



STATUTÁRNÍ MĚSTO LIBEREC

Poznámka: Zveřejněna je pouze upravená verze dokumentu z důvodu dodržení přiměřenosti rozsahu zveřejňovaných osobních údajů podle zákona č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů v platném znění.

Osobní údaje jsou v souladu s § 16, § 17 a § 95 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích v platném znění.

I N F O R M A C E

pro jednání zastupitelstva města dne 30.03.2017

Memorandum o financování MHD v Liberci a Jablonci n.N. pro roky 2017-2020

Předkládá: Kysela Tomáš - náměstek primátora pro technickou správu majetku města

Zpracoval: Hýbner Lukáš, Bc. - pracovník odboru správy veřejného majetku

Důvodová zpráva

Předkládaný materiál seznamuje zastupitelstvo města s memorandem zpracovaným Dopravním podnikem měst Liberce a Jablonce nad Nisou a.s., který byl zaslán statutárnímu městu Liberec ředitelem společnosti Ing. Wejnarem a který tvoří přílohu tohoto materiálu. Materiál byl projednán na finančním výboru dne 22. 3. 2017 a zastupitelstvu města je předkládán jako Informace.

Přílohy

Memorandum o financování DPMLJ pro roky 2017-2020



**Dopravní podnik měst
Liberce a Jablonce n.N., a.s.**



MEMORANDUM

O FINANCOVÁNÍ MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY V LIBERCI A V JABLONCI NAD NISOU



2017 - 2020

Zpracoval: Ing. L. Wejnar
Ing. M. Červenka
L. Lavička



PREAMBULE

Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a.s. (DPMLJ) je největší městskou společností v Libereckém kraji a je provozovatelem městské veřejné dopravy ve městech Liberec a Jablonec nad Nisou a v přilehlém okolí. DPMLJ poskytuje veřejnou službu pro desítky tisíc občanů a dává práci více jak 4-em stovkám zaměstnanců. Celorepublikově patří DPMLJ mezi nejmodernější dopravní podniky a z pohledu investic do infrastruktury patří dokonce mezi ty nejlepší. Moderní dopravní prostředky a modernizace tramvajových tratí jsou chloubou nejen naší společnosti, ale též města Liberce, Jablonce nad Nisou a celého regionu. Obzvláště, jsou-li v rámci modernizací řešeny i urbanistické prvky jako např. chodníky, cyklostezky, kanalizace, osvětlení atd.

Principem dopravní služby veřejnosti není samofinancovatelnost MHD. Nedílnou součástí veřejné služby jsou tak její objednatelé – statutární město Liberec (SML), statutární město Jablonec nad Nisou (SMJ), Dopravní sdružení obcí Jablonecka (DSOJ) a nepřímo i Liberecký kraj, který své požadavky na dopravní obslužnost realizuje prostřednictvím dříve uvedených objednatelů.

Cílem všech dotčených organizací je zabezpečit strategickou, zákonnou, bezpečnou, vyváženou a kvalitní veřejnou hromadnou dopravu.

1. ÚVOD

Do systému veřejné dopravy a jejího financování vstupují čtyři subjekty. Prvním z nich jsou objednatelé veřejné přepravy (stát, kraje, obce), druhým jsou vykonavatelé, tedy jednotliví dopravci. Třetím subjektem je regulátor, v tomto případě stát, zastoupený ministerstvy financí a dopravy. Posledním subjektem jsou uživatelé veřejné služby, tedy cestující, kteří participují na financování ve formě plateb jízdného. **Veřejná doprava však neplní pouze funkci přepravy osob a zajištění veřejné dopravní obslužnosti území. Vedle těchto základních funkcí má veřejná doprava i další funkce: sociální (ne všichni mohou používat individuální automobilovou dopravu), prostorová (automobilová doprava je prostorově náročnější), ekologická (nižší produkce škodlivých látek), bezpečnostní (oproti automobilům méně nehod) a nakonec funkce vyváženého regionálního rozvoje.**

Pro určování poptávky po veřejné dopravě se rozhoduje na základě ekonomických možností a politických dohod. Hlavními determinanty poptávky po veřejné dopravě jsou následující faktory: přepravní doba, prostorová a časová dostupnost, bezpečnost, komfort, flexibilita a náklady na přepravu. Dále se přihlíží na eliminaci negativních jevů na životní prostředí, na míru urbanizace a hustotu osídlení, na ekonomickou vyspělost, demografické složení a úroveň motorizace oblasti (procento lidí s vlastním vozem).

V samotném principu je veřejná doprava, jako veřejná služba, vnímána jako netržní obor, který v rámci plnění sociální a ekonomické funkce, není plně financován ve svém rozsahu z uživatelských poplatků (jízdného). Proto zde svoji roli zaujímá veřejný sektor poskytováním kompenzací za veřejné služby. MHD je tedy provoz, který by nebyl bez dotací veřejného sektoru uskutečňován, protože by cena jízdného byla enormně vysoká. Tzn., že by výrazně poklesla i poptávka veřejnosti po takovéto dopravě.

2. ZÁKLADNÍ PRAVIDLA FINANCOVÁNÍ

Základním principem hospodaření DPMLJ je na jedné straně správa majetku společnosti a jeho použití za účelem poskytování veřejné služby, na druhé straně se pak jedná o efektivní využití získaných finančních zdrojů sloužící pro krytí provozních a investičních nákladů souvisejících s poskytováním služby a s trvale udržitelným rozvojem územního obvodu.

Základním principem u objednatelů je pak nejen kontrolní činnost prováděné služby, ale především pak zajištění potřebných jak legislativních podmínek, tak i finančních zdrojů, tzv. kompenzací, případně přiměřeného zisku.

Kompenzací se rozumí úhrada prostředků ze strany objednavatele dopravci za poskytnuté služby v oblasti veřejné dopravy na základě uzavřené smlouvy (viz nařízení ES č. 1370/2007, o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici). Na určení kompenzace jsou kladeny striktní požadavky, které je nutné naplnit (např. zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, stanovuje, že kompenzace musí být přiměřená).

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. Přiměřený zisk by měl dopravcům vytvářet motivaci pro poskytování svých služeb a zároveň vytvářet přidanou hodnotu v jejich podnikání.

