



STATUTÁRNÍ MĚSTO LIBEREC

Poznámka: Zveřejněna je pouze upravená verze dokumentu z důvodu dodržení přiměřenosti rozsahu zveřejňovaných osobních údajů podle nařízení Evropského parlamentu a rady (EU) 2016/679, o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů a aplikačních zákonů ČR).

Nejsou dotčena práva podle § 16 odst. 2 písm. e) zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení) oprávněných osob uvedených v § 16 a § 17 téhož zákona.

17. schůze rady města dne: 06.09.2022

Bod pořadu jednání: 68

Odborný odhad kompenzace v drážní a veřejné linkové dopravě pro rok 2023

Stručný obsah: Předmětem tohoto materiálu je splnění povinnosti Dopravního podniku měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a. s. (dále jen "DPMLJ" či "Dopravce") předložit statutárnímu městu Liberec (dále jen "Objednatel") odborný odhad kompenzace na provoz veřejné dopravy pro následující kalendářní rok, tj. 2023 (dále jen "Odhad"). Součástí přílohy č. 1 – Předběžný odborný odhad kompenzace, je i Investiční plán společnosti dopravce.

MML, Odbor správy veřejného majetku

Důvod předložení: smluvní povinnost Dopravce o informování majoritního akcionáře společnosti

Zpracoval: Neumannová Petra - pracovník odboru správy veřejného majetku

Projednáno s: Mgr. Jiřím Šolcem, náměstkem primátora pro technickou správu města a informační technologie

Předkládá: Hýbner Lukáš, Mgr. - vedoucí odboru správy veřejného majetku

K projednání v radě přizván(a): Ing. Milan Červenka, ekonomický ředitel DPMLJ

Předpokládaná doba projednání (min): 5

Po schválení předložit na jednání:

Návrh usnesení

Rada města po projednání

schvaluje

předběžný odborný odhad kompenzace v drážní a veřejné linkové dopravě vč. Investičního plánu společnosti Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a. s.

ukládá

informovat společnost Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a. s. o přijatém usnesení

P: Hýbner Lukáš, Mgr. - vedoucí odboru správy veřejného majetku

T: 30.09.2022

Důvodová zpráva

Dne 11. 12. 2018 byla mezi Dopravcem a Objednatelům uzavřena Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících v městské hromadné autobusové dopravě na území statutárního města Liberec č. 4/18/0275. K této smlouvě je prozatím uzavřeno 8 dodatků. Zároveň byla uzavřena Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících v městské hromadné tramvajové dopravě na území statutárního města Liberec č. 4/18/276. K této smlouvě je prozatím podepsáno 6 dodatků.

Kapitoly č. 7, odst. 7. 2 zmíněných Smluv definují v termínu do 31. 8. 2022 povinnosti Dopravce ze strany předložení Odhadu kompenzace pro následující rok. Tato povinnost byla splněna, Odhad byl dodán dne 26. 8. 2022.

Předběžný odborný odhad je dán výkazem nákladů a výnosů z přepravní činnosti pro daný kalendářní rok včetně kalkulace čistého příjmu. Níže uvedený postup stanovení plánu je v souladu s potřebami Dopravce a je v souladu s principy nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007, o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici, s principy vyhlášky č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace a s principy nařízení vlády č. 63/2011 Sb., o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících.

V souladu s těmito Smlouvami, předkládá odbor správy veřejného majetku ve spolupráci s Dopravcem Předběžný odborný odhad kompenzace na následující kalendářní rok. Základním principem plánu hospodaření společnosti je plánovací deník a alokační model. Tento definuje kritéria rozdělení nákladů a výnosů mezi jednotlivé trakce či mezi jednotlivé oblasti činnosti a objednatele veřejné dopravy.

Predikce 2023

Finanční plán Dopravce pro rok 2023 se výrazně odlišuje od plánů předchozích let. Tržní změny v oblasti inflace, cen energií a PHM vyvolávají spirálovitou reakci v cenách materiálů, v požadavcích na mzdy atd. Porovnáváním stávajících výsledků roku 2022 vzniká mylný dojem, protože např. v energiích a v CNG jsou ceny pro rok 2022 za stropovány. Taktéž požadavky na růst mezd mají určité zpoždění a pomalejším rozjezdem rekonstrukce TT do Jbc nevzniká potřeba čerpat úvěry v původní plánované výši. Všechny zmíněné jevy se plně promítnou v roce 2023.

Růst nákladů vyvolaný podnikatelským prostředím a v poslední době i celosvětovou válečnou krizí může být kompenzován pouze růstem tržeb z MHD či navýšením příspěvku objednatelů. Při sestavování plánu musel DPMLJ vycházet z tržních podmínek, které negativně ovlivňují nejen současný stav, ale především budoucnost hospodaření. Při trendu současného vývoje - růst inflace, cen energií, cen služeb a materiálu - lze konstatovat, že hospodaření DPMLJ bude bez vlastního přičinění zatíženo mnoha milionovými náklady.

Celková plánovaná bilance hospodaření		Celková bilance kompenzace vč. čistého příjmu	
Náklady	845.290,8 tis. Kč	SML	556.138,6 tis. Kč
Tržby a ost. Výnosy	212.562,9 tis. Kč	LK	32.632,9 tis. Kč
Úhrada objednatelů	633.127,9 tis. Kč	SMJ	44.356,4 tis. Kč
Zisk/ztráta	+ 400,0 tis Kč	Celkem	633.127,9 tis. Kč

Součástí tohoto Odhadu je i plán investic a oprav, který je vypracován v takové míře, aby odpovídal plánované kompenzaci v drážní a autobusové dopravě, tj. aby náklady ve struktuře dle Vyhlášky 296/2010 Sb. po započtení výnosů a čistého příjmu odpovídaly částce, kterou je schopné SML pro rok 2023 na veřejnou dopravu poskytnout. Nový investiční plán vychází opět z principů zodpovědného řízení investiční činnosti. Tzn., že bilance investic musí být v souladu s objemem dotací, vlastních zdrojů a úvěrů tak, aby nedošlo k finančnímu přetížení společnosti a nebyla ohrožena její funkčnost.

Odbor správy veřejného majetku na závěr upozorňuje na to, že na 16. schůzi rady města konané dne 16. 8. 2022 bylo přijato usnesení č. 845/2022, ze kterého vyplývá vůle Rady města Liberec zavést slevy pro invalidy III. stupně – zlevněné jízdné ve výši 50% základního jízdného. Tento fakt by ovšem znamenal ještě větší dopad do rozpočtu města. S ohledem na současnou bilanci kompenzace na rok 2023, která v návrhu tohoto materiálu je ve výši více než 556 mil. Kč, by toto zlevnění jízdného ve svém konečném důsledku znamenalo ještě vyšší kompenzaci z provozu MHD vlivem snížení tržeb z jízdného.

Přílohy:

Příloha č. 1 - SML - Odborný odhad - plán 2023

PŘEDBĚŽNÝ ODBORNÝ ODHAD KOMPENZACE V DRÁŽNÍ A VEŘEJNÉ LINKOVÉ DOPRAVĚ (PLÁN HOSPODAŘENÍ SPOLEČNOSTI PRO ROK 2023)

PREAMBULE

Dne 11.12.2018 byla mezi DPMLJ a SML podepsána Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících v městské hromadné autobusové dopravě na území statutárního města Liberec č. 4/18/0275. K této smlouvě byl dne 19.04.2022 podepsán zatím poslední dodatek č. 08.

Dne 11.12.2018 byla mezi DPMLJ a SML podepsána Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících v městské hromadné tramvajové dopravě na území statutárního města Liberec č. 4/18/0276. K této smlouvě byl dne 13.01.2022 podepsán zatím poslední dodatek č. 06.

Dne 1.7.2020 byla mezi DPMLJ a SMJ podepsána Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících tramvajovou linkou č. 11 na území statutárního města Jablonec nad Nisou a statutárního města Liberec č. 2 044 20 10. K této smlouvě byl dne 10.03.2022 podepsán zatím poslední dodatek č. 02.

Kapitoly č. 7, odst. 7.2 Smluv definují v termínu do 31.8.2022 povinnosti DPMLJ ze strany předložení předběžného odborného odhadu kompenzace pro následující rok. Předběžný odborný odhad je dán výkazem nákladů a výnosů z přepravní činnosti pro daný kalendářní rok včetně kalkulace čistého příjmu.

DPMLJ konstatuje, že níže uvedený postup stanovení plánu je v souladu s potřebami DPMLJ a je v souladu s principy nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007, o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici, s principy vyhlášky č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace a s principy nařízení vlády č. 63/2011 Sb., o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících.

1. PRINCIP STANOVENÍ PLÁNU 2023

Základním principem plánu hospodaření společnosti je plánovací deník a alokační model. Alokační model definuje kritéria rozdělení nákladů a výnosů mezi jednotlivé trakce či mezi jednotlivé oblasti činnosti a objednatele veřejné dopravy. Alokační principy byly objednateli schváleny formou podpisu základních smluv.

Mezi zásadní parametry provozování veřejné dopravy patří:

- zajištění dopravní obslužnosti pouze vlastními silami DPMLJ,
- tramvajová trakce je majetkově a kilometrově rozdělena na řadu úseků,
- změna struktury vozového parku BUS (proti minulým létům se výrazně zvýšil počet kloubových BUS, a to jak na naftu, tak na CNG.

Poznámka: *Nasazení kloub. BUS ovlivňuje počet ujetých km (pro zajištění stejné přepravní kapacity je použit menší počet vozidel a tedy je ujetu i méně km). Dle plánu km 2023 DPMLJ předpokládá zajistit kloub, BUSy cca 913,4 tis. km. Při koeficientu 1,6 tzn., že běžnými 12m BUS by se výkon dopravní obslužnosti zvýšil na hodnotu 1 461,4 tis. km – o +548,0 tis. km více.*



2. DHČ (další hospodářská činnost), neuznatelné položky

Základním principem DHČ je využití volných kapacit DPMLJ při zajišťování MHD a vytvořit tak zdroje pro financování položek neoprávněných k zařazení do kompenzace a k vytvoření zisku společnosti. Mezi hlavní činnosti DHČ patří pronájem nebytových prostor, strojů, prodej materiálu, komerční doprava a reklama. Jak DPMLJ již informoval v dopise zn. EŘ2020-16 z 7.2.2020, disponuje DPMLJ několika položkami, které součtem více jak 5,5 mil. Kč překračují zisk z DHČ.

Dle „Výměru MF“ a „Vyhl. 296/2010 Finanční model a výše kompenzace“ nelze do kompenzace mimo jiné zahrnout příspěvky na penzijní a životní pojištění a dále pak i osobní ohodnocení statutárních orgánů nad 6-ti násobek průměrné mzdy. Dle plánu 2023 je bilance následující:

HV DHČ cca:	938,6 tis. Kč
Zisk A.S.	-400,0 tis. Kč
Odměny stat. orgánů nad limit	-2 602,6 tis. Kč
<u>Příspěvek na penz. a živ. poj.</u>	<u>-2 439,6 tis. Kč</u>
Saldo	-4 503,6 tis. Kč

Výsledné záporné číslo znamená, že DPMLJ i přes zvýšení průměrné základní mzdy a přes snížení počtu členů představenstva nemá zdroje na úhradu neoprávněných položek. Velmi částečnou variantou je snížení zisku, ale toto řešení nenaplní sociální fond, který je využíván pro kulturní a sportovní využití zaměstnanců.

Protože tyto položky nelze zcela pokrýt z DHČ, je nutno uvedené saldo uhradit ze zdrojů objednatelů nad rámec kompenzace, a to dle následujícího postupu:

- stanovit zisk z DHČ
- vyjmout neoprávněné položky z kompenzace
- stanovit saldo DHČ a neoprávněných položek vč. příslušné fakturace na objednatele

Poznámka: Výnosy a náklady DHČ a náklady neoprávněných položek nejsou zahrnuty do kompenzace, a tak saldo musí být uhrazeno objednateli z jiných zdrojů!

Poznámka: K úhradě salda neoprávněných položek je možno použít tzv. Čistý příjem, který má však být primárně použit pro obnovu majetku. V případě jeho využití pro dotčené saldo, je nutno tu možnost zakotvit do ustanovení ve smlouvách o veřejné dopravě.

