

**Sprawozdanie Zarządu
z działalności:**

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

za rok obrotowy 2020



Olsztyn, maj 2021r.

SPIS TREŚCI

I. INFORMACJA O JEDNOSTCE	3
Nazwa	3
Adres	3
Forma prawna	3
Przedmiot działalności	3
Władze Spółki	3
Posiadane oddziały i ich siedziby	4
Potwierdzenie stosowania ładu korporacyjnego	4
II. OPIS ZMIAN, KTÓRE NASTĄPIŁY W ROKU SPRAWOZDAWCZYM	4
1. Formy prawnej	4
2. Struktury własności kapitału	4
3. Zakresu działalności – realizacji zadań	4
Komunikacja autobusowa	4
Komunikacja tramwajowa	7
4. Liczby oddziałów	7
5. Polegające na łączeniu, przejęciu lub podziale jednostki	7
6. Opis zamiaru zmian formy prawnej, liczby oddziałów czy organizacji itp.	7
III. SYTUACJA JEDNOSTKI NA TLE BRANŻY I CAŁEJ GOSPODARKI	7
IV. SPRZEDAŻ I PORTFEL ZAMÓWIEŃ	9
V. PRODUKCJA	9
VI. PRZEWIDYWANY ROZWÓJ JEDNOSTKI	9
VII. WAŻNIEJSZE OSIĄGNIĘCIA W DZIEDZINIE BADAŃ I ROZWOJU	12
VIII. PERSONEL I ŚWIADCZENIA SOCJALNE	12
1. Informacja o liczbie, strukturze zawodowej, wieku i wykształceniu zatrudnionych	12
2. Opis świadczeń socjalnych	14
3. Opis pozostałych świadczeń (szkolenia)	14
IX. INWESTYCJE	15
X. ŚRODOWISKO NATURALNE	16
XI. FINANSOWANIE	18
XII. SYTUACJA MAJĄTKOWA, FINANSOWA I DOCHODOWA	19
XIII. UDZIAŁY WŁASNE	23
XIV. INSTRUMENTY FINANSOWE	23
XV. BADANIA I ROZWÓJ	23
XVI. SZCZEGÓLNE ZDARZENIA	24

I. INFORMACJE O JEDNOSTCE:

Nazwa – Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne spółka z ograniczoną odpowiedzialnością.

Adres – 10-434 Olsztyn ul. Kołobrzaska 40.

Forma prawna – spółka z ograniczoną odpowiedzialnością 100% udział Gminy Olsztyn.

Przedmiot działalności – 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).

Władze Spółki.

1. Zgromadzenie Wspólników

Zgromadzenie Wspólników reprezentuje Prezydent Olsztyna.

2. Rada Nadzorcza

W okresie sprawozdawczym Rada Nadzorcza X kadencji do dnia 07.12.2020 r. działała w sześcioposobowym składzie powołanym przez Zgromadzenie Wspólników Uchwałą nr 340 i nr 341 z dnia 17.06.2019 r.:

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

W związku ze śmiercią w dniu 07.12.2020 r. członka Rady Nadzorczej p. Jerzego Dremo, Rada w okresie od 08.12.2020 r. do 17.01.2021 r. pracowała w 5-osobowym składzie. Uchwałą nr 367/2021 z dnia 18.01.2021 r. Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników skład Rady Nadzorczej został uzupełniony poprzez powołanie Pani Magdaleny Wilczek.

Na dzień powstania niniejszego sprawozdania skład Rady Nadzorczej przedstawiał się następująco:

- | | | |
|--------------|-------------|--------------------------------------|
| 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 | Feliszek | - Członek (przedstawiciel załogi). |

3. Zarząd Spółki

Na dzień 31.12.2020 r. Zarząd Spółki był jednoosobowy:

Prezes Zarządu - Jerzy Roman.

4. Prokurenci

Zarząd Spółki uchwałą nr 08/2003 z dnia 12.06.2003 r. udzielił z dniem 01.07.2003 r. prokury Annie Makówce – Głównej Księgowej.

Posiadane oddziały i ich siedziby – nie dotyczy.

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**

Po wprowadzeniu od dnia 1 stycznia 2011 roku nowego systemu zarządzania i organizacji komunikacji miejskiej w Olsztynie, organizatorem przewozów jest Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu. W wyniku wprowadzenia tych zmian zakres działania MPK sp. z o.o. został ograniczony do roli operatora (przewoźnika).

Świadczenie usług przewozowych autobusowych i tramwajowych odbywa się w ramach dwóch umów wykonawczych zawartych pomiędzy Gminą Olsztyn, a MPK sp. z o.o. w Olsztynie 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 2020 roku Spółka obsługiwała ok. 74% rynku przewozowego autobusowego, a pozostałe przewozy realizował inny operator. Usługi przewozowe tramwajowe świadczone są wyłącznie przez MPK sp. z o.o.

Komunikacja autobusowa.

Korzeni systemu olsztyńskiej komunikacji miejskiej należy dopatrywać się w czasach przed I wojną światową a konkretnie w roku 1907. Wtedy to po raz pierwszy ulicami stolicy Warmii i Mazur przejechał tramwaj elektryczny. Natomiast pierwsze autobusy miejskie wyjechały na olsztyńskie ulice w czasie II wojny światowej.

W 2020 roku MPK sp. z o.o. przewozy pasażerskie realizowało na 39 autobusowych liniach komunikacyjnych, w tym:

- a) 26 dziennych zwykłych,
- b) 5 dziennych zwykłych dowozowych do tramwaju,
- c) 4 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 35 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, Gryżliny, Kapłityny, Kieźliny, Klewki, Klebark Mały, Klebark Wielki, Klewki, Łęgajny, Miodówko, Nikielkowo, Olsztynek, Różnowo, Słupy, Stawiguda, Szczesne, Tomaszkowo, Wójtowo, Wróćkowo, Zezuj.

Z uwagi na panującą pandemię koronawirusa zakładany plan pracy przewozowej na 2020 rok był na bieżąco korygowany przez organizatora przewozów tj. ZDZiT. Zdecydowanie niższy popyt na usługę przewozów przełożył się na mniejsze wpływy ze sprzedaży biletów do ZDZiT, czego skutkiem były wprowadzone ograniczenia w zakresie przewozów pasażerskich przejawiające się likwidacją części kursów rozkładowych na wybranych liniach. Jednakże dokonane korekty zakresu usług na poszczególnych liniach nie spowodowały w stosunku do roku 2019 zmniejszenia ilości wykonanych w 2020 r. wozokilometrów (w 2019 r. było to 6 154 tys. wzkm, a w 2020 r. 6 199 tys. wzkm).

Zakładane przez organizatora efekty zadaniowe MPK sp. z o.o.

