

**Sprawozdanie Zarządu
z działalności**

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

w 2022 roku



Olsztyn, marzec 2023 r.

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	6
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	11
VI. PRZEWIDYWANY ROZWÓJ JEDNOSTKI	11
VII. WAŻNIEJSZE OSIĄGNIĘCIA W DZIEDZINIE BADAŃ I ROZWOJU	16
VIII. PERSONEL I ŚWIADCZENIA SOCJALNE	16
1. Informacja o liczbie, strukturze zawodowej, wieku i wykształceniu zatrudnionych	16
2. Opis świadczeń socjalnych	18
3. Opis pozostałych świadczeń (szkolenia)	18
IX. INWESTYCJE	18
X. ŚRODOWISKO NATURALNE	20
XI. FINANSOWANIE	22
XII. SYTUACJA MAJĄTKOWA, FINANSOWA I DOCHODOWA	22
XIII. UDZIAŁY WŁASNE	26
XIV. INSTRUMENTY FINANSOWE	26
XV. BADANIA I ROZWÓJ	26
XVI. SZCZEGÓLNE ZDARZENIA	27

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

Właścicielem 100% udziałów Spółki jest Gmina Olsztyn, a Prezydent Miasta Olsztyna reprezentuje Zgromadzenie Wspólników.

2. Rada Nadzorcza

W okresie od dnia 1 stycznia 2022 roku do dnia 16 czerwca 2022 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 | Feliszek | - Członek (przedstawiciel załogi). |

W okresie od dnia 17 czerwca 2022 roku do dnia 31 grudnia 2022 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 2022 r. Zarząd Spółki był jednoosobowy:
Jerzy Roman - Prezes Zarządu

4. Prokurenci

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

Posiadane oddziały i ich siedziby – nie dotyczy.

Potwierdzenie stosowania ładów korporacyjnych – 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 dnia 1 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, a zakres działania Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego spółka z ograniczoną odpowiedzialnością został ograniczony do roli operatora.

MPK sp. z o.o. 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 2022 roku Spółka obsługiwała ok. 73% 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 2022 roku MPK sp. z o.o., ze względu na ograniczenia rozkładu, głównie linii „kortowskich” z powodu zajęć online, 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, Klewki, Łęgajny, Miodówko, Nikielkowo, Olsztynek, Różnowo, Słupy, Stawiguda, Szczesne, Tomaszkowo, Wójtowo, Wrócikowo, Zezuj. Z uwagi na wprowadzane zajęcia online dla studentów i ograniczanie bądź zawieszanie linii studenckich zakładany plan pracy przewozowej na 2022 rok był na bieżąco korygowany przez organizatora przewozów. Dokonywane korekty zakresu usług na poszczególnych liniach spowodowały w 2022 roku zmniejszenie ilości wozokilometrów w stosunku do roku 2020 i 2021 (w 2020 było 6 199 tys., wzkm, w 2021 r. - 5 840 tys. wzkm, a w 2022 - 5 802 tys. wzkm).

W styczniu 2022 r. organizator przewozów dokonał korekty rozkładowej linii kursujących poza miasto, zgodnej z zapotrzebowaniem sąsiadujących gmin na liniach: 105, 108, 112 i 129. Ponadto, ze względu na zmniejszony popyt w dobie pandemii i czasowe wprowadzanie zajęć online dla studentów, skorygowano rozkłady jazdy linii obsługujących campus studencki. W kolejnych miesiącach wielokrotnie, w zależności od potrzeb i zmian charakteru zajęć, zmieniano zakres oferty przewozowej dla potrzeb dojazdu do Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego. W styczniu wydłużono wariantowo kursy na linii 128 do przystanku „Zakład Gospodarki Odpadami Komunalnymi”. W marcu zlikwidowano przystanek „Las Miejski” na ul. Wojska Polskiego dla linii 110 i 117. W kwietniu, ze względu na budowę ronda na granicy gminy Olsztyn i Dywity (skrzyżowanie ulic Wojska Polskiego i Wadąska), wprowadzone zostały korekty tras i rozkładów jazdy:

- zmiana tras linii 108 i 112 kursujących do Dywit tylko od strony wschodniej;
- skrócenie trasy linii 117 tylko do „Jakubowo”;
- wydłużenie trasy linii 126 do przystanku „Cmentarz Dywity-Brama Wschodnia”;
- utworzenie dodatkowego przystanku dla linii 110 w kierunku Olsztyna „Cmentarz Dywity-Brama Zachodnia”.

Od czerwca z powodu zamknięcia al. Piłsudskiego wprowadzano zmianę organizacji ruchu w Śródmieściu oraz zmieniano trasy linii autobusowych kursujących przez centrum. Zawieszono kursowanie linii tramwajowej 1 i uruchomiono dodatkowe kursy na linii 2. W lipcu 2022 r. ze względu na zakończenie prac budowlanych przy zamku w Olsztynku linia 129 powróciła na stałą trasę. Pod koniec sierpnia, ze względu na zajęcie części placu postojowego zajezdni na ul. Kołobrzeskiej przez wykonawcę prac budowlanych – firmę Budimex, uruchomiono trzecią zajezdnię dla MPK na ul. Lubelskiej. We wrześniu 2022 r. organizator dokonał korekty rozkładów jazdy linii: 106, 141, 201 i 203, a październiku linii: 105 i 126. Jednocześnie zakończenie prac budowlanych przy rondzie w okolicach cmentarza przy ul. Wadąskiej spowodował powrót autobusów linii 108 i 112 na trasy podstawowe. Na koniec roku na wniosek gmin Purda i Dywity skorygowano rozkłady jazdy linii 105 i 112.

Wg stanu na 31 grudnia 2022 r. długość autobusowych linii komunikacyjnych wynosiła 406 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 132 km, w tym poza granicami miasta 76 km.

Spółka w 2022 r. eksploatowała średnio 148,9 pojazdów, a wg stanu na 31 grudnia posiadała 149 szt. Z posiadanej liczby 4 szt. to midibusy, 90 szt. autobusy średniopojemne i 55 szt. przegubowe. W 2022 r. w stosunku do 2021 r. ilościowy stan taboru autobusowego zmniejszył się: zlikwidowano 6 pojazdów, a jednocześnie nabyto 2 szt. używanych autobusów. Do ruchu kierowanych były średnio 115,8 pojazdów, a w szczycie przewozowym w dniu roboczym średnio 121 szt.

