



Sprawozdanie Zarządu z działalności

Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Olsztynie

w roku obrotowym 2023



Olsztyn, marzec 2024 r.

SPIS TREŚCI

I. INFOMACJA 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	4
1. Formy prawnej	4
2. Struktury własności kapitału	4
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	10
V. PRODUKCJA	13
VI. PRZEWIDYWANY ROZWÓJ JEDNOSTKI	13
VII. WAŻNIEJSZE OSIĄGNIĘCIA W DZIEDZINIE BADAŃ I ROZWOJU	17
VIII. PERSONEL I ŚWIADCZENIA SOCJALNE	17
1. Informacja o liczbie, strukturze zawodowej, wieku i wykształceniu zatrudnionych	17
2. Opis świadczeń socjalnych	19
3. Opis pozostałych świadczeń (szkolenia)	19
IX. INWESTYCJE	20
X. ŚRODOWISKO NATURALNE	21
XI. FINANSOWANIE	23
XII. SYTUACJA MAJĄTKOWA, FINANSOWA I DOCHODOWA	24
XIII. UDZIAŁY WŁASNE	28
XIV. INSTRUMENTY FINANSOWE	28
XV. BADANIA I ROZWÓJ	28
XVI. SZCZEGÓLNE ZDARZENIA	28

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 od dnia 1 stycznia do dnia 31 grudnia 2023 roku Rada Nadzorcza pełniła swoje obowiązki w następującym składzie:

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

3. Zarząd Spółki

Na dzień 31 grudnia 2023 r. Zarząd Spółki był jednoosobowy:

Jerzy Roman - Prezes Zarządu

W związku z kończącą się kadencją Prezesa Zarządu, w dniu 21 listopada 2023 r. Rada Nadzorcza powołała na kolejną kadencję Prezesa Zarządu Pana Jerzego Romana.

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 został wprowadzony nowy system zarządzania i organizacji komunikacji miejskiej. W wyniku wprowadzonych zmian 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) zostało operatorem.

Spółka świadczy usługi przewozowe autobusowe i tramwajowe w oparciu o dwie umowy wykonawcze zawarte z Gminą Olsztyn tj.:

- 1) umowy 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) 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.

W 2023 roku MPK obsługiwało ok. 72% rynku przewozowego autobusowego, a pozostałe przewozy realizował inny operator. Usługi przewozowe tramwajowe świadczone są wyłącznie przez MPK sp. z o.o.

Komunikacja autobusowa.

Pojazdy Spółki kursują według rozkładu jazdy ustalonego przez organizatora przewozów. W 2023 roku MPK przewozy pasażerskie realizowało na 35 autobusowych liniach komunikacyjnych, w tym:

- a) 26 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 31 to linie dzienne 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 Spółka przewoziła pasażerów do miejscowości: Ameryka, Barczewo, Bartąg, Dorotowo, Dywity, Gryźliny, Kaplityny, Kieźliny, Klewki, Klebark Mały, Klebark Wielki, Łęgajny, Miodówko, Nikielkowo, Olsztynek, Różnowo, Słupy, Stawiguda, Szczesne, Tomaszkowo, Wójtowo, Wróćnikowo, Zezuj. Z uwagi na wprowadzane zmiany organizacji ruchu związane z budową sieci trakcyjnej dla nowych linii tramwajowych zakładany plan pracy przewozowej na rok 2023 był na bieżąco korygowany przez organizatora przewozów. Dokonywane korekty zakresu usług na poszczególnych liniach spowodowały w 2023 roku zmniejszenie ilości wozokilometrów w stosunku do roku 2020, 2021 i 2022 (w 2020 było 6 199 tys., wzm, w 2021 r. - 5 840 tys. wzm., w 2022 - 5 802 tys. wzm, a w 2023 r. – 5 701,7 tys. wzm.).

W styczniu 2023 r., na okres około półtora miesiąca, 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, na wniosek Gmin Barczewo i Stawiguda, dokonano zmian na liniach podmiejskich: na linii 114 przy dojeździe drogą serwisową do miejscowości Wójtowo i na linii 124 uruchomiono wariantowe kursy do przystanku „Nikielkowo-Bazyliowa” oraz skorygowano rozkład jazdy linii 129 uruchamiając jednocześnie nowy przystanek „Tomaszkowo-Miody”. Podział służący zmniejszeniu planowanych wozokilometrów nastąpił w marcu 2023 r., gdzie wprowadzono ograniczony rozkład „Niedziele niehandlowe” i w zakresie, jaki dotychczas funkcjonował – „Niedziele

handlowe”. Ponadto w tym samym miesiącu wprowadzono korektę rozkładów na liniach 101, 110, 114, 124 i 127, a miesiąc później na liniach 106, 124, 126 i 136. Od czerwca do końca roku 2023, z uwagi na ciągłe zmiany organizacji ruchu, w skutek otwierania i zamykania ulic, na których prowadzone były prace budowlane nowych tras tramwajowych. Następowaly objazdy i czasowe zmiany tras linii.

Gmina Dywity w porozumieniu ze ZDZiT podjęła decyzję o zwiększeniu liczby kursów na linii 110, którą wprowadzono od 1 czerwca. W listopadzie zakończenie prac budowlanych przy rondzie w okolicach cmentarza przy ul. Wadąskiej skutkowało powrotem autobusów linii 117 i 126 na trasy podstawowe. W grudniu, ze względu na ponowne otwarcie placu postojowego zajezdni przy ul. Kołobrzesckiej przez wykonawcę prac budowlanych – firmę Budimex, zamknięto tymczasową zajezdnię dla MPK przy ul. Lubelskiej. We wrześniu 2023 r. organizator przewozów dokonał korekty rozkładów jazdy linii: 106, 141, 201 i 203, a w październiku linii: 105 i 126. Na koniec roku na wniosek gmin Barczewo i Dywity skorygowano rozkład jazdy linii 124 i 112.

Wg stanu na 31 grudnia 2023 r. długość autobusowych linii komunikacyjnych wynosiła 408 km (bez nocnych i sezonowych), natomiast długość tras 221 km. Długość tras komunikacyjnych z wybiegami poza miasto dla linii nr 105, 108, 110, 112, 114, 124 i 129 wynosiła 135 km, w tym poza granicami miasta 79 km.

Spółka w 2023 r. eksploatowała średnio 147,5 pojazdów, a wg stanu na 31 grudnia posiadała 147 szt. Z posiadanej liczby 3 szt. to midibusy, 90 szt. autobusy średniopojemne i 54 szt. przegubowe. W 2023 r. w stosunku do 2022 r. ilościowy stan taboru autobusowego zmniejszył się: zlikwidowano 3 pojazdy, a jednocześnie nabyto 1 używany autobus. Do ruchu kierowanych były średnio 116,7 pojazdów, a w szczycie przewozowym w dniu roboczym średnio 122 szt.

Średni wiek taboru autobusowego Spółki wynosi 11,5 lat (dla badanej próby w komunikacji miejskiej w Polsce średni wiek taboru wynosi 9,85 lat. Spośród respondentów 50% eksploatuje tabor więcej niż 9-letni, a 10% - starszy niż 13-letni).

W 2023 r. autobusy MPK w ramach przewozów liniowych na planowane na początku roku 5 855,3 tys. wozokilometrów wykonało 5 701,7 tys. tj. 97,4%, a spowodowane to było korektami rozkładów wprowadzanych przez organizatora przewozów w trakcie roku.

Linie autobusowe są obsługiwane przez Spółkę pojazdami dostosowanymi do przewozu osób niepełnosprawnych. Z posiadanych 147 pojazdów to autobusy marki: SOLARIS – 114 szt., SCANIA – 16 szt., VOLVO – 3 szt., MAN - 14 szt.) Eksploatowane w Spółce autobusy są niskopodłogowe, posiadają 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 posiadają monitoring wizyjny 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 76 autobusów tj. 51,7 posiada przyciski do otwierania drzwi oznaczone alfabetem Braille'a., 118 tj. 80,3% klimatyzację, a 38 tj. 25,9% jest wyposażonych w bramki do liczenia pasażerów.

