



**Észak-magyarországi Közlekedési Központ Zrt.
HAJDÚ VOLÁN Zrt.
Debrecen, Szoboszlói út 4-6.**

Beszámoló az Észak-magyarországi Közlekedési Központ Zrt. leánytársasága a HAJDÚ VOLÁN Zrt. Hajdúszoboszló város helyi közforgalmú autóbusz- közlekedésével összefüggő közszolgáltatási feladatainak 2014. évi ellátásáról

Előkészítette: Horváthné Kis Zsuzsanna irodavezető

Ellenőrizte: Fukker Bertalan forgalmi és kereskedelmi igazgató

Jóváhagyta: Pelcz Gábor üzletfejlesztési vezérigazgató-helyettes

Készült: Hajdúszoboszló Város Önkormányzatának 2015. február 19-ei
Képviselő-testületi ülésére

Tartalomjegyzék

<u>Bevezető</u>	3
<u>1. Hajdúszoboszló város helyi közlekedésének bemutatása</u>	4
<u>2. Az utasszállítás (általános) körülményei</u>	5
<u>3. Forgalomszervezési intézkedések, a menetrend teljesítése, a végrehajtott menetrendváltozások, a kielégítetlen utazási igények</u>	5
<u>4. Eszkögzgazdálkodás, az autóbuszok műszaki-esztétikai állapota, a járművek életkora</u>	5
<u>5. A helyi közlekedéssel összefüggő jogszabályi változások, a jogszabály-változásokból eredő kötelezettségek</u>	5
<u>6. A bevételi, a teljesítményi mutatók, a költségtényezők és a tevékenységi eredmény alakulása 2014. évben</u>	6
<u>7. Tulajdonosi elvárások, finanszírozási helyzet, 2015. évre javasolt fejlesztések, megtakarítási lehetőségek</u>	8

Bevezető

A menetrend szerinti helyi személyszállítási feladatok ellátására 2013. december hó 30-án kötött közszolgáltatási szerződést (a továbbiakban: szerződés) Hajdúszoboszló Város Önkormányzata (a továbbiakban: az Ellátásért felelős) és a HAJDÚ VOLÁN Zrt. (a továbbiakban: Szolgáltató, együttes említésük esetén: a Felek).

A szerződés a Felek között 5 éves (határozott) időtartamra, 2014. január 1. napjától, 2018. december 31. napjáig jött létre.

A szerződés alapján a Szolgáltató kizárólagos jogot kapott (és kötelezettséget vállalt) arra, hogy Hajdúszoboszló város közigazgatási területén a helyi, autóbusszal végzett, menetrend szerinti személyszállítási feladatokat - a részletes pályázati kiírásban, valamint a szerződésben foglaltak szerint - ellássa.

A Felek megállapodtak abban is, hogy Hajdúszoboszló területi adottságai és a kialakult utazási igények miatt a meglévő autóbusz-közlekedési vonalhálózatot szoros egységet alkotó egésznek tekintik, így a helyi közlekedés zavarmentesen csak egy társasággal végezhető. Az Ellátásért felelős vállalta, hogy a jelentkező új, vagy a megváltozó igények ellátásával a Szolgáltatót bízza meg, azokra más Szolgáltató részére megbízást csak akkor ad, pályázatot csak akkor ír ki részbeni ellátásra, illetve abban való részvételre szerződést csak akkor köt, ha annak ellátásában a Szolgáltatóval nem tud megállapodni.

A szerződésben szabályozásra kerültek mindazon kérdések, amelyeket a vonatkozó jogszabályok (így különösen: a személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény, a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályaon kívül helyezéséről szóló 1370/2007. EK rendelet) meghatároznak, rögzítésre kerültek a Felek kötelezettségei és jogai, a beszámolás rendje.