Saldo DHČ a neoprávněných položek:	-4 503,6 tis. Kč
<u>Čistý příjem dle Vyhlášky č. 296/2010 Sb.:</u>	<u>4 051,0 tis. Kč</u>
Zůstatek Čistého příjmu	-452,6 tis. Kč

Z uvedeného vyplývá, že nelze aplikovat Vyhlášku č.296/2010 Sb., protože DPMLJ nemá dostatečné zdroje na pokrytí neuznatelných položek a celý ČP je použit k jiným než určeným účelům.

3. VÝVOJ LET 2020 až 2022

Pro roky 2020 až 2022 platila stejná pravidla jako pro minulá období. Jednoznačně se potvrdilo, že změna legislativy (uzavření nových smluv dle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 a vyhlášky č. 296/2010 Sb.) nemá vliv na principy stanovení kompenzace a tedy na hospodaření DPMLJ. Parametry fungování společnosti jsou i nadále dány možnostmi rozpočtů měst a obcí a DPMLJ je nucen se např. v oblasti oprav majetku těmito možnostmi přizpůsobit.

V daných letech nebyly ze strany objednatelů schváleny navýšené požadavky kompenzace. A to i přesto, že prokazatelně rostla obecně inflace a rostly konkrétní náklady na energie, PHM, osobní náklady, služby atd. Statutární město sice na jedné straně meziročně navyšovalo svůj příspěvek, ale



na druhé straně nepřikračovalo k systémovému řízení tarifní politiky a díky slevovým pobídkám tak eliminovalo růst finančních zdrojů DPMLJ. Objektivně je nutno též podotknout, že uplynulá léta byla ovlivněna covidem. Tato epidemie způsobila nárůst nákladů a pokles tržeb. Všechny tyto parametry pak znamenaly, že růst kompenzace na jedné straně negativně ovlivňoval image DPMLJ, ale na druhé straně přitom nestačil pokrýt propad tržeb a růst nákladů. Toto vše se promítá do vnitřního dluhu společnosti, který je hrozbou budoucí funkčnosti veřejné dopravy v Liberci.

Pro zajímavost následná tabulka ukazuje vývoj tržeb z MHD (stř.141) v porovnání let 2019, 2020, 2021 a 2022 (měsíce 1-6 roku):

v tis. Kč	2019	2020	2021	2022
Tržby z MHD	68 343,2	50 872,6	50 212,3	64 523,5
Kompenzace	16 900,2	11 526,0	10 391,8	12 327,3
CELKEM	85 243,4	62 398,6	60 604,1	76 850,8

SALDO 2019-2020: -22 844,7

SALDO 2019-2021: -24 639,3

SALDO 2019-2022: -8 392,5

(tis. Kč)	Plán 2021	Skut 2021	(tis. Kč)	Plán 1-6/2022	Skut 1-6/2022
Tržby z MHD	122 256	107 967	Tržby z MHD	63 910	64 524
Kompenzace MD	29 291	23 696	Kompenzace MD	11 251	12 327
SALDO	-19 884		SALDO	1 689	

Jediným a bohužel z dlouhodobého hlediska neustále používaným řešením tak bylo omezit opravy majetku. Byly vyškrtuty opravy např. ul. Jánské, úseků Hanychovské tratě, povrchů v GAR a na Terminále, oprav střech v areálu vozovny. V oblasti dopravní techniky začal DPMLJ odstavovat jak autobusy, tak především kolejová vozidla. Právě TRAM doprava je v nejbližší době ohrožena, protože oprava vozidla se pohybuje na úrovni cca 7,5-8 mil. Kč a tyto pak nelze z finančních a opravárenských kapacit v krátké době a v dostatečném množství zprovoznit. Jinými slovy tzn., že počet odstavených vozidel z důvodu poběhů může růst rychleji než počet vozidel opravených.

Z vývoje aktuální situace je zřejmé, že DPMLJ s péčí řádného hospodáře musí predikovat podobný vývoj tržeb i pro rok 2023. Taktéž je zřejmé, že i ostatní dopravní podniky reagují na propad tržeb navýšením tarifních cen. Taktéž Liberecký kraj přistoupil opakovaně k navýšení jízdného, protože tržby jsou pro zachování obslužnosti, kvality dopravy a udržitelnosti rozpočtů jediným zdrojem příjmů dopravců. Statutární město Liberec též sice přistoupilo k navýšení cen jednotlivého jízdného (RM z 3.11.2020), avšak předchozí snižování či nově zaváděné slevy pro osoby na mateřské či pro osoby pobírající soc. dávky spolu s poklesem cestujících nejsou předpokladem významnějšího nárůstu tržeb. I v roce 2022 reagovalo město rozdílným způsobem na změnu ve slevách pro děti, studenty a osoby 65+. Tam kde stát snížil slevy z 75 na 50%, byly v Liberci u časových jízdenek slevy 75% zachovány. Tzn., že i zvyšující se kompenzace nemůže nahradit růst nákladů a uvedené slevové pobídky.

4. ČISTÝ PŘÍJEM

Čistý příjem je stanoven procentuálním podílem z hodnoty provozních aktiv. Dle základních 10-ti letých smluv je stanovena hodnota podílu 0,4% hodnoty provozních aktiv (maximem dle vyhlášky č.

296/2010 Sb. je hodnota 7,5%). Ke stanovení zůstatkové hodnoty majetku byla použita účetní data majetku k 31.12.2021.

Matematicky je kompenzace stanovena takto:

$$\text{Kompenzace} = \text{Náklady} - \text{Výnosy} + \text{Čistý příjem}$$

Jinými slovy tzn., že dopravce má obdržet mimo salda nákladů a výnosů i další zdroje na opravy či obnovu majetku. Vzhledem k napjatosti rozpočtů je v DPMLJ zavedena praxe, že Čistý příjem není „bonus“, ale je použit na úhradu vykázaných nákladů (je tak součástí výnosů). Matematická formulace pak vypadá takto:

$$\text{Kompenzace} = \text{Náklady} - (\text{Výnosy} + \text{Čistý příjem})$$

Plánovaný Čistý příjem TRAM 2023:	2 912,2 tis. Kč
<u>Plánovaný Čistý příjem BUS 2023:</u>	<u>1 138,8 tis. Kč</u>
	4 051,0 tis. Kč

Pokud tedy bude opět zvolena varianta, že ČP bude použit na úhradu nákladů, bude bilance následující:

náklady celkem:	845 290,8 tis. Kč		KOMPENZACE	629 076,9 tis. Kč
<u>výnosy celkem:</u>	<u>212 562,9 tis. Kč</u>		<u>ČISTÝ PŘÍJEM</u>	<u>4 051,0 tis. Kč</u>
	633 127,9 tis. Kč	→		633 127,9 tis. Kč

Tzn. že rozdíl nákladů a výnosů bude uhrazen jak z kompenzace, tak i z ČP (viz kap.2).

5. PREDIKCE 2023

Finanční plán DPMLJ pro rok 2023 se výrazně odlišuje od plánů předchozích let. Tržní změny v oblasti inflace, cen energií a PHM vyvolávají spirálovitou reakci v cenách materiálů, v požadavcích na mzdy atd. Porovnáváním stávajících výsledků roku 2022 vzniká klam, protože např. v energiích a v CNG jsou ceny pro rok 2022 za stropovány. Taktéž požadavky na růst mezd mají určité zpoždění a pomalejším rozjezdem rekonstrukce TT do JBC nevzniká potřeba čerpat úvěry v původní plánované výši.

Všechny tyto jevy se naplno promítnou v roce 2023. Předložená verze č.1 plánu roku 2023 tak představuje přehled plánovaných potřeb společnosti, které znamenají alespoň udržení úrovně vnitřního dluhu společnosti.

Pokud však bude opět ze strany akcionáře zvolena metoda nuceného prokrácení např. nákladů na opravy, je pravděpodobné, že společnost DPMLJ bude i nadále nějakou dobu provozovat veřejnou službu v plánovaném rozsahu. Nicméně platí, že dlouhodobé neřešení oprav majetku ovlivňuje bezpečnost a funkčnost provozu a je omezujícím závazkem do budoucna. Nepsaným pravidlem je, že odstranění průběžně neřešených nedostatků je v konečné fázi nákladově násobně vyšší a časově delší.

Růst nákladů vyvolaný podnikatelským prostředím a v poslední době i celosvětovou válečnou krizí může být kompenzován pouze růstem tržeb z MHD či navýšením příspěvku objednatelů. Myšlenka, že řešením je mnoha leté omezování oprav, lidských zdrojů atd. je zcela mylná. Nekonečně omezovat péči o majetek je věcí z ekonomického pohledu zcela krátkozrakou a z pohledu funkčnosti a bezpečnosti zcela rizikovou.

Při sestavování plánu musel DPMLJ vycházet z tržních podmínek, které negativně ovlivňují nejen současný stav, ale především budoucnost hospodaření. Při trendu současného vývoje (růst inflace, energií, cen služeb a materiálů) lze tak konstatovat, že hospodaření DPMLJ bude bez vlastního přičinění zatíženo mnoha miliónovými náklady. Následně jsou uvedeny výraznější odchylky od nákladů a výnosů minulých let.



5.1. Elektrická energie proti roku 2021 **+94 mil. Kč** proti roku 2022 **+83 mil. Kč**

Trh s energiemi se celosvětově vymyká jakýmkoli logickým parametrům. DPMLJ při svém plánování vycházel z aktuální situace, která se však může díky své nestabilitě ještě diametrálně změnit.

Pro rok 2021 vysoutěžil DPMLJ cenu 1 215 Kč/MWh, pro rok 2022 to již bylo 2 525 Kč/MWh (+107,8%). Již na konci roku 2021 dosáhla burzovní cena hranice 3 000 Kč/MWh a v průběhu roku vystoupala cena (k 18.8.2022) již na hodnotu 510 EUR, tzn. cenu cca 12 540 Kč/MWh. Nutno podotknout, že k cenám přistupují i poplatky za distribuci či rezervaci zdroj, které celkovou cenu silové energie ještě prodraží. **Celkové náklady na el. energii tak dosahují hodnoty 111,5 mil. Kč.**

DPMLJ zpracoval plán v období, kdy se cena pohybovala na úrovni oněch 12 540 Kč/MWh (cca 510 EUR) a tomu odpovídají i stanovené plánované náklady. Pro případ nákupu el. energie za jiné ceny je nutno konstatovat, že plánované náklady budou o mnoho mil. Kč vyšší.

Poznámka: *Podle posledních zpráv burzovní cena el. energie atakuje hodnotu 700 EUR/MWh. Pro DPMLJ tzn. cenu cca 17 200 Kč/MWh a náklady na el. energii by vzrostly na hodnotu cca 148 mil. Kč, tzn. +dalších cca +37 mil. Kč!!!*

5.2. PHM - CNG proti roku 2021 **+76 mil. Kč** proti roku 2022 **+74 mil. Kč!!!**

Stejně jako v oblasti el. energie se vyvíjí i trh s plynem CNG. Aktuální situace je nestabilní a naprosto nepředvídatelná. Pro rok 2022 má DPMLJ nasmlouvanou cenu 967 Kč/MWh. Po přepočtu na kg cena představuje hodnotu 14,37 Kč/kg CNG. K této ceně pak přistupují poplatky např. za distribuci ve výši cca 12%.

Burzovní cena samotného plynu k 27.1. činila 1 284 Kč/MWh (19,09 Kč/kg) a k 18.8.2022 cena vzrostla na 5 221 Kč/MWh (77,63 Kč/kg). V plánu byla kalkulována cena na úrovni 83 Kč/kg (včetně poplatků za distribuci či burzovních poplatků). **Celkové náklady na CNG (PHM) tak dosahují hodnoty 92,5 mil. Kč.** Pro případ nákupu CNG za jiné ceny je nutno konstatovat, že plánované náklady budou o mnoho mil. Kč vyšší.

Poznámka: *CNG je používáno též k topení (GAR) a náklady pro tuto oblast jako dosáhnou hodnoty cca 8,5 mil. Kč. Navýšení proti roku 2022 činí cca +6,2 mil. Kč.*

5.3. PHM - nafta proti roku 2021 **+11 mil. Kč** proti roku 2022 **+5 mil. Kč**

V oblasti motorové nafty je situace o něco jednodušší. DPMLJ nakupuje naftu formou soutěží přes dynam. nákupní systém, který již reaguje na výkyvy ceny ropy. Tzn., že náklady rostly již v průběhu roku 2022 a změna v roce 2023 nebude tak významná.

