



AGRIA VOLÁN Zrt.



Székhelye: 3300 Eger, Mátyás király út 134. Levélcím: 3301 Eger, Pf.: 74
Telefon: /36/ 521-100 Fax: /36/ 521-110

Vezérigazgató: (36) 521-121
Gazdasági igazgató: (36) 521-124

Személyszállítási üzletág igazgató: (36) 521-127
Műszaki üzletág igazgató: (36) 521-137

Humánpolitikai önálló o. v.: (36) 521-104
Vezető jogtanácsos: (36) 521-115

2010 NOV 11

Eger Megyei Jogú Város
Polgármesteri Hivatala

Habis László polgármester úr

EGER
Dobó tér 2.
3300

Tisztelt Polgármester Úr !

Eger, 2010. november 10.
Iktatószám: 5/1-396/2010.

Tárgy: Helyi járat
tarifaemelési javaslat
2011. január 1-től

Eger MJV Polgármesteri Hivatala GAZDASÁGI IRODA VAGYONGAZDALKODÁSI CSOPORT	
Érkezett: 2010 NOV 11.	
Szám: 56825-3	Melléklet:

Az Agria Volán Zrt. 2010. október 27-én 5/1-376/2010. iktatószámon elkészítette a 2011. január 1-től javasolt tarifaemelési előterjesztését Eger város helyi járatú utazási díjtételeire vonatkozóan.

A több változatban készített előterjesztést az Önkormányzattal a szóban történő egyeztetések után újra beküldjük, amely az egy- és összvonalas bérletek összevonása mellett, A. és B. változatban készült. Az átlagosan 3,5%-os mértékű tarifaemelés (A. változat) abban az esetben elegendő, ha 2011-ben is 55+17=72 millió Ft összegű lesz az önkormányzati normatív támogatás. A 7%-os tarifaemelés (B. változat) indoka a kisebb összegű, 55 millió Ft-os önkormányzati támogatás miatt kieső bevétel kompenzálása.

Jelen előterjesztés alapját Eger Megyei Jogú Város (mint megrendelő és a tömegközlekedés ellátásáért felelős szerv), valamint az Agria Volán Zrt. (mint vállalkozó) között létrejött 2005. január 1-től érvényes közszolgáltatási szerződés képezi, melynek 1.15. pontja értelmében a felek a szolgáltatás ellenértékéről a tárgyévet megelőző év utolsó önkormányzati közgyűlés időpontjáig megállapodnak.

1.) Rövid összefoglaló a helyi tömegközlekedési szolgáltatást végző tevékenység helyzetének alakulásáról

Társaságunk évről évre elkészítette a helyi közlekedés díjtételeire, valamint a várható bevételekre, ill. kiadásokra vonatkozó tervét, amelyekkel a szolgáltatás veszteség nélküli ellátását tudtuk volna biztosítani.

Az egyes években ténylegesen realizált nettó árbevétel azonban rendre alatta maradt a tervezett összegnek – ennek oka pedig döntően az évről évre nagyobb mértékű utascsökkenés volt.

Ehhez adódott még az üzemanyag árának hektikus változása, és a vállalkozásokra rakódó egyéb terhek (korkedvezményes nyugdíjárulék, fogyasztói árkiegészítések befagyasztása, áfa és adóterhek emelkedése, stb.) növekedése is, tovább növelve a ráfordításokat.

Mindezek hatására *a helyi járáti tevékenység már 2009. évben kritikus helyzetbe került, hiszen az évet közel 35 millió Ft-os veszteséggel zárta.* Ezzel a nagyarányú veszteséggel már a társaság cégszintű nyereségesség is bizonytalanná vált, s mivel a helyközi menetrendszerinti tevékenységhez az állam is jelentős összegű költségtérítést biztosít, **a keresztfinanszírozás nem tartható fenn a továbbiakban.**

2.) A társaság által az elmúlt évek időszakában megtett intézkedések a veszteség elkerülése, ill. annak mérséklése érdekében:

A társaság a 2005-2009. évek lényegesebb adatairól (már a 2010. évre benyújtott tarifaemelési előterjesztésében is) készített egy táblázatot, melyben a számok alakulásából világosan kiszűrhető, hogy az évek során folyamatosan megtettük a lehetséges költségcsökkentő intézkedéseket. Most 1. sz. mellékletként ismét csatoljuk az aktualizált táblázatot, melyben már a 2010. év várható adatai is szerepelnek.