A szerződés 13.1. pontja értelmében „A Szolgáltató a közforgalmú közlekedés éves tényleges teljesítéséről készített beszámolót a tárgyévet követő év február 28. napjáig papír alapon és elektronikus formában juttatja el az Ellátásért felelősnek, amely kiterjed a közösségi közlekedést érintő fontosabb témakörökre, különös tekintettel:

- a menetrend teljesítésére, a végrehajtott menetrendváltozásokra
- az utas-szállítás általános körülményeire,
- a járművek állapotára, életkorára,
- a kielégítetlen utazási igényekre,
- a javasolt fejlesztésekre, megtakarítási lehetőségekre,
- a várható gazdálkodási eredményre,
- a jogszabály-változásokból eredő kötelezettségekre.

A szerződésben a Felek megállapodtak abban is, hogy a Szolgáltató az általa nyújtott szolgáltatás bevételei és ráfordításai éves szintű adatait tartalmazó elszámolását a tárgyévet követő év január hónap 31. napjáig benyújtja az Ellátásért felelősnek. Az Ellátásért felelős kötelezettséget vállalt arra, hogy a Szolgáltató által benyújtott elszámolást megvizsgálja és a pénzügyi ellentételezés tényleges összegét a tárgyévet követő év február hónap 15. napjáig az Ellátásért felelős vonatkozó határozatának csatolásával közli a Szolgáltatóval. Amennyiben a tárgyévben fizetett előlegek összege nem éri el a pénzügyi ellentételezés teljes összegét, az Ellátásért felelős a meg nem fizetett összeget a tárgyévet követő év március 31. napjáig átutalja Szolgáltató részére. Amennyiben a fizetett előleg összege meghaladja a pénzügyi ellentételezés teljes összegét, a Szolgáltató a részére többletként megfizetett előleget tárgyévet követő év március 31. napjáig visszautalja az Ellátásért felelősnek.

1. Hajdúszoboszló város helyi közlekedésének bemutatása

Hajdúszoboszló az Észak-alföldi régióban, Hajdú-Bihar megyében fekszik. A település Magyarország egyik legnagyobb termálvízű fürdőhelye, az ország egyik leglátogatottabb fürdővárosa.

A város 23.870 hektár kiterjedésű területével a megye 3. legnagyobb települése - Debrecen és Hajdúböszörmény városát követve.

Hajdúszoboszló kedvező területi adottságokkal rendelkezik, ami egyrészt a megyeszékhelyhez való „közelségéből” adódik, másrészt abból ered, hogy a fő közlekedési útvonalak mentén fekszik. Debrecenről 21 km-re helyezkedik el, a 100. számú vasúti fővonal mellett van, a 4. számú országos főút áthalad a település területén. A város közlekedés-földrajzi helyzetét tovább javította a 2006 végén átadott M35 autópálya is. Hajdúszoboszló megközelítőleg félúton fekszik két másik térségi jelentőségű város, Derecske és Balmazújváros között.

A motorizáció fejlődése, a modal split csökkenése ellenére/mellett az autóbusz-közlekedés napjainkban is említésre érdemes szerepet tölt be a lakosság helyváltoztatási igényeinek kielégítésében.

A Hajdú Volán Zrt. több mint két évtizede végez menetrend szerinti személyszállítási tevékenységet Hajdúszoboszló városában. Ezen idő alatt a társaság igyekezett kielégíteni az igénybevevők valamennyi szükségletét (térbeli, időbeli lefedettség, kevés átszállás, rövid gyaloglási távolság, járművek, megállóhelyek komfortossága, megfelelő utas-információs rendszer, valamint egységes és könnyen értelmezhető tarifarendszer megfizethető árakkal).

A közösségi közlekedés (egyik) meghatározó eleme egy adott település lakosságának demográfiai helyzete. A közösségi közlekedést igénybevevők szempontjából – egy lehetséges rendező elv mentén - 4 kategóriát különíthetünk el: a tanulók/hallgatók, az aktív korúak, az inaktív korúak és a turisták.

A település demográfiai tényezőit vizsgálva megállapítható, hogy a lakónépesség száma és annak demográfiai összetétele az országos átlagnál és tendenciáknál valamelyest kedvezőbb. A lakónépesség korcsoportonkénti megoszlását vizsgálva látható, hogy a népesség demográfiai eróziója Hajdúszoboszlón is érzékelhető, az „öregedési index” értéke 2013. évben közel 190% volt.