Průměrná cena nafty v roce 2020 činila 20,60 Kč/l, v roce 2021 to bylo 23,36 Kč/l, průměr k červenci 2022 činí 32,99 Kč/l a aktuální cena v červenci činila 37,87 Kč/l. DPMLJ očekává stagnaci ceny na úrovni července 2022 a proto při plánované spotřebě cca 1,2 mil. litrů to představuje změnu nárůstu nákladů max 5-6 mil. Kč.

5.4. Osobní náklady **+25 mil. Kč**

Pro rok 2021 byla stanovena nulová hranice nárůstu mezd. Od 1.1.2022 byly dle kolektivní smlouvy mzdy navýšeny o 3%. Avšak vývoj nákladů v průběhu roku a růst inflace nad 15% znamenal v rámci sociálního smíru od 1.7.2022 další nárůst mezd o cca 3%. Letošní rok je rokem i vzniku nové kolektivní smlouvy a DPMLJ musel reagovat na vývoj životních nákladů. V rámci konsenzu byl pro rok 2023 vyjednána nárůst mezd o 10% a zvýšen příspěvek na stravné o 11 Kč. Současně byl ale zrušen příspěvek na nemarodění. Celkově tak osobní náklady meziročně vzrostou o cca 25 mil. Kč.

Kolektivní smlouva byla uzavřena pouze na 1 rok, protože prognózy signalizují další navýšení dnes aktuální cca 18% inflace v ČR.

5.5. Odpisy +2 mil. Kč

V posledních letech DPMLJ významně investoval do techniky a dopravní infrastruktury. V autobusové trakci t bylo např. 12 ks BUS SOR (62 mil. Kč), 10 ks kloub. BUS Solaris (82 mil. Kč, pořízeny s dotací) a řada ojetých BUS z ČR či SRN (8 mil. Kč). V roce 2022 na jaře bylo dodáno dalších 8 ks BUS SOR (43 mil. Kč).

Rekonstruovány byly dílny a plochy v GAR (22 mil. Kč) a v neposlední řadě byla pořízena nová trafostanice (3,5 mil. Kč) a plnicí stanice CNG (35 mil. Kč).

V tramvajové trakci byla modernizována vozidla TRAM (22 mil. Kč) a rekonstruovány části TT, např. ve Vozovně, na Terminálu (8,5 mil. Kč) atd. Některé projekty ještě nebyly zařazeny do majetku společnosti (kolaudace), ale pro rok 2023 se již počítá s jejich odepisováním. Tzn., že dojde k nárůstu odpisů, tzn. i nákladů ve smyslu kompenzace.

Růst odpisů pak dokladuje investiční aktivity. V roce 2019 činily odpisy 86 mil. Kč, v roce 2021 to bylo 98 mil. Kč a pro rok 2023 je v plánu hodnota 100,3 mil. Kč.

5.6. Finanční náklady proti roku 2021 +15 mil. Kč proti roku 2022 +9 mil. Kč

I přes nízké úrokové marže bank se díky opatřením ČNB zvedly úroky úvěrů DPMLJ nad hranici 8-9%. V současné době činí závazek společnosti 97,5 mil. Kč. Díky zpoždění staveb při rekonstrukci TT do JBC není stále DPMLJ nucen čerpat investiční úvěr. Nicméně toto období skončí během 2 měsíců a zadlužení společnosti bude razantně stoupat. Dle investičního plánu by zadlužení na konci roku mělo dosáhnout hodnoty 300 mil. Kč a v roce 2023 dokonce 400 mil. Kč. Tzn., že tato bilance se promítne i do finančních nákladů. V letošním roce dojde k navýšení fin. nákladů na cca 8 mil. Kč a v roce 2023 by měly finanční náklady z titulu úroků přesáhnout hodnotu 17 mil. Kč.

Predikce vývoje není pozitivní a nelze očekávat v průběhu roku významné změny směrem k nižším hodnotám úrokových sazeb.

5.7. Opravy majetku +78,1 mil. Kč

DPMLJ dlouhodobě upozorňuje na skutečnost podhodnocování oprav majetku DPMLJ. DPMLJ sice již řadu let akceptuje možnosti rozpočtů objednatelů, avšak je zřejmé, že mu nebylo umožněno řádně pečovat o svěřený majetek. Údržba majetku totiž patří mezi jednu ze základních povinností DPMLJ, která přímo souvisí s funkčností, bezpečností, kvalitou veřejné dopravy. Protože nebyl akceptován požadavek DPMLJ na navýšení kompenzace ani pro roky 2020 až 2022, DPMLJ musel zrušit či omezit řadu oprav.

Převážná část oprav směřuje do oblasti TRAM trakce, protože BUS trakce je zpravidla řešena novými vozidly a nebo investičními akcemi. V loni byl DPMLJ předán Protokol z Drážního úřadu. Z něho vyplývá, že Drážní úřad jako instituce rozhoduje a v nejbližším období dál bude rozhodovat o struktuře vozového parku TRAM. Plán oprav tak počítá nejen s vlastní opravou vozidel, ale i s opravou vozidel na hranici funkčnosti – jedná se tak o GO převodovek, trakčních motorů, kontejnerů atd. v celkové hodnotě více jak 40,5 mil. Kč.

Opravy TT nebo povrchů za 61 mil. Kč jsou pak záležitostí havarijního stavu (Riegerova, Vozovna, Terminál) a též významně ovlivňují tramvajový provoz.

Z výše uvedených kapitol 5.1 – 5.7 pak vyplývá, že navýšení nákladů u těchto položek (celkem +282 mil. Kč) je vynuceno aktuálním tržním prostředím relativně bez vlivu DPMLJ. Nárůst oprav dle kapitoly 5.7 (+78 mil. Kč) je pak dán nedostatkem cash v minulých letech. DPMLJ již s ohledem na hrozbu z Drážního úřadu nedoporučuje opětovně škrtat či odkládat dotčené opravy.

Struktura nákladů v rozdělení na nutné a ovlivnitelné:

Údaje v tis. Kč	NUTNÉ NÁKLADY			OVLIVNITELNÉ NÁKLADY		
Celkové náklady: 845 291	Paliva	128 902	15,2%	Materiál	39 977	4,7%
	Energie	127 160	15,0%	Opravy	111 959	13,2%
	Osob.nákl.	277 829	32,9%	Služby	32 514	3,8%
	Odpisy	100 251	11,9%	Rezervy z oprav, ost.	-11 297	-1,3%
	Fin.nákl.	23 377	2,8%		173 153	20,5%
	Prod.zboží	14 618	1,7%			
		672 138	79,5%			

Z přehledu je zřejmé, že jedinými zdroji pro úsporu nákladů jsou oblasti jako je materiál, opravy a služby. V kategorii „Služby“ je však mnoho položek, bez kterých nelze chod společnosti zabezpečit (spoje, úklid, právní služby, ostraha atd.).

5.8. Tržby **+13,5 mil. Kč**

V roce 2019 činily tržby z MHD vč. kompenzace Min. dopravy (MD) 176 mil. Kč. Roky 2020 a 2021 již byl ovlivněny 2 faktory – slevami na straně SML a COVIDEM-19. Uzavření kultury, hranic, zavedení home office, zrušení prodeje u řidičů atd. zapříčinilo propad plánovaných tržeb proti roku 2019 o -50 mil. Kč (rok 2020) a o -44 mil. Kč (rok 2021).

Plán roku 2022 byl postaven na určitém optimismu, ale vláda bohužel rozhodla o snížení slev pro děti, studenty a důchodce z 75 na 50%. Na jedné straně sice došlo od 1.4.2022 k navýšení cen vybraného jednotlivého jízdného o oněch 25%, na druhé straně však SML rozhodlo o zachování slev u časového jízdného ve výši 75% u vybraných skupin cestujících, a to i přesto, že stát kompenzuje pouze 50%. Spolu s dalšími pobídkami (sociální jízdné a kupóny pro osoby na rodičovské) to znamená, že DPMLJ sice rostou tržby z MHD, ale zdaleka nedosahují úrovně roku 2019.

Dalším pomocným parametrem sledování vývoje tržeb je poměr tržeb z jednotlivého jízdného a kupónů. Přestože došlo k navýšení počtu kupónů (1-7/2022 celkem 58,0 tis. ks, v 1-7/2021 celkem 46,0 tis. Kč), který je výraznější než nárůst jednotlivých jízdenek, poměr tržeb jízdenek a kupónů je v poměru 44%:56% v neprospěch kupónů. V roce 2021 činil tento poměr 46%:54%. Tzn., že vzrostla obliba levnějších kupónů, která se promítá do propadu tržeb.

Z výše uvedeného vyplývá, že jakákoli predikce vývoje tržeb z MHD nemůže být podložena statistikou či nějakými stabilnějšími trendy, protože každý rok přináší významné změny, které ovlivňují chování cestujících.

Poznámka: Důvodný pokles tržeb tak znamená, že se zvyšuje saldo mezi růstem nákladů a potřebnými finančními zdroji. Je tak zřejmé, že výše uvedený a ze strany DPMLJ neovlivnitelný růst nákladů nelze kompenzovat jinak, než změnou tarifní politiky a navýšením kompenzace objednatelů.

6. CELKOVÁ PLÁNOVANÁ BILANCE HOSPODAŘENÍ

Náklady:	Náklady	845 290,8 tis. Kč
Výnosy:	Tržby a ost. výnosy	212 562,9 tis. Kč
	Úhrada objednatelů	633 127,9 tis. Kč
	ZISK / ZTRÁTA	+ 400,0 tis. Kč



Úhrada objednatelů:	633 127,9 tis. Kč
Z toho Kompenzace MHD	629 076,9 tis. Kč
Čistý příjem	4 051,0 tis. Kč

7. KOMPENZACE

V souladu s principy vyhlášky č. 296/2010 Sb. o postupech pro sestavení fin. modelu a určení max. výše kompenzace je hodnota kompenzace tvořena součtem čistého příjmu a rozdílu nákladů a výnosů (v DPMLJ je čistý příjem součástí výnosů – kap. 4). Protože existují 3 subjekty, 2 trakce a specifická linka č. 11, byly zpracovány přílohy č. 2 – 5, které obsahují jednotlivé varianty kompenzace pro rok 2023. Konečné přílohy s doplňkovými cenami budou zpracovány pro definitivní verzi plánu 2023.

• kompenzace BUS SML vč. ČP	257 709,2 tis. Kč
z toho ČP	1 100,6 tis. Kč
• kompenzace BUS LK	7 632,9 tis. Kč *
z toho ČP	38,2 tis. Kč
• kompenzace TRAM SML I. 2,3,5	198 065,1 tis. Kč
z toho ČP	1 256,9 tis. Kč
• kompenzace TRAM SML I. 11	100 364,2 tis. Kč **
z toho ČP	827,6 tis. Kč
• kompenzace TRAM LK I. 11	25 000 tis. Kč
z toho ČP	0,0 tis. Kč
• kompenzace TRAM SMJ I. 11	44 356,4 tis. Kč **
• čistý příjem TRAM SMJ I. 11	281,4 tis. Kč

* dle mnoho let neměnné sazby LK BUS (38,105 Kč/km) by kompenzace činila 3 945,2 tis. Kč. Skutečná kompenzace vč. čistého příjmu by dle modelu měla činit 7 632,9 tis. Kč. V případě trvání LK na původní sazbě by saldo činilo -3 687,7 tis. Kč.

** dle Memoranda se veškeré náklady a výnosy na I. 11 dělí dle klíče 50:33:17. Nicméně platí, že LK přispívá na provoz TRAM pouze 25 mil. Kč. Saldo je pak rovnoměrně děleno mezi SML a SMJ. Aktuálně platí, že podíl každého ze statutárních měst činí 15 503,9 Kč.

