

Sprawozdanie Zarządu z działalności

**Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego
spółka z ograniczoną odpowiedzialnością
w Olsztynie**

w roku obrotowym 2024



Olsztyn, marzec 2025 r.

SPIS TREŚCI

I. INFORMACJA O JEDNOSTCE	3
1. Firma	3
2. Siedziba	3
3. Identyfikator według klasyfikacji GUS	3
4. Numer identyfikacji podatkowej	3
5. Powstanie, forma prawna i podstawy prawne działania	3
6. Przedmiot działalności	4
7. Władze Spółki	4
8. Posiadane oddziały i ich siedziby	4
9. Potwierdzenie stosowania ładu korporacyjnego	4
II. OPIS ZMIAN, KTÓRE NASTĄPIŁY W ROKU SPRAWOZDAWCZYM	5
1. Formy prawnej	5
2. Struktury własności kapitału	5
3. Zakres działalności – realizacji zadań	5
Komunikacja autobusowa	5
Komunikacja tramwajowa	7
4. Liczby oddziałów	8
5. Polegające na łączeniu, przejęciu lub podziale jednostki	8
6. Opis zamiaru zmian formy prawnej, liczby oddziałów czy organizacji itp.	8
III. SYTUACJA JEDNOSTKI NA TLE BRANŻY I CAŁEJ GOSPODARKI	8
IV. SPRZEDAŻ I PORTFEL ZAMÓWIEŃ	12
Komunikacja autobusowa	12
Komunikacja tramwajowa	13
V. PRODUKCJA	14
VI. PRZEWIDYWANY ROZWÓJ JEDNOSTKI	15
VII. WAŻNIEJSZE OSIĄGNIĘCIA W DZIEDZINIE BADAŃ I ROZWOJU	19
VIII. PERSONEL I ŚWIADCZENIA SOCJALNE	19
1. Informacja o liczbie, strukturze zawodowej, wieku i wykształceniu zatrudnionych	19
2. Opis świadczeń socjalnych	22
3. Opis pozostałych świadczeń (szkolenia)	22
IX. INWESTYCJE	22
X. ŚRODOWISKO NATURALNE	24
XI. FINANSOWANIE	26
XII. SYTUACJA MAJĄTKOWA, FINANSOWA I DOCHODOWA	27
XIII. UDZIAŁY WŁASNE	31
XIV. INSTRUMENTY FINANSOWE	31
XV. BADANIA I ROZWÓJ	31
XVI. SZCZEGÓLNE ZDARZENIA	31

I. INFORMACJE O JEDNOSTCE:

1. Firma

Nazwa Firmy: **Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne spółka z ograniczoną odpowiedzialnością.**

Spółka może używać skrótu: MPK sp. z o.o.

2. Siedziba

Siedzibą Spółki jest miasto Olsztyn

Adres: 10 - 434 Olsztyn ul. Kołobrzaska 40.

Telefony: Centrala: 89 513- 84-00

Sekretariat: 89 513-84-03

Adres strony internetowej: www.mpkolsztyn.pl

Adres poczty elektronicznej: mpk@mpkolsztyn.pl

BIP: bip.mpkolsztyn.pl

3. Identyfikator według klasyfikacji GUS

Numer statystyczny REGON: 510164920

4. Numer identyfikacji podatkowej

NIP: 739-02- 06-195

5. Powstanie, forma prawna i podstawy prawne działania

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Olsztynie, powstało z przekształcenia przedsiębiorstwa komunalnego pod nazwą Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Olsztynie w jednoosobową spółkę Gminy Miejskiej Olsztyn, na mocy oświadczenia woli Prezydenta Miasta Olsztyna, V-ce Prezydenta i Skarbnika złożonego w akcie notarialnym z dnia 28 grudnia 1992 roku (Repertorium A Nr 1596/1992).

Postanowieniem z dnia 1 marca 1993 roku Sąd Rejonowy w Olsztynie Wydział V Gospodarczy wpisał Spółkę do rejestru handlowego w dziale B pod numerem 1283. Postanowieniem Sądu Rejonowego w Olsztynie VIII Wydział Gospodarczy z dnia 13 stycznia 2003 roku Spółka została wpisana do Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem 0000141647.

Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością - właścicielem 100% udziałów jest Gmina Olsztyn.

Spółka działa na podstawie przepisów ustawy z dnia 15 września 2000 roku Kodeksu Spółek Handlowych (Dz. U. Nr 94 poz. 1037 z późn. zm.) i Aktu przekształcenia przedsiębiorstwa w spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością oraz innych właściwych przepisów, zwłaszcza ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

6. Przedmiot działalności

Zgodnie z § 8 Aktu przekształcenia przedsiębiorstwa w spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością - świadczenie usług o charakterze użyteczności publicznej polegającej na wykonywaniu zadania własnego Gminy dotyczącego zaspokajania potrzeb mieszkańców w zakresie lokalnego pasażerskiego transportu zbiorowego.

Przedmiot przeważającej działalności – transport lądowy pasażerski, miejski i podmiejski (PKD 4931Z).

7. Władze Spółki.

1. Zgromadzenie Wspólników

Prezydent Olsztyna reprezentuje Zgromadzenie Wspólników.

2. Rada Nadzorcza

W okresie sprawozdawczym od dnia 1 stycznia 2024 r. do dnia 7 maja 2024 r. Rada Nadzorcza XI kadencji pełniła swoje obowiązki w następującym składzie:

1. Tomasz	Miętkiewicz	- Przewodniczący.
2. Marzena	Słomka	- Z-ca Przewodniczącego
3. Grzegorz	Daliga	- Sekretarz (przedstawiciel załogi)
4. Paweł	Godlewski	- Członek
5. Magdalena	Wilczek	- Członek
6. Piotr	Romaniuk	- Członek (przedstawiciel załogi).

Od dnia 8 maja 2024 r. do dnia 31 grudnia 2024 r. Rada Nadzorcza wykonywała swoje obowiązki w składzie:

1. Tomasz	Miętkiewicz	- Przewodniczący.
2. Mirosław	Gornowicz	- Z-ca Przewodniczącego
3. Grzegorz	Daliga	- Sekretarz (przedstawiciel załogi)
4. Paweł	Godlewski	- Członek
5. Magdalena	Wilczek	- Członek
6. Piotr	Romaniuk	- Członek (przedstawiciel załogi).

Na dzień sporządzania niniejszego sprawozdania skład Rady Nadzorczej nie uległ zmianie.

3. Zarząd Spółki

W roku obrotowym 2024 roku Zarząd Spółki był jednoosobowy:

Jerzy Roman - Prezes Zarządu

4. Prokurenci

Zarząd Spółki uchwałą z dnia 12 czerwca 2003 udzielił prokury Annie Makówce - Głównej Księgowej.

8. Posiadane oddziały i ich siedziby – nie dotyczy.

9. Potwierdzenie stosowania ładu korporacyjnego – nie dotyczy.

II. OPIS ZMIAN, KTÓRE NASTĄPIŁY W ROKU SPRAWOZDAWCZYM

1. **Formy prawnej** - nie dotyczy.
2. **Struktury własności kapitału** - nie dotyczy.
3. **Zakresu działalności - realizacji zadań**

Od stycznia 2011 roku w Olsztynie, w wyniku wejścia w życie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, został wprowadzony nowy system zarządzania i organizacji komunikacji miejskiej. W wyniku wprowadzonych zmian od roku 2011 organizatorem przewozów jest Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu w Olsztynie (dalej ZDZiT), a Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Olsztynie (dalej MPK sp. z o.o. w Olsztynie, MPK, Spółka) jest operatorem publicznego transportu zbiorowego.

Spółka, jako operator publicznego transportu zbiorowego, świadczy usługi przewozowe autobusowe i tramwajowe w oparciu o dwie umowy wykonawcze zawarte z Gminą Olsztyn:

- 1) nr PP.4004/1/2012 z dnia 28.12.2012 r. o powierzeniu podmiotowi wewnętrznemu Gminy Olsztyn wykonywanie zadań własnych Gminy Olsztyn w zakresie publicznego transportu zbiorowego – autobusowego w okresie od 01.01.2013 do 30.09.2027;
- 2) nr KP.500.16.2015 z dnia 05.11.2015 r. na powierzenie świadczenia usług komunikacji miejskiej w Olsztynie w zakresie przewozów tramwajowych w latach 2015 – 2027.

W 2024 roku Spółka obsługiwała ok. 71,5% rynku przewozowego autobusowego, pozostałe przewozy realizował inny operator. W Olsztynie usługi przewozowe tramwajowe realizowane są wyłącznie przez MPK.

Komunikacja autobusowa.

Pojazdy Spółki kursują według rozkładu jazdy ustalonego przez organizatora przewozów. W 2024 roku MPK przewozy pasażerskie realizowało na 36 autobusowych liniach komunikacyjnych, w tym:

- a) 27 dziennych zwykłych,
- b) 2 dziennych zwykłych dowozowych do tramwaju,
- c) 3 dziennych zwykłych szkolnych, kursujących tylko w okresie szkolnym w dni robocze,
- d) 2 nocnych,
- e) 2 sezonowych – jedna miejska wakacyjna, druga z wybiegami poza granice miasta (w okresie od kwietnia do października).

Spośród funkcjonujących w przekroju całego roku linii autobusowych 32 to linieienne miejskie, 2 nocne - nr N01 i N02 oraz 2 sezonowe - jedna miejska wakacyjna - nr 307, druga okresowa - nr 304 (w okresie od kwietnia do października).

Liniami miejskimi z wybiegami poza miasto w roku 2024 Spółka przewoziła pasażerów do miejscowości: Ameryka, Barczewo, Bartąg, Dorotowo, Dywity, Gryżliny, Kaplityny, Kieźliny, Klewki, Klebark Mały, Klebark Wielki, Łęgajny, Miodówko, Nikielkowo, Olsztynek, Różnowo, Słupy, Stawiguda, Szczesne, Tomaszkowo, Wójtowo, Wróćkowo, Zezuj. Z uwagi na wprowadzane w ciągu roku zmiany zakładany plan pracy przewozowej w roku 2024 był na bieżąco korygowany przez organizatora przewozów i wahał się. Dokonywane korekty zakresu usług na poszczególnych liniach spowodowały w 2024 roku zmniejszenie ilości wozokilometrów w stosunku do zrealizowanych w poprzednich latach 2020 - 2023 (w 2020 było 6 199 tys., wzm, w 2021 r. - 5 840 tys. wzm,; w 2022 r. - 5 802 tys. wzm; w 2023 r. - 5 702 tys. wzm.); a w 2024 r. – 5 435 tys. wzm.

W styczniu 2024 r. uruchomiony został nowy układ komunikacyjny transportu publicznego w Olsztynie, w którym w pełnym zakresie zaczęły funkcjonować dwie nowe linie tramwajowe (4 i 5). Wprowadzenie nowych linii tramwajowych implikowało

ograniczenie zakresu komunikacji autobusowej oraz wprowadzenie licznych zmian tras na liniach autobusowych. Do najważniejszych należało:

- likwidacja linii 120,
- zmiana tras linii: 105, 106,
- wprowadzenie lub korekta kursów wariantowych na liniach: 110, 128 i 136,
- wprowadzenie nowych krańców dla linii: 113, 116, 131.
- uruchomienie nowych przystanków autobusowych przy trasach linii tramwajowych 4 i 5.

W okresie zimowych ferii szkolno-akademickich organizator przewozów dokonał zmniejszenia zakresu oferty przewozowej dla potrzeb dojazdu do Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego tj. zawieszono funkcjonowanie linii 303, 305 i 309 oraz ograniczono liczbę kursów na liniach 103 i 130. Ponadto w lutym, na wniosek Gminy Barczewo, dokonano zwiększenia zakresu usług na linii podmiejskiej 114, a w lutym i marcu skorygowano rozkład jazdy linii 116 i 126. Gmina Barczewo od 1 maja w porozumieniu ze ZDZiT dokonała kolejnych zmian tj. uruchomiła nowe linie 115 i 125 i jednocześnie nowy przystanek „Wójtowo-Centrum”. Zbiegło się to w czasie z korektą linii podmiejskiej 124 oraz linii 107, 126 i zmianą trasy linii 116. W lipcu i wrześniu ZDZiT dokonał korekty rozkładu jazdy linii 107. Na wrzesień przypadła również korekta kursów do Indykpolu na liniach 116 i 131 oraz uruchomienie kursów wariantowych do pętli KOOPRESS na linii 128, a październik niewielka zmiana rozkładów linii 110, 126 i 205. W grudniu uruchomiony został zajazd na przystanek Bartaska-Jakubowa, co miało bezpośredni wpływ na korektę rozkładów jazdy linii 121 i 136. Na wniosek Szpitala Pulmonologicznego skorygowano również rozkład jazdy linii 126.

Wg stanu na 31 grudnia 2024 r. długość autobusowych linii komunikacyjnych wynosiła 427 km (bez nocnych i sezonowych), natomiast długość tras 235 km. Długość tras komunikacyjnych z wybiegami poza miasto dla linii nr 105, 108, 110, 112, 114, 124 i 129 wynosiła 137 km, w tym poza granicami miasta 85 km.

Spółka w 2024 r. eksploatowała średnio 147,6 pojazdów, a wg stanu na 31 grudnia 2024 r. posiadała 147 szt. Z posiadanej liczby 3 szt. to midibusy, 89 szt. autobusy średniopojemne i 55 szt. przegubowe. W 2024 r. w stosunku do 2023 r. ilościowy stan taboru autobusowego utrzymał się na tym samym poziomie: wycofano z eksploatacji 2 pojazdy i jednocześnie nabyto 2 używane autobusy. Do ruchu kierowanych były średnio 114,1 pojazdów, a w szczycie przewozowym w dniu roboczym średnio 119,5 szt.

W 2024 r. autobusy MPK w ramach przewozów liniowych na planowane na początku roku 5 533,7 tys. wozokilometrów wykonały 5 434,9 tys. tj. 98,2% planu ze stycznia. Zmniejszenie liczby wżkm spowodowane było wprowadzaniem w trakcie roku korekt rozkładów przez organizatora przewozów.

