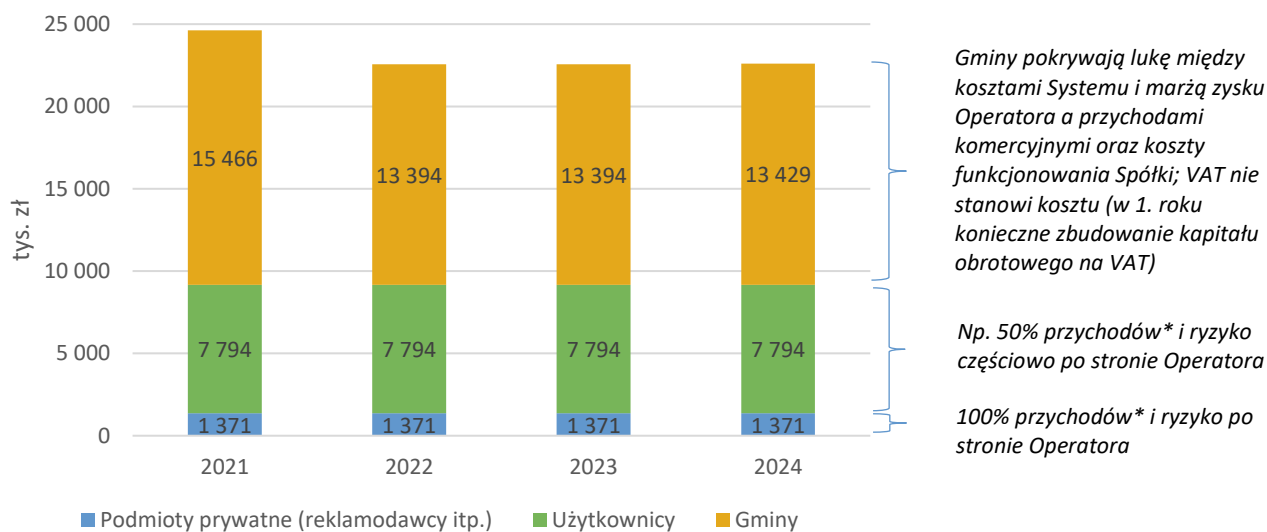
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych OMGGS.

Dla celów modelu finansowego założono, że wpłaty wspólników będą dokonywane *ex ante* w styczniu każdego roku na pokrycie deficytu środków pieniężnych planowanego na dany rok. Zgodnie z wnioskami z Analizy prawnej założono, że dopłaty wspólników nie będą opodatkowane podatkiem VAT.

5.4. Zakładana struktura finansowania MEVO 2.0

W oparciu o przyjęte założenia, które są obarczone dużym ryzykiem, w przypadku prowadzenia MEVO 2.0 przez Spółkę, zakładana struktura finansowania systemu roweru metropolitalnego zaprezentowana została na wykresie poniżej.

WYKRES 9 Wariant B: kto finansuje MEVO 2.0 (scenariusz bazowy B; ujęcie roczne)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych OMGGS.

Uwaga: Operator może oszacować spodziewane przychody komercyjne na innym poziomie, co bezpośrednio wpłynie na wysokość jego oferty cenowej.

5.5. Analiza scenariuszy

Ze względu na niepewność, co do kosztów obsługi Systemu, w tabeli poniżej przedstawiono zapotrzebowanie na środki pieniężne według scenariuszy, które zostały zdefiniowane w rozdziale 3.

TABELA 7 Szacunkowe wydatki majątkowe i bieżące gmin na MEVO 2.0 prowadzone przez Spółkę celową według scenariuszy

Lp.	Wyszczególnienie	2021 tys. zł	2022 tys. zł	2023 tys. zł	2024 tys. zł
A.	Scenariusz A	10 984	9 374	9 374	9 409
B.	Scenariusz B - bazowy	15 466	13 394	13 394	13 429
C.	Scenariusz C	19 949	17 414	17 414	17 449

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych OMGGS.