(Údaje v tis. Kč)	Kompenzace dle alokač. modelu	Kompenzace dle Memoranda	Podíl od LK
SML I.11	84 860	100 364	15 504
LK I.11	56 008	25 000	--
SMJ I.11	28 853	44 356	15 504

Celková bilance kompenzace vč. čistého příjmu (dle Memoranda):

SML	556 138,6 tis. Kč	(vč podílu od LK 15 503,9 tis. Kč)
LK	32 632,9 tis. Kč	
SMJ	44 356,4 tis. Kč	(vč podílu od LK 15 503,9 tis. Kč)
Celkem	633 127,9 tis. Kč	

8. INVESTIČNÍ PLÁN PRO ROK 2023

DPMLJ jako akciová společnost, rozlišuje v rámci účetních pravidel provozní a investiční náklady. Provozní náklady jsou promítány přímo do HV a jsou účtovány na účty 5xx. Naopak investiční náklady jsou účtovány přes účty 4xx a do hospodaření společnosti jsou promítány pouze přes finanční náklady (úroky z úvěrů) či přes odpisy po zařazení majetku do účetnictví. Finanční náklady a odpisy jsou pak součástí kompenzace od objednatelů. Základním principem finančního řízení společnosti je pak pravidlo, že odpisy nejsou zdrojem pro úhradu provozních nákladů, ale pouze zdrojem pro další investiční činnost (obnova majetku) a zdrojem pro úhradu splátek cizích zdrojů (úvěrů).

Prioritou nejbližšího období je rekonstrukce TT do Jablonce nad Nisou a nákup dopravních prostředků BUS. Je zřejmé, že aktuální situace na bankovním trhu a trhu s prací a materiálem bude pro DPMLJ znamenat výrazné zvýšení požadavků na bankovní úvěry a z toho plynoucí finanční náklady. U největší investiční akce (TT do JBC) DPMLJ neobdrží žádné navýšení dotace a proto se nárůst cen staveb projeví v navýšení zadluženosti DPMLJ. Dle investičního plánu dluh DPMLJ v následujících letech překročí hranici 400 mil. Kč a koeficient zadluženosti překročí pomyslnou hranici 35%. Následně pak nově nastavené parametry úrokových sazeb zatíží hospodaření společnosti v oblasti finančních nákladů hodnotou cca 17 mil. Kč.

Vlastní investiční plán je pak v příl. č. 7. Tento samý plán byl objednatelům již zaslán v rámci kvartálního hlášení.

9. ZÁVĚR

Zpracovaná verze Plánu 2023 vychází z předpokladů DPMLJ a odráží požadavky na zachování funkčnosti, bezpečnosti, kvality a objemu veřejné dopravy v budoucím období. Je nutno zdůraznit, že otázka oprav majetku významně ovlivní vývoj společnosti v několika nejbližších letech.

DPMLJ hospodaří s miliardovým majetkem a z principů jeho zachování vyplývá nutnost a potřeba finančních zdrojů. Inflace, osobní náklady, legislativní požadavky atd. každoročně vyvíjely tlak na růst nákladů. Jediným zdrojem financování MHD jsou však pouze příspěvky objednatelů a tržby.

Rok 2023 je jednoznačně atypickým obdobím. Tarifní politika, inflace, válečný konflikt a z toho plynoucí situace v oblasti plynu, nafty a elektrické energie překonaly veškeré predikce. Nárůst nákladů je tak veliký, že DPMLJ není schopen reagovat nějakými dílčími úsporami a tak je zřejmé, že příští rok bude vyžadovat součinnost všech objednatelů.

DPMLJ svým plánem a rozbořem nákladů či výnosů deklaruje schopnost i v takto těžké době, že je schopen zajistit jak přepravní služby, tak i plánovanou investiční činnost. Avšak bez rozhodnutí akcionářů o cenách jízdného a o razantním navýšení kompenzace to nebude realizovatelné.

Z předložených hodnot též vyplývá potvrzení nového trendu: růst nákladů proti stagnaci či propadu tržeb. Jinými slovy to znamená, že se rozšiřuje úhel mezi náklady a potřebnými finančními zdroji. Tento nový vývoj pak lze řešit pouze změnou tarifních podmínek a vyšší kompenzací. Omezování dopravy není řešením, protože fixní náklady a chování cestujících budou mít přesně opačný efekt – další snížení efektivity dopravy.

Kritickým se z pohledu DPMLJ stává poměr tzv. ovlivnitelných a neovlivnitelných nákladů (kap. 5.7). V případě redukce oprav se poměr změní v neprospěch ovlivnitelných nákladů a DPMLJ tak ztratí manipulační prostor pro jakoukoli optimalizaci. Případnou variantu použití investičních zdrojů (odpisy) pro provoz DPMLJ zcela nedoporučuje, protože investice jsou jedinou cestou, jak alespoň částečně řešit nerealizované opravy či získat zdroje na splácení úvěrového zatížení.

V budoucím období DPMLJ očekává i možné problémy v cash flow společnosti. stagnující tržby, vysoké úvěrové zatížení a zdaleka ne tak pozitivní objem dotací pro projekt rekonstrukce TT do Jablonce nad Nisou ovlivní finanční toky. Růst cen materiálu a služeb mohou ovlivnit cenu dílčích staveb a tedy i potřebu vyšších zdrojů, přičemž dotace z MD zůstává na stejné výši. Tyto obavy potvrzuje jak soutěže dodavatelů (vyšší ceny) tak vývoj sazeb na bankovním trhu.



Současný vývoj v České republice je velmi nestabilní a je zřejmé, že může dojít během roku 2023 ke změně vstupních parametrů tohoto plánu. Nicméně informační systém DPMLJ a práce s daty jsou zárukou průběžného vyhodnocování hospodaření společnosti. V případě jakýchkoli významnějších odchylek bude cílem DPMLJ najít s akcionáři společný postup v řešení vzniklé situace.

10. PŘÍLOHY

- Příl. 01: Plán km 2023
- Příl. 02: Výchozí fin. model – BUS SML – Plán 2023
- Příl. 03: Výchozí fin. model – BUS LK – Plán 2023
- Příl. 04: Výchozí fin. model – TRAM SML I.2,3,5 – Plán 2023
- Příl. 05: Výchozí fin. model – TRAM I.11 celkem – Plán 2023
- Příl. 06: Předběžný odborný odhad plánu oprav majetku – Plán 2023
- Příl. 07: Investiční plán 2022-24

V Liberci 25.8.2022

Zpracoval: Ing. Milan Červenka
Ekonomický ředitel

Přehled plánované dopravní obslužnosti dle JŘ (v km)

plán 2023

PLÁN KM 2023	leden	únor	březen	duben	květen	červen	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec	ROK
BUS SML	300 032	270 376	305 352	272 527	294 672	294 112	268 309	286 425	282 597	299 590	288 832	283 103	3 445 928
BUS Stráž n.Nisou	4 306	3 897	4 382	3 913	4 231	4 220	4 075	4 382	4 064	4 311	4 145	4 075	50 000
BUS LK	8 992	8 146	9 181	8 079	8 890	8 906	8 064	8 689	8 521	9 071	8 647	8 350	103 535
BUS NAD	32 500	29 417	32 832	30 418	32 168	31 694	0	0	0	0	0	0	189 028

KOM MHD BUS	17 045	15 231	17 091	16 317	17 000	16 528	16 368	16 436	16 408	16 988	16 482	16 824	198 718
-------------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	---------

TRAM SML CELKEM	151 164	136 757	154 109	137 872	148 218	148 536	128 118	135 427	143 057	149 939	145 590	142 107	1 720 894
- z toho TRAM SML I. 2,3	94 518	86 056	96 198	87 306	92 837	92 817	82 600	86 409	90 241	93 308	91 137	90 686	1 084 114
- z toho TRAM SML I. 5	13 427	11 522	13 751	11 775	13 103	13 218	3 264	2 675	12 047	13 468	12 894	10 969	132 114
- z toho TRAM SML I. 11 (50%)	43 219	39 179	44 160	38 791	42 278	42 500	42 254	46 342	40 768	43 163	41 559	40 451	504 665
TRAM LK I.11 (33%)	28 524	25 858	29 146	25 602	27 903	28 050	27 888	30 586	26 907	28 488	27 429	26 698	333 079
TRAM SMJ I.11 (17%)	14 694	13 321	15 014	13 189	14 374	14 450	14 366	15 756	13 861	14 675	14 130	13 753	171 586

TRAM I.11 CELKEM (bez výluk.km)	86 438	78 359	88 320	77 582	84 555	85 000	84 509	92 685	81 537	86 326	83 117	80 903	1 009 330
---------------------------------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	-----------

Odpadlé km TRAM	-45 245	-41 017	-46 239	-40 580	-44 251	-44 498	0	0	0	0	0	0	-261 829
-----------------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---	---	---	---	---	---	----------

Poznámka:

Plán km I. 11 byl rozdělen dle podmínek Memoranda a to v poměru: SML 50%, LK 33% a SMJ 17%.



Ing. M.Červenka

24.8.2022

Výchozí finanční model nákladů, výnosů a čistého příjmu (veřejná linková doprava)

Dle vyhl. č. 296/2010 Sb., ze dne 20.10.2010, o postupech pro sestavení fin. modelu a určení max.výše kompenzace

Dopravce:

Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a. s.
Mrštíkova 3, 461 71 Liberec III, IČO: 47311975

Období:**plán 2023****Objednatel:**

Statutární město Liberec
BUS linky Liberec

Výchozí finanční model		řádek	Městská autobusová doprava	
			tis. Kč	Kč/km
BN01	BN 01 Pohonné hmoty a oleje	1	111 684,2	31,947
BN02	BN 02 Přímý materiál a energie	2	34 427,6	9,848
BN03	BN 03 Opravy a údržba vozidel	3	35 618,4	10,189
BN04	BN 04 Odpisy dlouhodobého majetku	4	32 903,4	9,412
BN05	BN 05 Pronájem a leasing vozidel	5	0,0	0,000
BN06	BN 06 Mzdové náklady	6	83 532,4	23,894
BN07	BN 07 Sociální a zdravotní pojištění	7	27 887,3	7,977
BN08	BN 08 Cestovné	8	227,1	0,065
BN09	BN 09 Úhrada za použití infrastruktury	9	0,0	0,000
BN10	BN 10 Silniční daň	10	59,2	0,017
BN11	BN 11 Elektronické mýto	11	34,3	0,010
BN12	BN 12 Pojištění (zákonné, havarijní)	12	3 690,6	1,056
BN13	BN 13 Ostatní přímé náklady	13	4 528,7	1,295
BN14	BN 14 Ostatní služby	14	10 010,1	2,863
BN15	BN 15 Provozní režie	15	9 381,1	2,683
BN16	BN 16 Správní režie	16	21 143,4	6,048
Výchozí náklady celkem (ř. 1 až ř. 16)		17	375 127,8	107,304
BV18	BV 18 Tržby z jízdného	18	94 120,3	26,923
BV19	BV 19 Ostatní tržby z přepravy	19	2 840,6	0,813
BV 20	BV 20 Ostatní výnosy	20	22 011,0	6,296
Výchozí výnosy celkem (řádek 18 až 20)		21	118 971,9	34,032
Hodnota provozních aktiv		22	275 156,0	
Čistý příjem (max 7,5%) DPMLJ 0,4%		23	1 100,6	
Kompenzace (ř.17-ř.21)		24	257 256,5	
Dotace na pořízení a modernizaci vozidel		25		
Jiná dotace		26		
Dopravní výkon dle JŘ (tis. km)		27	3 495,9	
Základní cena dopravního výkonu - kompenzace (Kč/km)		28	73,59	

Sestavil: Ing. M.Červenka - ekonomický ředitel

Datum: 24.8.2022


 razítko a podpis

Výchozí finanční model nákladů, výnosů a čistého příjmu (veřejná linková doprava)

Dle vyhl. č. 296/2010 Sb., ze dne 20.10.2010, o postupech pro sestavení fin. modelu a určení max.výše kompenzace

Dopravce:

Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a. s.
Mrštíkova 3, 461 71 Liberec III, IČO: 47311975


