



Sprawozdanie Zarządu z działalności

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

w 2021 roku



Olsztyn, kwiecień 2022 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	3
Potwierdzenie stosowania ładu korporacyjnego	3
II. OPIS ZMIAN, KTÓRE NASTĄPIŁY W ROKU SPRAWOZDAWCZYM	3
1. Formy prawnej	3
2. Struktury własności kapitału	3
3. Zakresu działalności – realizacji zadań	4
Komunikacja autobusowa	4
Komunikacja tramwajowa	7
4. Liczby oddziałów	7
5. Polegające na łączeniu, przejęciu lub podziale jednostki	7
6. Opis zamiaru zmian formy prawnej, liczby oddziałów czy organizacji itp.	7
III. SYTUACJA JEDNOSTKI NA TLE BRANŻY I CAŁEJ GOSPODARKI	7
IV. SPRZEDAŻ I PORTFEL ZAMÓWIEŃ	9
V. PRODUKCJA	10
VI. PRZEWIDYWANY ROZWÓJ JEDNOSTKI	10
VII. WAŻNIEJSZE OSIĄGNIĘCIA W DZIEDZINIE BADAŃ I ROZWOJU	13
VIII. PERSONEL I ŚWIADCZENIA SOCJALNE	14
1. Informacja o liczbie, strukturze zawodowej, wieku i wykształceniu zatrudnionych	14
2. Opis świadczeń socjalnych	16
3. Opis pozostałych świadczeń (szkolenia)	16
IX. INWESTYCJE	16
X. ŚRODOWISKO NATURALNE	18
XI. FINANSOWANIE	19
XII. SYTUACJA MAJĄTKOWA, FINANSOWA I DOCHODOWA	20
XIII. UDZIAŁY WŁASNE	24
XIV. INSTRUMENTY FINANSOWE	24
XV. BADANIA I ROZWÓJ	24
XVI. SZCZEGÓLNE ZDARZENIA	25

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).

Władze Spółki.

1. Zgromadzenie Wspólników

Zgromadzenie Wspólników reprezentuje Prezydent Olsztyna.

2. Rada Nadzorcza

W okresie sprawozdawczym Rada Nadzorcza X kadencji działała w sześciuosobowym składzie powołanym przez Zgromadzenie Wspólników uchwałą nr 340 i nr 341 z dnia 17.06.2019 r. oraz uchwałą nr 367/2021 z dnia 18.01.2021 r.

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

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

3. Zarząd Spółki

Na dzień 31.12.2021 r. Zarząd Spółki był jednoosobowy:

Prezes Zarządu - Jerzy Roman.

4. Prokurenci

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

Posiadane oddziały i ich siedziby – nie dotyczy.

Potwierdzenie stosowania ładu korporacyjnego – nie dotyczy.

II. OPIS ZMIAN, KTÓRE NASTĄPIŁY W ROKU SPRAWOZDAWCZYM

1. **Formy prawnej** – nie dotyczy.

2. **Struktury własności kapitału** – nie dotyczy.

3. Zakresu działalności – realizacji zadań

Od dnia 1 stycznia 2011 roku został wprowadzony nowy system zarządzania i organizacji komunikacji miejskiej w Olsztynie. W wyniku wprowadzenia tych zmian organizatorem przewozów jest Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu w Olsztynie, a zakres działania Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Olsztynie został ograniczony do roli operatora.

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 2021 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.

Początków systemu olsztyńskiej komunikacji miejskiej należy dopatrywać się w czasach przed I wojną światową a konkretnie w roku 1907. Wtedy to po raz pierwszy ulicami stolicy Warmii i Mazur przejechał tramwaj elektryczny. Trolejbusy rozpoczęły jazdę w dniu 1 września 1939 r. Autobusy miejskie wyjechały na olsztyńskie ulice w czasie II wojny światowej.

W 2021 roku MPK sp. z o.o., ze względu na ograniczenia z powodu pandemii, przewozy pasażerskie realizowało na 37 autobusowych liniach komunikacyjnych, w tym:

- a) 25 dziennych zwykłych,
- b) 4 dziennych zwykłych dowozowych do tramwaju,
- c) 4 dziennych zwykłych szkolnych, kursujących tylko w okresie szkolnym w dni robocze,
- d) 2 nocnych,
- e) 2 sezonowych – jedna miejska wakacyjna, druga z wybiegami poza granice miasta (w okresie od kwietnia do października).

Spośród funkcjonujących w przekroju całego roku linii autobusowych 35 to linie dzienne miejskie, 2 nocne – nr N01 i N02 oraz 2 sezonowe – jedna miejska wakacyjna – nr 307, druga okresowa – nr 304 (w okresie od kwietnia do października).

Liniami miejskimi z wybiegami poza miasto Spółka przewoziła pasażerów do miejscowości: Ameryka, Barczewo, Bartąg, Dorotowo, Dywity, Gryźliny, Kaplityny, Kieźliny, Klewki, Klebark Mały, Klebark Wielki, Klewki, Łęgajny, Miodówko, Nikielkowo, Olsztynek, Różnowo, Słupy, Stawiguda, Szczęsne, Tomaszkowo, Wójtowo, Wróćkowo, Zezuj.

Z uwagi na panującą pandemię koronawirusa zakładany plan pracy przewozowej na 2021 rok był na bieżąco korygowany przez organizatora przewozów. Zdecydowanie niższy popyt na usługę przewozów przełożył się na mniejsze wpływy ze sprzedaży biletów do ZDZiT, czego skutkiem były wprowadzone ograniczenia w zakresie przewozów pasażerskich przejawiające się likwidacją części kursów rozkładowych na wybranych liniach. Dokonane korekty zakresu usług na poszczególnych liniach spowodowały w 2021 r. zmniejszenie ilości wozokilometrów w stosunku do roku 2020 (w 2020 r. było to 6 199 tys. wzkm, a w 2021 r. 5 840 tys. wzkm).

Zakładane przez organizatora efekty zadaniowe MPK sp. z o.o. w latach 2020 - 2021.

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

Zakładane przez organizatora efekty zadaniowe MPK sp. z o.o. w latach 2021 – 2022.

	Stan na 2021 r.			Stan na 01.01.2022 r.		
	Autobus	Tramwaj	Razem	Autobus	Tramwaj	Razem
Ilość linii	35	3	38	34	3	37
wzkm dzień roboczy	19 093	2 499	21 592	19 823	2 155	21 978
wzkm rok	5 839 700	742 000	6 581 700	5 901 200	710 000	6 611 200
Autobusy w ruchu	125	12	137	121	10	131

W styczniu 2021 r. organizator przewozów dokonał korekty rozkładowej kilkunastu linii, której efektem była optymalizacja czasu pracy kierowców. Ponadto, ze względu na zmniejszony popyt w dobie pandemii, skorygowano rozkłady jazdy linii obsługujących campus studencki oraz linie dowozowe do tramwaju 201, 203 i 205 i zawieszono uruchomioną wcześniej dla uczniów linię z Gminy Purda – 104. W lutym i marcu kontynuowano cykl zmian mających na celu dalszą optymalizację przerw na pętlach i łączach zadań przewozowych. W czerwcu nastąpił kolejny etap w redukcji kursów – dokonano kompleksowych zmian polegających na zmniejszeniu liczby kursów w godz.18-21 na większości linii. W okresie wakacji dostosowano rozkład linii 131 do występujących potrzeb, na wniosek Gminy Dywity zmieniono status przystanku „Cmentarz Dywity-Brama Zachodnia” na stały oraz dokonano korekty łączy zadań w rozkładzie „Roboczy wolny od nauki szkolnej”. Od sierpnia z powodu rozpoczętych prac związanych z budową nowej linii tramwajowej wielokrotnie wprowadzano nowe organizacje ruchu oraz zmieniano trasy linii:

- zamknięcie ul. Wilczyńskiego w rejonie Pieczewa – zmiana tras linii: 113, 120, 130, 131 i N01; uruchomienie linii Z-13;
- zamknięcie al. Piłsudskiego – zmiana tras linii: 105, 106, 110, 113, 117, 128;
- zamknięcie wlotu ul. Wańkowicza – zmiana tras linii: 121, 205 i N01;
- dalszy odcinek zamknięcia al. Piłsudskiego – zmiana tras linii: 105, 106, 113, 128;
- zamknięcie ul. Żołnierskiej – zmiana tras linii: 111, 117, 116, 131;

We wrześniu 2021 r. organizator dokonał korekty rozkładów jazdy linii: 101, 106, 127, 128. Jednocześnie wydłużono trasy linii 201 i 203 do przystanku „Bilitewskiego”, a na linii 129 na wniosek Gminy Stawiguda uruchomiono nowy przystanek „Dorotowo-Kepijko” i ze względu na zmianę organizacji ruchu w miejscowości Olsztynek zmieniono jej trasę. W październiku, ze względu na niższy wskaźnik zachorowań na koronawirusa oraz powrót dzieci, młodzieży do szkół i uczelni powrócono do planu przewozowego sprzed początku pandemii (z wyłączeniem linii 202 i 204) oraz na wniosek Gminy Barczewo skorygowano rozkłady linii 114 i 124. Ponadto, ze względu na prace remontowe w okolicy przystanku Plac Pułaskiego, tymczasowo zmieniono lokalizację tego przystanku.

Wg stanu na 31 grudnia 2021 r. długość autobusowych linii komunikacyjnych wynosiła 419 km (bez nocnych i sezonowych), natomiast długość tras 223 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 2021 r. eksploatowała średnio 154,9 pojazdów, a wg stanu na 31 grudnia posiadała 154 szt. Z posiadanej liczby 5 szt. to midibusy, 92 szt. autobusy średniopojemne i 57 szt. przegubowe. W 2021 r. w stosunku do 2020 r. ilościowy stan taboru autobusowego zmniejszył się: zlikwidowano 13 pojazdów, a jednocześnie nabyto 9 szt. używanych autobusów. Do ruchu kierowanych były średnio 113,8 pojazdów, a w szczyście przewozowym w dniu roboczym średnio 120 szt.

Średni wiek taboru MPK sp. z o.o. wynosi 9,97 lat (dla badanej próby w komunikacji miejskiej w Polsce średni wiek taboru wynosił 9,4 lat. Spośród respondentów 50% eksploatuje tabor więcej niż 9-letni, a 10% - więcej niż 14-letni).

W 2021 r. autobusy w ramach przewozów liniowych wykonały 5 839,7 tys. wozokilometrów na planowane 5 919,5 tys.

Wszystkie linie autobusowe obsługiwane są przez MPK sp. z o.o. pojazdami dostosowanymi do przewozu osób niepełnosprawnych. Z posiadanych 154 pojazdów to autobusy marki: SOLARIS – 111 szt., SCANIA – 17 szt., VOLVO – 4 szt., MAN - 22 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).

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

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

Wszystkie autobusy posiadają monitoring wizyjny oraz ekrany na których wyświetlają się nazwy wszystkich przystanków na danej linii. Na ekranie wyświetla się nazwa przystanku na którym w chwili zatrzymania znajduje się autobus, wyświetlają się nazwy następnych przystanków oraz nr linii, których autobusy zatrzymują się na tym przystanku. Ponadto na ekranie 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 Braill'a., a 121 autobusy tj. 79% posiada klimatyzację.

W dziedzinie komunikacji miejskiej gotowość techniczna pojazdów stanowi bardzo ważne kryterium oceny działalności przedsiębiorstwa. MPK sp. z o.o. prowadzi stały monitoring procesu eksploatacji pojazdów w celu zapewnienia bieżącej gotowości całego systemu komunikacji zbiorowej w Olsztynie. Wskaźnik gotowości technicznej dla autobusów Spółki wynosi 89,7% (dla badanej próby w komunikacji miejskiej w Polsce wskaźnik gotowości technicznej kształtował się na poziomie 81,5%). Drugim bardzo ważnym parametrem jest średnia prędkość eksploatacyjna. W 2019 roku organizator przewozów, we współpracy z MPK sp. z o.o., podjął działania, w wyniku których średnia prędkość eksploatacyjna autobusu w 2020 i 2021 r. zwiększyła się do 13,6 km/h. Zwiększenie prędkości to rezultat takich zmian w organizacji pracy, aby przy tych samych nakładach zwiększyć ilość pracy przewozowej, a tym samym zwiększyć wydajność. Dzięki tym działaniom zostały skrócone postoje na pętlach. W poprzednich latach średnia prędkość kształtowała się na poziomie 13 km/h. Istotnym dla operatora przewozów jest wskaźnik wykorzystania taboru. Wskaźnik wykorzystania taboru autobusowego w Spółce wynosi 73,5% (dla badanej próby w komunikacji miejskiej w Polsce wskaźnik ten wynosi 77,2%). 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 wzmaga on poczucie bezpieczeństwa w pojazdach. Zważywszy na jakość świadczonych usług przewozowych Spółka sukcesywnie wymienia tabor autobusowy co powoduje ograniczenie liczby autobusów bez klimatyzacji, a tym samym ma bezpośrednie przełożenia na poprawę komfortu podróży pasażerów oraz na bieżąco dostosowuje strukturę taboru do występujących potrzeb przewozowych.

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

Komunikacja tramwajowa

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

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

Od 19 grudnia 2015 r. Spółka rozpoczęła i kontynuuje przewozy tramwajowe realizowane 12 tramwajami na trzech liniach: nr 1 Wysoka Brama – Kanta, nr 2 Dworzec Główny – Kanta, nr 3 Uniwersytet– Prawocheńskiego – Dworzec Główny.

Wg stanu na 31 grudnia 2021 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. Z powodu pandemii koronawirusa w okresie styczeń – wrzesień 2021 roku linia ta była całkowicie zawieszona i od stycznia br. nie funkcjonuje do dzisiaj.

Na koniec 2021 r. Spółka posiadała 26 tramwajów: 15 marki SOLARIS i 11 marki DULMAZLAR PANORAMA. Do ruchu kierowanych było odpowiednio: dzień roboczy – 12 szt., sobota – 12 szt., niedziela – 10 szt.

W 2021 r. w ramach przewozów liniowych tramwaje wykonały 742 tys. pociągokilometrów na planowane 741,2 tys.

