

SPRAWOZDANIE ZARZĄDU
Z DZIAŁALNOŚCI
MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO
SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ
W OLSZTYNIE
ZA ROK OBROTOWY 2019

Olsztyn, marzec 2020 r.

I. INFORMACJE O JEDNOSTCE:

Nazwa – Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

Adres – 10-434 Olsztyn ul. Kołobrzeska 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).

Skład Zarządu – Zarząd reprezentowany przez Prezesa i tak: do dnia 26.03.2019 r. przez Mieczysława Królaka, a od dnia 27.03.2019 r. przez Jerzego Romana.

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 nowego systemu zarządzania i organizacji komunikacji miejskiej w Olsztynie organizatorem przewozów jest Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu. W wyniku tych zmian zakres działania MPK został ograniczony do roli 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 2019 roku MPK obsługiwało ok. 74% rynku przewozowego autobusowego, a pozostałe przewozy realizował przewoźnik prywatny wyłoniony w drodze przetargu. Usługi przewozowe tramwajowe świadczone są w 100% przez MPK.

Komunikacja autobusowa.

MPK w 2019 roku przewozy pasażerskie realizowało na 38 autobusowych liniach komunikacyjnych, w tym:

- 25 dziennych zwykłych,
- 5 dziennych zwykłych dowozowych do tramwaju,
- 4 dziennych zwykłych szkolnych, kursujących tylko w okresie szkolnym w dni robocze,
- 2 nocnych,

- 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 34 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, Łęgajny, Miodówko, Nikielkowo, Olsztynek, Różnowo, Słupy, Stawiguda, Szczesne, Tomaszkowo, Wójtowo, Wróćkowo, Zezuj.

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

	Stan na 31.12.2019 r.			Stan na 01.01.2020 r.		
	Autobus	Tramwaj	Razem	Autobus	Tramwaj	Razem
Ilość linii	38	3	41	38	3	41
wzkm dzień roboczy	21 430	2 499	23 929	21 538	2 499	24 037
wzkm rok	6 119 441	800 035	6 919 476	6 267 691	806 938	7 074 629
Autobusy w ruchu	137	12	149	135	12	147

Organizacja komunikacji miejskiej w Olsztynie oraz wszelkie zmiany w zakresie świadczonych usług przewozowych dokonywane są przez Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu. W styczniu 2019 r. wprowadzone zostały korekty rozkładowe na liniach 101 i 120. W pierwszej połowie 2019 r. w związku z remontem ul. Towarowej i Leonharda oraz przygotowaniem drogi dojazdowej do powstającej obwodnicy nastąpiły zmiany w organizacji przystanków na tej ulicy oraz utworzono nowy przebieg trasy linii 304 kursującej sezonowo do miejscowości Wójtowo. W kwietniu wprowadzono korekty na liniach 117, 136 oraz 304. Ponadto w czerwcu z uwagi na zamknięcie skrzyżowania Leonharda/Kołobrzaska okresowo zmieniono trasę linii 110 i 121. Od 1 czerwca w oparciu o podpisane porozumienie pomiędzy Gminami Olsztyn oraz Barczewo uruchomione zostały dwie nowe linie komunikacyjne: 114 i 124, których przebieg tras do miejscowości Barczewo poprowadzony został odpowiednio: po DK 16 oraz przez miejscowość Nikielkowo. Na wnioski pasażerów w tym samym miesiącu na linii 107 w weekendy na sezon wakacyjny wydłużono kursy do pętli Słoneczna Polana. W lipcu 2019 r. ukończona została inwestycja przebudowy ul. Partyzantów, która skutkowała powstaniem buspasów oraz nowych przystanków na tej ulicy dla linii 101, 109, 116, 120, 309 oraz N02. W tym samym miesiącu na okres około 3 miesięcy zamknięta została ul. Jagiellońska na wysokości ul. Wrocławskiej, co skutkowało koniecznością wprowadzenia tras objazdowych dla linii 108, 109, 112, 124, 126, 131 oraz 136. Na koniec sierpnia 2019 r. zakończone zostały prace remontowe na ul. Żurawiej i Perkoza dzięki czemu pętla końcowa kursów wybiegowych na linii 107 wróciła na swoją stałą lokalizację na osiedlu Łupstych. Otwarcie nowej nitki przebudowanej ul. Pstrowskiego poprowadzonej do obwodnicy we wrześniu dało możliwość uruchomienia nowych przystanków „Piękna Góra” na linii 105 w kursach wariantowych do miejscowości Klewki. W tym samym miesiącu skorygowano rozkład jazdy linii: 116 (kursy do Centrum Kształcenia Zawodowego) i 304. Od 1 października na linii 129 uruchomiono nowy przystanek „Tomaszkowo-Miody”. Wg stanu na 31 grudnia 2019 r. długość autobusowych linii komunikacyjnych wynosiła 422 km (bez nocnych i sezonowych), natomiast długość tras 227 km. Długość tras komunikacyjnych z wybiegami poza miasto dla linii nr 105, 108, 110, 112, 114, 124 i 129 wynosiła 131 km, w tym poza granicami miasta 76 km.