Období:**plán 2023****Objednatel:**

Liberecký kraj
BUS linky za hranicemi města

Výchozí finanční model		řádek	Městská autobusová doprava	
			tis. Kč	Kč/km
BN01	BN 01 Pohonné hmoty a oleje	1	3 311,3	31,983
BN02	BN 02 Přímý materiál a energie	2	1 020,7	9,859
BN03	BN 03 Opravy a údržba vozidel	3	1 056,0	10,200
BN04	BN 04 Odpisy dlouhodobého majetku	4	975,6	9,422
BN05	BN 05 Pronájem a leasing vozidel	5	0,0	0,000
BN06	BN 06 Mzdové náklady	6	2 476,6	23,921
BN07	BN 07 Sociální a zdravotní pojištění	7	826,8	7,986
BN08	BN 08 Cestovné	8	6,7	0,065
BN09	BN 09 Úhrada za použití infrastruktury	9	0,0	0,000
BN10	BN 10 Silniční daň	10	1,8	0,017
BN11	BN 11 Elektronické mýto	11	1,0	0,010
BN12	BN 12 Pojištění (zákonné, havarijní)	12	109,4	1,057
BN13	BN 13 Ostatní přímé náklady	13	134,3	1,297
BN14	BN 14 Ostatní služby	14	296,8	2,866
BN15	BN 15 Provozní režie	15	278,1	2,686
BN16	BN 16 Správní režie	16	626,9	6,055
Výchozí náklady celkem (ř. 1 až ř. 16)		17	11 122,1	107,424
BV18	BV 18 Tržby z jízdného	18	2 790,6	26,953
BV19	BV 19 Ostatní tržby z přepravy	19	84,2	0,813
BV 20	BV 20 Ostatní výnosy	20	652,6	6,303
Výchozí výnosy celkem (řádek 18 až 20)		21	3 527,4	34,070
Hodnota provozních aktiv		22	9 540,5	
Čistý příjem (max 7,5%) DPMLJ 0,4%		23	38,2	
Kompenzace (ř.17-ř.21)		24	7 632,9	
Dotace na pořízení a modernizaci vozidel		25		
Jiná dotace		26		
Dopravní výkon dle JŘ (tis. km)		27	103,5	
Základní cena dopravního výkonu - kompenzace (Kč/km)		28	73,72	

Sestavil: Ing. M.Červenka - ekonomický ředitel

Datum: 24.8.2022


 razítko a podpis

Výchozí finanční model nákladů, výnosů a čistého příjmu (veřejná drážní doprava)

Dle vyhl. č. 296/2010 Sb., ze dne 20.10.2010, o postupech pro sestavení fin. modelu a určení max.výše kompenzace

Dopravce:

Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a. s.
Mrštíkova 3, 461 71 Liberec III, IČO: 47311975

Období:**plán 2023****Objednatel:**

Statutární město Liberec
Linky 2,3,5

Výchozí finanční model		řádek	Městská tramvajová doprava	
			tis. Kč	Kč/km
TN01	TN 01 Trakční energie a palivo	1	54 939,8	45,172
TN02	TN 02 Netrakční energie a palivo	2	3 289,6	2,705
TN03	TN 03 Přímý materiál	3	6 249,2	5,138
TN04	TN 04 Opravy a údržba vozidel	4	40 879,1	33,611
TN05	TN 05 Odpisy dlouhodobého majetku	5	14 910,7	12,260
TN06	TN 06 Pronájem a leasing vozidel	6	0,0	0,000
TN07	TN 07 Mzdové náklady	7	18 379,1	15,112
TN08	TN 08 Sociální a zdravotní pojištění	8	6 147,5	5,055
TN09	TN 09 Cestovné	9	63,6	0,052
TN10	TN 10 Úhrada za použití dopravní cesty	10	75 423,0	62,014
TN11	TN 11 Úhrada za použití ostatní infrastruktury	11	0,0	0,000
TN12	TN 12 Ostatní přímé náklady	12	1 457,7	1,199
TN13	TN 13 Ostatní služby	13	5 598,4	4,603
TN14	TN 14 Provozní režie	14	4 036,9	3,319
TN15	TN 15 Správní režie	15	6 322,7	5,199
Výchozí náklady celkem (ř. 1 až ř. 16)		16	237 697,2	195,438
TV17	TV 17 Tržby z jízdného	17	38 042,8	31,279
TV18	TV 18 Ostatní tržby z přepravy	18	1 148,2	0,944
TV 19	TV 19 Ostatní výnosy	19	1 698,0	1,396
Výchozí výnosy celkem (řádek 17 až 19)		20	40 889,0	33,619
Hodnota provozních aktiv		21	314 227,0	
Čistý příjem (max 7,5%) DPMLJ 0,4%		22	1 256,9	
Kompenzace (ř.16-ř.20)		23	198 065,1	
Dotace na pořízení a modernizaci vozidel		24		
Jiná dotace		25		
Dopravní výkon dle JŘ (tis. km)		26	1 216,2	
Základní cena dopravního výkonu - kompenzace (Kč/km)		27	162,85	

Sestavil: Ing. M.Červenka - ekonomický ředitel

Datum: 24.8.2022



razítko a podpis

Výchozí finanční model nákladů, výnosů a čistého příjmu (veřejná drážní doprava)

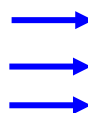
Dle vyhl. č. 296/2010 Sb., ze dne 20.10.2010, o postupech pro sestavení fin. modelu a určení max.výše kompenzace

Dopravce:

Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a. s.
Mrštíkova 3, 461 71 Liberec III, IČO: 47311975

Období:**plán 2023****Objednatel:**

Statutární město Liberec
Statutární město Jablonec nad Nisou
Liberecký kraj
Linka 11



KOMPENZACE vč.ČP	
100 364,2	tis. Kč
44 356,4	tis. Kč
25 000,0	tis. Kč

Podíl SML i SMJ od LK (tis. Kč): á **15 503,9**

Výchozí finanční model	řádek	Městská tramvajová doprava	
		tis. Kč	Kč/km
TN01 TN 01 Trakční energie a palivo	1	39 083,5	38,722
TN02 TN 02 Netrakční energie a palivo	2	3 428,8	3,397
TN03 TN 03 Přímý materiál	3	6 035,3	5,980
TN04 TN 04 Opravy a údržba vozidel	4	35 683,8	35,354
TN05 TN 05 Odpisy dlouhodobého majetku	5	13 877,6	13,749
TN06 TN 06 Pronájem a leasing vozidel	6	0,0	0,000
TN07 TN 07 Mzdové náklady	7	15 645,7	15,501
TN08 TN 08 Sociální a zdravotní pojištění	8	5 231,3	5,183
TN09 TN 09 Cestovné	9	54,9	0,054
TN10 TN 10 Úhrada za použití dopravní cesty	10	47 132,5	46,697
TN11 TN 11 Úhrada za použití ostatní infrastruktury	11	0,0	0,000
TN12 TN 12 Ostatní přímé náklady	12	1 217,3	1,206
TN13 TN 13 Ostatní služby	13	4 399,6	4,359
TN14 TN 14 Provozní režie	14	3 166,2	3,137
TN15 TN 15 Správní režie	15	4 945,8	4,900
Výchozí náklady celkem (ř. 1 až ř. 16)	16	179 902,3	178,239
TV17 TV 17 Tržby z jízdného	17	8 666,7	8,587
TV18 TV 18 Ostatní tržby z přepravy	18	844,2	0,836
TV 19 TV 19 Ostatní výnosy	19	2 326,0	2,305
Výchozí výnosy celkem (řádek 17 až 19)	20	11 836,9	11,727
Hodnota provozních aktiv	21	413 815,4	
Čistý příjem (max 7,5%) DPMLJ 0,4%	22	1 655,3	
Kompence (ř.16-ř.20)	23	169 720,6	
Dotace na pořízení a modernizaci vozidel	24		
Jiná dotace	25		
Dopravní výkon dle JŘ (tis. km)	26	1 009,3	
Základní cena dopravního výkonu - kompenzace (Kč/km)	27	168,15	

Sestavil: Ing. M.Červenka - ekonomický ředitel

Datum: 24.8.2022


 razítko a podpis

PŘEDBĚŽNÝ ODBORNÝ ODHAD PLÁNU OPRAV MAJETKU DPMLJ V ROCE 2023

PREAMBULE

Součástí Odborného odhadu plánu 2023 má být přehled plánovaných oprav majetku. Předložený plán oprav vychází z potřeb společnosti a v této verzi není korigován ve vazbě na rozpočty objednatelů.

Veškeré seznamy majetku k opravě či stanovené ceny jsou zpracovány na základě kvalifikovaných odhadů ze strany zaměstnanců společnosti. Tzn., že pro tvorbu ceny nejsou zpracovány ani dodavatelské cenové nabídky, ani případná projektová dokumentace staveb atd.

1. PLÁN OPRAV MAJETKU PRO ROK 2023

Opavy BUS a TRAM (účty 511010, 511040, 511123, 511200) (údaje v tis. Kč)

Kód n30:	2021	2023	
Stř. 341 (palubní PC)	920	1 128	- servis Mikroelektronika, APEX atd.
Stř. 712 (TRAM)	15 754	40 748	- 1 800 t. oprava trakčních motorů - 5 600 t. oprava 4 ks kontejneru - 2 000 t. GO převodovek - 31 200 t. oprava 4 ks TRAM - 148 t. ostatní (např. po nehodách)
Stř. 732 (BUS)	2 210	4 145	- 1 650 t. (po nehodách)

Opavy TT, vrch. vedení, měničny (účet 511020) (údaje v tis. Kč)

Kód n31:	2021	2023	
Stř. 410-424	4 044	61 055	- 50 000 t. oprava TT Riegerova - 3 000 t. oprava TT 1.máje - 400 t. oprava 2x výhybky VOZ - 1 000 t. broušení kolejnic - 5 000 t. oprava povrchu Mlýnská - 1 000 t. oprava povrchů Terminál - 655 t. ostatní

Poznámka:
k opravám (externě) náleží materiál za 8 mil. Kč

Opavy budov a staveb (účty 511050, 511080) (údaje v tis. Kč)

Kód n32:	2021	2023	
DPMLJ	254	1 293	- střechy, oplocení, soc.zařízení, revize atd.

Opavy režie (účty 511060, 511070, 511100, 511140, 511909) (údaje v tis. Kč)

Kód n33:	2021	2023	
DPMLJ	1 621	3 119	- 911 t. režijní opravy

2. KOMENTÁŘ K OPRAVÁM MAJETKU PRO ROK 2023

- a) Vozidla TRAM – v letech 2004-2006 byly provedeny modernizace 18-ti ks vozidel, po cca 15-ti letech nutno opakovat. Pravidelné opravy vozů byly z nedostatku cash rušeny. DPMLJ obdržel Protokol o kontrole z Drážního úřadu s požadavkem na provedení kontrol a oprav. Z těchto důvodů bylo vytipováno 6 ks TRAM pro rok 2022. Avšak požadavek SML byl snížit náklady na opravy a tak byly 3 vozy z oprav vyškrtnuty. Pro rok 2023 jsou v plánu opravy 4 ks vozidel TRAM za cca 31,2 mil. Kč. V případě nerealizace oprav budou jednotlivá vozidla Drážním úřadem odstavena z provozu.
- b) Kontejnery 4 ks – odstavená vozidla, nutná GO kontejnerů (trakčních měničů), oprava za cca 5,6 mil. Kč.
- c) Trakční motory – GO motorů (výměna vinutí a komutátorů), oprava za cca 1,8 mil. Kč.
- d) TT Riegerova – oprava povrchu, zaplavování TT, rozpadání panelů, oprava za 50 mil. Kč.
- e) TT 1. máje – provizorní oprava tramvajové tratě, oprava za 3,0 mil. Kč + materiál 1 mil. Kč.
- f) Povrch Mlýnská + terminál U Lomu – rozpadání povrchu, poškození asfaltu, oprava za 5 mil. Kč.
- g) Terminál Fügnerova – poškození asfaltového povrchu (projeté koleje a již trhliny), pokud se neudělá, nastane přenos poruch do podloží a náklady budou poté výrazně vyšší. Oprava za 1,0 mil. Kč + materiál 3,0 mil. Kč.
- h) Výhybky ve Vozovně – značně opotřebované, v provozu od roku 1998 – riziko vykolejení, oprava za 1,0 mil. Kč + materiál za 4 mil. Kč.

3. ZÁVĚR

Zpracovaná verze plánu oprav sice nevychází z možností schváleného rozpočtu SML, na druhé straně další redukce významných oprav majetku bude pro společnost představovat riziko nejen vyšších nákladů v budoucím období, ale především riziko omezení funkčnosti DPMLJ, riziko omezení kvality služeb a riziko zhoršení bezpečnosti provozu.

Opakovaně podobná neřešení péče o majetek jsou předpokladem též kumulace očekávaných budoucích nákladů na opravy majetku. Stav rozpočtů a predikce vývoje hospodářství v České republice nejsou v nejbližší době předpokladem pro získání mimořádných finančních zdrojů.

Pro DPMLJ je tak jedním z řešení najít s akcionáři společný postup či diskusi nad otázkami příspěvku objednatelů, zvýšení jízdného, rozložení oprav či určení jejich priorit pro období nejbližších pár let.

