

Sprawozdanie Zarządu z działalności

Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Olsztynie

w roku obrotowym 2025



Olsztyn, marzec 2026 r.

SPIS TREŚCI

I. INFORMACJA O JEDNOSTCE	3
1. Firma	3
2. Siedziba	3
3. Identyfikator według klasyfikacji GUS	3
4. Numer identyfikacji podatkowej	3
5. Powstanie, forma prawna i podstawy prawne działania	3
6. Przedmiot działalności	4
7. Władze Spółki	4
8. Posiadane oddziały i ich siedziby	4
9. Potwierdzenie stosowania ładu korporacyjnego	4
II. OPIS ZMIAN, KTÓRE NASTĄPIŁY W ROKU SPRAWOZDAWCZYM	5
1. Formy prawnej	5
2. Struktury własności kapitału	5
3. Zakres działalności – realizacji zadań	5
Komunikacja autobusowa	5
Komunikacja tramwajowa	7
4. Liczby oddziałów	8
5. Polegające na łączeniu, przejęciu lub podziale jednostki	8
6. Opis zamiaru zmian formy prawnej, liczby oddziałów czy organizacji itp.	8
III. SYTUACJA JEDNOSTKI NA TLE BRANŻY I CAŁEJ GOSPODARKI	8
IV. SPRZEDAŻ I PORTFEL ZAMÓWIEŃ	11
Komunikacja autobusowa	11
Komunikacja tramwajowa	12
V. PRODUKCJA	13
VI. PRZEWIDYWANY ROZWÓJ JEDNOSTKI	13
VII. WAŻNIEJSZE OSIĄGNIĘCIA W DZIEDZINIE BADAŃ I ROZWOJU	17
VIII. PERSONEL I ŚWIADCZENIA SOCJALNE	17
1. Informacja o liczbie, strukturze zawodowej, wieku i wykształceniu zatrudnionych	17
2. Opis świadczeń socjalnych	19
3. Opis pozostałych świadczeń (szkolenia)	19
IX. INWESTYCJE	20
X. ŚRODOWISKO NATURALNE	21
XI. FINANSOWANIE	24
XII. SYTUACJA MAJĄTKOWA, FINANSOWA I DOCHODOWA	25
XIII. UDZIAŁY WŁASNE	29
XIV. INSTRUMENTY FINANSOWE	29
XV. BADANIA I ROZWÓJ	29
XVI. SZCZEGÓLNE ZDARZENIA	29

I. INFORMACJE O JEDNOSTCE:

1. Firma

Nazwa Firmy: **Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne spółka z ograniczoną odpowiedzialnością.**

Spółka może używać skrótu: MPK sp. z o.o.

2. Siedziba

Siedzibą Spółki jest miasto Olsztyn

Adres: 10 - 434 Olsztyn ul. Kołobrzaska 40.

Telefony: Centrala: 89 513- 84-00

Sekretariat: 89 513-84-03

Adres strony internetowej: www.mpkolsztyn.pl

Adres poczty elektronicznej: mpk@mpkolsztyn.pl

BIP: bip.mpkolsztyn.pl

3. Identyfikator według klasyfikacji GUS

Numer statystyczny REGON: 510164920

4. Numer identyfikacji podatkowej

NIP: 739-02- 06-195

5. Powstanie, forma prawna i podstawy prawne działania

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Olsztynie (dalej MPK sp. z o.o. w Olsztynie, MPK, Spółka lub operator przewozów), powstało z przekształcenia przedsiębiorstwa komunalnego pod nazwą Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Olsztynie w jednoosobową spółkę Gminy Miejskiej Olsztyn, na mocy oświadczenia woli Prezydenta Miasta Olsztyna, V-ce Prezydenta i Skarbnika złożonego w akcie notarialnym z dnia 28 grudnia 1992 roku (Repertorium A Nr 1596/1992). Postanowieniem z dnia 1 marca 1993 roku Sąd Rejonowy w Olsztynie Wydział V Gospodarczy wpisał Spółkę do rejestru handlowego w dziale B pod numerem 1283. Postanowieniem Sądu Rejonowego w Olsztynie VIII Wydział Gospodarczy z dnia 13 stycznia 2003 roku Spółka została wpisana do Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem 0000141647.

Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością - właścicielem 100% udziałów jest Gmina Olsztyn.

Spółka działa na podstawie przepisów ustawy z dnia 15 września 2000 roku Kodeksu Spółek Handlowych (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 18) i Aktu przekształcenia przedsiębiorstwa w spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością oraz innych właściwych przepisów, zwłaszcza ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

6. Przedmiot działalności

Zgodnie z § 8 Aktu przekształcenia przedsiębiorstwa w spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością - świadczenie usług o charakterze użyteczności publicznej polegającej na wykonywaniu zadania własnego Gminy dotyczącego zaspokajania potrzeb mieszkańców w zakresie lokalnego pasażerskiego transportu zbiorowego.

Przedmiot przeważającej działalności – transport lądowy pasażerski, miejski i podmiejski (PKD 4931Z).

7. Władze Spółki.

1. Zgromadzenie Wspólników

Prezydent Olsztyna reprezentuje Zgromadzenie Wspólników.

2. Rada Nadzorcza

W okresie sprawozdawczym tj. od 1 stycznia 2025 r. do 31 grudnia 2025 r. Rada Nadzorcza pełniła swoje obowiązki w następującym składzie:

1. Tomasz Miętkiewicz - Przewodniczący.
2. Mirosław Gornowicz - Zastępca Przewodniczącego
3. Grzegorz Daliga - Sekretarz (przedstawiciel pracowników)
4. Paweł Godlewski - Członek
5. Magdalena Wilczek - Członek
6. Piotr Romaniuk - Członek (przedstawiciel pracowników).

3. Zarząd Spółki

W roku obrotowym 2025 roku Zarząd Spółki był jednoosobowy:
Jerzy Roman - Prezes Zarządu

4. Prokurenci

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

8. Posiadane oddziały i ich siedziby – nie dotyczy.

9. Potwierdzenie stosowania ładu korporacyjnego – nie dotyczy.

II. OPIS ZMIAN, KTÓRE NASTĄPIŁY W ROKU SPRAWOZDAWCZYM

1. **Formy prawnej** - nie dotyczy.
2. **Struktury własności kapitału** - nie dotyczy.
3. **Zakresu działalności - realizacji zadań**

Od stycznia 2011 roku w Olsztynie, w wyniku wejścia w życie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, został wprowadzony nowy system zarządzania i organizacji komunikacji miejskiej. W wyniku wprowadzonych zmian od roku 2011 organizatorem przewozów jest Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu w Olsztynie (dalej ZDZiT), a Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Olsztynie (dalej MPK sp. z o.o. w Olsztynie, MPK, Spółka) jest operatorem publicznego transportu zbiorowego.

Spółka, jako operator publicznego transportu zbiorowego, świadczy usługi przewozowe autobusowe i tramwajowe w oparciu o dwie umowy wykonawcze zawarte z Gminą Olsztyn:

- 1) 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) 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 2025 roku Spółka obsługiwała ok. 71,3% rynku przewozowego autobusowego (w porównaniu do roku 2024 spadek o 0,2%), pozostałe przewozy realizował inny operator. Usługi przewozowe tramwajowe wykonuje wyłącznie MPK.

Komunikacja autobusowa.

Pojazdy Spółki kursują według rozkładu jazdy ustalonego przez organizatora przewozów. W 2025 roku MPK przewozy pasażerskie realizowało na 36 autobusowych liniach komunikacyjnych, w tym:

- a) 30 dziennych zwykłych,
- b) 2 dziennych zwykłych dowozowych do tramwaju,
- c) 3 dziennych zwykłych szkolnych, kursujących tylko w okresie szkolnym w dni robocze,
- d) 2 nocnych,
- e) 2 sezonowych – jedna miejska wakacyjna, druga z wybiegami poza granice miasta (w okresie od kwietnia do października).