	Stan na 2020 r.			Stan na 01.01.2021 r.		
	Autobus	Tramwaj	Razem	Autobus	Tramwaj	Razem
Ilość linii	39	3	42	35	3	38
wzkm dzień roboczy	21 430	2 499	23 929	19 093	2 499	21 592
wzkm rok	6 199 000	792 000	6 991 000	5 919 000	741 000	6 660 000
Autobusy w ruchu	133	12	145	116	12	128

Organizacja komunikacji miejskiej w Olsztynie oraz wszelkie zmiany w zakresie świadczonych usług przewozowych dokonywane są przez Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu. W styczniu 2020 r. dokonano korekty rozkładowej większości linii, której efektem była optymalizacja czasu pracy kierowców. Ponadto, na wniosek Gminy Barczewo zlikwidowane zostały kursy wariantowe przez Indykpol na liniach 114 i 124. Porozumienie pomiędzy organizatorem a Gminą Dywity skutkowało także zmianą trasy linii 108 i 112 polegającą na wyznaczeniu trasy do przystanku Reymonta zamiast do Dworca Głównego. W miesiącach luty i marzec uruchomiono nowe przystanki: „Ługwałd DK51”, „Spręcowo-Klasztor”, „Borowa”, „Zajezdnia MPK” na ul. Leonharda. Od marca 2020 r. ze względu na rozwijającą się epidemię covid-19 nastąpił szereg zmian, związany z koniecznością dostosowania się do wyznaczanych obostrzeń, a także racjonalizowania potrzeb przewozowych. Znacznie ograniczono funkcjonowanie tramwajowej linii 3 oraz autobusowych linii 103, 130, 309, N01 i zawieszono funkcjonowanie linii 202, 204, 302, 303 i 305. Wielokrotnie modyfikowano rozkład jazdy dla linii 131 tak, aby zoptymalizować podaż miejsc do zmieniających się obostrzeń, a jednocześnie wahań produkcyjnych w firmie Indykpol. W maju na linii 116, ze względu na zawieszenie zajęć szkolnych, zlikwidowano kursy wariantowe do Centrum Kształcenia Zawodowego na Tracku. W tym samym miesiącu w oparciu o podpisane porozumienie pomiędzy Gminami Olsztyn oraz Purda uruchomiono nową linię komunikacyjną 104 do miejscowości Klebark Wielki. W październiku, ze względu na niższy wskaźnik zachorowań na koronawirusa oraz powrót dzieci, młodzieży do szkół i uczelni powrócono do planu przewozowego sprzed początku pandemii (z wyłączeniem linii 202 i 204). W grudniu wobec zamknięcia DS „Kombatant” zlikwidowano kursy wariantowe na linii 110 ulicą Fałata.

Wg stanu na 31 grudnia 2020 r. długość autobusowych linii komunikacyjnych wynosiła 425 km (bez nocnych i sezonowych), natomiast długość tras 233 km. Długość tras komunikacyjnych z wybiegami poza miasto dla linii nr 104, 105, 108, 110, 112, 114, 124 i 129 wynosiła 131 km, w tym poza granicami miasta 80 km.

Spółka w 2020 r. eksploatowała średnio 163,1 pojazdów, a wg stanu na 31 grudnia posiadała 158 szt. Z posiadanej liczby 7 szt. to midibusy, 90 szt. autobusy średniopojemne i 61 szt. przegubowe.

W 2020 r. w stosunku do 2019 ilościowy stan taboru autobusowego nie zmienił się, zlikwidowano 15 pojazdów, a jednocześnie nabyto 15 szt. (w tym 8 nowych). Do ruchu kierowanych były średnio 126,9 pojazdów, a w szczycie przewozowym w dniu roboczym średnio 133 szt.

Średni wiek taboru MPK sp. z o.o. wynosi ok. 9,9 lat (dla badanej próby w komunikacji miejskiej w Polsce średni wiek taboru wynosił 9,71 lat. Spośród respondentów 50% eksploatuje tabor więcej niż 9-letni, a 10% - więcej niż 14-letni).

W 2020 r. autobusy w ramach przewozów liniowych wykonały 6199 tys. wozokilometrów na planowane 6 200 tys.

Wszystkie linie autobusowe obsługiwane są przez MPK pojazdami dostosowanymi do przewozu osób niepełnosprawnych. Z posiadanych 158 pojazdów to autobusy marki: SOLARIS – 102 szt., SCANIA – 18 szt., VOLVO – 4 szt., MAN - 34 szt.)

Eksploatowane w Spółce autobusy są niskopodłogowe, posiadają urządzenia głośnomówiące do zapowiedzi dźwiękowych i tekstowych. Ponadto posiadają oznaczenia i miejsca dla osób niepełnosprawnych, w tym niewidomych oraz dla osób z małymi dziećmi (wózki).

Należy podkreślić, że wszystkie eksploatowane przez Spółkę autobusy wyposażone są:

- a) w rampę uchylną ułatwiającą wejście osobom niepełnosprawnym oraz matkom 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) posiadają przyciski „STOP”;

Ponadto 68 autobusów tj. 43% posiada przyciski do otwierania drzwi oznaczone alfabetem Braila, a 122 autobusy tj. 77% posiada klimatyzację.

W dziedzinie komunikacji miejskiej gotowość techniczna pojazdów stanowi bardzo ważne kryterium oceny działalności przedsiębiorstwa. MPK sp. z o.o. prowadzi stały monitoring procesu eksploatacji pojazdów w celu zapewnienia bieżącej gotowości całego systemu komunikacji zbiorowej w Olsztynie. Wskaźnik gotowości technicznej dla autobusów Spółki wynosi 90,7% (dla badanej próby w komunikacji miejskiej w Polsce wskaźnik gotowości technicznej kształtował się na poziomie 81,5%). Drugim bardzo ważnym parametrem jest średnia prędkość eksploatacyjna. We współpracy z MPK sp. z o.o. organizator przewozów w 2019 roku podjął działania, w wyniku których średnia prędkość eksploatacyjna autobusu w 2020 r. zwiększyła się do 13,6 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.

Należy podkreślić, że w ostatnich latach obserwowany jest wzrost poziomu satysfakcji pasażerów z jakości usług w komunikacji miejskiej. Jednym z elementów tego stanu jest wyposażenie nowego taboru w dodatkowe urządzenia i systemy. Nie bez znaczenia pozostaje wprowadzenie monitoringu wizyjnego, ponieważ wzmacnia on poczucie bezpieczeństwa w pojazdach. Mając na względzie jakość świadczonych usług przewozowych Spółka sukcesywnie wymienia tabor autobusowy co powoduje ograniczenie liczby autobusów bez klimatyzacji, a tym samym ma bezpośrednie przełożenia na poprawę komfortu podróży pasażerów oraz na bieżąco dostosowuje strukturę taboru do występujących potrzeb przewozowych.

Usługi autobusowe oparte są o funkcjonowanie zajezdni przy ul. Kołobrzeskiej i Sikorskiego.

Komunikacja tramwajowa

System komunikacji tramwajowej działał w Olsztynie w latach 1907–1965 i ponownie działa od 19 grudnia 2015. Jest to jak dotąd 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 12 tramwajami na trzech liniach: nr 1 Wysoka Brama – Kanta, nr 2 Dworzec Główny – Kanta, nr 3 Uniwersytet– Prawocheńskiego – Dworzec Główny.

Wg stanu na 31 grudnia 2020 r. długość tramwajowych linii komunikacyjnych wynosiła 19 km, natomiast długość tras 10 km.

W okresie wakacji akademickich wprowadzane są korekty rozkładu jazdy na linii 3 w związku ze zmniejszonym popytem w czasie wakacji.

Na koniec 2020 r. Spółka posiadała 15 tramwajów Traminio marki SOLARIS. Do ruchu kierowanych było odpowiednio: dzień roboczy – 12 szt., sobota – 12 szt., niedziela – 10 szt.

W 2020 r. w ramach przewozów liniowych tramwaje wykonały 792 tys. pociągokilometrów na planowane 802 tys.

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

4. Liczby oddziałów – nie dotyczy.

5. Polegające na łączeniu, przejściu 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

Transportem miejskim określa się sferę działalności gospodarczej polegającej na wykonywaniu usług przewozowych na terenie miasta oraz obszarach podmiejskich. Problematyka transportu miejskiego dotyka w głównej mierze zagadnień transportu pasażerskiego, więc termin ten bywa stosowany zamiennie z terminem komunikacja miejska. Ze względu na wykorzystywane środki transportu wyróżnia się miejski transport drogowy, miejski transport szynowy i miejski transport wodny. Wśród środków transportu miejskiego drogowego oprócz autobusów i tramwajów wyróżniamy przyspieszone autobusy, linie szybkich tramwajów, linie tramwajowe o elementach szybkich tramwajów, metro i trolejbusy. Komunikacja zbiorowa w większości miast Polski zarówno w Olsztynie oparta jest głównie o autobusy i tramwaje.

