



**Kecskemét Megyei Jogú Város
Alpolgármestere**

TÁJÉKOZTATÓ

**Kecskemét Megyei Jogú Város Közgyűlése
Személyszállítási Közszolgáltatás Ellátását Vizsgáló Ideiglenes Bizottság
2019. február 15-én
tartandó ülésére**

Tárgy: A DAKK Dél-Alföldi Közlekedési Központ Zrt. 2012-2018. évek közötti gazdálkodása

Az előterjesztést készítette: Mérnöki Iroda
Öveges László irodavezető
Városüzemeltetési Osztály
dr. Orbán Csaba osztályvezető

Kezelési megjegyzés: határozat-tervezet

Döntési változatok száma: 1

Melléletek: közgyűlési előterjesztés

Véleményezésre megkapta:

Egyéb szervezet, külső szakértő:

Megtárgyalta:

Törvényességi észrevételem nincs:

Dr. Határ Mária s.k.
jegyző



Kecskemét Megyei Jogú Város Alpolgármestere

Ügyiratszám: 1078-13/2019.

TÁJÉKOZTATÓ **Kecskemét Megyei Jogú Város Közgyűlése** **Személyszállítási Közszolgáltatás Ellátását Vizsgáló Ideiglenes Bizottság** **2019. február 15-én tartandó ülésére**

Tárgy: A DAKK Dél-Alföldi Közlekedési Központ Zrt. 2012-2018. évek közötti gazdálkodása

Tisztelt Bizottság!

Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata és a DAKK Dél-alföldi Közlekedési Központ Zrt. (továbbiakban: DAKK Zrt.) között 2016. december 22-én, Kecskemét Megyei Jogú Város közigazgatási területén autóbusszal végzett menetrend szerinti helyi személyszállítási közszolgáltatás ellátására közszolgáltatási szerződés (továbbiakban: Közszolgáltatási Szerződés) jött létre.

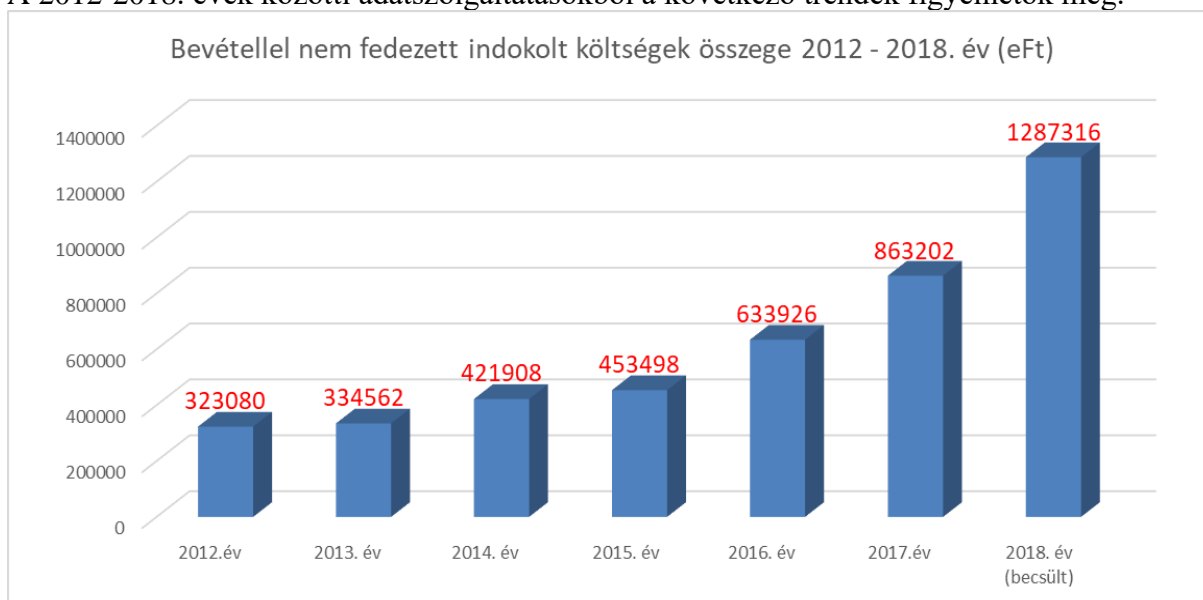
A Közszolgáltatási Szerződés IX.5. pontja és 4. sz. melléklete részletesen meghatározza azoknak a havi, negyedéves és éves adatszolgáltatásoknak a tartalmát és határidejét, melyeket a DAKK Zrt.-nek folyamatosan teljesítenie kell.

A DAKK Zrt. és jogelődje a Kunság Volán Zrt. a 2012-2016. évekre vonatkozó adatszolgáltatásait – a 2016. évi éves közszolgáltatási beszámoló kivételével - határidőre megküldte. 2017. évben azonban a DAKK Zrt. a közszolgáltatási szerződésben foglaltak és az év közben írásban többször is megküldött önkormányzati kérés ellenére a 2017. évi gazdálkodásáról szóló beszámolóit 2017. december 22-én(!) teljesítette először a 2017. 1-10. hó időszakára vonatkozóan. Az éves közszolgáltatási beszámolóját a szerződésben rögzített 2018. március 31-i határidővel szemben is csak 2018. április 25-én küldte meg elektronikusan, azaz nem szerződésszerűen teljesítette azt. Ennek a szolgáltatói magatartásnak köszönhetően a megrendelő önkormányzat részére az év közbeni forgalmi és gazdálkodási kontroll, valamint a szükséges intézkedések megtételének lehetősége nem volt biztosítva. 2018. évben az adatszolgáltatásokat először 2018. I-VI. hónapra vonatkozóan csak 2018. augusztus 6-án kaptuk meg, melyet megelőzően szintén írásban kértük a DAKK Zrt.-t az adatszolgáltatási kötelezettségeinek szerződésszerű teljesítésére.

A nem szerződésszerű adatszolgáltatás alapján a DAKK Zrt. gazdálkodásának jellemzőit az alábbi összesítésekben mutatom be.

1. Trendek

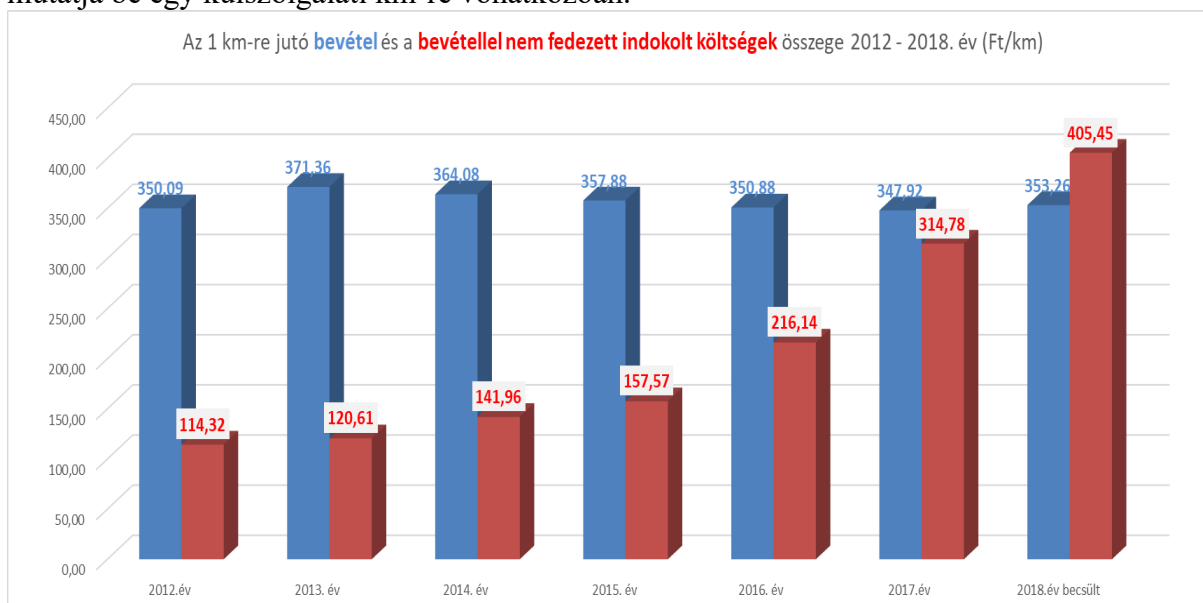
A 2012-2018. évek közötti adatszolgáltatásokból a következő trendek figyelhetők meg.