Średni wiek taboru MPK sp. z o.o. wynosi 10,6 lat (dla badanej próby w komunikacji miejskiej w Polsce średni wiek taboru wynosił 9,6 lat. Spośród respondentów 50% eksploatuje tabor więcej niż 9-letni, a 10% - więcej niż 14-letni).

W 2022 r. autobusy Spółki w ramach przewozów liniowych wykonały 5 802 tys. wozokilometrów na planowane 5 901,1 tys.

Linie autobusowe są obsługiwane przez MPK sp. z o.o. pojazdami dostosowanymi do przewozu osób niepełnosprawnych. Z posiadanych 149 pojazdów to autobusy marki: SOLARIS – 113 szt., SCANIA – 16szt., VOLVO – 3 szt., MAN - 17 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. 49% posiada przyciski do otwierania drzwi oznaczone alfabetem Brail'a., 121 tj. 79% klimatyzację, a 32 tj. 21,5% jest wyposażonych w bramki do liczenia pasażerów.

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 89,6% (dla badanej próby w komunikacji miejskiej w Polsce wskaźnik gotowości technicznej kształtował się na poziomie 81,5%). Kolejnym bardzo ważnym parametrem jest średnia prędkość eksploatacyjna. W 2019 roku organizator przewozów, we współpracy z MPK sp. z o.o., podjął działania, w wyniku których średnia prędkość eksploatacyjna autobusu w 2022 r. zwiększyła się do 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 pętach. W poprzednich latach średnia prędkość kształtowała się na poziomie 13 km/h. Istotnym dla operatora przewozów jest wskaźnik wykorzystania taboru. Wskaźnik wykorzystania taboru autobusowego w Spółce wynosi 78,0% (dla porównania w komunikacji miejskiej w Polsce wskaźnik ten wynosi 78,71%). Jest to rezultat pandemii, w wyniku której zmniejszyły się przewozy zamówione przez organizatora przewozów z powodu wprowadzenia nauki oraz pracy zdalnej. 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 nowego taboru w dodatkowe urządzenia i systemy. Nie bez znaczenia pozostaje wprowadzenie monitoringu wizyjnego, ponieważ wzmacnia on poczucie bezpieczeństwa zarówno pasażerom, jak i kierującym. Zważywszy na jakość świadczonych usług przewozowych Spółka w miarę możliwości finansowych wymienia tabor autobusowy co powoduje ograniczenie liczby autobusów bez klimatyzacji, a tym samym ma bezpośrednie przełożenie na poprawę komfortu podróży pasażerów oraz dostosowuje strukturę taboru do występujących potrzeb przewozowych organizatora.

Spółka realizuje usługi autobusowe oparte o funkcjonowanie zajezdni przy ul. Kołobrzeskiej i Sikorskiego.

Komunikacja tramwajowa

System komunikacji tramwajowej działał w Olsztynie w latach 1907–1965 i ponownie działa 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.

Wg stanu na 31 grudnia 2022 r. długość tramwajowych linii komunikacyjnych wynosiła 19 km, natomiast długość tras 10 km.

W 2022 roku tramwajową linię 3 zastąpiła autobusowa komunikacja zastępcza tj. linia Z-3. Od czerwca ub.r. z powodu zamknięcia al. Piłsudskiego wprowadzono zmianę organizacji ruchu w śródmieściu oraz zawieszono kursowanie linii tramwajowej nr 1 i uruchomiono dodatkowe kursy na linii nr 2.

Na koniec 2022 r. Spółka posiadała 27 tramwajów: 15 marki SOLARIS i 12 marki DULMAZLAR PANORAMA. Przeznaczone są one do obsługi już eksploatowanych linii 1, 2, 3 oraz budowanych i przewidzianych do uruchomienia z końcem bieżącego roku linii 4 i 5. Do ruchu kierowanych było odpowiednio: dzień roboczy – 12 szt., sobota – 10 szt., niedziela – 7 szt.

Z uwagi na rozbudowę linii tramwajowej oraz na wprowadzane zajęcia online dla studentów i ograniczanie bądź zawieszanie linii zakładany plan pracy przewozowej na 2022 rok był na bieżąco korygowany przez organizatora przewozów. Dokonywane korekty zakresu usług na poszczególnych liniach spowodowały w 2022 roku zmniejszenie ilości pociągokilometrów w stosunku do roku 2020 i 2021 (w 2020 było 792 tys. pockm, w 2021 r. - 742 tys. pockm, a w 2022 - 718 tys. pockm).

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. Kołobrzeskiej/Towarowej.

4. Liczby oddziałów – nie dotyczy.

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

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

– nie dotyczy.

III. SYTUACJA JEDNOSTKI NA TLE BRANŻY I CAŁEJ GOSPODARKI

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 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 sp. z o.o. w Olsztynie 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.

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. 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.

Na dzień dzisiejszy MPK sp. z o.o. w Olsztynie nie posiada autobusów zeroemisyjnych lub autobusów napędzanych biometanem. W najbliższych latach Spółka będzie musiała zainwestować w nowoczesne pojazdy i wymienić ok. 50-60 autobusów. Koszt 1 autobusu elektrycznego to kwota ok. 3,2 mln zł. Przeprowadzona przez Spółkę analiza wskazuje, że ta inwestycja będzie dla przedsiębiorstwa niemożliwa do realizacji, bez pozyskania bezzwrotnego zewnętrznego dofinansowania na poziomie ok. 85% kosztów netto. W ramach naboru wniosków w 2021 roku Spółka złożyła 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 danych z licznika e-busów Polskiej Izby Rozwoju Elektromobilności i TransInfo.pl wynika, że w polskich miastach w I półroczu 2022 roku jeździło 707 elektrycznych autobusów, a obecnie ok. 800. Najbardziej rozwinięta pod tym względem jest Warszawa, gdzie w ruchu miejskim używane są 162 elektryczne autobusy. Kolejne miasta w czołówce to Kraków, z liczbą 78 e-busów, Poznań - 59 autobusów zeroemisyjnych. Kolejne miasta to Jaworzno (44 szt.) i Zielona Góra (43 szt.). W województwie warmińsko-mazurskim autobusy elektryczne posiada Kętrzyn - 4, Giżycko - 3, Iława - 2 i Lidzbark Warmiński 2, są to autobusy marki Yutong. Te dane pokazują, że udział elektrobusesów w segmencie miejskim plasuje się na poziomie powyżej 30% i rośnie. Autobusami elektrycznymi do połowy 2022 roku dysponowały 64 polskie przedsiębiorstwa komunikacyjne. Natomiast najważniejszym wydarzeniem roku 2022 było wyprzedzenie w ilości sprzedawanych autobusów z silnikami diesla przez pojazdy napędzane prądem elektrycznym (po raz pierwszy w historii), które osiągnęły w zeszłym roku udział 35%, a elektrobusesy – 36%. Ten trend kontynuowany jest także w tym roku. Niezmiennie liderem w polskich miastach wśród producentów w 2022 r. był Solaris. Jednak zaraz za nim pojawia się w Polsce coraz więcej e-busów takich firm jak Volvo, Mercedes-Benz, MAN, co pokazują dane za 2022. Jeżeli chodzi o marki kupowanych e-busów, to elektromobilnym numerem jeden jest aktualnie Volvo, potem Mercedes i Solaris. Mimo negatywnego wpływu pandemii i wysokich cen prądu sprzedaż elektrycznych autobusów dynamicznie się rozwija dzięki unijnemu i rządowemu dofinansowaniu, z których to programów na razie nie udaje się Spółce skorzystać. Prognozy na ten rok dla rynku