V České republice je maximální možná míra výnosu kapitálu 7,5 % vzhledem k provozním aktivům. Těmi se v tomto případě rozumí dlouhodobý hmotný a nehmotný majetek, ovšem jen takový, který se využívá k plnění smlouvy o veřejné službě, jak stanovuje vyhláška č. 269/2010 Sb. Dopravce si tedy do tohoto objemu aktiv nemůže započítat i majetek, který mu slouží k dalším činnostem.

3. ZÁKLADNÍ FAKTORY OVLIVŇUJÍCÍ HOSPODAŘENÍ DPMLJ

3.1. Tržby z MHD (tržby z jízdného a z přepravní kontroly)

DPMLJ je zapojen do integrované dopravy Libereckého kraje (IDOL). Změny cen jízdného stanovují jednotlivá města a to s ohledem na principy IDOL, tyto změny probíhají v určitých cyklech.

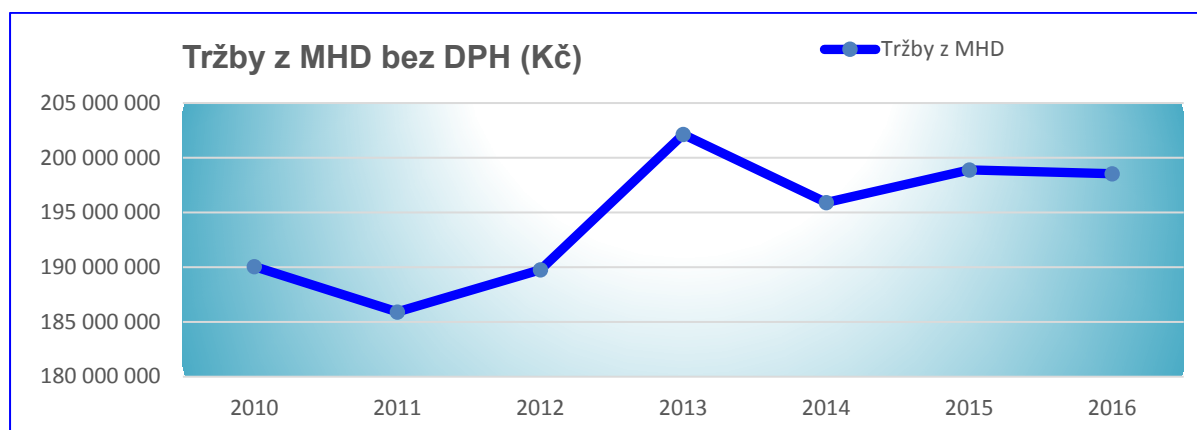
První změna cen jízdného v novodobé historii byla provedena v roce 2008, současně však došlo ke změně DPH o 4% a tak výsledný efekt pro DPMLJ nebyl tak výrazný.

V roce 2009 byl zaveden IDOL, který tarifně zvýhodnil cestující veřejnost, avšak ovlivnil výši příjmů DPMLJ. Ztráta z tržeb byla postupně a pouze částečně kryta Libereckým krajem.

Druhá – dílčí změna – byla provedena v průběhu roku 2012 a to pouze u papírových jízdenek.

Třetí významná změna byla provedena od 1.1.2013. V tomto roce došlo k dalšímu zvýšení DPH o 1% (ze 14% na 15%).

Z následujícího grafu je zřejmé, že vývoj tržeb je víceméně stabilizován a koresponduje s též poměrně stabilizovaným počtem cestující veřejnosti. **Současně však platí, že jakékoli zvýšení cen jízdného není v přímé úměře se získanými tržbami.**



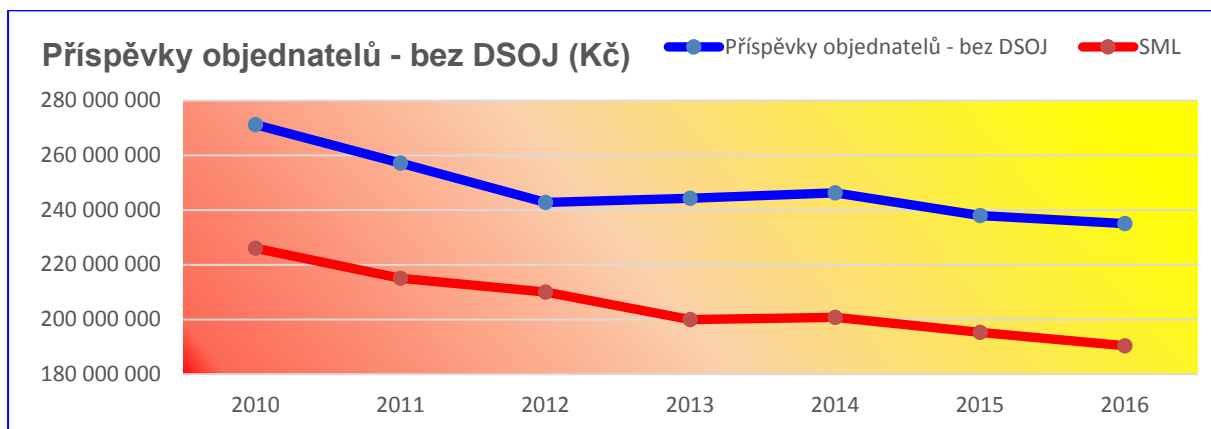
Vedle tržeb z MHD DPMLJ provozuje další hospodářskou činnost (DHČ) – komerční dopravu, pronájem, reklamu atd. Porovnání meziročních tržeb je irelevantní informací, protože nezohledňuje vynaložené náklady. Jediným měřítkem je zisk z této činnosti, který se pohybuje na úrovni 4-7 mil. Kč. Veškerý zisk z DHČ je použit k umoření ztrát z MHD.

3.2. Příspěvky objednatelů

Příspěvky objednatelů se zpravidla odvíjely od možností rozpočtů a nikoli na základě skutečných nákladů či strategických potřeb společnosti.