Az országosan is megfigyelhető folyamatokhoz hasonlóan a személygépkocsik száma Hajdúszoboszlón is növekedett.

Az előzőekben említett tendenciák hatása – természetesen egyéb tényezők mellett – tükröződik a közösségi közlekedést igénybevevők számának – folyamatos – csökkenésében is. A szállított utasok száma az elmúlt évtizedben kevesebb, mint felére csökkent, amit az indított járatok száma mérsékelten, mérsékeltebben követett.

A társaság a helyi közlekedést a Közszolgáltatási Szerződésben előírt feltételek szerint, az Önkormányzat Képviselőtestülete által elfogadott menetrend alapján, 3 vonalon végezte. A hasznos km kibocsátás 2014. évben 93.987 km volt, mely az előző évihez viszonyítva közel 500 km-rel kevesebb.

A menetrend a szerződésben rögzített feltételek és finanszírozási lehetőségek figyelembe vételével került kialakításra oly módon, hogy az eljutás a legtöbb utas által igénybevett járatok esetében biztosított legyen. A kialakított menetrend a város lakóinak helyi közlekedését hivatott szolgálni, akik rendszeres utasaink mintegy kétharmad részét alkotják.

A menetrend – az adott keretek között - biztosítja a vasútállomás kiszolgálását, a vasúti közlekedéssel való kapcsolatot is.

2. Az utasszállítás (általános) körülményei

A szerződésben foglalt közszolgáltatási tevékenység ellátásához szükséges ingatlanokat, járműveket és egyéb eszközöket, az üzemeltetés műszaki és személyi feltételeit a társaság biztosította. A feladatot az előző évben végzetten teljesen azonos úthálózaton és megállóhelyek igénybevételével végeztük. Megállóhely- és útburkolat felújításra 2014. évben a 2-es vonalon került sor.

A megállóhelyeken a hirdetések kihelyezése, a megrongálódott hirdetések pótlása folyamatosan megtörtént. Az autóbuszok homlok és oldalfelületén valamint az utastérben elhelyezett kijelzőn az utastájékoztató folyamatosan biztosított volt.

3. Forgalomszervezési intézkedések, a menetrend teljesítése, a végrehajtott menetrendváltozások, a kielégítetlen utazási igények

2014. évben a menetrendben változás nem történt. A város területén végzett menetrend szerinti helyi személyszállításban a társaság 21.979 db járatot indított (1. sz. melléklet), mely az előző évihez képest 143-mal kevesebb.

Járatkimaradás 2014. évben – műszaki okokra visszavezethetően – 1 alkalommal fordult elő.

Az év folyamán október hónapban került sor utas-számlálásra, mely 1 munkanap, 1 szabadnap és 1 munkaszüneti napon történt. Az utasszámlálás adatai forgalomszervezési intézkedéseket nem igényeltek.

4. Eszközgazdálkodás, az autóbuszok műszaki-esztétikai állapota, a járművek életkora

A Szolgáltató a szerződés mellékletét képező menetrendben meghatározott feladatait a pályázatában vállalt típusú eszközökkel látta el, melyek jellemző adatait a 2. számú mellékletben mutatjuk be. A városban kibocsátott teljesítmények mintegy 94%-át a táblázatban bemutatott műszaki jellemzőkkel rendelkező autóbuszok adták, a pályázatban vállalttól eltérő autóbuszok forgalomba állítására az esetben került sor, ha az adott autóbusz a forgalomban műszaki okok következtében nem tudott részt venni.

A feladatot ellátó autóbuszok karbantartásáról, műszaki és esztétikai állapotának forgalom-biztonsági követelményének teljesítéséről a társaság 2014. évben folyamatosan gondoskodott.

Új járművet a társaság 2014. évben nem szerzett be, erre kötelezettséget a pályázatban sem vállalt.