A melléklet 1. sorában feltüntettük az értékesítés nettó árbevételének alakulását, ami világosan mutatja, hogy *az elfogadott tarifaemelések mértékét közel sem tükrözi a nettó árbevétel növekedése!* Rendre 1,0-1,7% körüli növekedés volt csak, 2009. és 2010. években pedig már mélyen a 2005. évi érték alá esik vissza a nettó árbevétel nagysága. A 3. és 4. sorok mutatják, hogy a díjemelésekből származó bevétel növekedést évről évre egyre nagyobb mértékben „tünteti el” az utascsökkenés. Így az utascsökkenés által okozott bevételkiesés 2009. évben már kétszer nagyobb és 2010. évben is még másfélszer nagyobb, mint amit a tarifaemelés jelentett.

Költségtakarékosság

Társaságunk látva a bevételek stagnálását, minden évben igyekezett a költséggazdálkodást a realitások határán belül szigorítani. Ez azt jelenti, hogy a 2006-2010. évek között 213 millió Ft-tal költöttünk a tevékenységre kevesebbet (az üzemanyagköltség kiszűrésével), mint amit pusztán csak az inflációs mérték indokolt volna.

A főbb költség sorokon a megtakarításokra vonatkozó adatok szintén az 1. sz. mellékletben található. Mivel az üzemanyag árát nem tudjuk befolyásolni, és az az egyik évről a másikra, sőt éven belül is elég hektikusan alakul, az 1. sz. melléklet 12. sz. sorában kiszűrtük a költségekből az üzemanyag sort, hogy látható legyen az e nélküli kiadásunk. A táblázatból látható, hogy **egyik évben sem használtuk fel az infláció mértékének megfelelő költségnövekedést (lásd 16. sor), így tudtunk költséget megtakarítani.** A 16. sorban feltüntetettek szerint:

- ❖ 2006. évben 20 millió Ft összegben döntően anyagtakarékossággal,
- ❖ 2007. évben 44 millió Ft összegben szintén főleg anyagtakarékossággal,

- ❖ 2008. évben pedig **66 millió Ft** összegben döntő mértékben jelentős létszámcsökkentéssel és átcsoportosításokkal, racionalizálásokkal értük ezt el,
- ❖ 2009. évben **7 millió Ft** összegű a megtakarítás,
2009. évre viszont már kimerültek az előző módon mozgósítható források, és a folyamat lassan visszafordul (az erőteljes anyagtakarékosság, a nagyjavítások hiánya egyre több javítást fog igényelni az átlagosan 12,5 év életkorú autóbuszoknál). Így a kedvezőbb 2009. évi üzemanyagárak ellenére sem volt mód a riasztó mértékű (12,5%-os) utascsökkenés miatt bekövetkező közel 50 milliós bevételcsökkenés „kivédésére”, és a *tevékenység mintegy 35 milliós veszteséggel zárta a 2009-es évet*,
- ❖ 2010. évben 75 millió Ft összegű a megtakarítás,
melyet a vállalt járatracionalizálással összefüggő létszám megtakarítással, valamint azért, mert 2010. évben egyáltalán nem volt béremelés, döntően a személyi jellegű ráfordítások soron valósítottunk meg.

3.) A 2010. éves várható veszteség okairól és a lehetséges intézkedésekről

A 2010. éves üzleti terv az Önkormányzat felé elég korai időpontban került benyújtásra, a gázolaj következő évi átlagárának prognosztizálása szinte lehetetlen volt. Ezért a terv csak a január 1-jén sorra kerülő jövedéki adó ismert összegű emelésével számolhatott, így a gázolaj éves átlagárát 204,85 Ft/literrel állítottunk be. Továbbá a bevételeknél az elfogadott 11,2%-os tarifaemelés mellett feltételeztük, hogy az utascsökkenés nem haladja meg a 3-5%-os mértéket.