Linie autobusowe są obsługiwane przez Spółkę pojazdami dostosowanymi do przewozu osób niepełnosprawnych. Z posiadanych 147 pojazdów to autobusy marki: SOLARIS – 114 szt., SCANIA – 15 szt., VOLVO – 3 szt., MAN – 15 szt.). Eksploatowane w Spółce autobusy to pojazdy niskopodłogowe, uzbrojone w urządzenia głośnomówiące do zapowiedzi dźwiękowych i tekstowych. Posiadają oznaczenia i miejsca dla osób niepełnosprawnych, w tym niewidomych oraz dla osób z dziećmi w wózkach.

Jednocześnie należy podkreślić, że wszystkie eksploatowane przez Spółkę autobusy wyposażone są:

- a) w rampę uchylną ułatwiającą wejście osobom niepełnosprawnym oraz z wózkami dziecięcymi;
- b) w system głosowej zapowiedzi przystanków wewnątrz pojazdu;
- c) w głosowy system informujący na zewnątrz pojazdu o numerze linii i kierunku jazdy;
- d) w przyciski „STOP”.

Autobusy są wyposażone w system monitoringu wizyjnego oraz elektroniczne tablice wewnętrzne, na których wyświetlają się nazwy przystanków na danej linii. Na tablicy wyświetla się nazwa przystanku na którym w chwili zatrzymania znajduje się autobus, nazwy kolejnych przystanków oraz numery linii, których autobusy zatrzymują się na tym

przystanku. Ponadto na tablicy wyświetla się numer boczny autobusu oraz numer służbowy obsługującego pojazd. Z posiadanej przez Spółkę floty 147 autobusów - 76 szt.tj. 52% posiada przyciski do otwierania drzwi oznaczone alfabetem Braille'a.; 119 szt. tj. 81% klimatyzację; a 38 szt. tj. 26% jest wyposażonych w bramki do liczenia pasażerów.

W MPK sp. z o.o. w Olsztynie gotowość techniczna pojazdów stanowi bardzo ważne kryterium oceny działalności przedsiębiorstwa. Spółka prowadzi stały monitoring procesu eksploatacji pojazdów w celu zapewnienia bieżącej gotowości całego systemu komunikacji zbiorowej w Olsztynie. Wskaźnik gotowości technicznej dla autobusów Spółki kształtuje się na poziomie 81,2%. Średni wiek taboru autobusowego Spółki wynosi 12,3 lat (dla badanej próby w komunikacji miejskiej w Polsce średni wiek taboru wynosi 9,93 lat. Spośród respondentów 50% firm eksploatuje tabor więcej niż 10-letni, a 10% - starszy niż 13-letni). Kolejnym bardzo ważnym parametrem jest średnia prędkość eksploatacyjna. W 2019 roku organizator przewozów, we współpracy z MPK, podjął działania w wyniku których w ostatnich latach średnia prędkość eksploatacyjna autobusu zwiększyła się i w 2024 r. wyniosła 13,8 km/h. Zwiększenie prędkości to rezultat takich zmian w organizacji pracy, aby przy tych samych nakładach zwiększyć ilość pracy przewozowej, a tym samym zwiększyć wydajność. Dzięki tym działaniom zostały skrócone postoje na pętlach. W poprzednich latach średnia prędkość kształtowała się na poziomie 13 km/h. Istotnym czynnikiem dla Spółki jako operatora przewozów jest wskaźnik wykorzystania taboru. Średni wskaźnik wykorzystania taboru autobusowego w MPK wynosi 77,3 % (dla porównania w komunikacji miejskiej w Polsce wynosi 77,26%). W roku 2024 obserwuje się nieznaczne zmniejszenie wskaźnika wykorzystania taboru. Jest to zrozumiałe ze względu na wspomniane wcześniej zmniejszanie pracy przewozowej liczonej wozokilometrami. Jednocześnie Spółka nie mając pewności, czy nagle nie wystąpi zwiększenie wolumenu usług, nie decyduje się pochopnie na redukcję taboru.

Na uwagę zasługuje fakt, że w ostatnich latach obserwowany jest wzrost poziomu satysfakcji pasażerów z jakości usług w komunikacji miejskiej w Olsztynie. Jednym z elementów tego stanu jest wyposażenie taboru w dodatkowe urządzenia i systemy. Zapewne klimatyzowanie przestrzeni pasażerskiej jest ważnym elementem podnoszenia jakości. Nie bez znaczenia pozostaje coraz powszechniejsze funkcjonowanie monitoringu wizyjnego, ponieważ zwiększa on poczucie bezpieczeństwa w pojazdach komunikacji miejskiej zarówno pasażerom, jak i kierującym. Zważywszy na jakość świadczonych usług przewozowych Spółka w miarę możliwości finansowych wymienia tabor autobusowy co powoduje ograniczenie liczby autobusów bez klimatyzacji, a tym samym ma bezpośrednie przełożenie na poprawę komfortu podróży pasażerów oraz dostosowuje strukturę taboru do występujących potrzeb przewozowych organizatora. Spółka realizuje usługi autobusowe oparte o funkcjonowanie zajezdni przy ul. Kołobrzeskiej i al. Sikorskiego.

Komunikacja tramwajowa.

System komunikacji tramwajowej działał w Olsztynie w latach 1907–1965 i ponownie został uruchomiony od 19 grudnia 2015. Jest to jedyny reaktywowany system komunikacji tramwajowej w Polsce, a także jeden z niewielu bez tradycyjnych pętli - posiadający jedynie tory odstawcze i stąd też obsługiwany wyłącznie taborom dwustronnym dwukierunkowym oraz jedyny przystosowany do taboru o szerokości 2,5 m.

W dniu 05.11.2015 r. została zawarta umowa wykonawcza pomiędzy Gminą Olsztyn, a MPK sp. z o.o. w Olsztynie na powierzenie świadczenia usług komunikacji miejskiej w Olsztynie w zakresie przewozów tramwajowych w latach 2015 – 2027.

Od 19 grudnia 2015 r. Spółka rozpoczęła i do końca 2023 r. kontynuowała przewozy tramwajowe na trzech liniach: nr 1 Wysoka Brama – Kanta, nr 2 Dworzec Główny – Kanta i nr 3 Uniwersytet – Prawocheńskiego – Dworzec Główny. Od stycznia 2024 r. Spółka realizuje przewozy tramwajowe na pięciu liniach, w związku z uruchomieniem dwóch nowych linii: nr 4 Pieczewo – Dworzec Główny i nr 5 Pieczewo – Wysoka Brama.

W 2024 roku linie tramwajowe obsługiwane były 27 tramwajami, w tym: 15 marki SOLARIS i 12 marki DURMAZLAR PANORAMA. Do ruchu kierowanych było odpowiednio: dzień roboczy - 22 szt., sobota – 20 szt., niedziela – 16 szt. Średni wskaźnik wykorzystania taboru tramwajowego w Spółce wynosi 87,2% (dla porównania w komunikacji miejskiej w Polsce 61,02%). Wskaźnik gotowości technicznej dla taboru tramwajowego MPK ukształtował się na poziomie 81,6%, a średnia prędkość eksploatacyjna wyniosła 11,8 km/h. Średni wiek taboru tramwajowego Spółki wynosi 5,4 lat (dla badanej próby w komunikacji miejskiej w Polsce średni wiek taboru wynosi 23,47 lat. Spośród respondentów 50% firm eksploatuje tabor o średnim wieku przekraczającym 24 lata, a 10% ponad 30 lat).

Wszystkie tramwaje posiadają klimatyzację, a 18 tj. 66,7% jest wyposażonych w bramki do liczenia pasażerów.

Wg stanu na 31 grudnia 2024 r. długość tramwajowych linii komunikacyjnych wynosiła 36 km, natomiast długość tras 17 km.

W 2024 r. tramwaje w ramach przewozów liniowych na planowane na początku roku 1 472 tys. pockm wykonały blisko 1 471 tys. tj. 99,9% planu ze stycznia. W porównanie do planu ze stycznia 2024 r. dokonywane w trakcie roku korekty zakresu usług na poszczególnych liniach spowodowały zmniejszenie ilości pociągokilometrów.

Usługi tramwajowe oparte są o funkcjonowanie zajezdni przy ul. Kołobrzeskiej/Towarowej.

4. Liczby oddziałów – nie dotyczy.

5. Polegające na łączeniu, przejęciu lub podziale jednostki – nie dotyczy.

6. Opis zamiaru zmian formy prawnej, liczby oddziałów czy organizacji itp.

– nie dotyczy.

III. SYTUACJA JEDNOSTKI NA TLE BRANŻY I CAŁEJ GOSPODARKI

Rok 2024 w komunikacji miejskiej w Polsce, jak również w Olsztynie, można określić jako okres kontynuacji i stabilizacji. Komunikacja miejska nie notuje zauważalnych spadków, mimo trudnej sytuacji budżetów samorządowych. Jednocześnie nie widać żadnych sygnałów, które pozwalałyby zauważyć efekt pozytywnej zmiany. Stosunkowo wysoki w Polsce wskaźnik odnowy taboru jest efektem realizacji kilku dużych kontraktów na wymianę taboru, który nie odzwierciedla sytuacji w większości miast, jak również w Olsztynie. Z jednej strony jest to pozytywna stabilizacja po niedawnym, trudnym okresie pandemicznym, z drugiej jednak to okres niepewności przed zapowiadany od jakiegoś czasu okresem wdrożenia drastycznych wymogów zeroemisyjnych w transporcie miejskim.

Komunikacja miejska służy przemieszczeniom osób na terenach zurbanizowanych w miastach. Odpowiednia jakość komunikacji zbiorowej jest kluczowa dla zapewnienia dostępności wszystkich innych usług publicznych: szkół, przedszkoli i opieki medycznej. Oznacza to konieczność dowartościowania głównego substytutu prywatnego samochodu, jakim powinien być publiczny transport zbiorowy (PTZ). Nie ulega bowiem wątpliwości, że choć samochód jest jedną z największych zdobyczy cywilizacyjnych, to od dawna jest też również źródłem części problemów, z jakimi borykają się miasta lub przeszkodą w rozwiązywaniu innych. Konieczne jest zatem zwrócenie się ku takim formom prowadzenia polityki transportowej, które sprawią, że mieszkańcy coraz częściej będą decydować się na zostawienie auta pod domem (lub rezygnować z kupna kolejnego samochodu). Tak nakreślone zadanie – zwiększenie efektywności transportu zbiorowego w mieście – to jednak tylko jedna strona medalu. Drugim wątkiem, równie ważnym – tak ze względów społecznych, jak i gospodarczych – jest efektywność i dostępność oferty transportowej wykraczającej poza obszar jednego miasta (gminy). Bez kreowania nowych połączeń i zwiększenia liczby kursów nie jest możliwe przyciągnięcie większej liczby pasażerów do komunikacji miejskiej.

W kontekście lokalnych systemów transportowych warto pamiętać, iż to samorządy lokalne mają decydujący wpływ na ich kształtowanie. Każda gmina jest odpowiedzialna za prowadzenie własnej polityki zaspokajania potrzeb jej mieszkańców (i użytkowników) – także w zakresie mobilności. Zapewnienie mieszkańcom lokalnego transportu zbiorowego to jedno z zadań własnych gminy (Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym, art. 7 ust. 1 pkt 4). Do obowiązków organizatora przy planowaniu przewozów o charakterze użyteczności publicznej (zgodnie z Ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym) należy opracowanie i uchwalenie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego zwanego „planem transportowym”, będącego aktem prawa miejscowego. Plany transportowe odnoszą się głównie do wzmacniania znaczenia publicznego transportu zbiorowego w zaspokajaniu potrzeb przewozowych mieszkańców. Zagadnienia związane z transportem publicznym w mieście i miejskich obszarach funkcjonalnych w zakresie funkcjonowania systemu PTZ, jego organizacji, integracji oraz dostępności czasowej i przestrzennej odwołują się do ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Zgodnie z jej zapisami proces zrównoważonego rozwoju PTZ uwzględnia oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej jego dostępności przy wykorzystywaniu różnych środków transportu. Poziom dostępności publicznego transportu zbiorowego powinien odpowiadać zachowaniom mobilnościowym związanym z realizacją najbardziej podstawowych codziennych potrzeb, takich jak dojazdy do pracy czy korzystanie z usług publicznych. Taki transport powinien być usługą „pewną” – opłacalność organizacji kursu jest kwestią drugorzędną: może być deficytowy, ale jego wartość ma polegać na gwarancji, że autobus czy tramwaj przyjedzie. Jeśli transport publiczny ma być bodźcem do zmiany zachowań komunikacyjnych, to powinien być przystępny cenowo, niezawodny i pewny z punktu widzenia użytkownika.

Transport miejski można definiować jako regularny, publiczny transport zbiorowy wykonywany na zlecenie samorządowego organizatora transportu. Najpowszechniej stosowanym środkiem transportu zbiorowego są autobusy. Popularność ich stosowania wynika z faktu, że wykorzystują ogólnodostępną infrastrukturę drogową. Elementami infrastruktury transportu miejskiego są buspasy, przystanki, węzły przesiadkowe, zajezdnie oraz wszelkie urządzenia służące obsłudze pasażerów (w tym biletomaty, systemy informacji pasażerskiej itp.).

Branża komunikacji miejskiej - w tym MPK sp. z o.o. w Olsztynie jako operator publicznego transportu zbiorowego - generalnie funkcjonuje w oparciu o rozporządzenie (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23.10.2007 r. i ustawę o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16.12.2010 r.

Wszystkie miasta wojewódzkie zainwestowały w ostatnich latach w modernizację komunikacji zbiorowej. Kupowały tabor, rozbudowywały siatkę tras. Z tej koniunktury korzysta również MPK odnawiając tabor autobusowy i obejmując przewozy tramwajowe. Ponieważ Spółka operuje na rynku lokalnym to jej sytuacja zależy od strategii samorządu dla tego obszaru usług, możliwości finansowych miasta, w tym sytuacji cenowo/kosztowej na rynku paliw i energii elektrycznej.

Inwestując w komunikację miejską należy brać pod uwagę rosnące oczekiwania pasażerów i powinno się zachęcać ich do korzystania z komunikacji zbiorowej. Ażeby pasażerów zachęcić do pozostawienia samochodu, trzeba też spełnić ich rosnące oczekiwania, takie jak rozbudowana sieć połączeń, częstotliwość kursowania, punktualność, relatywnie niska cena biletów, czystość pojazdów oraz wysoka kultura kierowców i motorniczych.