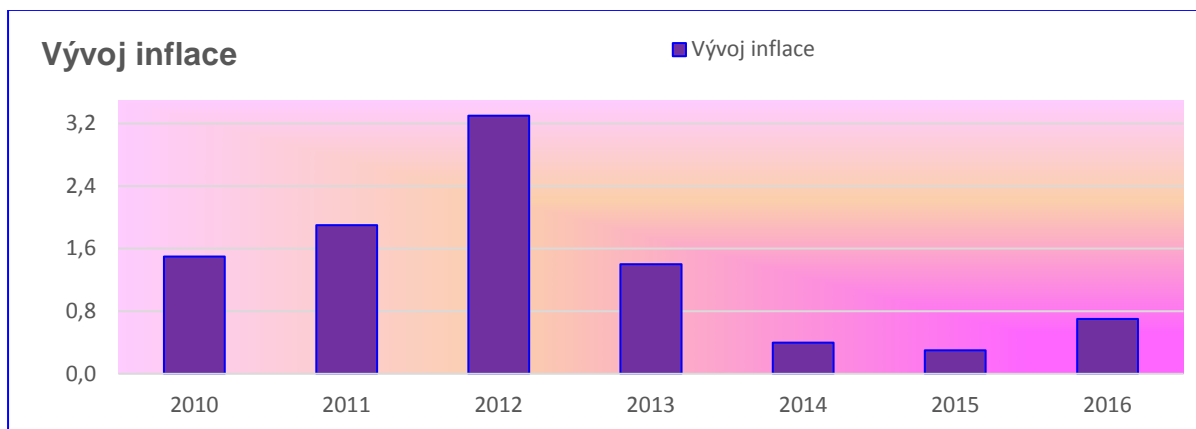
Bez ohledu na inflaci, zvyšování mezd, vlivů tržního prostředí a bez ohledu na nákladnou investiční činnost zůstávala od roku 2010 hodnota příspěvků u řady objednatelů na stejné úrovni (SMJ, DSOJ, LK) a u SML byla dokonce výrazně a neustále snižována.

Vývoj znázorňuje následující graf.



3.3. Inflace

Míra inflace vyjádřená přírůstkem průměrného ročního indexu spotřebitelských cen vyjadřuje procentní změnu průměrné cenové hladiny za 12 posledních měsíců proti průměru 12 předchozích měsíců. Je zřejmé, že každá i minimální hodnota inflace zatěžuje hospodaření společnosti. Pro dopravní společnosti pak platí, že existují samostatné „oborové inflační koeficienty“, které dosahují vyšších hodnot než uvedená průměrná inflace v ČR. Jedná se především o indexy cen PHM, indexy osobních nákladů atd.



Pro DPMLJ hospodařící s obratem přesahujícím 500 mil. Kč lze pak zjednodušeně konstatovat, že každá 1 desetina inflace představuje zátěž ve výši cca 500 tis. Kč. Pro vybrané oblasti s vyšším koeficientem je pak dopad řádově vyšší.

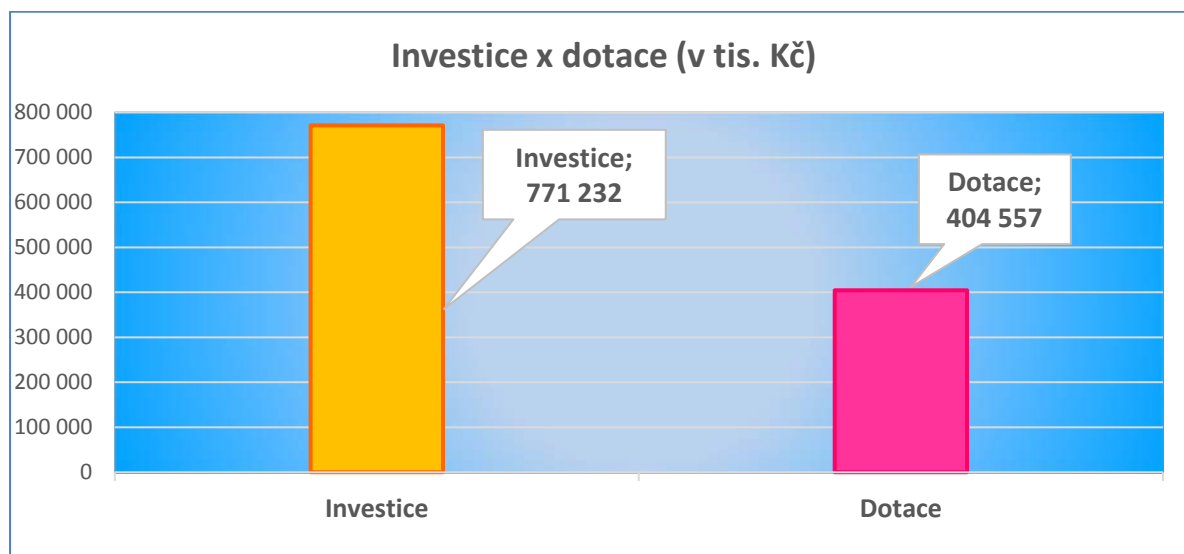
3.4. Investiční činnost (období 2010 – 2016)

DPMLJ patří v oblasti investic mezi nejvýznamnější a neúspěšnější společnosti. DPMLJ nejen dokáže investiční záměry připravit, organizačně zabezpečit a zrealizovat, ale současně patří mezi společnosti, které jsou úspěšné i v čerpání dotačních programů. Z následujícího grafu je zřejmé, že od roku 2010 dosáhly investice DPMLJ objemu přes 750 mil. Kč s dotačním příspěvkem cca 400 mil. Kč. Z uvedených dat současně vyplývá, že investiční činnost vyvolává další přidružené náklady:

- finanční náklady (úroky úvěrů, pojištění, platby kartou atd.) – náklady za posledních 7 let dosáhly hodnoty 72 296 tis. Kč
- náklady na údržbu a energie (nová osvětlení, zábradlí, mosty, zídky, elektronická informatika, vyhřívaná nástupiště, elektronizace vozidel atd.)
- náklady na legislativu (výběrová řízení, administrace projektů atd.)

Dotační prostředky na jedné straně umožní realizovat daleko větší objem investiční činnosti, na druhé straně zatěžuje do budoucna hospodaření společnosti. Zásadním nedostatkem jsou nižší hodnoty odpisů majetku, které jsou v DPMLJ jediným vlastním zdrojem financování investic neboli obnovy

majetku. Druhým faktorem je potřeba tvorby zdrojů na opravy majetku = rozšíření majetku a jeho modernizace vyvolají vyšší nároky na kvalifikovanější údržbu a pozáruční servis.



