

Investiční plán společnosti Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a. s. na roky 2020 – 2021 – V1

1. PŘEDPOKLADY – VÝCHOZÍ PODMÍNKY

DPMLJ má v současnosti platnou verzi inv. plánu pro období 2019-2023, nicméně každým rokem probíhá aktualizace dané verze tak, aby došlo k posunu období inv. plánu o jeden rok. Důvodem jsou nejen dotační prostředky z různých dotačních programů (např. IPRÚ, IROP, OPD2), ale též i potřeba řešit situaci se změnami smluv s objednateli a změnami v dopravní obslužnosti.

Pro potřeby DPMLJ je zpracovávám 5-ti letý investiční plán, který nejenže zachycuje plánování víceletých projektů, ale současně slouží jako bilanční podklad pro žádosti o investiční úvěry. Na požadavek SML byl pětiletý plán redukován pouze na 2 roky: 2020 a 2021. Současně byl přidán sloupec s plněním plánu za rok 2020, a to k 9/2020.

I tento aktualizovaný plán V1 vychází z projektů operačních programů a kombinuje podmínky programů s finančními a provozními možnostmi DPMLJ. V současnosti 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 další nové možnosti – typickým příkladem je možnost tzv. individuálních projektů či způsob financování OPD2, tzv. financování ex-ante (systém záloh). Současně se zpřesňují 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 7-12 mil. Kč/rok musí být součástí hrazené kompenzace.
- Cizí zdroje k pořízení investic (bankovní úvěry) budou udržovány na úrovni nepřesahující dlouhodobě 332 mil. Kč, což představuje cca 35% vlastního kapitálu.
- Stavby musí být realizovány s kalkulovanou dotací a vysoutěžená celková cena investice nesmí překročit plánované náklady!!!
- *Plnění investičního plánu je podmíněno úspěšným vyřešením finančních požadavků vyplývajících ze spolupráce se společností BusLine MHD s.r.o.*

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 nesterpně 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 zrealizovat přestavbu garáží v ul. Vilová, 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 budou především plochy a dokončení úpravy dílny pro BUS na CNG. V roce 2021 pak DPMLJ počítá s rozšířením haly lehké údržby.

Samostatnými projekty jsou pak nová plnicí stanice CNG, trafostanice a z minulých let zůstává rekonstrukce měřírny v Zelené Údolí (projekt je zařazen do dotačního programu OPD2).

Ve sledovaném období se předpokládá pořízení těchto významnějších investic:

- a. v areálu Garáží je v souvislosti s nákupem vozidel BUS na CNG pohon plánováno dokončení přestavby dílny pro opravy BUS CNG (**5 000 tis. Kč**), realizace v roce 2020;
- b. v areálu Garáží DPMLJ předpokládá v roce 2020 dílčí rekonstrukce areálu (oplocení za **2 000 tis. Kč**, gabionová zeď za **1 700 tis. Kč**, a parkovací plochy za **6 500 tis. Kč**);
- c. v areálu Garáží je v souvislosti s rozšířením počtu vozidel BUS na CNG pohon plánována výstavba plnicí stanice na CNG (**24 000 tis. Kč**), realizace v roce 2020;
- d. v areálu Garáží je v souvislosti se stavbou plnicí stanice plánována výstavba nové trafostanice (**4 000 tis. Kč**), realizace v roce 2020;
- e. v areálu Garáží je plánována pouze částečná a postupná rekonstrukce areálu, pro rok 2021 je plánováno rozšíření haly lehké údržby (**30 000 tis. Kč**), realizace v roce 2021;
- f. v souvislosti s rekonstrukcemi TT je předpokládána rekonstrukce měřírny Zelené Údolí (**48 793 tis. Kč**, dotace cca 38,1 mil. Kč – 77,8%, program OPD2, realizace 2021-2022);
- g. v prostoru Terminálu ve Fügnerově ul. je plánována rekonstrukce odstavných ploch pro BUSy, inv. náklady cca **2 500 tis. Kč**, realizace 2020-2021.