elektrycznych autobusów wyglądają także obiecująco. Jeżeli chodzi o infrastrukturę dla e-busów to w tej kategorii niezmiennie liderem jest zielonogórska firma Ekoenergetyka-Polska, która uruchomiła w Polsce 437 stacji ładowania o łącznej mocy 61 MW. Kolejne miejsca należą do: Medcomu (16% - 85 stacji ładowania), Eniki (3% - 13 stacji ładowania). W Polsce obecnie używanych jest 520 stacji ładowania autobusów elektrycznych, które dostarczają ponad 70 MW mocy. Prognoza na kolejne lata jest taka, że można się spodziewać, iż w latach 2023 – 2024 na polskich drogach jeździć będzie ponad 1350 autobusów elektrycznych.

IV. SPRZEDAŻ I PORTFEL ZAMÓWIEŃ

Transport publiczny to jeden z najważniejszych elementów nowoczesnych miast. Dostępna i niezawodna komunikacja miejska i regionalna ma duży wpływ na atrakcyjność miast - zarówno dla mieszkańców jak i dla biznesu.

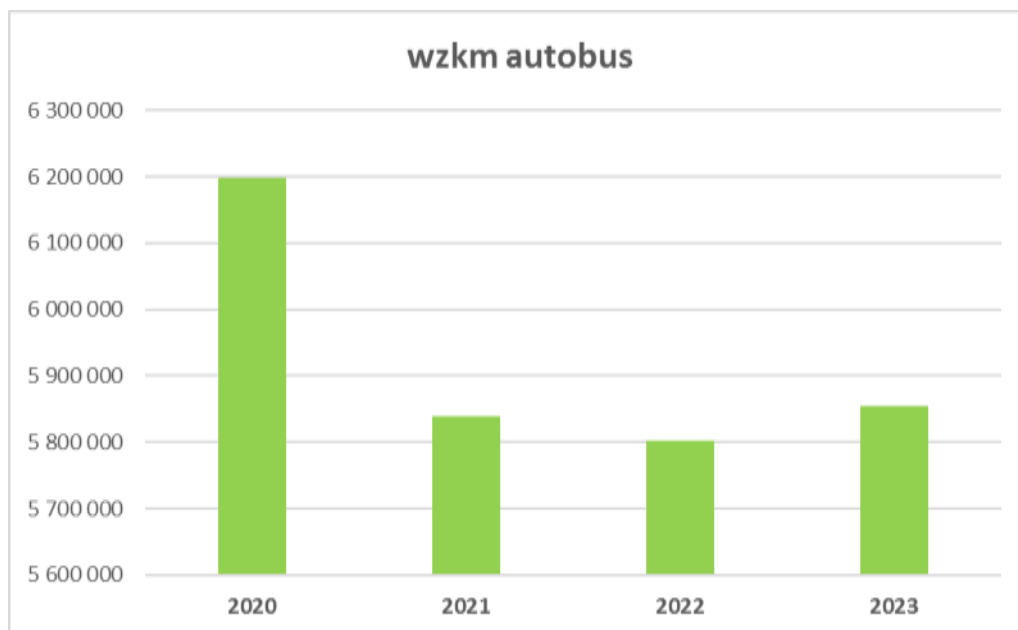
MPK sp. z o.o. w Olsztynie świadczy usługi w zakresie przewozów autobusowych i tramwajowych w oparciu o zawarte z Gminą Olsztyn umowy wykonawcze.

Na dzień dzisiejszy Spółka jest jednym z dwóch operatorów wykonujących na terenie Olsztyna i do gmin ościennych usługi przewozowe autobusowe zlecane przez organizatora przewozów. W 2022 r. MPK sp. z o.o. obsługiwało ok. 73% rynku przewozowego autobusowego. **Pierwotne założenia umowy w wysokości 7.560 tys. wozokilometrów zmniejszyły się i w 2022 roku wyniosły 5 802 tys. wozokilometrów, w porównaniu do 2020 r. spadek o 6,4%, a do 2021 r. spadek o 0,65% (w 2020 r. – 6 199 tys. wzkm, a w 2021 - 5840 tys. wzkm). Zakładany plan na 2023 r. wynosi 5 855 tys. wzkm.**

*Zakładane przez organizatora efekty zadaniowe w zakresie przewozów autobusowych
MPK sp. z o.o. w Olsztynie w latach 2020 – 2023*

	Autobus			
	2020 r.	2021 r.	2022 r.	2023
Ilość linii	39	35	35	34
wzkm dzień roboczy	21 430	19 093	20 095	20 278
wzkm w roku	6 199 000	5 839 700	5 802 000	5 855 000
Autobusy w ruchu	133	125	126	126

Graficznie zakładane przez organizatora efekty zadaniowe w zakresie usług autobusowych MPK sp. z o.o. Olsztynie w latach 2020 – 2023 przedstawiają się następująco:



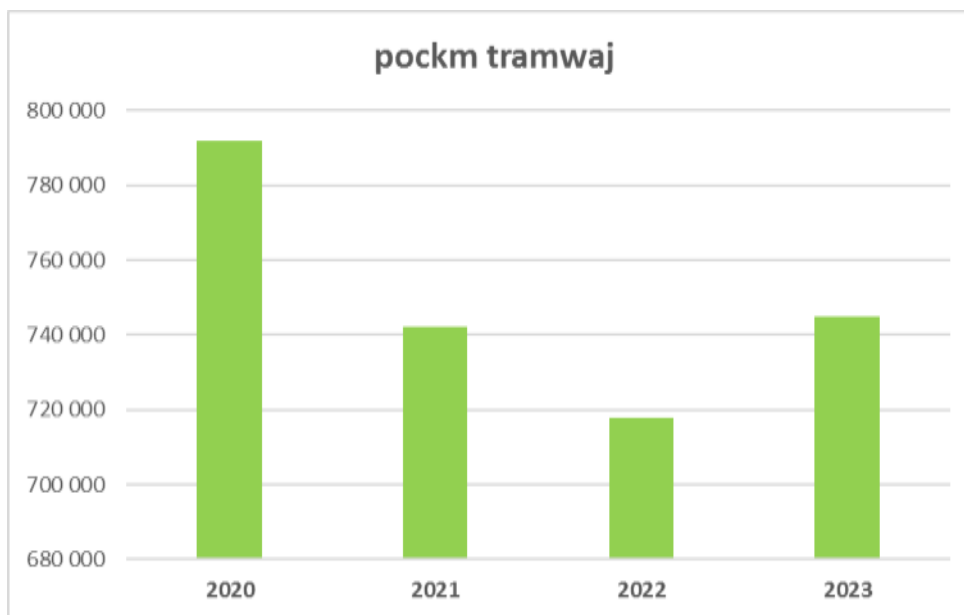
Jeżeli chodzi o umowę w zakresie przewozów tramwajowych to na etapie jej zawierania planowane pociągokilometry wynosiły 944 tys.

Z uwagi na rozbudowę linii tramwajowej oraz na wprowadzane zajęcia online dla studentów i ograniczanie bądź zawieszanie linii zakładany plan pracy przewozowej na 2022 rok był na bieżąco korygowany przez organizatora przewozów. Dokonywane korekty zakresu usług na poszczególnych liniach spowodowały w 2022 roku zmniejszenie ilości pociągokilometrów. **W 2022 r. w ramach przewozów liniowych tramwaje wykonały 718 tys. pockm. W porównaniu do 2020 r. spadek o 10,3%, a do 2021 r. spadek o 3,2% (w 2020 r. było 792 tys. pockm, w 2021 r. było 742 tys. pockm). Zakładany plan na 2023 r. wynosi 745 tys. pockm., czyli zakładany wzrost w stosunku do roku 2022 o 3,8%.** Na terenie Olsztyna MPK sp. z o.o. 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 – 2023

	Tramwaj			
	2020 r.	2021 r.	2022 r.	2023
Ilość linii	3	3	3	3
pockm dzień roboczy	2 499	2 499	2 231	2 231
pockm w roku	792 000	742 000	718 000	745 000
Tramwaje w ruchu	12	12	14	14

Graficznie zakładane przez organizatora efekty zadaniowe w zakresie przewozów tramwajowych MPK sp. z o.o. w Olsztynie w latach 2020 – 2023 przedstawiają się następująco:



Pojazdy Spółki kursują według rozkładu jazdy ustalonego przez organizatora przewozów. Realizacja przez MPK sp. z o.o. 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 jest również sprawa czystości pojazdów, która ma bardzo duże znaczenie w jakości świadczonych usług. Zgodnie z obowiązującą w Spółce procedurą obsługi codziennej wszystkie pojazdy po zakończonej pracy kierowane są na stanowiska przeglądowe, a z zabrudzonym nadwoziem na myjnię. Z zajezdni wyjeżdżają pojazdy czyste tak wewnątrz jak i zewnątrz. W trosce o bezpieczeństwo i zdrowie pasażerów oraz pracowników autobusy i tramwaje są na bieżąco odkażane.

V. PRODUKCJA – nie dotyczy

VI. PRZEWIDYWANY ROZWÓJ JEDNOSTKI

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, 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 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 w chwili obecnej 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 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. Wiele więc będzie zależało od tego, czy Spółka pozyska dofinansowanie ze źródeł zewnętrznych. Mając na względzie przewidywany dalszy rozwój przedsiębiorstwa, Spółka będzie aplikować w naborach wniosków na dofinansowanie. Głównym miejscem realizacji projektu jest zajezdnia przy ul. Sikorskiego oraz trzy krańcówki. W 2022 roku wykonano projekt architektoniczno-budowlany rozbudowy tej zajezdni. Obecnie trwa procedura administracyjna związana z uzyskaniem pozwolenia na budowę. 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 wymiany taboru autobusowego na zeroemisyjne przewiduje się dostawę 10 szt. autobusów typu MEGA, 12 szt. autobusów MAXI oraz 8 szt. autobusów MINI/MIDI. Autobusy mają być dostarczone wraz z ładowarkami oraz niezbędną infrastrukturą. Koszt rozbudowy zajezdni wraz z zakupem autobusów zeroemisyjnych wyniesie 113,3 mln zł.:

- a) rozbudowa zajezdni i budowa budynku warsztatowo-socjalnego – 20,0 mln zł.;
- b) zakup autobusów wraz z niezbędną infrastrukturą i ładowarkami:
 - autobus typu MEGA – 10 szt. x 3,32 mln zł = 33,2 mln zł,
 - autobus typu MAXI – 12 szt. x 2,62 mln zł = 31,44 mln zł,
 - autobus typu MINI/MIDI – 8 szt. x 2,32 mln zł = 18,56 mln zł,
- c) ładowarki z okablowaniem i infrastrukturą:
 - ładowarki stacjonarne 2 stanowiskowe – 7 szt. x 0,2 mln zł = 1,4 mln zł,
 - ładowarki pantografowe 2 stanowiskowe – 10 szt. x 0,36 mln zł = 3,6 mln zł,
 - ładowarki szybkie – 4 szt. x 1,2 mln zł = 4,8 mln zł,
 - rozbudowa stacji abonenckiej – 0,3 mln zł.

Warunkiem niezbędnym, aby rozpocząć proces zmiany struktury taborowej jest przygotowanie zaplecza zdolnego przeprowadzić proces ładowania i obsługi takiej ilości autobusów oraz stopniowy zakup taboru. Realizacja tego projektu planowana jest w ramach wykorzystaniem środków z funduszy unijnych.

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 - 2022 znaczne środki finansowe ok. 1,6 mln. zł.

Rozbudowa linii tramwajowych spowoduje wprowadzenie do ruchu kolejnych tramwajów co zwiększy zapotrzebowanie na motorniczych. W związku z tym, aby sprostać tym wyzwaniom oraz biorąc pod uwagę dalszy rozwój przedsiębiorstwa, wykorzystując posiadane zasoby ludzkie, Spółka szkoli kierowców autobusów na motorniczych. Posiadając pracowników z dwukierunkowym uprawnieniem tj. kierowca autobusu - motorniczy jest możliwość lepszego wykorzystania potencjału pracowniczego. MPK sp. z o.o. w ramach własnej działalności na bieżąco szkoli pracowników głównie kierowców autobusów na motorniczych. W latach 2015-2022 w Spółce przeszkolono 67 kierowców na motorniczych. Szkolenia nadal są 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 – 2022 dokonało 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. 6,2 mln. zł.