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

Transportem miejskim określa się sferę działalności gospodarczej polegającej na wykonywaniu usług przewozowych na terenie miasta oraz obszarach podmiejskich. Problematyka transportu miejskiego dotyka w głównej mierze zagadnień transportu pasażerskiego, więc termin ten bywa stosowany zamiennie z terminem komunikacja miejska. Komunikacja zbiorowa w większości miast Polski zarówno w Olsztynie oparta jest głównie o autobusy i tramwaje.

Komunikacja miejska służy przemieszczeniom osób na terenach zurbanizowanych w miastach. W praktyce gospodarczej pojęcie transport miejski można definiować jako regularny, publiczny transport zbiorowy wykonywany na zlecenie samorządowego organizatora transportu. Organizator komunikacji miejskiej podejmuje dużo szersze

działania niż organizacja samego procesu przewożenia pasażerów. Zajmuje się on także m.in. obsługą taboru, zarządzaniem infrastrukturą, udostępnianiem informacji pasażerskiej itp. Najpowszechniej stosowanym środkiem transportu zbiorowego są autobusy. Popularność ich stosowania wynika z faktu, że wykorzystują ogólnodostępną infrastrukturę drogową. Elementami infrastruktury transportu miejskiego są trasy, przystanki, węzły przesiadkowe, zajezdnie oraz wszelkie urządzenia służące obsłudze pasażerów (w tym biletomaty, systemy informacji pasażerskiej itp.).

Inwestując w komunikację miejską 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.

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 możliwości strategii samorządu dla tego obszaru usług w tym budżetu miasta oraz sytuacji cenowo/kosztowej na rynku paliw i energii elektrycznej.**

W Polsce miejska komunikacja stanowi jeden z głównych wydatków w miejskich budżetach. Wyzwania stojące przed polskimi miastami w zakresie komunikacji to: większy zasięg i częstotliwość połączeń, wymiana dzisiejszej floty autobusów na zeroemisyjne.

Zgodnie z ustawą z dnia 11.01.2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych jednostka samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000, 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. Wobec powyższego w najbliższych latach Spółka będzie musiało zainwestować w nowoczesne pojazdy i wymienić ok. 50-60 autobusów. Koszt 1 autobusu elektrycznego to kwota 2,2 - 2,7 mln zł. Uwzględniając powyższe przeprowadzona analiza wskazuje na fakt, iż inwestycja będzie dla Spółki niemożliwa do realizacji, bez pozyskania bezzwrotnego zewnętrznego dofinansowania na poziomie ok. 80% kosztów netto.

Dotychczas, dzięki wsparciu ze środków unijnych oraz krajowych programów Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW) w polskich miastach jeździ 638 autobusów elektrycznych. W 2021 roku przybyło ich 219, z czego 214 to autobusy miejskie, 2 zostały zakupione do przewozów szkolnych, a 3 to minibusy. Liderem wśród miast jest Warszawa, po której jeżdżą 162 elektrobusey. Na drugim miejscu jest Kraków, który ma 78 takich autobusów, a podium zamyka Jaworzno z 44 elektrobuseami. Beneficjentami programu NFOŚiGW mogli być organizatorzy i operatorzy publicznego transportu zbiorowego, w tym m.in. samorządy. W związku z tym w ramach naboru wniosków w dniu 15.01. 2021 r. złożyliśmy do NFOŚiGW wniosek o dofinansowanie zakupu 20 autobusów elektrycznych w formie dotacji w ramach programu

priorytetowego „Ochrona atmosfery Zielony transport publiczny”. Niestety mimo prawidłowo złożonego wniosku został on rozpatrzony negatywnie. Do grudnia 2021 w ramach programu „Zielony Transport Publiczny” w drugim naborze do NFOŚiGW wpłynęło 101 kolejnych wniosków. Ich wartość opiewa na ponad 1,3 mld zł. Samorządy chcą kupować nie tylko elektryczne ale również wodorowe autobusy. Wsparcie NFOŚiGW jest kierowane przede wszystkim do średnich i małych miast, które najbardziej potrzebują impulsów rozwojowych.

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. Rok 2020 i 2021 przeszedł do historii jako okres niespodziewanego i głębokiego kryzysu światowego związanego z pandemią Covid-19. Problemy nie ominęły oczywiście transportu publicznego, w tym komunikacji miejskiej. Najbardziej spektakularnym stał się spadek liczby przewożonych pasażerów, a co za tym idzie – znaczny spadek przychodów ze sprzedaży biletów. Gwałtowny spadek przewozów komunikacji miejskiej i wynikający z niego spadek przychodów, postawił wielu organizatorów i operatorów transportu miejskiego w bardzo trudnej sytuacji ekonomicznej. Sytuacja ta dotknęła również organizatora przewozów na terenie Olsztyna jaki i naszą Spółkę jako operatora. Pierwsze miesiące lockdownu były trudne, organizatorzy i operatorzy transportu miejskiego stanęli przed wieloma wyzwaniami, które trzeba było szybko rozwiązać. Doświadczenie ponad roku funkcjonowania w pandemicznych warunkach sprawiło, że nauczyliśmy sobie radzić z nową rzeczywistością. Zachowanie norm sanitarnych, dezynfekcja taboru, odpowiednie oznakowanie i procedury postępowania stworzyły dobrą bazę do udoskonalania strategii funkcjonowania transportu publicznego w pandemicznych warunkach. Odpowiednie procedury zapewniające bezpieczeństwo zarówno pasażerom jaki i pracownikom, to podstawowy warunek sprawnego funkcjonowania transportu publicznego w trakcie pandemii.

MPK sp. z o.o. w Olsztynie świadczy usługi w zakresie przewozów autobusowych i tramwajowych w oparciu o zawarte z Gminą Olsztyn dwie umowy wykonawcze. Na dzień dzisiejszy jesteśmy jednym z dwóch operatorów wykonujących na terenie Olsztyna i do gmin ościennych usługi przewozowe autobusowe zlecane przez organizatora przewozów. W 2021 r. obsługiwaliśmy ok. 73% rynku przewozowego autobusowego. Pierwotne założenia umowy w wysokości 7.560 tys. wozokilometrów zmniejszyły się i w 2021 roku wyniosły 5 839,7 tys. wozokilometrów, w porównaniu do 2020 r. spadek o 5,8% (w 2020 r. było 6 199,4 tys. wzkm). Zakładany plan na 2022 r. wynosi 5 901,2 tys. wzkm.

Jeżeli chodzi o umowę w zakresie przewozów tramwajowych to na etapie jej zawierania planowane pociągokilometry wynosiły 944 tys. W 2021 r. w ramach przewozów liniowych tramwaje wykonały 742 tys. pociągokilometrów, w porównaniu do 2020 r. spadek o 6,3% (w 2020 r. było 791,7 tys. pockm). Zakładany plan na 2022 r. wynosi 710 tys. pockm., spadek w stosunku do 2020 r. o 10,3%. Na terenie Olsztyna jesteśmy jedynym operatorem wykonującym usługi przewozowe tramwajowe.