Az I-IX. havi tény adataira épült éves várható adatok viszont azt mutatják, hogy a jegyek és bérletek értékesítése radikálisan tovább csökken a tervezettnél, de még a bázishoz viszonyítva is minden jegy és bérletfajta értékesítése alacsonyabb, pl. a menetjegyek és az összvonalas bérlet esetében kiugróan nagy az eltérés (a részletes adatokat az alábbi táblázat tartalmazza).

Megnevezés	2009. tény db	2010. terv db	2010. várható db	Eltérés tervtől db	Eltérés bázistól %
Menetjegy elővételben	596.676	640.500	505.230	-135.270	-15,3%
Menetjegy buszon eladott	187.095	163.000	152.225	-10.775	-18,6%
Egyvonalas bérlet	26.778	25.614	24.323	-1.291	-9,2%
Összvonalas bérlet	30.002	29.400	26.389	-3.011	-12,0%
T/Ny bérlet	110.199	103.900	99.016	-4.884	-10,1%
Árkiegészítésre nem jogosító (kismama) bérlet	1.150	1.060	1.280	+220	+11,3%

A tervtől való elmaradás azt eredményezi, hogy (a T/Ny bérletekhez kapcsolódó fogyasztói árkiegészítésekkel együtt) várhatóan 56 millió Ft összeggel alacsonyabb nettó árbevételt realizálunk.

Az ebből kialakuló helyzetet súlyosbítja, hogy az üzemanyagok árai ismét drasztikusan növekedtek, megközelítve a 2008. évi árrobbanásakor bekövetkező szintet. Ennek hatása a 2010-re beállított üzleti tervszámhoz viszonyítva 22 millió Ft összegű többletköltség lesz.

A társaság a tevékenység személyi jellegű ráfordításainál is jelentős erőfeszítéseket tett a költségtakarékosság érdekében. 8,2%-os mértékű km teljesítmény csökkentést értünk el, az autóbuszvezetők létszámát 2 fő helyett 5 fővel csökkentettük.

Ezzel, valamint a 2010. január végén kötött bérmegállapodás betartásával (melynek értelmében társaságunk gyakorlatilag bérfejlesztést nem hajtott végre) a tervezett összeghez képest igen lényeges, 46 millió Ft összegű személyi jellegű megtakarítást ért el.

A 2010. évi várható adatok világosan rámutatnak, hogy – annak ellenére, hogy a tervekben vállaltakon túl további megtakarításokat értünk el, a még mindig igen magas, átlagosan 11%-os utasszám csökkenés következtében a tervezett összegtől 56 millió Ft-tal elmaradó bevételkiesés + a gázolaj árának emelésével jelentkező 22 millió Ft-os többletköltség együttes hatását (azaz 78 millió Ft-ot) már nem tudja a társaság kompenzálni. (Lásd 2. sz. melléklet 1-3. oszlopait)

A helyzet súlyosságára a tárgyévben már több alkalommal írásban és bizottsági megbeszéléseken is felhívtuk az Önkormányzat figyelmét. A társaság és az Önkormányzat tagjaiból létrehozott közös munkabizottsági üléseken, valamint a Habiş László polgármester úrnak beküldött 2010. április 16-i, ill. 2010. augusztus 2-i írásos előterjesztésben is kértük, hogy a várható negatív eredmény elkerülése érdekében az 55 millió Ft-os normatív támogatáson túl is biztosítsa a veszteségtérítésének lehetőségét.

Az önkormányzat részéről ígéretet kaptunk az 55 millió Ft összegű normatíván túl egy további, 17 millió Ft-os normatív támogatás megítélésére. Ezt figyelembe véve a tevékenység vesztesége a -32,2 millió Ft-ról -15,0 millió Ft összegűre mérséklődhet.

(A fentebb részletezett 2010. évi tervezett, várható adatokat és azok eltéréseit az előterjesztés 2. sz. mellékletének 1-3. oszlopában mutatjuk be. Ugyanezek a várható adatok összevontan megtalálhatóak az 1. sz. melléklet 2010. évi oszlopában is, a 2009. éves tényadatokhoz viszonyítva, ill. a megtakarításokat az inflációval megemelt költséghez hasonlítva.)

4.) A 2011. évre vonatkozó elképzelések

A tevékenység az utóbbi két év negatív eredménye miatt igen nehéz helyzetben van. A jelenlegi és a következő év gazdasági megszigorításai miatt a társaságunk nem kíván túl nagy tarifaemelést betervezni, mivel a lakosság teherbíró képességét és az eddigi utasszám csökkenést látva ez nem látszik célszerű megoldásnak.