Infrastruktura torowa do końca 2020 roku objęta była 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. Obecnie jest kontynuowana tylko umowa na konserwację i naprawy systemu sterowania i ogrzewania zwrotnic (zakończenie obowiązywania umowy do 31 grudnia 2023 r.). Pozostałe elementy infrastruktury torowo – sieciowej oraz 3 podstawce prostownikowe: „Sikorskiego”, „Żołnierska”, „Zajezdnia” (gdzie odbywa się zamiana prądu o napięciu 15kVAC na prąd o napięciu 600V DC) są 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, szlifierkę torową) oraz mierniki do pomiarów parametrów pracy urządzeń zainstalowanych w obiektach podstawki prostownikowych, sieci trakcyjnej, kabli zasilających i powrotnych, przeszkoliła pracowników oraz podnosi ich kwalifikacje zawodowe, w zakresie prac torowych i sieciowych. Infrastruktura torowo – sieciowa oraz podstawce 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 w 2020 roku Spółka zawarła z firmą Solaris umowę serwisową 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 Spółki, a pracownicy zdobywają większe doświadczenie w naprawianiu tramwajów. Ma to również duże znaczenie w związku z drugim etapem rozbudowy linii tramwajowej i zwiększeniem przewozów tramwajowych w kolejnych latach.

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.

Tymczasem drugi etap rozbudowy linii tramwajowej niesie ze sobą zwiększenie mocy o kolejne 2MW (dwie podstawce po 1MW). 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 4 ładowarki szybkie na pętlach: Gutkowo, Redykajny, Stary Dwór, Dajtki (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. Te niemal trzykrotne zwiększenie pociągnięciem zwiększoną konsumpcję energii elektrycznej.

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. 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, 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, 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 obecnie posadowiona jest stacja paliw „Lotos”. W roku 2022 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 przez Spółkę gruntu, na którym planowana jest budowa elektrowni (100% własności Gmina Olsztyn). W roku 2022 Spółka uzyskała decyzję środowiskową, trwa postępowanie administracyjne zmierzające do wydania decyzji o warunkach zabudowy. Docelowo po wybudowaniu paneli fotowoltaicznych Spółka planuje montaż instalacji elektrolizera do produkcji wodoru, który umożliwi tankowanie autobusów zasilanych tym gazem.

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 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 2019 roku 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. 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. Wraz z zapleczem przy ul. Kołobrzeskiej rozwiąże to problem postoju i obsługi taboru autobusowego i tramwajowego, lecz będzie wymagało poniesienia przez Spółkę dodatkowych nakładów finansowych. 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.

Strategiczne 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 Kołobrzeskiej 38 i 40. Zakup gruntu został sfinansowany długoterminowym kredytem inwestycyjnym, a na nieruchomości została ustanowiona hipoteka umowna z wpisem do księgi wieczystej. Nabycie własności nieruchomości zwiększyło majątek i ujednoliciło tytuły prawa Spółki do korzystania z majątku.

Jednocześnie Spółka została zmuszona do ponoszenia dodatkowych kosztów związanych z rozbudową zajezdni tramwajowej. Prace związane z rozbudową zajezdni rozpoczęły się w lipcu 2022 roku. W szczególności są to koszty najmu i ochrony parkingu

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 musi zmierzyć się obecnie Spółka jest kwestia kosztów paliwa i energii, zwłaszcza pod kątem eksploatacji autobusów i tramwajów.

Zważywszy na dalszy rozwój jednostki oraz planowany przez Spółkę zakup autobusów „0” emisyjnych przyszłościowe rozwiązanie powinno obejmować zwiększenie skali usług autobusowych i tramwajowych oraz urealnienie stawki za wozokilometr - która pozwoli na inwestowanie w nowe autobusy ekologiczne i za pociągokilometr - która pokryje również koszty utrzymania infrastruktury torowo-sieciowej. 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. Stawka za przewozy tramwajowe była i jest na poziomie z roku 2020 i wynosi 18,89 zł, a powinna 27,00 zł. 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. 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 sp. z o.o. usług przewozowych.

W związku z powyższym dla utrzymania pozycji rynkowej Spółki i jej 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.

Reasumując, 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 Spółki, 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 komunikacji publicznej 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 2022 roku średnioroczne zatrudnienie ukształtowało się na poziomie 459,16 osób. Na dzień 31.12.2022 r. Spółka zatrudniała ogółem 455 osób, w tym 55 kobiet i 400 mężczyzn.

Struktura zatrudnienia w poszczególnych grupach zawodowych przedstawia się następująco:

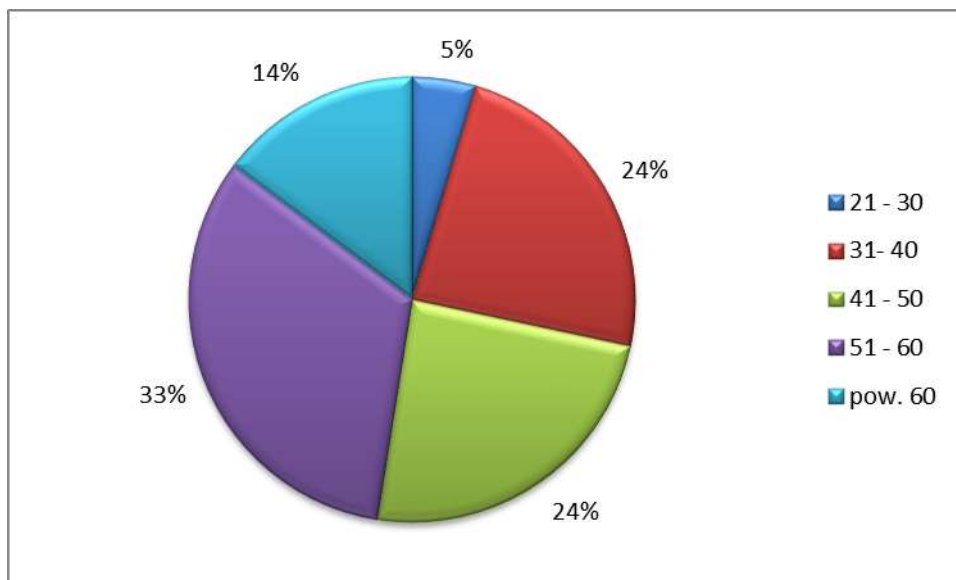
Wyszczególnienie	Ogółem	W tym kobiety
Zatrudnieni ogółem	455	55
w tym:		
- pracownicy na stanowiskach nierobotniczych	63	21
z tego: dyspozytorzy i mistrzowie	21	1
- pracownicy na stanowiskach robotniczych	392	
z tego:		
a) kierowcy autobusów	217	18
b) kierowcy autobusów - motorniczowie	66	16
c) motorniczowie	2	-
d) robotnicy warsztatu - autobus	18	-
e) robotnicy warsztatu - tramwaj	61	-
f) pozostali robotnicy – tramwaj	18	-
g) pozostali robotnicy	10	-