Spośród funkcjonujących w przekroju całego roku linii autobusowych 32 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 w roku 2025 Spółka przewoziła pasażerów do miejscowości: Barczewo, Bartąg, Dywity, Giedajty, Jonkowo, Kaplityny, Kieźliny, Klewki, Łęgajny, Nikielkowo, Różnowo, Słupy, Spręcowo, Szczesne, Warkały, Wójtowo, Wróćkowo oraz do końca sierpnia 2025 r. z powodu likwidacji linii 129 do miejscowości: Ameryka, Dorotowo, Gryźliny, Miodówko, Olsztynek, Stawiguda, Tomaszkowo i Zezuj. Z uwagi na wprowadzane w ciągu roku zmiany zakładany plan pracy przewozowej w roku 2025 był na bieżąco korygowany przez organizatora przewozów. Dokonywane korekty zakresu usług na poszczególnych liniach spowodowały w 2025 roku zmniejszenie ilości wozokilometrów w stosunku do zrealizowanych w poprzednich latach 2020 - 2023 (w 2020 było 6 199 tys., wzm., w 2021 r. - 5 840 tys. wzm.,; w 2022 r. - 5 802 tys. wzm.; w 2023 r. - 5 702 tys. wzm.); w 2024 r. – 5 435 tys. wzm., a w 2025 r. – 5 362 tys. wzm. W styczniu 2025 r. na wniosek Gminy Jonkowo uruchomiona została nowa linia 145 mająca w założeniu połączyć miejscowości Jonkowo, Giedajty oraz Warkały z centrum Olsztyna.

Ponadto na wniosek Gminy Barczewo dokonano zwiększenia zakresu usług na liniach podmiejskich 114 i 124 w dni robocze oraz uruchomiono komunikację dla tych linii w niedziele. Zarząd Dróg Zieleni i Transportu zrezygnował z dotychczasowego podziału rozkładów niedzielnych i wprowadził jeden rodzaj rozkładu jazdy dla tego dnia. Od marca 2025 roku na bazie przeprowadzonych wcześniej badań napełnienia ZDZiT wprowadził optymalizację całej sieci komunikacji miejskiej w Olsztynie opartą o następujące zmiany:

- uruchomienie nowych linii: 132 i 135 oraz linii 119 zastępującej linię 309;
- likwidacja linii: 116, 201 i 203;
- zmiana trasy linii: 101, 105, 121, 126;
- korekta rozkładów jazdy wielu linii;
- uruchomienie przystanków: „Truskawkowa” oraz „Uniwersytet-Obitza”.

W kwietniu ZDZiT dokonał korekty rozkładu jazdy linii 105 w kursach do Klebarka Wielkiego, by ostatecznie od lipca kursy wariantowe linii 105 do tej miejscowości zlikwidować. Tymczasem w maju i czerwcu dokonano korekty rozkładów jazdy linii: 107, 110, 113, 121, 135 oraz 145. We wrześniu, z uwagi na nieprzedłużenie umowy gminy Olsztynek i Stawiguda z Gminą Olsztyn zlikwidowano linię 129 oraz również dokonano korekty rozkładów jazdy linii 106, 115 i 125. W październiku zmieniono trasę linii 141 i dokonana została korekta rozkładów jazdy linii „kortowskich” 103 i 130. Nowy przystanek „Nikielkowo-Dębowa” dla linii 114, 115 i 124 uruchomiono w listopadzie ubiegłego roku.

Według stanu na dzień 31 grudnia 2025 r. długość autobusowych linii komunikacyjnych wynosiła 430 km (bez nocnych i sezonowych), natomiast długość tras 220 km. Długość tras komunikacyjnych z wybiegami poza miasto dla linii nr 105, 108, 110, 112, 114, 115, 124, 125 i 145 wynosiła 123 km, w tym poza granicami miasta 85 km.