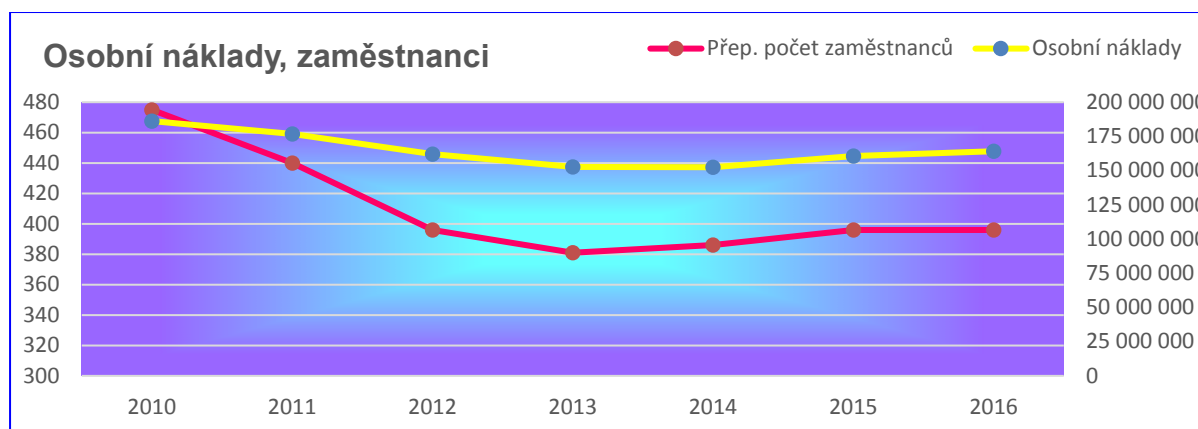
3.5. Osobní náklady (období 2010 – 2016)

Lidské zdroje představují v DPMLJ velmi různorodou skupinu zaměstnanců, ve které převažují dělnické kategorie (řidiči a servisní technici). V průběhu minulých let byl celkový počet zaměstnanců ovlivněn několika faktory:

- pokles řidičů a servisních techniků z důvodu subdodavatelské služby (BusLine a.s.)
- pokles zaměstnanců z důvodu optimalizačních opatření (hospodářská krize, snížení příspěvků SML)
- nárůst zaměstnanců z důvodu legislativních požadavků (investiční činnost, zavedení IDOL, statistická činnost, systém jakosti atd.)

Z hodnot grafu vyplývá, že v průběhu let docházelo k mírnému nárůstu průměrných platů (mzdy rostly rychleji než změna počtu zaměstnanců). Statisticky je však zřejmé, že zvýšení mzdy o 1% znamená zvýšení nákladů společnosti o cca 1,6 mil. Kč. Při zohlednění změn počtu zaměstnanců ke změnám hodnot osobních nákladů vychází, že DPMLJ byl schopen navyšovat mzdy pouze 1x za cca 18 měsíců a změna dosahovala hodnot mezi 1,2-2,0% za rok. Při průměrné mzdě např. řidičů (22-23 tis. Kč) to znamenalo nárůst cca 250-300 Kč za měsíc.

Nedostatek finančních prostředků pak mělo za následek, že v DPMLJ se větší počet zaměstnanců přiblížil důchodovému věku či věku s vyšší náchylností k běžným nemocem či nemocem z povolání. Nedostatečné finanční ohodnocení pak zabránilo náboru mladších zaměstnanců.



Průměrná mzda řidičů včetně všech přesčasů a odměn činí cca 23 500 Kč, ostatních děl. kategorií pak hluboko pod hranici 23 000 Kč.

4. OČEKÁVANÝ VÝVOJ, PREDIKCE BUDOUCÍCH POTŘEB PRO OBDOBÍ 2017-2020

Následující kapitola má za cíl identifikovat vybrané oblasti činností DPMLJ, které z pohledu nejbližší budoucnosti ovlivní hospodaření a funkčnost společnosti.

Základní rizika pro budoucí vývoj společnosti vycházející z predikce nedostatku finančních zdrojů:

- nedostatečný počet kvalifikovaných lidských zdrojů
- neplnění objemů v závazku veřejné služby
- zajištění bezpečnosti provozu (osoby, vozidla, tramvajové tratě, budovy)
- ohrožení realizace investičních aktivit, nedočerpání dotačních zdrojů, nedodržení podmínek dotačních programů (udržitelnost projektů)

4.1. PHM

Predikce vývoje cen PHM je velmi složitá záležitost závislá na vývoji mezinárodní politické situace.

DPMLJ spotřebuje cca 1 mil. litrů nafty a cca 0,5 mil. kg CNG, předpokládaný meziroční nárůst cen cca 5-10%. Náklady viz tabulka v kapitole 4.10.

4.2. Opravy tramvajových tratí (TT)

Dlouhodobě finančně podceňovaná péče o majetek způsobila nejen v DPMLJ, že byl narušen potřebný režim udržitelnosti životnosti majetku. Přes původní záměry neslouží např. dopravní cesty TRAM jen pro tramvaje, ale zpravidla jsou výrazně zatěžovány ostatní dopravou, kamióny nevyjímaje. Životnost takovýchto tratí je pak zkrácena na minimum. Typickým příkladem je dnes město Olomouc (často používané jako kladný protiklad proti DPMLJ). Nižšími příspěvky se místní DP jevil jako lepší hospodář, nicméně minimální péče o TT způsobila, že výše oprav přesáhne dle odborného posudku 1 miliardu Kč a navíc již dnes hrozí městu Olomouc, že budou některé úseky úředně uzavřeny. DPMLJ postupoval při ochraně majetku zodpovědněji, avšak v rámci možností místo velkých oprav některé závady tzv. „udržoval pouze při životě“.

Pro zajištění bezpečného a bezporuchového provozu tramvajových tratí v průběhu let 2017 až 2020 dochází postupně k potřebě provádění velkých oprav, včetně částečných úprav úseků tramvajové trati Lidové sady – Horní Hanychov, která byla rekonstruována v relativně krátkém časovém období v letech 1992 až 2005 s plánovanou životností 20, maximálně 25 let. Navíc úsek Lidové sady – Kubelíkova (rekonstrukce 1992 až 1998) je proveden systémem velkoplošných panelů BKV, které jsou nadměrně poškozovány každé zimní období chemickým ošetřováním komunikací v našem městě.

V předloženém plánu oprav jsou vyjmenovány velké opravy s odhadnutými potřebami finančních prostředků. Tyto finanční prostředky jsou rozděleny na provozní a investiční.