Spółka w 2019 r. eksploatowała średnio 156,8 pojazdów, a wg stanu na 31 grudnia posiadała 158 szt. Z posiadanej liczby 7 szt. to midibusy, 91 szt. autobusy średniopojemne i 60 szt. przegubowe.

W 2019 r. stan autobusów zmniejszył się o 1 pojazd, a nabyto 3 szt. używanych autobusów. Do ruchu kierowanych były średnio 127,5 pojazdy, a w szczycie przewozowym w dniu roboczym średnio 136 szt.

Średni wiek taboru MPK wynosi ok. 10,7 lat (dla badanej próby w komunikacji miejskiej w Polsce średni wiek taboru wynosi 9,43 lat).

W 2019 r. autobusy w ramach przewozów liniowych wykonały 6154 tys. wozokilometrów na planowane 6 112 tys.

Wszystkie linie autobusowe obsługiwane są przez MPK pojazdami dostosowanymi do przewozu osób niepełnosprawnych. Z posiadanych 158 pojazdów to autobusy marki: SOLARIS – 94 szt., SCANIA – 19 szt., VOLVO – 4 szt., MAN - 41 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 (100%) eksploatowane przez Spółkę autobusy wyposażone są:

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

Ponadto 68 autobusów tj. 43% posiada przyciski do otwierania drzwi oznaczone alfabetem Brail'a., a 123 autobusy tj. 77,8% posiada klimatyzację.

W dziedzinie komunikacji miejskiej gotowość techniczna pojazdów stanowi bardzo ważne kryterium oceny działalności przedsiębiorstwa. MPK prowadzi stały monitoring procesu eksploatacji pojazdów w celu zapewnienia bieżącej gotowości całego systemu komunikacji zbiorowej w Olsztynie. Wskaźnik gotowości technicznej dla autobusów Spółki wynosi 90,3% (dla badanej próby w komunikacji miejskiej w Polsce wskaźnik gotowości technicznej kształtuje się na poziomie 83 – 85%).

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

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. MPK rozpoczęło 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 2019 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 2019 r. Spółka posiadała 15 tramwajów Tramino marki SOLARIS. Do ruchu kierowanych było odpowiednio: dzień roboczy – 12 szt., sobota – 12 szt., niedziela – 10 szt.

W 2019 r. w ramach przewozów liniowych tramwaje wykonały 790 tys. pociągokilometrów na planowane 802 tys.

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

4. Zmiany składu Rady Nadzorczej

W okresie sprawozdawczym skład Rady Nadzorczej uległ zmianie. Rada Nadzorcza IX kadencji działała w sześciuosobowym składzie, powołanym przez Zgromadzenie Wspólników Uchwałą Nr 288/2016 z dnia 20.06.2016 r.:

1.	Jerzy Dremo	- Przewodniczący.
2.	Marzena Słomka	- Z-ca Przewodniczącego.
3.	Grzegorz Daliga	- Sekretarz (przedstawiciel załogi).
4.	Paweł Godlewski	- Członek.
5.	Tomasz Miętkiewicz	- Członek.
6.	Roman Ciągardlak	- Członek (przedstawiciel załogi).

W związku z upływem IX kadencji Rady Nadzorczej, zgodnie z art. 215 kodeksu spółek handlowych oraz uchwałą nr 39/2004 Zgromadzenia Wspólników z dnia 07.04.2004 r., Zgromadzenie Wspólników uchwałą nr 340 i 341 z dnia 17.06.2019 r. powołało z dniem 17.06.2019 r. do składu Rady Nadzorczej MPK sp. z o.o. w Olsztynie X kadencji następujące osoby:

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

5. Liczby oddziałów – nie dotyczy.

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

7. Opis zamiaru zmian formy prawnej, liczby oddziałów czy organizacji itp.
– nie dotyczy.

III. SYTUACJA JEDNOSTKI NA TLE BRANŻY I CAŁEJ GOSPODARKI

W Polsce miejska komunikacja stanowi jeden z głównych wydatków w miejskich budżetach. W najbliższych latach miasta będą nadal w nią inwestować. Wyzwania stojące przed polskimi miastami w zakresie komunikacji to: większy zasięg i częstotliwość połączeń, wzrost liczby pojazdów niskoemisyjnych - zgodnie z wymogami ustawy o elektromobilności powszechny dostęp do sieci Wi-Fi i ładowarek USB. 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 już wspomniano dobrze rozbudowana sieć połączeń, punktualność, relatywnie niska cena biletów lub przejazdy darmowe, 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.

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

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 przewoźników wykonujących na terenie Olsztyna i do gmin ościennych usługi przewozowe autobusowe zlecane przez organizatora przewozów. W 2019 r. obsługiwaliśmy ok. 74% rynku przewozowego autobusowego.