W dziedzinie komunikacji miejskiej gotowość techniczna pojazdów stanowi bardzo ważne kryterium oceny działalności przedsiębiorstwa. MPK prowadzi stały monitoring

procesu eksploatacji pojazdów w celu zapewnienia bieżącej gotowości całego systemu komunikacji zbiorowej w Olsztynie. Wskaźnik gotowości technicznej dla autobusów Spółki kształtował się na poziomie 89,3%. 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 2023 r. wyniosła 13,7 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 operatora przewozów jest wskaźnik wykorzystania taboru. Średni wskaźnik wykorzystania taboru autobusowego w Spółce wynosi 79,1% (dla porównania w komunikacji miejskiej w Polsce wynosi 78,47%).

Jednocześnie należy wskazać, że w ostatnich latach obserwowany jest wzrost poziomu satysfakcji pasażerów z jakości usług w komunikacji miejskiej. Jednym z elementów tego stanu jest wyposażenie taboru w dodatkowe urządzenia i systemy. Z pewnością klimatyzowanie przestrzeni pasażerskiej jest ważnym elementem podnoszenia jakości. Nie bez znaczenia pozostaje wprowadzenie monitoringu wizyjnego, ponieważ zwiększa on poczucie bezpieczeństwa w pojazdach zarówno pasażerom, jak i kierującym pojazdami. 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 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 jedyny 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 kontynuuje przewozy tramwajowe realizowane 27 tramwajami na trzech liniach: nr 1 Wysoka Brama – Kanta, nr 2 Dworzec Główny – Kanta, nr 3 Uniwersytet – Prawocheńskiego – Dworzec Główny, oraz dwoma liniami uruchomionymi z końcem grudnia 2023 roku - tj. nr 4 Pieczewo – Dworzec Główny i nr 5 Pieczewo – Wysoka Brama.

Wg stanu na 31 grudnia 2023 r. długość tramwajowych linii komunikacyjnych wynosiła 19 km, natomiast długość tras 10 km.

Przez większość 2023 roku na linii nr 3 funkcjonowała komunikacja zastępcza tj. linia Z-3, od października linia 3 zaczęła już w pełni funkcjonować.

Na koniec 2023 r. Spółka posiadała 27 tramwajów: 15 marki SOLARIS i 12 marki DULMAZLAR PANORAMA. Przeznaczone są one do obsługi eksploatowanych linii 1, 2, 3 oraz uruchomionych z końcem 2023 roku linii 4 i 5. Do ruchu kierowanych było odpowiednio: dzień roboczy – 12 szt., sobota – 10 szt., niedziela – 7 szt.

Z uwagi na wznowienie kursowania linii 3 plan pracy przewozowej w 2023 roku zwiększył się w stosunku do 2022 r., ale nadal jednak był niższy niż w roku 2020, gdyż przez trzy pierwsze kwartały 2023 r. linię 3 zastępowała autobusowa linia Z-3. W ciągu 2023 r. plan pociągokilometrów na bieżąco był korygowany przez organizatora przewozów.

Dokonywane korekty zakresu usług na poszczególnych liniach spowodowały w roku 2023 zmniejszenie ilości pociągokilometrów w stosunku do roku: 2020 - 792 tys., pockm tj. o 6,7%; 2021 - 742 tys. pockm tj. o 0,4%; a w 2023 – 739,2 tys. pockm. W porównaniu do roku 2022 - 718 tys. pockm w 2023 r. nastąpił wzrost o 2,95%,
 Wszystkie tramwaje posiadają klimatyzację, a 18 tj. 66,7% jest wyposażonych w bramki do liczenia pasażerów.
 Usługi tramwajowe oparte są o funkcjonowanie zajezdni przy ul. Kołobrzeszkiej/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

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, a przede wszystkim 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). To problem na najogólniejszym poziomie związany z zagadnieniem wykluczenia transportowego, które w ostatnich latach pojawia się szczególnie często, zarówno w dyskursie naukowym, jak i publicystycznym. W kontekście lokalnych systemów transportowych warto pamiętać, iż to samorzady 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.

W praktyce gospodarczej pojęcie 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.).

Inwestując w komunikację miejską należy brać pod uwagę rosnące oczekiwania pasażerów i powinno się zachęcać ich do korzystania z komunikacji zbiorowej. Ale żeby 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/motorniczych.

Branża komunikacji miejskiej - w tym MPK sp. z o.o. w Olsztynie jako operator - 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 sytuacja przedsiębiorstwa zależy od strategii samorządu dla tego obszaru usług, możliwości finansowych miasta, w tym sytuacji cenowo/kosztowej na rynku paliw i energii elektrycznej.

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 paliw, 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 wzk m poc km nie pokrywają kosztów przewozów autobusowych i tramwajowych. Ponadto stawka za pociągokilometr zawiera w sobie odpłatność za utrzymanie infrastruktury torowo-sieciowej, która nie pokrywa kosztów jej utrzymania. Poza tym kolejną bolączką MPK jako operatora komunikacji miejskiej stał się chroniczny niedobór chętnych do pracy na stanowisku prowadzącego pojazd komunikacji miejskiej oraz mechaników do napraw pojazdów.

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, wymiana dzisiejszej floty autobusów na zeroemisyjne.

Zgodnie z ustawą z dnia 11.01.2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych jednostka samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000, świadczy usługę lub zleca świadczenie usługi komunikacji miejskiej w rozumieniu ustawy z dnia 16.12.2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, którego udział autobusów zeroemisyjnych we flocie użytkowanych pojazdów na obszarze tej jednostki samorządu terytorialnego wynosi co najmniej 30%. Taki udział autobusów zeroemisyjnych w komunikacji miejskiej powinien zostać osiągnięty do 1 stycznia 2028 roku.

Tymczasem MPK nie posiada autobusów zeroemisyjnych. W najbliższych latach Spółka będzie musiała zainwestować w nowoczesne pojazdy i wymienić ok. 50 autobusów. Koszt 1 autobusu elektrycznego marki Solaris to kwota ok. 4,5 mln zł. brutto. 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 następstwie tego Spółka postanowiła nadal aplikować i w dniu 14 listopada 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 rankingu CleanCities z końca 2022 r., najbardziej ekoprzyjazny transport miejski jeździ w Warszawie (41 proc.), Trójmieście (35 proc.) oraz Krakowie (32 proc.). W 2023 r. najwięcej zeroemisyjnych autobusów było w Trójmieście, które może pochwalić się aż 61 proc. takich pojazdów. Według raportu z kwietnia 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. Dane pokazują, że udział elektrobuses w Polsce w segmencie miejskim plasuje się na poziomie powyżej 30% i rośnie. W województwie warmińsko-mazurskim w komunikacji miejskiej autobusy elektryczne posiada Kętrzyn - 4, Giżycko - 5, Iława - 4 i Lidzbark Warmiński - 4, są to autobusy marki Yutong.

W Polsce w grudniu 2023 r. było zarejestrowanych łącznie 54 783 osobowych i użytkowych samochodów całkowicie elektrycznych.

IV. SPRZEDAŻ I PORTFEL ZAMÓWIENI

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 umowy wykonawcze.