V Liberci 22.08.2022



Zpracoval: Ing. Milan Červenka
Ekonomický ředitel



ZPRÁVA PRO PŘEDSTAVENSTVO:

Dne: 10. 05. 2022

Investiční plán společnosti Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a. s. na roky 2022 – 2024 – V1

1. PŘEDPOKLADY – VÝCHOZÍ PODMÍNKY

V DPMLJ každým rokem probíhá aktualizace dané verze investičního plánu tak, aby došlo k posunu období inv. plánu o jeden rok.

Tento aktualizovaný plán V1 pro období 2022-2024 vychází z projektů operačních programů a kombinuje podmínky programů s finančními a provozními možnostmi DPMLJ. Operativně tak existuje několik skupin projektů, ze kterých může DPMLJ čerpat investiční prostředky (např. IROP, OPD2 či speciální výzvy). V rámci přípravy proběhla řada jednání, která přináší nové možnosti – typickým příkladem je možnost jiného způsobu financování OPD2, tzv. financování ex-ante (systém záloh). Na druhou stranu se zpříšňují podmínky jak pro uznatelnost některých nákladů největší současné plánované akce (rekonstrukce TT mezi Libercem a Jabloncem nad Nisou - (odkup budov, pozemků atd.), tak pro poskytnutí finančních záloh.

Tento investiční plán představuje především seznam projektů a jejich předpokládanou termínovou realizaci. DPMLJ předpokládá průběžné upřesňování nejen termínů, ale postupně i finančních nákladů. Po upřesnění výše uvedeného bude plán v případě výrazných změn aktualizován.

Investiční plán společnosti Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a.s. na období je každoročně součástí finančního plánu společnosti a je zpracován s těmito předpoklady:

- Roční bilance investiční činnosti bude +/- vyrovnaná (hodnota investic včetně splátek jistin bude srovnatelná s hodnotou odpisů včetně dotací a čerpání úvěrů).
- Ukazatel zadluženosti společnosti nepřesáhne hodnotu 35.
- Investiční zdroje nesmí být použity pro úhradu provozních činností.
- Finanční náklady ve výši cca 10-20 mil. Kč/rok musí být součástí hrazené kompenzace.
- Cizí zdroje k pořízení investic (bankovní úvěry) budou udržovány na úrovni nepřesahující dlouhodobě 350 mil. Kč, což představuje cca 35% vlastního kapitálu.
- Stavby musí být realizovány s kalkulovanou dotací a vysoutěžená celková cena investice nesmí bez následných opatření překročit plánované náklady!!!
- Kompenzace objednatelů budou z pohledu běžných provozních nákladů dosahovat hodnot, které umožní provoz společnosti vč. potřebných oprav majetku.

Pro účely plánování investic byl majetek společnosti rozdělen do pěti skupin, jejichž obnova je plánována individuálně. To umožňuje zviditelnit, jak jsou investiční zdroje (odpisy) vytvořené jednou skupinou majetku eventuálně využívány jinou majetkovou skupinou. To je potřeba znát, aby bylo možno v dlouhodobém horizontu zajistit vyváženou obnovu všech skupin majetku s nestejně dlouhou dobou odpisování. Jedná se hlavně o přesuny investičních zdrojů mezi obnovou dopravních prostředků a budováním tramvajových tratí.

2. BUDOVY A POZEMKY

Přes původní záměr se v nejbližších letech nepodaří v plné míře zrealizovat přestavbu garáží v ul. Václavská, odhad investice činí cca 500 mil. Kč a na tyto projekty se dosud nevztahuje žádný dotační program. DPMLJ tak přistoupí k postupné rekonstrukci ploch a prostor. V roce 2020 to

byly především plochy a dokončení úpravy dílny pro BUS na CNG. V roce 2021 pak DPMLJ dokončil výstavbu plnicí stanice CNG.

Samostatným projektem je pak rekonstrukce měřírny v Zeleném Údolí (projekt je zařazen do dotačního programu OPD2).

Ve sledovaném období se předpokládá pořízení těchto významnějších investic:

- a. v areálu Garáží je v souvislosti se přestavbou budov plánována změna vytápění za cca **6 000 tis. Kč** v letech 2022 a 2024;
- b. v areálu Vozovny je plánována rekonstrukce montážních kanálů na kolejích č. 21 a č. 22 za cca **4 000 tis. Kč** v roce 2023;
- c. v areálu Garáží je v souvislosti s rozšířením počtu vozidel BUS plánována přestavba lakovny (**1 000 tis. Kč**), realizace v roce 2023;
- d. v rámci rekonstrukce dálkového ovládání měřírny jsou plánovány investice cca **2 000 tis. Kč**, realizace 2023;
- e. v souvislosti s rekonstrukcemi TT je předpokládána rekonstrukce měřírny Zelené Údolí (**55 000 tis. Kč**, dotace cca 39,8 mil. Kč – 72,4%, program OPD2, realizace 2022-2023);
- f. v areálu Garáží DPMLJ předpokládá v následujících letech postupnou přestavbu, pro rok 2022 je plánována studie přestavby za cca **2 000 tis. Kč** a v roce 2023 pak multifunkční objekt za cca **80 000 tis. Kč**;
- g. v prostoru Terminálu ve Fügnerově ul. je plánována rekonstrukce dispečinku za cca **5 750 tis. Kč**, realizace 2022-2024;

Tato skupina majetku je silně závislá na možnosti dotačních programů.

V letech 2022-2024 nebude skupina budov investičně soběstačná, **celková bilance skupiny je za dané období záporná: -60 698 tis. Kč** (vlastní zdroje 52 825 tis. Kč a dotace 39 826 tis. Kč nestačí pokrýt potřebu fin. prostředků na investice 153 350 tis. Kč a splátky úvěrů). Otázkou zůstává postupná realizace projektu v Garážích (cca 500 mil. Kč bez dotačních prostředků).

3. AUTOBUSY

K 31.12.2021 vlastnil DPMLJ 108 autobusů pro MHD Liberec s průměrným stářím 8,19 let (nárůst počtu BUS a zvýšení stáří je dáno pokračujícím nákupem ojetých vozidel).

Na základě plánované rekonstrukce TT do Jablonce n.N. a oprav TT v Liberci je zřejmé, že DPMLJ bude potřebovat pro zónu Liberec v nejbližších letech okolo 110-115 ks BUS. Nejen pro onu výlukou, ale především pro potřeby postupné obnovy vysokého počtu starých vozidel.

Z uvedených důvodů byla pro rok 2020 provedena 2 výběrová řízení (10 ks kloub. BUS na CNG s dotací 85% a 20 ks BUS na naftu – dodávka ve 3 letech). Od roku 2023 DPMLJ předpokládá pravidelnou obnovu cca 5 ks kloub. BUS/rok nebo cca 8 ks BUS délky 12m/rok. V souvislosti s výlukou či kom. činnostmi pak DPMLJ předpokládá i nadále nakupovat po 1-2 ks starších vozidel.

Poznámka: Z důvodu nejasnosti v projektech elektromobility není zatím uvažován nákup autobusů na elektrický pohon. Otázkou zůstává jak forma možných dotací, tak technologie potřebného zázemí (princip nabíjení a nabíjecí stanice).

Ve sledovaném období se předpokládá pořízení těchto investic:

- a. v roce 2022 zbývající 3. dodávka 8-mi ks BUS na naftu (cena á 5,2 mil. Kč, bez dotace), k tomu budou samostatně dokoupeny sčítací rámy a infosystém, celkem za období **41 600 tis. Kč**;
- b. od roku 2023 je pak plánována dodávka 3x5 ks kloub. BUS na naftu (cena á 9 mil. Kč), bez dotace, k tomu budou samostatně dokoupeny sčítací rámy a infosystém (po 5-ti sadách), celkem za 2023-2025 **135 000 tis. Kč**.

Tato skupina majetku je dlouhodobě zatížena splácením investičních úvěrů z minulých let. Zůstatek úvěr. zatížení k 1.1.2022 činí pro tuto skupinu 97 077 tis. Kč. **Celková bilance skupiny v letech 2022-2024 je záporná: -112 088 tis. Kč** ((vlastní zdroje 94 489 tis. Kč a dotace 0 tis. Kč nestačí pokrýt potřebu fin. prostředků na investice 132 200 tis. Kč a splátky úvěrů 117 457 tis. Kč).

4. TRAMVAJE

Vzhledem k vysokým pořizovacím cenám nových tramvají bude DPMLJ i nadále provádět modernizace stávajících tramvají T3 s cílem nejen prodloužit životnost, ale i získat nižší provozní náklady a zajistit vyšší počet bezbariérových dopravních prostředků.

Ve sledovaném období se předpokládá pořízení těchto investic:

- a. rozpracovanost v TRAM k 1.1.2022 činila 26 878 tis. Kč, v rámci plnění smlouvy na dodávku karosérií DPMLJ předpokládá proinvestovat v rámci modernizace do 2022 celkem cca **12 000 tis. Kč**, investice jsou rovnoměrně rozděleny po 13 (2021) a 12 mil. Kč, cena jedné modernizace činí 7,5-8 mil. Kč (včetně mzdových nákladů);
- b. v souvislosti s rekonstrukcí TT do JBC a modernizací signalizačního zařízení musí DPMLJ zajistit úpravu vozidel TRAM, odhad nákladů v roce 2023 činí cca **5 000 tis. Kč**.

Tato skupina majetku je sice z minulosti zatížena splácením investičních úvěrů z minulých let (4 523 tis. Kč). Hodnota odpisů však vytváří zdroj pro splácení úvěrů a nové investice. **Celková bilance skupiny je za dané období kladná: +30 503 tis. Kč**. V této oblasti DPMLJ nepředpokládá čerpání nových úvěrů.

5. OSTATNÍ INVESTICE

Tato skupina zahrnuje hmotný a nehmotný majetek, jehož pořízení a obnova většinou dosud nebyla tak finančně náročná jako u předchozích skupin. Avšak potřeba posílení bezpečnostních prvků (signalizace), potřeba zlepšení služeb pro cestující (zastávkové panely, jednotný odbavovací systém IDOL) a kvalita provozních služeb (technologie plničky, myčka) atd. způsobily zvýšení potřeby fin. prostředků nad úroveň vlastních zdrojů.

Ve sledovaném období se předpokládá pořízení těchto investic:

- a. obnova služebních vozidel (5-8 vozidel) – celkem cca **7 500 tis. Kč**, stávající vozidla vykazují vysoké opotřebení, technický stav je předpokladem nezískání vyhovující techn. kontroly;
- b. traktor pro zimní údržbu 2x za **1 300 tis. Kč** – realizace v roce 2022 a 2024;
- c. tramvajový pluh na sníh za **4 000 tis. Kč** – realizace v roce 2022;
- d. přeměna transformátorů 10kV na 22kV v areálu GAR – náklady cca **2 500 tis. Kč**, realizace 2023 (dle rozhodnutí ČEZ);
- e. odbavovací a platební systém v MHD (spolupráce s LK) – náklady cca **55 000 tis. Kč**, realizace 2024; předpokládaná dotace z IROP cca 40 mil. Kč;
- f. sledování vozidel MHD dle JŘ + vybavení dispečinku, hodnota **400 tis. Kč**, rok 2022, bez dotace;
- g. univerzální mechanismus s kolejovým adaptérem za cca **10 000 tis. Kč**, realizace v roce 2024;
- h. projekt sčítacích rámců do BUS, DPMLJ předpokládá proinvestovat v 2022-2024 cca **3 860 tis. Kč** (rámy pro nové BUS), rámy ze starých kloub. BUS DPMLJ předpokládá umístit do TRAM;
- i. panely do BUS (info systém), DPMLJ předpokládá proinvestovat v 2022-2024 cca **3 260 tis. Kč** (pro nové BUS);
- j. zastávkový inf. systém (panel) – po zkušenostech z minulých let plánuje DPMLJ v roce 2023 instalaci cca 2-3 ks panelů, celkem za cca **300 tis. Kč**;

- k. signalizace na TT Lékárna –Jablonec – odstranění bezpečnostního rizika na TT, náklady **35 000 tis. Kč**, termín realizace: 2022-2023, v plánu je počítáno s dotací z EU 72,4% (OPD2 – 25 344 tis. Kč);
- l. radiová síť. náklady cca 6 500 tis. Kč, termín projektu za cca **500 tis. Kč**: 2022, realizace cca 2025;
- m. montážní vozidlo pro práce na trolejovém vedení, zakázková práce (cca 20 500 tis. Kč), v roce 2022 projekt za cca **500 tis. Kč**;
- n. kamerový systém v GAR a VOZ za cca 1 900 tis. Kč, realizace v 2022 – 2023;

Tato skupina majetku je min. zatížena splácením investičních úvěrů z minulých let (pouze 487 tis. Kč). Vzhledem k novým investicím je **celková bilance skupiny v letech 2022-2024 záporná (-32 266 tis. Kč) a skupina netvoří dostatečné vlastní zdroje, nutný předpoklad dotací z ostatních skupin.**

6. TRAMVAJOVÉ TRATĚ

Z důvodu nedostatečných dotačních prostředků na projekt do Rochlice, byly v minulých letech aktivity namířeny na rekonstrukci TT do Jablonce nad Nisou. Modernizace úseků (Vratislavice a Brandl) byly předmětem let 2014-2016. S využitím dotačního programu OPD2 připravil DPMLJ dokončení modernizace celé tratě. Původně byla do programu OPD2 zařazena i výstavba nové trati přímo ve městě Jablonec nad Nisou. Tato výstavba nové TT se nakonec v rámci OPD2 neuskuteční (plánován je přesun do programu OPD3). Toto rozhodnutí ovlivnilo hodnocení projektu a v konečné fázi i snížení hodnoty dotace z 85% na 79,07% z uзнatelných nákladů, To při růstu cen a neměnnosti dotace znamená pokles dotace na cca 72%! z celkových nákladů.