Ugyanakkor a Közszolgáltatói szerződés értelmében, valamint a tulajdonos MNV Zrt. elvárásainak megfelelően veszteséges tevékenységet nem végezhetünk. A jövő évi költségek tervezésénél az előre jelzett 3,5%-os mértékű inflációt vettük figyelembe, mint ahogyan a 2. sz. mellékletből kitűnik. Ha a 2011. évi összes költség és ráfordításunkat (kivéve az üzemanyag ára) a táblázatban szereplő növekedéssel kalkuláljuk, 26,5 millió Ft többletkiadás lép fel. Ennek fedezetére, valamint a veszteség kiküszöbölésére 0/pozitív eredményig 41,8

millió Ft bevétel növekedésre lesz szükség; ezen belül 39 millió Ft-ot nettó árbevételből elérve további 3,3 millió Ft-ot az egyéb bevételek növekedése hoz.

A 39 millió Ft többlet nettó árbevétel úgy érhető el, hogy a tarifaemelést 3,5%-os inflációs szinten határozzuk meg (A. változat) és - feltételezve, hogy az utascsökkenés 2010-ben megáll, a szeptemberi és októberi jegy- és bérlet értékesítésre alapozva - éves szinten 3%-os értékesítés növekedést prognosztizálunk (lásd 3/A. sz. mellékletet).

Természetesen a normatíva + állami költségvetési költségtérítés bázis összegére is számítunk, azaz 51 millió Ft költségvetési + 72 millió Ft önkormányzati támogatásra.

Amennyiben az idei évben még várható 17 millió Ft összegű önkormányzati normatíva nem képezi részét a 2011. évi támogatásnak (B. változat), úgy ezt akkor egy magasabb, átlagosan 7%-os tarifaemeléssel tudjuk csak kompenzálni (lásd 3/B. melléklet és 2. sz. melléklet 7-8. sz. oszlopa).

5.) A 2011. évre vonatkozó tervek a költséggazdálkodás területén

Az előterjesztés 2. sz. mellékletének 4-6. oszlopában bemutatjuk a társaság helyi tevékenységére vonatkozó 2011. évre tervezett összevont költség és bevétel adatokat.

Röviden a költségsorok tervezéséről:

- Üzemanyag (gázolaj+motorolaj költsége) sor:
Mivel a gázolajár mozgását igen nehéz és bizonytalan tervezni (2010. évben pl. október 20-ig bezárólag 22 alkalommal változott az ár), ezért csupán az eltelt több év hullámvázából következtetve feltételezzük, hogy 2011-ben ismét bekövetkezhet egy viszonylagos csökkenés. Éves átlagban 230 Ft/liter átlagárral terveztük a gázolajköltséget. Szükséges azonban megjegyezni, hogy az üzemanyagköltség elem a legnehezebben becsülhető és tervezhető az árak jelentős ingadozása miatt.
- Gumi, fenntartási anyagok, energia, stb. költségei:
A költségvetési előirányzatban 2011. évre vonatkozó várható inflációs mértékkel, azaz 3,5%-os növekedéssel számoltunk.
- Idegen javítások és egyéb igénybevett szolgáltatások költsége:
Mivel a tevékenységnél az utóbbi években rendre 2 db új autóbuszt beszereztünk és 2011. évben is tervezzük ezt, vélhetőleg sikerül az idegen javítások terén az inflációs emelkedést megtakarítani. Az egyéb szolgáltatások (pl. biztosítás, bankköltség, stb.) áaira nincs befolyásunk, ezek infláció körüli mértékben biztosan emelkednek.
- Személyi jellegű ráfordítások:
A bér és személyi jellegű egyéb kifizetések soron belül a bérköltséget az inflációs 3,5%-os mértékkel emeltük. Természetesen mivel a helyi tevékenység

része a társaságnak, a cégszintű bértárgyalások lesznek a mérvadóak a helyi tevékenységnél is, de erről információt csak 2011. januárjában kapunk.

