

Informace o hospodaření s pronajatým majetkem ve vlastnictví státu na území města Hamburk ve Spolkové republice Německo

Vládě České republiky je předkládán materiál v souladu s bodem II. 3 usnesení vlády České republiky ze dne 4. února 2015, č. 72, ke Kontrolnímu závěru Nejvyššího kontrolního úřadu z kontrolní akce č. 13/33 Majetek a peněžní prostředky státu, se kterými je příslušné hospodařit Ministerstvo dopravy a jeho vybrané organizační složky státu.

Přístavní území České republiky v Hamburku

Česká republika, gesčně Ministerstvo dopravy, disponuje na základě Versailleské smlouvy přístavním územím ve městě Hamburk, které je určeno pro provozování vnitrozemské plavby a souvisejícím činnostem.

Česká republika má po více než 80 let uzavřenu nájemní smlouvu se Svobodným a Hansovním městem Hamburk na užívání části hamburského přístavu. Jedná se o pozemky, které byly někdejší Československé republice pronajaty nevypověditelnou smlouvou ze dne 2. 11. 1929 na dobu 99 let, tj. do roku 2028. Tato smlouva byla v pozdějších letech několikrát doplněna (7 dodatkových protokolů), co do rozsahu pronajatých pozemků a rovněž co do výše nájemného. Na těchto pozemcích byly Českou republikou vybudovány stavby, které jsou v majetku České republiky a slouží pro plnění účelu tohoto přístavního území.

Pronajaté pozemky u Saalehafen leží na tzv. Hallesches Ufer, které je jihovýchodním nábřežím Saalehafenu. Hlavní stavby přístavního areálu jsou umístěny na pronajaté ploše o výměře celkem 28 500 m². Nachází se zde jednopodlažní ocelová skladová hala o výměře 1 600 m², navazující zvýšená rampa a manipulační plochy, přístavní zeď délky cca 300 m s jeřábovou dráhou, železniční vlečka se 2 kolejemi, třípodlažní kancelářská a sociální budova podlažní plochy velikosti cca 520 m² s kanceláři, šatnami, ubytovacími prostory a třípodlažní kancelářská budova podlažní plochy velikosti cca 700 m².

Bezprostředně v sousedství se nachází pozemek na tzv. Dresdener Ufer, které je jihovýchodním pobřežím Moldauhafenu. Zde se nachází dřevěné provizorní objekty bývalých dílen údržby plavidel, nyní ve zdevastovaném stavu. Plocha přístavu včetně daleb v majetku ČR je vhodná ke stání plavidel a jejich zásobování.

Česká republika dále vlastní v blízkosti hamburského přístavu Peutehafen pozemky, které nabyla na základě kupní smlouvy ze dne 22. 11. 1929. Jedná se o pozemky tvořící území mezi přístavem Peute a kanálem Peute na úzkém poloostrovu situovaném severovýchodním směrem od komunikace Peustrasse. Severně od poloostrova probíhá vodní cesta označovaná jako Norderelbe. Pozemek je tvořený stavbami a volnou plochou o výměře 8054 m² využívanou k ubytování a vodní plochou o výměře 5305 m², která slouží jako kanál. Nachází se zde pětipodlažní ubytovací budova s 33 pokoji.

Současný stav z hlediska smluvních vztahů

V současnosti je celé přístavní území pronajato do roku 2021 na základě „Smlouvy o nájmu a podnájmu nemovitostí“ společnosti EKO Logistics s.r.o., která byla uzavřena dne 3. 7. 2013. Tato smlouva byla uzavřena bez výběrového řízení bývalým vedením Ministerstva

dopravy, přičemž smluvní partner nepředložil žádný hmatatelný obchodní plán na využívání státního majetku.

Přínosy současného pronájmu:

- v území funguje správce, majetek tedy není opuštěn;
- nájemce provádí drobnou údržbu;
- nájemce platí nájemné České republice ve výši cca 3,2 mil. Kč ročně, jež pokrývá převážnou část nájemného a daní placených městu Hamburk;
- nehavarijní prostory využívá pro komerční aktivity;

Zápory současného pronájmu:

- území nevyužívá pro oblast vodní dopravy, tedy v rozporu s Versailleskou smlouvou a smlouvou o nájmu a koupi pozemků, již je vázána Česká republika;
- po 20 měsících trvání nájemního vztahu zatím není zřetelný nárůst nového a razantního využití území (prostory nájemce užívá pro přechodné ubytování, skladování paletizovaného zboží a parkování nákladních vozidel);
- současné výnosy pro Českou republiku nepokrývají veškeré vynaložené roční náklady, byť je ztráta nižší než před nájmem s EKO Logistics s.r.o. do roku 2012;
- nájemce nemá jakoukoliv reálnou koncepci dalšího rozvoje. Verbálně prezentuje ideu logistiky železného šrotu z České republiky do zahraničí, s využíváním vnitrozemské vodní a železniční dopravy do přístavního území v Hamburku s překladem na říčně-námořní lodě. Nicméně až po 20 měsících nájmu nájemce začíná teprve řešit způsob dopravy materiálu do námořního přístavu. Je nezbytné uvést, že pro říčně-námořní lodě není území přístupné, pouze pro říční, dále pak železniční vlečka do území je v současnosti mimo provoz;
- území nijak neslouží pro podnikatelské a logistické aktivity českých společností (vyjma činnosti společnosti EKO Logistics s.r.o.);
- nájemce do majetku neinvestuje žádné razantní prostředky. Na základě uzavřené smlouvy všechny investice by měla provádět Česká republika. Rovněž však i údržbu provádí v omezeném rozsahu spíše konzervující současný stav, vyjma potřeb bezprostředně spojených s dalším využíváním majetku;
- nájemce požaduje, aby Česká republika prostřednictvím Ředitelství vodních cest ČR realizovalo obnovovací investice, čímž také odůvodňuje absenci logistických aktivit v přístavním území. Tyto investice nejsou na základě současně uzavřené smlouvy pro Českou republiku nijak návratné. Nájemci je v souladu s uzavřenou smlouvou poskytována sleva z nájemného, a to z důvodu špatného technického stavu majetku. Při kompletní opravě majetku by tato sleva poskytována nebyla, což by představovalo příjem v podobě zvýšeného nájemného ve výši maximálně cca 1,3 mil. Kč ročně. Dle požadavků nájemce z roku 2015 je však třeba, aby stát okamžitě investoval 37 mil. Kč. Z tohoto pohledu současný smluvní vztah s nájemcem je pro Českou republiku extrémně nevýhodný.

Obnova a další využívání přístavního území

Cílem využívání přístavního území, které spravuje Ředitelství vodních cest ČR jako organizace zřízená Ministerstvem dopravy, je poskytovat zázemí logistickým firmám působícím primárně ve vnitrozemské vodní dopravě nebo zajišťujícím námořní dopravu.

Primárně by areál měl být využíván českými společnostmi a měl by poskytovat komplexní zázemí pro jejich obchodní činnost v městě Hamburk a podporu logistiky pro obchod České republiky. Konkrétně by měl poskytovat:

- balíčky služeb v podobě kancelářských prostor, včetně ubytování zaměstnanců orientované pro zastoupení českých dopravců a přepravců ve městě Hamburk, se zvýhodněním pro firmy prokazatelně přepravující zboží vodní dopravou;
- možnost krátkodobého skladování zboží, parkování nákladních vozidel, zázemí pro posádky při vyčkávání na nakládku a vykládku v námořním přístavu;
- prostor pro krátkodobou kompletaci velkých zásilek dovezených vodní dopravou, případně částečně i jinak (zejména při omezených vodních stavech) a jejich skladování např. nadrozměrné náklady;
- překladní činnost na vnitrozemskou vodní dopravu a železniční dopravu pomocí vlastní vlečky;
- stání plavidel vnitrozemské plavby v období mezi vykládkou a nakládkou, s napojením na energie a zásobování plavidel.

Současný stav, kdy po více než 15 let nebylo do výše uvedeného majetku investováno a řada staveb a zařízení po 30 letech provozu vyžaduje rekonstrukci. Je připraven komplexní program obnovy přístavního území odrážející naléhavost opatření a okamžité praktické využití. K odvrácení havarijního stavu jsou do majetku plánované následující investice:

- 1) zajištění území novým oplocením, likvidace nepotřebných staveb, zřízení manipulační plochy v Moldauhafen pro stání vozidel a zásobování plavidel, oprava přístavní zdi pro bezpečné provádění překlady – realizace v 1. pololetí 2015;
- 2) obnova daleb pro stání plavidel včetně přístupových lávek a napojení plavidel na elektřinu a vodu, pro umožnění bezpečného stání plavidel – realizace 2015;
- 3) obnova a výškové vyrovnání manipulačních ploch v Saalehafen pro bezpečné manipulace – realizace 2015;
- 4) oprava skladové haly včetně zajištění předepsaných protipožárních a bezpečnostních opatření – realizace 2015;
- 5) oprava sociální budovy v Saalehafen – vnitřní instalace, hygienická zařízení, oprava obvodového pláště – příprava a realizace postupně 2015 - 2016;
- 6) generální rekonstrukce administrativní budovy v Saalehafen – realizace 2016 - 2017.