Pierwotne założenia umowy w wysokości 7.560 tys. wozokilometrów zmniejszyły się i na początku 2019 r. plan wzkm wynosił 5 976 tys. Uruchomienie przez organizatora przewozów od czerwca 2019 r. dwóch nowych linii komunikacyjnych do Barczewa oraz otwarcie we wrześniu nowej nitki przebudowanej ul. Pstrowskiego prowadzonej do obwodnicy spowodowało zwiększenie dla MPK planu wozokilometrów do 6 112 tys. Zakładany plan na 2020 r. wynosi 6 268 tys. wzkm.

Jeżeli chodzi o umowę tramwajową to na etapie jej zawierania planowane pociągokilometry wynosiły 944 tys. W 2019 r. w ramach przewozów liniowych tramwaje wykonały 790 tys. pociągokilometrów na planowane 802 tys. Niewykonanie planu pockm spowodowane było awariami tramwajów. Na terenie Olsztyna jesteśmy jedynym przewoźnikiem wykonującym usługi przewozowe tramwajowe.

Pojazdy naszej Spółki kursują według rozkładu ustalonego przez organizatora przewozów. Realizacja przez MPK 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 MPK 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. W naszej Spółce obowiązuje zasada, że z zajezdni mogą wyjechać tylko pojazdy czyste tak wewnątrz jak i zewnątrz.

V. PRODUKCJA – nie dotyczy

VI. PRZEWIDYWANY ROZWÓJ JEDNOSTKI

Rozwój komunikacji miejskiej to jeden z priorytetów polskich miast. Zgodnie z art. 36 ust. 1 ustawy 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. Ustawa wskazuje też etapy dojścia do tego finalnego celu – od 1 stycznia 2021 r. ma to być 5% pojazdów, od 1 stycznia 2023 r. -10%, a od 1 stycznia 2025 roku – 20%.

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.

Wyjściem z powyższej sytuacji jest budowa i zakup infrastruktury oraz pojazdów dla:

- a) komunikacji trolejbusowej
- b) komunikacji autobusowej elektrycznej
- c) komunikacji autobusowej zasilanej ogniwami paliwowymi.

Z uwagi na to, że system elektroenergetyki zawodowej w Olsztynie nie jest przygotowany do budowy, utrzymania oraz zasilania infrastruktury dla autobusów elektrycznych w postaci szybkich ładowarek na pętlach autobusowych, w pasach ruchu, na przystankach, MPK prowadziło rozpoznanie mające na celu:

- sprawdzenie sieci energetycznej Miasta Olsztyn pod kątem uzyskania lokalizacji i zezwolenia dla budowy przyłączy do obsługi urządzeń szybkiego ładowania baterii w autobusach elektrycznych,
- opracowania optymalnych przebiegów linii komunikacyjnych z uwzględnieniem wyników analizy w zakresie elektromobilności Olsztyna.

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 MPK sp. z o.o. w Olsztynie będzie miała możliwość pozyskania dofinansowania od Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Cena jednego autobusu elektrycznego to ok. 2 mln złotych. Na zakup 52 autobusów elektrycznych (30% stanu posiadania) potrzeba 104 mln złotych, ostateczna cena zależna będzie od wartości złożonych ofert i kosztu infrastruktury (ładowarki itp.) oraz wysokości dofinansowania.

Uwzględniając powyższe przeprowadzona przez Spółkę analiza wskazuje na fakt, że inwestycja będzie niemożliwa do realizacji, bez pozyskania bezzwrotnego zewnętrznego dofinansowania na poziomie minimum 63 proc. kosztów netto.

Jednocześnie 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 -2019 znaczne środki finansowe ok. 1,4 mln. zł.

Mając na względzie dalszy rozwój jednostki przyjęliśmy dobre rozwiązania w zakresie szkolenia motorniczych na kierowców i kierowców autobusów na motorniczych. Spółka w ramach własnej działalności na bieżąco szkoli swoich pracowników głównie kierowców autobusów na motorniczych. W latach 2017 – 2019 przeszkoliliśmy 25 kierowców na motorniczych. W związku z II etapem rozbudowy usług tramwajowych przewidujemy dalsze szkolenia. Ponadto biorąc pod uwagę rozwój naszej Spółki 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 2019 r. przeszkolonych zostało 8 motorniczych i 2 pracowników zaplecza technicznego na kierowców autobusów oraz 2 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 pracowników.

Trudnym zagadnieniem dla Spółki była kwestia zakupu urządzeń do utrzymania infrastruktury tramwajowej, bez której komunikacja tramwajowa jest niemożliwa. Uwzględniając dalszy rozwój jednostki MPK bez zewnętrznego wsparcia finansowego w latach 2015 – 2019 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. 5 mln. zł.