Komunikacja miejska służy przemieszczeniom osób na terenach zurbanizowanych w miastach. W praktyce gospodarczej pojęcie transport miejski można definiować jako regularny, publiczny transport zbiorowy wykonywany na zlecenie samorządowego organizatora transportu. Organizator komunikacji miejskiej podejmuje dużo szersze działania niż organizacja samego procesu przewożenia pasażerów. Zajmuje się on także m.in. obsługą taboru, zarządzaniem infrastrukturą, udostępnianiem informacji pasażerskiej itp. Najpowszechniej stosowanym środkiem transportu zbiorowego są autobusy. Popularność ich stosowania wynika z faktu, że wykorzystują ogólnodostępną infrastrukturę drogową. Elementami infrastruktury transportu miejskiego są trasy, przystanki, węzły przesiadkowe, zajezdnie oraz wszelkie urządzenia służące obsłudze pasażerów (w tym biletomaty, systemy informacji pasażerskiej itp.).

Inwestując w komunikację miejską musimy brać pod uwagę rosnące oczekiwania pasażerów i powinniśmy 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.

Branża komunikacji miejskiej – w tym MPK sp. z o.o. w Olsztynie – 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. z późn. zm.

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

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, która 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%. Taki udział autobusów zeroemisyjnych w komunikacji miejskiej powinien zostać osiągnięty do 1 stycznia 2028 roku. Ustawa wskazuje też etapy dojścia do tego finalnego celu :

- 1) 5% - od 1 stycznia 2021 r.;
- 2) 10% - od 1 stycznia 2023 r.;
- 3) 20% - od 1 stycznia 2025 r.

Wobec powyższego w najbliższych latach MPK sp. z o.o. będzie musiało zainwestować w nowoczesne pojazdy i wymienić ok. 50-60 autobusów. Koszt 1 autobusu elektrycznego to kwota 2 - 2,5 mln zł. Uwzględniając powyższe przeprowadzona analiza wskazuje na fakt, iż inwestycja będzie dla Spółki niemożliwa do realizacji, bez pozyskania bezzwrotnego zewnętrznego dofinansowania na poziomie ok. 80% kosztów netto.

Dotychczas, dzięki wsparciu ze środków unijnych oraz krajowych programów Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW), samorządy zakontraktowały zakup około 690 autobusów elektrycznych, przy czym 430 jest już zarejestrowanych, a o kolejne 431 aplikują wnioskodawcy. Nabór wniosków w programie „Zielony transport publiczny” rozpoczął się 4 stycznia i został zamknięty 18 stycznia 2021 r. po wyczerpaniu przewidzianej alokacji na dotacje w łącznej wysokości 1,1 mld zł. Dodatkowo udostępniono 200 mln zł na pożyczki. Beneficjentami nowego programu NFOŚiGW mogli być organizatorzy i operatorzy publicznego transportu zbiorowego, w tym m.in. samorządy.

W związku z powyższym w ramach naboru wniosków w dniu 15.01. 2021 r. złożyliśmy do NFOŚiGW wniosek o dofinansowanie zakupu 20 autobusów elektrycznych w formie dotacji w ramach programu priorytetowego nr 3.9 „Ochrona atmosfery Zielony transport publiczny (Faza I)”. O tym, które miasta dostaną wsparcie na elektryfikację, decyduje poprawność i jakość przygotowanych wniosków, które podlegają ocenie pod względem zgodności z celami i zasadami programu. Niestety mimo prawidłowo złożonego wniosku został on rozpatrzony negatywnie. Złożyliśmy odwołanie i czekamy na jego rezultaty.

IV. SPRZEDAŻ I PORTFEL ZAMÓWIEŃ

MPK sp. z o.o. w Olsztynie, jak już wcześniej pisaliśmy, zawarło z Gminą Olsztyn dwie umowy wykonawcze na świadczenie usług w zakresie przewozów autobusowych i tramwajowych.

Na dzień dzisiejszy jesteśmy jednym z dwóch operatorów (przewoźników) wykonujących na terenie Olsztyna i do gmin ościennych usługi przewozowe autobusowe zlecane przez organizatora przewozów. W 2020 r. obsługiwaliśmy ok. 74% rynku przewozowego autobusowego.

Pierwotne założenia umowy w wysokości 7.560 tys. wozokilometrów zmniejszyły się i w 2020 roku wyniosły 6 200 tys. Zakładany plan na 2021 r. wynosi 5 919 ,5 tys. wzkm.

Jeżeli chodzi o umowę w zakresie przewozów tramwajowych to na etapie jej zawierania planowane pociągokilometry wynosiły 944 tys. W 2020 r. w ramach przewozów liniowych tramwaje wykonały 792 tys. pociągokilometrów na planowane 802 tys. Zakładany plan na 2021 r. wynosi 741 tys. pockm. Na terenie Olsztyna jesteśmy jedynym przewoźnikiem wykonującym usługi przewozowe tramwajowe.

Pojazdy naszej Spółki kursują według rozkładu ustalonego przez organizatora przewozów. Realizacja przez MPK sp. z o.o. maksymalnej liczby zaplanowanych na każdą linię komunikacyjną kursów stanowi jednak nie tylko obowiązek, lecz również priorytet będący podstawą do otrzymania zapłaty za usługę. W momencie braku realizacji kursu nie ma podstaw do otrzymania zapłaty. Wielkość wynagrodzenia dla Spółki 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 jest również sprawa czystości pojazdów, która ma bardzo duże znaczenie w jakości świadczonych usług. Dokładamy wszelkiej staranności, aby pojazdy z zajezdni wyjeżdżały czyste. Zgodnie z obowiązującą w Spółce procedurą obsługi codziennej wszystkie pojazdy po zakończonej pracy kierowane są na stanowiska przeglądowe, a z zabrudzonym nadwoziem na myjnię. Należy podkreślić, że w naszej Spółce obowiązuje zasada, iż z zajezdni mogą wyjechać tylko pojazdy czyste tak wewnątrz jak i zewnątrz. Ponadto w trosce o bezpieczeństwo i zdrowie pasażerów autobusy i tramwaje Spółki są na bieżąco ozonowane i odkażane poprzez przecieranie wszystkich powierzchni, z którymi mają styczność pasażerowie, cała przestrzeń autobusów i tramwajów jest również zamgławiana środkiem wiruso i bakteriobójczym.

V. PRODUKCJA – nie dotyczy

VI. PRZEWIDYWANY ROZWÓJ JEDNOSTKI

Rozwój komunikacji miejskiej to jeden z priorytetów polskich miast. Jak już wcześniej pisaliśmy zgodnie z ustawą z dnia 11.01.2018 r. o elektromobilności jednostka samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50.000, która organizuje komunikację miejską, powinna zapewnić udział autobusów zeroemisyjnych we flocie użytkowanych pojazdów na poziomie co najmniej 30%. Taki udział autobusów zeroemisyjnych w komunikacji miejskiej powinien zostać osiągnięty do 1 stycznia 2028 roku. Dlatego w najbliższych latach większość polskich miast, w tym również Olsztyn, będzie musiała zainwestować w nowoczesne pojazdy.

MPK sp. z o.o w Olsztynie w chwili obecnej nie posiada, za wyjątkiem pociągów tramwajowych, pojazdów niskoemisyjnych – zeroemisyjnych.