5. A helyi közlekedéssel összefüggő jogszabályi változások, a jogszabály-változásokból eredő kötelezettségek

A menetrend szerinti személyszállítás jogi szabályozásában – különös tekintettel annak finanszírozási rendszerét illetően - 2014. évben alapvető változásra nem került sor, a tevékenységet érintő szabályrendben következtek be ugyan módosulások, ám ezek inkább pontosító, s a jogszabályok konzisztenciáját biztosító változások voltak.

Nem változott a szociálpolitikai menetdíj-támogatás szabályozásának rendje, rendszere, s nem került sor lényegi változásra az utazási kedvezményeket illetően sem.

2014. évben - a 21/2014. (IV.18.) NFM rendelet alapján - újra lehetősége volt az önkormányzatoknak normatív támogatás igénylésére.

A hivatkozott jogszabály szerint „a támogatás összege a települési önkormányzat által a helyi közlekedés működtetésének – folyamatos üzemeltetésének és eszközfenntartási ráfordításainak – finanszírozására fordított támogatásával együttesen nem haladhatja meg a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló 2007. október 23-i 1370/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben meghatározott elvek szerint számított, a bevételekkel nem fedezett indokolt költségek és az ágazatban szokásos ésszerű nyereség együttes összegét.

.....Az olyan települési önkormányzat esetében, amely a szolgáltatót az Sztv. 23. § (3)–(8) bekezdése szerinti pályázati eljárásban választotta ki, a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért járó ellentételezés – a települési önkormányzat által a helyi közlekedés működtetésének, folyamatos üzemeltetésének és eszközfenntartási ráfordításainak finanszírozására fordított támogatásával nem fedezett – mértékéig nyújtható támogatás azzal, hogy az nem eredményezheti a szolgáltató túlf finanszírozását.”

Jelen beszámoló 6. pontjában kifejtettekből majd látható lesz, hogy Hajdúszoboszló Városa normatív támogatásként 2014. évben 1.282 ezer forintot kapott, melyet az előírásoknak megfelelően a társaság (a Szolgáltató) részére átutalt. A 6. ponthoz tartó mellékletek igazolják azt is, hogy sem az Ellátásáért felelős által nyújtott költségtérítés, sem a normatív támogatás nem eredményezte a Szolgáltató túlf finanszírozását.

6. A bevételi, a teljesítményi mutatók, a költségtényezők és a tevékenységi eredmény alakulása 2014. évben

A menetrend szerinti személyszállítás teljesítményei (fizető, hasznos és külszolgálati kilométer) 2014. évben a tervezettnél (a pályázatban) foglaltaknak megfelelően alakultak, ami abból is következik, hogy a menetrend módosítására – erre okot adó körülmény hiányában – 2014. év során nem került sor.

Az értékesített értékszelvények volumene (3. sz. melléklet) 2014. évben (tovább) csökkent, ami a szolgáltatást igénybevevők számának mérséklődésével függ össze. Az általános bérletek iránt gyakorlatilag nincs kereslet, s a jövő szempontjából (is) egyre aggályosabbnak tekinthető a többi értékszelvénynél bekövetkezett (15-20%-ot közelítő mértékű) csökkenés. A személyszállítás viteldíjai 2014. évben 2013. évhez viszonyítva jellemzően 5%-kal emelkedtek, ennél valamelyest nagyobb mértékű (7,68%) árnövekedés a tanuló/nyugdíjas bérleteknél következett be, amit a „díjszabási kötelezettségből adódó gazdasági hátrány” megszüntetésére irányuló (közös) törekvés indokolt.

A menetdíjbevétel (14.410 ezer forint) 2014. évben 2013. évhez viszonyítottan 10,1%-kal (1.626 ezer forint), a szociálpolitikai menetdíj-támogatás (5.356 ezer forint) 3,8%-kal (213 ezer forint) csökkent.

A nettó árbevétel összege – a tevékenységre elszámolt egyéb tevékenységek árbevételét is számításba véve – 19.778 ezer forint, az egyéb bevétel 10.465 ezer forint volt.