A személyi jellegű egyéb kifizetéseket (melyek pl. az étkezési utalványokat, az Szja-t, a betegszabadság és táppénz társaságot terhelő kifizetéseit, stb. foglalják magukban) bázis szinten terveztük.

A bérjárulékokon belül tovább emelkedik az autóbuszvezetők karkedvezményét biztosító járulék fizetése. Önmagában ez a járulékfizetés (melyet a jogszabály 2008-tól 2011-ig bezárólag emel 100%-os mértékre) kb. 21 millió Ft-tal terheli a helyi tevékenység 2011. évi költségeit.

- Értékcsökkenés:

A jelenlegi autóbusz állományból év végén 21 db nem nullás állomány, azaz értékcsökkenést számolunk el utánuk. 2010. évben 2 db új autóbuszt vásárolunk, 2011. évben szintén 2 db új beérkezéssel kalkulálunk. Ezért a 2011. évi értékcsökkenés mintegy 8 millió Ft-tal magasabb lesz a bázis év összegénél.

- Egyéb, pénzügyi, rendkívüli ráfordítások:

Az így összevont ráfordítások összege várhatóan kevéssel a bázisérték alatt alakul. Ezen belül két lényeges tételt tartalmaz:

- Egyrészt az autóbuszvezetők karkedvezményes nyugdíját biztosító járulékfizetésre, a Számviteli törvény értelmében 2011. évben is megképezzük a céltartalékot 21,3 millió Ft összegben. (Ezzel összefüggésben az előző évi céltartalék képzése tárgyévi feloldása is megjelenik a 19. sorban ugyanakkora összeggel, mint egyéb bevétel.)
- Másrészt a társaságunknál cégszinten 2009. év óta az addigi negatív társasági adóalap pozitív összegűvé vált, melynek következtében helyi iparüzési adót és építményadót fizetünk 2010. évben. A kétféle adó társasági szinten mintegy 48 millió Ft-ot jelent, melyből a helyi tevékenységet kb. 8,5 millió Ft terheli az egyéb ráfordítás soron belül. Ezt az összeget változatlan nagyságrendben állítottuk be a 2011. év ráfordításai közé. Az előző két pontban említett két nagyobb tételén kívül több kisebb összegű ráfordítás merül még fel, pl. gépjárműadó, fizetett károk, környezetterhelési díj, innovációs járulék, stb.

6.) A 2011. évre vonatkozó tarifaemelési javaslat

Összes bevétel (2. sz. melléklet 20. sora)

Ahhoz, hogy a tevékenység elkerülje a veszteséget, a **901 millió Ft összegű kiadással szemben ugyanakkora összegű bevételhez is hozzá kell jutnia társaságunknak.**

Ismerve a jelenlegi költségvetési büdzsé nehézségeit, arra nem számíthatunk, hogy a költségvetési normatívaresz emelkedni fog – viszont elengedhetetlenül szükséges az is, hogy a bázis mértéket 2011. évben is megkapja társaságunk (72 millió Ft önkormányzati, + 51 millió Ft költségvetési normatíva).

Ezen felül szükséges még a nettó árbevétel + egyéb bevételek összegének 778 millió Ft összegű elérése is. Ebből 742 millió Ft nettó árbevétel akkor teljesül, ha a beterjesztett tarifaemelési kérelmünk elfogadásra kerül és megvalósul az utasszám növekedés is.

Előterjesztésünkben a 3/A. sz. mellékletben mutatjuk be az egyes jegy- és bérletfajtákra alkalmazott tervezett árakat és az ebből származó bevételeket (A. változat).

Összességében a súlyozott tarifaemelés átlagos indexe megfelel a jövő évre érvényes infláció 3,5%-os mértékének.

A *menetjegyek* esetében az elővételi menetjegy ára emelkedik 20 Ft-tal, a buszon eladott menetjegy tekintetében a gyors pénzkezelés és utasáramlás érdekében nem célszerű az eddigi 300 Ft-os kerek összegtől eltérni.