A táblázatból megállapítható, hogy 2015. óta folyamatosan növekednek a bevétellel nem fedezett indokolt költségek. 2015-ről 2016-ra 180.428 eFt-tal (39,8 %), míg 2016-ról 2017-re további 229.276 eFt-tal (36,1 %) növekedtek a szolgáltató bevétellel nem fedezett indokolt költségei. A DAKK Zrt. által megküldött 2018. I-XI. havi adatok alapján a 2018. évben várható bevételekkel nem fedezett indokolt költségek 2017. évhez képest 424.114 eFt-tal (49,1 %) tovább emelkedhetnek.

A táblázat adataiból az is jól látszik, hogy 2015. évtől kezdve a bevétellel nem fedezett indokolt költségek összege 2015. és 2017. évekre vonatkozóan közel duplájára, míg 2016. és 2018. évekre vonatkozóan több, mint duplájára emelkedett.

A következő táblázat a Kecskeméten autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállítási közszolgáltatás bevételeinek és a bevétellel nem fedezett indokolt költségeinek összegét mutatja be egy külszolgálati km-re vonatkozóan.

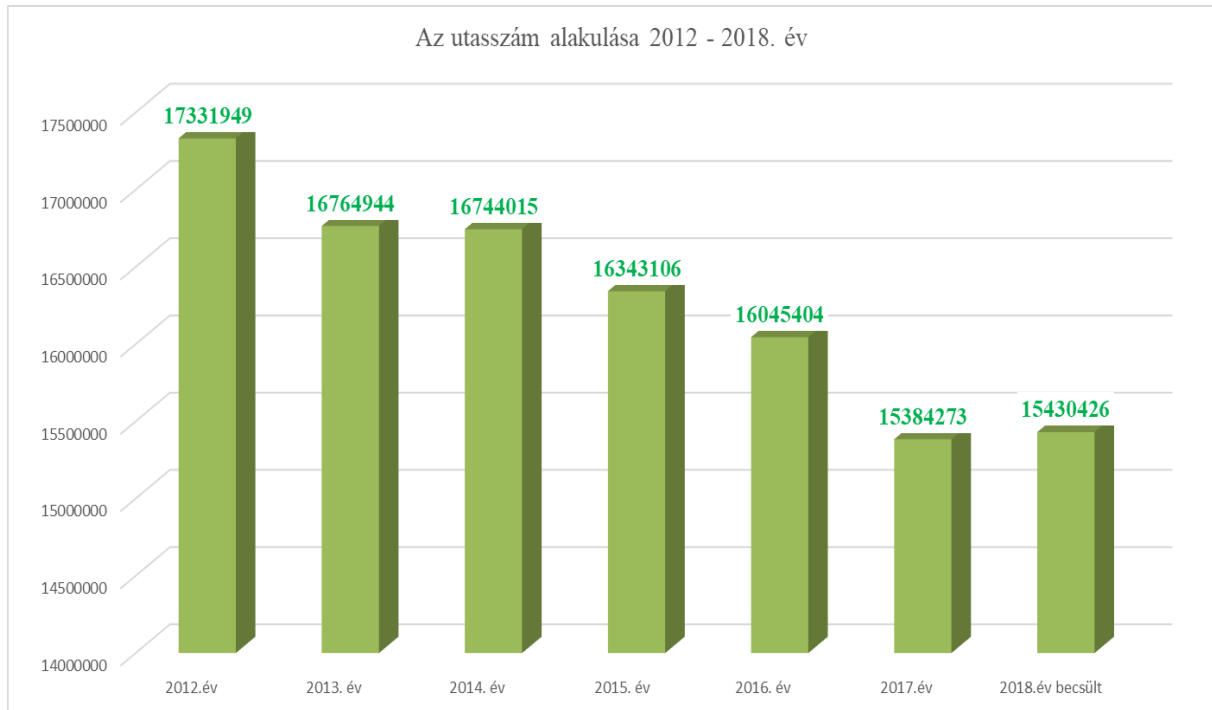


Megjegyzés: Az állam által biztosított bérkompenzációt nem számítva az 1 km-re jutó bevétel 2017. évben csak 328,63 Ft/km, 2018. évben pedig várhatóan csak 306,13 Ft/km lesz!

A táblázatból megállapítható, hogy

- a bevételek egyre kisebb mértékben nyújtanak fedezetet a szolgáltatás költségeire, a 2012. évi 74 %-ról 2018-ra várhatóan 41 %-ra csökken,
- a bevétellel nem fedezett indokolt költségek az inflációs környezetet jóval meghaladó mértékben emelkednek.

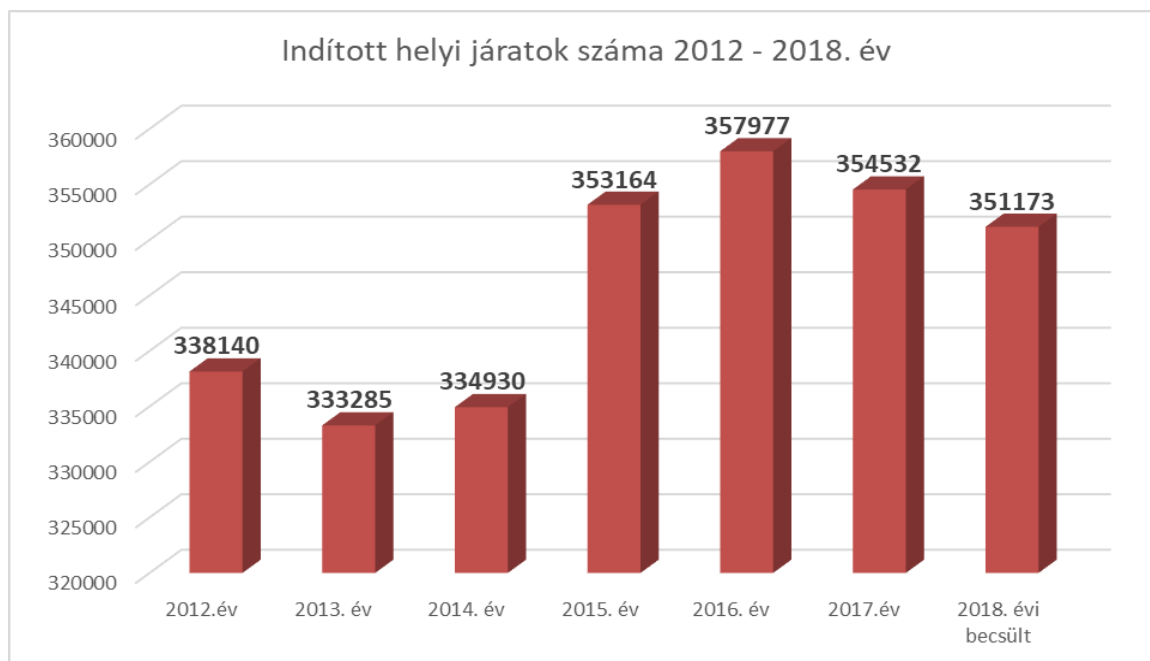
Kecskemét helyi menetrend szerinti hálózatának utasszámait mutatja be a következő táblázat.