Jednocześnie należy podkreślić, że rozwój aglomeracji nie jest możliwy bez nieustannej rozbudowy infrastruktury. Ta z kolei wymusza stosowanie rozwiązań komunikacyjnych, które udźwigną oczekiwania mieszkańców dotyczące łatwości i szybkości poruszania się po mieście. Olsztyn znalazł się w momencie, kiedy istniejące dotąd rozwiązania stały się niewystarczające. Oczywiście jest na to tylko jedna rada: usprawnić miejską komunikację. Jako odpowiedź na to pytanie zrodził się projekt przywrócenia w Olsztynie tramwajów, które jeździły po olsztyńskich ulicach do 20 listopada 1965 roku. Olsztyn, jak i MPK

jako operator transportu publicznego, stawia na nowoczesny, ekologiczny transport miejski. W stolicy Warmii i Mazur pod koniec grudnia 2023 roku otwarto nową linię tramwajową, która połączyła osiedle Pieczewo z centrum miasta i dworcem kolejowym Olsztyn Główny. Inwestycję zrealizowano z udziałem Funduszy Europejskich Programu Polska Wschodnia. W ramach projektu wybudowano 12 kilometrową linię tramwajową we wschodniej części miasta, łączącą osiedle Pieczewo z centrum miasta i dworcem Olsztyn Główny. Wydłużono również już istniejącą linię do Placu Jedności Słowiańskiej z rozbudową do dwóch torów na krańcówce. Wraz z budową nowej linii tramwajowej przebudowano infrastrukturę drogową, wytyczono buspasy. Ponadto rozbudowano zajezdnię tramwajową przy ul. Kołobrzeskiej, którą oddano do użytku pod koniec grudnia 2023 r. Nowy obiekt składa się z hali serwisowej z częścią socjalną mogącą pomieścić 100 pracowników oraz hali postojowej. W hali serwisowej zlokalizowana jest również część magazynowo - warsztatowa. Na hali serwisowej zlokalizowane są 3 tory, w tym: 2 tory z kanałami przeglądowymi mogącymi pomieścić 4 składy tramwajowe oraz jeden tor zapiaszczania i mycia pojazdów. Myjnia na tym torze przystosowana jest również do mycia taboru autobusowego. Hala postojowa może pomieścić 16 składów tramwajowych.

W tym miejscu należy zwrócić uwagę, że MPK sp. z o.o. w Olsztynie jak również komunikacja miejska w Polsce ma niestety do czynienia z lawinowym wzrostem kosztów funkcjonowania transportu przewozowego autobusowego i tramwajowego, na który składają się wyjątkowo drastyczne wzrosty cen nośników energii, części zamiennych oraz innych materiałów eksploatacyjnych. Stąd mimo wzrostu stawki za wozokilometr czy pociągokilometr, Spółka odczuwa tylko nieznaczny wzrost dochodów, który nie nadąża za wzrostem kosztów, ponieważ stawki za wzkm/pockm nie pokrywają kosztów przewozów. Stawka za wzkm nie pozwala na inwestowanie w nowe autobusy, a stawka za pociągokilometr zawiera w sobie odpłatność za utrzymanie infrastruktury torowosieciowej, która nie pokrywa kosztów jej utrzymania. Poza tym kolejnym problemem MPK jako operatora komunikacji miejskiej był chroniczny niedobór chętnych do pracy na stanowisku prowadzącego pojazd komunikacji miejskiej oraz mechaników do napraw pojazdów. Poprawa sytuacji w zatrudnieniu jest możliwa poprzez wzrost płac, co przekłada się na wzrost kosztów funkcjonowania komunikacji miejskiej, a tym samym coraz większym wyzwaniem dla budżetu samorządowego.

W Polsce miejska komunikacja stanowi jeden z głównych wydatków w miejskich budżetach. Wyzwania stojące przed polskimi miastami w zakresie komunikacji to: większy zasięg i częstotliwość połączeń oraz wymiana dzisiejszej floty autobusów na zeroemisyjne. Ustawa z dnia 11.01.2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (przed jej nowelizacją) zobowiązała jednostkę samorządu terytorialnego, w przypadku Olsztyna, który świadczy usługę lub zleca świadczenie usługi komunikacji miejskiej w rozumieniu ustawy z dnia 16.12.2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym podmiotowi, którego udział autobusów zeroemisyjnych we flocie użytkowanych pojazdów na obszarze tej jednostki samorządu terytorialnego wynosi co najmniej 30%. Po nowelizacji ustawy od 1 stycznia 2026 r. gmina, w której liczba mieszkańców jest większa niż 100 000, oraz podmiot, któremu ta gmina zleciła lub powierzyła wykonywanie przewozów pasażerskich w transporcie drogowym w ramach komunikacji miejskiej, będą nabywać na podstawie umowy sprzedaży, leasingu, najmu lub dzierżawy z opcją zakupu wyłącznie autobusy zeroemisyjne służące do wykonywania takich przewozów na obszarze tej gminy. Dlatego w najbliższych latach większość polskich miast, w tym również Olsztyn, będzie musiał zainwestować w nowoczesne pojazdy zeroemisyjne.

Obecnie Spółka nie posiada autobusów zeroemisyjnych, a koszt 1 autobusu elektrycznego 18 metrowego to kwota ok. 4,4 mln zł brutto, a 12 metrowego - ok. 3,5 mln zł. Z przeprowadzonej przez Spółkę analizy wynika, że ta inwestycja będzie dla niej niemożliwa do realizacji, bez pozyskania bezzwrotnego zewnętrznego dofinansowania na poziomie ok. 85% kosztów netto. W ramach naboru wniosków w 2021 roku MPK złożyło do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej wniosek o dofinansowanie zakupu 20 autobusów elektrycznych w formie dotacji w ramach programu

priorytetowego „Ochrona atmosfery Zielony transport publiczny”. Wniosek został rozpatrzony negatywnie. W związku z tym Spółka postanowiła nadal aplikować i w listopadzie 2022 roku złożyła do Centrum Unijnych Projektów Transportowych w Warszawie wniosek o dofinansowanie zakupu 3 szt. elektrycznych autobusów przegubowych (18 m) wraz z 3 ładowarkami. Dofinansowanie na poziomie 85% w ramach Działania 11.4 – Transport miejski (POLiŚ.11.4/1/22), Program Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Wniosek został rozpatrzony negatywnie.

Według raportu z 2023 r. „Transport zbiorowy w polskich samorządach – stan obecny i plany na przyszłość” Banku Gospodarstwa Krajowego, do 2028 roku tabor w polskich miastach wzbogaci się o ponad 1200 pojazdów, z czego 55% będą stanowiły autobusy elektryczne, a 17% autobusy wodorowe. Samorządy inwestując w infrastrukturę zeroemisyjną w większości korzystają ze wsparcia Funduszy Europejskich (38 proc.), w 17 proc. ze środków własnych i w 17 proc. z dotacji budżetowych. Jednym z programów realizujących rozwój zielonego transportu w polskich miastach jest „Zrównoważona mobilność miejska” w ramach Funduszy Europejskich dla Polski Wschodniej. „Zrównoważona mobilność miejska – nabór niekonkurencyjny” to program skierowany do miast liczących powyżej 100 tys. mieszkańców, wraz z ich obszarami podmiejskimi. Są to: Lublin, Białystok, Rzeszów, Kielce, Olsztyn, Elbląg i Radom. Środki pozyskać też mogą ww. miasta działające na podstawie porozumienia zawartego z jednostkami samorządu terytorialnego położonymi w miejskim obszarze funkcjonalnym oraz utworzone przez nie związki i stowarzyszenia. Celem działania jest wspieranie zrównoważonej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej. Środki można przeznaczyć na zakup bezemisyjnego taboru (tramwajów, trolejbusów lub autobusów), budowę, przebudowę i modernizację infrastruktury na potrzeby transportu miejskiego oraz digitalizację systemu mobilności w miastach.

W Polsce pod koniec czerwca 2024 r. flota autobusów elektrycznych w Polsce wzrosła do 1357. W tej liczbie pojazdów całkowicie elektrycznych było 1293, a wodorowych - 64. Dane pokazują, że elekromobilność w Polsce nieustannie rozwija się. Liczba rejestracji pojazdów elektrycznych nieustannie rośnie – dotyczy się to również pojazdów komunikacji miejskiej. W 2023 roku Polska zrobiła kolejny krok naprzód w dziedzinie zeroemisyjnego transportu, widoczny w dynamicznym wzroście liczby elektrycznych autobusów w całym kraju. W polskiej komunikacji publicznej i na polskich drogach zauważyć można autobusy 26 różnych producentów. Wiodącym pośród nich jest Solaris. W 2023 roku zostało zarejestrowanych 648 e-busów Solaris. Po Solarisie, inne marki również zaznaczają swoją obecność:

- MAN z 77 e-busami,
- Ursus z 68 pojazdami,
- Yutong, który dostarczył 58 elektrycznych autobusów,
- Volvo z solidną liczbą 40 pojazdów,
- Mercedes-Benz z 38 autobusami,
- oraz Autosan z 16 pojazdami.

Zestawienie ilości rejestracji e-busów w ostatniej dekadzie pokazuje stały wzrost zainteresowania transportem elektrycznym w Polsce. Szczególnie znaczący wzrost obserwujemy od roku 2020 (162 autobusy) do teraz (227 autobusów – dane aktualne na koniec grudnia 2023 r.). W 2023 roku najwięcej elektrycznych autobusów zostało zarejestrowanych w województwie Mazowieckim, gdzie liczba ta osiągnęła 250. Następne w kolejności są: Małopolskie (112), Śląskie (113), Wielkopolskie (104) i Lubelskie (68). W kategorii miast przoduje Warszawa z liczbą 148 e-busów, Kraków - 104, Poznań - 86, Zielona Góra -60 oraz Jaworzno - 44.

W województwie warmińsko-mazurskim w komunikacji miejskiej autobusy elektryczne posiada: Ostróda - są to autobusy marki Solaris, Kętrzyn, Giżycko, Iława oraz Lidzbark Warmiński - są to autobusy marki Yutong. W 2024 roku dołączył Ełk z 5 autobusami elektrycznymi marki Solaris.

IV. SPRZEDAŻ I PORTFEL ZAMÓWIEŃ

Publiczny transport zbiorowy to powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii lub sieci transportowej. Dostępna i niezawodna komunikacja miejska i regionalna ma duży wpływ na atrakcyjność miast - zarówno dla mieszkańców jak i dla biznesu.

MPK sp. z o.o. w Olsztynie świadczy usługi w zakresie przewozów autobusowych i tramwajowych w oparciu o zawarte z Gminą Olsztyn dwie umowy wykonawcze, o których już była mowa w niniejszym sprawozdaniu.

Pojazdy MPK kursują według rozkładu jazdy ustalonego przez organizatora przewozów. Realizacja przez Spółkę maksymalnej liczby zaplanowanych na każdą linię komunikacyjną kursów stanowi nie tylko obowiązek, lecz również priorytet będący podstawą do otrzymania zapłaty za usługę. W momencie braku realizacji kursu nie ma podstaw do otrzymania zapłaty. Ponadto wielkość wynagrodzenia zależy również m.in. od punktualności kursowania pojazdów, odpowiedniego dostosowania taboru zgodnie z zamówieniem organizatora przewozów. Bardzo ważnym zagadnieniem dla MPK w wykonywaniu usług przewozowych jest również sprawa czystości pojazdów, która ma bardzo duże znaczenie w jakości świadczonych usług. Zgodnie z obowiązującym w Spółce systemem obsługi codziennej wszystkie pojazdy po zakończonej pracy kierowane są na stanowiska przeglądowe, a z zabrudzonym nadwoziem na myjnię. W trosce o bezpieczeństwo i zdrowie pasażerów oraz pracowników wnętrza eksploatowanych pojazdów są sprzątane, ozonowane i odkażane. Dbając o pasażerów oraz pozytywny wizerunek Spółki zasadą jest, że z zajezdni MPK wyjeżdżają pojazdy czyste tak wewnątrz jak i zewnątrz.

Komunikacja autobusowa.

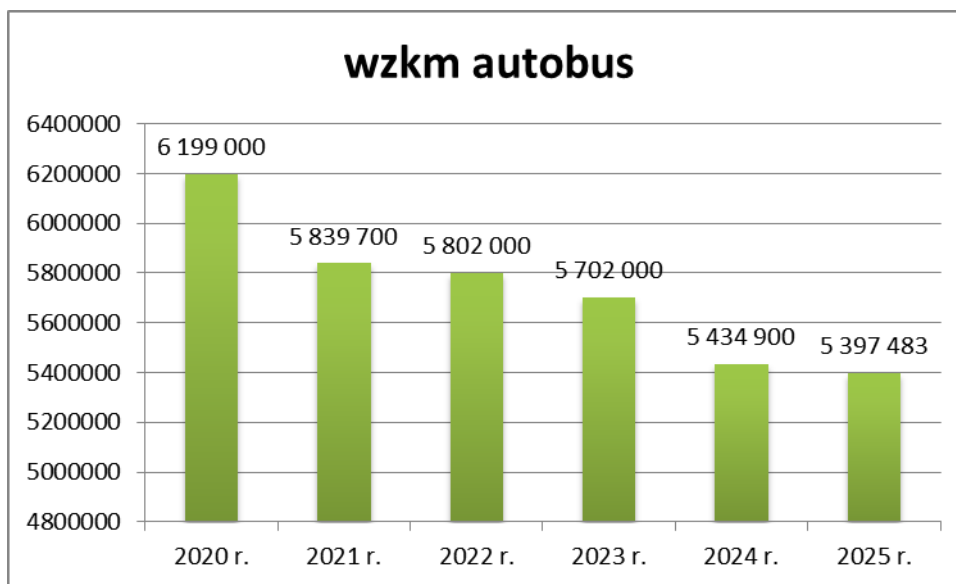
Spółka jest jednym z dwóch operatorów wykonujących na terenie Olsztyna i do gmin ościennych usługi przewozowe autobusowe zlecane przez organizatora przewozów.