Az *egyvonalas bérlet* értékesítésből a nettó árbevételünknek mindössze 11%-a származik. Amint az a 4. sz. mellékletben is látható a 19 feltüntetett városból 10 városban már több év óta nincs egyvonalas bérlet. Társaságunk is az összvonalas bérlet vásárlását preferálja, mellyel az utazóközönség sokkal bővebb közlekedési ellátását tud igénybe venni. Ezért az eddigi egy- és összvonalas bérlet helyett *bevezetni kívánunk egy teljesáru bérletjegyet 4.625 Ft-os egységáron, amely a teljes hálózat igénybevételére jogosít.*

A *T/Ny bérlet, ill. az árkiegészítésre nem jogosító (kismama) bérlet* esetében az emelés mindössze 50 Ft. Mivel a T/Ny bérletekhez kapcsolódik az igénybe vehető fogyasztói árkiegészítés, így a nettó árbevételünk majdnem 50%-a ebből a bérlet értékesítésből származik. Ezért igen fontos, hogy ezt az utazó közönség réteget ne veszítsük el.

A 3/B. sz. mellékletben látható, hogy ha az önkormányzati 17 millió Ft összegű többlet támogatás nem jelenik meg a bevételünkben, akkor a 901 millió Ft összegű bevétel eléréséhez a tarifát már 7,0%-os mértékben kellene megállapítani (B. változat, 3/B. sz. melléklet).

A 4. sz. mellékletben ismételten bemutatjuk, hogy az Eger városban alkalmazott utazási díjtételek (a buszon eladott menetjegy kivételével) mélyen alatta maradnak a 19 város áraiból számolt átlagnak. Ez egyben azt is jelenti, hogy ha más városok tarifáival értékesítettük volna a jegyeket, bérleteket, a „g” oszlopban szereplő összeggel nagyobb bevételt értünk volna el! Így csak a 15. helyet foglalhatjuk el a bevételekből számított sorrendben.

Összefoglalás

- 2010. évben a helyi járat gazdálkodási egyensúlya a 2009. évhez hasonlóan jelentősen felborult, hiszen a 11%-os utasszám csökkenésből adódó mintegy 56 millió Ft-os bevétel kiesést és az üzemanyag áremelés miatti 22 millió Ft-os többletköltséget már nem tudjuk kompenzálni. A tevékenység emiatt várhatóan -32 millió Ft összegű veszteséggel zárta volna az évet.

- 2010. évben az önkormányzat (mint megrendelő) az 55 millió Ft-os összegű normatív támogatáson túl további 17 millió Ft összegű támogatást biztosít a tevékenység veszteségének mérséklése érdekében.
- 2011. évi költségeinket - eltekintve az üzemanyag költségtől - összességében az inflációs mértéken belül kívánjuk tartani (3%-os növekedés).
- Ezen túl átlagosan 3,5%-os tarifaemelés és 3%-os utasszám növekedés szükséges ahhoz, hogy az árbevételünk 5,5%-kal növekedjen.

Összefoglalva a 2010. és 2011. év helyi járatí tömegközlekedés helyzetét megállapítható, hogy a tarifaemelés semmiképp nem kerülhető el. Ennek ellenére a társaságnak nem célja a lakosság minél nagyobb mértékű megterhelése az inflációt meghaladó tarifaemeléssel. Az árak további emelése visszahatna az utasszámra is és a várható növekedés helyett ismételen csökkenés következne be, ami tovább ronthatja a jelenlegi helyzetet. Ugyanakkor látható, hogy a társaság gazdálkodási egyensúlya sem biztosítható 901 millió Ft összeg alatti bevétellel.


A képviselőtestület felé az alacsonyabb 3,5%-os mértékű tarifaemelés elfogadását javasoljuk. A gazdálkodás egyensúlyának biztosításához pedig olyan javaslattal élünk, hogy a 2011. év I. negyedének lezárásakor tájékoztatjuk az Önkormányzatot a helyi közlekedési tevékenység 2010. éves, valamint 2011. I. negyedévi gazdálkodásáról - figyelembe véve az utasszám tényleges alakulását és az egyéb jogszabályok akkorra már megismert változásait is.

Annak a beszámolóknak a függvényében javasoljuk, hogy sor kerüljön az önkormányzati normatív támogatás 55 millió Ft feletti összegének 17 millió Ft-tal történő megemelésére.

Melléklet: 5 db

Üdvözléttel

AGRIA VOLÁN Zrt.
Eger
Mátyás király u. 134.
6


Kelemen Imre
vezérigazgató


Dr. Gál József
gazdasági igazgató