Jednocześnie należy podkreślić, że ustawa o elektromobilności całkowicie pomija kwestię elektrycznego transportu szynowego, czyli w warunkach olsztyńskich tramwajów. Niezależnie od tego, ile tramwajów jest użytkowanych w komunikacji miejskiej, to i tak konieczna będzie wymiana taboru autobusowego, tak żeby wymóg posiadania 30%.

autobusów zeroemisyjnych został spełniony, co wymuszać będzie konieczność poniesienia bardzo dużych nakładów finansowych na elektromobilność. Przykładowo całkowity koszt zakupu tylko 2 autobusów elektrycznych z ładowarkami: stacjonarnymi do nocnego uzupełniania energii w bateriach w miejscu postoju autobusu szt. 2 i doładowania baterii na trasie (w zależności do długości trasy i jej przebiegu) jedno lub dwa urządzenia szybkiego doładowania baterii przez pantograf podczas postoju na przystanku wyniesie ok. 5,4 mln. zł. Wiele więc będzie zależało od tego, czy pozyskamy dofinansowanie z krajowego programu Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej „Zielony transport publiczny”

Jak już wcześniej pisaliśmy, przeprowadzona przez Spółkę analiza wskazuje na fakt, że inwestycja będzie niemożliwa do realizacji, bez pozyskania bezzwrotnego zewnętrznego dofinansowania na poziomie minimum 80 proc. kosztów netto. W związku z powyższym mając na względzie przewidywany dalszy rozwój naszej Spółki, będziemy dalej aplikować w następnych naborach wniosków na dofinansowanie. Głównym miejscem realizacji projektu będzie według założeń zajezdnia przy ul. Sikorskiego oraz trzy krańcówki. Planujemy zakup 20 szt. niskopodłogowych, z możliwością przewozu osób niepełnosprawnych, autobusów elektrycznych: 15 autobusów typu MAXI i 5 autobusów typu MEGA oraz zakup 14 szt. ładowarek w tym: dwustanowiskowe - 11 szt. i szybkie 3 kpl. Głównym celem naszego projektu jest ograniczenie emisji zanieczyszczeń poprzez zakup 20 autobusów elektrycznych. Całkowity koszt naszego przedsięwzięcia to 61 178 601 zł, w tym koszty kwalifikowane 49 738 700 zł, koszty niekwalifikowane to podatek VAT – 11 439 901 zł, kwota dofinansowania z NFOŚiGW to 38 969 350 zł. Kwota dofinansowania stanowi 78,3% kosztów kwalifikowanych. Pozostała kwota sfinansowana zostanie długoterminowym kredytem inwestycyjnym oraz środkami własnymi.

Należy podkreślić, że realizacja projektu tramwajowego objęła zarówno kwestie finansowe, 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 na liniach pochłonęły w latach 2015 -2020 znaczne środki finansowe ok. 1 425 tys. zł.

Mając na względzie przewidywany dalszy rozwój naszej Spółki oraz wykorzystanie posiadanych zasobów ludzkich przyjęliśmy dobre rozwiązania w zakresie szkolenia kierowców autobusów na motorniczych. Spółka w ramach własnej działalności na bieżąco szkoli swoich pracowników głównie kierowców autobusów na motorniczych. W latach 2017-2020 przeszkoliliśmy 33 (w tym 8 w 2020 r.) kierowców na motorniczych. W związku z II etapem rozbudowy usług tramwajowych przewidujemy dalsze szkolenia. Ponadto współpracujemy z Urzędem Pracy w zakresie finansowania działań na rzecz kształcenia ustawicznego pracowników i pracodawców w ramach Krajowego Funduszu Szkoleniowego. Korzystając z tego wsparcia finansowego w 2020 r. przeszkolonych zostało 3 pracowników zaplecza technicznego na kierowców samochodów ciężarowych (pogotowie techniczne). Posiadając pracowników z dwukierunkowym uprawnieniem tj. kierowca autobusu - motorniczy czy kierowca samochodu ciężarowego mamy możliwość lepszego wykorzystania potencjału pracowniczego.

Trudnym zagadnieniem dla Spółki była kwestia zakupu urządzeń do utrzymania infrastruktury tramwajowej, bez której komunikacja tramwajowa jest niemożliwa. Uwzględniając dalszy rozwój jednostki MPK sp. z o.o. bez zewnętrznego wsparcia finansowego w latach 2015 – 2020 dokonała dodatkowych inwestycji zakupując pojazdy specjalistyczne do prac serwisowych na liniach tramwajowych i wkolejania, pojazd z zabudową wieżową do obsługi trakcji tramwajowej oraz zestaw toromierzy i zestaw przyrządów pomiarowych elektronicznych - wydatek ok. 6 mln. zł. W 2020 r. Spółka zakupiła impulsowy miernik rezystancji IMR-5 (miernik do pomiaru pętli zwarcia - koszt 11 tys. zł.) oraz akumulatorowy wózek manewrowy (koszt 520 tys. zł.). Wózek manewrowy to niewielki pojazd który ułatwia pracę w warsztacie tramwajowym. Służy

do holowania ważących kilka ton wózków tramwajowych i bez trudu przeciągnie cały tramwaj. Pojazd porusza się na skrętnych kołach gumowych i może jeździć po torach i innych twardych powierzchniach. Jego ładowanie akumulatorów wystarczy na ponad tydzień pracy. Jest sterowany zdalnie, za pomocą specjalnego pilota.

Infrastruktura torowa objęta była do końca 2020 roku gwarancją wykonawców poszczególnych odcinków torów. Służby MPK sp. z o.o. 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 okresie pogwarancyjnym od miesiąca czerwca 2021 r. (koniec umowy) będzie kontynuowana tylko umowa na konserwację i naprawy systemu sterowania i ogrzewania zwrotnic. Wszelkie naprawy i konserwacje sieci torowo-energetycznej będzie wykonywana w całości własnymi siłami. 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) są już samodzielnie utrzymywane i eksploatowane przez służby techniczne MPK sp. z o.o. 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, pilę do cięcia szyn, wiertarkę do szyn, spawarkę) oraz mierniki do pomiarów parametrów pracy urządzeń zainstalowanych w obiektach podstacji prostownikowych, sieci trakcyjnej, kabli zasilających i powrotnych, przeszkoliła pracowników oraz podniosła 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.

Należy podkreślić, że mając na względzie dalszy rozwój jednostki znaczący wpływ ma zawarcie z firmą Solaris w dniu 1 września 2020 r. umowy serwisowej na wykonywanie napraw związanych z gwarancyjną obsługą tramwajów. W ramach tej umowy pracownicy MPK sp. z o.o. wykonują naprawy gwarancyjne, co w efekcie wpływa na dodatkowe przychody naszej Spółki. A tym samym pracownicy zdobywają większe doświadczenie w naprawianiu tramwajów, co ma duże znaczenie w związku z drugim etapem rozbudowy linii tramwajowej i zwiększeniem przewozów tramwajowych w kolejnych latach.

Stawka za pociągokilometr, która zawiera w sobie odpłatność za utrzymanie infrastruktury torowo-sieciowej w poprzednich latach nie pokrywała kosztów jej utrzymania co powodowało straty w tych przewozach. W 2020 roku stawka za przewozy tramwajowe pokryła koszty przewozów wraz z utrzymaniem infrastruktury torowo-sieciowej.

Tymczasem drugi etap rozbudowy linii tramwajowej niesie ze sobą zwiększenie mocy o kolejne 2MW (dwie podstacje po 1MW). Wypełnienie postanowień ustawy o elektromobilności 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) oraz około ładowarek szybkich (po 540 kW każda) co zwiększy moc zainstalowaną w Spółce o następne 5,4 MW. Do roku 2027 przewiduje się zwiększenie mocy przyłączeniowej z 5,2 MW do poziomu 14,6 MW. Te niemal trzykrotne zwiększenie pociągnie zwiększoną konsumpcję energii elektrycznej.