W 2024 r. Spółka obsługiwała ok. 71,5% rynku przewozowego autobusowego. W tym miejscu należy wskazać, że pierwotne założenia umowy w wysokości 7 560 tys. wozokilometrów zmniejszyły się i w 2024 roku wyniosły 5 434,9 tys. zrealizowanych wzkm. W porównaniu do pierwotnych założeń umowy spadek o 28,1%. Porównując wykonanie wozokilometrów roku 2024 do wykonania z poprzednich lat, to z roku na rok następuje spadek i tak: 2020 (było 6 199 tys. wzkm) spadek o 12,3%; 2021 (5 840 tys. wzkm) spadek o 6,9%, 2022 (5 802 tys. wzkm) spadek o 6,3% ; 2023 (5 702 tys. wzkm) spadek o 4,7%. Wskazane wartości procentowe oznaczają spadek w stosunku do pierwotnej wartości zakładanej w umowie. Zakładany plan na 2025 r. wynosi 5 397 483 wzkm - w porównaniu do zrealizowanych kilometrów roku 2024 spadek o 0,7%.

*Zakładane przez organizatora efekty zadaniowe w zakresie przewozów autobusowych
MPK sp. z o.o. w Olsztynie w latach 2020 – 2025*

	Autobus					
	2020 r.	2021 r.	2022 r.	2023 r.	2024 r.	2025 r.
Ilość linii	39	35	35	34	34	36
wzkm dzień roboczy	21 430	19 093	20 095	20 278	18 712	19 136
wzkm w roku	6 199 000	5 839 700	5 802 000	5 702 000	5 434 900	5 397 483
Autobusy w ruchu	133	125	126	126	122	117

Graficznie zakładane przez organizatora efekty zadaniowe w zakresie usług autobusowych MPK sp. z o.o. Olsztynie w latach 2020 – 2025 przedstawiają się następująco:



W 2024 roku średnioroczna stawka za przewozy autobusowe wynosiła 12,51 zł, która nie pokryła kosztów przewozów.

Komunikacja tramwajowa.

W odniesieniu do umowy w zakresie przewozów tramwajowych to na etapie jej zawierania planowane pociągokilometry wynosiły 944 tys.

W porównaniu do lat poprzednich uruchomienie od stycznia 2024 r. dwóch nowych linii tramwajowych nr 4 (Pieczwo – Dworzec Główny) i nr 5 (Pieczwo – Wysoka Brama) spowodowało zwiększenie ilości pracy przewozowej tramwajowej.

Zakładany plan pracy przewozowej na 2024 r. w styczniu wynosił 1 472 pockm. Tymczasem w ciągu roku był na bieżąco korygowany przez organizatora przewozów. Dokonywane korekty zakresu usług przewozowych tramwajowych na poszczególnych liniach spowodowały w roku 2024 zmniejszenie ilości pociągokilometrów w stosunku do planu ze stycznia 2024 r. o 0,1%.

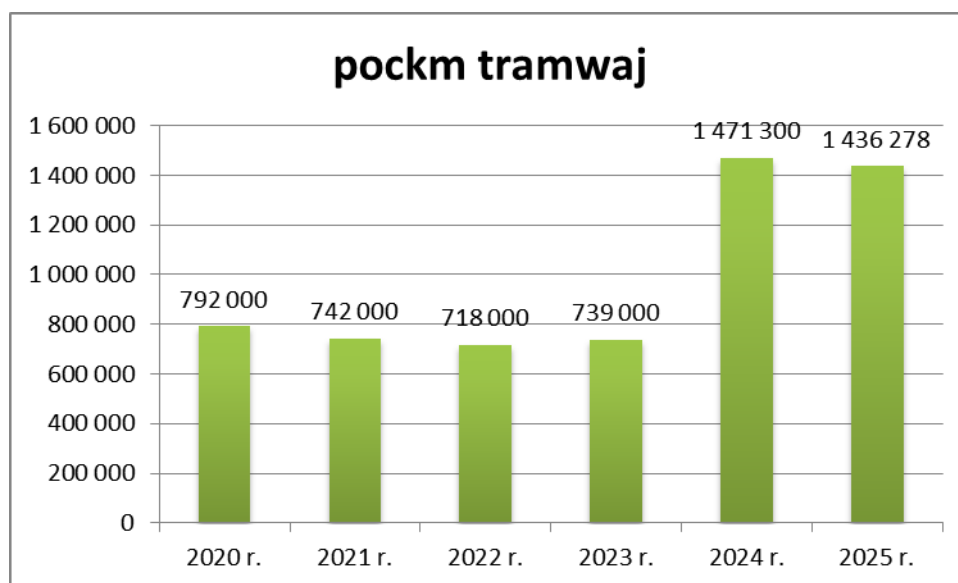
W 2024 r. w ramach przewozów liniowych tramwaje wykonały 1 471,3 tys. pockm. W porównaniu do roku: 2020 (było 792 tys. pockm) wzrost o 85,8%; 2021 (742 tys. pockm) wzrost o 98,3%; 2022 (718 tys. pockm.) wzrost o 104,9%, a do roku 2023 (739 tys. pockm) wzrost o 99,1%. Zakładany plan na 2025 r. wynosi 1 436 278 tys. pockm, w porównaniu do wykonania roku 2024 spadek o 2,4%.

Na terenie Olsztyna MPK jest jedynym operatorem wykonującym usługi przewozowe tramwajowe.

*Zakładane przez organizatora efekty zadaniowe w zakresie przewozów tramwajowych
MPK sp. z o.o. Olsztynie w latach 2020 – 2025*

	Tramwaj					
	2020 r.	2021 r.	2022 r.	2023 r.	2024 r.	2025 r.
Ilość linii	3	3	3	3	5	5
pockm dzień roboczy	2 499	2 499	2 231	2 231	4 569	4 554
pockm w roku	792 000	742 000	718 000	739 000	1 471 300	1 436 278
Tramwaje w ruchu	12	12	14	14	22	22

Graficznie zakładane przez organizatora efekty zadaniowe w zakresie przewozów tramwajowych MPK sp. z o.o. w Olsztynie w latach 2020 – 2025 przedstawiają się następująco:



W 2024 roku stawka za przewozy tramwajowe wraz z utrzymaniem infrastruktury torowo-sieciowej wynosiła 23,59 zł.

V. PRODUKCJA – nie dotyczy

VI. PRZEWIDYWANY ROZWÓJ JEDNOSTKI

Rozwój komunikacji miejskiej to jeden z priorytetów polskich miast. Nowelizacja ustawy z dnia 11.01.2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych wprowadziła, że od 1 stycznia 2026 r. gmina, w której liczba mieszkańców jest większa niż 100 000, oraz podmiot, któremu ta gmina zleciła lub powierzyła wykonywanie przewozów pasażerskich w transporcie drogowym w ramach komunikacji miejskiej, będą nabywać na podstawie umowy sprzedaży, leasingu, najmu lub dzierżawy z opcją zakupu wyłącznie autobusy zeroemisyjne służące do wykonywania takich przewozów na obszarze tej gminy. Dlatego w najbliższych latach większość polskich miast, w tym również Olsztyn, będzie musiał zainwestować w pojazdy zeroemisyjne.

MPK sp. z o.o w Olsztynie nie posiada, za wyjątkiem pociągów tramwajowych, pojazdów zeroemisyjnych. Wymiana taboru autobusowego wymuszać będzie konieczność poniesienia bardzo dużych nakładów finansowych na elektromobilność. Przeprowadzona przez MPK analiza wskazuje, że inwestycja będzie niemożliwa do realizacji, bez pozyskania bezzwrotnego zewnętrznego dofinansowania na poziomie minimum 85% kosztów netto. Jednocześnie należy zasygnalizować, że w ostatnich latach, z uwagi na zmniejszanie kosztów, Spółka nie kupowała nowych autobusów zasilanych olejem napędowym, a średni wiek taboru wynosi 12,3 lat.

Biorąc pod uwagę zmianę ustawy o elektromobilności, a także dalszą działalność i rozwój MPK, Zarząd Spółki podjął decyzję o zakupie 10 szt. autobusów hybrydowych, ponieważ są tańsze w zakupie niż zeroemisyjne. W październiku 2024 r. zostało opublikowane ogłoszenie o zamówieniu - postępowanie na dostawę fabrycznie nowych 10 szt. miejskich autobusów, niskopodłogowych (w tym: 8 szt. autobusów 12-metrowych standard „maxi” i 2 szt. autobusów przegubowych 18-metrowe „mega”, hybrydowych zasilanych olejem napędowym wraz z zapewnieniem wyposażenia stanowiska serwisowego oraz przeprowadzeniem szkolenia pracowników obsługi technicznej i kierowców. Autobusy będące przedmiotem zamówienia muszą być wykonane przez jednego producenta i być jednej marki. W postępowaniu MPK zastrzegło zastosowanie prawa opcji, polegającego na możliwości rozszerzenia ilości przedmiotu zamówienia o dodatkowe 10 szt. tożsamyh autobusów. Do Spółki wpłynęła tylko jedna oferta, którą złożyła firma Solaris. W dniu 21 listopada 2024 r. nastąpiło otwarcie złożonej oferty, po czym jej badanie i ocena. Po weryfikacji złożonej oferty MPK w dniu 10 grudnia 2024 roku podpisało z firmą Solaris umowę na dostawę 10 szt. autobusów. Spółka za 21 mln zł kupi 10 autobusów hybrydowych. MPK przewiduje, że na ulicach stolicy Warmii i Mazur pojazdy ekologiczne pojawią się w październiku 2025 r. MPK kupi pojazdy, zaciągając kredyt.

Należy wskazać, że Gmina Olsztyn, jak inne miasta w Polsce oraz województwie warmińsko-mazurskim, również stawia na tabor zasilany energią elektryczną i w 2024 r. złożyła do Polskiej Agencji Rozwoju Przedsiębiorczości wnioski o unijne dofinansowanie. Miasto ma w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia przydzielonych 45 mln euro, czyli blisko 200 milionów złotych na rozwój transportu. Projekt pod nazwą „Poprawa Mobilności Miejskiej – Ekotransport w Olsztynie” obejmował szereg zadań, ukierunkowanych na podniesienie komfortu korzystania z komunikacji publicznej. Jednym z nich był zakup 6 nowych tramwajów niskopodłogowych oraz pozyskanie 20 autobusów elektrycznych, w tym: 10 autobusów o standardowej długości 12 m oraz 10 autobusów przegubowych 18 m. Wszystkie miały być zasilane bateryjnie. Wraz z pojazdami miały być zamówione ładowarki.

Jeżeli chodzi o zakup sześciu fabrycznie nowych tramwajów (z opcją ewentualnego zamówienia ośmiu dodatkowych), to w 2024 roku do przetargu przystąpiły dwie firmy, w tym firma kolejowa CSI INVEST sp. z o.o. z Brzozy i firma SAATZ. Zwycięzcą przetargu na dostawę tramwajów była firma Saatz z siedzibą w Warszawie i zakładami w okolicach Grudziądza. Jednak z uwagi na brak środków finansowych, które miały być przyznane w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO) w grudniu 2024 r. władze Olsztyna wycofały się z zakupu 6 tramwajów.

W wyniku zaistniałych okoliczności związanych z istotnymi zmianami ustawowymi, zaistniałymi po dacie wszczęcia postępowania, postępowanie na zakup autobusów zeroemisyjnych wraz z ładowarkami zostało unieważnione, co spowodowało konieczność ponownego przeanalizowania oraz zmiany potrzeb zakupowych zamawiającego (miasto Olsztyn) związanych z autobusami zeroemisyjnymi oraz infrastrukturą służącą do ich ładowania. Powyższe działania muszą zostać skorelowane z możliwościami finansowymi zamawiającego w kontekście wszystkich prowadzonych inwestycji oraz rzeczywistym wpływem nowej ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego na dochody budżetu miasta Olsztyn.

W ramach projektu wdrożenia autobusów zeroemisyjnych przewiduje się rozbudowę zajezdni autobusowej przy al. Sikorskiego. W związku z tym w 2022 r. Spółka zleciła wykonanie projektu architektoniczno-budowlanego rozbudowy tej zajezdni. Projekt przewiduje budowę nowych 58 miejsc postojowych dla autobusów oraz budynku warsztatowo-socjalnego. Po rozbudowie zajezdni przy al. Sikorskiego MPK dysponować będzie 95 miejscami postojowymi. Zajezdnia będzie przystosowana do postoju i obsługi (ładowanie, serwis) autobusów zeroemisyjnych. Dla zadania uzyskano pozwolenie na budowę. Obecnie trwają prace optymalizacyjne mające za zadanie zaprojektowanie posadowienia słupów konstrukcyjnych wraz z ich planowaniem będących podstawą do wprowadzenia podkonstrukcji pod panele fotowoltaiczne, które będą zainstalowane w dalszej perspektywie. Ponadto panele fotowoltaiczne umieszczone zostaną na dachu nowej zajezdni tramwajowej przy ul. Kołobrzeskiej (posiadamy już pozwolenie na budowę). Będzie ono uzupełnione o moduł przyłączeniowy do tramwajowej sieci trakcyjnej. Przewidywana formuła „doprojektuj i wybuduj”. Planowane jest również wybudowanie konstrukcji pod panele fotowoltaiczne na placu postojowym dla autobusów od ul. Składowej, orientacyjna powierzchnia zabudowy ok. 2 000 m². Planowana formuła - „zaprojektuj i wybuduj”. Funkcjonowanie układu jak wyżej – moduł przyłączeniowy do sieci trakcyjnej. Pozyskana energia bezpośrednio będzie zasilalać sieć tramwajową i w odpowiednim czasie autobusy elektryczne, co w przyszłości pozwoliłoby na ograniczenie kosztów energii.

W tym miejscu należy wskazać, że w ramach Programu Operacyjnego Polski Wschodniej duży nacisk miasto kładzie również na infrastrukturę pasażerską. Projekt przewiduje przebudowę i budowę przystanków oraz pętli autobusowych. Wśród zadań będzie wyposażenie przystanków w biletomaty i tablice informacji pasażerskiej, montaż kamer przystankowych. Zaplanowano także przygotowanie terenu i infrastruktury podziemnej dla instalacji w przyszłości ładowarek do autobusów zeroemisyjnych na terenie bazy przy al. Sikorskiego oraz na pętlach autobusowych: Jakubowo, Witosa, Bilitewskiego, Zielona Górka i Osiedlu Podleśna.

