

Rozhovor na aktuální téma

ČRo – Rádio Česko, 30. 11. 2011, 9:10

Moderátor: Hostem Světa o deváté je ekonomický ředitel DPP Ivo Štika. Pěkné dobré ráno.

Ivo Štika: Dobré ráno.

Moderátor: Cílem nové pražské koalice je najít zásadní úspory. Máte informace, jak by se měly dotýkat pražského dopravního podniku?

Ivo Štika: Já slova pana primátora naprosto vítám a předesílám, že jsme mu zhruba před třemi týdny předložili naši představu o úsporách v DPP v celkových úsporách zhruba 1,7 mld. Kč ročně. Největší potenciál v této části tvoří řešení tzv. souběhů, tzn. řekněme situaci, kdy v jednom směru jede jak tramvaj, tak metro, což je částka zhruba 600 mil. Kč. Touto problematikou se zabýváme už od roku 2008, 2009 a máme v podstatě připravenou dokumentaci k tomuto řešení.

Moderátor: Už máte odpověď na tento svůj materiál?

Ivo Štika: Zatím jsem zachytil v tisku signál, že pan primátor skutečně ten materiál četl, čímž jsem potěšen, protože používá ve svých vyjádřeních slovo racionalizace, což je přesně slovo, které jsme v oné prezentaci zmínili, takže počítám s tím, že je s tím seznámen.

Moderátor: Myslím, že ve slovníku pana Svobody to slovo bylo, aniž by četl Vaši analýzu. Ale DPP má v příštím roce dostat na provoz o 617 milionů méně než letos, což tedy je zpráva ze včerejška. Co v praxi by to případně pro DPP a jeho pasažéry znamenalo?

Ivo Štika: DPP se řídí tím, co mu předepíše ROPID, což je organizátor dopravy, tzn. ten si u DPP objedná výkony a za tyto výkony je potom povinen dopravnímu podniku podle smlouvy, která souvisí s platnou evropskou legislativou zaplatit. Pokud Ropid objedná méně, DPP dostane méně. Je na Ropidu jakým způsobem zvolí omezení výkonu tak, aby dostal závazku snížení rozpočtu o 600 mil.

Moderátor: To je řekněme provoz, ale když rozdělíme hospodaření DPP, tak je potřeba ho rozdělit na provozní a také investiční část. Tak jak by se případně na nich měl ten snížený rozpočet projevit?

Ivo Štika: Je potřeba vypořádat kromě nákladů na provoz také tu investiční část, kterou jste zmínil, což je v současné době zejména aktuální problém dodávek tramvají T15, které jsou do roku 2019 asi v objemu 19 miliard korun.

Moderátor: Ty zakázky jsou nasmlouvány. DPP v minulém týdnu podepsal s vedením Prahy memorandum, podle kterého závazky týkající se DPP vyřeší Praha nejpozději v den, kdy bude schvalovat rozpočet na příští rok. O závazcích má také jednat valná hromada podniku, která byla přerušena do 6. prosince. Máte už informaci, zda toto nadále platí, to memorandum, protože změnila se situace na radnici, nebo se skutečně s nástupem nového vedení situace změnila?

Ivo Štika: Já nepředpokládám, že memorandum, které je čerstvé, které je staré několik dnů...

Moderátor: Ale s jinými lidmi.

Ivo Štika: Podepsáno je radou, která se podle mého názoru zatím neobměnila tak, aby někdo zpochybňoval platnost tohoto prohlášení, které v podstatě deklaruje společnou vůli DPP a města tento závazek vyřešit a vyřešit ho pozitivně, protože se vyřešit skutečně musí.

Moderátor: A jde to vůbec i jinak než zaplatit, protože máte ty smlouvy třeba se Škodovkou. Jde to tak, že se třeba alespoň rozloží ty splátky nebo jaká je situace, protože stávající primátor Bohuslav Svoboda říká „My máme domluvené zakázky, ale nemáme na ně v tuto chvíli dost peněz“. Tak jak tu situaci řešit?

Krátký výpadek z důvodu technických problémů.