Należy zwrócić uwagę na fakt, że przyszłe działania inwestycyjne Gminy Olsztyn w latach 2021 - 2027 w zakresie transportu miejskiego wpłyną na zwiększenie pozycji kosztów jaką jest zakup energii elektrycznej w MPK sp. z o.o. w Olsztynie. Co w obecnej dekadzie może rodzić konieczność rozważenia inwestycji związanych z produkcją własną energii elektrycznej i ograniczaniu jej zakupu od operatora sieci dystrybucyjnej. Na dzień dzisiejszy są już dostępne narzędzia w postaci umów GUD (Główna Umowa Dystrybucyjna) za pomocą której, możemy bilansować pobraną energię elektryczną poprzez jej produkcję w dowolnie zlokalizowanej farmie fotowoltaicznej. W związku z tym

w Spółce zakończone są prace projektowe dotyczące instalacji fotowoltaicznej o mocy 350 kWp. Roczna produkcja energii elektrycznej zakładana jest na poziomie 300 MWh, co przeliczyć można na zaoszczędzenie na zakupie energii w wysokości ok 97 tys. zł rocznie. Spółka będzie aplikować o dofinansowanie do jej budowy.

Ponadto należy podkreślić, że prowadzone przez Miasto inwestycje tramwajowe będą generować zagrożenia w płaszczyznach organizacyjno-technicznych i ich oddziaływania na wynik po stronie finansowej naszej Spółki. W ramach działalności inwestycyjnej Gminy zaplanowano rozbudowę infrastruktury pod zwiększenie przewozów tramwajowych z wykorzystaniem zajezdni przy ul. Kołobrzeskiej 40, a jednocześnie nie udało się doprowadzić do wyprowadzenia zajezdni autobusowej do innej lokalizacji. W roku 2019 po analizie możliwości podjęto decyzję o pozostawieniu operacji autobusowych dotychczasowej lokalizacji (z korektą rozbudowy zajezdni tramwajowej) oraz podjęciu działań w celu pozyskania pozostałości działki przy ul. Sikorskiego i rozbudowie placu postojowego i minimalnego zaplecza przeglądowego z uwzględnieniem możliwości postoju i obsługi autobusów. Wraz z zapleczem przy ul. Kołobrzeskiej rozwiązałoby to problem postoju i obsługi taboru autobusowego i tramwajowego, ale będzie wymagało poniesienia przez Spółkę dodatkowych nakładów finansowych. Ponadto w związku z przedłużającym się postępowaniem przetargowym na budowę nowych linii tramwajowych w ramach którego nie zostanie rozbudowana baza naszej Spółki, zaistniała potrzeba garażowania zamówionych nowych tramwajów, które miały być dostarczone w pierwszym/drugim kwartale 2020 r. W tym celu podjęliśmy działania polegające na wykonaniu monitoringu obejmującego tory techniczne przyjazdowo-wyjazdowe w ciągu ulicy Towarowej, w rejonie tramwajowej bramy wjazdowej na teren zajezdni. Do czasu rozbudowy Zajezdni przy ul. Kołobrzeskiej 40 na torach tych będzie musiało garażować do 6 szt. tramwajów. Ze względu na sytuację panującą na całym świecie związaną z rozprzestrzenianiem się koronawirusa dostawę tureckich tramwajów przesunięto na pierwsze półrocze 2021 r.

Biorąc pod uwagę dalszy rozwój Spółki w dniu 17 listopada 2020 r. Zarząd MPK sp. z o.o. zawarł z Gminą Olsztyn w formie aktu notarialnego umowę 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 Spółki i ujednoliciło tytuły prawa Spółki do korzystania z majątku.

Swoistego rodzaju stabilizatorem jest fakt, że MPK sp. z o.o. poradziło sobie z uruchomieniem i realizacją przewozów tramwajowych, a celem rozwojowym na najbliższe lata jest dalszy rozwój przewozów.

Zważywszy na przewidywany dalszy rozwój Spółki przyszłościowe rozwiązanie powinno obejmować zwiększenie skali usług autobusowych i tramwajowych oraz urealnienie stawki za pockm, która pokryje również koszty utrzymania infrastruktury torowo-sieciowej.

Pozostałe inwestycje Spółki będą realizowane w zależności od dostępności dodatkowych bądź niewykorzystanych środków finansowych.

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 2020 roku średnioroczne zatrudnienie ukształtowało się na poziomie 486,75 osób. Na dzień 31.12.2020 r. Spółka zatrudniała ogółem 481 osób, w tym 56 kobiet i 425 mężczyzn.

Struktura zatrudnienia w poszczególnych grupach zawodowych przedstawiała się następująco:

Wyszczególnienie	Ogółem	W tym kobiety
Zatrudnieni ogółem	481	56
w tym:		
- pracownicy na stanowiskach nierobotniczych	61	21
z tego: dyspozytorzy i mistrzowie	21	1
- pracownicy na stanowiskach robotniczych	420	35
z tego:		
a) kierowcy autobusów	240	22
b) kierowcy autobusów - motorniczowie	59	13
c) motorniczowie	2	-
d) robotnicy warsztatu - autobus	71	-
e) robotnicy warsztatu - tramwaj	22	-
f) pozostali robotnicy – tramwaj	14	-
g) pozostali robotnicy	12	-

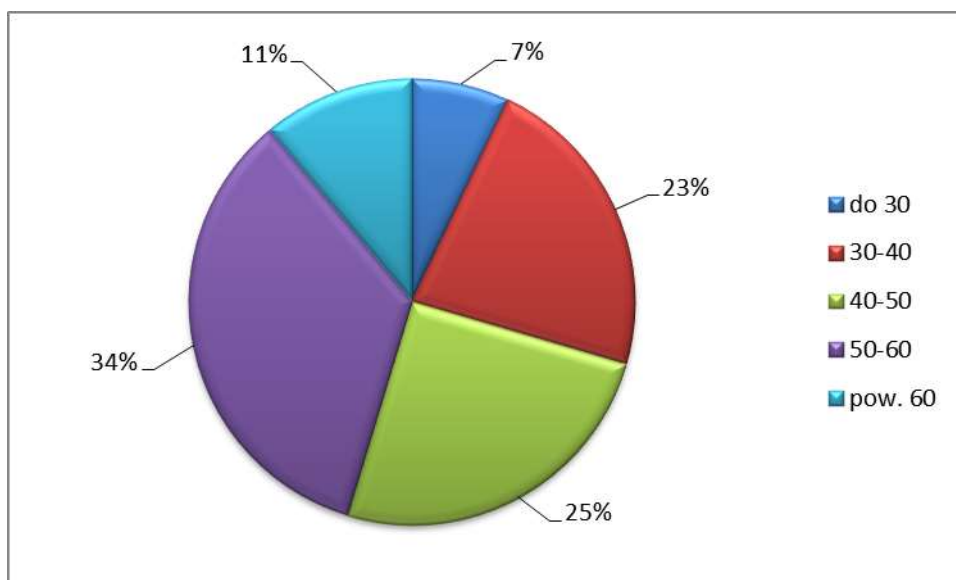
Pracownicy na stanowiskach robotniczych stanowili 87,3% ogółu zatrudnionych. Najliczniejszą grupę z zatrudnionych na stanowiskach robotniczych stanowili kierowcy autobusów, kierowcy autobusów-motorniczowie i motorniczowie ogółem 301 osób - co stanowi 71,7% , w tym 35 kobiet tj. 8,3%.