Rozbudowa linii tramwajowych spowodowała wprowadzenie do ruchu w 2024 r. kolejnych tramwajów co zwiększyło zapotrzebowanie na motorniczych. W związku z tym, aby sprostać tym wyzwaniom oraz biorąc pod uwagę dalszy rozwój, wykorzystując posiadane zasoby ludzkie, Spółka w ramach własnej działalności na bieżąco szkoli kierowców autobusów na motorniczych. Posiadając pracowników z dwukierunkowym uprawnieniem tj. kierowca autobusu - motorniczy jest możliwość lepszego wykorzystania potencjału pracowniczego. W latach 2015 - 2024 w Spółce przeszkolono 87 kierowców na motorniczych. Planowane jest kontynuowanie tych szkoleń.

Trudnym zagadnieniem dla Spółki jest kwestia zakupu urządzeń do utrzymania infrastruktury tramwajowej, bez której komunikacja tramwajowa jest niemożliwa. Uwzględniając rozwój usług tramwajowych MPK bez zewnętrznego wsparcia finansowego w latach 2015 – 2024 dokonało dodatkowych inwestycji zakupując specjalistyczny sprzęt do napraw torowych (podbijaki torowe, piłę do cięcia szyn, wiertarkę do szyn, spawarkę, szlifarkę torową) oraz mierniki do pomiarów parametrów pracy urządzeń zainstalowanych w obiektach podstacji prostownikowych, sieci trakcyjnej, kabli zasilających i powrotnych. Ponadto zakupiła pojazdy specjalistyczne do prac serwisowych na liniach tramwajowych i wkolejania, pojazd z zabudową wieżową do obsługi trakcji tramwajowej, zestaw

toromierzy, zestaw przyrządów pomiarowych elektronicznych, agregat prądowórczy, piłę do cięcia szyn, pług do odsnieżania torowisk, przyczepę dla pogotowia torowego, szlifierkę torową oraz sprężarkę. Koszty zakupu ww. urządzeń wyniosły ok. 7,6 mln. zł.

Infrastruktura torowa do końca 2020 roku objęta była gwarancją wykonawców poszczególnych odcinków torów. Służby MPK na bieżąco monitorują stan infrastruktury. Wszelkie usterki i awarie były bezzwłocznie zgłaszane, zgodnie z procedurą reklamacji inżynierowi kontraktu. Dodatkowo Spółka dla zapewnienia prawidłowego i bezpiecznego funkcjonowania przewozów zawarła z podmiotami zewnętrznymi umowy na bieżące utrzymanie i konserwację sieci trakcyjnej i systemu ich sterowania co dało również możliwość zachowania gwarancji. W roku 2023 kontynuowana była tylko umowa na konserwację i naprawy systemu sterowania i ogrzewania zwrotnic (zakończona 31 grudnia 2023 r.). Pozostałe elementy infrastruktury torowo – sieciowej oraz 5 podstacji prostownikowych: „Sikorskiego”, „Żołnierska”, „Zajezdnia” (gdzie odbywa się zamiana prądu o napięciu 15kVAC na prąd o napięciu 600V DC) oraz „Wyszyńskiego” i „Krasickiego” są samodzielnie utrzymywane i eksploatowane przez służby techniczne MPK. W celu zapewnienia ciągłej sprawności technicznej w/w infrastruktury w okresie pogwarancyjnym Spółka podjęła szereg działań przygotowawczych zakupując specjalistyczny sprzęt do napraw torowych oraz przeszkoliła pracowników i nadal podnosi ich kwalifikacje zawodowe w zakresie prac torowych i sieciowych. Infrastruktura torowo – sieciowa oraz podstacje trakcyjne są pod ciągłym (24 godzinnym) nadzorem służb torowo – sieciowych Spółki, które dbają o bezpieczeństwo i utrzymanie ciągłości ruchu.

Dla pozyskania dodatkowych przychodów oraz z racji na dalszy rozwój, Spółka w 2020 roku zawarła z firmą Solaris umowę serwisową na wykonywanie napraw związanych z gwarancyjną obsługą tramwajów, która zakończyła się w 2023 roku. W ramach tej umowy pracownicy MPK wykonywali naprawy gwarancyjne, co w efekcie dawało Spółce dodatkowe przychody, a pracownicy zdobywali większe doświadczenie w naprawianiu tramwajów, co ma również duże znaczenie w związku z rozbudową linii tramwajowej oraz zwiększeniem przewozów tramwajowych. W tym miejscu należy zwrócić uwagę, że stawka za pociągokilometr, która zawiera w sobie odpłatność za utrzymanie infrastruktury torowo-sieciowej, nie pokrywała kosztów jej utrzymania.

Rozbudowa linii tramwajowej spowodowała zwiększenie mocy o kolejne 2MW (dwie podstacje po 1MW - ostatecznie moc umowna wynosi 2 x 800kW.). Wypełnienie postanowień ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych poprzez wykonywanie pracy przewozowej z udziałem autobusów elektrycznych, to kolejna potrzeba zapewnienia w przyszłości dostawy mocy o wielkości 2 MW dla ładowarek, które w dalszej perspektywie zostaną zlokalizowane na terenie bazy przy al. Sikorskiego oraz na pętlach autobusowych: Jakubowo, Witosa, Bilitewskiego, Zielona Górka i Osiedlu Podleśna, co zwiększy moc zainstalowaną w Spółce. Do roku 2027 planuje się zwiększenie mocy przyłączeniowej z 5,2 MW do poziomu 14,6 MW.

Działania inwestycyjne Gminy Olsztyn w zakresie transportu miejskiego wpływają na zwiększenie pozycji kosztów jaką jest zakup energii elektrycznej przez MPK. Rodzi to konieczność inwestowania w projekty związane z produkcją własną energii elektrycznej i ograniczaniu jej zakupu od operatora sieci dystrybucyjnej. W Spółce zakończono prace projektowe dotyczące instalacji fotowoltaicznej o mocy 350 kWp oraz rozpoczęto przygotowanie inwestycji (w dniu 9 lutego 2024 roku ogłoszono przetarg na wybudowanie instalacji na budynku starej zajezdni tramwajowej - jako pierwszy etap szeroko zakrojonego procesu) zwiększającej moc zainstalowanych paneli fotowoltaicznych do 700 kWp. Roczna produkcja energii elektrycznej zakładana jest na poziomie 600 MWh, co przeliczyć można na zaoszczędzenie na zakupie energii w wysokości ok 250 tys. zł rocznie. Inwestycja została sfinansowana ze środków pozyskanych ze sprzedaży działki, na której posadowiona jest stacja paliw byłego „Lotos” - (stacja zewnętrzna). Podłączenie paneli nastąpiło w grudniu 2024 r. Po uruchomieniu fotowoltaiki Spółka nie będzie miała możliwości magazynowania

nadmiaru wyprodukowanej energii i zabiega, aby jej nadmiar przekazywać do zakładu energetycznego.

Kolejnym procedowanym projektem jest budowa farmy fotowoltaicznej o mocy 1MWp przy ul. Wiosennej. Rada Miasta Olsztyna w 2021 r. wyraziła zgodę na dzierżawę gruntu przez Spółkę, na którym planowana jest budowa tej elektrowni. W roku 2022 MPK uzyskało decyzję środowiskową, a w 2023 r. dla inwestycji uzyskano decyzję nr 1 o warunkach zabudowy oraz wystąpiono do operatora sieci dystrybucyjnej o wydanie warunków przyłączeniowych dla tego przedsięwzięcia. Docelowo po wybudowaniu paneli fotowoltaicznych Spółka planuje montaż elektrolizera do produkcji wodoru, który umożliwi tankowanie autobusów zasilanych tym gazem.

Prowadzone przez Miasto inwestycje tramwajowe nadal będą generować zagrożenia w płaszczyznach organizacyjno-technicznych i ich oddziaływania na wynik po stronie finansowej Spółki. W ramach działalności inwestycyjnej Gminy rozbudowano infrastrukturę pod zwiększenie przewozów tramwajowych z wykorzystaniem zajezdni przy ul. Kołobrzeskiej 40. W 2019 roku po analizie możliwości podjęto decyzję o pozostawieniu operacji autobusowych w dotychczasowej lokalizacji (z korektą rozbudowy zajezdni tramwajowej) oraz podjęciu działań w celu pozyskania pozostałości działki przy al. Sikorskiego, rozbudowie placu postojowego i minimalnego zaplecza przeglądowego z uwzględnieniem możliwości postoju i obsługi autobusów. W przyszłości wraz z zapleczem przy ul. Kołobrzeskiej rozwiąże to problem postoju i obsługi taboru autobusowego i tramwajowego, lecz będzie wymagało poniesienia przez Spółkę dodatkowych nakładów finansowych.

Zważywszy na rozwój MPK Zarząd Spółki w 2021 roku wystąpił do Prezydenta Olsztyna o wniesienie aportem przez Gminę Olsztyn do MPK terenu o pow. 22127 m², składającego się z działki położonej przy al. Sikorskiego w Olsztynie. Rada Miasta Olsztyna w kwietniu 2022 r. wyraziła zgodę na zwiększenie udziału Gminy Olsztyn w MPK sp. z o.o. w Olsztynie poprzez wniesienie wkładu niepieniężnego o wartości 26 903 000,00 zł w postaci prawa własności nieruchomości gruntowej, składającej się z ww. działki, zabudowanej dwoma budynkami transportu i łączności, celem podwyższenia kapitału zakładowego Spółki, w zamian za objęcie przez Gminę Olsztyn 53 806 udziałów o wartości nominalnej po 500 zł każdy. W listopadzie 2022 r. Zgromadzenie Wspólników MPK powzięło uchwałę o podwyższeniu kapitału zakładowego. Po wniesieniu aportu Gmina Olsztyn posiada w Spółce 65 916 udziałów o wartości nominalnej 500 zł każdy, łącznie na kwotę 32 958 000 zł.

Istotne znaczenie dla dalszego rozwoju Spółki miało zawarcie w 2020 roku pomiędzy MPK sp. z o.o. w Olsztynie a Gminą Olsztyn umowy kupna-sprzedaży nieruchomości gruntowej będącej w użytkowaniu wieczystym Spółki, położonej w Olsztynie przy ul. Towarowej 8 oraz Kołobrzeskiej 38 i 40. Zakup gruntu został sfinansowany długoterminowym kredytem inwestycyjnym, a na nieruchomości została ustanowiona hipoteka umowna z wpisem do księgi wieczystej. Nabycie własności nieruchomości zwiększyło majątek i ujednoliciło tytuły prawa Spółki do korzystania z majątku.

Poza tym przed Spółką stoją ogromne wyzwania inwestycyjne związane z sukcesywną wymianą taboru autobusowego na zeroemisyjny, którego zakup jest znacznie droższy od dotychczas nabywanego. Kolejny problem, z którym mierzy się Spółka, jest kwestia kosztów paliwa i energii, zwłaszcza pod kątem eksploatacji autobusów i tramwajów.

Biorąc pod uwagę wzrost kosztów przewozów, spowodowany znaczną na rynku podwyżką cen paliwa, energii, materiałów i usług, a także dalszy rozwój Spółki przyszłościowe rozwiązanie powinno obejmować zwiększenie skali usług autobusowych i tramwajowych oraz urealnienie stawki za wozokilometr - która pozwoli na inwestowanie w nowe autobusy ekologiczne oraz za pociągokilometr - która pokryje również koszty utrzymania infrastruktury torowo-sieciowej. W 2024 roku średnioroczna stawka za wkm wynosiła 12,51 zł i nie pokryła kosztów przewozów oraz nie pozwoliła na inwestowanie

w nowe autobusy. W 2024 roku stawka za przewozy tramwajowe wraz z utrzymaniem infrastruktury torowo-sieciowej wynosiła 23,59 zł.

Problemem komunikacji miejskiej w Polsce, jak i w Olsztynie jest za mało dróg o dobrej przepustowości, chociaż w Olsztynie sytuacja z każdym rokiem jest lepsza. Problem korków jest w każdym mieście i to nie jest problem z wczoraj, ale długo nierozwiązany. Jakość i stan dróg jest jedną z głównych wskazywanych spontanicznie bolączek mieszkańców i kierowców. Z drugiej strony, mieszkańcy doceniają funkcjonowanie komunikacji miejskiej. Jakość transportu publicznego w Olsztynie jest obszarem, w którym mieszkańcy dostrzegają poprawę sytuacji i pozytywnie oceniają jakość świadczonych przez MPK usług przewozowych.

W związku z powyższym dla utrzymania pozycji rynkowej MPK sp. z o.o. w Olsztynie oraz dalszego rozwoju ważne jest:

- 1) stwarzanie warunków dla realizacji przez Spółkę zadań ustawowych gminy,
- 2) wykreowanie modelu usług przewozowych dającego bezpieczeństwo ekonomiczne Spółki,
- 3) ograniczenie kosztów technicznego utrzymania taboru poprzez zakup zeroemisyjnych pojazdów,
- 4) racjonalizację wykorzystania potencjału przewozowego w relacji do jakości usług,
- 5) tworzenie konkurencyjnego systemu usług przewozowych dla mieszkańców miasta wobec innych form podróżowania.

Podsumowując, kluczowym celem MPK sp. z o.o. w Olsztynie jest dalszy rozwój oraz ekspansja i umacnianie pozycji lidera na lokalnym rynku przewozu osób. Wypracowana przez lata funkcjonowania na rynku pozycja, zdolność do dalszego rozwoju, posiadane narzędzia (w tym: potencjał pracowniczy, sprawność organizacyjna), podnoszenie jakości usług oraz planowany rozwój, pozwalają zakładać wykonalność przyjętej przez Spółkę strategii rozwoju. Spółka zamierza konsekwentnie dalej wzmacniać swoją pozycję na lokalnym rynku przewozu osób.

Jednocześnie należy podkreślić, że kondycja finansowa oraz dalszy rozwój MPK sp. z o.o. w Olsztynie w głównej mierze zależy od organizatora przewozów i jego możliwości finansowania rozwoju publicznego transportu zbiorowego w mieście.

VII. WAŻNIEJSZE OSIĄGNIĘCIA W DZIEDZINIE BADAŃ I ROZWOJU – nie dotyczy.

VIII. PERSONEL I ŚWIADCZENIA SOCJALNE

1. Informacje o liczbie, strukturze zawodowej, wieku i wykształceniu zatrudnionych

W 2024 roku średnioroczne zatrudnienie ukształtowało się na poziomie 465,7 etatów. Na dzień 31.12.2024 r. Spółka zatrudniała ogółem 478 osób, w tym 69 kobiet i 409 mężczyzn.