Spółka w 2025 r. eksploatowała średnio 145,6 pojazdów, a wg stanu na 31 grudnia 2025 r. posiadała 152 szt. Z posiadanej liczby 3 szt. to midibusy, 93 szt. autobusy średniopojemne i 56 szt. przegubowe. W 2025 r. w stosunku do 2024 r. ilościowy stan taboru autobusowego zwiększył się o 5 pojazdów: wycofano z eksploatacji 5 pojazdów, jednocześnie Spółka zakupiła 10 nowych hybrydowych autobusów marki Solaris. Do ruchu kierowanych było średnio 109,2 pojazdów, a w szczycie przewozowym w dniu roboczym średnio 111,4 szt.

W 2025 r. autobusy MPK w ramach przewozów liniowych na planowane na początku roku 5 612 tys. wozokilometrów wykonały 5 362 tys. tj. 95,5% planu ze stycznia. Zmniejszenie liczby wżkm spowodowane było wprowadzaniem w trakcie roku korekt rozkładów przez organizatora przewozów.

Linie autobusowe są obsługiwane przez Spółkę pojazdami dostosowanymi do przewozu osób niepełnosprawnych. Z posiadanych 152 pojazdów to autobusy marki: Solaris – 122 szt., Scania – 14 szt., Volvo – 2 szt., MAN – 14 szt.). Eksploatowane w Spółce autobusy to pojazdy niskopodłogowe, uzbrojone w urządzenia głośnomówiące do zapowiedzi dźwiękowych i tekstowych. Posiadają oznaczenia i miejsca dla osób niepełnosprawnych, w tym niewidomych oraz dla osób z dziećmi w wózkach.

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

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

Autobusy posiadają system monitoringu wizyjnego oraz elektroniczne tablice wewnętrzne, na których wyświetlają się nazwy przystanków na danej linii oraz numery linii. Ponadto ukazuje się numer boczny autobusu oraz numer służbowy obsługującego pojazd. Z posiadanej przez Spółkę floty 152 autobusów – 85 szt. tj. 56% posiada przyciski do otwierania drzwi oznaczone alfabetem Braille'a.; 125 szt. tj. 82% klimatyzację; a 47 szt. tj. 31% jest wyposażonych w bramki do liczenia pasażerów.

W MPK gotowość techniczna pojazdów stanowi bardzo ważne kryterium oceny działalności przedsiębiorstwa. Spółka prowadzi stały monitoring procesu eksploatacji pojazdów w celu zapewnienia bieżącej gotowości całego systemu komunikacji zbiorowej w Olsztynie. Wskaźnik gotowości technicznej dla autobusów Spółki kształtuje się na poziomie 88,8%. Średni wiek taboru autobusowego Spółki wynosi 12,3 lat (dla badanej próby w komunikacji miejskiej w Polsce średni wiek taboru wynosi 9,90 lat. Spośród respondentów 50% firm eksploatuje tabor więcej niż 10-letni, a 10% - starszy niż 13-letni). Kolejnym bardzo ważnym parametrem jest średnia prędkość eksploatacyjna. W 2019 roku organizator przewozów, we współpracy z MPK, podjął działania w wyniku których w ostatnich latach średnia prędkość eksploatacyjna autobusu zwiększyła się i w 2025 r. wyniosła 14,1 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. Wskutek tych przedsięwzięć zostały skrócone postoje na pętlach. W poprzednich latach średnia prędkość kształtowała się na poziomie 13 km/h. Istotnym czynnikiem dla Spółki jako operatora przewozów jest wskaźnik wykorzystania taboru. Średni wskaźnik wykorzystania taboru autobusowego w MPK wynosi 76,5% (dla porównania w komunikacji miejskiej w Polsce wynosi 76,90%). W roku 2025 wystąpiło nieznaczne zmniejszenie wskaźnika wykorzystania taboru. Jest to zrozumiałe ze względu na wspomniane wcześniej zmniejszanie pracy przewozowej liczonej w wozokilometrach. Jednocześnie Spółka nie mając pewności, czy nagle nie wystąpi zwiększenie wolumenu usług, nie decyduje się pochopnie na redukcję taboru.