Az ábrából megállapítható, hogy az előző évek egyenletes tendenciájához képest 2016-ról 2017-re megduplázódott az utasvesztés százalékos mértéke, **mely önmagában** – mivel tarifaemelésre, valamint az állam által biztosított szociálpolitikai támogatás tételeinek emelésére nem került sor - **22.247 eFt-tal növelte a közszolgáltatás támogatási mértékét.**

2018. évi várható utasszámot kedvezően befolyásolta a 34-es számú vonal indításából származó növekedés, míg negatívan hatott rá a Rákóczi útra vonatkozó döntés, illetve az aluljáró teljes lezárása miatti terelésből – egyelőre ismeretlen mértékű – utas lemorzsolódás. Így valószínű, hogy 2018. évben kb. a 2017. évvel megegyező utasszám lesz.

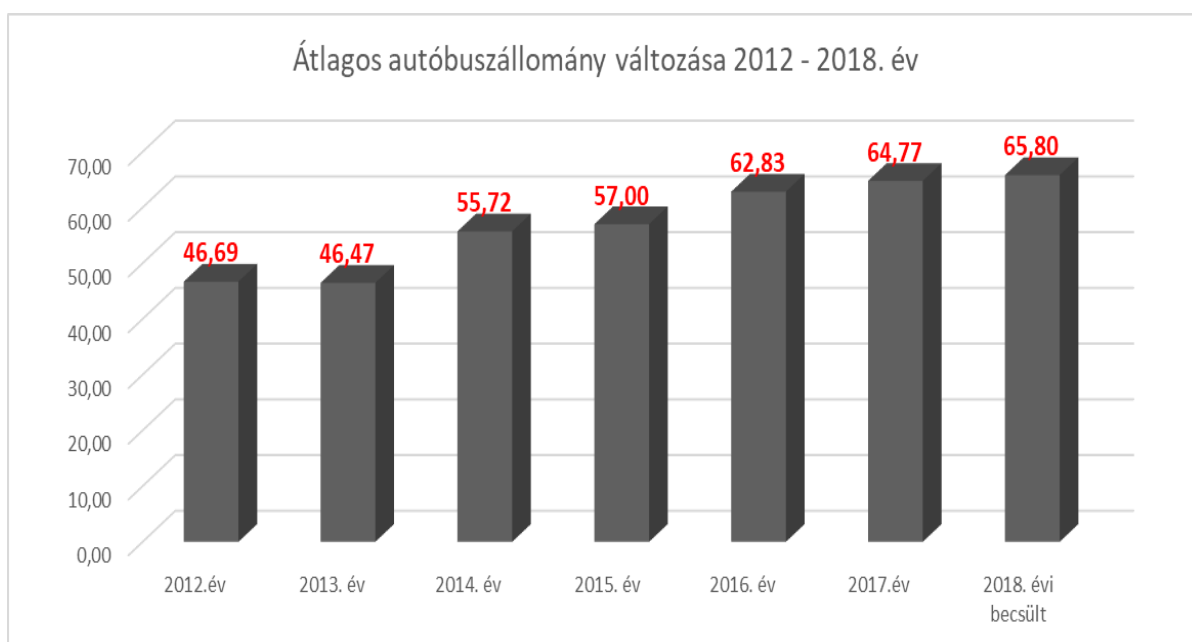
A következő táblázat az indított helyi járatok számát mutatja be a 2012-2018. évek közötti időszakra vonatkozóan.



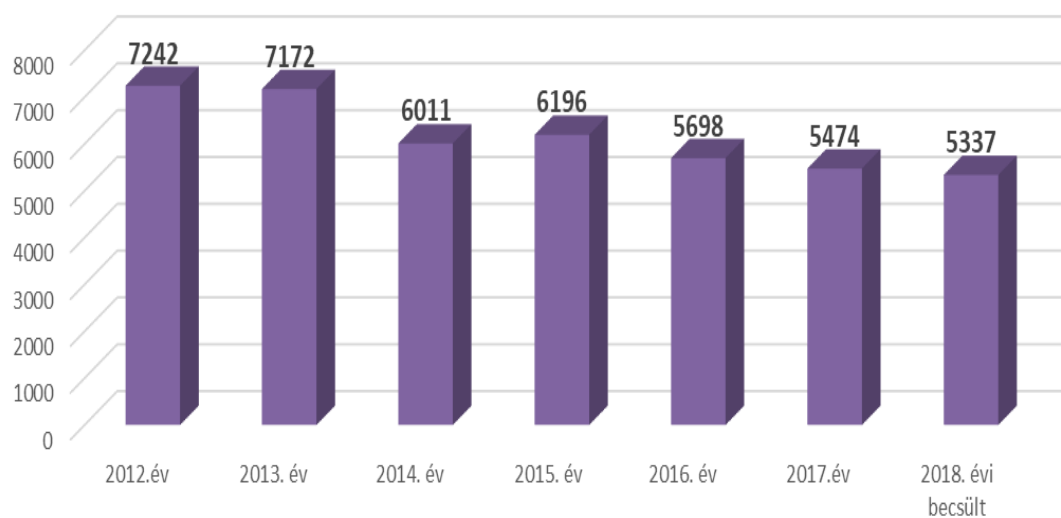
Fenti két táblázatból megállapítható, hogy a szolgáltatás mennyiségi bővítése sem tudta megakadályozni a közösségi közlekedés térvesztését a közlekedési munkamegosztásban.

2. Hatékonyság

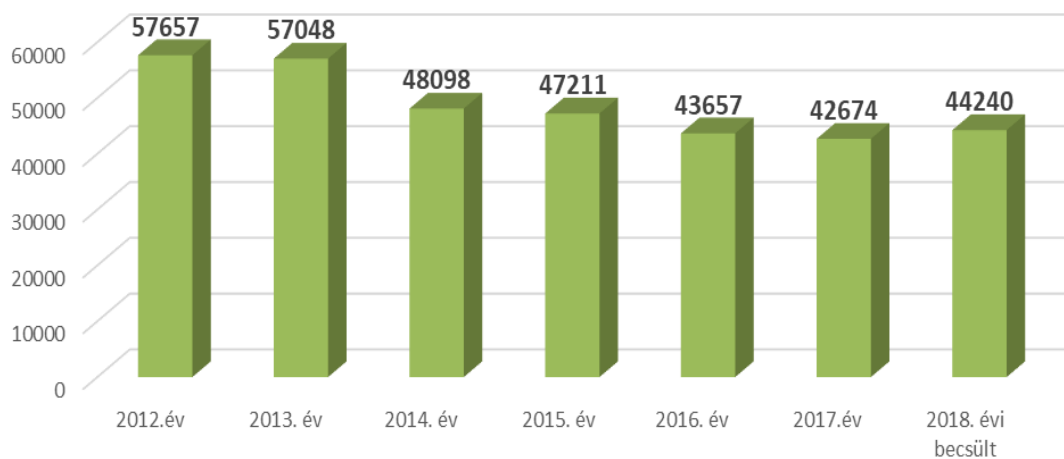
A forgalomszervezés hatékonyságát mutatják be a következő táblázatok.