Infrastruktura torowa objęta jest do końca 2020 roku gwarancją wykonawców poszczególnych odcinków torów. Służby MPK sp. z o.o. na bieżąco monitorują stan infrastruktury. Wszelkie usterki i awarie są 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, podstacji trakcyjnych, torów, zwrotnic i systemu ich sterowania co daje również możliwość zachowania gwarancji.

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 roku 2019 stawka za przewozy tramwajowe została podniesiona i pokryła koszty przewozów wraz z utrzymaniem infrastruktury tramwajowej.

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 2019 r. po analizie możliwości podjęto decyzję o pozostawieniu operacji autobusowych w dotychczasowej lokalizacji (z korektą rozbudowy zajezdni tramwajowej) oraz podjęciu działań w celu pozyskania pozostałości działki przy ul. Sikorskiego i rozbudowie placu postojowego i minimalnego zaplecza przeglądowego z uwzględnieniem możliwości postoju i obsługi autobusów. Wraz z zapleczem przy ul. Kołobrzeskiej rozwiąże to problem postoju i obsługi taboru autobusowego i tramwajowego, ale będzie to 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 MPK, zaistnieje potrzeba garażowania 12 zamówionych nowych tramwajów, które dostarczone zostaną w pierwszym/drugim kwartale 2020 r. W tym celu podjęliśmy działania i został uruchomiony parking na ul. Towarowej.

Biorąc pod uwagę 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 wieku i zawodowej zatrudnionych

Zatrudnienie w okresie objętym sprawozdaniem wynosiło 481 osoby. Struktura zatrudnienia według poszczególnych grup pracowniczych przedstawia się następująco:

	Ilość osób	Udział %
Zatrudnienie ogółem	481	100,0
w tym:		
- pracownicy na stanowiskach nierobotniczych	64	13,3
z tego :		
a) dyspozytorzy i mistrzowie	22	4,6
b) kasjerzy-sprzedawcy	1	0,2
- robotnicy	417	86,7
z tego:		
a) kierowcy autobusowi	254	52,8
b) motorniczowie	48	10,0
c) robotnicy warsztatu – autobus	68	14,1
d) robotnicy warsztatu – tramwaj	19	4,0
e) pozostali robotnicy	10	2,1
f) pozostali robotnicy – tramwaj	18	3,7

Stan zatrudnienia był uzupełniany, w miarę występujących potrzeb, pracą w ramach umów zlecenia: kierowcy autobusów – 16 osób oraz piloci obsługi codziennej (tankowanie autobusów) – 2 osoby.

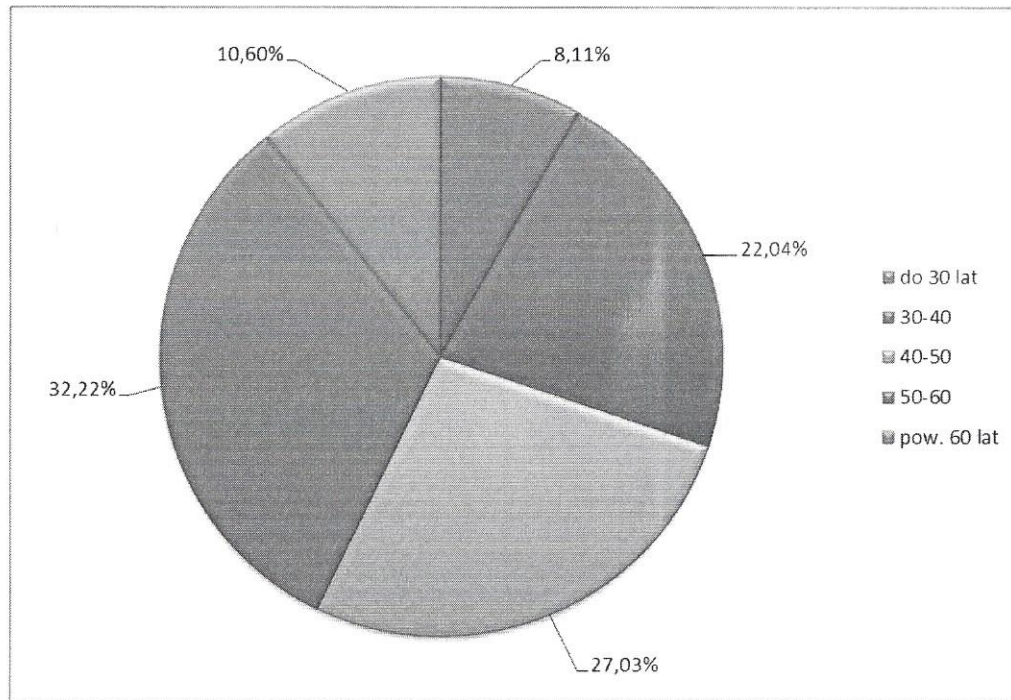
Daje to sumarycznie:

Zatrudnienie ogółem	499	100,0
w tym:		
- pracownicy na stanowiskach nierobotniczych	64	12,8
z tego bezpośrednio produkcyjni	22	4,4
- robotnicy	435	87,2
z tego:		
a) kierowcy autobusowi	270	54,1
b) motorniczowie	48	9,7
c) robotnicy warsztatu – autobus	70	14,0
d) robotnicy warsztatu – tramwaj	19	3,8
e) pozostali robotnicy	10	2,0
f) pozostali robotnicy – tramwaj	18	3,6

Średni wiek pracowników wynosi 47 lat, a przeciętny staż pracy w przedsiębiorstwie to 12 lat.