Struktura zatrudnienia na dzień 31.12.2024 r. w poszczególnych grupach zawodowych przedstawiała się następująco:

Wyszczególnienie	Ogółem	W tym kobiety
Zatrudnieni ogółem	478	69
w tym:		
- pracownicy na stanowiskach nierobotniczych	62	23
z tego: dyspozytorzy i mistrzowie	22	2
- pracownicy na stanowiskach robotniczych	416	46
z tego:		
a) kierowcy autobusów	219	27
b) kierowcy autobusów - motorniczowie	78	18
c) motorniczowie	2	-
d) robotnicy warsztatu - autobus	62	1
e) robotnicy warsztatu - tramwaj	25	-
f) pozostali robotnicy – tramwaj	24	-
g) pozostali robotnicy	6	-

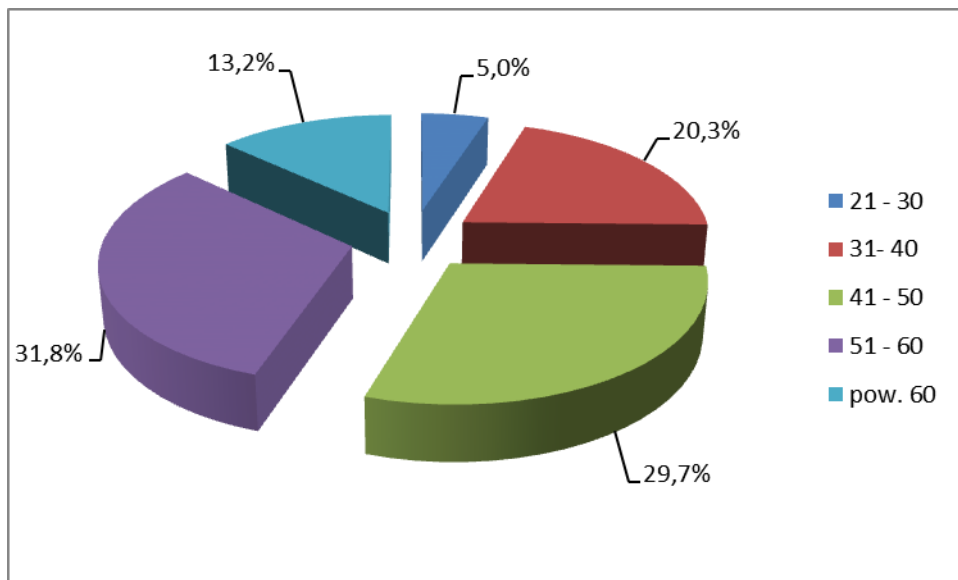
Pracownicy na stanowiskach robotniczych stanowili 87,0% ogółu zatrudnionych. Najliczniejszą grupę z zatrudnionych na stanowiskach robotniczych stanowili kierowcy autobusów, kierowcy autobusów-motorniczowie i motorniczowie ogółem 299 osoby - tj. 71,9 % , w tym kobiety 45 tj. 10,8% (zatrudnionych na stanowiskach robotniczych).

Srednia liczba zatrudnionych została wykonana na poziomie 93,0%. Niższy stan zatrudnienia wystąpił w grupie kierowców autobusów i w miarę występujących potrzeb był uzupełniany pracą w ramach umów zlecenia (5,6 w przeliczeniu na etaty) oraz w grupie mechaników do napraw pojazdów. Zatrudnienie w ostatnich 5 latach kształtowało się na poziomie: 479 osób w latach 2020 - 2021; 455 osób w latach 2022-2023 r., a w 2024 r. wyniosło 478 osób. Spadek zatrudnienia w poszczególnych latach związany był z naturalnymi procesami odejść pracowników na świadczenia emerytalno-rentowe oraz niedoborem kierowców autobusów i mechaników z powodu ich braku na olsztyńskim rynku pracy. Pomimo tych trudności Spółka realizowała i realizuje zadania prawidłowo. Jest to możliwe dzięki wprowadzonym procesom optymalizacyjnym oraz wzrostowi wydajności pracy i kompetencji pracowników.

Średni wiek pracowników Spółki wynosił 48,4 lat, a przeciętny staż pracy w MPK to 12 lat.

Struktura wiekowa pracowników przedstawia się następująco:

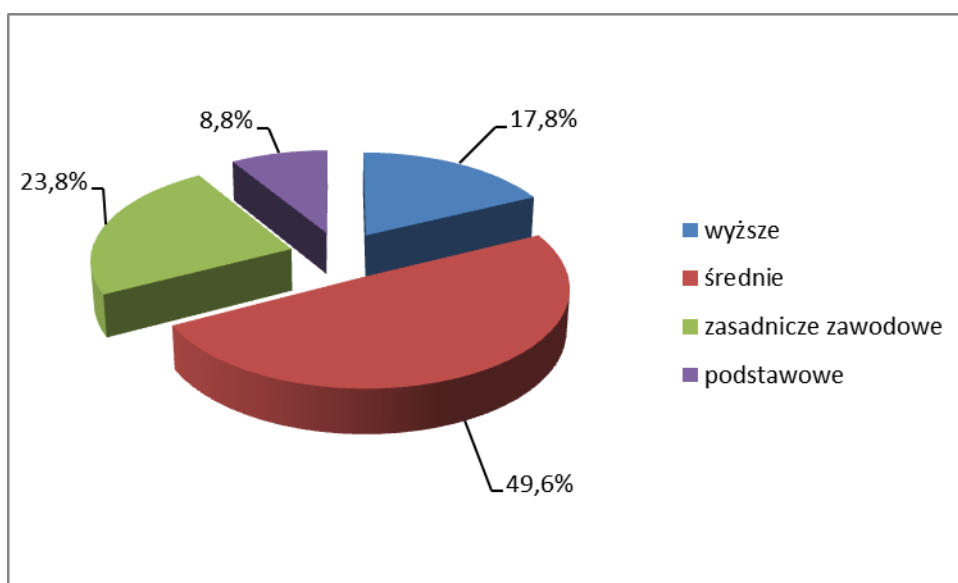
Wiek załogi w latach	21 - 30	31- 40	41 - 50	51 - 60	pow. 60
Liczba osób w poszczególnych przedziałach wiekowych [wg stanu na 31.12.2024 r.]	24	97	142	152	63
Struktura (%)	5%	20,3%	29,7%	31,8%	13,2%



Pracownicy poniżej 31 roku życia stanowią 5% ogółu zatrudnionych. Najliczniejszą grupę stanowią pracownicy w wieku 51 – 60 lat (152 osoby) tj. 31,8% oraz pracownicy w wieku 41-50 (142 osoby) tj. 29,7% załogi.

Struktura zatrudnienia wg wykształcenia - stan na dzień 31 grudnia 2024 r.

Wykształcenie	Ilość osób	Udział %
wyższe	85	17,8
średnie	237	49,6
zasadnicze zawodowe	114	23,8
podstawowe	42	8,8
Ogółem	478	100



W strukturze zatrudnienia, z uwagi na specyfikę działalności Spółki, największy udział stanowią pracownicy w wykształceniu średnim 49,6% i zasadniczym zawodowym 23,8%.

Pracownicy z wykształceniem wyższym to 17,8% zatrudnionych. Na stanowiskach robotniczych wykształcenie wyższe posiada 41 osób - stanowi to 9,9%, a wśród kierowców/motorniczych wykształcenie wyższe posiada 29 osób (18 mężczyzn i 11 kobiet) - stanowi to 7% - ogółu zatrudnionych na stanowiskach robotniczych.

2. Opis świadczeń socjalnych

W MPK jest tworzony zakładowy fundusz socjalny. Odpis na zakładowy fundusz świadczeń socjalnych obciąża koszty Spółki. Środki z funduszu przeznaczone są na cele socjalno-bytowe pracowników i członków ich rodzin oraz emerytów/rencistów Spółki, m.in. na: dofinansowanie wypoczynku urlopowego organizowanego we własnym zakresie przez pracowników, działalność kulturalno-oświatową i sportowo - rekreacyjną, zapomogi losowe, wsparcie finansowe dla emerytów/rencistów. Cele, na który przeznaczany jest fundusz, określone są w rocznym preliminarzu wydatków uzgadnianym z zakładowymi organizacjami związkowymi działającymi w MPK.

3. Opis pozostałych świadczeń (szkolenia)

Zarząd Spółki przywiązuje dużą wagę do kwalifikacji zawodowej pracowników oraz ich kompetencji. Z uwagi na to stwarza pracownikom możliwość rozwoju poprzez popieranie różnego rodzaju form kształcenia i doskonalenia zawodowego. W 2024 roku Spółka kontynuowała programy szkoleniowe umożliwiające pracownikom rozwój poprzez podnoszenie kwalifikacji i kompetencji zawodowych. Koszt szkoleń w 2024 roku wyniósł 78 tys. zł.

Świadczenia pracownicze o charakterze pieniężnym lub rzeczowym dotyczą wydatków ponoszonych przez Spółkę w związku z zapewnieniem ochrony zdrowia, bezpieczeństwa i higieny pracy m.in. udostępnienie odzieży i obuwia roboczego, pokrycie kosztów badań lekarskich, zapewnienie napojów i posiłków regeneracyjnych. Bezpieczeństwo i warunki pracy to bardzo ważny aspekt w działalności Spółki. W trosce o bezpieczeństwo i zdrowie pracowników oraz pasażerów pojazdy Spółki systematycznie są ozonowane i dezynfekowane. Baza przedsiębiorstwa oraz pojazdy spełniają wymogi gwarantujące zatrudnionym bezpieczne i higieniczne warunki pracy a pasażerom bezpieczne podróżowanie.

IX. INWESTYCJE

Zawarcie w dniu 28.12.2012 r. wieloletniej umowy wykonawczej pomiędzy Gminą Olsztyn a MPK sp. z o.o. w Olsztynie, pozwoliło na rozpoczęcie kolejnego etapu procesu inwestycyjnego, a w szczególności odbudowę taboru autobusowego niezbędnego do spełnienia standardów jakościowych założonych w umowie wieloletniej. Od 2013 roku rozpoczęto odnowę taboru, w ramach której zrealizowano zakup kompletnie wyposażonych 76 szt. autobusów komunikacji miejskiej w tym 42 szt. standard (maxi) i 34 szt. przegubowych (mega), co wpłynęło na zmianę struktury wiekowej posiadanego taboru, zmniejszenie emisji spalin do atmosfery oraz poprawę efektywności energetycznej.

Wykonywanie zadań przewozowych jest oparte o inwestowanie w:

- ✓ nowe, ekologiczne i niezawodne pojazdy,
- ✓ nowoczesne autobusy używane.

Zmianę zadań przewozowych oraz obowiązki wynikające z ustawy o elektromobilności determinują konieczność zakupu autobusów „0” emisyjnych.

Celem wprowadzenia nowych autobusów jest obniżenie średniego wieku taboru autobusowego co bezpośrednio ma przełożyć się na ograniczenie strat przewozowych związanych z awaryjnością autobusów obsługujących linie komunikacyjne, a w konsekwencji pozwolić na ograniczenie kosztów związanych z czynnościami obsługowo – naprawczymi.

Ponadto wartością dodaną sprawnie działających autobusów jest:

- 1) obniżenie zanieczyszczenia środowiska (wyższa norma Euro = niższa emisja szkodliwych substancji w spalinach), z tendencją obniżenia jej do „0”,
- 2) zapewnienie lepszego zaspokojenia potrzeb przewozowych; dotyczy to nie tylko ilości przewiezionych pasażerów, ale także jak najlepszych warunków jakościowych, dlatego specyfikacja do zakupu nowych autobusów będzie uwzględniała określone standardy podróżowania,
- 3) poczucie komfortu i bezpieczeństwo przewożonych pasażerów.

Jednocześnie uwzględniając budowę realizowaną w ramach projektu „Modernizacja i rozwój zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w Olsztynie” trakcji szynowej, MPK przyjęło nową linię rozwoju usług realizowanych przez Spółkę, jako operatora wewnętrznego.

Całkowita wartość netto nowo zakupionego taboru w latach 2013 – 2023 wyniosła 84 392 tys. zł, która została sfinansowana w 10% środkami własnymi, a w 90% długoterminowym kredytem inwestycyjnym.

W 2024 r. został rozstrzygnięty przetarg na zakup kolejnych, fabrycznie nowych 10 szt. autobusów diesla, którego realizacja wraz z zewnętrznym finansowaniem nastąpi w 2025 r. Zawarta z dostawcą autobusów umowa przewiduje praw opcji tj. możliwość rozszerzenia zamówienia o dodatkowe 10 szt. autobusów, z którego Spółka zamierza skorzystać składając do producenta w 2025 r. zamówienie z terminem dostawy taboru w 2026 r. Przedmiotowy zakup zostanie sfinansowany w 80% czteroletnim kredytem inwestycyjnym o wartości 14 400 000,00 PLN, udzielonym przez Bank Millennium S.A.. Zabezpieczenie kredytu stanowi w szczególności zastaw rejestrowy kredytowanych autobusów.

Ponadto w 2020 r. Spółka wykupiła na własność nieruchomość gruntową będącą w użytkowaniu wieczystym o powierzchni 6,0006 ha, dla której prowadzona jest księga wieczysta nr OL10/00018157/7. Wartość zakupu wyniosła 7 843 097,00 PLN i została sfinansowana w 93,08% 10-letnim kredytem inwestycyjnym o wartości 7 300 000,00 PLN, udzielonym przez Bank Gospodarstwa Krajowego Region Warmińsko-Mazurski. Zabezpieczeniem dla udzielonego kredytu jest w szczególności hipoteka umowna ustanowiona na kredytowanej nieruchomości.

Wszelkie działania Spółki prowadzone od kilku lat w kierunku realizowania tylko niezbędnych inwestycji mają na celu poprawę zdolności kredytowej, która jest konieczna do kontynuowania przyjętych w umowie wykonawczej założeń inwestycyjnych na przyszłe lata, w szczególności zakup taboru. Należy wskazać, że przyjęte wielkości planu wymiany taboru będą ulegały weryfikacji w miarę zmniejszenia przez ZDZiT zadań przewozowych trakcji autobusowej MPK.