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 285 osób - tj. 72,7% , w tym 34 kobiety tj. 8,7% (zatrudnionych na stanowiskach robotniczych). Średnia 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).

Średni wiek pracowników wynosił 47 lat, a przeciętny staż pracy w MPK sp. z o.o. to 13 lat.

Struktura wiekowa pracowników przedstawia się następująco:

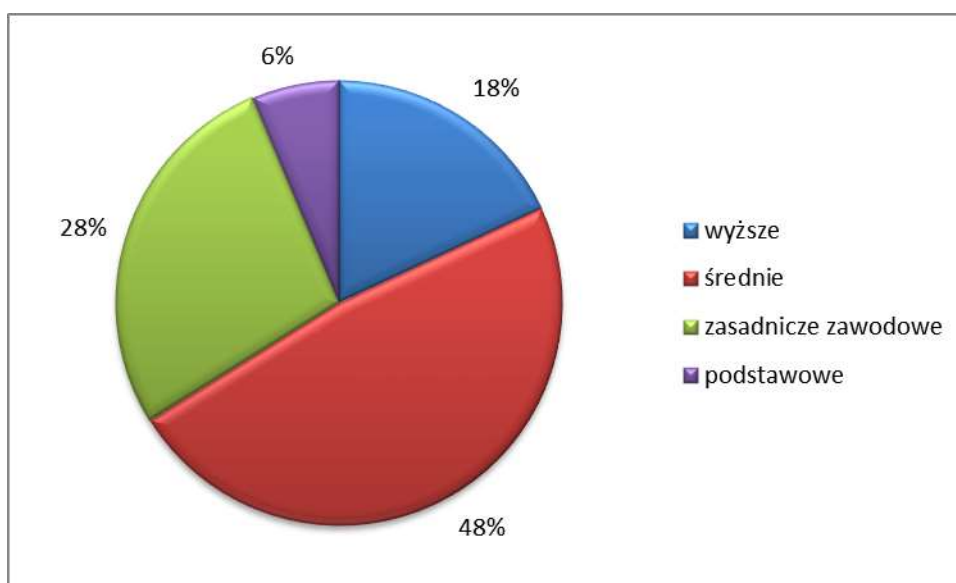
Wiek załogi w latach	21 - 30	31- 40	41 - 50	51 - 60	pow. 60
Liczba osób w poszczególnych przedziałach wiekowych w 2022 r [wg stanu na 31.12.2022 r.]	21	108	110	149	67
Struktura (%)	5%	24%	24%	33%	14%



Pracownicy poniżej 31 roku życia stanowią 5% ogółu zatrudnionych. Najliczniejszą grupę stanowią pracownicy w wieku 51 – 60 lat i jest to 149 osób tj. 33% załogi.

Struktura zatrudnienia wg wykształcenia w 2022 r.

Wykształcenie	Ilość osób	Udział %
wyższe	82	18
średnie	219	48
zasadnicze zawodowe	125	28
podstawowe	29	6
Ogółem	455	100



W strukturze zatrudnienia, z uwagi na specyfikę działalności Spółki, największy udział stanowią pracownicy w wykształceniu średnim (48%) i zasadniczym zawodowym (28%).

Pracownicy z wykształceniem wyższym to 18% zatrudnionych. Na stanowiskach robotniczych wykształcenie wyższe posiada 38 osób (tj.9,7%), w tym w grupie kierowców/motorniczych 28 osób (20 mężczyzn i 8 kobiet) co stanowi 7,1% zatrudnionych na stanowiskach robotniczych.

2. Opis świadczeń socjalnych (ZFŚS)

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 przykładą 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 2022 roku Spółka kontynuowała programy szkoleniowe umożliwiające pracownikom rozwój poprzez podnoszenie kwalifikacji i kompetencji zawodowych. W roku 2022 większość szkoleń odbywała się w formie on-line. Koszt szkoleń w 2022 roku wyniósł 47 519,00 zł.

Jednocześnie należy podkreślić, że 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 związku z ogłoszonym w marcu 2020 r. stanem zagrożenia epidemicznego a następnie stanem pandemii Sars-Cov-2 Spółka natychmiast podjęła działania i wdrożyła procedury mające na celu ograniczenie rozprzestrzeniania się wirusa na terenie jak i w obiektach oraz pojazdach Spółki. Przez cały czas utrzymywane są środki bezpieczeństwa zgodne z aktualnymi wymogami Ministerstwa Zdrowia i Głównego Inspektora Sanitarnego, które mają zapobiegać zarażeniu i ograniczać ewentualną emisję wirusa. 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.

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	10	10

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” trakcji szynowej, MPK sp. z o.o. przyjęło linię rozwoju usług realizowanych przez Spółkę, jako operatora wewnętrznego.

Całkowita wartość netto nowo zakupionego 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 np. kredytów oraz funduszy europejskich.

Jednocześnie należy wskazać, że 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) Spółka braku w taborze uzupełnia i będzie uzupełniała 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 i trwają przygotowania do wykonania projektu instalacji fotowoltaicznej na budynkach II etapu rozbudowy zajezdni.

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 nieodwrótnie 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. 50-60 autobusów. W 2022 r. wykonano projekt budowlany rozbudowy zajezdni przy ul. Sikorskiego. Projekt przewiduje rozbudowę zajezdni w sposób umożliwiający ładowanie autobusów elektrycznych, a powstały tam budynek warsztatowo-socjalny ma spełniać funkcje serwisowo-naprawcze dla taboru elektrycznego.

Poniżej przedstawiono zestawienie taboru spełniającego odpowiednie normy emisji spalin:

	2021 [szt.]	2022 [szt.]	% taboru w 2022r.
EURO 6	56	56	38
EURO 5	57	58	39
EURO 4	13	12	8
EURO 3	28	23	15
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.