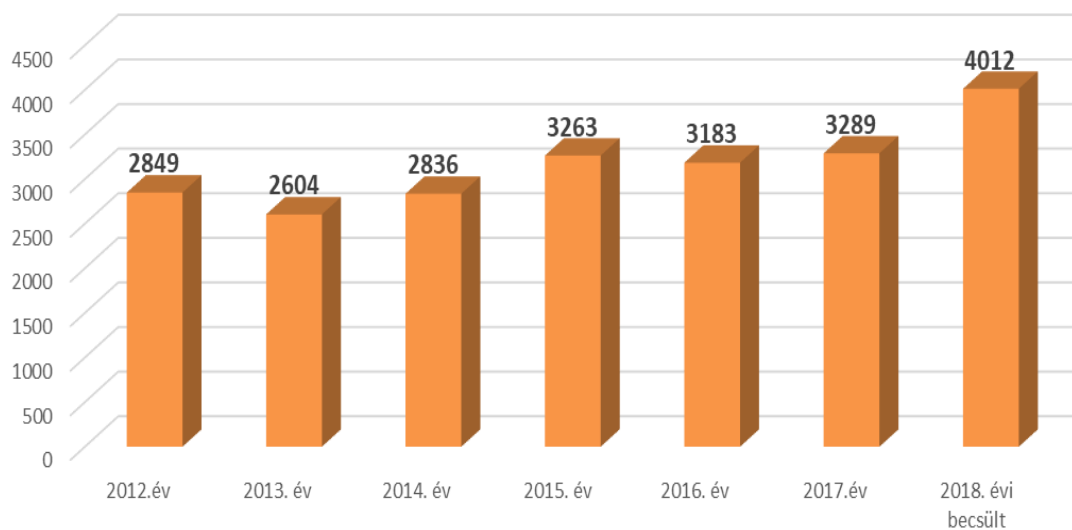
1 autóbuszra jutó menetrend szerinti járatok száma 2012 -2018. év



1 autóbuszra jutó hasznos km 2012 - 2018. év



1 autóbuszra jutó rezi km 2012 - 2018. év



A táblázatokból megállapítható, hogy 2012. évhez viszonyítva

- az 1 autóbuszra jutó menetrendszerinti járatok száma 26,3 %-kal 5337-re csökkent,
- az 1 autóbuszra jutó hasznos km 23,3 %-kal szintén csökkent,
- az 1 autóbuszra jutó rezsi km-ek száma 40,8 %-kal 4.012 km/autóbusz mértékre emelkedett,
- a kiszolgáláshoz szükséges átlagos autóbusz állomány is 40,9 %-kal, 65,80 értékre nőtt.

A szolgáltató beszámolójában jelezte, hogy az autóbuszok számának emelésére azért kényszerül, mert a Mercedes Hybrid csuklós autóbuszok műszaki meghibásodásának gyakorisága megítélése szerint magas és a tervezett, valamint eseti javítások lebonyolításához szükséges idő is soknak mondható.

2016-2017. évekre vonatkozóan rendelkezésünkre áll a 2 naptári napnál hosszabb javítási idők miatt kieső naptári napok száma, melyet részletesen a következő táblázat mutat be.

	Kieső napok száma			Átlagos autóbuszállomány			Egy autóbuszra jutó kieső napok száma		
	2016	2017	Változás	2016	2017	Változás	2016	2017	Változás
DAKK Zrt. saját állományú autóbuszai	2453	3130	127,6	37,71	39,77	105,5	65,05	78,70	121,0
Mercedes Citaro Hybrid autóbuszok	1357	1741	128,3	25	25	100,0	54,28	69,64	128,3
Összesen:	3810	4871	127,8	62,71	64,77	103,3	119,33	148,34	124,3
Mercedes Citaro Hybrid autóbuszok (MOD-630 nélkül)	1357	1407	103,7	25	24,08	96,3	54,28	58,43	107,6
Összesen:	3810	4537	119,1	62,71	63,85	101,8	119,33	137,13	114,9

A táblázatból megállapítható, hogy

- a teljes autóbuszállomány javítási igénye **2016-ban 10,43 év(!), 2017-ben 13,34 év(!), azaz 2017. évben 27,9 %-kal emelkedett,**
- a két állomány kieső napjai közötti megoszlás mindkét évben **azonos(!)**, azaz 2016-ban is 36-64%, 2017-ben is 36-64 %,
- a DAKK Zrt. egy saját állományú autóbuszára jutó kieső napok száma 2016-ban 19,8 %-kal, 2017-ben 13 %-kal magasabb a Mercedes Hybrid csuklós autóbuszokhoz képest,
- **ha a Mercedes Hybrid autóbuszok kieső napjait korrigáljuk a MOD-630 frsz-ú autóbusz karambolos javításának időigényével, mely 2017.01.01-től 2017.11.30-ig folyamatosan tartott, akkor a többi 24 db autóbuszra jutó kieső napok száma alapján jól látszik, hogy annak mértéke 2016-hoz képest csupán 3,7 %-kal emelkedett, szemben a DAKK Zrt. saját üzemeltetésű autóbusz állományának 27,6 %-os növekedésével.**

Vizsgálat alá kerültek a szolgáltatói adatszolgáltatások felhasználásával a Mercedes Citaro Hybrid autóbuszok és a DAKK Zrt. által biztosított autóbuszállomány futásteljesítményre vonatkozó adatai is, melyeket a következő táblázat tartalmaz.

	Futásteljesítmény /ekm/			Átlagos autóbusszállomány			Egy autóbuszra jutó futásteljesítmény /ekm/		
	2016	2017	Változás	2016	2017	Változás	2016	2017	Változás
DAKK Zrt. saját állományú autóbuszai	1388	1633	117,7	37,71	39,77	105,5	36,81	41,06	111,6
Mercedes Citaro Hybrid autóbuszok	1414	1341	94,8	25	25	100,0	56,56	53,64	94,8
Összesen:	2802	2974	106,1	62,71	64,77	103,3			

A táblázatból megállapítható, hogy az 1 autóbuszra vonatkozó futásteljesítmény

- a Mercedes Citaro Hybrid autóbusszállományra nézve 2016-ban 53,7 %-kal, 2017-ben 30,6 %-kal volt magasabb a DAKK Zrt. által üzemeltetett autóbuszokhoz képest.

Fentiek alapján igazolható, hogy szolgáltatónak elsősorban nem a Mercedes Citaro Hybrid csuklós autóbusszállomány műszaki rendelkezésre állási szintjének csökkenése miatt kellett tovább emelnie a járműállomány méretét, hanem

- a saját autóbusszparkjának műszaki megbízhatósági szintjének csökkenése, illetve,
- az autóbusszvezetői állomány hiányos üzemeltetési kompetenciáinak következtében a Mercedes Citaro Hybrid állomány műszaki rendelkezésre állási napjainak csökkenése miatt.