Na sfinansowanie inwestycji Spółka przeznacza środki własne z odpisów amortyzacyjnych oraz zyski za poszczególne lata obrotowe. Pozostała część nakładów była sfinansowana ze źródeł zewnętrznych np. kredytów, a w przyszłości może funduszy europejskich. Ciągły brak bezzwrotnego finansowania zakupu elektrycznych autobusów spowodował zahamowanie inwestycji w odnowę taboru, ponieważ Spółka z własnych środków nie jest w stanie sprostać wymaganiom ustawy o elektromobilności. To powoduje, że do czasu pojawienia się możliwości uzyskania bezzwrotnych środków (krajowych lub europejskich) MPK braki w taborze uzupełniało leasingiem finansowym autobusów używanych a odnowę taboru zrealizuje zakupem nowych autobusów marki Solaris w ramach rozstrzygniętego w 2024 r. przetargu.

Ponadto działania Spółki nakierowane są na pozyskanie „czystej energii” poprzez budowę instalacji fotowoltaicznych na dachach budynków zajezdni tramwajowej. W tym celu w latach ubiegłych wykonano projekt przedmiotowych instalacji na budynkach powstałych w ramach I etapu budowy zajezdni tramwajowej, otrzymano pozwolenie na budowę, którą wykonano w 2024 roku. Trwają również przygotowania do wykonania projektu instalacji fotowoltaicznej na budynkach II etapu rozbudowy zajezdni. Rozpoczęto także działania z planowaną budową farmy fotowoltaicznej przy ul. Wiosennej, jednakże są one uzależnione od uzyskania zgody zakładu energetycznego na przyłączenie do instalacji

przesyłowych. Mając na uwadze fakt, że możliwości przesyłowe w Polsce są ograniczone, to można spodziewać się decyzji odmownej. Nie mniej Zarząd Spółki będzie kontynuował działania zmierzające do uzyskania stosownego pozwolenia i wybudowania farmy fotowoltaicznej. Ma to strategiczne znaczenie dla ponoszonych kosztów zużycia energii elektrycznej przy sukcesywnej rozbudowie przewozów tramwajowych i „0”emisyjnym taborze autobusowym.

Tak jak wcześniej było wskazane Spółka w 2022 r. otrzymała aportem zajezdnię autobusową przy ul. Sikorskiego, która wymaga rozbudowy i dostosowania do eksploatacji elektrycznych autobusów. Wiąże się to koniecznością poniesienia ogromnych nakładów finansowych, których MPK nie jest w stanie samodzielnie wygenerować bez wspomaganie zewnętrznego. W związku z tym, że na dzień dzisiejszy brak jest funduszy pomocowych dedykowanych tzw. dużym przedsiębiorstwom, to realizację przedsięwzięcia pod nazwą „Poprawa mobilności miejskiej – ekotransport w Olsztynie” przejęła Gmina Olsztyn, która ma możliwości uzyskania 85% finansowania z funduszy europejskich.

X. ŚRODOWISKO NATURALNE

Komunikacja miejska znajduje się na czele ekologicznych zmian, które kształtują nasze miasta i wpływają na jakość życia mieszkańców. Postępująca urbanizacja oraz rosnąca świadomość ekologiczna skłaniają do poszukiwania bardziej zrównoważonych i przyjaznych dla środowiska rozwiązań w transporcie publicznym.

Rozwój zrównoważony w transporcie miejskim koncentruje się na zmniejszeniu emisji gazów cieplarnianych, ograniczeniu hałasu i poprawie jakości powietrza w miastach. Wprowadzane są pojazdy niskoemisyjne, takie jak autobusy elektryczne, hybrydowe, a nawet te zasilane wodorem. Wiele miast inwestuje również w rozbudowę infrastruktury rowerowej, promując rower jako ekologiczną alternatywę dla pojazdów spalinowych, co przyczynia się do zmniejszenia zatłoczenia i poprawy mobilności mieszkańców. Innym ważnym aspektem jest rozwój inteligentnych systemów transportowych, które pomagają optymalizować ruch miejski, zmniejszając czas spędzany w korkach i związane z tym emisje. Systemy te, oparte na danych i zaawansowanych technologiach, umożliwiają lepsze planowanie tras i zarządzanie ruchem w czasie rzeczywistym. Integracja różnych form transportu miejskiego jest kluczowa dla stworzenia spójnego i efektywnego systemu. Przyszłość komunikacji miejskiej z pewnością będzie kierowana przez dalsze innowacje technologiczne i nacisk na zrównoważony rozwój. Rozwój technologii pojazdów autonomicznych może przynieść kolejną rewolucję w transporcie miejskim, oferując jeszcze bardziej efektywne i zrównoważone rozwiązania. Ekologiczne trendy w komunikacji miejskiej mają kluczowe znaczenie nie tylko dla ochrony środowiska, ale również dla poprawy jakości życia w miastach. W miarę jak miasta rosną i rozwijają się, innowacyjne i zrównoważone podejścia do transportu miejskiego staną się jeszcze bardziej istotne. W obliczu rosnących problemów z jakością powietrza w miastach na całym świecie, komunikacja zbiorowa staje się kluczowym elementem w walce z zanieczyszczeniem. Zastosowanie efektywnych systemów transportu publicznego może znacząco przyczynić się do redukcji emisji szkodliwych substancji, poprawiając stan środowiska i zdrowia mieszkańców. Transport drogowy jest jednym z głównych źródeł zanieczyszczenia powietrza w miastach, przyczyniając się do emisji dwutlenku węgla, tlenków azotu, a także cząstek stałych. Zwiększenie udziału komunikacji zbiorowej w codziennym ruchu może znacznie zmniejszyć liczbę prywatnych pojazdów na drogach, a co za tym idzie – obniżyć poziom emisji szkodliwych substancji. Autobusy czy tramwaje, przewożąc jednocześnie większą liczbę pasażerów, są znacznie bardziej efektywne pod względem emisji na pasażera niż indywidualne samochody. Wdrażanie pojazdów komunikacji zbiorowej z napędem elektrycznym lub hybrydowym jest kolejnym krokiem w kierunku zielonego transportu. Takie pojazdy generują znacznie mniej emisji niż tradycyjne autobusy z silnikami diesla, co bezpośrednio przekłada się na lepszą jakość powietrza w miastach. Aby skutecznie zmniejszyć zanieczyszczenie powietrza, ważne jest nie tylko zapewnienie dostępności,

ale także atrakcyjności komunikacji zbiorowej w Polsce, a także w Olsztynie. Obejmuje to inwestycje w nowoczesne, wygodne i częste połączenia, które mogą konkurować z prywatnym transportem. Ponadto, rozwój infrastruktury wspierającej, jak dedykowane pasy dla autobusów, systemy priorytetów na skrzyżowaniach, czy rozbudowa sieci tramwajowych, może znacznie poprawić efektywność i punktualność transportu publicznego. Takie działania przyczyniają się do zwiększenia popularności korzystania z transportu publicznego w miejsce podróży samochodem.

Ochrona środowiska naturalnego stała się istotnym elementem funkcjonowania komunikacji miejskiej i jest realizowana poprzez prowadzenie wielu działań.

Ochrona środowiska realizowana jest w MPK poprzez prowadzenie działań prewencyjnych (zapobieganie powstawaniu zagrożeń) oraz działań redukcyjnych (ograniczenie emisji). Należy podkreślić, że w Spółce ograniczenie emisji zaznacza się poprzez odnawianie eksploatowanego taboru autobusowego. W najbliższych latach Spółka będzie musiała zainwestować w zeroemisyjne pojazdy. W roku 2022 wykonano projekt budowlany zajezdni przy al. Sikorskiego, a w 2023 r. uzyskano pozwolenie na budowę. Projekt przewiduje rozbudowę zajezdni w sposób umożliwiający ładowanie autobusów elektrycznych, a powstały tam budynek warsztatowo-socjalny ma spełniać funkcje serwisowo-naprawcze dla taboru elektrycznego. W kolejnych latach planowane jest rozpoczęcie prac budowlanych.

Poniżej przedstawiono zestawienie taboru spełniającego odpowiednie normy emisji spalin:

	2023 r. [szt.]	2024 r. [szt.]	% taboru w 2024 r.
EURO 6	56	54	37
EURO 5	59	63	43
EURO 4	12	12	8
EURO 3	20	18	12

Z tytułu opłaty za wprowadzenie gazów lub pyłów do atmosfery Spółka poniosła koszty w wysokości: w 2021 r. - 20,1 tys. zł, w 2022 r. - 19,3 tys. zł, w 2023 r. - 19,9 tys. zł, a w 2024 r. – 21,7 tys. zł.

Działania prewencyjne w Spółce prowadzone są poprzez regularne i systematyczne czynności konserwacyjne i przeglądowe (czyszczenie separatorów, odstożników, sieci kanalizacyjnej). Koszty w 2024 roku z tego tytułu kształtują się na poziomie 21,0 tys. zł.

Nowoczesne i proekologiczne rozwiązania myjni tramwajowej takie jak: obieg zamknięty wody, urządzenie Bioclean służące do oczyszczania silnie zanieczyszczonych wód ściekowych pochodzących z myjni oraz korzystanie z pomocy bakterii przy oczyszczaniu wody ściekowej z substancji ropopochodnych powoduje, że wszystkie normy na zawartość związków chemicznych w ściekach odprowadzonych do kanalizacji są z dużą rezerwą spełnione. Na podstawie obowiązującego do 2026 r. pozwolenia wodnoprawnego, zezwalającego na wprowadzanie wytwarzanych ścieków do miejskiej kanalizacji, Spółka zobowiązana jest do wykonania dwa razy w roku badania jakości wytwarzanych ścieków.

Badania te są regularnie wykonywane, a jakość odprowadzanych ścieków nie wykazuje przekroczenia dopuszczalnych wartości.

Ponadto Spółka podejmuje działania w celu pozyskania „czystej energii”. W roku 2024 oddano do użytkowania instalację fotowoltaiczną o mocy 350 kWp na dachu zajezdni tramwajowej (starej).

Gospodarka odpadami wytwarzanymi w Spółce obejmuje kilka płaszczyzn związanych z właściwym składowaniem, segregowaniem i przekazywaniem odpadów jednostkom prowadzącym działalność w zakresie ich minimalizacji, usuwania, unieszkodliwiania lub przetwarzania. W zawieranych umowach na dostawy z wykonawcami umieszczane są klauzule dotyczące odbioru i zagospodarowania odpadów, które powstają po zużyciu

eksploatacyjnych materiałów. Gromadzenie odpadów następuje w sposób uporządkowany i posegregowany, np. oleje przepracowane gromadzone są w zbiornikach do zbierania odpadów, odpady stalowe (złom stalowy) w specjalnych kontenerach.

Gospodarka zużytymi oponami prowadzi do jak najmniejszej ilości wytworzenia odpadu poprzez wydłużanie przebiegów opon oraz jak największym odzysku i sprzedaży karkasów, które nadają się do ponownego bieżnikowania. W przypadku przepracowanych (zużytych) olejów odpad jest odsprzedawany w celu jego dalszego przetworzenia i wykorzystania, np. w procesie regeneracji lub rerafinacji, co w praktyce eliminuje szkodliwość jego usuwania (unieszkodliwiania), a tym samym ogranicza negatywny wpływ na środowisko i zdrowie. Odbiór odpadów zwykłych i niebezpiecznych, m.in.: odpadów metalowych, przepracowanych olejów, zużytych płynów eksploatacyjnych, zużytych filtrów, odpadów gumowych itp., odbywa się poprzez firmę specjalizującą się w tego typu usługach i posiadającą odpowiednie zezwolenia.

Wobec zmiany zasad rozliczania przedsiębiorców z firmami świadczącymi odbiór odpadów Spółka zawarła umowę z firmą „KOMA” na odbiór odpadów komunalnych. Odpady są segregowane na poszczególne frakcje co pozwala na obniżenie ich kosztów wywozu. W 2024 roku średni miesięczny koszt odbioru i wywozu odpadów komunalnych wynosił 5,0 tys. zł.

Reasumując, wpływ komunikacji zbiorowej na jakość powietrza w miastach jest niezaprzeczalny. Inwestycje w zielony, efektywny i atrakcyjny transport publiczny to kluczowe elementy w budowaniu zrównoważonej przyszłości miejskich aglomeracji. Poprzez redukcję zanieczyszczeń i promowanie zdrowszych form mobilności, komunikacja zbiorowa odgrywa istotną rolę w tworzeniu lepszej jakości życia dla mieszkańców.

XI. FINANSOWANIE

Głównym źródłem finansowania działalności Spółki jest wynagrodzenie z tytułu wykonywania usług przewozowych autobusowych jak i tramwajowych.

Świadczenie tych usług funkcjonuje w ramach dwóch umów wykonawczych zawartych pomiędzy Gminą Olsztyn a MPK sp. z o.o. w Olsztynie w tym:

- 3) umowy nr PP.4004/1/2012 z dnia 28.12.2012r. o powierzeniu podmiotowi wewnętrznemu Gminy Olsztyn wykonywanie zadań własnych Gminy Olsztyn w zakresie publicznego transportu zbiorowego – autobusowego w okresie od 01.01.2013 do 30.09.2027;
- 4) umowy nr KP.500.16.2015 z dnia 05.11.2015 r. na powierzenie świadczenia usług komunikacji miejskiej w Olsztynie w zakresie przewozów tramwajowych w latach 2015 – 2027.

Rozliczenie wykonanych usług przewozowych oparte jest o jednostkową stawkę wozokilometra i pociągokilometra oraz ilość zrealizowanych zadań w okresie rozliczeniowym miesięcznym, a całościowo rocznym. Poziom stawek rozliczeniowych zawarty w poszczególnych umowach obejmuje finansowanie bieżącej działalności, a w przewozach autobusowych również koszty inwestycji w nowy tabor. Proces wymiany taboru do tej pory finansowany był w 90% kredytami inwestycyjnymi, a ich spłatę gwarantował odpowiedni poziom amortyzacji w poszczególnych latach. Na dzień dzisiejszy wymóg zakupu „0” emisyjnego taboru, który jest znacznie droższy od autobusów diesla, musi być finansowane bezzwrotnymi środkami pomocowymi, ponieważ Spółka sama nie jest w stanie udźwignąć takich kosztów.