Struktura wiekowa pracowników przedstawia się następująco:

do 30 lat	30-40	40-50	50-60	pow. 60 lat
39	106	130	155	51



Pracownicy poniżej 30 roku życia stanowią 8,11% ogółu zatrudnionych. Najliczniejszą grupę stanowią pracownicy w wieku 50 – 60 lat i jest to 155 osób, co stanowi 32,22% załogi.

Planowane zmiany w zakresie usług przewozowych realizowanych przez Spółkę wpłyną w istotny sposób na wielkość i strukturę zatrudnienia.

2. Opis świadczeń socjalnych (ZFSS)

Działalność socjalna realizowana była zgodnie z preliminarzem dochodów i wydatków funduszu świadczeń socjalnych na 2019 r. Środki zakładowego funduszu świadczeń socjalnych w 2019 r. przeznaczono na:

- dopłatę do wypoczynku pracowników z tytułu korzystania z urlopu wypoczynkowego w wymiarze co najmniej 14 kolejnych dni kalendarzowych. Wysokość dopłaty do wypoczynku uzależniona była od dochodu na osobę w rodzinie,
- działalność kulturalno – oświatową (spotkanie noworoczne – choinka i paczki dla dzieci pracowników) oraz wydatki na wyjścia kulturalno - rozrywkowe,
- kulturę fizyczną – działalność zakładowych sekcji sportowych (sekcja wędkarska „Karaś”, sekcja strzelecka, sekcja piłkarska),
- inną działalność socjalną – zapomogi dla pracowników,
- pomoc socjalną dla emerytów i rencistów.

Wykorzystanie funduszu świadczeń socjalnych w roku 2019 w stosunku do planu wyniosło 96,7% i stanowi kwotę 789 961 zł.

3. Opis pozostałych świadczeń (szkolenia)

Główny kierunek szkoleniowy w 2019 roku położony został na:

1. szkolenie okresowe kierowców wykonujących przewóz drogowy – 70 osób,
2. szkolenie na kierowców kat. C i D – 12 osób,
3. szkolenie kierowców autobusów na motorniczych – 11 osób,
4. szkolenia kwalifikacyjne przygotowujące do uzyskania świadectwa kwalifikacyjnego do eksploatacji, instalacji i sieci (elektroenergetyczne, energetyczne, spawalnicze) – 10 osób,
5. szkolenie z zakresu czynności przetokowych/manewrowych – 6 osób
6. szkolenie z zakresu informatyki – 2 osoby,
7. szkolenie z zakresu dozoru technicznego – 1 osoba,
8. szkolenia doskonalące w zakresie ekonomicznym, finansowym, ubezpieczeń społecznych, prawa pracy oraz zamówień publicznych – 38 osób.
9. szkolenia okresowe z zakresu bhp – 192 osoby.

Kwota wydatkowana na szkolenia w roku 2019 wyniosła 113 904 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 68 szt. autobusów komunikacji miejskiej w tym 40 szt. standard (maxi) i 28 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 i uzupełniany ilościowo zakupem autobusów używanych.

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:

- obniżenie zanieczyszczenia środowiska (wyższa norma Euro = niższa emisja szkodliwych substancji w spalinach), z tendencją obniżenia jej do „0”

- 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,
- 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 zakupu taboru w latach 2013 – 2017 wyniosła 75.183 tys. zł, która została sfinansowana w:

- 10% środkami własnymi,
- 90% długoterminowym kredytem inwestycyjnym.

Na ten cel uzyskano preferencyjne kredyty ze środków:

- Banku Rozwoju Rady Europy (CEB),
- Europejskiego Banku Inwestycyjnego (EBI),
- 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 przewiduje 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.

W 2019 r. Spółka nie dokonywała istotnych inwestycji z uwagi na ograniczone środki z amortyzacji, która w znacznej części była przeznaczona na spłatę finansowych zobowiązań inwestycyjnych, zaciągniętych w latach ubiegłych. Podjęte już w 2018 r. ograniczenia inwestycyjne miały na celu poprawę zdolności kredytowej, która jest niezbędna do kontynuowania przyjętych w umowie wykonawczej założeń inwestycyjnych na lata 2018 – 2022 w tym zakup taboru. Należy wskazać, że przyjęte wielkości planu wymiany taboru będą ulegały weryfikacji w miarę zmniejszenia przez ZDZiT zadań przewozowych trakcji autobusowej MPK.