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

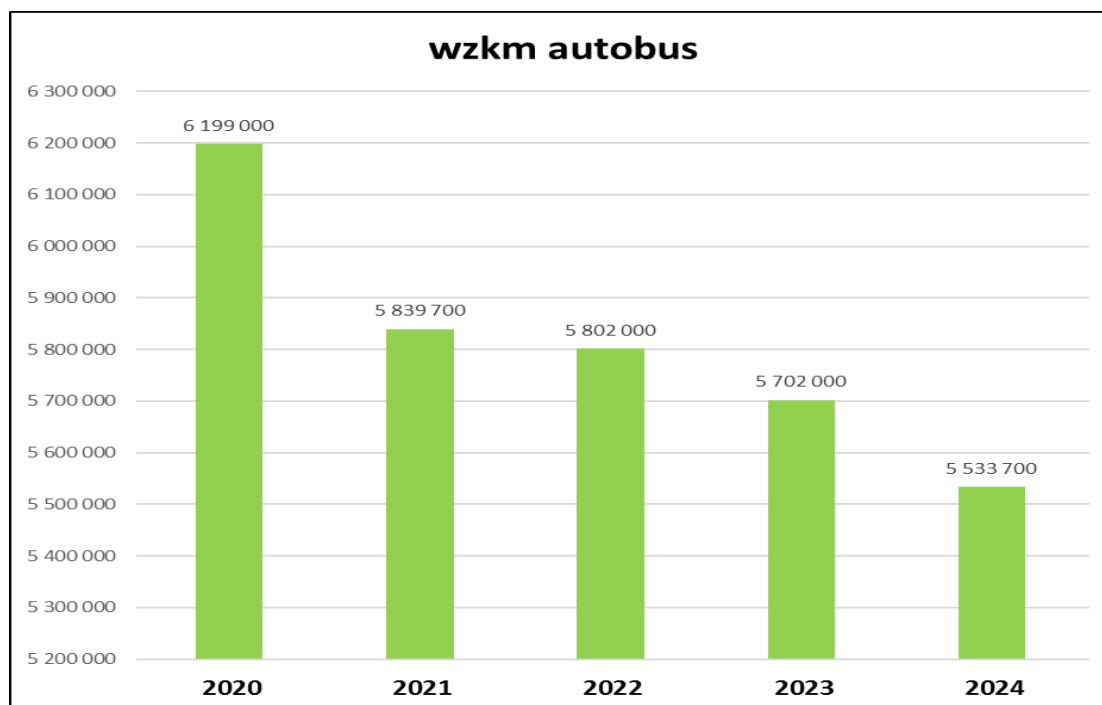
W 2023 r. MPK obsługiwało ok. 72% rynku przewozowego autobusowego. W tym miejscu należy wskazać, że pierwotne założenia umowy w wysokości 7.560 tys. wozokilometrów zmniejszyły się i w 2023 roku wyniosły 5 702 tys. wozokilometrów. Porównując wykonanie wozokilometrów roku 2023 do wykonania z poprzednich lat to z roku na rok następuje spadek i tak: 2020 (było 6 199 tys. wzk) spadek o 8,0%; 2021 (5 840 tys. wzk) spadek

o 2,4%, 2022 (5 802 tys. wzkm) spadek o 1,7% Zakładany plan na 2024 r. wynosi 5 534 tys. wzkm. - w porównaniu do roku 2023 spadek o 2,9%, a w porównaniu do pierwotnych założeń umowy spadek o 26,8%.

*Zakładane przez organizatora efekty zadaniowe w zakresie przewozów autobusowych
MPK sp. z o.o. w Olsztynie w latach 2020 – 2024*

	Autobus				
	2020 r.	2021 r.	2022 r.	2023	2024
Ilość linii	39	35	35	34	34
wzkm dzień roboczy	21 430	19 093	20 095	20 278	18 712
wzkm w roku	6 199 000	5 839 700	5 802 000	5 702 000	5 533 700
Autobusy w ruchu	133	125	126	126	122

*Graficznie zakładane przez organizatora efekty zadaniowe w zakresie usług autobusowych
MPK sp. z o.o. Olsztynie w latach 2020 – 2024 przedstawiają się następująco:*



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

Z uwagi na rozbudowę linii tramwajowej oraz na wprowadzane zajęcia online dla studentów i ograniczanie bądź zawieszanie linii 3 zakładany plan pracy przewozowej na 2023 rok był na bieżąco korygowany przez organizatora przewozów i wahał się. Dokonywane korekty zakresu usług na poszczególnych liniach spowodowały w roku 2023 zwiększenie ilości pociągokilometrów w stosunku do roku 2022 i zmniejszeniem stosunku do 2020 i 2021 roku. W 2023 r. w ramach przewozów liniowych tramwaje wykonały 739 tys. pockm. W porównaniu do roku: 2020 (było 792 tys. pockm) spadek o 6,7%; 2021 (742 tys. pockm) spadek o 0,4%, a do roku 2022 (718 tys. pockm.) nastąpił wzrost o 2,9%. Zakładany plan

na 2024 r. wynosi 1 472 000 tys. pockm., czyli wzrost w porównaniu do roku 2023 o 99,0%.

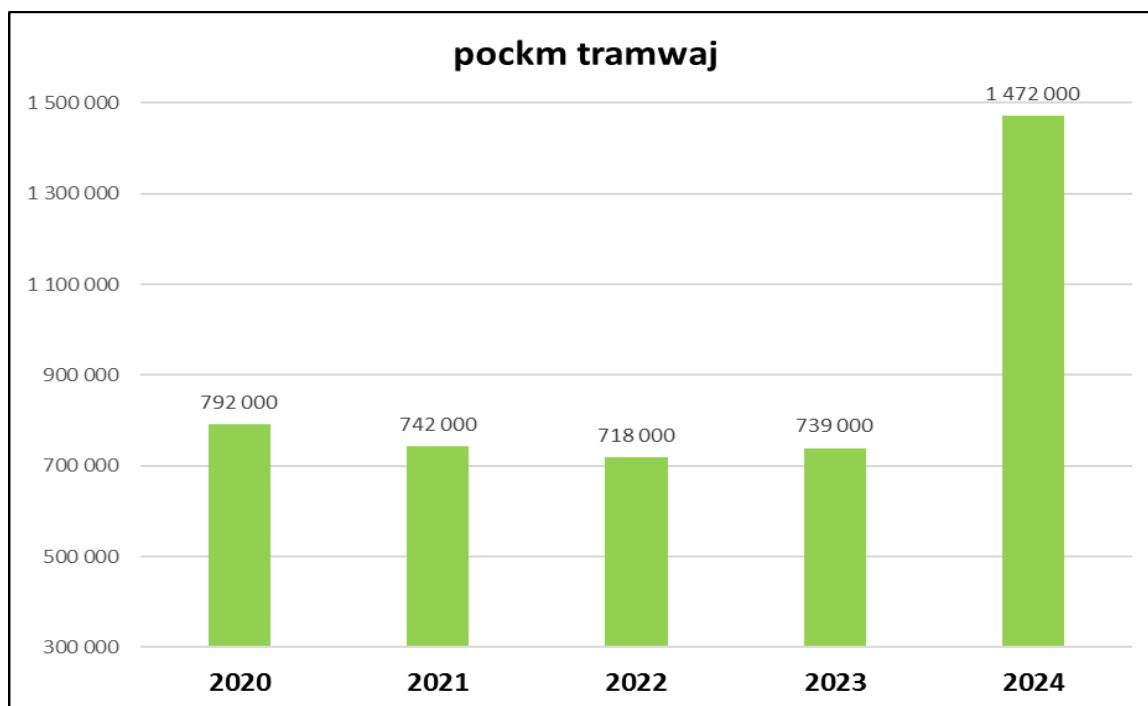
Zwiększenie ilości pracy przewozowej tramwajowej spowodowane jest uruchomieniem nowych dwóch linii tramwajowych nr 4 (Pieczwo – Dworzec Główny) i nr 5 (Pieczwo – Wysoka Brama).

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 – 2024

	Tramwaj				
	2020 r.	2021 r.	2022 r.	2023	2024
Ilość linii	3	3	3	3	5
pockm dzień roboczy	2 499	2 499	2 231	2 231	4 569
pockm w roku	792 000	742 000	718 000	739 000	1 472 000
Tramwaje w ruchu	12	12	14	14	22

Graficznie zakładane przez organizatora efekty zadaniowe w zakresie przewozów tramwajowych MPK sp. z o.o. w Olsztynie w latach 2020 – 2024 przedstawiają się następująco:



Pojazdy Spółki kursują według rozkładu jazdy ustalonego przez organizatora przewozów. Realizacja przez MPK 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 Spółki w wykonywaniu usług przewozowych autobusowych i tramwajowych 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 autobusy i tramwaje są na bieżąco odkazane. Dbając o pasażerów oraz pozytywny wizerunek Spółki z zajezdni wyjeżdżają pojazdy czyste tak wewnątrz jak i zewnątrz.