Tato skupina majetku je silně závislá na možnosti dotačních programů.

V letech 2020-2021 nebude skupina budov investičně soběstačná, **celková bilance skupiny je za dané období záporná: -52 529 tis. Kč** (vlastní zdroje 32 298 tis. Kč a dotace 19 773 tis. Kč nestačí pokrýt potřebu fin. prostředků na investice 104 600 tis. Kč a splátky úvěrů). Otázkou zůstává postupná realizace projektu v Garážích (cca 500 mil. Kč bez dotačních prostředků).

3. AUTOBUSY

K 31.12.2019 vlastnil DPMLJ 99 autobusů pro MHD Liberec s průměrným stářím 8,88 let (nárůst počtu BUS a zvýšení stářím je dáno nákupem ojetých vozidel z důvodu ukončení spolupráce se společností BusLine MHD pro zónu Liberec.

Na základě plánovaných rekonstrukcí TT do Jablonce n.N. a vzhledem ke skutečnosti ukončení smlouvy se subdodavatelem je zřejmé, že DPMLJ bude potřebovat pro zónu Liberec v nejbližších letech okolo 100-110 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 8 ks BUS/rok. V souvislosti s výlukou či kom. činností 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 2020 dodávka 10-ti kloub. BUS na CNG (cena á 8 mil. Kč, dotace 85%), k tomu budou samostatně dokoupeny sčítací rámy a infosystém, celkem za období **80 000 tis. Kč, dotace 68 000 tis. Kč**;
- b. od roku 2020 dodávka 20-ti ks BUS na naftu (cena á 5,2 mil. Kč, bez dotace), k tomu budou samostatně dokoupeny sčítací rámy a infosystém, dodávky: 4 ks 2020, 8 ks 2021 a 2022, celkem za období **104 000 tis. Kč**;
- c. pořízení ojetých BUS, ve 2020 cca za 2 000 tis. Kč, dále pak po cca 600 tis. Kč/rok, celkem za období **2 600 tis. Kč**.

Tato skupina majetku je dlouhodobě zatížena splácením investičních úvěrů z minulých let. Zůstatek úvěr. zatížení k 1.1.2020 činí pro tuto skupinu 91 214 tis. Kč. **Celková bilance skupiny v letech 2020-2021 je záporná: -72 371 tis. Kč** ((vlastní zdroje 54 865 tis. Kč a dotace 68 000 tis. Kč nestačí pokrýt potřebu fin. prostředků na investice 145 200 tis. Kč a splátky úvěrů).

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 1.1.2020 činila 20 397 tis. Kč, v rámci plnění smlouvy na dodávku karosérií DPMLJ předpokládá proinvestovat v rámci modernizace od 2020 do 2021 celkem cca **24 000 tis. Kč**, cena jedné modernizace činí 7,5-8 mil. Kč (včetně mzdových nákladů);
- b. v souvislosti se záměrem realizace 1 rozchodu musí DPMLJ zajistit též podvozky 1435 mm, v minulých letech bylo zakoupeno 34 podvozků (2 565 tis. Kč), aktuálně DPMLJ neplánuje další nákup.

Tato skupina majetku je již min. zatížena splácením investičních úvěrů z minulých let (8 516 tis. Kč). Hodnota odpisů však vytváří zdroj pro splácení úvěrů a nové investice. **Celková bilance skupiny je za dané období kladná: +3 995 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 (4 vozidla) – celkem cca **2 300 tis. Kč**, stávající vozidla vykazují vysoké opotřebení, technický stav je předpokladem nezískání vyhovující techn. kontroly;
- b. traktor pro zimní údržbu za **1 300 tis. Kč** – realizace v roce 2021;
- c. přeměna transformátorů 10kV na 22kV v areálu GAR – náklady cca **2 500 tis. Kč**, realizace 2021-2022 (dle rozhodnutí ČEZ);
- d. projekt sčítacích rámu do TRAM, DPMLJ předpokládá proinvestovat v 2020-2022 cca **8 390 tis. Kč** (rámy pro ojeté BUS a pro TRAM na I.2 a 3, pro 10 ks kloub. BUS CNG a 20 ks BUS 12,5m nafta, pro 25ks TRAM);

