

6. ZASEDÁNÍ ZASTUPITELSTVA LIBERECKÉHO KRAJE DNE 26.06.2018

Bod pořadu jednání: 61.

Název : **Autobusy LK, s r.o. – Analýza potřeb pro zahájení a zabezpečení dopravní obslužnosti Libereckého kraje formou vnitřního dopravce dle usnesení č. 40/18/ZK**

Důvod předložení: Usnesení č. 1167/18/mRK, usnesení č. 40/18/ZK, smlouva č. OLP/1695/2018

Zpracoval: Ing. Jan Řádek
Jednatel Autobusy LK, s.r.o.

Projednal: Mimořádná rada Libereckého kraje dne 11. 6. 2018
Výbor dopravy dne 19. 6. 2018
Finanční výbor dne 22. 6. 2018

Předkládá: Marek Pieter
náměstek hejtmána, řízení rezortu dopravy, investic a veřejných zakázek

K jednání přizván:

Návrh na usnesení:

Zastupitelstvo kraje po projednání

b e r e n a v ě d o m í

analýzu potřeb pro zahájení a zabezpečení dopravní obslužnosti Libereckého kraje formou vnitřního dopravce dle usnesení č. 40/18/ZK zpracovanou společností Autobusy LK, s. r. o.

a u k l á d á

Marku Pieterovi, náměstkovi hejtmána, řízení rezortu dopravy, investic a veřejných zakázek, předložit orgánům kraje doplněnou analýzu o porovnání předpokládaných nákladů na zajištění dopravní obslužnosti v oblastech Liberecko sever, Liberecko jih a Českolipsko formou veřejné zakázky na období od r. 2020 dle známých indexovaných položek s výhledem do r. 2030, formou zřízení dopravce na „zelené louce“ anebo odkupem stávajícího dopravce a podrobný rozpočet společnosti Autobusy LK, s.r.o. od září roku 2018 do prosince roku 2019 v případě schválení zajištěním dopravní obslužnosti v oblasti Liberecko sever, Liberecko jih a Českolipsko od 1. 1. 2020 formou „brutto“ režimu dle zákona o zadávání veřejných zakázek prostřednictvím společnosti Autobusy LK, s.r.o.

Termín: 03. 08. 2018

Důvodová zpráva

Zastupitelstvo Libereckého kraje dne 30.1.2018 rozhodlo o založení společnosti Autobusy LK, s.r.o., jejímž jediným společníkem je Liberecký kraj, IČO: 70891508, se sídlem na adrese U Jezu 642/2a, 461 80 Liberec, a výše jeho podílu činí 100%.

V návaznosti na výše uvedené rozhodnutí byla následně příkazní smlouvou zajištěna činnost této společnosti. Společnost Autobusy LK, s.r.o. na základě tohoto zajistila zpracování souhrnného materiálu k možnému zahájení realizace provozu vlastní dopravní firmy – vnitřního dopravce určené k zajištění dopravní obslužnosti na území kraje. Na zpracování této analýzy se podíleli i subdodavatelé – BC dopravní systémy (ing.Pavel Beneš), MT Legal (Mgr.Tomáš Machurek) a Korid LK (ing.Jiří Hruboň), kteří dodali odborné pasáže v oblasti ekonomické, právní a popisné vč.zadávacích dopravních dat. Jejich odměna za tyto části nepřesáhla předpokládaný rozpočet.

Samotná analýza shrnuje podstatné dopravní informace související s obsluhovaným regionem a jeho pěti oblastmi. V rámci připravovaného projektu se pak s ohledem na vývoj situace v oblasti Východ (Jablonecko, Turnovsko a Semilsko) zabývá ve svých ekonomických modelech pouze oblastmi Českolipska a Liberecka, kde se předpokládá provoz vnitřním dopravcem. V právních rozborech byla potvrzena reálnost termínu možného zahájení v návaznosti na konce stávajících smluv tedy k 1.1.2020. Ideální by byl postupný „rozjezd“ s jednoročním odstupem, ale za jistých okolností si lze představit zahájení provozu obou oblastí ve stejném termínu.

Oblast legislativní a právní této analýzy pak, mimo jiných souvisejících otázek, pokazuje na důležité rozhodnutí LK o režimu spolupráce mez i ALK a LK. Hodnotí výhody a nevýhody netto a brutto smluv ve vazbě na následné přímé zadávání smlouvy o veřejné službě v přepravě cestujících. S ohledem na toto posouzení a již nastavenému dobrému systému, který umožňuje objednavateli ve spolupráci s koordinátorem mít více rozhodujících věcí pod kontrolou, je doporučen brutto režim.