Ivo Štika: Seznámili jsme magistrát s materiálem opět s výhledem do roku 2019 a s několika návrhy řešení tohoto problému, ať již běžným úvěrem, formou financování směnkami, zpětným leasingem, emisí dluhopisů, resp. třeba i odprodejem části akcií DPP. Ale záleží teď skutečně na vůli vlastníka, kterým je ze sto procent Praha a my se tomu potom plně podřídíme.

Moderátor: Valná hromada by skutečně v prosinci měla řešit aktuální dluhy DPP, které stávající ředitel Martin Dvořák vyčíslil na nějaké 2,2 miliardy korun, ale otázkou je, jak zaplatit závazky týkající se nákupu nových tramvají a autobusů. Podrobnosti od kolegy Jakuba Urbana:

Jakub Urban: Ředitel DPP Dvořák chce investice do nových dopravních prostředků financovat pomocí 6 miliardového úvěru, za který by se jako vlastník DPP zaručilo město. Toto řešení ovšem primátor Svoboda resolutně odmítá, protože by se zvýšilo dluhové zatížení hlavního města.

Moderátor: Tedy když primátor říká té směnce jasné ne, jaké máte varianty, protože vy sice říkáte „Je to na vlastníkově“, ale ten konkrétní krok musíte nějakým způsobem vyřídit společně s novou partnerskou stranou, se kterou máte uzavřeny ty smlouvy.

Ivo Štika: Já si myslím, že jsme tu cestu alespoň podle mého názoru našli, protože jsme se shodli s magistrátem na tom, že skutečně institut, který jsme navrhovali, tzn. AVA, což je ručení města, by mohl mít vliv na rating hlavního města, nicméně varianta, o které uvažujeme nyní, se jmenuje závazek zpětného odkupu směnky, který by podle našich informací neměl mít vliv na rating města.

Moderátor: Tedy nadále trváte na tom, že nejlepší variantou je ta směnka?

Ivo Štika: V krátkodobém horizontu ano, protože směnkou je možno operativně vyřešit naše problémy. Směnkou můžeme uhradit závazky Škodovky během jednoho dvou měsíců. Pokud bychom chtěli vypsát výběrové řízení na úvěrování společnosti, tak jenom ten proces zabere 6 – 9 měsíců a je otázka, jak dlouho ještě bude dodavatel ochoten čekat.

Moderátor: Vy v této chvíli zodpovídáte za hospodaření DPP, na druhé straně je řekněme jakási poptávka veřejnosti - dá se vůbec ta stávající situace vyřešit jinak, než že se bude výrazně šetřit a že také dojde k výraznému zredukování dopravy, abyste se vešli do těch čísel, která máte k dispozici.

Ivo Štika: Já jsem viděl analýzu, kterou vypracoval pro pana primátora renomovaný ekonom, a která navrhuje zhruba mix takových čtyř kroků. On tomu hezky říká hybridní varianty a samozřejmě je tam celá řada aspektů. Jednou z nich je již zmíněné omezování výkonu, samozřejmě druhá věc je racionalizace a úspory v DPP, ale tady bych udělal krátkou odbočku. Již v roce 2009 jak tehdejší představenstvo, tak dozorčí rada a mám za to, že i finanční výbor, dospěly na základě námi předložených analýz k závěru, že potenciál úspor v DPP je v zásadě vyčerpán. Pod tímto závěrem je podepsáno z mého pohledu nejrenomovanější pracoviště v ČR, Fakulta dopravní ČVUT. Tzn. ano, racionalizace a úspory můžeme dostat v řádu desítek milionů, ale to hlavní bohužel jsou opatření v přepravní oblasti a zejména potom také oblast tarifní, protože pouze na bezplatné přepravě DPP tratí zhruba 2 mld. Kč ročně. Takže je věcí širšího politického konsenzu, v jakém poměru se ony čtyři či pět hybridních variant skombinují.

Moderátor: Vypadá to, že Vám nové vedení města udělá radost a alespoň tu bezplatnou dopravu zruší. Uvidíme, jak dá. Tolik tedy ekonomický ředitel DPP a také místopředseda představenstva firmy Ivo Štika. Děkujeme za návštěvu ve studiu a někdy příště neslyšenou.

Ivo Štika: Děkuji za pozvání. Nashledanou.