Az egyéb bevételekben (10.465 ezer forint) meghatározó nagyságrendet (8.026 ezer forint, 76,7%) az Önkormányzat által folyósított költségtérítés, 1.282 ezer forintot (12,3%) a normatív támogatás képvisel. A tevékenységre elszámolt kamat összege 217 ezer forintot tett ki, melyek együttes számbavétele alapján az összes bevétel 30.460 ezer forint.

A tevékenységre 2014. évben elszámolt ráfordítások összege 30.133 ezer forint volt, ami a pályázatban rögzített összegnél 929 ezer forinttal, mintegy 3%-kal alacsonyabb. A ráfordítások ilyenén alakulása a gázolaj átlagárának kedvező alakulására vezethető vissza, a pályázatban szereplő átlagár 302 Ft/liter, míg a tényleges átlagár 287,4 Ft/liter volt.

Az anyagjellegű ráfordítások összege 2014. évben 12.496 ezer forint volt, ami a tervezettnél 1.633 ezer forinttal alacsonyabb.

A személyi jellegű ráfordítások (lényegében) a pályázatban foglaltaknak megfelelően alakultak (16.250 ezer forint), a személyi jellegű kifizetéseknél tapasztalható növekedés a 2014. évi bérmegállapodásban foglaltakkal függ össze.

A munkavállalói érdekképviselői szervezetekkel 2014. évre kötött, a bér és jövedelempolitikai intézkedésekről rendelkező megállapodás lehetőséget nyújtott arra, hogy a társaság 2014. évben a bértömeget (a mérleg szerinti bérköltséget) a korrigált 2013. évi bértömeghez viszonyítottan 2,1%-kal növelje.

Tekintettel arra, hogy az alágazati szinten létrejött megállapodás – a regionális szintű bér és jövedelem különbségek mérséklése érdekében – a bérköltség és a személyi jellegű egyéb kifizetések közötti „átjárhatóságot” a költségsemlegesség elvének betartásával lehetővé tette, a bérfejlesztést 2014. évben a társaság - a szakszervezetekkel kötött Bérmegállapodás alapján - akként valósította meg, hogy a béren kívüli juttatások tekintetében bevezette a Választható Juttatási Rendszert. A Választható Juttatási Rendszer keretében a munkavállalóknak fizetett összeg – a munkaidő tényleges hosszától, a munkavállaló beosztásától függetlenül – egységesen évi bruttó 350.000 Ft/fő/év összegben került meghatározásra.

Az intézkedés eredményeként az 1 főre eső béren kívüli juttatás összege éves szinten mintegy (bruttó) 74 ezer forinttal növekedett, az alapbérek növelésével megvalósuló bérfejlesztésre azonban nem került sor.

Az értékcsökkenési leírás (1.387 ezer forint) tervezettnél (a pályázatban szereplőnél) 387 ezer forinttal magasabb összegű, ami az autóbusz beszerzéseken kívüli beruházások (a regionalizációval összefüggő informatikai fejlesztések, az autóbuszokban lévő függönyök cseréje, stb.) indokolnak.

A ráfordítások belső összetételében szignifikánsnak tekinthető változás nem történt, az anyagjellegű ráfordítások aránya közel 4%ponttal csökkent, a személyi jellegű ráfordítások aránya 2,6%ponttal, az értékcsökkenési leírás részesedése pedig 1,4%ponttal emelkedett.

Az üzemi tevékenység eredménye 110 ezer forint, a pénzügyi műveletek eredménye 217 ezer forint volt, így az adózás előtti eredmény 327 ezer forintot tesz ki.

Az összköltség típusú eredménykimutatást a 4. sz. melléklet szemlélteti.

A közszolgáltatási szerződésben rögzített struktúra szerint a közlekedési bevételek összege 22.434 ezer forint volt, a tervezettnél 1.068 ezer forinttal, 4,54%-kal alacsonyabb.

A tevékenységre elszámolt közvetlen költségek összege 23.204 ezer forint volt, az összes költség 77%-a. A közvetlen költségek összege a tervezettnél 4,86%-kal (1.186 ezer forint) alacsonyabb volt. A közvetlen költségeken belül az eszközfinanszírozás költsége 361 ezer forint, melynek hasznos kilométerre vetített értéke 3,84 Ft.