- e. panely do BUS (info systém), DPMLJ předpokládá proinvestovat v 2020-2022 cca **4 700 tis. Kč** (pro 10 ks kloub. BUS CNG a 20 ks BUS 12,5m nafta);
- f. zastávkový inf. systém (panel) – po zkušenostech z minulých let plánuje DPMLJ v letech 2020-21 instalaci cca 2 ks panelů, celkem za cca **600 tis. Kč**;
- g. signalizace na TT Lékárna –Jablonec – odstranění bezpečnostního rizika na TT, náklady **40 800 tis. Kč**, termín realizace: 2021-2022, v plánu je počítáno s dotací z EU 77,8% (OPD2 – 31 741 tis. Kč);
- h. radiová síť. náklady cca **6 000 tis. Kč**, termín realizace: 2021;

Poznámka: Z důvodu nejasnosti v projektech elektromobility není uvažována dobíjecí stanice pro elektrobusy (odhad cca 6 000 tis. Kč).

Tato skupina majetku je min. zatížena splácením investičních úvěrů z minulých let (1 481 tis. Kč). Vzhledem k novým investicím je **celková bilance skupiny v letech 2020-2021 záporná (-14 888 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 a v konečné fázi i snížení hodnoty dotace z 85% na 77,8% (celkem -57 mil. Kč).

I s dotačním příspěvkem se stávají TT s hodnotou modernizace přes 800 tis. Kč vysokou zátěží pro DPMLJ.

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 dotační program neumožňuje oddělené financování, existuje návrh SMJ na úhradu rozdílu mezi skutečnými náklady a dotací formou např. navýšení základního kapitálu DPMLJ. **Odhad tohoto navýšení činí cca 47 mil. Kč, uvedená částka není do bilance investičního plánu zahrnuta jako zvláštní zdroj cash od SMJ.**

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

Ve sledovaném období se předpokládá pořízení těchto investic: **zahrnuto celé období 5-ti let**

- a. rekonstrukce TT 11 v úseku Nový Svět – Měníma v ceně cca **166 800 tis. Kč** včetně projektu, termín realizace: 2021-2022, v plánu je počítáno s dotací z EU 77,8% (OPD2 – 129 797 tis. Kč);
- b. rekonstrukce TT 11 v úseku Proseč škola – Proseč výhybna v ceně cca **219 300 tis. Kč** včetně projektu, termín realizace: 2021-2022, v plánu je počítáno s dotací z EU 77,8% (OPD2 – 170 585 tis. Kč);
- c. rekonstrukce TT 11 v úseku TT Kyselka – Proseč škola v ceně cca **125 400 tis. Kč** včetně projektu, termín realizace: 2021-2022, v plánu je počítáno s dotací z EU 77,8% (OPD2 – 97 585 tis. Kč);
- d. rekonstrukce TT 11 v úseku ul. U Nisy-kříž. Budovatelů x Poštovní v ceně cca **96 000 tis. Kč** včetně projektu, termín realizace: 2021-2022, v plánu je počítáno s dotací z EU 77,8% (OPD2 – 74 713 tis. Kč);
- e. změna rozchodu TT 11 v ceně cca **89 400 tis. Kč** včetně projektu, termín realizace: 2021-2022. V plánu je počítáno s dotací z EU 77,8% (OPD2 – 69 540 tis. Kč);