Na sfinansowanie 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

Dynamiczny rozwój transportu ostatnich dekad jest istotnym czynnikiem rozwoju gospodarczego świata i jednocześnie znaczącym źródłem uciążliwości i problemów istotnych szczególnie w skali lokalnej, zwłaszcza w dużych aglomeracjach miejskich. Niekorzystne skutki transportu odczuwa zarówno środowisko przyrodnicze, jak i społeczeństwo, któremu powszechny rozwój tego sektora umożliwił swego czasu przekroczenie istotnej bariery rozwoju cywilizacyjnego. Niezwykle istotnym zagadnieniem w obliczu współczesnych zagrożeń ze strony transportu jest zapobieganie ich występowaniu, a gdy nie jest to możliwe – ograniczanie ich presji na środowisko oraz skali i zasięgu negatywnych skutków. Transport przyczynia się do degradacji środowiska naturalnego i negatywnie oddziałuje na samego człowieka.

Presja transportu drogowego na środowisko oraz zdrowie i życie ludzi w porównaniu z jakimkolwiek innym sektorem transportu jest niezwykle znacząca.

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 poprzez prowadzenie działań prewencyjnych (zapobieganie powstawaniu zagrożeń) oraz działań redukcyjnych (ograniczenie emisji).

W naszej Spółce ograniczenie emisji zaznacza się poprzez odnawianie eksploatowanego taboru autobusowego.

Poniżej przedstawiono zestawienie taboru spełniającego odpowiednie normy emisji spalin:

	2018	2019
EURO 6	46	46
EURO 5	45	48
EURO 4	11	8
EURO 3	39	39
EURO 1, 2	16	16

Z tytułu opłaty za wprowadzenie gazów lub pyłów do atmosfery spółka poniosła w ostatnich latach koszty w wysokości: 2018 – 21,7 tys. zł, 2019 – 22,6 tys. zł.

W związku z użytkowaniem myjni autobusowej i wprowadzaniem do miejskiej sieci kanalizacyjnej zanieczyszczeń olejowych oraz smarów spółka posiada pozwolenie wodnoprawne. 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, odstojników, sieci kanalizacyjnej). Koszty z tego tytułu kształtują się na poziomie ok. 8,5 tys. zł rocznie.

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 2019 r. wykonano zadanie projektowe polegające na rozbudowie budynku obsługi codziennej o nową myjnię autobusową spełniającą najwyższe wymagania środowiskowe. Przyczyni to się do znacznego ograniczenia zużycia wody oraz polepszenia jakości odprowadzanych ścieków.

Gospodarka odpadami wytwarzanymi w Spółce obejmuje kilka płaszczyzn związanych z właściwym składowaniem, segregowaniem i przekazywaniem odpadów jednostkom prowadzącym działalność w zakresie ich minimalizacji, usuwania, unieszkodliwiania lub przetwarzania.

W zawieranych umowach na dostawy z wykonawcami umieszczane są klauzule dotyczące odbioru i zagospodarowania odpadów, które powstają po zużyciu eksploatacyjnych materiałów.

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

Gospodarka zużytymi oponami prowadzi do jak najmniejszej ilości wytworzenia odpadu poprzez wydłużanie przebiegów opon oraz jak największym odzysku i sprzedaży karkasów, które nadają się do ponownego bieżnikowania.

W przypadku przepracowanych (zużytych) olejów odpad jest odsprzedawany w celu jego dalszego przetworzenia i wykorzystania, np. w procesie regeneracji lub rerafinacji co w praktyce eliminuje szkodliwość jego usuwania (unieszkodliwiania), a tym samym ogranicza negatywny wpływ na środowisko i zdrowie.

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

W 2019 r. w związku ze zmianą ustawy o odpadach spółka uzyskała wpis do rejestru 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 2019r. 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 – 2020, 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	1 250 931,96 zł
w tym:	
- środki trwałe wysokocenne	1 210 767,16 zł
- środki trwałe niskocenne	40 164,80 zł
- wartości niematerialne i prawne	-

Środki trwałe wysokocenne to:

a) autobusy używane – 3 szt.	898 900,17 zł
w tym leasing finansowy- 3 szt.	759 288,75 zł
b) wyważarka do kół	18 507,00 zł
c) UPS-Cover	25 071,99 zł
d) urządzenie do montażu kół	44 400,00 zł
e) zamiatarka	70 575,00 zł
f) przyłącze do zasilania (baza MPK)	44 000,00 zł
g) monitoring w ciągu ul. Towarowej	38 000,00 zł
h) wyposażenie warsztatowe (podbijaki, piła, wiertarka itp.)	71 313,00 zł

Środki trwałe niskocenne to:

a) urządzenie do ładowania baterii trakcyjnych	9 522,80 zł
b) czytnik dalekiego zasięgu	6 842,00 zł
c) zaginarka	7 000,00 zł
d) myjka warsztatowa	8 300,00 zł
e) szlaban wjazdowy	8 500,00 zł

1.2. Amortyzacja środków trwałych i wartości niematerialnych i prawnych	12 230 232,34 zł
---	------------------

1.3. Środki trwałe w budowie – wzrost nakładów	89 190,00 zł
Na koniec roku obrotowego pozostało 104 190,00 zł	
dotyczące adaptacji budynku OC wraz z rozbudową; kwota nakładów 15 000,00 zł.	
z roku 2018 została wyksięgowana jako zaniechana inwestycja (projekt dostosowania OZK do potrzeb MPK).	