V. PRODUKCJA – nie dotyczy

VI. PRZEWIDYWANY ROZWÓJ JEDNOSTKI

Jakość życia w mieście w dużym stopniu uzależniona jest od przyjętych rozwiązań transportowych, sposobu zarządzania ruchem oraz prowadzonej polityki transportowej. Rozwój komunikacji miejskiej to jeden z priorytetów polskich miast. Zgodnie z ustawą z dnia 11.01.2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych jednostka samorządu terytorialnego, w przypadku Olsztyna, 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%. Dlatego w najbliższych latach większość polskich miast, w tym również Olsztyn, będzie musiał zainwestować w nowoczesne pojazdy.

MPK sp. z o.o w Olsztynie aktualnie nie posiada, za wyjątkiem pociągów tramwajowych, pojazdów zeroemisyjnych. Tymczasem ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych całkowicie pomija kwestię elektrycznego transportu szynowego. Niezależnie od tego, ile tramwajów jest użytkowanych w komunikacji miejskiej przez Spółkę, to i tak konieczna będzie wymiana taboru autobusowego, tak żeby wymóg posiadania minimum 30% autobusów zeroemisyjnych został spełniony, co wymuszać będzie konieczność poniesienia bardzo dużych nakładów finansowych na elektromobilność. Przeprowadzona przez Spółkę analiza wskazuje, że inwestycja będzie niemożliwa do realizacji, bez pozyskania bezzwrotnego zewnętrznego dofinansowania na poziomie minimum 85% kosztów netto.

Tymczasem trwa opracowanie studium wykonalności projektu. Inwestorem będzie Gmina Olsztyn, która ubiega się o pozyskanie środków finansowych z programu operacyjnego Fundusze Europejskie dla Polski Wschodnie na lata 2021 – 2027. Miejszem realizacji projektu jest między innymi zajezdnia przy ul. Sikorskiego oraz sześć krańcówek.

W 2022 roku wykonano projekt architektoniczno-budowlany rozbudowy tej zajezdni. Projekt przewiduje budowę nowych 58 miejsc postojowych dla autobusów oraz budynku warsztatowo-socjalnego. Po rozbudowie zajezdni przy ul. Sikorskiego dysponować będzie ok. 90 miejscami postojowymi. Wszystkie miejsca będą przygotowane do podłączenia ładowarek elektrycznych. Zajezdnia będzie przeznaczona w głównej mierze do postoju i obsługi (ładowanie, serwis) autobusów zeroemisyjnych. W ramach projektu przewiduje się dostawę 10 szt. autobusów typu MEGA, 10 szt. autobusów MAXI oraz 6 tramwajów o długości ok. 30 metrów. Autobusy mają być dostarczone wraz z ładowarkami oraz niezbędną infrastrukturą.

Warto zasygnalizować, że realizacja projektu tramwajowego objęła zarówno kwestie finansowe Spółki, jak również inwestycyjne i eksploatacyjne. Podstawowym zagadnieniem było przygotowanie zasobów ludzkich i technicznych do świadczenia usług przewozowych tramwajowych. Rozpoczęte i prowadzone szkolenia oraz przygotowanie służb nadzoru ruchu i energetycznych, próby odbiorowe infrastruktury sieciowo-torowej, adaptacje informatycznych systemów zarządzania, próby odbiorowe taboru i szkolenia motorniczych pochłonęły w latach 2015 - 2023 znaczne środki finansowe ok. 1,9 mln. zł.

Rozbudowa linii tramwajowych spowodowała wprowadzenie do ruchu kolejnych tramwajów co zwiększyło zapotrzebowanie na motorniczych. W związku z tym, aby sprostać tym wyzwaniom oraz biorąc pod uwagę dalszy rozwój MPK, 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 - 2023 w Spółce przeszkolono 80 kierowców na motorniczych. Szkolenia nadal będą kontynuowane.

Trudnym zagadnieniem dla MPK sp. z o.o. jest kwestia zakupu urządzeń do utrzymania infrastruktury tramwajowej, bez której komunikacja tramwajowa jest niemożliwa. Przez wzgląd na rozwój usług tramwajowych oraz dalszy rozwój jednostki MPK sp. z o.o. bez zewnętrznego wsparcia finansowego w latach 2015 – 2023 dokonało dodatkowych inwestycji zakupując 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 prądotwórczy oraz szlifierkę – ogółem wydatek ok. 7 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 3 podstacje prostownikowe: „Sikorskiego”, „Żołnierska”, „Zajezdnia” (gdzie odbywa się zamiana prądu o napięciu 15kVAC na prąd o napięciu 600V DC) oraz od stycznia 2024 roku dodatkowo „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 tj. zakupiła specjalistyczny sprzęt do napraw torowych (podbijaki torowe, piłę do cięcia szyn, wiertarkę do szyn, spawarkę, szlifierkę torową) oraz mierniki do pomiarów parametrów pracy urządzeń zainstalowanych w obiektach podstacji prostownikowych, sieci trakcyjnej, kabli zasilających i powrotnych, przeszkoliła pracowników oraz 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, które dbają o bezpieczeństwo i utrzymanie ciągłości ruchu.

Dla pozyskania dodatkowych przychodów oraz mając na względzie dalszy rozwój jednostki, 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 sp. z o.o. 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 i zwiększeniem przewozów tramwajowych.

Należy zwrócić uwagę, że stawka za pociągokilometr, która zawiera w sobie odpłatność za utrzymanie infrastruktury torowo-sieciowej nie pokrywała kosztów jej utrzymania co powoduje straty w tych przewozach. W roku 2022 stawka za przewozy tramwajowe była na poziomie z roku 2020 i wynosiła 18,89 zł, a powinna 27,00 zł., W roku 2023 średnioroczna wynosiła 29,59 zł, a od 1 stycznia 2024 r. wynosi 23,59 zł. Tymczasem rozbudowa linii tramwajowej niesie ze sobą 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 przez 50-60 szt. autobusów elektrycznych do 2027 roku, to kolejna

potrzeba zapewnienia dostawy mocy o wielkości 2 MW dla ładowarek wolnych (po 80 kW każda) zlokalizowanych na terenie bazy przy ul. Sikorskiego oraz 7 ładowarki szybkich na pętlach: Redykajny, Stary Dwór, Dajtki, Jakubowo (2 szt.), Witosa, Os. Generałów, Os. Mazurskie (po 540 kW każda) co zwiększy moc zainstalowaną w Spółce o kolejne 5,4 MW. Do roku 2027 przewiduje się zwiększenie mocy przyłączeniowej z 5,2 MW do poziomu 14,6 MW.

Na uwagę zasługuje fakt, że działania inwestycyjne Gminy Olsztyn w zakresie transportu miejskiego wpłyną na zwiększenie pozycji kosztów jaką jest zakup energii elektrycznej przez MPK sp. z o.o. w Olsztynie. W obecnej dekadzie może to rodzić konieczność inwestowania w projekty związane z produkcją własną energii elektrycznej i ograniczaniu jej zakupu od operatora sieci dystrybucyjnej. Obecnie są już dostępne narzędzia w postaci umów GUD (Główna Umowa Dystrybucyjna) za pomocą której, można bilansować pobraną energię elektryczną poprzez jej produkcję w dowolnie zlokalizowanej farmie fotowoltaicznej. 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 pierwszej 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. Finansowanie inwestycji planowane jest ze środków pozyskanych ze sprzedaży działki, na której posadowiona jest stacja paliw byłego „Lotos”. W związku z tym w dniu 12.07.2023 r. Spółka podpisała z firmą MOL Polska sp. z o.o. w Gdańsku umowę sprzedaży (akt notarialny) położonej w Olsztynie w obrębie nr 92 przy ul. Towarowej 8 działki gruntu o nr 10/1 o obszarze 0,2465 ha oraz 11/5 o obszarze 0,0077 ha, są to działki na której posadowiona jest stacja paliw zewnętrzna. Kwota netto tej transakcji to 4 363 tys. zł., która zostanie przeznaczona na fotowoltaikę na dachach budynków zajezdni tramwajowej.