Należy podkreślić, że terminowe regulowanie należności przez Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu w Olsztynie z tytułu wykonywania usług przewozowych jest niezwykle istotne, ponieważ pomimo znacznej straty finansowej pozwala kształtować bieżącą płynność Spółki. W celu uniknięcia zagrożeń dla finansów Spółki, Zarząd corocznie występuje do właściciela o urealnienie stawek za świadczone usługi. Wszystkie dokonane zmiany wprowadzane są stosownymi aneksami, zarówno do umowy na przewozy autobusowe jak i tramwajowe.

XII. SYTUACJA MAJĄTKOWA, FINANSOWA I DOCHODOWA

1. Aktywa trwałe.

W roku 2024 na zmianę majątku trwałego miały wpływ następujące czynniki:

1.1. Zakup, modernizacja, budowa środków trwałych i wartości niematerialnych i prawnych	2 480 905,21 zł
w tym:	
- środki trwałe o wyższej wartości	2 447 993,84 zł
- środki trwałe o niższej wartości	32 911,37 zł
- wartości niematerialne i prawne	-

Środki trwałe przyjęte do używania to:

a) autobusy używane (2 szt.)	839 871,72 zł
b) samochód HUNDAI TUCSON dla Nadzoru Ruchu	155 284,14 zł
c) serwery (2 szt.) i macierz	190 258,00 zł
d) urządzenie rolkowe do badania hamulców	141 025,70 zł
e) instalacja fotowoltaiczna – ZT A	1 050 367,28 zł
f) pług odśnieżny	20 000,00 zł
g) system łączności RTF	39 968,00 zł
h) przecinarka do szyn	11 219,00 zł
i) środki trwałe o niższej wartości (przyczepa Faro, podnośniki kanałowe 12 t., sprężarka spalinowa, ogranicznik niskonapięciowy)	32 911,37 zł

1.2. Amortyzacja środków trwałych i wartości niematerialnych i prawnych	4 552 643,14 zł
---	-----------------

1.3. Środki trwałe w budowie – zwiększenie salda	158 276,80 zł
Na koniec roku obrotowego pozostało 457 282,38 zł i dotyczy: dokumentacji związanej z planowaną budową instalacji fotowoltaicznej ZT B oraz rozbudowy zajezdni autobusowej przy al. Sikorskiego.	

1.4. Nakłady inwestycyjne roku 2024 w kwocie 2 639 182,01 zł sfinansowano w 100 % środkami własnymi.	
--	--

1.5. Środki trwałe są umorzone średnio	74,1%
w tym: środki transportu	94,6%

2. Aktywa obrotowe.

Majątek obrotowy zwiększyły się i dotyczy:	2 247 464,48 zł
a) podwyższenia wartości	
- inwestycji krótkoterminowych	1 761 874,09 zł
- należności krótkoterminowych	46 265,70 zł
- krótkoterminowych rozliczeń międzyokresowych kosztów	205 914,39 zł
- zapasów	233 410,30 zł

Należności:

a) wzrosły w pozycji	
- dostawy i usługi	242 567,35 zł
b) zmniejszyły się w pozycji	

- podatki, ubezpieczenia społeczne i zdrowotne	93 614,64 zł
- inne	102 687,01 zł

W roku obrotowym większość należności były regulowane na bieżąco – w terminach określonych umowami.

Nie występują należności przeterminowane.

Na dzień 04.03.2024 r. uregulowano 100% należności z tytułu dostaw i usług.

3. Kapitał własny Spółki zmniejszyły się	10 964 663,72 zł
w tym:	
- kapitał podstawowy- bez zmian	
- kapitał zapasowy – zwiększył się	3 876 607,49 zł
- wynik z lat ubiegłych – strata	7 984 000,00 zł
- wynik finansowy netto – zmniejszył się	6 857 271,21 zł
- kapitał z aktualizacji wyceny środków trwałych – bez zmian	
- kapitał rezerwowy- bez zmian	-

4. Rezerwy na zobowiązania	
wzrosły	12 601 870,00 zł
w poz.	
- na świadczenia emerytalne i podobne	12 601 870,00 zł

5. Zobowiązania długoterminowe	
– zmniejszyły się	1 283 688,06 zł

Na zmianę wartości zobowiązań wpłynęło przekwalifikowanie zgodnie z ustawą o rachunkowości zobowiązań długoterminowych na zobowiązania krótkoterminowe przypadające do spłaty w 2025 r. oraz nabycie używanego taboru w leasingu finansowym.

– zmniejszenie kredytów	1 144 302,00 zł
– zmniejszenie leasingu finansowego	139 386,06 zł

6. Zobowiązania krótkoterminowe	
z wyłączeniem Funduszy specjalnych zmały	15 601,60 zł
z tego:	
a) wzrosły w pozycjach:	
- dostawy i usługi	396 507,07 zł
- z tyt. podatków i ubezpieczeń społecznych	602 037,95 zł
- z tyt. wynagrodzeń	307 008,88 zł
- inne	261 485,53 zł
b) obniżyły się w pozycjach:	
- kredyty	1 242 918,00 zł
- inne zobowiązania finansowe	339 723,03 zł

Terminowość regulowania zobowiązań budżetowych i wobec kontrahentów była przestrzegana. Zobowiązania krótkoterminowe występujące w bilansie zostały uregulowane w miesiącu styczniu i lutym 2025 r. poza kredytami i leasingiem finansowym. Nie stwierdzono zobowiązań przeterminowanych.

7. Fundusz Świadczeń Socjalnych - wzrósł	39 139,01 zł
- wydatki realizowano zgodnie z regulaminem ZFŚS.	

8. Rozliczenia międzyokresowe przychodów

zmały	55 166,52 zł
w tym:	
- środki trwałe otrzymane nieodpłatnie - zmniejszenie	37 778,04 zł
- inwestycje sfinansowane ze środków Ochrony Środowiska - zmniejszenie	17 388,48 zł

Przychody te zostaną rozliczone na zasadzie współmierności przychodów z kosztami w okresach, których będą dotyczyły.

RACHUNEK ZYSKÓW I STRAT – WARIANT KALKULACYJNY.

9. PRZYCHODY

A. Przychody ze sprzedaży produktów i towarów wzrosły	14 954 634,67 zł
w tym:	
- sprzedaż produktów (usług) - wzrosła	14 989 577,69 zł
- sprzedaż towarów – zmniejszyła się	34 943,02 zł

Zgodnie z umowami wykonawczymi Spółka rozlicza się z ZDZ i T:

- od 2011 r. przewozy autobusowe wg ilości wykonanych kilometrów pomnożonej przez stawkę za 1 wkm;
- od grudnia 2015 r. przewozy tramwajowe wg ilości wykonanych kilometrów pomnożonej przez stawkę 1 pockm.

Wyższe przychody ze sprzedaży usług przewozowych w 2024 r. to skutek:

- wyższej o 1,13 zł. średniorocznej stawki za usługi autobusowe w stosunku do roku 2023,
- w związku z uruchomieniem nowych linii tramwajowych 4 i 5 przekazanie przez ZDZiT o 99,1% więcej do wykonania zadań tramwajowych.

G. Pozostałe przychody operacyjne zmniejszyły się	2 913 279,83 zł
--	-----------------

głównie z uwagi na to, że w 2023 r. Spółka sprzedała firmie MOL o znacznej wartości grunt a w bieżącym roku sprzedaż majątku trwałego była niewielka.

J. Przychody finansowe wzrosły	93 842,73 zł
---------------------------------------	--------------

z uwagi na większe możliwości lokowania wolnych środków pieniężnych oraz wzrost oprocentowania lokat.

10. KOSZTY

B. Koszty wytworzenia sprzedanych usług, towarów i materiałów wraz z kosztami ogólnego zarządu wzrosły	17 858 648,26 zł
---	------------------

wyższe koszty sprzedanych usług wynikają w szczególności ze 100% wzrostu w stosunku do roku 2023 zleconych przewozów tramwajowych. Tak znaczne zwiększenie zadań związane było z uruchomieniem dwóch nowych linii tramwajowych nr 4 i 5. Wzrost kosztów z tego tytułu dotyczy wszystkich kosztów rodzajowych biorących udział w kosztach sprzedaży usług.

H. Pozostałe koszty operacyjne wzrosły	1 393 269,14 zł
---	-----------------

przede wszystkim z powodu wyższych w 2024 r. wartości napraw powypadkowych, w szczególności tramwajów.

K. Koszty finansowe zmniejszyły się	329 951,62 zł
--	---------------

głównie z tytułu spłaty znacznej części zobowiązań kredytowych i leasingów finansowych, bez zaciągania nowych.

- 11.** Przychody ze sprzedaży usług i towarów na 1 zatrudnionego wynoszą 216 651,00 zł (w 2023 r. było to 194 736,00 zł.) i w porównaniu do roku 2023 wzrosły o 11,3%.
- 12.** Koszty działalności operacyjnej na 1 zatrudnionego wynoszą 221 476,58 zł (w 2023 r. było to 193 422,00 zł.)– wzrost w stosunku do 2023 r. o 14,5%
Koszty działalności podstawowej wraz z kosztami finansowymi na 1 jednostkę przewozową ogółem wynoszą 15,39 zł. przy 13,71 zł w 2023 r. – wzrost o 12,3% do 2023 r. w tym:
a) koszt na 1 wzk m w 2024 r. wyniósł 13,60 zł. przy 11,90 zł. w 2023 r. (wzrost o 14,3%),
b) koszt na 1 pockm w 2024 r. wyniósł 21,97 zł. przy 27,90 zł. w 2023 r. (spadek o 21,3%)
- 13.** Działalność Spółki za 2024 r. zamknęła się stratą netto w kwocie 2 980 663,72 zł.
- 14.** Sytuację gospodarczą i finansową Spółki przedstawiają następujące wskaźniki ekonomiczne:

**Zestawienie ważniejszych wskaźników analitycznych
charakteryzujących działalność i sytuację finansową Spółki**

l.p.	Wyszczególnienie	Wskaźniki węzłowe za rok		
		2024	2023	Zmiany + -
1	2	3	4	5
1.	SUMA BILANSOWA	61 506 476,27	61 184 587,16	+ 321 889,11
	WYNIK FINANSOWY NETTO	- 2 980 663,72	+ 3 876 607,49	- 6 857 271,21
	Przychody ze sprzedaży netto	103 559 410,14	88 604 775,47	+ 14 954 634,67
I.	Wstępna analiza bilansu			
	Złota reguła bilansowania %	108,24	102,85	+ 5,39
	Złota reguła bilansowania II %	79,21	91,39	- 12,18
	Złota reguła finansowania %	103,34	222,68	- 119,34
II.	Wskaźniki rentowności			
4.	Rentowność majątku %	- 4,85	6,34	- 11,19
5.	Rentowność sprzedaży netto %	- 2,88	4,38	- 7,26
6.	Rentowność kapitałów własnych	- 9,54	9,18	- 18,72
III.	Wskaźniki płynności finansowej			
7.	Wskaźnik płynności finansowej I stopnia - krotność	1,44	1,26	+ 0,18
8.	Wskaźnik płynności finansowej II stopnia- krotność	1,35	1,19	+ 0,16
9.	Wskaźnik płynności finansowej III stopnia- krotność	1,02	0,88	+ 0,14
IV.	Wskaźniki rotacji (obrotowość)			
10.	Szybkość obrotu należnościami w dniach	7	8	- 1
11.	Wskaźnik szybkości spłaty zobowiązań w dniach	9	10	- 1
12.	Szybkość obrotu zapasami w dniach	3	3	0

- 15.** Zarząd Spółki proponuje stratę netto w kwocie 2 980 663,72 zł pokryć z kapitału zapasowego. Sytuacja finansowa Spółki będzie równolegle podlegała weryfikacji w ramach ustawowego rozliczenia rekompensaty.

XIII. UDZIAŁY WŁASNE – nie wystąpiły

XIV. INSTRUMENTY FINANSOWE – nie wystąpiły

XV. BADANIA I ROZWÓJ – nie dotyczy

XVI. SZCZEGÓLNE ZDARZENIA

W 2024 roku ZDZiT odnotował niewielki wzrost pasażerów korzystających z komunikacji miejskiej, co w małym stopniu przełożyło się na zwiększenie finansowania przewozów autobusowych w stosunku do roku 2023. Istotnym zdarzeniem w Olsztynie było oddanie do użytku dwóch nowych linii tramwajowych nr 4 i 5. To spowodowało, że ZDZiT zlecił Spółce do wykonania o 99,1% więcej zadań tramwajowych. Poza pozytywnymi czynnikami należy wskazać na utrzymujące się od trzech lat zagrożenie bezpieczeństwa związane z wojną w Ukrainie i innych częściach świata. To wpływa niekorzystnie na wyniki prowadzonych działalności gospodarczych. Dotyczy to w szczególności utrzymującego się, szeroko pojętego kryzysu energetycznego i wysokiej inflacji, co przekłada się na wysokie koszty paliwa i energii. Efekty tych zdarzeń odczuwa cała gospodarka, w tym finanse samorządów, a tym samym Spółka, która tak jak każdy podmiot świadczący usługi komunikacji miejskiej i jako operator wewnętrzny jest uzależniona głównie od poziomu finansowania przez Gminę Olsztyn. Duży wpływ na realizację założonych celów i osiągnięte przez Spółkę wyniki finansowe mogą mieć wpływ również niezależne od Spółki czynniki makroekonomiczne tj. wysoka inflacja, koniunktura gospodarcza, polityka podatkowa, poziom stóp procentowych czy poziom bezrobocia. Na dzień dzisiejszy poza powyższymi czynnikami jednym z najważniejszych problemów dla Spółki jest brak na rynku pracy kierowców oraz specjalistów zaplecza warsztatowego.

Ponadto nie można przewidzieć skutków zdarzeń związanych w szczególności z wojną w Ukrainie i ogólnoswiatowym kryzysem gospodarczym na działalność Spółki w bieżącym roku i w dalszej przyszłości. Niemniej w chwili obecnej (w dacie sporządzenia sprawozdania), w świetle posiadanej przez Zarząd wiedzy nie ma zagrożeń do kontynuowania działalności przez Spółkę.

Olsztyn, dnia 26 marca 2025 r.

Prezes Zarządu

Jerzy Roman