Pojazdy naszej 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 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 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. Należy podkreślić, że z zajezdni mogą wyjechać tylko pojazdy czyste tak wewnątrz jak i zewnątrz. Ponadto w trosce o bezpieczeństwo i zdrowie pasażerów autobusy i tramwaje Spółki są na bieżąco ozonowane i odkażane poprzez przecieranie wszystkich powierzchni, z którymi mają styczność pasażerowie. Cała przestrzeń autobusów i tramwajów jest również zamgławiana środkiem wiruso i bakteriobójczym.

V. PRODUKCJA – nie dotyczy

VI. PRZEWIDYWANY ROZWÓJ JEDNOSTKI

Rozwój komunikacji miejskiej to jeden z priorytetów polskich miast. 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. Jak widzimy, elektromobilność wcale nie jest perspektywą odległej przyszłości. Ta rewolucja dzieje się na naszych oczach. Jeszcze jakiś czas temu projekty elektryfikacji flot autobusów miejskich były innowacyjnymi przedsięwzięciami, na które decydowały się tylko niektóre miasta. W ciągu kilku lat tempo tej transformacji zdecydowanie wzrosło, wzrosła także społeczna świadomość i troska o środowisko. Autobusy elektryczne stają się więc elementem naszej codzienności. Jednak w prognozowaniu rozwoju sektora transportu publicznego, nie mogą zapominać o tym, że podobnie jak każdy obszar gospodarki, zмага się on z wpływem pandemii koronawirusa. Transport publiczny – komunikacja miejska musi zatem położyć także duży nacisk na bezpieczeństwo podróżowania.

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, 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. 6,2 mln. zł. Przeprowadzona przez Spółkę analiza wskazuje na fakt, że inwestycja będzie niemożliwa do realizacji, bez pozyskania bezzwrotnego zewnętrznego dofinansowania na poziomie minimum 80% kosztów netto. Wiele więc będzie zależało od tego, czy pozyskamy dofinansowanie ze źródeł zewnętrznych. W związku z powyższym mając na względzie przewidywany dalszy rozwój naszej Spółki, będziemy dalej aplikować w następnych naborach wniosków na dofinansowanie. Głównym miejscem realizacji projektu będzie według założeń zajezdnia przy ul. Sikorskiego oraz trzy krańcówki. W 2021 roku Spółka planowała zakup 20 szt. niskopodłogowych, z możliwością przewozu osób niepełnosprawnych, autobusów elektrycznych: 15 autobusów typu MAXI i 5 autobusów typu MEGA oraz zakup 14 szt. ładowarek w tym: dwustanowiskowe - 11 szt. i szybkie 3 kpl. Głównym celem naszego projektu było i jest ograniczenie emisji zanieczyszczeń poprzez zakup 20 autobusów elektrycznych. Całkowity koszt naszego przedsięwzięcia to 61 178 601 zł, w tym koszty kwalifikowane 49 738 700 zł, koszty

niekwalifikowane to podatek VAT – 11 439 901 zł, kwota dofinansowania z NFOŚiGW to 38 969 350 zł. Kwota dofinansowania stanowi 78,3% kosztów kwalifikowanych. Jak już pisaliśmy w ramach naboru wniosków w dniu 15.01. 2021 r. złożyliśmy 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 nasz został rozpatrzony negatywnie.

Jednocześnie należy wskazać, że miasto nie skorzystało z kolejnego naboru wniosków do drugiej edycji programu „Zielony transport publiczny”, którą Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej uruchomił pod koniec lipca 2021 r. Beneficjentami programu NFOŚiGW mogli być organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, w tym m.in. samorządy. Olsztyn nie ubiegał się o to dofinansowanie, ponieważ po analizie dokumentów okazało się, że miasto może otrzymać dofinansowanie w wysokości 20 procent, a nie zapowiadanych 80%. W związku z tym miasto zrezygnowało z udziału w konkursie, gdyż nie stać miasta na pokrycie pozostałej do zapłaty kwoty. Pod koniec grudnia 2021 roku rozpoczął się drugi nabór wniosków do rządowego programu inwestycji strategicznych w ramach Polskiego Ładu. Termin składania wniosków minął 15 lutego br. Wniosek mogła złożyć każda jednostka samorządu terytorialnego, a także związki samorządowe. Olsztyn wykorzystał kolejny nabór wniosków, aby pozyskać środki na zakup autobusów elektrycznych. Miasto złożyło wniosek o dofinansowanie zakupu 20 sztuk autobusów elektrycznych wraz z całą infrastrukturą do ładowania akumulatorów.

Na uwagę zasługuje fakt, 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 - 2021 znaczne środki finansowe ok. 1 540 tys. 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 naszej firmy, wykorzystując posiadane zasoby ludzkie, szkolimy kierowców autobusów na motorniczych. Posiadając pracowników z dwukierunkowym uprawnieniem tj. kierowca autobusu - motorniczy mamy możliwość lepszego wykorzystania potencjału pracowniczego. Spółka w ramach własnej działalności na bieżąco szkoli swoich pracowników głównie kierowców autobusów na motorniczych. W latach 2015-2021 przeszkoliliśmy 62 kierowców na motorniczych i nadal będziemy kontynuować te szkolenia.

Trudnym zagadnieniem dla Spółki była 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 – 2021 dokonała dodatkowych inwestycji zakupując pojazdy specjalistyczne do prac serwisowych na liniach tramwajowych i wkolejania, pojazd z zabudową wieżową do obsługi trakcji tramwajowej oraz zestaw toromierzy i zestaw przyrządów pomiarowych elektronicznych - wydatek ok. 6 mln. zł.

Infrastruktura torowa objęta była do końca 2020 roku gwarancją wykonawców poszczególnych odcinków torów. Służby MPK sp. z o.o. na bieżąco monitorują stan infrastruktury. Wszelkie usterki i awarie były bezzwłocznie zgłaszane, zgodnie z procedurą reklamacji inżynierowi kontraktu. Dodatkowo Spółka dla zapewnienia prawidłowego i bezpiecznego funkcjonowania przewozów zawarła z podmiotami zewnętrznymi umowy na bieżące utrzymanie i konserwację sieci trakcyjnej i systemu ich sterowania co dało również możliwość zachowania gwarancji. W okresie pogwarancyjnym od miesiąca czerwca 2021 r. (koniec umowy) jest kontynuowana tylko umowa na konserwację i naprawy systemu sterowania i ogrzewania zwrotnic. Wszelkie naprawy i konserwacje sieci torowo-energetycznej wykonywane są w całości własnymi siłami. Pozostałe elementy

infrastruktury torowo – sieciowej oraz 3 podstacje prostownikowe: „Sikorskiego”, „Żołnierska”, „Zajezdnia” (gdzie odbywa się zamiana prądu o napięciu 15kVAC na prąd o napięciu 600V DC) są 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, piłę do cięcia szyn, wiertarkę do szyn, spawarkę) oraz mierniki do pomiarów parametrów pracy urządzeń zainstalowanych w obiektach podstacji prostownikowych, sieci trakcyjnej, kabli zasilających i powrotnych, przeszkoliła pracowników oraz podniosła ich kwalifikacje zawodowe, w zakresie prac torowych i sieciowych. Infrastruktura torowo – sieciowa oraz podstacje trakcyjne są pod ciągłym (24 godzinnym) nadzorem służb torowo – sieciowych, które dbają o bezpieczeństwo i utrzymanie ciągłości ruchu.