- f. projekt TT Centrum – Rochlice: z důvodu nedefinovaných podmínek nového dotačního programu není projekt v investičním plánu zahrnut (odhad nákladů cca 900 tis. Kč) s výjimkou nákladů na dokumentaci 2020 ve výši **4 484 tis. Kč**;
- g. výstavba TT 11 v úseku Lázně - Centrum v ceně cca **233 343 tis. Kč** včetně projektu, termín realizace: 2023-2024, v plánu je počítáno s dotací z EU 80,0% (OPD3 – 186 594 tis. Kč);
- h. rekonstrukce TT – ul. Žitavská, hodnota investice cca **60 000 tis. Kč** včetně projektu, termín realizace: 2022, v plánu není počítáno s dotací z EU
- i. rekonstrukce TT – smyčka Viadukt, hodnota investice cca **55 000 tis. Kč** včetně projektu, termín realizace: 2023, v plánu není počítáno s dotací z EU
- j. stacionární mazníky 3 ks, cena **1 200 tis. Kč**, realizace 2021

Tato skupina majetku je zatížena splácením investičních úvěrů z minulých let. Zůstatek úvěr. zatížení k 1.1.2020 činí pro tuto skupinu 47 417 tis. Kč. Vzhledem k novým investicím je **celková bilance skupiny v letech 2020-2024 záporná (-200 994 tis. Kč) a skupina netvoří dostatečné vlastní zdroje, nutný předpoklad dotací z ostatních skupin či z úvěrů.**

7. PROJEKTY SOUVISEJÍCÍ S TT DO JABLONCE NAD NISOU A SMJ

Z projektů OPD2 byla, na základě prodlev v přípravách projektů na straně SMJ, vyjmuta dostavba TT do centra Jablonce nad Nisou a byla přesunuta do záměrů projektů OPD3. Tato skutečnost je příčinou snížení koeficientu společenského přínosu projektů na TT do Jablonce nad Nisou a má za následek pravděpodobný pokles dotace z 85% na 77,8% (číselně vyjádřeno propad dotace o -57 mil. Kč). Samotný projekt dostavby je pak plánován na roky 2022-2024 včetně předpokladu dotace cca 80%, tzn., že spoluúčast činí cca 44,3 mil. Kč.

V součtu tzn., že DPMLJ zvýší své úvěrové zatížení o cca 101 mil. Kč (předpokládaný roční úrok bude činit cca 3 mil. Kč). Tato hodnota se jednak promítne do všech ukazatelů hospodaření společnosti (koeficient zadluženosti, úroky atd.) a jednak omezí prostor DPMLJ pro další investiční akce. **Z uvedeného vyplývá, že oba akcionáři (především pak SMJ) by měli nalézt řešení tak, aby DPMLJ nebyl zatížen výše uvedenými úvěry a úroky z projektů, které ne zcela přímo souvisí s rekonstrukcí TT.**

8. DLUHOVÁ SLUŽBA

Protože společnost nedostává dlouhodobě přiměřený zisk či čistý příjem (výjimku tvoří cca 3 mil. z roku 2019) 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 130 mil. Kč. Nicméně zásah POLICIE ČR v dubnu 2018 vyvolal pozastavení výplaty dotací v celkové výši 95 mil. Kč (ul Rumunská 43 mil. Kč, BUSy CNG 42 mil. Kč a Telematika 10 mil. Kč), což znamenalo potřebu nových úvěrů a vyšší zadluženost společnosti. Pro zajištění investic tak DPMLJ předpokládá potřebu dalších úvěrů a společnost se dostane do kritické zadluženosti společnosti, protože hodnota cizích zdrojů překročí hluboko hranici 300 mil. Kč.