Działania prewencyjne objawiają się poprzez regularne i systematyczne działania konserwacyjne i przeglądowe (czyszczenie separatorów, odstojników, sieci kanalizacyjnej). Koszty w 2022 roku z tego tytułu kształtują się na poziomie 22,0 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 dla inwestycji oraz wystąpiono o wydanie warunków zabudowy 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 (złom stalowy) w specjalnych kontenerach.

Gospodarka zużytymi oponami prowadzi do jak najmniejszej ilości wytworzenia odpadu poprzez wydłużanie przebiegów opon oraz jak największym odzysku i sprzedaży karkasów, które nadają się do ponownego bieżnikowania. W przypadku przepracowanych (zużytych) olejów odpad jest odsprzedawany w celu jego dalszego przetworzenia i wykorzystania, np. w procesie regeneracji lub rerafinacji, co w praktyce eliminuje szkodliwość jego usuwania (unieszkodliwiania), a tym samym ogranicza negatywny wpływ na środowisko i zdrowie.

Odbiór odpadów zwykłych i niebezpiecznych, m.in.: odpadów metalowych, przepracowanych olejów, zużytych płynów eksploatacyjnych, zużytych filtrów, odpadów gumowych itp., odbywa się poprzez firmę specjalizującą się w tego typu usługach i posiadającą odpowiednie zezwolenia.

Wobec zmiany zasad rozliczania przedsiębiorców z firmami świadczącymi odbiór odpadów Spółka zawarła umowę z firmą „KOMA” na odbiór odpadów komunalnych. Odpady są segregowane na poszczególne frakcje co pozwala na obniżenie ich kosztów wywozu. W 2022 roku miesięczny koszt odbioru i wywozu odpadów komunalnych wynosił 4,6 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 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 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 2022 na zmianę majątku trwałego miały wpływ następujące czynniki:

1.1. Zakup, modernizacja, budowa środków trwałych i wartości niematerialnych i prawnych	588 329,61 zł
w tym:	
- środki trwałe wysokocenne	588 329,61 zł
- środki trwałe niskocenne	-
- wartości niematerialne i prawne	-
 Aport środków trwałych wniesiony przez Gminę Olsztyn	 26 903 000,00 zł

Środki trwałe przyjęte do używania to:

a) autobusy używane – 2 szt. w leasingu finansowym	472 929,12 zł
b) wózek widłowy – leasing finansowy	70 449,49 zł
c) szlifierka kolejowa	23 900,00 zł
d) pozostałe (w tym klimatyzacja)	17 851,00 zł
e) nieruchomość gruntowa- aport	17 963 575,00 zł
f) budynki i obiekty inżynierii lądowej – aport	8 942 625,00 zł

1.2. Amortyzacja środków trwałych i wartości niematerialnych i prawnych	7 748 533,09 zł
1.3. Środki trwałe w budowie – zwiększenie salda Na koniec roku obrotowego pozostało 321 714,68 zł i dotyczy: adaptacji budynku OC oraz dokumentacji projektowej zw. z planowaną budową instalacji fotowoltaicznej.	65 344,00 zł
1.4. Nakłady inwestycyjne roku 2022 w kwocie 662 473,61 zł sfinansowano w 64,6% leasingiem finansowym oraz w 35,4% środkami własnymi.	
1.5. Środki trwałe są umorzone średnio w tym: środki transportu	69,1% 87,9%
2. Aktywa obrotowe.	
Majątek obrotowy zmniejszył się i dotyczy:	2 113 917,64 zł
a) obniżenia wartości	
- inwestycji krótkoterminowych	1 699 104,94 zł
- należności krótkoterminowych	389 051,06 zł
- krótkoterminowych rozliczeń międzyokresowych kosztów	73 110,77 zł
b) podwyższenia wartości	
- zapasów	47 349,13 zł
Należności:	
a) wzrosły w pozycji	
- inne	291 253,30 zł
b) zmniejszyły się w pozycji	
- podatki i opłaty	283 959,09 zł
- dostawy i usługi	396 345,27 zł
W roku obrotowym większość należności były regulowane na bieżąco – w terminach określonych umowami.	
Nie występują należności przeterminowane.	
Na dzień 10.03.2023 r. uregulowano 100% należności z tytułu dostaw i usług.	
3. Kapitał własny Spółki zwiększył się	21 198 759,52 zł
w tym:	
- kapitał podstawowy – wzrósł	26 903 000,00 zł
- kapitał zapasowy – wzrósł	576 685,77 zł
- wynik finansowy netto – zmniejszył się	5 747 337,59 zł
- kapitał z aktualizacji wyceny środków trwałych – zmniejszył się	533 588,66 zł
- kapitał rezerwowy- bez zmian	-
4. Rezerwy na zobowiązania	
Zmalały	4 250,00 zł
w poz.	
- pozostałe rezerwy	4 250,00 zł
5. Zobowiązania długoterminowe	
– zmniejszyły się	3 376 050,48 zł

Na zmianę wartości zobowiązań wpłynęło przekwalifikowanie zgodnie z ustawą o rachunkowości zobowiązań długoterminowych na zobowiązania krótkoterminowe przypadające do spłaty w 2023 r. oraz nabycie używanego taboru w leasingu finansowym.

– zmniejszenie kredytów	2 387 220,00 zł
– zmniejszenie leasingu finansowego	988 830,48 zł

6. Zobowiązania krótkoterminowe

z wyłączeniem Funduszy specjalnych zmalały 722 279,06 zł

z tego:

a) wzrosły w pozycjach:

- dostaw i usług	330 293,96 zł
- z tyt. podatków i ubezpieczeń społecznych	123 625,65 zł
- z tyt. wynagrodzeń	227 101,91 zł
- inne	11 617,05 zł

b) obniżyły się w pozycjach:

- kredyty i pożyczki	875 304,00 zł
- inne zobowiązania finansowe	539 613,63 zł

Terminowość regulowania zobowiązań budżetowych i wobec kontrahentów była przestrzegana. Zobowiązania krótkoterminowe występujące w bilansie zostały uregulowane w miesiącu styczniu i lutym 2023 r. poza kredytami i leasingiem finansowym. Nie stwierdzono zobowiązań przeterminowanych.