Ekonomickým cílem je postupné dosažení rentability provozu přístavního území pro Českou republiku a současně jeho využití v souladu s Versaillskou smlouvou. Nelze však uvedeného dosáhnout bez provedení obnovovacích investic. Z pohledu uživatelů je vysoký potenciál využití, je značný zájem od německých firem působících ve vodní dopravě, ale podmínkou je řádný stav majetku.

S ohledem na rozsah majetku České republiky, který se v přístavu Hamburk nachází, a význam přístavu pro zahraniční obchod České republiky (většina obchodu ČR se zámořím je realizována přes přístav Hamburk), je strategicky potřebné, aby Česká republika byla schopna poskytovat svým podnikatelům v logistice odpovídající zázemí za atraktivních podmínek, aby tito podnikatelé byli materiálně, personálně i obchodně schopni přímo působit

na trhu v námořním přístavu. Bude tak nejen zlepšena jejich konkurenční pozice na světovém trhu, ale také dostupnost produktů pro Českou republiku a nižší závislost na zahraničních zprostředkovatelských subjektech. Zároveň se vytváří v souladu se strategií vlády podmínky pro lepší uplatnění malých a středních podniků v obchodu bez vlastního technického zázemí v zahraničí.

Způsob dosažení cílového stavu

Další postup je závislý na rozhodnutí o další formě využívání majetku České republiky v Hamburku. Pokud by nedošlo ke změně smluvního vztahu, tak není efektivní investovat prostředky do další obnovy majetku a situace tak zůstane po dobu trvání nájemní smlouvy do roku 2021 nezměněna a zakonzervována.

Řešením je současný nájemní vztah vypovědět a organizovat využívání území jiným způsobem. Výpověď smluvního vztahu je již připravena. Další užívání majetku bude zajišťovat Ředitelství vodních cest ČR prostřednictvím transparentního výběrového řízení. Jedná se o model, kdy Ředitelství vodních cest ČR bude transparentně poskytovat různým obchodním společnostem prostory a služby spojené s užíváním prostor, především v oblasti vodní dopravy a s ní spojených logistických služeb. Tímto způsobem by bylo možné plně využívat území v souladu s Versaillskou smlouvou. Také správa objektů bude zajištěna prostřednictvím transparentního výběrového řízení.

Po podání výpovědi ze smluvního vztahu se společností EKO Logistics s.r.o., bude tato společnost postavena na roveň s ostatními potenciálními zájemci o území, tedy dostane možnost zúčastnit se transparentního výběrového řízení. Správu území včetně nájemních a podnájemních vztahů bude zabezpečovat Ředitelství vodních cest ČR. Jen tak lze zajistit:

- dlouhodobou, plnou funkčnost území pro účely provozování vodní dopravy,
- udržitelný rozvoj území, včetně generování příjmů z jeho provozu a vyrovnané hospodaření,
- zlepšení vztahů s Hamburským státem.

Základní ekonomická rozvaha

Kompletní obnova území vyžaduje investici přibližně 100 – 150 mil. Kč. Investice by byla postupně realizována v období 3 let. První vlna investic řešících havarijní stav, která se momentálně začíná realizovat, je v objemu 15 mil. Kč. Další opravy daleb, manipulačních plocha a skladu plánované pro rok 2015 jsou odhadovány ve výši cca 15 mil. Kč. Dále je nezbytná rekonstrukce budov administrativního a sociálního zázemí, jejichž realizace by měla probíhat v letech 2015 a 2016.

Ve druhé polovině roku 2015 tak budou části území bezpečně využitelné pro logistické operace na otevřených plochách a pro stání plavidel. Rozšíření využívání krytých prostor a administrativy je reálné v roce 2016.

Dosavadní rámcové kalkulace ekonomické bilance reálného hospodaření představují výnos cca 2 - 5 mil. ročně, při velmi konzervativním odhadu výnosů z kancelářských prostor. Návratnost jednotlivých obnovovacích investic je třeba ještě posoudit ve vztahu k využití jednotlivých objektů po jejich obnově.

V souvislosti s plánovanou výpovědí nájemní smlouvy se stávajícím nájemcem společností EKO Logistics s.r.o. zpracovalo Ředitelství vodních cest ČR následující výhled cash flow v jednotlivých letech. Výhled obsahuje porovnání variant bez výpovědi, tedy při teoretickém pokračování stávajícího smluvního stavu a varianty převzetí správy území včetně obchodních aktivit Ředitelstvím vodních cest ČR.