Stan zatrudnienia, w miarę występujących potrzeb, był uzupełniany, pracą w ramach umów zlecenia: kierowcy autobusów - 12 osób oraz piloci obsługi codziennej (tankowanie autobusów) - 2 osoby.

Średni wiek pracowników wynosił 47 lat, a przeciętny staż pracy w MPK sp. z o.o. to 12 lat.

Struktura wiekowa pracowników przedstawia się następująco:

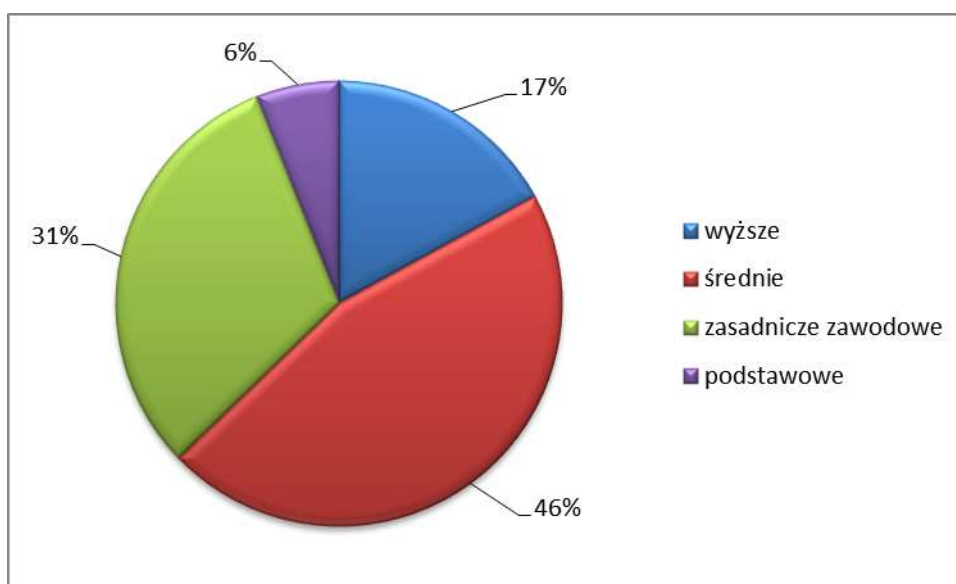
Wiek załogi w latach	do 30	30-40	40-50	50-60	pow. 60
Liczba osób w poszczególnych przedziałach wiekowych w 2020 r [wg stanu na 31.12.2020 r.]	34	108	121	165	53
Struktura (%)	7%	23%	25%	34%	11%



Pracownicy poniżej 30 roku życia stanowili 7% ogółu zatrudnionych. Najliczniejszą grupę stanowili pracownicy w wieku 50 – 60 lat i jest to 165 osób, co stanowi 34% załogi.

Struktura zatrudnienia wg wykształcenia w 2020 r.

Wykształcenie	Ilość osób	Udział %
wyższe	82	17
średnie	220	46
zasadnicze zawodowe	150	31
podstawowe	29	6
Ogółem	481	100



W strukturze zatrudnienia, z uwagi na specyfikę działalności Spółki, największy udział (77%) stanowili pracownicy w wykształceniu średnim i zasadniczym zawodowym. Pracownicy z wykształceniem wyższym stanowili 17%. Na stanowiskach robotniczych wykształcenie wyższe posiadało 39 osób (8,1%), w tym w grupie kierowców/motorniczych 31 osób (6,4%).

2. Opis świadczeń socjalnych (ZFSS)

Działalność socjalna realizowana była zgodnie z preliminarzem dochodów i wydatków funduszu świadczeń socjalnych na 2020 r. Środki zakładowego funduszu świadczeń socjalnych w 2020 r. przeznaczono m.in. na: dofinansowanie wypoczynku urlopowego organizowanego we własnym zakresie przez pracowników, działalność kulturalno – oświatową, sportową - rekreacyjną, pomoc materialną dla pracowników oraz emerytów i rencistów Spółki.

Wykorzystanie funduszu świadczeń socjalnych w roku 2020 w stosunku do planu wyniosło 96,9% i stanowi kwotę 1 055 226 zł.

3. Opis pozostałych świadczeń (szkolenia)

Spółka duże znaczenie przykładła do wzrostu kwalifikacji i kompetencji zawodowych pracowników. W związku z tym Zarząd Spółki stwarza pracownikom możliwości rozwoju

poprzez popieranie różnego rodzaju form kształcenia i doskonalenia zawodowego. Idea szkoleń jest podnoszenie kompetencji i kwalifikacji zawodowych pracowników oraz zdobywanie wiedzy w zakresie zmieniających się przepisów prawnych. W 2020 r. Spółka kontynuowała programy szkoleniowe umożliwiające pracownikom podniesienie kwalifikacji i kompetencji zawodowych m.in.:

- 1) szkolenie w zakresie kompetencji zawodowych w drogowym transporcie osób - 1 osoba
- 2) szkolenie okresowe kierowców wykonujących przewóz drogowy - 78 osób,
- 3) szkolenie – kurs na prawo jazdy kat. C - 3 osoby,
- 4) szkolenie kierowców autobusów na motorniczych - 8 osób,
- 5) szkolenie na uprawnienia elektryczne - 20 osób,
- 6) szkolenie z zakresu kierowania ruchem drogowym - 7 osób,
- 7) szkolenia okresowe z zakresu bhp - 132 osoby.

W 2020 r. na skutek rozprzestrzeniania się epidemii COVID-19 pracownicy odbywali szkolenia w trybie online m.in. z zakresu prawa pracy, zamówień publicznych, księgowości i gospodarki odpadami.

Kwota wydatkowana na szkolenia w roku 2020 wyniosła 42 676 zł.

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.

Pierwotny plan odnowy taboru przewidziany na lata 2013-2022 przewidywał:

PLAN WYMIANY TABORU										
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Autobusy nowe	22	18	18	14	14	10	8	11	5	5

Z uwagi na zmianę zadań przewozowych oraz obowiązki wynikające z ustawy o elektromobilności plan ten jest korygowany o plan zakupu autobusów „0” emisyjnych zgodnie z ustawą o elektromobilności.

Celem wprowadzenia nowych autobusów jest obniżenie średniego wieku taboru autobusowego co bezpośrednio miało przełożyć się na ograniczenie strat przewozowych związanych z awaryjnością autobusów podczas obsługi linii, 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” traktacji szynowej, MPK sp. z o.o. przyjęło linię rozwoju usług realizowanych przez Spółkę, jako operatora wewnętrznego.

Całkowita wartość netto zakupu taboru w latach 2013 – 2020 wyniosła 84 392 tys. zł, która została sfinansowana w:

- a) 10% środkami własnymi,
- b) 90% długoterminowym kredytem inwestycyjnym.

Na ten cel uzyskano preferencyjne kredyty ze środków:

- a) Banku Rozwoju Rady Europy (CEB),
- b) Europejskiego Banku Inwestycyjnego (EBI),
- c) Banku Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW).

W 2016 r. został rozstrzygnięty ostatni przetarg na zakup kolejnych 16 szt. autobusów, 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 lata 2018 – 2022 w szczególności zakup taboru. Należy wskazać, że przyjęte wielkości planu wymiany taboru będą ulegały weryfikacji w miarę zmniejszenia przez ZDZiT zadań przewozowych traktacji autobusowej MPK.