A közszolgáltatási szerződés szerint „az önkormányzat által a szolgáltató eszközpótlási költségei közül az a költség fogadható el indokoltnak, amely összhangban áll a megrendelt közszolgáltatás minőségi mutatóival, valamint biztosítja a fenntartható közszolgáltatást.

A közszolgáltatás teljesítésével kapcsolatos jövőbeli többlet követelményekre tekintettel az eszközpótlási költség sem haladhatja az 50 Ft/hasznoskilométert vagy 0,7 Ft/férőhelykilométer értéket.”

Esetünkben az 1 hasznos kilométerre eső 3,84 forint, illetőleg az 1 férőhely-kilométerre jutó 0,04 forint megfelel a normatív értéknek.

A közvetett költségek összege 6.929 ezer forint volt, ami az összes költség 23%-a. A közszolgáltatási szerződésben foglaltak szerint „a bevételekkel nem fedezett indokolt költségek kalkulációja során a helyi közszolgáltatással felmerült, a tevékenységhez kapcsolódó közvetett költségek, illetve a társasági általános költségek együttes összege a társaság helyi közlekedési közszolgáltatással összefüggésben felmerülő összes közvetlen költségének 60%-áig vehető figyelembe.”

Esetünkben a közvetett költségek összege (6.929 ezer forint) a közvetlen költségek (23.204 ezer forint) 29,9%-át teszik ki, mely kevesebb, mint fele a normatív értéknek.

Az 5. számú mellékletként csatolt táblázatokból látható, hogy a Szolgáltató pályázatában 2014. évre vonatkozóan 331,87 Ft/km vállalási díjra adott ajánlatot, amelyből 326,97 Ft/km összeget (98,5%) a ráfordítások képviselnek, 4,9 Ft/km összeget (1,5%) pedig a kalkulált nyereség tesz ki. A 2014. évi tényleges adatok alapján számított vállalási díj összege a megajánlottnál mintegy 7,83 forint/km összeggel alacsonyabb 324,04 Ft/km, melyből a költségek összege 320,56 Ft/km összeget, a nyereség pedig 3,48 Ft/km összeget tesz ki.

A bevételekkel nem fedezett költségek és a méltányos nyereség együttes összege 8.026 ezer forint, amely összeg egyező azzal, amelyet az Önkormányzat az év során (előlegként) már átutalt.

7. Tulajdonosi elvárások, finanszírozási helyzet, 2015. évre javasolt fejlesztések, megtakarítási lehetőségek

A Szolgáltatóval szemben a tulajdonosi jogok gyakorlója (jelen esetben a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt.) azt várja el, hogy valamennyi tevékenységét illetően az indokolt költségekre a bevételek fedezetet nyújtsanak. Az Ellátásért felelős és a Szolgáltató között létrejött szerződés erre vonatkozóan tételes előírásokat tartalmaz.

A Felek között létrejött közszolgáltatási szerződés rögzíti azt is, hogy „a szerződés időtartama alatt a jelen szerződés szabályai szerint megállapított, az Ellátásért felelős mindenkor éves költségvetésében - a Szolgáltató ajánlatában szereplő összeg figyelembevételével és a Szolgáltatóval történt előzetes egyeztetés alapján – rögzített pénzügyi ellentételezés előlegeként az Ellátásért felelős a tárgyévre előírányzott összeget négy egyenlő részletben a negyedév utolsó napjáig a Szolgáltató részére átutalja.”

A Szolgáltató az adott társadalmi-gazdasági viszonyok között – ceteris paribus - nem javasolja az Ellátásért felelősnek, hogy a szolgáltatás díjaiban jelen idő szerint változás következzen be.

Debrecen, 2015. február 11.

Mellékletek:

1. sz. melléklet – Indított járatok
2. sz. melléklet – Autóbuszok főbb adatai
3. sz. melléklet – Értékszelvény értékesítés, bevétel alakulása
4. sz. melléklet – Eredménykimutatás
5. sz. melléklet – Bevételekkel nem fedezett indokolt költségek meghatározása