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

Stawka za pociągokilometr, która zawiera w sobie odpłatność za utrzymanie infrastruktury torowo-sieciowej nie pokrywała kosztów jej utrzymania co powoduje straty w tych przewozach. W roku 2021 stawka za przewozy tramwajowe była na poziomie roku 2020.

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

Jednocześnie wskazujemy, że przyszłe działania inwestycyjne Gminy Olsztyn w zakresie transportu miejskiego wpłyną na zwiększenie pozycji kosztów jaką jest zakup energii elektrycznej w MPK sp. z o.o. w Olsztynie. Co w obecnej dekadzie może rodzić konieczność rozważenia inwestycji związanych z produkcją własną energii elektrycznej i ograniczaniu jej zakupu od operatora sieci dystrybucyjnej. Na dzień dzisiejszy są już dostępne narzędzia w postaci umów GUD (Główna Umowa Dystrybucyjna) za pomocą której, możemy bilansować pobraną energię elektryczną poprzez jej produkcję w dowolnie zlokalizowanej farmie fotowoltaicznej. W Spółce zakończono prace projektowe dotyczące instalacji fotowoltaicznej o mocy 350 kWp. Roczna produkcja energii elektrycznej zakładana jest na poziomie 300 MWh, co przeliczyć można na zaoszczędzenie na zakupie energii w wysokości ok 97 tys. zł rocznie. Spółka będzie aplikować o dofinansowanie do jej budowy. Ponadto w 2021 roku Spółka podjęła działania przygotowawcze związane z budową elektrowni fotowoltaicznej przy ulicy Wiosennej w Olsztynie, o planowanej mocy całkowitej 1 MW. Rada Miasta Olsztyna wyraziła zgodę na dzierżawę gruntu, na którym planowana jest budowa elektrowni (100% własności Gmina Olsztyn) na rzecz Spółki. Obecnie trwają czynności związane z uzyskaniem decyzji środowiskowej i decyzji o warunkach zabudowy. Docelowo po wybudowaniu paneli fotowoltaicznych planuje się montaż instalacji elektrolizera do produkcji wodoru, który umożliwi tankowanie autobusów zasilanych w/w gazem.

Ponadto należy podkreślić, że prowadzone przez Miasto inwestycje tramwajowe będą generować zagrożenia w płaszczyznach organizacyjno-technicznych i ich oddziaływania na wynik po stronie finansowej naszej Spółki. W ramach działalności inwestycyjnej Gminy

zaplanowano rozbudowę infrastruktury pod zwiększenie przewozów tramwajowych z wykorzystaniem zajezdni przy ul. Kołobrzeskiej 40, a jednocześnie nie udało się doprowadzić do wyprowadzenia zajezdni autobusowej do innej lokalizacji. W 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. Wraz z zapleczem przy ul. Kołobrzeskiej rozwiązałyby to problem postoju i obsługi taboru autobusowego i tramwajowego, ale będzie wymagało poniesienia przez Spółkę dodatkowych nakładów finansowych. Ponadto w związku z przedłużającym się postępowaniem przetargowym na budowę nowych linii tramwajowych w ramach którego nie zostanie rozbudowana baza naszej Spółki, zaistniała potrzeba garażowania zamówionych nowych tramwajów PANORAMA. W tym celu podjęliśmy działania polegające na wykonaniu monitoringu obejmującego tory techniczne przyjazdowo-wyjazdowe w ciągu ulicy Towarowej, w rejonie tramwajowej bramy wjazdowej na teren zajezdni. Do czasu rozbudowy Zajezdni przy ul. Kołobrzeskiej 40 na torach tych będzie musiało garażować do 6 szt. tramwajów. Ponadto, w związku z rozbudową zajezdni tramwajowej Spółka część floty tj. ok. 25 autobusów będzie musiała wyprowadzić poza teren bazy. Wynajęcie placu postojowego na miejsca parkingowe dla autobusów oraz ochronę wiąże się z dodatkowymi kosztami dla Spółki.

Istotne znaczenie z uwagi na dalszy rozwój Spółki ma zawarcie w dniu 17 listopada 2020 r. pomiędzy Zarządem Spółki 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 Spółki i ujednotoczyło tytuły prawa Spółki do korzystania z majątku.

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

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

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

Jednocześnie należy wskazać, że dalszy rozwój Spółki w głównej mierze zależy od organizatora przewozów (Gminy Olsztyn) 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 2021 roku średnioroczne zatrudnienie ukształtowało się na poziomie 475,00 osób. Na dzień 31.12.2021 r. Spółka zatrudniała ogółem 474 osoby, w tym 56 kobiet i 418 mężczyzn.

Struktura zatrudnienia w poszczególnych grupach zawodowych przedstawia się następująco:

Wyszczególnienie	Ogółem	W tym kobiety
Zatrudnieni ogółem	474	56
w tym:		
- pracownicy na stanowiskach nierobotniczych z tego: dyspozytorzy i mistrzowie	63 21	21 1
- pracownicy na stanowiskach robotniczych z tego:	411	35
a) kierowcy autobusów	226	20
b) kierowcy autobusów - motorniczowie	63	15
c) motorniczowie	2	-
d) robotnicy warsztatu - autobus	68	-
e) robotnicy warsztatu - tramwaj	23	-
f) pozostali robotnicy – tramwaj	15	-
g) pozostali robotnicy	14	-

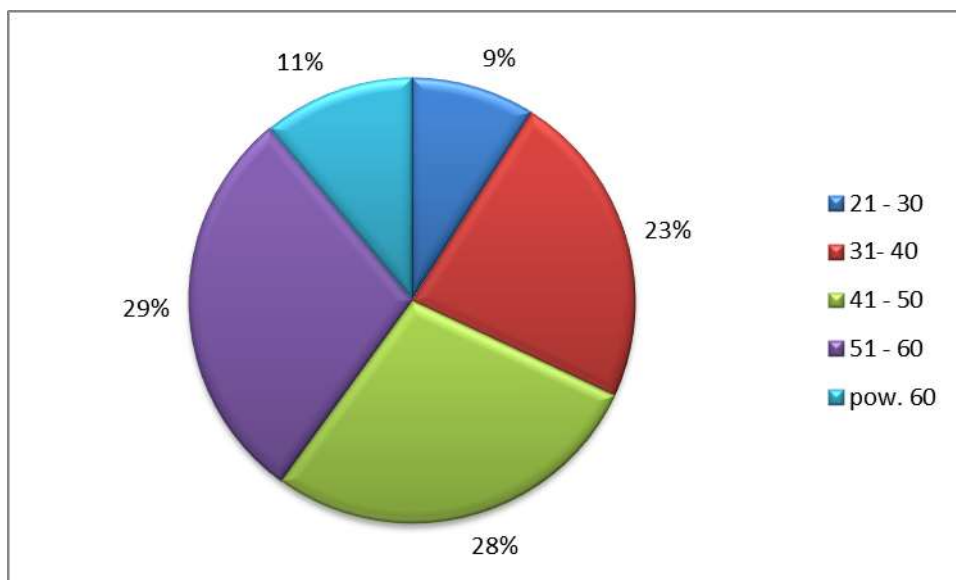
Pracownicy na stanowiskach robotniczych stanowili 86,7% ogółu zatrudnionych, Najliczniejszą grupę z zatrudnionych na stanowiskach robotniczych stanowili kierowcy autobusów, kierowcy autobusów-motorniczowie i motorniczowie ogółem 291 osób - co stanowi 70,8% , w tym 35 kobiet tj. 8,5%.