I s dotačním příspěvkem se stávají TT s hodnotou modernizace přes 800 tis. Kč vysokou zátěží pro DPMLJ, protože např. růst úroků výrazně zvyšuje finanční náklady projektu.

Projekt výstavby nové trati v centru Jablonce nad Nisou je ze strany SML považován za výsadní zájem SMJ. Z tohoto důvodu SML požaduje přenést financování dotčeného projektu na SMJ. Protože není dosud vyjasněn plán a postup pro dostavbu TT v Jablonci nad Nisou, není tento projekt do inv. plánu zařazen.

V rámci změn v dokumentaci byly aktualizovány i ceny rekonstrukce jednotlivých úseků.

Ve sledovaném období se předpokládá pořízení těchto investic (v cenách staveb jsou zahrnuty i investice min. let):

- a. rekonstrukce TT 11 v úseku Nový Svět – Měnírna v ceně cca **216,3 mil. Kč** včetně projektu, termín realizace: 2022-2023, v plánu je počítáno s dotací z EU 72,4% (OPD2 – 152,0 mil. Kč);
- b. rekonstrukce TT 11 v úseku Proseč škola – Proseč výhybna v ceně cca **218,5 mil. Kč** včetně projektu, termín realizace: 2022-2023, v plánu je počítáno s dotací z EU 72,4% (OPD2 – 152,0 mil. Kč);
- c. rekonstrukce TT 11 v úseku TT Kyselka – Proseč škola v ceně cca **145,0 mil. Kč** včetně projektu, termín realizace: 2022-2023, v plánu je počítáno s dotací z EU 72,4% (OPD2 – 101,4 mil. Kč);
- d. rekonstrukce TT 11 v úseku ul. U Nisy-kříž. Budovatelů x Poštovní v ceně cca **73,1 mil. Kč** včetně projektu, termín realizace: 2022-2023, v plánu je počítáno s dotací z EU 72,4% (OPD2 – 50,7 mil. Kč);
- e. výstavba TT v centru JBC, zahrnuto do programu OPD3, hodnota investice cca 360 mil. Kč, termín realizace 2024-2026, v roce 2024 je počítáno s přípravou (1. etapa za cca 50 mil. Kč, v plánu je počítáno s dotací z EU 80% (OPD3 – 40 mil. Kč);
- f. rekonstrukce TT – ul. Žitavská vč. smyčky Viadukt, hodnota investice cca 200 mil. Kč včetně projektu, zahrnuto do OPD3, termín realizace: 2025, v roce 2022 je počítáno s přípravou za cca **1,0 mil. Kč**, v plánu je počítáno s dotací z EU 82% (OPD3 – 157 mil. Kč);

- g. modernizace TT Viadukt – Kubelíkova, hodnota investice cca 450 mil. Kč včetně projektu, zahrnuto do OPD3, termín realizace: 2025, v roce 2022 je počítáno s přípravou za cca **1,0 mil. Kč**, v plánu je počítáno s dotací z EU 81% (OPD3 – 363 mil. Kč);
- h. modernizace TT Soukenné nám. – 1.máje, hodnota investice cca 171 mil. Kč včetně projektu, zahrnuto do OPD3, termín realizace: 2023-2024, v roce 2022 je počítáno s přípravou za cca **1,0 mil. Kč**, v plánu je počítáno s dotací z EU 81% (OPD3 – 138 mil. Kč);
- i. přerozchodování smyčka Jablonec nad Nisou za cca **14 mil. Kč**, z důvodu přeřazení projektu TT do centra JBC není toto přerozchodování zařazeno do žádného projektu a tedy není součástí dotačního programu;
- j. stacionární mazníky, hodnota ve 2022-2024 činí **3 600 tis. Kč**.

Tato skupina majetku je zatížena splácením investičních úvěrů z minulých let. Zůstatek úvěr. zatížení k 1.1.2022 činí pro tuto skupinu 27 872 tis. Kč. Vzhledem k novým investicím je **celková bilance skupiny v letech 2022-2024 záporná (-167 862 tis. Kč) a skupina netvoří dostatečné vlastní zdroje, nutný předpoklad dotací z ostatních skupin či z úvěrů.**

7. DLUHOVÁ SLUŽBA

Protože společnost nedostává dlouhodobě přiměřený zisk či čistý příjem (výjimku tvoří cca 3,7 mil. Kč/rok, které však musí být použity na úhradu neuznatelných položek) a hospodaří s vyrovnaným rozpočtem, jsou jedinými vlastními investičními zdroji odpisy majetku. Hodnoty investic však přesahují uvedené hodnoty odpisů a případných dotací, a proto DPMLJ čerpá odpovídající úvěry. Společnosti se daří kombinovat potřebu cash ve vazbě na nové finanční zdroje, a tak se po několika letech podařilo snížit zadluženost DPMLJ pod hodnotu 130 mil. Kč. Pro zajištění investic však DPMLJ předpokládá potřebu dalších úvěrů a společnost se dostane do kritické zadluženosti společnosti, protože hodnota cizích zdrojů překročí hranici 400 mil. Kč.

Přehled zůstatků stávajících úvěrů ukazuje následující tabulka:

Úvěr	Splátky	Zůstatek k 1.1.2022	Zůstatek k 1.5.2022
úvěr RFB, inv. úvěr 108 mil. Kč, od 28/2 2017 do 31/1 2023	splátka 12 670 tis./rok	12 968	8 744
úvěr ČSOB leas., inv. úvěr 1,893 mil. Kč, od 12/2018 do 11/2023	splátka 33 tis. Kč/měs	487	312
úvěr ČSOB leas., inv. úvěr 5,6 mil. Kč, od 1/2019 do 1/2024	splátka 69,2 tis. Kč/měs	2 491	2 107
úvěr ČSOB leas., inv. úvěr 4,6 mil. Kč, od 1/2019 do 1/2024	splátka 84,8 tis. Kč/měs	2 032	1 718
úvěr ČS, inv. úvěr 43 mil. Kč, od 10/2019 do 12/2024	splátka 682,5 tis. Kč/měs	24 571	22 524
úvěr ČS, reinv. úvěr 55,245 mil. Kč, od 1/2020 do 12/2023	splátka 1 151 tis. Kč/měs	28 210	24 684
úvěr ČS, dlouh.dobý inv. úvěr 83 169 tis. Kč, od 9/2020 do 12/2024	splátka 320 tis. Kč/měs	11 079	10 119
úvěr RFB, inv. úvěr 108 mil. Kč, od 12/2020 do 31/12 2025	splátka 12 000 tis./rok	48 120	42 120
		129 958	112 328

Předpokládaný vývoj zadluženosti DPMLJ:

Údaje v tis. Kč	k 1.1.2022	k 1.1.2023	k 1.1.2024	k 1.1.2024
Zůstatek úvěrů	129 958	313 122	408 478	398 700

Ukazatel celkové zadluženosti: (cizí zdroje + časové rozlišení)/pasiva * 100

Údaje v %	2022	2023	2024
Ukazatel	31,15	35,73	35,30
Cizí zdroje	421 035	516 392	506 614
Časové rozlišení	10 000	12 000	12 000
Pasiva	1 383 549	1 478 906	1 469 128

8. ČISTÝ PŘÍJEM

Definice čistého příjmu pro účely veřejné dopravy vychází z nutnosti vytvoření prostoru pro možnost získání finančních zdrojů na zajištění nezbytné obnovy autobusového parku. Podle evropského nařízení ES č. 1370/2007 se přiměřeným ziskem rozumí: „míra návratnosti kapitálu, která je běžná v odvětví v daném členském státě a která musí zohledňovat riziko nebo neexistenci rizika pro provozovatele veřejných služeb z důvodu zásahu orgánu veřejné správy.“ V České republice je maximální možná míra výnosu kapitálu 7,5 % vzhledem k provozním aktivům.

Pro rok 2022 platí následující hodnoty:

	BUS	TRAM	CELKEM	
Provozní aktiva	284 696	728 043	1 012 739	
Čistý příjem 7,5%	21 352	54 603	75 955	max. dle ES 1370/2007
Čistý příjem 0,4%	1 139	2 912	4 051	dle rozh. RM Liberce

Z výše uvedeného je zřejmé, že saldo čistého příjmu pro rok 2021 (-71 904 tis. Kč) není zárukou rozvoje DPMLJ a převážná část obnovy či modernizace majetku musí být řešena dalším zadlužením společnosti.

9. ZÁVĚR

Nový investiční plán vychází opět z principů zodpovědného řízení investiční činnosti. Tzn., že bilance investic musí být v souladu s objemem dotací, vlastních zdrojů a úvěrů tak, aby nedošlo k finančnímu přetížení společnosti a nebyla ohrožena její funkčnost. Přes negativní vývoj příspěvků na úhradu prokazatelné ztráty v minulých letech byl DPMLJ schopen nepřerušit investiční činnost. Posun v navyšování příspěvků nastal již v roce 2017, dnes, po podpisu nových smluv, DPMLJ obdržel další navýšení příspěvků, a to i o částečný čistý příjem.

Taktéž se DPMLJ v minulém období podařilo získat dotační prostředky jak z programů OPD2 (stavby), tak z IROP (BUS).

Positivem je kladný vývoj v otázce rekonstrukce TT do Jablonce nad Nisou, nicméně platí, že nerealizace prodloužení TT do centra Jablonce nad Nisou snížila společenský přínos stavby, což mělo za následek nejen náklady na změnu dokumentace, ale i snížení dotace z 85% na 79,07% z oprávněných nákladů (tzn. cca – 46 mil. Kč). Zdražení materiálů a práce však opět a významně sníží procento dotace k celkovým nákladům, protože MD deklarovalo, že hodnota dotace se nezvýší, ale ceny staveb se prodraží.

Velkou podporou v oblasti snížení finančních nákladů se jeví být složitý systém zálohování staveb, tzv. princip ex-ante. Tzn., že DPMLJ může dostávat určité zálohy cash a nemusí zatěžovat společnost revolvingovými úvěry v řádech stovek mil. Kč.

Přesto je zřejmé, že investiční aktivity pro několik dalších let znamenají pro DPMLJ zvýšené riziko platební neschopnosti a celkové zadluženosti. Proto se DPMLJ orientuje na nezbytné nutné činnosti a současně hledá podmínky pro zajištění stability společnosti.

Na krytí schodku finančních prostředků (investice x odpisy a dotace) počítá DPMLJ s čerpáním účelových investičních úvěrů. Nelze neúměrně zvyšovat úvěrový rámec – ukazatel zadluženosti je kontrolním mechanismem pro bankovní instituce. Se zvyšujícími se nároky na provozní náklady (především osobní náklady a opravy majetku) a neposkytováním čistého příjmu klesá DPMLJ prostor pro splácení jistin úvěrů. Současným problémem jsou též vyprodukované úroky, které se tak zařazují do skupiny neovlivnitelných nákladů a omezují prostor DPMLJ pro optimalizaci nákladů.