Rok 2017

V souvislosti s realizací rekonstrukce TT v úseku Šaldovo nám. – Rumunská bude využita výluka v období 05/2017 až 09/2017 v úseku Fügnerova – Lidové sady k provedení těchto oprav:

Oprava křižovatky Masarykova x Vítězná v délce cca 60 m – odhad: provozní 5 170 000,- Kč

provedení kompletní výměny kolejového svršku (stávající 1992) včetně opravy odvodnění a opravy nivelity koleje – v souvislosti s plánovanou úpravou celé křižovatky a zřízení SSZ (akce SML) dojde k nutnému posunutí zastávek v obou směrech. Správci inženýrských sítí této akce využijí a provedou výměnu kanalizačních a vodovodních řadů. Pravděpodobně dojde též k výměně plynového potrubí v souvislosti se změnou NTL na STL

Výměna kolejnic – vjezd do smyčky Lidové sady v délce cca 45 m – odhad: provozní 675 000,- Kč

prostá výměna opotřebených kolejnic (stávající 1992), po odkrytí dlažby v případě potřeby výměna prvků kolejových obvodů blokování EOv (elektrické ovládání výhybek)

Výměna kolejnic – oblouk Fügnerova v délce cca 55 m – odhad: provozní 825 000,- Kč

prostá výměna opotřebených kolejnic (stávající 1995)

Výměna výhybek – křižovatka Tatranská x Mrštíkova – odhad: provozní 3 100 000,- Kč

výměna protisměrných výhybek (původní 1996) před vozovnou (pro oba rozchody)

Zrušení obousměrného kolejového křížení v Tatranské ulici (toto křížení bylo zřízeno jako provizorní v souvislosti s rekonstrukcí vozovny v roce 1997) z použitého mater.– odhad: provozní 600 000,- Kč

křížení již je značně opotřebené a některé výměny jsou již nahrazeny kolejnicemi v přímém směru. Kolejová spojka je bez asistence zámečníků výhybek nesjízdna. Jízda tramvají způsobuje přes toto „zbytečné“ křížení hluk a vibrace.

Celková odhadnutá potřeba finančních prostředků v roce 2017: provozní 10 370 000,- Kč

ROK 2018

V tomto roce je třeba provést (výluka Rybníček – Lidové sady):

Druhá etapa (druhá kolej - původní 1996) výměny kolejnic na Soukenném náměstí, výměna kolejnic v délce cca 80 m (původní 1992) při vjezdu z Riegrovy ul. do prostoru Lidových sadů a výměna výhybek v obratišti Lidové sady (3 ks – původní křížení 1992, výměny 1998).

- Soukenné náměstí	- odhad:	<u>provozní 7 500 000,- Kč</u>
- Oblouk Lidové sady	- odhad:	<u>provozní 7 000 000,- Kč</u>
- Výhybky	- odhad:	<u>provozní 3 x 980 000,- Kč</u>

Kompletní výměna kolejového svršku v úseku Nádraží – křižovatka Hanychovská x Žitavská v délce cca 350 m – odhad: provozní 30 000 000,- Kč

Ulice Žitavská byla rekonstruována naposledy v roce 1994 a je zde silná automobilová doprava. Již v současné době jsou panely BKV značně poškozeny.

Celková odhadnutá potřeba finančních prostředků v roce 2018: provozní 47 440 000,- Kč

ROK 2019

Nejpozději v tomto roce je třeba odstranit stále se zhoršující stav Ještědské ulice od křižovatky s ulicí Krokova po křižovatku s ulicí Lounská („esíčko Janův důl“) v délce cca 350 m (původní 1998).

Spolu s novým kolejovým svrškem je třeba na základě bezpečnostního auditu (provedlo SML) provést přemístění zastávky Janův důl směrem do města. Odhad: provozní 28 000 000,- Kč

investiční 4 000 000,- Kč

V souvislosti s výlukou dojde ke zrušení kolejových spojek ve Staré Ještědské. Tyto spojky nebyly nikdy použity a v současné době jsou již na hranici opotřebení. MS v roce 2009 prokázalo, že smyčka Horní Hanychov svojí kapacitou dostatečně postačuje na případné nárazové přepravy většího množství diváků opouštějící areál Ještěd. Odhad: investiční 2 000 000,- Kč

Jelikož výluka v tomto případě bude v délce cca 3 měsíce, bude využita na kompletní výměnu asfaltového krytu v úseku Dolní Hanychov – Banskobystrická v délce cca 350 m. Zde je odhad finančních nákladů velice obtížný, neboť současný poškozený kryt již několikrát lokálně opravovaný způsobuje zatékání slaneho roztoku do výplňových betonových vrstev. Pokud budou tyto vrstvy poškozeny, bude je třeba též vyměnit. Z tohoto důvodu je odhad: provozní 8 000 000,- Kč

Celková odhadnutá potřeba finančních prostředků v roce 2019: provozní 36 000 000,- Kč

investiční 6 000 000,- Kč

ROK 2020

Tento rok bude provedena pouze výměna „esíčka“ na křižovatce Masarykova x Riegrova x Fibichova v délce cca 150 m odhad: provozní 12 800 000,- Kč

Důvodem pouze této jediné opravy je nutnost zajištění náhradní autobusové dopravy na celé trati do Jablonce nad Nisou v délce cca 3 měsíců z důvodu změny rozchodu (posunutí jedné kolejnice, výměna výhybek a úprava trolejového vedení) na provozovaných úsecích v souvislosti s ukončením dlouhodobé výluky v úseku Vratislavice – Jablonec nad Nisou.

Celková zatím odhadnutá potřeba finančních prostředků v roce 2020: provozní 12 800 000,- Kč

Poznámka:

V tomto výčtu oprav nejsou zahrnuty další potřebné opravné práce, které se budou realizovat v rámci pravidelné údržby. Pořadí výše uvedených „velkých oprav“ je pouze prognóza. Ve skutečnosti s ohledem na okamžitý stav může dojít ke změně a též se mohou v tomto poměrně dlouhém období objevit další úseky, vyžadující zásadní opravu.