1.4. Nakłady inwestycyjne roku 2019 w kwocie 1 355 121,96 zł sfinansowano w 56,0% leasingiem finansowym oraz w 44,0% środkami własnymi.	
---	--

1.5. Środki trwałe są umorzone średnio	74,66 %
w tym: środki transportu	75,24 %

2. Aktywa obrotowe.

Majątek obrotowy wzrósł	1 329 100,39 zł
i dotyczy:	
a) obniżenia wartości	
- zapasów	498 520,84 zł

- krótkoterminowych rozliczeń międzyokresowych kosztów	85 235,19 zł
b) podwyższenia wartości	
- należności krótkoterminowych	374 062,16 zł
- inwestycji krótkoterminowych	1 538 794,26 zł
Należności:	
a) wzrosły w pozycji	
dostawy i usługi	116 504,43 zł
- podatki i opłaty	45 065,46 zł
- inne	212 492,27 zł

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

Nie występują należności przeterminowane.

Na dzień 11.03.2020r. uregulowano 100,0% należności z tytułu dostaw i usług.

3. Kapitał własny Spółki zwiększył się	2 428 270,89 zł
w tym:	
- kapitał podstawowy – bez zmian	-
- kapitał zapasowy – zmalał	809 328,60 zł
- wynik finansowy netto – wzrósł	3 237 599,49 zł
- kapitał z aktualizacji wyceny środków trwałych – bez zmian	-

4. Rezerwy na zobowiązania

wzrosły w tym:	649 000,00 zł
- rezerwy na świadczenia emerytalne i podobne – wzrosły	600 000,00 zł
- pozostałe rezerwy- wzrosły	49 000,00 zł

5. Zobowiązania długoterminowe

- zmaląły	8 872 720,46 zł
-----------	-----------------

Na zmianę wartości zobowiązań wpłynęło przekwalifikowanie zgodnie z ustawą o rachunkowości zobowiązań długoterminowych na zobowiązania krótkoterminowe przypadające do spłaty w 2020r.

- zmniejszenie kredytów	8 776 524,00 zł
- zmniejszenie leasingu finansowego	96 196,46 zł

6. Zobowiązania krótkoterminowe

z wyłączeniem Funduszy specjalnych zmaląły	3 473 474,19 zł
z tego:	
a) wzrosły w pozycjach:	
- z tyt. podatków i ubezpieczeń społecznych	191 141,37 zł
- z tyt. wynagrodzeń	190 306,01 zł
b) obniżyły się w pozycjach:	
- kredyty i pożyczki oraz inne zobowiązania finansowe	3 233 546,93 zł
- dostaw i usług	485 812,87 zł
- inne	135 561,77 zł

Terminowość regulowania zobowiązań budżetowych i wobec kontrahentów była przestrzegana. Zobowiązania krótkoterminowe występujące w bilansie zostały uregulowane w miesiącu styczniu i lutym 2020r. poza kredytami i leasingiem finansowym. Nie stwierdzono zobowiązań przeterminowanych.

7. Fundusz Świadczeń Socjalnych wzrósł

81 507,02 zł

- wydatki realizowano zgodnie z regulaminem ZFŚS.

8. Rozliczenia międzyokresowe przychodów

zmały 384 367,10 zł

w tym:

- środki trwałe otrzymane nieodpłatnie i inne - zmniejszenie 82 045,99 zł
- prawo wieczystego użytkowania gruntów - zmniejszenie 138 494,28 zł
- inwestycje sfinansowane ze środków
Ochrony Środowiska i premią energetyczną - zmniejszenie 261 009,60 zł
- szkody komunikacyjne- zwiększenie 97 182,77 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 3 913 603,37 zł

w tym:

- sprzedaż usług wzrosła 4 067 755,46 zł
- sprzedaż materiałów i towarów zmniejszyła się 154 152,09 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.

Zwiększone przychody ze sprzedaży usług komunikacyjnych w 2019 r. są efektem wzrostu wykonanych wozokilometrów autobusowych przy niższej o 0,27 zł stawce wzkm i wyższej o 3,67 zł. stawce za pockm w stosunku do roku 2018.

Natomiast zmniejszenie sprzedaży towarów (biletów) jest skutkiem wzrostu sprzedaży biletów w pojazdach za pośrednictwem biletomatów.