Na uwagę zasługuje fakt, że w ostatnich latach obserwowany jest wzrost poziomu satysfakcji pasażerów z jakości usług w komunikacji miejskiej w Olsztynie. Jednym z elementów tego stanu jest wyposażenie taboru w dodatkowe urządzenia i systemy. Zapewne klimatyzowanie przestrzeni pasażerskiej jest ważnym elementem podnoszenia jakości. Nie bez znaczenia pozostaje coraz powszechniejsze funkcjonowanie monitoringu wizyjnego, ponieważ zwiększa on poczucie bezpieczeństwa w pojazdach komunikacji miejskiej zarówno pasażerom, jak i kierującym. Zważywszy na jakość świadczonych usług przewozowych Spółka w miarę możliwości finansowych wymienia tabor autobusowy co powoduje ograniczenie liczby autobusów bez klimatyzacji, a tym samym ma bezpośrednie przełożenie na poprawę komfortu podróży pasażerów oraz dostosowuje strukturę taboru do występujących potrzeb przewozowych organizatora.

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

Komunikacja tramwajowa.

System komunikacji tramwajowej działał w Olsztynie w latach 1907–1965 i ponownie został uruchomiony od 19 grudnia 2015. Jest to jedyny reaktywowany system komunikacji tramwajowej w Polsce, a także jeden z niewielu 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 na 3 liniach, a od stycznia 2024 r. na pięciu liniach: nr 1 Wysoka Brama – Kanta, nr 2 Dworzec Główny – Kanta, nr 3 Uniwersytet – Prawocheńskiego – Dworzec Główny, nr 4 Pieczewo – Dworzec Główny i nr 5 Pieczewo – Wysoka Brama. W 2025 roku linie tramwajowe obsługiwane były 27 tramwajami, w tym: 15 marki SOLARIS i 12 marki DURMAZLAR PANORAMA. Do ruchu kierowano odpowiednio: dzień roboczy – 22 szt., sobota – 20 szt., niedziela – 12 szt. Średni wskaźnik wykorzystania taboru tramwajowego w Spółce wynosi 88,9% (dla porównania w komunikacji miejskiej w Polsce 66,18%). Wskaźnik gotowości technicznej dla taboru tramwajowego MPK ukształtował się na poziomie 88,5%, a średnia

prędkość eksploatacyjna wyniosła 11,6 km/h. Średni wiek taboru tramwajowego Spółki na koniec 2025 r. wyniósł 6,4 lat (dla badanej próby w komunikacji miejskiej w Polsce średni wiek taboru wynosi 23,76 lat. Spośród respondentów 50% firm eksploatuje tabor o średnim wieku przekraczającym 23,9 lata, a 10% ponad 28,28 lat). Eksploatowane przez Spółkę tramwaje posiadają klimatyzację, a 18 tj. 66,7% jest wyposażonych w bramki do liczenia pasażerów.

Według stanu na dzień 31 grudnia 2025 r. długość tramwajowych linii komunikacyjnych wynosiła 36 km, natomiast długość tras 17 km.

W 2025 r. tramwaje w ramach przewozów liniowych na planowane na początku roku 1 463 tys. pockm wykonały 1 434 tys. tj. 98% planu ze stycznia, z powodu zmniejszania przez organizatora przewozów ilości pociągokilometrów w trakcie roku.

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

4. Liczby oddziałów – nie dotyczy.

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

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

– nie dotyczy.