W roku 2023 Spółka kontynuowała działania przygotowawcze związane z budową elektrowni fotowoltaicznej przy ulicy Wiosennej w Olsztynie, o planowanej mocy całkowitej 1 MW. Rada Miasta Olsztyna wyraziła zgodę na dzierżawę gruntu przez Spółkę, na którym planowana jest budowa elektrowni (100% własności Gminy Olsztyn). W roku 2022 MPK uzyskało decyzję środowiskową, zaś w roku 2023 uzyskano decyzję o warunkach zabudowy oraz złożono wnioski o uzyskanie warunków przyłączeniowych do operatora sieci dystrybucyjnej. Docelowo po wybudowaniu paneli fotowoltaicznych Spółka planuje montaż elektrolizera do produkcji wodoru, który umożliwi tankowanie autobusów zasilanych tym gazem.

W grudniu 2023 roku zakończyły się prace budowlane i oddano do użytku nową zajezdnię tramwajową. 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 – 2 tory z kanałami przeglądowymi mogącymi pomieścić 4 składy tramwajowe oraz tor zapiaszczania i mycia pojazdów. Myjnia na tym torze przystosowana jest również do mycia taboru autobusowego. Hala postojowa może pomieścić 16 składów tramwajowych. Powierzchnia użytkowa obiektu wynosi ok. 8 tys. m², zaś kubatura ponad 65 tys. m³.

Prowadzone przez Miasto inwestycje tramwajowe 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 ul. Sikorskiego, rozbudowie placu postojowego i minimalnego zaplecza przeglądowego z uwzględnieniem możliwości postoju i obsługi autobusów. W 2021 roku Zarząd Spółki wystąpił do Prezydenta Olsztyna z pismem o wniesienie aportem przez Gminę Olsztyn

do MPK sp. z o.o. terenu o pow. 22127 m², składającego się z działki oznaczonej nr ewidencyjnym 52/4 położonej w obrębie 106 przy ul. Sikorskiego w Olsztynie. Rada Miasta Olsztyna uchwałą nr XLVI/732/22 z dnia 27 kwietnia 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 MPK sp. z o.o., w zamian za objęcie przez Gminę Olsztyn 53 806 udziałów o wartości nominalnej po 500 zł każdy. W przyszłości wraz z zapleczem przy ul. Kołobrzesckiej rozwiąże to problem postępu i obsługi taboru autobusowego i tramwajowego, lecz będzie wymagało poniesienia przez Spółkę dodatkowych nakładów finansowych. W dniu 15 listopada 2022 roku Zgromadzenie Wspólników MPK sp. z o.o. powzięło uchwałę nr 418/2022 o podwyższeniu kapitału zakładowego. Po wniesieniu aportu Gmina Olsztyn posiada w Spółce 65 916 udziałów o wartości nominalnej 500 zł (słownie: pięćset złotych) każdy, łącznie na kwotę 32 958 000 zł. Podwyższenie kapitału zakładowego w dużym stopniu wpłynie na dalszy rozwój Spółki.

Niezmiernie ważne znaczenie z uwagi na dalszy rozwój 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 Kołobrzesckiej 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.

Tymczasem Spółka została zmuszona do ponoszenia dodatkowych kosztów związanych z rozbudową zajezdni tramwajowej. Prace związane z rozbudową zajezdni rozpoczęły się w lipcu 2022 r. W szczególności są to koszty najmu i ochrony parkingu, w okresie od lipca sierpnia 2022 r. do listopada 2023 r. dla części wyprowadzonego z zajezdni autobusowej taboru, koszty przejazdów na parking oraz niezamortyzowanej części budynków i budowli, które podlegały rozbiórce. Poza tym przed Spółką stoją ogromne wyzwania inwestycyjne związane z sukcesywną wymianą taboru autobusowego na zeroemisyjny, którego zakup jest znacznie droższy od dotychczas nabywanego. Obecna, trudna sytuacja ekonomiczna samorządów przekłada się na problemy i zagrożenia dla operatorów komunikacji miejskiej. Problem, z którym mierzy się Spółka, jest kwestia kosztów paliwa i energii, zwłaszcza pod kątem eksploatacji autobusów i tramwajów.

Mając na uwadze 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 torowosieciowej. W roku 2022 stawka za przewozy autobusowe do czerwca 2022 r. była na poziomie roku 2019 tj. 10,15 zł, a od lipca 2022 r. wynosiła 11,81 zł, co przełożyło się na średnioroczną stawkę roku 2022 w wysokości 10,98 zł. W 2023 roku średnioroczna stawka za wkm wynosiła 11,38 zł. Od 1 stycznia 2024 roku stawka za wozokilometr wynosi 11,71 zł. Stawka za przewozy tramwajowe w 2022 roku była na poziomie z roku 2020 i wynosiła 18,89 zł. W roku 2023 średnioroczna stawka pociągokilomara wynosiła 29,59 zł., a od stycznia 2024 roku wynosi 23,59 zł., która nie pokrywa kosztów przewozów tramwajowych wraz z utrzymaniem infrastruktury sieciowo-torowej.

Należy zasygnalizować, że w związku z kryzysem energetycznym coraz więcej przedsiębiorstw zaczyna się bowiem zastanawiać, czy możliwe będzie kontynuowanie kosztownych inwestycji w zakresie elektomobilności i późniejsza eksploatacja zeroemisyjnych pojazdów.

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.

Konkludując, celem strategicznym MPK sp. z o.o. w Olsztynie jest dalsza ekspansja oraz umacnianie pozycji lidera na lokalnym rynku przewozu osób. Wypracowana przez lata funkcjonowania na rynku pozycja, zdolność do dalszego rozwoju, posiadane narzędzia (potencjał pracowniczy, sprawność organizacyjna), podnoszenie jakości usług oraz planowany rozwój, pozwalają zakładać wykonalność przyjętej przez Spółkę strategii rozwoju. MPK sp. z o.o. w Olsztynie zamierza konsekwentnie dalej wzmacniać swoją pozycję na lokalnym rynku przewozu osób. Inwestowanie w nowoczesne zeroemisyjne autobusy znacząco wpłynie na jeszcze lepszą jakość świadczonych przez Spółkę usług oraz ochronę środowiska.

Jednocześnie należy wskazać, 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 2023 roku średnioroczne zatrudnienie ukształtowało się na poziomie 446,06 etatów. Na dzień 31.12.2023 r. Spółka zatrudniała ogółem 455 osób, w tym 62 kobiety i 393 mężczyzn.

Struktura zatrudnienia w poszczególnych grupach zawodowych przedstawia się następująco:

Wyszczególnienie	Ogółem	W tym kobiety
Zatrudnieni ogółem	455	62
w tym:		
- pracownicy na stanowiskach nierobotniczych	63	23
z tego: dyspozytorzy i mistrzowie	21	1
- pracownicy na stanowiskach robotniczych	392	
z tego:		
a) kierowcy autobusów	215	23
b) kierowcy autobusów - motorniczowie	67	16
c) motorniczowie	2	-
d) robotnicy warsztatu - autobus	18	-
e) robotnicy warsztatu - tramwaj	65	-
f) pozostali robotnicy – tramwaj	17	-
g) pozostali robotnicy	8	-

Pracownicy na stanowiskach robotniczych stanowili 86,2% ogółu zatrudnionych. Najliczniejszą grupę z zatrudnionych na stanowiskach robotniczych stanowili kierowcy autobusów, kierowcy autobusów-motorniczowie i motorniczowie ogółem 284 osoby - tj. 72,4% , w tym 39 kobiety tj. 9,9% (zatrudnionych na stanowiskach robotniczych).