3. Költség tételek

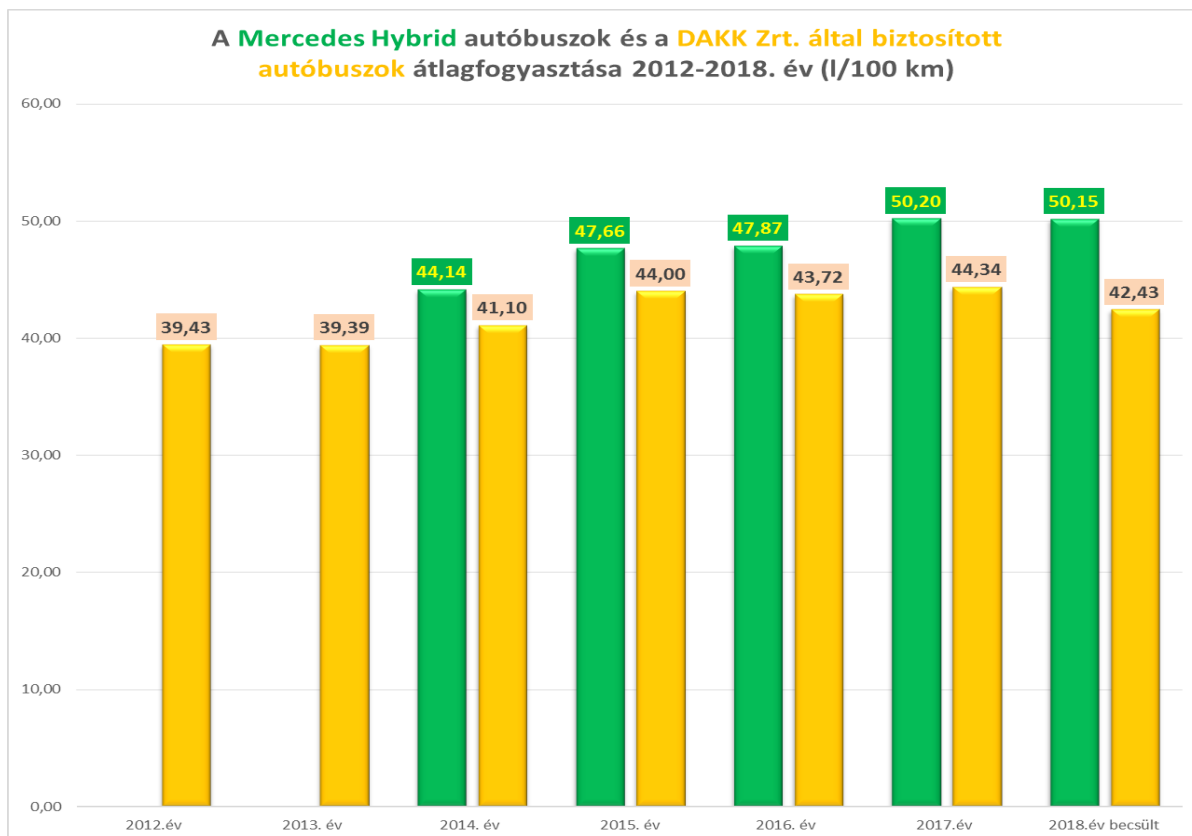
3.1. Üzemanyag költség

Az üzemanyag költség forintban kifejezett értékéből nem lehet egzakt következtetéseket levonni a szolgáltató üzemanyag gazdálkodásának hatékonyságáról, mert

- az üzemanyag piaci ára folyamatosan változik,
- az üzemanyag árából visszaigényelhető jövedéki adó mértéke függ a világpiaci ártól,
- a szolgáltató által a különböző időszakokra vonatkozó pályázati eljárásai során elért mennyiségi kedvezmény is az egyes évek között eltérő lehet.

Fentiek figyelembevételével a szolgáltatáshoz felhasznált üzemanyaggal történt hatékony gazdálkodás megítéléshez az autóbuszok átlagfogyasztását érdemes vizsgálni.

Ezeknek az értékeknek az alakulását mutatja be a következő táblázat.



A táblázatból megállapítható, hogy

- a DAKK Zrt. által biztosított autóbuszok átlagfogyasztása 2013. évhez képest 2017. évben 12,5 %-kal volt magasabb szinten,
- a Mercedes Citaro Hybrid csuklós autóbuszok átlagfogyasztása 2014. évhez 13,7 %-kal, az első teljes évhez képest (2015) is 5,2 %-kal volt magasabb szinten 2017. évben.

Üzemanyag megtakarítás

A gázolajköltség alakulásához szorosan kapcsolódik a társaság üzemanyag megtakarítási rendszerének ösztönző hatása és ezzel párhuzamosan az autóbuszok havi fogyasztási adatainak vizsgálata, valamint a vizsgálatok eredménye alapján a szükséges szakmai és munkáltatói intézkedések megtétele is.

A következő táblázat a 2013-2016 közötti időszak üzemanyag megtakarításra vonatkozó gazdálkodási adatait tartalmazza. 2017. évre vonatkozóan adatszolgáltatás a DAKK Zrt. részéről nem történt!

	2013.év	2014.év	2015.év	2016.év
üzemanyag megtakarítás /eFt/	12693	17918	5336	4952
<i>kifizetett liter</i>	89035	102389	30491	28297
<i>kifizetéshez használt átlagár</i>	143	175	175	175

Az adatokból látható, hogy az üzemanyag megtakarítás összege a 2014. évi 17.918 eFt és 102.389 literes nagyságról **2015. évre 70,2 %-os csökkenéssel(!)** 5.336 eFt és mindössze 30.491 liter lett, **annak ellenére, hogy az autóbuszok fogyasztási normájának 2-22 % közötti mértékű emelése történt meg 2015. évben.**

2016. évre is további 7,2 %-kal csökkent a kifizetett üzemanyag megtakarítás összege és a kifizetett liter nagyságrendje is. Az adatokból megállapítható, hogy a gázolaj gazdálkodás hatékonyságának 2014. évi szintre történő visszaállítására **érdemi intézkedéseket nem hoztak 2016. évben sem, illetve az átlagfogyasztás további növekedése alapján 2017. évben sem történt érdemi intézkedés.**

Rendszámonkénti átlagfogyasztás vizsgálat

A következő táblázat azokat a rendszámonkénti átlagfogyasztási adatokat, valamint azok változását tartalmazza, melynek 2016/2017 évekre készültek a DAKK Zrt. adatszolgáltatása alapján. A táblázatban csak azok az autóbuszok szerepelnek, melyek az összehasonlítás alapját képező mindkét tárgyévben Kecskemét helyi hálózatán üzemeltek.

Az adatokból jól látható, hogy 2016/2017 évekre vonatkozóan 64 autóbusz volt azonos a szolgáltató flottájában, azaz számottevő változás nem történt.

Az egyes évekre vonatkozó futásteljesítmény adatokat is megvizsgálva megállapítható, hogy az éves futásteljesítményből 2016. évben 91,2 %-ot, 2017. évben 91,8 %-ot teljesítettek a vizsgált autóbuszok.

A táblázat adatai alátámasztják az előző bekezdésben a szolgáltató üzemanyag gazdálkodási és megtakarítási rendszerében bekövetkezett negatív tendenciákat.