Na sfinansowanie planów inwestycyjnych Spółka zamierzała przeznaczyć środki własne tj. całość odpisów amortyzacyjnych oraz zyski za poszczególne lata obrotowe. Pozostała część nakładów zostanie sfinansowana ze źródeł zewnętrznych w tym:

- preferencyjne kredyty np. ze środków Europejskiego Banku Inwestycyjnego, Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska,
- fundusze europejskie.

X. ŚRODOWISKO NATURALNE

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 nieodwrotnie postępowi ludzkości. Należy jednak podejmować takie działania, które umożliwią zmniejszenie emisji zanieczyszczeń oraz obniżyć 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. 50-60 autobusów, jak już wcześniej pisano.

Poniżej przedstawiono zestawienie taboru spełniającego odpowiednie normy emisji spalin:

	2019 [szt.]	2020 [szt.]	% taboru w 2020r.
EURO 6	46	56	35
EURO 5	48	48	31
EURO 4	8	13	8
EURO 3	39	34	22
EURO 1, 2	16	7	4

Z tytułu opłaty za wprowadzenie gazów lub pyłów do atmosfery Spółka poniosła w ostatnich latach koszty w wysokości: 2019 – 22,6 tys. zł, 2020 – 22,7 tys. zł.

W związku z użytkowaniem myjni autobusowej i wprowadzaniem do miejskiej sieci kanalizacyjnej zanieczyszczeń olejowych oraz smarów spółka posiada pozwolenie wodnoprawne, obecnie postępowanie jest w toku na kolejne lata. Jakość odprowadzanych ścieków jest regularnie kontrolowana, a wyniki badań nie wykazują przekroczenia dopuszczalnych zanieczyszczeń.

Działania prewencyjne objawiają się poprzez regularne i systematyczne działania konserwacyjne i przeglądowe (czyszczenie separatorów, odстойników, sieci kanalizacyjnej). Koszty z tego tytułu kształtują się na poziomie ok. 10 tys. zł w skali roku.

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. W 2020r. do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskiego złożono wnioski o wydanie operatu wodnoprawnego na kolejny 4 letni okres.

W 2020 r. została rozpoczęta procedura na wykonanie zadania projektowego polegającego na budowie instalacji fotowoltaiki o mocy 350 kW.

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.

Od 2019 r. w związku ze zmianą ustawy o odpadach spółka znajduje się w rejestrze Bazy Danych o Odpadach.

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 szybkiej wymiany taboru wymaga intensywnego inwestowania, które w 90 % jest finansowane kredytami inwestycyjnymi, a ich spłatę gwarantuje odpowiedni poziom amortyzacji w poszczególnych latach.

Należy podkreślić, że terminowe regulowanie należności przez Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu w Olsztynie z tytułu wykonywania usług przewozowych jest niezwykle istotne, ponieważ pozwala kształtować bieżącą płynność Spółki a w latach 2019 - 2020 nawet bez wsparcia kredytem obrotowym.

W celu uniknięcia głębszych zagrożeń dla finansów Spółki, Zarząd wystąpił do właściciela o urealnienie stawek za usługi świadczone w roku 2019 – 2021, co zostało potwierdzone stosownymi aneksami zarówno do umowy na przewozy autobusowe jak i tramwajowe.

XII. SYTUACJA MAJĄTKOWA, FINANSOWA I DOCHODOWA

1. Aktywa trwałe.

W roku 2020 na zmianę majątku trwałego miały wpływ następujące czynniki:

1.1. Zakup, modernizacja, budowa środków trwałych i wartości niematerialnych i prawnych	19 878 077,28 zł
w tym:	
- środki trwałe wysokocenne	19 856 970,28 zł
- środki trwałe niskocenne	21 107,00 zł
- wartości niematerialne i prawne	-

Środki trwałe wysokocenne to:

a) autobusy nowe – 8 szt.	9 209 040,30 zł
b) autobusy używane – 7 szt. w leasingu finansowym	2 241 580,98 zł
c) wózek manewrowy	520 000,00 zł
d) nieruchomość gruntowa przy ul. Kołobrzeskiej	7 875 349,00 zł
e) impulsowy miernik rezystancji	11 000,00 zł

Środki trwałe niskocenne to:

a) dźwigniki kanałowe (2 szt.)	15 380,00 zł
b) system alarmowy w bud. adm.	5 727,00 zł

1.2. Amortyzacja środków trwałych i wartości niematerialnych i prawnych	12 474 638,76 zł
---	------------------

1.3. Środki trwałe w budowie – wzrost nakładów	1 237 090,76 zł
Na koniec roku obrotowego pozostało 1 341 280,76 zł	
dotyczące adaptacji budynku OC wraz z rozbudową oraz 3 szt. używanych autobusów w leasingu finansowym, które wymagają dostosowania do komunikacji miejskiej.	

1.4. Nakłady inwestycyjne roku 2020 w kwocie 21 115 168,04 zł sfinansowano w 73,8% kredytem inwestycyjnym, w 9,4% leasingiem finansowym oraz w 16,8% środkami własnymi.	
---	--

1.5. Środki trwałe są umorzone średnio	72,00%
w tym: środki transportu	76,77%

2. Aktywa obrotowe.

Majątek obrotowy wzrósł	1 304 487,02zł
i dotyczy:	

a) obniżenia wartości	
- zapasów	113 513,44 zł
- krótkoterminowych rozliczeń międzyokresowych kosztów	95 093,17 zł

b) podwyższenia wartości	
- należności krótkoterminowych	660 626,76 zł
- inwestycji krótkoterminowych	852 466,87 zł

Należności:

a) wzrosły w pozycji	
----------------------	--

- dostawy i usługi	730 304,97 zł
b) zmniejszyły się w pozycji	
- podatki i opłaty	57 055,09 zł
- inne	12 623,12 zł

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

Nie występują należności przeterminowane.

Na dzień 31.03.2021r. uregulowano 99,9% należności z tytułu dostaw i usług.

3. Kapitał własny Spółki zwiększył się	3 082 675,00 zł
w tym:	
- kapitał podstawowy – bez zmian	-
- kapitał zapasowy – wzrósł	2 428 270,89 zł
- wynik finansowy netto – wzrósł	654 404,11 zł
- kapitał z aktualizacji wyceny środków trwałych – bez zmian	-

4. Rezerwy na zobowiązania	
zmały w poz. pozostałe rezerwy	58 800,00 zł

5. Zobowiązania długoterminowe	
– wzrosły	8 883 318,40 zł

Na zmianę wartości zobowiązań wpłynęło przekwalifikowanie zgodnie z ustawą o rachunkowości zobowiązań długoterminowych na zobowiązania krótkoterminowe przypadające do spłaty w 2021 r. oraz zaciągnięcie nowych kredytów inwestycyjnych na zakup autobusów i gruntu, a także nabycie używanego taboru w leasingu finansowym.

– zwiększenie kredytów	8 015 045,00 zł
– zwiększenie leasingu finansowego	868 273,40 zł

6. Zobowiązania krótkoterminowe	
z wyłączeniem Funduszy specjalnych zmały	1 544 909,08 zł
z tego:	
a) wzrosły w pozycjach:	
- z tyt. podatków i ubezpieczeń społecznych	208 216,99 zł
- z tyt. wynagrodzeń	146 030,47 zł
- inne zobowiązania finansowe (leasing finansowy)	858 914,25 zł

b) obniżyły się w pozycjach:	
- kredyty i pożyczki	2 448 367,00 zł
- dostaw i usług	279 321,09 zł
- inne	30 382,70 zł

Terminowość regulowania zobowiązań budżetowych i wobec kontrahentów była przestrzegana. Zobowiązania krótkoterminowe występujące w bilansie zostały uregulowane w miesiącu styczniu i lutym 2021 r. poza kredytami i leasingiem finansowym. Nie stwierdzono zobowiązań przeterminowanych.