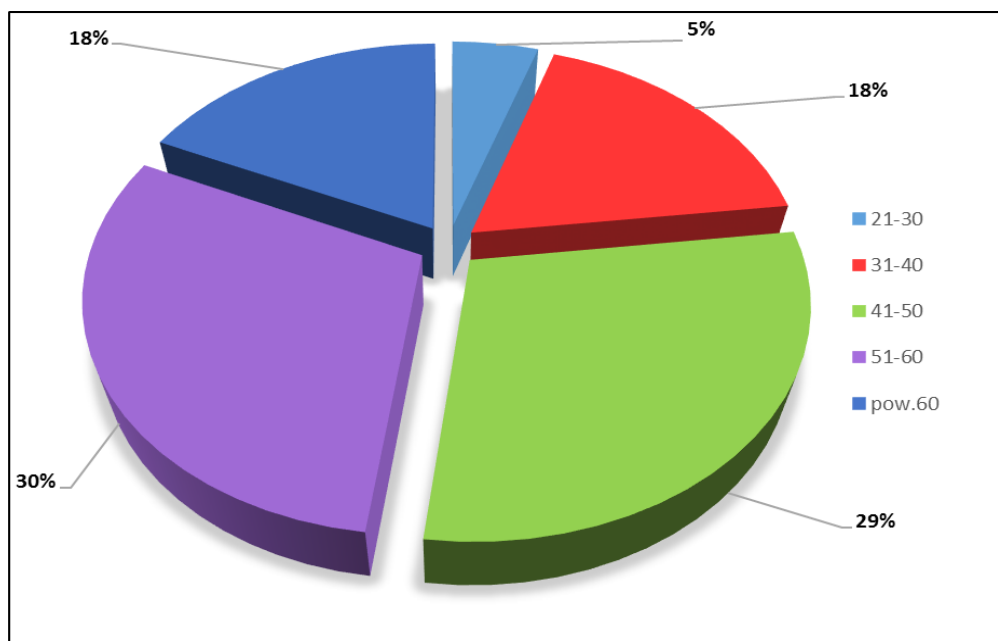
Srednia liczba zatrudnionych została wykonana na poziomie 96,7%. Niższy stan zatrudnienia wystąpił w grupie kierowców autobusów i w miarę występujących potrzeb był uzupełniany pracą w ramach umów zlecenia (9,5 w przeliczeniu na etaty).

Zatrudnienie w ostatnich 4 latach obniżyło się o 24 osoby. W latach 2020 – 2021 kształtowało się na poziomie 479 osób, a w 2022 r. i w 2023 r. wynosiło 455 osób. Spadek zatrudnienia 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. Podkreślić należy, iż pomimo tych trudności Spółka realizuje zadania prawidłowo, a nawet zwiększa aktywność. Jest to możliwe dzięki wprowadzonym procesom optymalizacyjnym oraz wzrostowi wydajności pracy i kompetencji pracowników.

Średni wiek pracowników Spółki wynosił 46 lat, a przeciętny staż pracy w MPK to 13 lat.

Struktura wiekowa pracowników przedstawia się następująco:

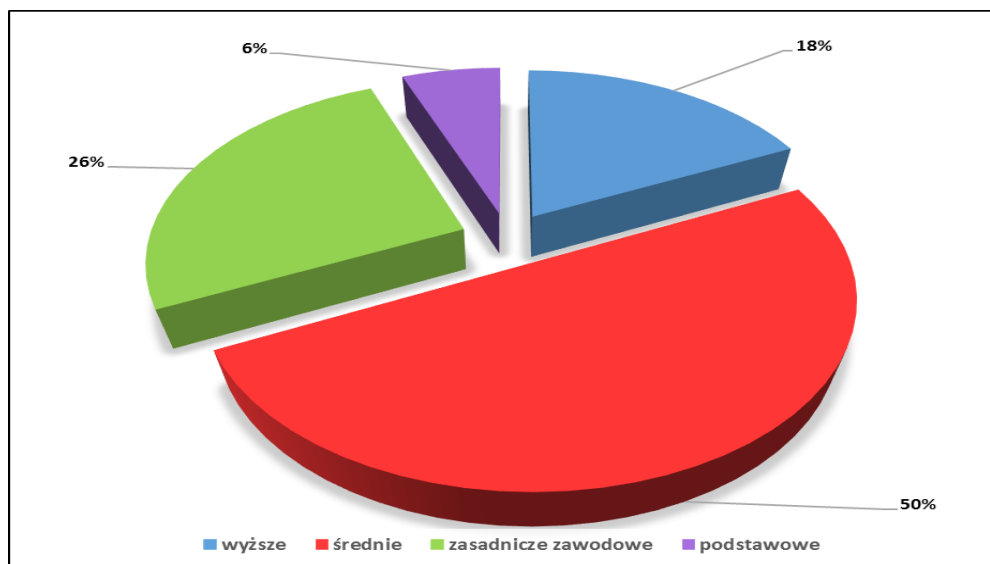
Wiek załogi w latach	21 - 30	31- 40	41 - 50	51 - 60	pow. 60
Liczba osób w poszczególnych przedziałach wiekowych w 2023 r [wg stanu na 31.12.2023 r.]	23	84	133	134	84
Struktura (%)	5%	18%	29%	30%	18%



Pracownicy poniżej 31 roku życia stanowią 5% ogółu zatrudnionych. Najliczniejszą grupę stanowią pracownicy w wieku 51 – 60 lat (134 osoby) tj. 30% oraz pracownicy w wieku 41-50 (133 osoby) tj. 29% załogi.

Struktura zatrudnienia wg wykształcenia - stan na dzień 31 grudnia 2023 r.

Wykształcenie	Ilość osób	Udział %
wyższe	82	18
średnie	229	50
zasadnicze zawodowe	117	26
podstawowe	27	6
Ogółem	455	100



W strukturze zatrudnienia, z uwagi na specyfikę działalności Spółki, największy udział stanowią pracownicy w wykształceniu średnim 50% i zasadniczym zawodowym 26%. Pracownicy z wykształceniem wyższym to 18% zatrudnionych. Na stanowiskach robotniczych wykształcenie wyższe posiada 39 osób - stanowi to 10%, a wśród kierowców/motorniczych wykształcenie wyższe posiada 29 osób (20 mężczyzn i 9 kobiet) - stanowi to 7,4 % - ogółu zatrudnionych na stanowiskach robotniczych.

2. Opis świadczeń socjalnych

Odpis na Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych obciąża koszty Spółki. Środki z fundusz przeznaczone są na cele socjalno-bytowe pracowników i członków ich rodzin oraz emerytów Spółki, w tym m.in. na: dofinansowanie wypoczynku urlopowego organizowanego we własnym zakresie przez pracowników, działalność kulturalno-oświatową i sportowo - rekreacyjną, zapomogi losowe, wsparcie finansowe dla emerytów oraz rencistów Spółki. Cele określone są w rocznym preliminarzu wydatków uzgadnianym z Zarządami Związków Zawodowych działających w Spółce.

3. Opis pozostałych świadczeń (szkolenia)

Zarząd Spółki dużą wagę przykładają do wzrostu kwalifikacji zawodowej pracowników oraz ich kompetencji. Z uwagi na to stwarza pracownikom możliwość rozwoju poprzez popieranie różnego rodzaju form kształcenia i doskonalenia zawodowego. W 2023 roku Spółka kontynuowała programy szkoleniowe umożliwiające pracownikom rozwój poprzez

podnoszenie kwalifikacji i kompetencji zawodowych. Koszt szkoleń w 2023 roku wyniósł 84,1 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 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 2016 r. został rozstrzygnięty ostatni przetarg na zakup kolejnych 16 szt. autobusów diesla, którego realizacja wraz z zewnętrznym finansowaniem nastąpiła w 2017 r. Zawarta z dostawcą autobusów umowa przewidywała możliwość rozszerzenia zrealizowanego zamówienia o 50% tj. 8 szt. autobusów, z którego Spółka skorzystała składając do producenta w 2019 r. zamówienie z terminem dostawy taboru w 2020 r. Przedmiotowy zakup został sfinansowany w 90% pięcioletnim kredytem inwestycyjnym o wartości 8 286 120,00 PLN, udzielonym przez Bank Gospodarstwa Krajowego Region Warmińsko-

Mazurski. 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 uzupełnia i będzie uzupełniało leasingiem finansowym autobusów używanych.