Autóbuszállomány adatai

2016-2017. év

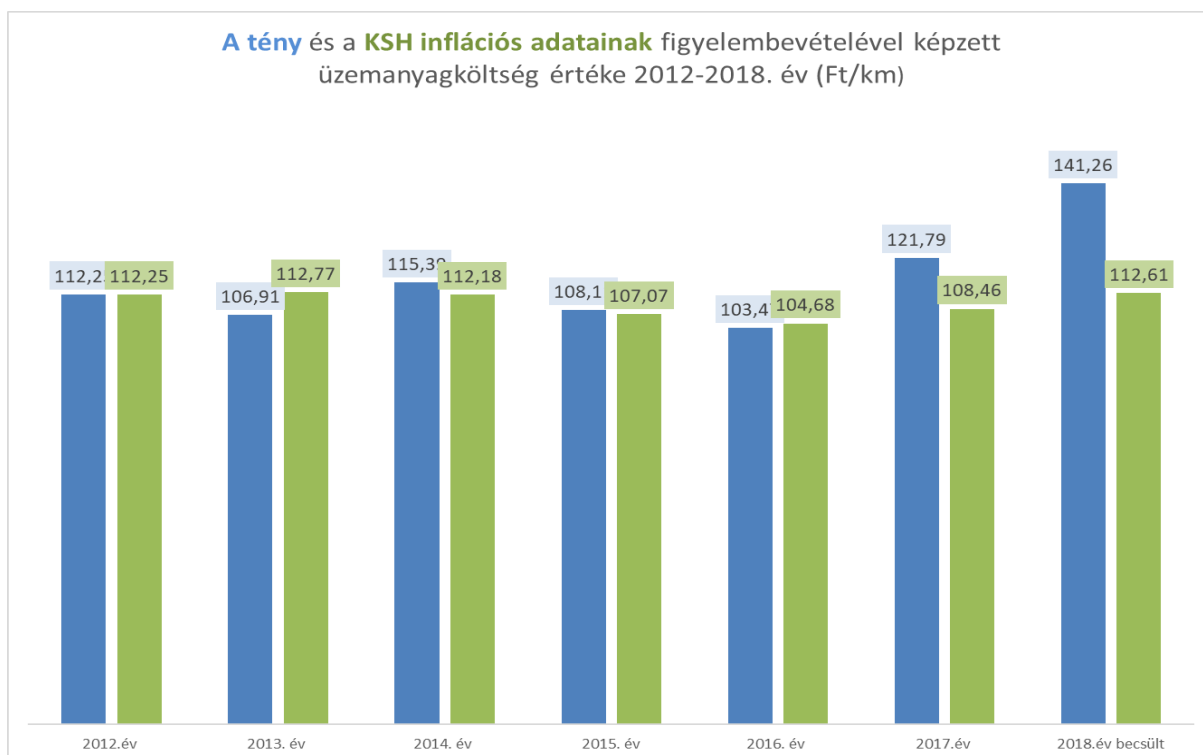
Sorszám	Forgalmi rendszám	Jármű típus	2016. év			2017. év			Átlag fogyasztás változása (l/100km)	Vitatható liter
			Futásteljesítmény 2016. év	Felhasznált gázolaj (liter)	Fogyasztás (l/100 km)	Futásteljesítmény 2017. év	Felhasznált gázolaj (liter)	Fogyasztás (l/100 km)		
1	IDZ487	Ikarus 412.30A	31 887	12 860	40,66	17 870	7 043	39,81	-0,85	-222,88
2	IDZ488	Ikarus 412.30A	28 652	11 153	38,92	37 945	16 513	43,47	4,55	1744,42
3	IDZ516	Ikarus 412.30A	48 203	15 702	32,55	36 994	12 088	32,68	0,12	45,26
4	HSX425	Ikarus 412.30A4	51 213	19 149	37,37	40 980	16 197	39,52	2,16	884,57
5	LSH363	Kravtex Credo BN 12	62 379	23 017	36,86	54 634	20 275	36,97	0,10	134,75
6	LSH364	Kravtex Credo BN 12	60 908	22 631	37,14	54 052	19 571	36,02	-1,11	-500,86
7	HGC645	MAN SL 222	30 542	11 148	36,49	32 431	12 128	37,28	0,79	292,86
8	PAP828	MAN SL 222	23 104	8 405	36,51	24 769	9 214	37,19	0,68	170,50
9	HOP157	MAN SL 222	22 117	8 009	36,20	25 983	9 427	36,64	0,43	20,10
10	LOL839	MAN SL 222	19 798	8 026	40,35	32 939	12 165	36,82	-3,53	-1125,41
11	LOL840	MAN SL 222	32 351	13 720	42,36	42 660	18 908	44,24	1,88	835,12
12	IEB719	MAN SL 223	32 850	14 429	43,91	29 356	12 483	42,50	-1,41	-405,90
13	KZR278	Mercedes 628 CONECTO	53 614	20 469	38,17	39 914	15 469	38,75	0,59	235,11
14	KZR280	Mercedes 628 CONECTO	45 653	19 466	42,63	59 551	27 241	45,71	3,09	1855,12
15	KZR281	Mercedes 628 CONECTO	53 551	22 145	41,31	53 973	21 874	40,47	-0,84	-424,78
16	KZR282	Mercedes 628 CONECTO	49 267	17 874	36,24	61 069	23 952	38,40	2,16	1822,15
17	MOD620	Mercedes Citaro Hybrid	66 916	31 900	47,25	69 644	33 562	48,07	0,82	654,94
18	MOD621	Mercedes Citaro Hybrid	66 270	31 989	48,57	63 303	30 489	48,38	-0,19	-255,70
19	MOD622	Mercedes Citaro Hybrid	50 757	25 690	50,58	61 801	31 648	51,18	0,60	392,09
20	MOD623	Mercedes Citaro Hybrid	58 574	31 745	54,14	43 867	22 195	50,55	-3,59	-1555,56
21	MOD624	Mercedes Citaro Hybrid	54 646	26 820	48,93	58 006	30 321	52,08	3,15	1936,83
22	MOD625	Mercedes Citaro Hybrid	65 703	33 936	51,61	55 115	28 973	52,31	0,71	528,75
23	MOD626	Mercedes Citaro Hybrid	67 507	34 182	50,54	68 690	35 712	51,74	1,20	997,04
24	MOD627	Mercedes Citaro Hybrid	43 054	23 465	54,47	22 860	13 095	57,19	2,72	643,00
25	MOD628	Mercedes Citaro Hybrid	62 263	30 146	48,38	50 324	25 285	50,19	1,81	938,30
26	MOD629	Mercedes Citaro Hybrid	61 431	28 701	46,66	55 758	26 494	47,28	0,62	477,74
27	MOD630	Mercedes Citaro Hybrid	35 441	18 886	53,61	2 146	1 177	54,47	0,86	25,76
28	MOD631	Mercedes Citaro Hybrid	41 515	20 077	48,39	52 567	27 520	52,10	3,71	2085,51
29	MOD632	Mercedes Citaro Hybrid	68 416	32 983	48,15	79 362	40 280	50,67	2,52	2064,45
30	MOD633	Mercedes Citaro Hybrid	58 830	30 734	52,18	48 792	26 813	54,70	2,51	1351,91
31	MOD634	Mercedes Citaro Hybrid	53 117	24 700	46,41	47 605	23 340	48,95	2,54	1248,49
32	MOD635	Mercedes Citaro Hybrid	54 041	24 180	44,66	56 480	26 570	46,81	2,15	1346,20
33	MOD636	Mercedes Citaro Hybrid	61 089	27 959	45,73	59 628	27 927	46,80	1,07	659,70
34	MOD637	Mercedes Citaro Hybrid	58 891	26 552	45,02	52 835	25 319	47,58	2,56	1530,50
35	MOD638	Mercedes Citaro Hybrid	69 769	30 902	44,26	75 635	34 360	45,35	1,09	882,28
36	MOD639	Mercedes Citaro Hybrid	52 914	25 342	47,86	51 123	26 726	52,11	4,25	2258,83
37	MOD640	Mercedes Citaro Hybrid	38 812	20 233	52,05	50 242	27 397	54,37	2,32	1245,64
38	MOD641	Mercedes Citaro Hybrid	53 535	27 347	51,05	56 247	29 523	52,47	1,42	807,89
39	MOD642	Mercedes Citaro Hybrid	51 055	26 759	52,33	48 340	26 085	53,64	1,32	789,18
40	MOD643	Mercedes Citaro Hybrid	61 034	25 512	41,77	54 876	24 326	44,08	2,31	1406,04
41	MOD644	Mercedes Citaro Hybrid	56 038	28 879	51,51	56 458	28 095	49,66	-1,85	-983,42
42	HDA013	Rába Premier 091	17 434	7 784	44,63	16 911	8 786	40,47	-4,16	1237,56
43	HDA014	Rába Premier 091	19 951	10 030	46,81	25 321	11 961	46,97	0,15	108,27
44	KNL244	Volvo B9LA/7700	9 083	21 631	55,73	34 691	21 258	59,53	3,80	1924,59
45	KXH604	Volvo B9LA/7700	22 974	18 196	63,42	46 211	31 037	66,89	3,47	1727,90
46	KNL240	Volvo B9LA/7700	36 492	23 684	64,85	19 132	13 062	68,12	3,26	654,54
47	KNL241	Volvo B9LA/7700	31 588	20 135	63,80	39 581	27 429	66,29	2,48	2175,13
48	KDU624	Volvo-Alfa B12B Regio	56 233	32 339	57,47	53 522	34 079	63,51	6,04	3320,67
49	KDU625	Volvo-Alfa B12B Regio	40 236	21 700	53,82	48 208	27 081	56,08	2,26	1134,12
50	HFT161	Rába Premier 291	11 948	16 131	45,47	29 938	19 074	58,36	12,89	5460,95
51	IDZ514	Ikarus 412.30A	37 099	14 857	39,47	33 990	14 296	41,70	2,23	880,15
52	KPN486	Volvo B9L/7700	27 296	12 566	46,15	39 691	17 961	44,80	-1,35	-356,25
53	KPN487	Volvo B9L/7700	32 512	15 193	46,13	20 830	9 330	44,94	-1,19	-279,04
54	KZR277	Mercedes 628 CONECTO	45 534	18 294	39,72	53 363	21 536	40,31	0,59	340,75
55	KZR279	Mercedes 628 CONECTO	29 470	17 701	39,92	43 673	17 795	40,63	0,71	361,03
56	KZR283	Mercedes 628 CONECTO	36 470	20 243	37,50	45 363	18 161	39,99	2,49	1150,00
57	LPK539	Mercedes 628 CONECTO	34 235	12 549	36,33	39 635	15 393	36,43	0,10	994,04
58	LPK540	Mercedes 628 CONECTO	54 925	20 895	37,79	58 195	23 362	40,10	2,31	1370,24
59	LPK541	Mercedes 628 CONECTO	44 712	17 086	37,91	48 536	18 178	37,39	-0,52	-221,70
60	NWX304	Volvo B9L/7700	6 697	3 810	56,88	48 096	24 459	50,82	-6,07	-2900,33
61	NWX396	Volvo B9L/7700	4 390	2 652	60,40	45 202	21 809	47,27	-13,13	-5494,93
62	NWX397	Volvo B9L/7700	8 053	4 230	52,52	55 888	27 584	49,01	-3,51	-1767,63
63	NWX398	Volvo B9L/7700	4 094	2 091	51,08	43 200	21 271	49,14	-1,94	-795,67
64	NWX400	Volvo B9L/7700	7 172	3 657	50,99	39 716	20 246	51,00	0,01	-6,40
		Összesen:	2 676 308			2 915 714				37854,48