V ekonomické části analýzy jsou rozebrány možnosti pořizování dopravní techniky, která v současné době není u dopravců v uspokojivém stavu a potřebuje výrazný impuls pro její zkvalitnění. Následná modelace předpokládá 12-ti letý cyklus obnovy autobusů, v kvalitativní úrovni dle požadavků zadavatele a v šesti velikostních a výbavových typech vozidel. V obou oblastech nevyhovuje parametru tohoto maximálního stáří k termínu zahájení na cca 70 autobusů. Výsledné částky následně jasně poukazují na výhodnost pořízení formou úvěru při 20% akontaci a záruky LK. Záruka na úvěr ze strany kraje se standardně neposkytuje a, předpokládá se, že bance bude stačit smluvní vztah na deset let mezi ALK a LK. Pokud by tomu tak nebylo, tak samozřejmě není v možnost ALK toto bez účasti LK vyřešit a nebylo by možné obnovu realizovat daným způsobem. Forma pořízení úvěrem umožňuje maximální využití daňových a odpisových výhod a dále možností směřujících k nastavení pravidelné každoroční obnovy v nejefektivnějším cyklu. Celková cena dopravního výkonu je pak vypočtena, k období zahájení provozu, na úrovni 40 resp. 41 Kč/km a predikována v indexovatelných položkách dle ČSÚ na období 10 let. Byť se tato cena jeví jako vyšší proti stávajícím smluvním vztahům s dopravci, tak je třeba si uvědomit, že v sobě mimo jiné zahrnuje kompletní náklady právě na obnovu zanedbaného vozového parku a jeho „narovnání“ do požadované kvality. Průměrná cena pro celé toto období je pak 54,44 Kč/km. Byť v závěru ekonomické části jsou následně zmíněny předpokládané nutné prostředky ve výši 40 mil.Kč (LB) resp 79 mil.Kč (CL), které by bylo nutné zajistit pro potřeby ALK před započítáním aktivit vedoucím k vlastnímu zahájení provozu. V návaznosti na postup konečné volby zahajování provozu by bylo nutné čerpání dle tohoto předpokládaného harmonogramu,

který neobsahuje prostředky na provozní záležitosti společnosti po vyčerpání prostředků z příkazní smlouvy.

Při předpokladu zahájení k 1.1.2020						
mil. Kč	III.19	IX.19	X.19	XI.19	XII.19	Celkem
Liberecko	28,5	4,7	0,6	0,7	5	39,5
Českolipsko	69,3	4,2	0,5	0,65	4	79

V personálních problematikách jsou řešeny organigramy jednotlivých oblastí a související mzdové náklady, které tvoří cca 1/3 celkových nákladů. Mzdové úrovně jsou nastaveny tak, aby odpovídaly současným podmínkám na trhu práce v jednotlivých kategoriích vč.řidičů. Počítá se s přesunem řidičů od stávajících dopravců, ale velkou výzvou pro management bude v brzké době řešení kapacitní otázky v této kategori neboť 30% jich je dnes starších 60ti let. Závěrečná SWOT analýza pak poukazuje na efekty a reakce, které lze v souvislosti s touto změnou očekávat.

Na základě vytvořené Analýzy potřeb lze doporučit zahájení provozu vnitřního dopravce pro oblast Liberecka (společně S+J) od 1.1.2020 a následně Českolipska k 1.1.2021. S ohledem na aktuální vývoj situace a rozhodnutí ÚOHS lze toto pořadí i otočit příp.za jistých okolností zahájit provoz současně. Analýza ukazuje co a jak bude nutné zajistit a na co se zaměřit v přípravném období (zejména personální obsazení pozic, řízení na zabezpečení techniky, vytvoření zázemí společnosti apod) a následně v období již vlastního provozování.

Stanovisko předkladatele materiálu Marka Pietera, náměstka hejtmána, řízení rezortu dopravy, investic a veřejných zakázek:

Záleží čistě na rozhodnutí zastupitelstva Libereckého kraje zda-li, chce mít kompletní možnost řízení a ovlivňování dopravní obslužnosti prostřednictvím vnitřního dopravce „na zelené louce“. V takovém případě je potřeba odůvodnit aplikací principů 3E (hospodárnost, účelnost, efektivnost) z důvodu výrazně vyšších nákladů oproti jinému způsobu možného zajištění dopravní obslužnosti (veřejnou zakázkou, nebo vnitřním dopravcem - koupí jiného dopravce). V případě doporučení by měla být Zastupitelstvem Libereckého kraje uložena i ukládací doložka na zajištění finančních zdrojů specifikovaných v analýze.

Příloha:

1. Analýza potřeb pro zahájení a zabezpečení dopravní obslužnosti Libereckého kraje formou vnitřního dopravce.
2. Právní analýza