Ponadto działania Spółki nakierowane są na pozyskanie „czystej energii” poprzez budowę instalacji fotowoltaicznych na dachach budynków zajezdni tramwajowej. W tym celu wykonano projekt przedmiotowych instalacji na budynkach powstałych w ramach I etapu budowy zajezdni tramwajowej oraz otrzymano pozwolenie na budowę, która będzie wykonana 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

Transport samochodowy stanowi bardzo ważną część transportu lądowego i szybko się rozwija. Samochodami przewozi się stosunkowo niewielkie ładunki, ale można nimi dotrzeć bezpośrednio od nadawcy do odbiorcy. Rozwój transportu spowodował, że transport drogowy, będący najczęściej wykorzystywaną formą transportu, ma także największy udział w zanieczyszczaniu środowiska, a tym samym stał się jednym z największych zagrożeń

cywilizacyjnych. Zanieczyszczenie powietrza, emisja hałasu, zatory komunikacyjne, skażenie wody, zajmowanie coraz większej powierzchni terenu wiążą się z wysokimi kosztami, jakie muszą ponosić wszyscy mieszkańcy Ziemi, a nie tylko użytkownicy transportu. Obecnie zanieczyszczenie powietrza nie stanowi wyłącznie problemu lokalnego. Jest problemem globalnym. Transport jest drugim co do wielkości źródłem emisji zanieczyszczeń w Unii Europejskiej. Rozwoju transportu nie można powstrzymać, towarzyszy on nieodzownie postępowi ludzkości. Należy jednak podejmować takie działania, które umożliwią zmniejszenie emisji zanieczyszczeń oraz obniżą jego destrukcyjny wpływ na środowisko naturalne. Cel ten można starać się osiągnąć poprzez nieustanne udoskonalanie oraz unowocześnianie transportu.

Ochrona środowiska naturalnego stała się istotnym elementem funkcjonowania komunikacji miejskiej i jest realizowana poprzez prowadzenie działań prewencyjnych (zapobieganie powstawaniu zagrożeń) oraz działań redukcyjnych (ograniczenie emisji).

Ochrona środowiska realizowana jest w MPK sp. z o.o. poprzez prowadzenie działań prewencyjnych (zapobieganie powstawaniu zagrożeń) oraz działań redukcyjnych (ograniczenie emisji). Należy podkreślić, że w MPK ograniczenie emisji zaznacza się poprzez odnawianie eksploatowanego taboru autobusowego. W najbliższych latach Spółka będzie musiała zainwestować w „0” emisyjne pojazdy i wymienić ok. 50 autobusów. W 2022 r. wykonano projekt budowlany rozbudowy zajezdni przy ul. Sikorskiego, a w roku 2023 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 roku 2024 planowane jest rozpoczęcie prac budowlanych. Wraz z rozbudową zajezdni planowana jest dostawa 20 autobusów elektrycznych, które zastąpią najbardziej wyeksploatowany tabor.

Poniżej przedstawiono zestawienie taboru spełniającego odpowiednie normy emisji spalin:

	2022 [szt.]	2023 [szt.]	% taboru w 2023r.
EURO 6	56	56	38
EURO 5	58	59	40
EURO 4	12	12	8
EURO 3	23	20	14
EURO 1, 2	0	0	0

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., a w roku 2023 - 19,9 tys. zł.

Działania prewencyjne objawiają się poprzez regularne i systematyczne działania konserwacyjne i przeglądowe (czyszczenie separatorów, odstojników, sieci kanalizacyjnej). Koszty w 2023 roku z tego tytułu kształtują się na poziomie 20,0 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.

Ponadto Spółka podejmuje działania w celu pozyskania „czystej energii”. W roku 2022 uzyskano pozwolenie na budowę instalacji fotowoltaicznej o mocy 350 kWp na dachu zajezdni tramwajowej. Rozpoczęto również działania zmierzające do zaprojektowania kolejnej instalacji fotowoltaicznej na dachu nowobudowanej zajezdni tramwajowej. Kolejnym procedowanym projektem jest budowa farmy fotowoltaicznej o mocy 1MWp przy ul. Wiosennej. W roku 2023 dla inwestycji uzyskano decyzję nr 1 o warunkach

zabudowy oraz wystąpiono do operatora sieci dystrybucyjnej o wydanie warunków przyłączeniowych dla tego przedsięwzięcia.

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 (żłom 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 2023 roku średni miesięczny koszt odbioru i wywozu odpadów komunalnych wynosił ok. 5 tys. zł.

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 2023 na zmianę majątku trwałego miały wpływ następujące czynniki:

1.1. Zakup, modernizacja, budowa środków trwałych i wartości niematerialnych i prawnych	348 431,39 zł
w tym:	
- środki trwałe o wyższej wartości	335 993,89 zł
- środki trwałe o niższej wartości	12 437,50 zł
- wartości niematerialne i prawne	-

Środki trwałe przyjęte do używania to:

a) autobus używany	264 497,83 zł
b) szlifierka do szyn (zestaw modułowy)	52 296,06 zł
c) agregat prądowórczy	19 200,00 zł
d) migomat	6 800,00 zł
e) brama wjazdowa	5 637,50 zł

1.2. Amortyzacja środków trwałych i wartości niematerialnych i prawnych	6 385 059,38 zł
-------------------------------------------------------------------------	-----------------

1.3. Środki trwałe w budowie – zmniejszenie salda	22 709,10 zł
---------------------------------------------------	--------------

Na koniec roku obrotowego pozostało 299 005,58 zł i dotyczy: dokumentacji zw. z planowaną budową instalacji fotowoltaicznej, rozbudowy zajezdni autobusowej przy al. Sikorskiego oraz kosztów poniesionych na zakup w 2024 używanych autobusów. Ponadto w br. została zaniechana inwestycja zw. z adaptacją budynku OC na potrzeby myjni.

1.4. Nakłady inwestycyjne roku 2023 w kwocie 429 912,29 zł sfinansowano w 100 % środkami własnymi.	
----------------------------------------------------------------------------------------------------	--

1.5. Środki trwałe są umorzone średnio	72,8%
w tym: środki transportu	92,3%

2. Aktywa obrotowe.

Majątek obrotowy zwiększyły się	6 706 517,52 zł
i dotyczy:	
a) podwyższenia wartości	
- inwestycji krótkoterminowych	6 335 270,55 zł
- należności krótkoterminowych	196 872,38 zł
- krótkoterminowych rozliczeń międzyokresowych kosztów	133 248,74 zł
- zapasów	41 125,85 zł

Należności:

a) wzrosły w pozycji	
- ubezpieczenia społeczne i zdrowotne	282 413,65 zł
b) zmniejszyły się w pozycji	
- dostawy i usługi	50 717,35 zł
- inne	34 823,92 zł

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

Nie występują należności przeterminowane.

Na dzień 19.02.2024 r. . uregulowano 100% należności z tytułu dostaw i usług.