PŘEHLED OPRAV TT PRO ROKY 2017-2020		Prov.náklady	Investice
2017	Kříž. Masarykova x Vítězná	5 170 000	0
	Lidové sady - výměna kolejnic - smyčka	675 000	0
	Fügnerova - výměna kolejnic - oblouk	825 000	0
	Kříž. Tatranská x Mrštíkova - výměna výhybek	3 100 000	0
	Tatranská ul. - zrušení křížení	600 000	0
		10 370 000	0
2018	Soukenné nám. výměna kolejnic 2.etapa	7 500 000	0
	Lidové sady - výměna kolejnic - oblouk	7 000 000	0
	Lidové sady - výměna výhybek	2 940 000	0
	Nádraží - kříž.Hanychovská - výměna svršku	30 000 000	0
		47 440 000	0
2019	Ještědská ul. - výměna svršku, zastávka	28 000 000	4 000 000
	Stará Ještědská - zrušení kolejových spojok	0	2 000 000
	Dolní Hanychov - Banskobystrická - výměna asfalt.krytu	8 000 000	0
		36 000 000	6 000 000
2020	Masarykova x Riegrova x Fibichova - výměna esíčka	12 800 000	0
		12 800 000	0
CELKEM ZA OBDOBÍ 2017 - 2020		106 610 000	6 000 000

Náklady viz tabulka v kapitole 4.10.

4.3. Opravy autobusů

Predikce oprav autobusů vychází ze stávajícího stavu BUS vozidel. Plán obnovy předpokládá kombinaci oprav vybraných vozidel (SOR, Citibus – cca 19 ks) a nákupu vozidel nových. Největším problémem je obnova 30-ti ks vozidel Citibus zakoupených najednou v letech 2001-2003 a 10-ti ks vozidel SOR z roku 2004. Životnost těchto 12-15-tiletých vozidel způsobuje, že DPMLJ musel a musí v relativně úzkém časovém období řešit obnovu cca 40-ti ks vozidel na naftu. Ve stejném období končí i životnost autobusů TEDOM na CNG pořízených v letech 2005-2008 (14 ks). Tato skutečnost klade nároky nejen na údržbu starých vozidel, ale též i na potřeby investičních prostředků. Náklady viz tabulka v kapitole 4.10.

4.4. Trakční energie

V oblasti energií dosahuje DPMLJ náklady ve výši cca 22-25 mil. Kč. Na jedné straně se DPMLJ daří pomocí burzovních aukcí minimalizovat cenu silové elektřiny (pouze silové!), na druhé straně se zvyšují ceny na přenos či na „zelenou“ energii. Z pohledu spotřeby je pak nutné podotknout, že nestálé klimatické podmínky, zvýšené opravy vozidel a především modernizace a elektronizace TT (budování nových osvětlení, vyhřívaných zastávek atd.) způsobují vyšší spotřebu MWh. Lze tak konstatovat, že úspory související s cenou silové elektřiny zpravidla nestačí na pokrytí nárůstu ostatních složek a spotřeby MWh. DPMLJ predikuje cca 3% meziroční nárůst nákladů. Náklady viz tabulka v kapitole 4.10.

4.5. Osobní náklady

Pravidelné omezování finančních zdrojů a tlak na neustálé snižování nákladů v posledních letech je příčinou nárůstu problémů v oblasti lidských zdrojů. Stárne generace zkušených a dlouholetých zaměstnanců, která není dostatečně obnovována nástupem mladších pracovníků. Otázka nedostatku kvalitních pracovníků dělnických profesí je sice celorepublikový problém, nicméně nízké mzdy jsou pak hlavní příčinou lokální fluktuace stávajícího personálu. Nejzávažnější problém nastává v kategoriích řidičů a servisních techniků. Katalyzátorem dotčených problémů jsou legislativní podmínky různých cenových soutěží. Pouze orientace na cenu zakázky přináší, obzvláště u prací s vysokým podílem mezd, obrovské tlaky na náklady na lidské zdroje. Současná situace kolem mezd řidičů v linkové autobusové dopravě je toho důsledkem. Nařízení vlády č. 336/2016 a č. 337/2016 mění od 1.1.2017

podmínky v odměňování řidičů. Mění se zaručená mzda z 71,60Kč na 98,10Kč/hod., navyšují se příplatky za čekání mezi spoji a za ztížené prostředí. Bohužel je daná problematika nešťastně prezentována a obecně se má za to, že mzda řidičů linkové dopravy vzroste o rozdíl 26,50 Kč/hod, tzn. cca o 4,6-5,5 tis. Kč bez odvodů. Stávkové pohotovosti již jen dokazují nebezpečí této prezentace. Nicméně lze konstatovat, že uvedená nařízení jsou z pohledu nejen ostatních řidičů (autobusová a tramvajová MHD), ale i z pohledu ostatních pracovníků silně diskriminační. Jakákoli i omezená realizace nařízeních vlády vyvolá sociální nestabilitu a tlak na navýšení mezd i pracovníků DPMLJ. V krajním případě může dojít dokonce k výraznému odlivu pracovníků MHD do příměstských doprav.

DPMLJ má sice podepsanou kolektivní smlouvu na období 2017-2018, která garantuje zvýšení mezd o cca 1 000 Kč u dělnických profesí od 1.7.2017 a nárůst cca 2 % u všech zaměstnanců v průběhu 2018, ale je zřejmé, že z pohledu současného vývoje jsou ustanovení kolektivní smlouvy zcela nedostatečná. V predikci tak DPMLJ počítá pro rok 2017 s nárůstem cca 2 tis. Kč/měsíc u dělnických kategorií, pro rok 2018 cca 2 tis. Kč/měsíc u všech zaměstnanců. Pro roky 2019 a 2020 je pak použit stejný předpoklad. Součástí predikce jsou započítány různé náborové příspěvky, motivační prvky či např. i náklady na profesní zkoušky. Náklady viz tabulka v kapitole 4.10.

4.6. Inflace

Výše inflace či růst indexu spotřebitelských cen je obtížné predikovat. Mezinárodní situace, intervence ČNB a vývoj na politické scéně v ČR mohou ovlivňovat inflaci i v řádu desetin až jednotek procent (např. inflace 2015 – 0,3%, pro rok 2016 je to již 0,7%). V předpokladu DPMLJ je inflace uplatněna na náklady ponížené o položky, kterým je věnován samostatný bod (tzn. např. o PHM, osobní náklady, energie atd.). Výše predikované inflace je 0,3%. Náklady viz tabulka v kapitole 4.10.