Érdemes megfigyelni, hogy az azonos típusú autóbuszok átlagfogyasztási adatai között is mekkora eltérések találhatók.

Autóbusz típus	Átlagfogyasztás értékek (l/100 km)					
	2016			2017		
	min.	max.	Eltérés (%)	min.	max.	Eltérés (%)
Ikarus 412.30A	32,55	40,66	124,9	32,68	43,47	133,0
MAN SL 222	36,20	42,66	117,8	36,64	44,24	120,7
Mercedes 628 CONECTO	36,24	42,63	117,6	36,43	45,71	125,5
Mercedes Citaro Hybrid	41,77	54,47	130,4	44,08	57,19	129,7
Volvo B9L/7700	46,13	60,4	130,9	44,80	51,00	113,8
Volvo B9LA/7700	55,73	64,85	116,4	59,53	68,12	114,4

A táblázatból megállapítható, hogy még a minimum értékeknél csekély mértékben, addig a maximum értékeknél jelentős mértékű emelkedés figyelhető meg.

A DAKK Zrt. által megadott tény üzemanyag költség és a KSH üzemanyagokra vonatkozó inflációs adatainak figyelembevételével, minden esetben a tárgyévi bázisra számolt lehetséges üzemanyag költség értékeit mutatja be a következő ábra.



A táblázat adatai alapján megállapítható, hogy

- 2013. évben a tény üzemanyagköltség 5,86 Ft/liter értékben a lehetséges költség szint **alatt** volt,
- 2016. év végéig a két érték szűk értékhatáron belül tért csak el egymástól,
- 2017. évre a tény üzemanyag költség 13,33 Ft/km, míg 2018-ban már a becsült adatok alapján 28,65 Ft/km mértékben haladja meg a KSH adatai alapján számolt maximum értéket.

A vizsgált területek és a bemutatott táblázatok alapján megállapítható a szolgáltatás hatékonyságának csökkenése. Az ebből eredő elméleti – nem indokolt - költségnövekmény

- 2017. évben $13,33 * 3.048 = 40.630$ eFt,
- 2018. évben $28,65 * 3.175 = 90.964$ eFt.

3.2. Személyi jellegű ráfordítás

A DAKK Zrt. 2017. évi beszámolójából megállapítható, hogy a **részvénytársaság** személyi jellegű ráfordítása 2016. évben 9.524.413 eFt, 2017. évben 9.705.123 eFt, azaz **1,9 %-kal** emelkedett.

A DAKK Zrt. 2017. évi **Békéscsaba** helyi közszolgáltatási beszámolójából megállapítható, hogy a személyi jellegű ráfordítás 2016. évben 203.435 eFt, 2017. évben 215.661 eFt, azaz **6,0 %-kal emelkedett.** A futásteljesítmény 1,3 %-kal csökkent. Az egy 1 km-re jutó költség 7,35 %-kal emelkedett.