3. Kapitał własny Spółki zwiększył się	3 876 607,49 zł
w tym:	
- kapitał podstawowy- bez zmian	
- kapitał zapasowy – zmniejszył się	5 704 240,48 zł
- wynik finansowy netto – wzrósł	9 580 847,97 zł
- kapitał z aktualizacji wyceny środków trwałych – bez zmian	
- kapitał rezerwowy- bez zmian	-

4. Rezerwy na zobowiązania

Zmalały	45 107,00 zł
w poz.	
- na świadczenia emerytalne i podobne	23 357,00 zł
- pozostałe rezerwy	21 750,00 zł

5. Zobowiązania długoterminowe

– zmniejszyły się	2 866 329,09 zł
-------------------	-----------------

Na zmianę wartości zobowiązań wpłynęło przekwalifikowanie zgodnie z ustawą o rachunkowości zobowiązań długoterminowych na zobowiązania krótkoterminowe przypadające do spłaty w 2024 r. oraz nabycie używanego taboru w leasingu finansowym.

– zmniejszenie kredytów	2 387 220,00 zł
– zmniejszenie leasingu finansowego	479 109,09 zł

6. Zobowiązania krótkoterminowe

z wyłączeniem Funduszy specjalnych zmalały	632 747,63 zł
z tego:	
a) wzrosły w pozycjach:	
- z tyt. podatków i ubezpieczeń społecznych	247 078,68 zł
- z tyt. wynagrodzeń	255 437,30 zł
- inne	143 002,11 zł

b) obniżyły się w pozycjach:

- dostawy i usługi	361 286,05 zł
- inne zobowiązania finansowe	916 979,67 zł

Terminowość regulowania zobowiązań budżetowych i wobec kontrahentów była przestrzegana. Zobowiązania krótkoterminowe występujące w bilansie zostały uregulowane w miesiącu styczniu i lutym 2024 r. poza kredytami i leasingiem finansowym. Nie stwierdzono zobowiązań przeterminowanych.

7. Fundusz Świadczeń Socjalnych - wzrost 24 445,80 zł

- wydatki realizowano zgodnie z regulaminem ZFŚS.

8. Rozliczenia międzyokresowe przychodów

zmały 55 166,52 zł

w tym:

- środki trwale otrzymane nieodpłatnie - zmniejszenie 37 778,04 zł

- inwestycje sfinansowane ze środków

Ochrony Środowiska - zmniejszenie 17388,48 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 wzrosły 8 873 780,32 zł

w tym:

- sprzedaż usług wzrosła 8 875 832,32 zł

- sprzedaż materiałów i towarów zmała 2 051,73 zł

Sprzedaż materiałów osiąga w Spółce nieznaczne wartości a dotyczy głównie sprzedaży złomu użytkowego i zbędnych części zamiennych.

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 wzkm;

– od grudnia 2015 r. przewozy tramwajowe wg ilości wykonanych kilometrów pomnożonej przez stawkę 1 pockm.

Wyższe przychody ze sprzedaży usług przewozowych w 2023 r. to skutek wyższej średniorocznie o 0,40 zł. stawki za usługi autobusowe w stosunku do roku 2022.

G. Pozostałe przychody operacyjne zwiększyły się 4 137 581,77 zł

głównie z tytułu sprzedaży firmie MOL gruntu oraz rozliczenia niższych wartości szkód komunikacyjnych - zarówno autobusowych jak i tramwajowych.

J. Przychody finansowe wzrosły 82 947,69 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 3 893 tys. zł

zmniejszenie dot. w szczególności pozycji:

- amortyzacji 1 363 tys. zł

- materiałów i energii 1 890 tys. zł

a zwiększenie

- wynagrodzenia 5 414 tys. zł

- świadczeń na rzecz pracowników 1 055 tys. zł

- usług obcych	509 tys. zł
- podatków i opłat	123 tys. zł
- pozostałe	45 tys. zł

H. Pozostałe koszty operacyjne zmniejszyły się 322 574,87 zł
przede wszystkim z powodu niższych w 2023 r. wartości napraw powypadkowych.

K. Koszty finansowe zmniejszyły się 57 384,77 zł
głównie z tytułu spłaty części zobowiązań kredytowych i leasingów finansowych, bez zaciągania nowych.

11. Przychody ze sprzedaży usług, materiałów i towarów na 1 zatrudnionego wynoszą 194 736,00 zł (w 2022 r. było to 175 233,00 zł.) i w porównaniu do roku 2022 wzrosły o 11,1%.

12. Koszty działalności operacyjnej na 1 zatrudnionego wynoszą 193 422,00 zł (w 2022 r. było to 184 865,00 zł.)– wzrost w stosunku do 2022 r. o 4,6%
Koszty działalności podstawowej wraz z kosztami finansowymi na 1 jednostkę przewozową ogółem wynoszą 13,71 zł. przy 12,94 zł w 2022 r. – wzrost o 6,0% do 2022 r. w tym:

a) koszt na 1 wzkm w 2023 r. wyniósł 11,90 zł. przy 11,61 zł. w 2022 r. (wzrost o 2,5%),

b) koszt na 1 pockm w 2023 r. wyniósł 27,90 zł. przy 23,68 zł. w 2022 r. (wzrost o 17,8%)

13. Działalność Spółki za 2023 r. zamknęła się zyskiem netto w kwocie 3 876 607,49 zł.
Wynik finansowy jest efektem sprzedaży gruntu na rzecz Spółki MOL Polska spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Gdańsku

14. Sytuację gospodarczą i finansową Spółki przedstawiają następujące wskaźniki ekonomiczne:

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

Lp.	Wyszczególnienie	Wskaźniki węzłowe za rok		
		2023	2022	Zmiany + -
1	2	3	4	5
1.	SUMA BILANSOWA	61 184 587,16	60 882 884,11	+ 301 703,05
	WYNIK FINANSOWY NETTO	+ 3 876 607,49	- 5 704 240,48	+ 9 580 847,94
	Przychody ze sprzedaży netto produktów, towarów i usług	88 604 775,47	79 730 995,15	+ 8 873 780,32
I.	Wstępna analiza bilansu			
	Złota reguła bilansowania %	102,85	89,09	+ 13,76
	Złota reguła bilansowania II %	91,39	167,11	- 75,72
	Złota reguła finansowania %	222,68	170,16	+ 52,52
II.	Wskaźniki rentowności			
4.	Rentowność majątku %	6,34	- 9,37	+ 15,71
5.	Rentowność sprzedaży netto %	4,38	- 7,15	+ 11,53
6.	Rentowność kapitałów własnych	9,18	- 14,88	+ 24,06

III.	Wskaźniki płynności finansowej			
7.	Wskaźnik płynności finansowej I stopnia - krotność	1,26	0,67	+ 0,59
8.	Wskaźnik płynności finansowej II stopnia- krotność	1,19	0,61	+ 0,58
9.	Wskaźnik płynności finansowej III stopnia- krotność	0,88	0,34	+ 0,54
IV.	Wskaźniki rotacji (obrotowość)			
10.	Szybkość obrotu należnościami w dniach	8	10	- 2
11.	Wskaźnik szybkości spłaty zobowiązań w dniach	10	11	- 1
12.	Szybkość obrotu zapasami w dniach	3	4	0

- 15.** Zarząd Spółki proponuje zysk netto w kwocie 3 876 607,49 zł przeznaczyć na kapitał zapasowy. 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 2023 roku nastąpił całkowity powrót pasażerów komunikacji miejskiej do poziomu sprzed pandemii, ale od dwóch lat trwa wojna w Ukrainie. To spowodowało, że po pandemii wystąpiły kolejne niekorzystne czynniki dla gospodarki, w szczególności kryzys energetyczny i bardzo wysoka inflacja. Te czynniki wpłynęły negatywnie na finanse samorządów a tym samym na sytuację finansową Spółki, która tak jak każdy podmiot z branży transportowej odczuwa wzrost kosztów paliwa i energii. Ponadto jako operator wewnętrzny Spółka 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 nadal jednym z najważniejszych czynników są bardzo wysokie ceny paliwa i energii oraz utrzymująca się inflacja, co przekłada się na poziom ponoszonych kosztów. Dużym wyzwaniem dla spółki jest brak na rynku pracy kierowców oraz specjalistów zaplecza warsztatowego i utrzymania technicznego infrastruktury sieciowo-torowej.

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, dn. 21 marca 2024 r.

Prezes Zarządu

Jerzy Roman