4.7. Subdodavatelské služby

V současné době DPMLJ zajišťuje dodavatelsky část dopravní obslužnosti a to v objemu cca 3 060 tis. km (společnost BusLine a.s.). Smluvní vztah je platný do roku 2019. Přestože je v současné době již diskutována otázka řešení závazku veřejné služby od roku 2020 (zda vlastními silami DPMLJ, zda v Jablonci nad Nisou či nikoli, zda i nadále subdodavatelsky atd.), nelze opomenout požadavky subdodavatele na změnu podmínek pro roky 2017-2019. Vzájemné vyrovnání firem probíhá na principu násobku počtu odjetých km a ceny dopravního výkonu (CDV). Nutno konstatovat, že CDV bylo v uplynulých letech prakticky neměnné, nicméně z požadavků ještě na rok 2016 a pak na roky následující je zřejmé, že záležitost se mzdami řidičů i ostatních dělnických profesí ovlivní dotčená CDV jak pro zónu Liberec, tak pro zónu Jablonec nad Nisou. DPMLJ pro potřeby tohoto memoranda však predikuje pouze změny CDV pro zónu Liberec (účetnictví obou zón je striktně odděleno a záležitost CDV v Jablonci nad Nisou a okolí bude přenesena na DSOJ). Meziročním nárůstem byla zvolena cena 2 Kč/km, tzn. cca 3 mil. Kč/rok.

4.8. Přiměřený zisk

Přiměřeným ziskem v dopravě se nazývá částka vynaložená **pouze** na investice související s provozováním veřejné linkové či drážní osobní dopravy. Tzn. částka vynaložená na obnovu vozového parku, technické základny provozu, informačního či odbav. systému pro cestující atd. Jinými slovy lze přiměřený zisk také považovat za příspěvek na úhradu cenových rozdílů při nákupu majetku na obnovu (vozidlo má jinou nákupní cenu nyní a jinou mělo před 10-ti lety) či za příspěvek na propad hodnoty odpisů z důvodů dotací (odpisy majetku jsou tvořeny z pořizovacích cen ponížených o dotace, tzn. že odpisy nevygenerují dostatek finančních zdrojů na obnovu majetku).

Přiměřený zisk je proto nedílnou součástí financování veřejné dopravy (viz kap. 2). Nicméně realita plnění bývá závislá na rozpočtech objednatelů. Skutečností pro DPMLJ je, že bez ohledu na platnost vládních dokumentů (Nařízení č. 493/2004 pro BUS a Vyhláška č. 241/2005 pro TRAM), nebyl přiměřený zisk nikdy vyplácen.

Dle dostupných informací však tato praxe nevyplácení přim. zisku nebyla předpokládána a proto byl v roce 2009 do smluvního vztahu mezi DPMLJ a BusLine a.s. tento nárok subdodavatele ustanoven. Přestože do roku 2014 nebyl tento nárok subdodavatele uplatněn, v roce 2016 však došlo k určitým politickým či manažerským nesouladům mezi DPMLJ a BusLine a.s. a subdodavatel uplatnil výši přiměřeného zisku za rok 2015 a to pro obě zóny Liberec a Jablonec nad Nisou (cca 28,5 mil. Kč bez DPH). V současné době stále probíhají jednání na úrovni představitelů měst a společnosti BusLine a.s., dosud však nelze výsledek jednání predikovat. Nicméně DPMLJ má povinnost předpokládat tento trend i pro roky následující. Z uvedeného důvodu DPMLJ predikuje výši přiměřeného zisku i pro následné období (viz kap. 4.10.).

V souladu s potřebou legislativních změn z oblasti přiměřeného zisku nyní platí, že každá nová smlouva ve veřejné dopravě se již neřídí principy uvedenými v 1.odstavci, ale ve smluvním vztahu je postupováno dle Nařízení ES č. 1370/2007, o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici. Toto nařízení vymezuje povinný obsah smlouvy o veřejných službách, jejich uzavírání a zveřejňování. Pro Českou republiku je navíc směrodatná úprava zákonem č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, který jde v některých aspektech nad požadavky nařízení ES (důležitým aspektem nařízení je možnost úpravy poskytování kompenzace dopravcům za veřejnou službu tak, aby se nejednalo o státní podporu). Nově je tak definován i přiměřený zisk (dle nových pravidel tzv. **čistý příjem**). Čistým příjmem se 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 a důvodu zásahu orgánu veřejné správy.**“ V České republice je **maximální možná míra výnosu kapitálu 7,5 % vzhledem k provozním aktivům**. Těmito se v tomto případě rozumí dlouhodobý hmotný a nehmotný majetek, ovšem jen takový, který se využívá k plnění smlouvy o veřejné službě, jak stanovuje vyhláška č. 269/2010 Sb. **Lze takto říci, že v důsledku zvýšení prostředků alokovaných do obnovy a modernizace vozového parku v podobě nákladů dopravce dojde k nárůstu kompenzací v závislosti na výši investovaného kapitálu.**

Současně platí, že bez přiměřeného zisku (čistého příjmu) dochází k zadlužování společnosti pro nedalekou budoucnost. Společnost buď bude omezovat investice (vlastní zdroje = odpisy nestačí na obnovu) a nebo bude investovat na úkor provozních nákladů (osobní náklady, opravy majetku) – investiční úvěry přinášejí finanční náklady a snižují tak provozní zdroje.

4.9. Investiční činnost

Jak již bylo uvedeno, DPMLJ patří mezi společnosti s největším potenciálem investiční činnosti a s největším potenciálem čerpání evropských dotací. Projekty rekonstrukcí TT v ul. Rumunská a na trati do Jablonce nad Nisou pro sledované období 2017-2022 přesáhnou hodnotu 1 miliardy korun (program OPD2). Vedle toho je DPMLJ úspěšný i v ostatních programech (IROP) – dodávka autobusů na alternativní pohon za cca 110 mil. Kč. V současnosti se DPMLJ uchází o dotaci na projekt telematika (prodejní automaty, validátory atd.) a v neposlední řadě očekává i vyhlášení další fáze programu na TT s cílem realizovat výstavbu nové TT do Rochlice. Vedle těchto projektů probíhá modernizace dopravních prostředků, obnova výrobních technologií atd. Významným a dlouho odkládaným projektem je plánovaná přestavba garáží společnosti, v současné době bohužel bez výhledu dotačního programu. Je zřejmé, že uvedené projekty si vyžádají nejen náklady na přípravu, na realizaci a na krytí rozdílu mezi vynaloženými náklady a dotací (řádově 300 mil. Kč), ale nedílnou součástí jsou pak náklady na organizaci a zajištění provozu při výlukách, náklady na zajištění údržby nových staveb a náklady na udržitelnost projektů (podmínka projektů s dotací). Uvedená problematika velmi úzce souvisí s problematikou lidských zdrojů (kap. 4.5).