III. SYTUACJA JEDNOSTKI NA TLE BRANŻY I CAŁEJ GOSPODARKI

Komunikacja miejska w Polsce stanowi podstawowy element systemu transportowego w miastach i aglomeracjach. Jej głównym celem jest zapewnienie mieszkańcom sprawnego, dostępnego i względnie taniego przemieszczania się, a także ograniczenie ruchu samochodowego i negatywnego wpływu transportu na środowisko.

Transport miejski można definiować jako regularny, publiczny transport zbiorowy wykonywany na zlecenie samorządowego organizatora transportu. Najpowszechniej stosowanym środkiem transportu zbiorowego są autobusy. Popularność ich stosowania wynika z faktu, że wykorzystują ogólnodostępną infrastrukturę drogową. Elementami infrastruktury transportu miejskiego są buspasy, przystanki, węzły przesiadkowe, zajezdnie oraz wszelkie urządzenia służące obsłudze pasażerów w tym: biletomaty, systemy informacji pasażerskiej itp.

Rok 2025 w komunikacji miejskiej w Polsce, jak również w Olsztynie, można określić jako okres kontynuacji i stabilizacji. Komunikacja miejska nie notuje drastycznych spadków, mimo trudnej sytuacji budżetów samorządowych. Jednocześnie należy wskazać, że stosunkowo wysoki w Polsce wskaźnik odnowy taboru jest efektem realizacji kilku dużych kontraktów na wymianę taboru, który nie odzwierciedla sytuacji w niektórych miastach, w tym w Olsztynie.

Komunikacja miejska służy przemieszczeniom osób na terenach zurbanizowanych w miastach. Odpowiednia jakość komunikacji zbiorowej jest kluczowa dla zapewnienia dostępności wszystkich innych usług publicznych: szkół, przedszkoli i opieki medycznej. Oznacza to konieczność dowartościowania głównego substytutu prywatnego samochodu, jakim powinien być publiczny transport zbiorowy (PTZ). Nie ulega bowiem wątpliwości, że choć samochód jest jedną z największych zdobyczy cywilizacyjnych, to od dawna jest też również źródłem części problemów, z jakimi borykają się miasta lub przeszkodą w rozwiązywaniu innych. Konieczne jest zatem zwrócenie się ku takim formom prowadzenia polityki transportowej, które sprawią, że mieszkańcy coraz częściej będą decydować się na zostawienie auta pod domem.

Zapewnienie mieszkańcom lokalnego transportu zbiorowego to jedno z zadań własnych gminy (Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym, art. 7 ust. 1 pkt 4). Do obowiązków organizatora przy planowaniu przewozów o charakterze użyteczności publicznej (zgodnie z Ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym) należy opracowanie i uchwalenie planu zrównoważonego rozwoju

publicznego transportu zbiorowego zwanego „planem transportowym”, będącego aktem prawa miejscowego. Zgodnie z jej zapisami proces zrównoważonego rozwoju PTZ uwzględnia oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej jego dostępności przy wykorzystywaniu różnych środków transportu. Poziom dostępności publicznego transportu zbiorowego powinien odpowiadać zachowaniom mobilnościowym związanym z realizacją najbardziej podstawowych codziennych potrzeb, takich jak dojazdy do pracy czy korzystanie z usług publicznych. Taki transport powinien być usługą „pewną” - opłacalność organizacji kursu jest kwestią drugorzędną: może być deficytowy, ale jego wartość ma polegać na gwarancji, że autobus czy tramwaj przyjedzie. Jeśli transport publiczny ma być bodźcem do zmiany zachowań komunikacyjnych, to powinien być przystępny cenowo, niezawodny i pewny z punktu widzenia użytkownika.