Zależnie od przyjętego scenariusza, roczne wydatki majątkowe i bieżące gmin, w przypadku wariantu B (tj. prowadzenia MEVO 2.0 w Spółce celowej), mogą wynosić od 9 mln zł/rok do 17 mln zł/rok (13 mln zł/rok w wariantcie bazowym), przy czym w pierwszym roku konieczne jest zbudowanie kapitału obrotowego na VAT (około 2,0 mln zł).

6. PORÓWNANIE WARIANTÓW I WNIOSKI

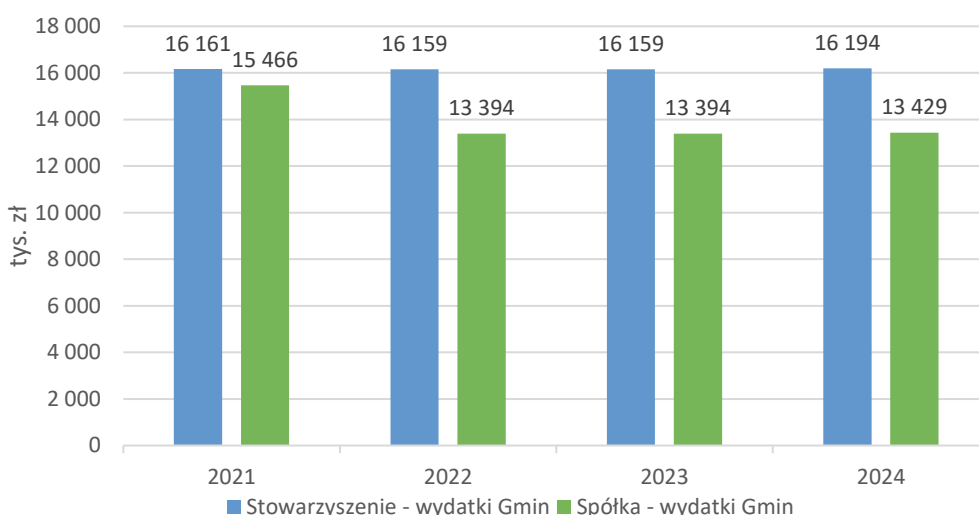
Przy przyjęciu założeń opisanych we wcześniejszych rozdziałach, analizując od strony finansowej dwa modele prawne prowadzenia działalności systemu roweru metropolitalnego MEVO 2.0, tj.

- wariant A – prowadzenie projektu w dotychczasowej formie jako Stowarzyszenie,
- wariant B – powołanie Spółki celowej, do której zostanie wniesiona aportem zorganizowana część Stowarzyszenia, a Spółka będzie prowadzić opodatkowaną sprzedaż na rzecz użytkowników systemu,

wariant B jest korzystniejszy.

Mimo zakładanych większych kosztów działalności odrębnego podmiotu (nowej Spółki), korzyści wynikają głównie z możliwości odliczenia podatku VAT od nabytego majątku oraz usługi operowania Systemem (zgodnie z wnioskami z Analizy prawnej). Porównanie wkładów pieniężnych gmin w zależności od formy prawnej podmiotu przedstawiono na wykresie poniżej.

WYKRES 10 Porównanie wysokości wkładów pieniężnych gmin na finansowanie MEVO 2.0 zależnie od formy prawnej (scenariusz bazowy B; ujęcie roczne) – dotyczy Systemu 4 000 rowerów elektrycznych



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych OMGGS.

W przypadku Spółki celowej dodatkową korzyścią dla gmin może być zaliczenie wydatków na pokrycie udziałów w kapitale zakładowym do wydatków majątkowych (według założeń scenariusza bazowego – około połowa wydatków może stanowić wydatki majątkowe; proporcja ta może ulec zmianie zależnie od umowy zawartej z Operatorem).

Należy podkreślić, że większe korzyści finansowe wiążą się z wyższym ryzykiem. Ryzyko obejmuje w szczególności aspekty podatkowe (możliwe niekorzystne interpretacje podatkowe, które mogą wiązać się z dodatkowymi obciążeniami Spółki lub Stowarzyszenia), prawne (kwestia wystąpienia pomocy publicznej), a także ryzyko operacyjne (m.in. Spółka będzie ponosić ryzyko, związane z wysokością wpłat od użytkowników).

PLONA
CONSULTING