7. Fundusz Świadczeń Socjalnych - wzrósł	128 525,56 zł
- wydatki realizowano zgodnie z regulaminem ZFŚS.	

8. Rozliczenia międzyokresowe przychodów

zmały	669 627,93 zł
w tym:	
- środki trwale otrzymane nieodpłatnie i inne - zmniejszenie	79 483,40 zł
- prawo wieczystego użytkowania gruntów - zmniejszenie	276 988,04 zł
- inwestycje sfinansowane ze środków Ochrony Środowiska i premią energetyczną - zmniejszenie	257 622,80 zł
- szkody komunikacyjne - zmniejszenie	55 533,69 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 zmały	1 999 227,75 zł
w tym:	
- sprzedaż usług zmniejszyła się	1 440 052,46 zł
- sprzedaż materiałów i towarów zmniejszyła się	559 175,29 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 poekm.

Zmniejszone przychody ze sprzedaży usług komunikacyjnych w 2020 r. są efektem niższej o 3,45 zł. stawki za pociągokilometr w stosunku do roku 2019.

Natomiast mniejsza sprzedaż towarów (biletów) jest skutkiem zaprzestania sprzedaży biletów w pojazdach przez kierowców.

G. Pozostałe przychody operacyjne zmniejszyły się	614 409,04 zł
głównie z powodu rozliczenia niższych wartości szkód komunikacyjnych- zarówno autobusowych jak i tramwajowych.	

J. Przychody finansowe zmały	54,19 zł
z uwagi na brak wolnych środków pieniężnych do inwestowania nadal pozostają na niskim poziomie.	

10. KOSZTY

B. Koszty wytworzenia sprzedanych usług, towarów i materiałów wraz z kosztami ogólnego zarządu zmały	1 626 851,01 zł
zmniejszenie dot. w szczególności pozycji:	
- materiałów i energii	3 213 tys. zł
- usług obcych	598 tys. zł
a zwiększenie:	
- wynagrodzeń, ubezpieczeń społecznych i innych świadczeń	2 036 tys. zł

pracowniczych
- amortyzacji

245 tys. zł

H. Pozostałe koszty operacyjne zmniejszyły się 924 053,42 zł
przede wszystkim z powodu zmniejszenia w 2020 r. wartości napraw powypadkowych .

K. Koszty finansowe zmniejszyły się 189 154,46 zł
głównie z tytułu znacznego obniżenia stóp procentowych oraz spłaty znacznej części kredytów inwestycyjnych, co wpłynęło na niższy poziom zapłaconych odsetek.

11. Przychody ze sprzedaży usług, materiałów i towarów na 1 zatrudnionego wynoszą 164 915,00 zł i w porównaniu do roku 2019 wzrosły o 0,4%.

12. Koszty działalności operacyjnej na 1 zatrudnionego wynoszą 157 844,00 zł – wzrost w stosunku do 2019 r. o 1,0%

Koszty działalności podstawowej na 1 jednostkę przewozową ogółem wynoszą 10,87 zł. przy 11,23 zł w 2019 r. – spadek o 3,2% do 2019 r. w tym:

- a) koszt na 1 wzkm w 2020 r. wyniósł 9,86 zł. przy 10,27 zł. w 2019 r. (spadek o 4,0%),
- b) koszt na 1 pockm w 2020 r. wyniósł 18,74 zł. przy 18,66 zł. w 2019r. (wzrost o 0,4%)

13. Działalność Spółki za 2020 r. zamknęła się zyskiem netto w kwocie 3 082 675,00 zł.

Dodatni wynik finansowy jest wypadkową wielu działań a w szczególności:

- urealnienia od 2017r. przez Gminę Olsztyn stawki pociągokilometra za przewozy tramwajowe, co pozwoliło pokryć wszystkie koszty a także wygenerować zysk na tej działalności ;
- racjonalizacji ponoszonych kosztów oraz dyscypliny w zakresie ich ponoszenia, co pozytywnie wpłynęło na wynik finansowy 2020 roku;
- niższe ceny na rynku paliw w stosunku do roku 2019.

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		
		2020	2019	Zmiany + -
1	2	3	4	5
1.	SUMA BILANSOWA	49 951 306,96	40 130 125,01	+ 9 821 181,95
	WYNIK FINANSOWY NETTO	+ 3 082 675,00	+ 2 428 270,89	+ 654 404,11
	Przychody ze sprzedaży netto	79 983 847,04	81 983 074,79	- 1 999 227,75
	produktów, towarów i usług			
I.	Wstępna analiza bilansu			
	Złota reguła bilansowania %	77,26	63,48	+ 13,78
	Złota reguła bilansowania II %	224,22	291,61	- 67,39
	Złota reguła finansowania %	52,08	53,71	- 1,63
II.	Wskaźniki rentowności			
4.	Rentowność majątku %	6,17	6,05	+ 0,12
5.	Rentowność sprzedaży netto %	3,85	2,96	+ 0,89
6.	Rentowność kapitałów własnych	18,02	17,32	+ 0,70
III.	Wskaźniki płynności finansowej			
7.	Wskaźnik płynności finansowej I stopnia - krotność	0,50	0,38	+ 0,12
8.	Wskaźnik płynności finansowej II stopnia- krotność	0,45	0,33	+ 0,12
9.	Wskaźnik płynności finansowej III stopnia- krotność	0,19	0,12	+ 0,07
IV.	Wskaźniki rotacji (obrotowość)			
10.	Szybkość obrotu należnościami w dniach	9	7	+ 2
11.	Wskaźnik szybkości spłaty zobowiązań w dniach	9	10	- 1
12.	Szybkość obrotu zapasami w dniach	4	5	- 1

15. Zarząd Spółki proponuje zysk netto w kwocie 3 082 675,00 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 latach 2020 – 2021 obserwujemy negatywny wpływ pandemii wirusa COVID-19 na gospodarkę światową w tym polską. Ogromne trudności ekonomiczne związane z koniecznością ograniczenia bądź zaprzestania prowadzonej działalności dotknęły wiele branż, w tym również transport publiczny. Przez drastyczny spadek liczby pasażerów rosły koszty transportu i ceny biletów. Wzrost kosztów zmusił część miast do podniesienia cen biletów, ponieważ znaczne ograniczenie ilości przewożonych osób w pojazdach miejskiej komunikacji publicznej przełożyło się na dużo niższe przychody samorządów ze sprzedaży biletów. Niektóre branże miały możliwość korzystania z różnych form pomocy państwa, w tym z tzw. Tarczy Antykryzysowej. Niestety Gminy mimo znaczących ubytków finansowych nie otrzymały od państwa wsparcia z tego tytułu.

Tymczasem mimo trudnej sytuacji finansowej Gmina Olsztyn utrzymała w 2020 roku ilość pracy przewozowej autobusowej i tramwajowej wykonywanej przez Spółkę, która była porównywalna z 2019 r., co przełożyło się na poziom wyniku finansowego Spółki za 2020 r.

Pomimo istniejącej sytuacji pandemicznej i w świetle posiadanych przez Zarząd informacji, nie występują zagrożenia co do dalszej możliwości kontynuowania działalności przez Spółkę, której Gmina Olsztyn powierzyła wykonywanie zadania własnego Gminy, dotyczącego zaspokajania potrzeb mieszkańców w zakresie lokalnego pasażerskiego transportu zbiorowego. Jednak nie można przewidzieć przyszłych skutków zdarzeń związanych z koronawirusem i potencjalnego wpływu obecnej sytuacji na działalność Spółki w bieżącym roku i latach następnych.

Olsztyn, dnia 05.05.2021 r.

Prezes Zarządu

Jerzy Roman