A DAKK Zrt. 2017. évi **Kecskemét** helyi közszolgáltatási beszámolójából megállapítható, hogy a személyi jellegű ráfordítás 2016. évben 432.486 eFt, 2017. évben 515.956 eFt, azaz **19,3 %-kal emelkedett.** A futásteljesítmény 3,6 %-kal nőtt. Az 1 km-re jutó költség 15,2 %-kal emelkedett.

Szolgáltató a beszámolójában a költségeket növelő tényezőként csak a bérfejlesztést és a teljesítmény növekedést jelölte meg az emelkedés okaiként.

A költség emelkedés mértékére szolgáltató magyarázatot nem adott, ugyanakkor tény, hogy a közlekedési központ létrehozása előtt az egyes VOLÁN társaságok egymástól eltérő bérstruktúrával rendelkeztek.

3.3. Karbantartási költségek

3.3.1. Gumi költség

A gumi költség 2016. évhez képest 20.988 eFt-ról, 0,5 %-kal 21.085 eFt-ra emelkedett.

3.3.2. Üzemeltetés egyéb közvetlen költsége

A költségsor a biztosítások, gépjárművizsgáztatás, formaruha, vagyónvédelmi szolgáltatások költségét foglalja magában, mely költségek 2016. évhez képest 95.689 eFt-ról, 2,8 %-os csökkenéssel 93.011 eFt lettek.

A csökkenés ellenére figyelemre méltó, hogy a formaruha költség a 2016. évi 1.229 eFt-ról, 626 %-os emelkedéssel 7.695 eFt-ra nőtt, a beszámolóban az extrém növekedés okáról magyarázat nem szerepel.

A költségsor csökkenésében szerepet játszott az is, hogy az autóbuszok mosási költsége 2017. évben már nem itt, hanem elszámolástechnikai változás miatt a karbantartási költségek között jelentkezik. Ennek konkrét összegszerű megadása nem történt meg.

3.3.3. Közvetlen karbantartási költség

A költségsor döntőrészt az autóbuszokhoz felhasznált új és használt alkatrészek és az ehhez köthető javítási költségeket tartalmazza. A költségsor összege a 2016. évi 337.652 eFt-ról, 21,3 %-kal 409.532 eFt-ra változott.

A DAKK Zrt. tájékoztatása szerint a saját in-house cége által végzett javítások rezszi óradíja 4.000 Ft/óra összegről, 25 %-kal 5.000 Ft/óra összegre emelkedett. Tekintettel arra, hogy 2017. évben 52.931 óra került leszámlázásra a helyi autóbuszokkal kapcsolatban, így önmagában ez az intézkedés 52.931 eFt összeggel növelte a költségeket. A szolgáltatásokra vonatkozó infláció mértéke 2017. évben a KSH adata szerint 1,5 % volt. Ennek figyelembevételével a rezszi óradíj mértéke 4.060 Ft/óra mértékben lehetne elfogadható.

Fentiek figyelembevételével az elméleti – nem indokolt - költségnövekmény

- 2017. évben 49.755 eFt.

A fennmaradó 22.125 eFt növekedés nagyságrendileg megegyezik a 2017. év folyamán a 25 db Mercedes Citaro Hybrid autóbuszokhoz kötődő szemle műveletek 20.197 eFt költségével.

3.3.4. Infrastruktúra használat költsége

A költségsor a 2016. évi 29.753 eFt-ról, 26,8 %-kal 37.734 eFt-ra emelkedett. A költségsor emelkedését 5.446 eFt-tal a Noszlopy Gáspár parkban található helyi autóbusszállomás épületében bekövetkező káresemény okozta. Ebből a vagyonbiztosítás alapján 2.495 eFt térült meg, mely az egyéb bevételek között szerepel.

3.3.5. Eszközpótlás finanszírozás költsége

A költségsor 60.817 eFt-al, 56 %-os(!) emelkedést mutat, melynek indokoltságára vonatkozóan szolgáltató a következő magyarázatot adta:

*„Az **eszközpótlás finanszírozás költsége** 56%-os növekedést mutat a bázishoz képest, melyet a 2016. év végén üzembe állított 5 db Volvo B9L/7700 típusú autóbusz bérleti díja (50.964 eFt) okoz.”*

A hatályos közszolgáltatási szerződés V.5.5. pontja szerint:

„Szerződő felek rögzítik, hogy a jelen közszolgáltatási szerződés időtartama alatt felmerülő fejlesztés finanszírozásáról külön szerződésben állapodnak meg.”

Ezek a szóló autóbuszok tárgy évben 7 évesek voltak, kialakításuk folytán inkább elővárosinak mondhatók, mint helyinek. Külön megállapodás megkötését a szolgáltató nem kezdeményezte, így írásban ennek az 5 db autóbuszhoz az üzembeállításával kapcsolatban a közszolgáltatási szerződésben is megfogalmazott megállapodás nem jött létre.

A gördülőállomány értékcsökkenése is 11.245 eFt-tal, 10,8 %-kal emelkedett, melyet a DAKK Zrt. kiegészítő adatszolgáltatásában az év közben végrehajtott állomány átcsoportosítással indokolt.

Fentiek figyelembevételével az elméleti – nem indokolt - költségnövekmény

- 2017. évben 50.964 eFt.

Fentiek alapján az elméleti – nem indokolt – költségnövekmény 2017. évben mindösszesen 141.349 eFt.

A DAKK Zrt. által megküldött beszámolója alapján a bevételekkel nem fedezett indokolt költség 863.202 eFt.

Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata által 2019. február 1-ig megfizetett összeg 713.096 eFt.

Fenti összeg a személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény 30.§. (5) bekezdése alapján meghatározott összeg. A hivatkozott bekezdés a következőket tartalmazza, „Amennyiben a közlekedési szolgáltató nem pályázat útján került kiválasztásra, az ellentételezés számításánál költségként az azonos jellegű és színvonalú közszolgáltatási feladatokat ellátó hatékonyan működő szolgáltatók átlagköltségeit kell figyelembe venni.”

Fentiek alapján a vidéki megyeszékhelyek elérhető közszolgáltatási beszámolóiból kerültek meghatározásra a 2017. évi országos átlagköltség szintje és ennek alapján került meghatározásra az önkormányzat által elfogadhatónak ítélt bevételekkel nem fedezett indokolt költségek szintje, melynek részleteit mutatja be a következő ábra.

2017. év	
1 km-re jutó költség Kecskemét nélkül (Ft/km)	581,88
Külszolg. km Kecskemét (ekm)	3 048
Méltányolható indokolt költség (eFt)	1 773 570
Bevétel állami/önkormányzati támogatás nélkül (eFt)	1 060 474
Állami/önkormányzati támogatás összege (eFt)	713 096
Előlegként kifizetett önkormányzati támogatás (eFt)	349 645
Pályázaton nyert állami támogatás (eFt)	99 164
Önkormányzati önerő megfizetése 2019. február 1-ig (eFt)	264 287
Nem fedezett indokolt költség (eFt)	0

Kecskemét, 2019. február 11.

Dr. Homoki Tamás s.k.
alpolgármester

HATÁROZAT-TERVEZET

...../2019.(II. 15.) SZKEIVB. számú határozat

A DAKK Dél-Alföldi Közlekedési Központ Zrt. 2012-2018. évek közötti gazdálkodása

A bizottság megtárgyalta Dr. Homoki Tamás alpolgármester fenti tárgyban készült 1078-13/2019. számú előterjesztését, és az alábbi határozatot hozta:

A bizottság a fenti tárgyban készült tájékoztatót tudomásul veszi.