4.10. Rekapitulace vývoje vícenákladů ve srovnání s rokem 2016

Komodita	Popis	2017	2018	2019	2020
PHM	nafta cca 1 mil. litrů, CNG cca 0,5 mil. kg, meziročně + 5-10%	2 325	4 824	7 686	11 123
Opravy TT	viz plán oprav 2017-2020	10 370	47 440	42 000	12 800
Opravy BUS	nad plán oprav SOR, CitiBus atd.	3 300	2 900	2 000	3 000
Trakč. energie	cca 20 mil.Kč, nárůst cena 3%, nárůst spotřeby (zastávky, osvětlení)	600	1 218	1 873	2 583
Osobní náklady	2017:cca 2t. řidičům, 2018 cca 2t. všem, 2019: 2t. děln. kateg., 2020:2t.všem	6 432	19 296	29 266	42 130
BusLine LBC	1 500tis. km, nárůst cca 2Kč/km	3 000	6 000	9 000	--
BusLine JBC	1 500tis. km, nárůst cca 2Kč/km	3 000	6 000	9 000	--
DPMLJ či poddodavatel	3 000tis. km, nárůst cca 2Kč/km	--	--	--	24 000
Inflace	předpoklad 0,3% z cca 200 mil.	600	600	600	600
Nárůst příspěvku – vztaženo vždy k 2016: 190 000		29 627	88 278	101 424	96 236
Celková výše příspěvku DPMLJ pro roky 2017-2020		219 627	278 278	291 424	286 236

PŘIMĚŘENÝ ZISK, od 2020 ČISTÝ PŘÍJEM

Komodita	Popis	2017	2018	2019	2020
BusLine LBC *	14 mil. Kč/rok (posun=v roce 2017 je zisk za 2016, ve 2020 za 2019)	14 000	14 000	14 000	14 000
BusLine JBC *	14 mil. Kč/rok (posun=v roce 2017 je zisk za 2016, ve 2020 za 2019)	14 000	14 000	14 000	14 000
DPMLJ **	BUS i TRAM dohromady	62 000	62 000	62 000	118 000
CELKEM		90 000	90 000	90 000	118 000

Poznámka: * tabulka zahrnuje pouze rok vzniku, ale průměr. zisk se vyplácí zpětně, tzn. v roce 2017 za 2016, v roce 2018 za 2017 av roce 2020 za 2019

** z průměr. zisku odečteny hodnoty BusLine v Liberci za období 2017-2019

5. ZÁVĚR

Cílem memoranda bylo seznámit s problematikou vybraných oblastí a s předpokladem změn ve společnosti. Výše uvedené informace či závěry nepostihují absolutní hodnotu nákladů či výnosů určitých oblastí – např. oprav, mezd, tržeb atd., ale zachycují pouze predikované výše odchylek od běžných provozních nákladů.

Z rekapitulace výsledků kapitoly 4.10 vyplývají relativně vysoké nárůsty příspěvků. Pokud vynecháme složitou a dosud nejasnou problematiku požadavků subdodavatele na CDV a přiměřený zisk, lze konstatovat, že nejvýraznější odchylky jsou na straně oprav majetku, lidských zdrojů a kvality služeb.

Opravy TT: Stavby TT proto na řadě úseků již vyžadují vyšší stupeň opravy (viz provedené opravy oblouku u nádraží či na Soukenném náměstí). Nejzávažnější stránkou tohoto problému je tak bezpečnost dopravy. Stav TT může v relativně krátké době způsobit nejen škody na svěřeném majetku, ale především škody na zdraví či životě zaměstnanců DPMLJ a cestujících veřejnosti. Je samozřejmé, že odpovědnost za případné škody pak nesou nejen vlastní aktéři nehod, ale následně i statutární orgány společnosti či přímo zástupci vlastníků.

Mzdy: I v DPMLJ platí, že jeho pracovníci jsou hybnou silou společnosti. Denní vypravenost okolo 120 vozidel vyžaduje dostatek personálu na všech úrovních řízení – řidiči, servis, dispečink atd. Pokud si uvědomíme např. zodpovědnost řidičů za vozidlo s několika desítkami osob, je zřejmé, že současné finanční ohodnocení nezajistí dostatek řidičů, o kvalitě ani nemluvíme. Pokud k této odpovědnosti připočteme osobní styk s ne vždy korektními cestujícími nebo možnost kontaktu s nemocnými, hrozí, že na tuto profesi bude velmi negativně nahlíženo tak, jak tomu bylo ještě před několika málo lety. Výše uvedené se samozřejmě týká všech profesí, které zabezpečují závazek veřejné služby.

Kvalita: DPMLJ se podařilo za uplynulé období vybudovat vyspělou společnost, řízenou především prozákaznický, ale dodržující zásadní pravidla péče řádného hospodáře. Pojmy jako plnění JŘ, dostatečná četnost spojů, čistota, pohodlí cestování, nízkopodlažnost, vytápěné zastávky, možnost moderních způsobů odbavení, informovanost cestujících již nejsou jen na bázi slibů. Dosažená kvalita je však též z části dílem dostatku finančních zdrojů. Obecně pak platí, že ústup z kvality neznamená jen ústup ze slávy, ale především mín. dvojnásobné náklady na dosažení opuštěné úrovně.

Závěrem lze konstatovat, že DPMLJ i z důvodů snížení finančních zdrojů v uplynulých obdobích optimalizoval provozní náklady a stabilizoval společnost. Nastavil kvalitativní prvky napříč společností a v rámci investiční činnosti zmodernizoval majetek společnosti, zvýšil kvalitu cestování veřejnou dopravou. Nicméně je zřejmé, že tento minimalizační program má své funkční a společenské limity. Stárnoucí majetek a personál vyžaduje nové zdroje a to zcela v souladu s prezentacemi vlády o pozitivním vývoji hospodaření a přebytkovém rozpočtu. Protože DPMLJ je městská organizace a je závislá na tržbách a příspěvcích objednatelů, je zřejmé, že právě objednatelé mohou a musí rozhodnout o možné variantě nových finančních zdrojů – zvýšení cen jízdného či zvýšení hodnot příspěvků.

Bez jednoho či druhého je funkčnost DPMLJ ohrožena.