Varianta správy území Ředitelstvím vodních cest ČR vychází z následujících příjmových kategorií:

- Převzetí stávajících podnájemních smluv od EKO Logistics s.r.o.,
- Navázání nových smluvních vztahů v souvislosti s plánovaným postupným zprovozněním pozemní i vodní části území.

ŘVC již navázalo kontakty s vážnými zájemci o využití území v oblasti vodní dopravy.

V cash flow nejsou zahrnuty potřebné investice do území, neboť jsou potřebné bez ohledu na to, zda k výpovědi nájemní smlouvy se společností EKO Logistics s.r.o. dojde nebo ne (tyto investice jsou v tabulce dále sice uvedeny, ale do výsledného HV započteny nejsou). Velkou část těchto investic by bylo nutno provést i v případě, že by se Česká republika rozhodla území vrátit, v tomto případě se bude jednat o náklady na uvedení majetku do původního stavu.

Proto se plán cash flow zabývá výhradně provozními náklady a provozními výnosy variant:

- Aranžmá společnosti EKO Logistics s.r.o.
- Aranžmá Ředitelství vodních cest ČR

Z níže uvedené tabulky je zřejmé, že potenciál varianty správy Ředitelstvím vodních cest ČR je i přes počáteční propad tržeb po výpovědi společností EKO Logistics s.r.o. mnohem efektivnější, než setrvání ve stávajícím smluvním vztahu.

EUR bez

DPH **ukončení EKO Logistics k 30.4.2015**

položka	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
náklady ŘVC neovlivněné smlouvou s EKO (daně, pronájem HPA)	102 574	105 651	108 821	112 086	115 448	118 912	122 479	126 153	129 938	133 836	137 851	141 987	146 246	150 634	155 153
ostatní provozní náklady ŘVC	136 874	208 391	211 517	214 690	217 910	221 179	224 497	227 864	231 282	234 751	238 272	241 847	245 474	249 156	252 894
Celkem náklady	241 464	316 059	322 355	328 794	335 377	342 111	348 997	356 039	363 243	370 611	378 149	385 859	393 748	401 818	410 075
opravy ŘVC (v EUR bez DPH 21%, kurz 28 CZK/EUR)	581 169														
et 0 = 3 824 000															
et 1 = 50% z 10 832 000+300 000															
et 2 komunikace = 10 000 000+300 000															
tvořeno v CZK vč. DPH 000 000+300 000															
19 690 000															
investice ŘVC (v EUR bez DPH 21%, kurz 28 CZK/EUR)	783 648	1 337 072	737 898	737 898											
et 0 = 10 684 000															
et 1 = 50% z 10 832 000+300 000															
et 2 dalby 50% = 10 000 000+300 000															
et 3 Saale správní = 35 000 000															
et 4 Saale = 10 000 000															
tvořeno v CZK vč. DPH 000 000+300 000															
26 550 000															
45 300 000															
25 000 000															
25 000 000															
1 364 817	1 337 072	737 898	737 898	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
příjmy od EL	43 433	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
jiné příjmy Molde	0	45 000	60 000	60 900	61 814	62 741	63 682	64 637	65 607	66 591	67 590	68 603	69 632	70 677	71 737
jiné příjmy Saale	101 900	155 143	264 768	279 168	304 768	393 788	399 694	405 690	411 775	417 952	424 221	430 584	437 043	443 599	450 253
jiné příjmy Peute	27 230	41 457	41 457	57 295	58 154	59 026	59 912	60 811	61 723	62 649	63 588	64 542	65 510	66 493	67 490
Celkem příjmy (konzervativní kalkulace)	172 563	241 600	366 225	397 363	424 736	515 555	523 288	531 137	539 104	547 191	555 399	563 730	572 186	580 769	589 480
Hv	-68 901	-74 459	43 870	68 569	89 358	173 444	174 291	175 098	175 861	176 580	177 250	177 871	178 438	178 950	179 405

bez ukončení EKO Logistics

náklady	102 574	105 651	108 821	112 086	115 448	118 912	122 479	126 153	129 938	133 836	137 851	141 987	146 246	150 634	155 153
příjmy	130 300	164 277	167 447	170 711	174 074	177 537	181 105	184 779	188 564	192 462	196 477	200 612	204 872	209 259	213 779
	27 726	58 626	58 626	58 626	58 626	58 626	58 626	58 626	58 626	58 626	58 626	58 626	58 626	58 626	58 626