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

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

Struktura wiekowa pracowników przedstawia się następująco:

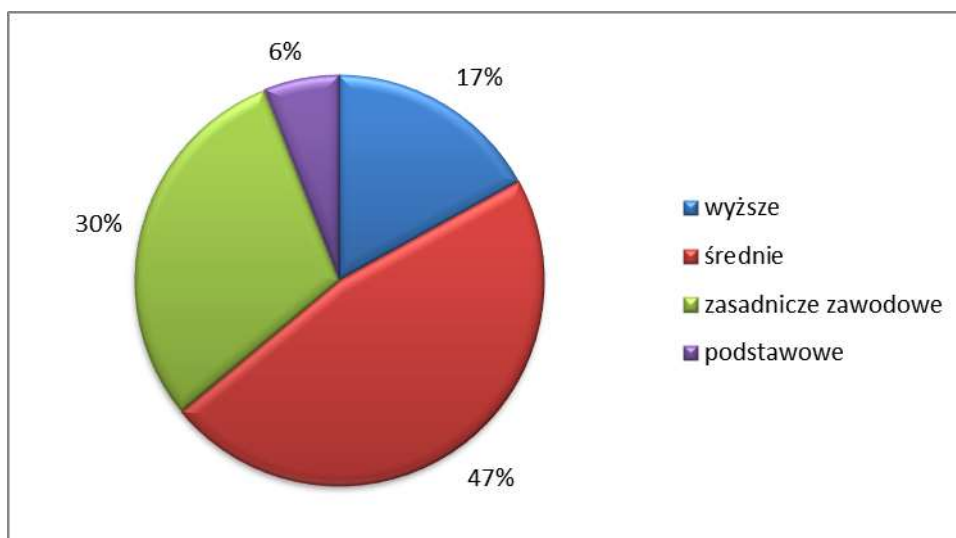
Wiek załogi w latach	21 - 30	31- 40	41 - 50	51 - 60	pow. 60
Liczba osób w poszczególnych przedziałach wiekowych w 2021 r [wg stanu na 31.12.2021 r.]	42	108	135	139	50
Struktura (%)	9%	23%	28%	29%	11%



Pracownicy poniżej 31 roku życia stanowią 9% ogółu zatrudnionych. Najliczniejszą grupę stanowią pracownicy w wieku 51 – 60 lat i jest to 139 osób tj. 29% załogi.

Struktura zatrudnienia wg wykształcenia w 2021 r.

Wykształcenie	Ilość osób	Udział %
wyższe	80	17
średnie	223	47
zasadnicze zawodowe	144	30
podstawowe	27	6
Ogółem	474	100



W strukturze zatrudnienia, z uwagi na specyfikę działalności Spółki, największy udział (77%) stanowią pracownicy w wykształceniu średnim i zasadniczym zawodowym. Pracownicy z wykształceniem wyższym to 17% zatrudnionych. Na stanowiskach robotniczych wykształcenie wyższe posiada 37 osób (9,0%), w tym w grupie kierowców/motorniczych 29 osób (20 mężczyzna i 9 kobiet) co stanowi 7,0% zatrudnionych na stanowiskach robotniczych.

2. Opis świadczeń socjalnych (ZFŚS)

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

3. Opis pozostałych świadczeń (szkolenia)

Zarząd Spółki dużą wagę przykładają do wzrostu kwalifikacji zawodowej pracowników oraz ich kompetencji. Z uwagi na to stwarza pracownikom możliwość rozwoju poprzez popieranie różnego rodzaju form kształcenia i doskonalenia zawodowego. W 2021 roku Spółka kontynuowała programy szkoleniowe umożliwiające pracownikom rozwój poprzez podnoszenie kwalifikacji i kompetencji zawodowych. Z powodu pandemii koronawirusa większość szkoleń odbywała się w formie on-line. Koszt szkoleń w 2021 roku wyniósł 52,6 tys. 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. MPK sp. z o.o. w Olsztynie w związku z ogłoszonym w marcu 2020 r. stanem zagrożenia epidemicznego a następnie stanem pandemii Sars-Cov-2 wywołującą chorobę COVID-19 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. Przepisy wewnętrzne na bieżąco dostosowywane są do zmieniającej się sytuacji epidemicznej. Pracownicy wyposażeni są w maseczki oraz płyny dezynfekujące, które znajdują się również przy wejściach do obiektów Spółki. W autobusach wydzielono bezpieczne strefy dla kierowców. Przy wejściach do budynków umieszczane są bieżące informacje i zalecenia związane ze środkami bezpieczeństwa w dobie pandemii. 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 braki w taborze uzupełnia i będzie uzupełniała leasingiem finansowym autobusów używanych.

X. ŚRODOWISKO NATURALNE

Transport samochodowy stanowi bardzo ważną część transportu lądowego i szybko się rozwija. Samochodami przewozi się stosunkowo niewielkie ładunki, ale można nimi dotrzeć bezpośrednio od nadawcy do odbiorcy. Rozwój transportu spowodował, że transport drogowy, będący najczęściej wykorzystywaną formą transportu, ma także największy udział w zanieczyszczaniu środowiska, a tym samym stał się jednym z największych zagrożeń cywilizacyjnych. Zanieczyszczenie powietrza, emisja hałasu, zatory komunikacyjne, skażenie wody, zajmowanie coraz większej powierzchni terenu wiążą się z wysokimi kosztami, jakie muszą ponosić wszyscy mieszkańcy Ziemi, a nie tylko użytkownicy transportu. Obecnie zanieczyszczenie powietrza nie stanowi wyłącznie problemu lokalnego. Jest problemem globalnym. Transport jest drugim co do wielkości źródłem emisji zanieczyszczeń w Unii Europejskiej. Rozwoju transportu nie można powstrzymać, towarzyszy on nieodzownie postępowi ludzkości. Należy jednak podejmować takie działania, które umożliwią zmniejszenie emisji zanieczyszczeń oraz obniżą jego destrukcyjny wpływ na środowisko naturalne. Cel ten można starać się osiągnąć poprzez nieustanne udoskonalanie oraz unowocześnianie transportu.

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

Ochrona środowiska realizowana jest w MPK sp. z o.o. poprzez prowadzenie działań prewencyjnych (zapobieganie powstawaniu zagrożeń) oraz działań redukcyjnych (ograniczenie emisji). Należy podkreślić, że w MPK ograniczenie emisji zaznacza się poprzez odnawianie eksploatowanego taboru autobusowego. W najbliższych latach Spółka będzie musiała zainwestować w „0” emisyjne pojazdy i wymienić ok. 50-60 autobusów.