7. Fundusz Świadczeń Socjalnych - wzrost	81 139,92 zł
- wydatki realizowano zgodnie z regulaminem ZFŚS.	

8. Rozliczenia międzyokresowe przychodów

zmalały 84 163,96 zł

w tym:

- środki trwale otrzymane nieodpłatnie i inne - zmniejszenie 39 323,99 zł

- inwestycje sfinansowane ze środków

Ochrony Środowiska i premią energetyczną - zmniejszenie 44 839,97 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	1 953 689,75 zł
w tym:	
- sprzedaż usług wzrosła	1 926 675,00 zł
- sprzedaż materiałów i towarów wzrosła	27 014,75 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 2022 r. to skutek wyższej średniorocznie o 0,80 zł. stawki za usługi autobusowe w stosunku do roku 2021.

G. Pozostałe przychody operacyjne zmniejszyły się 407 278,83 zł
głównie z powodu rozliczenia niższych wartości szkód komunikacyjnych-
zarówno autobusowych jak i tramwajowych.

J. Przychody finansowe wzrosły 66 062,12 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 6 568 901,89 zł

zmniejszenie dot. w szczególności pozycji:

- amortyzacji 3 944 375,00 zł
- usług obcych 682 464,00 zł

a zwiększenie:

- materiałów i energii 7 429 230,00 zł
- wynagrodzenia 3 114 691,00 zł
- świadczeń na rzecz pracowników 702 942,00 zł

H. Pozostałe koszty operacyjne wzrosły 493 431,38 zł
przede wszystkim z powodu niższych w 2022 r. wartości napraw powypadkowych.

K. Koszty finansowe wzrosły 334 566,36 zł
głównie z tytułu wyższych stóp procentowych.

11. Przychody ze sprzedaży usług, materiałów i towarów na 1 zatrudnionego wynoszą 175 233,00 zł (w 2021 r. było to 163 742,00 zł.) i w porównaniu do roku 2021 wzrosły o 7,0%.

12. Koszty działalności operacyjnej na 1 zatrudnionego wynoszą 184 865,00 zł (w 2021 r. było to 163 252,00 zł.)– wzrost w stosunku do 2021 r. o 13,2%

Koszty działalności podstawowej wraz z kosztami finansowymi na 1 jednostkę przewozową ogółem wynoszą 12,94 zł. przy 11,75 zł w 2021 r. – wzrost o 10,1% do 2021 r. w tym:

- a) koszt na 1 wzkm w 2022 r. wyniósł 11,61 zł. przy 10,48 zł. w 2021 r. (wzrost o 10,8%),
- b) koszt na 1 pockm w 2022 r. wyniósł 23,68 zł. przy 21,74 zł. w 2021 r. (wzrost o 8,9%)

13. Działalność Spółki za 2022 r. zamknęła się stratą netto w kwocie 5 704 240,48 zł.

Wynik finansowy jest wypadkową wielu zdarzeń a w szczególności:

- utrzymania stawek odpłatności za przewozy autobusowe od 2019 r. do 30.06.2022 r. na poziomie 10,15 zł., a od 01.07.2022 r. było to 11,81 zł. (średniorocznie stawka wzkm wyniosła 10,95 zł.); natomiast za przewozy tramwajowe 18,89 zł. od 2020 r.
- wyższe ceny na rynku paliw i energii w stosunku do roku 2021, co spowodowało wzrost kosztów paliwa o 6 678 tys. zł. a energii o 661 tys. zł.

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		
		2022	2021	Zmiany + -
1	2	3	4	5
1.	SUMA BILANSOWA	60 882 884,11	43 789 728,17	+ 17 093 155,94
	WYNIK FINANSOWY NETTO	- 5 704 240,48	+ 43 097,11	- 5 747 337,59
	Przychody ze sprzedaży netto produktów, towarów i usług	79 730 995,15	77 777 305,40	+ 1 953 689,75
I.	Wstępna analiza bilansu			
	Złota reguła bilansowania %	89,09	87,11	+ 1,98
	Złota reguła bilansowania II %	167,11	140,21	+ 26,90
	Złota reguła finansowania %	170,16	64,37	+ 105,79
II.	Wskaźniki rentowności			
4.	Rentowność majątku %	- 9,37	0,10	- 9,47
5.	Rentowność sprzedaży netto %	- 7,15	0,06	- 7,21
6.	Rentowność kapitałów własnych	- 14,88	0,25	- 15,13
III.	Wskaźniki płynności finansowej			
7.	Wskaźnik płynności finansowej I stopnia - krotność	0,67	0,80	- 0,13
8.	Wskaźnik płynności finansowej II stopnia- krotność	0,61	0,74	- 0,13
9.	Wskaźnik płynności finansowej III stopnia- krotność	0,34	0,45	- 0,11
IV.	Wskaźniki rotacji (obrotowość)			
10.	Szybkość obrotu należnościami w dniach	10	11	- 1
11.	Wskaźnik szybkości spłaty zobowiązań w dniach	11	10	+ 1
12.	Szybkość obrotu zapasami w dniach	4	4	0

15. Zarząd Spółki proponuje stratę netto w kwocie 5 704 240,48 zł pokryć z kapitału zapasowego. Sytuacja finansowa Spółki będzie równolegle podlegała weryfikacji w ramach ustawowego rozliczenia rekompensaty.

XIII. UDZIAŁY WŁASNE – nie wystąpiły

XIV. INSTRUMENTY FINANSOWE – nie wystąpiły

XV. BADANIA I ROZWÓJ – nie dotyczy

XVI. SZCZEGÓLNE ZDARZENIA

W latach 2020 – 2022 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. W latach 2020-2021 obserwowaliśmy drastyczny spadek liczby pasażerów oraz rosnące koszty transportu. 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. W 2022 roku nastąpił powrót pasażerów komunikacji miejskiej do poziomu sprzed pandemii, ale wybuchła wojna w Ukrainie. To spowodowało, że wystąpiły kolejne niekorzystne czynniki dla gospodarki, w szczególności kryzys energetyczny i bardzo wysoka inflacja. Te wszystkie czynniki wpłynęły negatywnie na finanse samorządów a tym samym na sytuację finansową Spółki, która tak jak każdy podmiot z branży transportowej odczuwa drastyczny wzrost kosztów paliwa i energii. Ponadto jako operator wewnętrzny Spółka jest uzależniona od poziomu finansowania przez Gminę Olsztyn. Duży wpływ na realizację założonych celów i osiągnięte przez Spółkę wyniki finansowe mogą mieć 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 wysoka inflacja, co przekłada się na poziom ponoszonych kosztów.

Ponadto nie można przewidzieć skutków zdarzeń związanych w szczególności z wojną w Ukrainie i ogólnosiwiatowym 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. 05 kwietnia 2023 r.

Prezes Zarządu

Jerzy Roman