Stručná bilance na období 2022-2024:

1. **Hodnota investiční činnosti činí 1 302 540 tis. Kč (budovy 153 350 tis. Kč, BUS 132 200 tis. Kč, modernizace TRAM 17 000 tis. Kč, TT 871 850 tis. Kč a ostatní 128 140 tis. Kč).**
2. **Hodnota čerpání úvěrů od 2022 (bez krátkodobého revolvingu) činí 411 000 tis. Kč.**
3. **Hodnota úvěrového zatížení DPMLJ přesahuje 400 000 tis. Kč.**
4. **Koeficient zadluženosti překročí hranici 35%.**
5. **Dotace jsou předpokládány v hodnotě 737 861 tis. Kč (počítáno s OPD2 a 3, IROP).**

Z výše uvedeného vyplývá následující:

- a) Pro realizaci plánu musí být s objednateli pozitivně, tzn. bez zátěže DPMLJ, vyřízena záležitost požadavků společnosti BusLine MHD s.r.o. na navýšení CDV a na přiměřený zisk pro období 2016-2019.
- b) Pro stabilitu cash flow očekává DPMLJ dodržení pravidel stanovení příspěvků SML, SMJ a LK na provoz TT, a to současně za podmínky jednoznačných pravidel clearingů tržeb z integrované dopravy.
- c) Z předchozích bodů vyplývá, že DPMLJ musí mít dostatek provozních zdrojů nejen na mzdy, opravy, ale též i na úhradu vícenákladů souvisejících s investiční činností (úroky z úvěrů, organizace a zajištění výluk a uzavírek komunikací atd.).
- d) Dále musí platit, že provozní finanční prostředky nesmí být použity pro investice a obráceně (netýká se finančních nákladů – úroky z úvěrů).
- e) Rozdíl mezi celkovými náklady staveb a dotacemi by neměl v průměru překročit 28% z celkových nákladů.
- f) **Bez čistého příjmu lze realizovat investice pouze za cenu úvěrového zatížení, vyšších finančních nákladů, anebo za cenu potřebného objemu dotací. Nutno však podotknout, že dotace snižují budoucí vlastní investiční zdroje, tzn., že snižují odpisy.**

Závěrem lze konstatovat, že DPMLJ je za předchozích podmínek schopen zvládnout výše uvedený investiční plán. Plán však neobsahuje žádné rezervy pro nepředvídatelné události a je zřejmé, že permanentní zatížení (úvěry, uzavírky, výluky atd.) omezuje min. na 3-5 let rozvoj DPMLJ v jiných, než výše uvedených, oblastech (např. opravy budov, technologií, vzdělávání apod.).

V Liberci 10.05.2022



Ing. Milan Červenka
Ekonomický ředitel

*Příloha: Tabulkový přehled inv. plánu DPMLJ
pro období 2022 – 2024 – Verze 1*

Investiční plán pro roky 2022- 2024 byl schválen představenstvem společnosti dne 10.5.2022.

INVESTIČNÍ PLÁN NA OBDOBÍ 2022 - 2024

		DPMLJ		
		2022	2023	2024
IBP	Investice - budovy, stavby a pozemky - BILANCE	5 201	-79 235	13 335
INV	Kotelna Vilová	-600	0	-2 000
INV	Rekonstrukce montážních kanálů - kolej č.21 + 22 vozovna TRAM	0	-4 000	0
INV	Studie plynové kotelny ve vozovně tramvají (záložní zdroj)	0	0	0
INV	Přestavba eldílny a lakovny BUS (1 vjezd) - již jsou projekty	0	-1 000	0
INV	Rekonstrukce dálkového ovládání měničů (nejsou ND, poruchy) 4ks	0	-2 000	0
INV	Rekonstrukce Měničů Zelené údolí JBC	-30 000	-25 000	0
INV	Rekonstrukce odstavných ploch garáží a výměna osvětlení	0	0	0
INV	Sociál.zázemí pro řidiče BUS-konečná Zel. Údolí, H.Han.	0	0	0
INV	Studie koncepce areálu garáží autobusů ve Vilové ulici, Lbc X+realizace	-2 000	-80 000	0
INV	Úpravy dílen pro autobusy na CNG	0	0	0
INV	Ostatní investice - stavby BUS	0	-500	-500
INV	Odstavné plochy Terminál	0	0	0
INV	Dispečink rekonstrukce	-250	-1 500	-4 000
INV	Ostatní investice - stavby ostatní WC Terminál	0	0	0
INV				
INV	INV Celkem	-32 850	-114 000	-6 500
ODP	Odpisy (vč. nových investic)	16 328	16 662	19 835
DOT	Dotace	21 723	18 103	0
SPL-ML	Splátky úvěrů z minulých let	0	0	0
ÚVĚR	Čerpání nového úvěru	0	0	0
IDB	Dopravní prostředky MHD - BUS - BILANCE	-17 080	-52 544	-42 465
INV	Ostatní investice - dopr.prostř. BUS	-100	0	0
INV	Nové BUS MHD Liberec nafta	0	0	0
INV	Nákup použitých BUS	-500	0	0
INV	Dodávka kloub. BUS CNG - 15 ks	0	-45 000	-45 000
INV	Dodávka BUS - nafta - 20 ks	-41 600	0	0
INV				
INV	INV Celkem	-42 200	-45 000	-45 000
ODP	Odpisy (vč. nových investic)	31 507	33 047	29 935
DOT	Dotace	0	0	0
SPL-ML	Splátky úvěrů z minulých let	-49 467	-40 591	-27 399
ÚVĚR	Čerpání nového úvěru	43 080	0	0
IDT	Dopravní prostředky MHD - TRAM	3 003	10 488	17 012
INV	Modernizace výzbroje vozidel s IGBT (kontejnery pohonů 2 MKPr)	0	0	0
INV	Modernizace tramvají T3 (á7,7mil.)	-12 000	0	0
INV	Brousící tramvaj	0	0	0
INV	Ostatní investice - dopr.prostř. TRAM	0	-5 000	0
INV				
INV	INV Celkem	-12 000	-5 000	0
ODP	Odpisy (vč. nových investic)	17 126	17 699	17 201
DOT	Dotace	0	0	0
SPL-ML	Splátky úvěrů z minulých let	-2 123	-2 212	-188
ÚVĚR	Čerpání nového úvěru	0	0	0
IOS	Investice ostatní - stroje, zařízení atd.	-16 433	-1 326	-14 507
INV	Obnova služebních vozidel	-2 500	-2 500	-2 500
INV	Obnova zimní techniky - traktor s čelní radlicí (cca 1,3 Mio)	-1 300	0	-1 300
INV	Tramvajový pluh na sněh	-4 000	0	0
INV	Přeměna transformátorů 10kV na 22kV	0	-2 500	0
INV	Odbavovací a platební systém v síti MHD Lbc	-5 000	0	-50 000
INV	Sledování vozidel dle jízdního řádu + vybavení dispečinku	-400	0	0
INV	Kamerový systém terminálu, areálu garáže BUS a kon.zast.	0	0	0
INV	Universální mechanismus s kolejovým adaptérem 1435mm, stř.410	0	0	-10 000
INV	Výměna technologie myčky TRAM (dnes ručně, pozor hygiena, odpady)	0	0	0
INV	Sčítací rámy - přepravené osoby	-1 280	-1 280	-1 300
INV	Panely do BUS - infosystém	-1 080	-1 080	-1 100
INV	Zastávkový informační systém - zast. panel	0	-300	0
INV	Signalizace na TT Lékárna - Jablonec	-20 000	-15 000	0
INV	Ostatní hmotné investice - nespecifikované	-200	0	0
INV	Výpočetní technika	-100	0	0

INV	server + SW	0	0	0
INV	kamerový systém GAR	-200	-1 000	0
INV	kamerový systém VOZ	-700	0	0
INV	intern.stránky	0	0	0
INV	optická síť GAR	-120	0	0
INV	vyhledávač spojení na webové stránky (abirail)	-400	0	0
INV	Radiová síť	-500	0	0
INV	Montážní vůz (trolej), stf.342	-500	0	0
INV				
INV	INV Celkem	-38 280	-23 660	-66 200
ODP	Odpisy (vč. nových investic)	7 851	11 472	13 193
DOT	Dotace	14 482	10 862	38 500
SPL-ML	Splátky úvěrů z minulých let	-487	0	0
ÚVĚR	Čerpání nového úvěru	0	0	0
ITT	Tramvajové tratě	-140 815	-27 081	34
INV	5. etapa - nová TT U lomu - Krejčího - Dobiášova - z OPD	0	0	0
INV	Ostatní investice TT	-1 000	0	0
INV	Rekonstrukce TT Nový Svět - Měnírna	-170 000	-40 000	0
INV	Rekonstrukce TT Proseč škola-Proseč výhybna	-170 000	-40 000	0
INV	Rekonstrukce TT Kyselka-Proseč škola	-100 000	-40 000	0
INV	Rekonstrukce TT ul. U Nisy-kříž. BudovatelůxPoštovní	-65 000	-5 000	0
INV	TT Rybníček - sídliště Rochlice II	0	0	0
INV	Výstavba TT v JBC: Lázně - Centrum	0	0	-50 000
INV	Oblouky Reiegerova	0	0	0
INV	Rekonstrukce TT v úseku Žitavská vč. smyčky Viadukt	-1 000	0	0
INV	Modernizace TT Soukenné náměstí - 1.máje	-1 000	-85 000	-85 000
INV	Modernizace TT Viadukt - Kubelíkova	-1 000	0	0
INV	Modernizace TT Masarykova (úsek Lesní - Vítězná)	0	0	0
INV	Rekonstrukce TT ul.5.května	0	0	0
INV	Vytápění nástupišť Muzeum	-250	0	0
INV	Modernizace TT-Riegrova	0	0	0
INV	Přerozhodování - smyčka Jablonec	-14 000	0	0
INV	Stacionární mazník	-1 200	-1 200	-1 200
INV				
INV	INV Celkem	-524 450	-211 200	-136 200
ODP	Odpisy (vč. nových investic)	27 799	34 042	35 828
DOT	Dotace	365 677	159 918	108 596
SPL-ML	Splátky úvěrů z minulých let	-9 841	-9 841	-8 190
ÚVĚR	Čerpání nového úvěru	0	0	0

INVESTICE CELKEM -649 780 -398 860 -253 900

SUMA SPLÁTEK MINULÝCH ÚVĚRŮ -61 917 -52 643 -35 778

ODPISY CELKEM (odpisy nových projektů již po odečtení dotace) 100 610 112 923 115 992

DOTACE CELKEM 401 883 188 882 147 096

OSTATNÍ ZDROJE - příspěvek SML na Rochlice

OSTATNÍ VLASTNÍ ZDROJE (spořicí účet)

0

OSTATNÍ VLASTNÍ ZDROJE (inv.příspěvek SML, SMJ) 0 0 0

PLATBA FAKTUR Z MIN. ROKU -15 154 -4 000 -6 000

DODAVAT. ÚVĚR (přesun plateb na další rok) 4 000 6 000 6 000

SUMA OSTATNÍCH ZDROJŮ 491 339 303 805 263 089

BILANCE INV.ČINNOSTI CELKEM K DATU 1.1.2021 -220 358 -147 698 -26 590

ČERPÁNÍ NOVÝCH ÚVĚRŮ (TT LBC - JBC) 202 000 158 000 51 000

ČERPÁNÍ NOVÝCH ÚVĚRŮ (TT LBC - JBC)- snížení dotace z 85% na 77,8% 0 0 0

ČERPÁNÍ NOVÝCH ÚVĚRŮ (TT JBC CENTRUM) 0 0 0

ČERPÁNÍ NOVÝCH ÚVĚRŮ (již schválená dodávka 2x8ks BUS nafta 43 080 0 0

ČERPÁNÍ NOVÝCH ÚVĚRŮ (mimo tabulku k dorovnání schodku)

SPLÁTKY NOVÝCH ÚVĚRŮ (mimo tabulku = k dorovnání schodku) 0 -10 000 -25 000

PŘEVOD Z MINULÉHO OBDOBÍ (vč. odp. z vyř. a prod.maj.) -24 289 433 735

CELKOVÁ FIN. BILANCE INVESTIC DPMLJ 433 735 145

stav k 1.1.2022 129 958

Hodnota INVESTIČNÍCH ÚVĚRŮ K 31.12.xy 313 122 408 478 398 700

Suma splátek všech ÚVĚRŮ -61 917 -62 643 -60 778