Poniżej przedstawiono zestawienie taboru spełniającego odpowiednie normy emisji spalin:

	2020 [szt.]	2021 [szt.]	% taboru w 2021r.
EURO 6	56	56	36,4
EURO 5	48	57	37,0
EURO 4	13	13	8,4
EURO 3	34	28	18,2
EURO 1, 2	7	0	-

Z tytułu opłaty za wprowadzenie gazów lub pyłów do atmosfery Spółka poniosła koszty w wysokości: w 2020 r. -22,7 tys. zł i w 2021 r. - 20,1 tys. zł.

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. 10 tys. zł w skali roku.

Nowoczesne i proekologiczne rozwiązania myjni tramwajowej takie jak: obieg zamknięty wody, urządzenie Bioclean służące do oczyszczania silnie zanieczyszczonych wód ściekowych pochodzących z myjni oraz korzystanie z pomocy bakterii przy oczyszczaniu wody ściekowej z substancji ropopochodnych powoduje, że wszystkie normy na zawartość związków chemicznych w ściekach odprowadzonych do kanalizacji są z dużą rezerwą spełnione. W 2021 r. MPK sp. z o.o. uzyskała na okres 4 lat pozwolenie wodnoprawne, zezwalające na wprowadzanie wytwarzanych w Spółce ścieków do miejskiej sieci kanalizacyjnej. Pozwolenie to obwarowane jest koniecznością wykonywania dwa razy w roku badania jakości wytwarzanych ścieków. Badania takie są regularnie wykonywane przez jednostkę posiadającą odpowiednie uprawnienia i certyfikaty. Wyniki przeprowadzonych badań wskazują na wysoką czystość wprowadzanych do sieci kanalizacyjnej ścieków i nie wykazują przekroczenia dopuszczalnych zanieczyszczeń.

W 2021 roku przeprowadzono audyt energetyczny przedsiębiorstwa. Wykonanie audytu, zgodnie z obowiązującymi przepisami zostało zgłoszone Prezesowi Urzędu Regulacji Energetyki. Audyt zawiera w szczególności charakterystyki energetyczne poszczególnych obiektów oraz informacje o zużyciu mediów (olej napędowy, energia elektryczna, energia cieplna). Stanowi on podstawę do planowania działań inwestycyjno-remontowych w infrastrukturę Spółki.

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 rafinacji, 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.

XI. FINANSOWANIE

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

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

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

Rozliczenie wykonanych usług przewozowych oparte jest o jednostkową stawkę wozokilometra i pociągokilometra oraz ilość zrealizowanych zadań w okresie rozliczeniowym miesięcznym a całościowo rocznym.

Poziom stawek rozliczeniowych zawarty w poszczególnych umowach obejmuje finansowanie bieżącej działalności, a w przewozach autobusowych również koszty inwestycji w nowy tabor.

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

Należy podkreślić, że terminowe regulowanie należności przez Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu w Olsztynie z tytułu wykonywania usług przewozowych jest niezwykle istotne, ponieważ pozwala kształtować bieżącą płynność Spółki a w latach 2019 - 2021 nawet bez wsparcia kredytem obrotowym.

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 2021 na zmianę majątku trwałego miały wpływ następujące czynniki:

1.1. Zakup, modernizacja, budowa środków trwałych i wartości niematerialnych i prawnych	3 734 486,44 zł
w tym:	
- środki trwałe wysokocenne	3 734 486,44 zł
- środki trwałe niskocenne	-
- wartości niematerialne i prawne	-
Środki trwałe przyjęte do używania to:	
a) autobusy używane – 9 szt. w leasingu finansowym	3 734 486,44 zł
1.2. Amortyzacja środków trwałych i wartości niematerialnych i prawnych	11 692 907,78 zł
1.3. Środki trwałe w budowie – zmniejszenie nakładów	1 208 382,76 zł
Na koniec roku obrotowego pozostało 256 370,68 zł	
i dotyczy: adaptacji budynku OC wraz z rozbudową, wózka widłowego, który wymaga odbioru technicznego przez UDT oraz dokumentacji projektowej zw. z planowana budową instalacji fotowoltaicznej.	
1.4. Nakłady inwestycyjne roku 2021 w kwocie 2 649 576,36 zł sfinansowano w 87,4% leasingiem finansowym oraz w 12,6% środkami własnymi.	
1.5. Środki trwałe są umorzone średnio	77,48%
w tym: środki transportu	82,67%

2. Aktywa obrotowe.

Majątek obrotowy wzrósł	2 899 095,95 zł
i dotyczy:	
a) obniżenia wartości	
- zapasów	6 935,49 zł
- należności krótkoterminowych	13 012,30 zł
- krótkoterminowych rozliczeń międzyokresowych kosztów	101 162,49 zł

b) podwyższenia wartości	
- inwestycji krótkoterminowych	3 020 206,23 zł

Należności:

a) wzrosły w pozycji	
- inne	81 886,54 zł
b) zmniejszyły się w pozycji	
- podatki i opłaty	24 050,73 zł
- dostawy i usługi	70 848,11 zł

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

Nie występują należności przeterminowane.

Na dzień 31.03.2022 r. uregulowano 100% należności z tytułu dostaw i usług.

3. Kapitał własny Spółki zwiększył się	43 097,11 zł
w tym:	
- kapitał podstawowy – bez zmian	-
- kapitał zapasowy – wzrósł	3 082 675,00 zł
- wynik finansowy netto – zmniejszył się	3 039 577,89 zł
- kapitał z aktualizacji wyceny środków trwałych – bez zmian	-

4. Rezerwy na zobowiązania

Zmalały	315 843,00 zł
w poz.	
- na świadczenia emerytalne i podobne	315 763,00 zł
- pozostałe rezerwy	80,00 zł

5. Zobowiązania długoterminowe

- zmniejszyły się	3 392 509,85 zł
-------------------	-----------------

Na zmianę wartości zobowiązań wpłynęło przekwalifikowanie zgodnie z ustawą o rachunkowości zobowiązań długoterminowych na zobowiązania krótkoterminowe przypadające do spłaty w 2022 r. oraz nabycie używanego taboru w leasingu finansowym.

- zmniejszenie kredytów	3 262 524,00 zł
- zmniejszenie leasingu finansowego	129 985,85 zł

6. Zobowiązania krótkoterminowe

z wyłączeniem Funduszy specjalnych zmalały	2 316 993,71 zł
z tego:	

a) wzrosły w pozycjach:	
- dostaw i usług	461 750,88 zł
- z tyt. podatków i ubezpieczeń społecznych	93 011,43 zł
- z tyt. wynagrodzeń	100 928,36 zł
- inne zobowiązania finansowe (leasing finansowy)	298 637,62 zł

b) obniżyły się w pozycjach:	
- kredyty i pożyczki	3 065 633,00 zł
- inne	205 689,00 zł

Terminowość regulowania zobowiązań budżetowych i wobec kontrahentów była przestrzegana. Zobowiązania krótkoterminowe występujące w bilansie zostały uregulowane w miesiącu styczniu i lutym 2022 r. poza kredytami i leasingiem finansowym. Nie stwierdzono zobowiązań przeterminowanych.