G. Pozostałe przychody operacyjne wzrosły 1 009 283,32 zł
głównie z powodu rozliczenia wyższych wartości szkód komunikacyjnych- zarówno autobusowych jak i tramwajowych.

J. Przychody finansowe wzrosły 1 237,67 zł
jednakże 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 wzrosły	232 113,03 zł
wzrost dot. w szczególności pozycji:	
- materiałów i energii	286 tys. zł
- wynagrodzeń, ubezpieczeń społecznych i innych świadczeń	3 579 tys. zł
- pozostałych świadczeń pracowniczych	105 tys. zł
a zmniejszenie:	
- usług obcych	147 tys. zł
- amortyzacji	3 418 tys. zł
H. Pozostałe koszty operacyjne wzrosły	1 272 501,88 zł
przede wszystkim z powodu zwiększenia w 2019r. wartości napraw powypadkowych .	
K. Koszty finansowe zmniejszyły się	335 584,04 zł
głównie z tytułu spłaty znacznej części kredytów inwestycyjnych, co wpłynęło na niższy poziom zapłaconych odsetek.	

11. Przychody ze sprzedaży usług, materiałów i towarów na 1 zatrudnionego wynoszą 164 295,00 zł i w porównaniu do roku 2018 wzrosły o 0,6%.

12. Koszty działalności operacyjnej na 1 zatrudnionego wynoszą 156 238,00 zł – spadek w stosunku do 2018 r. o 3,9%

Koszty działalności podstawowej na 1 jednostkę przewozową ogółem wynoszą 11,23 zł – wzrost o 3,8% do 2018 r. w tym:

a) koszt na 1 wzkm w 2019r. wyniósł 10,27 zł. przy 10,67 zł. w 2018r. (spadek o 3,8%),

b) koszt na 1 pockm w 2019r. wyniósł 18,66 zł. przy 19,18 zł. w 2018r. (spadek o 2,7%)

13. Działalność Spółki za 2019 r. zamknęła się zyskiem netto w kwocie 2 428 270,89 zł.

Dodatni wynik finansowy jest wypadkową wielu działań a w szczególności:

- urealnienia przez Gminę Olsztyn stawki pociągokilometra za przewozy tramwajowe, co pozwoliło pokryć wszystkie koszty a także wygenerować zysk na tej działalności ;

- wnikliwego przeglądu ponoszonych kosztów i wprowadzenia ostrzejszej dyscypliny kosztowej, co również znalazło pozytywne odzwierciedlenie w wyniku finansowym 2019 roku.

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		
		2019	2018	Zmiany + -
1	2	3	4	5
1.	SUMA BILANSOWA	40 130 125,01	49 701 908,85	- 9 571 783,84
	WYNIK FINANSOWY NETTO	+ 2 428 270,89	- 809 328,60	3 237 599,49
	Przychody ze sprzedaży netto produktów, towarów i usług	81 983 074,89	78 069 471,42	3 913 603,37
I.	Wstępna analiza bilansu			
	Złota reguła bilansowania %	46,61	29,89	+ 16,72
	Złota reguła bilansowania II %	291,61	428,01	- 136,40
	Złota reguła finansowania %	53,71	30,42	+ 23,29
II.	Wskaźniki rentowności			
4.	Rentowność majątku %	6,05	- 1,63	+ 7,68
5.	Rentowność sprzedaży netto %	2,86	- 1,01	+ 3,87
6.	Rentowność kapitałów własnych	17,32	- 6,98	+ 24,30
III.	Wskaźniki płynności finansowej			
7.	Wskaźnik płynności finansowej I stopnia - krotność	0,34	0,23	+ 0,11
8.	Wskaźnik płynności finansowej II stopnia- krotność	0,26	0,13	+ 0,13
9.	Wskaźnik płynności finansowej III stopnia- krotność	0,11	0,03	+ 0,08
IV.	Wskaźniki rotacji (obrotowość)			
10.	Szybkość obrotu należnościami w dniach	7	7	0
11.	Wskaźnik szybkości spłaty zobowiązań w dniach	10	13	- 3
12.	Szybkość obrotu zapasami w dniach	5	5	0

15. Zarząd Spółki proponuje zysk netto w kwocie **2 428 270,89 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**

Rada Nadzorcza MPK sp. z o.o. w Olsztynie Uchwałą Nr 242/2019 z dnia 26.03.2019 r. z ważnych powodów uniemożliwiających dalsze pełnienie obowiązków odwołała Pana Mieczysława Królaka z funkcji Prezesa Zarządu MPK sp. z o.o. w Olsztynie z dniem 26.03.2019 r. W związku z powyższym Rada Nadzorcza MPK sp. z o.o. w Olsztynie Uchwałą Nr 243/2019 z dnia 26.03.2019r. powołała Pana Jerzego Romana na funkcję Prezesa Zarządu MPK sp. z o.o. w Olsztynie z dniem 26.03.2019 r.

Olsztyn, dnia 24.03.2020 r.

PREZES ZARZĄDU

Jerzy Roman