Předpokládaný vývoj zadluženosti DPMLJ:

Údaje v tis. Kč	k 1.1.2020	k 1.1.2021	k 1.1.2022	k 1.1.2023	k 1.1.2024	k 1.1.2025
Zůstatek úvěrů	148 627	147 087	229 498	371 534	365 837	308 633

Přehled zůstatků stávajících investičních úvěrů ukazuje následující tabulka:

	úvěr	splátky	Zůstatek k 1.1.2020	Zůstatek k 1.10.2020
1	úvěr RFB, inv. úvěr 108 mil. Kč, od 28/2 2017 do 31/1 2023	splátka 12 672 tis./rok	38 312	28 808
2	úvěr ČSOB leas., inv. úvěr 1,893 mil. Kč, od 12/2018 do 11/2023	splátka 486 tis. Kč/rok	1 481	1 119
3	úvěr ČSOB leas., inv. úvěr 6,3 mil. Kč, od 12/2018 do 11/2021	splátka 2 106 tis. Kč/rok	4 122	2 551
4	úvěr ČSOB leas., inv. úvěr 5,6 mil. Kč, od 1/2019 do 1/2024	splátka 1 077 tis. Kč/rok	4 690	3 886
5	úvěr ČSOB leas., inv. úvěr 4,6 mil. Kč, od 1/2019 do 1/2024	splátka 878 tis. Kč/rok	3 825	3 170
6	úvěr ČS - inv. 43 mil. Kč: 2/2020-1/2024, pevná spl. 682 539,69 Kč/měs	splátka 8 190 tis. Kč/rok	40 952	34 810
7	úvěr ČS - inv. 55,2 mil. Kč: 2/2020-1/2024, pevná spl. 1 175 425,92 Kč/měs	splátka 14 105 tis. Kč/rok	55 245	45 842
8	úvěr ČS, dlouh.dobý inv. úvěr 83 169 tis. Kč, od 9/2020 do 12/2024	splátka 3 600 tis. Kč/rok	0	83 169
			148 627	203 354

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

Údaje v %	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Ukazatel	20,37	19,78	25,14	32,65	32,38	29,52
Cizí zdroje	227 026	225 486	307 897	449 932	444 236	387 032
Časové rozlišení	15 704	10 000	12 000	12 000	12 000	12 000
Pasiva	1 191 832	1 190 292	1 272 703	1 414 738	1 409 042	1 351 838

9. 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 aktivitám.

Pro rok 2021 platí následující hodnoty:

	BUS	TRAM	CELKEM
Provozní aktiva	218 658	794 589	1 013 247
Čistý příjem 7,5%	16 399	59 594	75 994
Čistý příjem 0,4%	875	3 178	4 053

max. dle ES 1370/2007

dle rozh. RM Liberce

Z výše uvedeného je zřejmé, že saldo čistého příjmu pro rok 2020 (-71 941 tis. Kč) není zárukou rozvoje DPMLJ a převážná část obnovy či modernizace majetku musí být řešena dalším zadlužením společnosti.

10. 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). Problémem se však stal nejen zásah POLICIE ČR a související pozastavení výplaty dotací. Taktéž otázka vratky za 6 ks BUS TEDOM z Jablonce nad Nisou může rozvážit nastavený systém,

Pozitivem je kladný vývoj v otázce rekonstrukce TT do Jablonce nad Nisou, nicméně platí, že nerealizací prodloužení TT do centra Jablonce nad Nisou snížila společenský přínos stavby, což mělo za následek nejen náklady na změnu dokumentace, ale i snížení dotace o 57 mil. Kč.

Velkou podporou v oblasti snížení finančních nákladů se jeví příslib principu 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 nezbytně 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.

Z výše uvedeného vyplývá následující:

- a) Pro realizaci plánu musí být s objednateli pozitivně 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 20% 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.
- g) Pro optimalizaci cash-flow společnosti by měla být vyřešena otázka mimořádných finančních zdrojů pro projekty SMJ.

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 11.11.2020

Ing. Milan Červenka
Ekonomický ředitel

Příloha: Tabulkový přehled inv. plánu DPMLJ pro období 2020 – 2021 – Verze 1