7. Fundusz Świadczeń Socjalnych - wzrósł 63 856,14 zł
- wydatki realizowano zgodnie z regulaminem ZFŚS.

8. Rozliczenia międzyokresowe przychodów

zmały	243 185,48 zł
w tym:	
- środki trwale otrzymane nieodpłatnie i inne - zmniejszenie	42 097,32 zł
- inwestycje sfinansowane ze środków Ochrony Środowiska i premią energetyczną - zmniejszenie	159 439,08 zł
- szkody komunikacyjne - zmniejszenie	41 649,08 zł

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

RACHUNEK ZYSKÓW I STRAT – WARIANT KALKULACYJNY.

9. PRZYCHODY

A. Przychody ze sprzedaży zmały	2 206 541,64 zł
w tym:	
- sprzedaż usług zmniejszyła się	2 087 482,18 zł
- sprzedaż materiałów i towarów zmniejszyła się	119 059,46 zł

Sprzedaż materiałów osiąga w Spółce nieznaczne wartości a dotyczy głównie sprzedaży złomu użytkowego i zbędnych części zamiennych. Ponadto od maja 2020 r. Spółka nie sprzedaje bletów w pojazdach przez kierowców.

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.

Zmniejszone przychody ze sprzedaży usług komunikacyjnych w 2021 r. to skutek mniejszej o 409 tys. liczby wykonanych kilometrów w stosunku do roku 2020.

G. Pozostałe przychody operacyjne wzrosły	599 518,04 zł
głównie z powodu rozliczenia wyższych wartości szkód komunikacyjnych- zarówno autobusowych jak i tramwajowych.	

J. Przychody finansowe wzrosły	772,91 zł
z uwagi na brak możliwości lokowania wolnych środków pieniężnych lub niskie oprocentowanie lokat nadal pozostają na niskim poziomie.	

10. KOSZTY

B. Koszty wytworzenia sprzedanych usług, towarów i materiałów wraz z kosztami ogólnego zarządu wzrosły	887 432,44 zł
zmniejszenie dot. w szczególności pozycji:	
- amortyzacji	781 730,98 zł
- podatków i opłat	336 584,19 zł
a zwiększenie:	
- materiałów i energii	2 154 564,65 zł
H. Pozostałe koszty operacyjne wzrosły	833 882,14 zł
przede wszystkim z powodu wyższych w 2021 r. wartości napraw powypadkowych .	
K. Koszty finansowe wzrosły	180 755,62 zł
głównie z tytułu wyższych stóp procentowych oraz zaciągniętego w 2020 r. kredytu inwestycyjnego na zakup gruntu.	

11. Przychody ze sprzedaży usług, materiałów i towarów na 1 zatrudnionego wynoszą 163 742,00 zł i w porównaniu do roku 2020 zmniejszyły się o 0,7%.

12. Koszty działalności operacyjnej na 1 zatrudnionego wynoszą 163 252,00 zł – wzrost w stosunku do 2020 r. o 3,4%
Koszty działalności podstawowej wraz z kosztami finansowymi na 1 jednostkę przewozową ogółem wynoszą 11,93 zł. przy 10,92 zł w 2020 r. – wzrost o 9,2% do 2020 r. w tym:

- koszt na 1 wzkm w 2021 r. wyniósł 10,79 zł. przy 9,92 zł. w 2020 r. (wzrost o 8,8%),
- koszt na 1 pockm w 2021 r. wyniósł 21,74 zł. przy 18,75 zł. w 2020 r. (wzrost o 15,9%)

13. Działalność Spółki za 2021 r. zamknęła się zyskiem netto w kwocie 43 097,11 zł.
Wynik finansowy jest wypadkową wielu zdarzeń a w szczególności:

- utrzymania stawek odpłatności za przewozy autobusowe od 2019 r. na poziomie 10,15 zł., a za przewozy tramwajowe 18,89 zł. od 2020 r. ;
- mniejszej o 409 tys. liczby zleconych przez ZDZiT kilometrów w stosunku do roku 2020, co przełożyło się na niższe przychody z działalności podstawowej;
- wyższe ceny na rynku paliw w stosunku do roku 2020.

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

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

l.p.	Wyszczególnienie	Wskaźniki węzłowe za rok		
		2021	2020	Zmiany + -
1	2	3	4	5
1.	SUMA BILANSOWA	43 789 728,17	49 951 306,96	- 6 161 578,79
	WYNIK FINANSOWY NETTO	+ 43 097,11	+ 3 082 675,00	- 3 039 577,89
	Przychody ze sprzedaży netto produktów, towarów i usług	77 777 305,40	79 983 847,04	- 2 206 541,64
I.	Wstępna analiza bilansu			
	Złota reguła bilansowania %	87,11	77,26	+ 9,85
	Złota reguła bilansowania II %	140,21	224,22	- 84,01
	Złota reguła finansowania %	64,37	52,08	+ 12,29
II.	Wskaźniki rentowności			
4.	Rentowność majątku %	0,10	6,17	- 6,07
5.	Rentowność sprzedaży netto %	0,06	3,85	- 3,79
6.	Rentowność kapitałów własnych	0,25	18,02	- 17,77
III.	Wskaźniki płynności finansowej			
7.	Wskaźnik płynności finansowej I stopnia - krotność	0,80	0,50	+ 0,30
8.	Wskaźnik płynności finansowej II stopnia- krotność	0,74	0,45	+ 0,29
9.	Wskaźnik płynności finansowej III stopnia- krotność	0,45	0,19	+ 0,26
IV.	Wskaźniki rotacji (obrotowość)			
10.	Szybkość obrotu należnościami w dniach	11	9	+ 2
11.	Wskaźnik szybkości spłaty zobowiązań w dniach	10	9	+ 1
12.	Szybkość obrotu zapasami w dniach	4	4	0

15. Zarząd Spółki proponuje zysk netto w kwocie 43 097,11 zł przeznaczyć na kapitał zapasowy. Sytuacja finansowa Spółki będzie równolegle podlegała weryfikacji w ramach ustawowego rozliczenia rekompensaty.

XIII. UDZIAŁY WŁASNE – nie wystąpiły

XIV. INSTRUMENTY FINANSOWE – nie wystąpiły

XV. BADANIA I ROZWÓJ – nie dotyczy

XVI. SZCZEGÓLNE ZDARZENIA

W latach 2020 – 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. Przez drastyczny spadek liczby pasażerów rosła koszty transportu i ceny biletów. Wzrost kosztów zmusił część miast do podniesienia cen biletów, ponieważ znaczne ograniczenie ilości przewożonych osób w pojazdach miejskiej komunikacji publicznej przełożyło się na dużo niższe przychody samorządów ze sprzedaży biletów. Niektóre branże miały możliwość korzystania z różnych form pomocy państwa, w tym z tzw. Tarczy Antykryzysowej. Niestety Gminy mimo znaczących ubytków finansowych nie otrzymały od państwa wsparcia z tego tytułu. Duży wpływ na realizację założonych celów i osiągnięte przez Spółkę wyniki finansowe mogą mieć wpływ niezależne od Spółki czynniki makroekonomiczne tj. wysoka inflacja, koniunktura gospodarcza, polityka podatkowa, poziom stóp procentowych czy poziom bezrobocia. Na dzień dzisiejszy jednym z najważniejszych czynników są bardzo wysokie ceny paliwa, co ma istotne znaczenie dla ponoszonych kosztów.

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

Olsztyn, dnia 19.04.2022 r.

Prezes Zarządu
Jerzy Roman