W kontekście lokalnych systemów transportowych warto pamiętać, iż to samorządy lokalne mają decydujący wpływ na ich kształtowanie. Każda gmina jest odpowiedzialna za prowadzenie własnej polityki zaspokajania potrzeb jej mieszkańców i użytkowników – także w zakresie mobilności. Mobilność miejska to jeden z czynników decydujących o komforcie życia i jest jednym z trendów rozwoju miast. Ma na celu przekonanie mieszkańców do rezygnacji z samochodu prywatnego na rzecz transportu zbiorowego. Mobilność miejska powinna być intermodalna i ekologiczna. Mobilność ma kluczowe znaczenie i jest niezbędna dla integracji społeczno-gospodarczej oraz stanowi decydujący i strukturalny czynnik w rozwoju społeczeństw i zdolności do łączenia poszczególnych społeczności, sektorów produkcyjnych i usługowych. Swoją rolę w rozwoju mobilności miejskiej mają Fundusze Europejskie. Dzięki wsparciu Funduszy Europejskich, olsztyński transport zbiorowy zyskał na atrakcyjności, a tym samym zwiększyło się jego wykorzystanie. W obecnej perspektywie finansowej, przedłużono linię tramwajową łączącą osiedle Jaroty i Pieczewo z fabryką Michelina oraz Centrum miasta (przedłużenie linii aż do Wysokiej Bramy). Na uwagę zasługuje fakt, że przy okazji zakupu dodatkowego taboru tramwajowego rozbudowano istniejącą zajezdnię przy ul. Kołobrzeskiej. Wybudowana została nowa hala odstawcza i naprawcza wraz z zapleczem magazynowym i socjalnym.

W ostatnich latach wszystkie miasta wojewódzkie zainwestowały w modernizację komunikacji zbiorowej. Kupowały tabor, rozbudowywały siatkę tras. Z tej koniunktury korzysta również MPK odnawiając tabor autobusowy i rozwijając przewozy tramwajowe.

Inwestując w komunikację miejską należy brać pod uwagę rosnące oczekiwania pasażerów. Powinno się ich zachęcać do korzystania z komunikacji zbiorowej. Chcąc zachęcić pasażerów 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 i motorniczych.

Jednocześnie należy podkreślić, że rozwój aglomeracji nie jest możliwy bez nieustannej rozbudowy infrastruktury. Ta z kolei wymusza stosowanie rozwiązań komunikacyjnych, które udźwigną oczekiwania mieszkańców dotyczące łatwości i szybkości poruszania się po mieście. Olsztyn znalazł się w momencie, kiedy istniejące dotąd rozwiązania stały się niewystarczające. W związku z tym zrodził się projekt przywrócenia w Olsztynie tramwajów, które jeździły po olsztyńskich ulicach do 20 listopada 1965 roku.

Organizator przewozów, jak i MPK jako operator transportu publicznego, stawia na nowoczesny, ekologiczny transport miejski. W stolicy Warmii i Mazur pod koniec grudnia 2023 roku otwarto nową linię tramwajową, która połączyła osiedle Pieczewo z centrum miasta i dworcem kolejowym Olsztyn Główny. Inwestycję zrealizowano z udziałem Funduszy Europejskich Programu Polska Wschodnia. W ramach projektu wybudowano 12 kilometrową linię tramwajową we wschodniej części miasta, łączącą osiedle Pieczewo z centrum miasta i dworcem Olsztyn Główny. Wydłużono również już istniejącą linię do Placu Jedności Słowiańskiej z rozbudową do dwóch torów na krańcówce. Wraz z budową nowej linii tramwajowej przebudowano infrastrukturę drogową, wytyczono buspasy. Ponadto rozbudowano zajezdnię tramwajową przy

ul. Kołobrzeskiej, którą oddano do użytku pod koniec grudnia 2023 r. Nowy obiekt składa się z hali serwisowej z częścią socjalną mogącą pomieścić 100 pracowników oraz hali postojowej. W hali serwisowej zlokalizowana jest również część magazynowo - warsztatowa. Na hali serwisowej zlokalizowane są 3 tory, w tym: 2 tory z kanałami przeglądowymi mogącymi pomieścić 4 składy tramwajowe oraz jeden tor zapiaszczania i mycia pojazdów. Myjnia na tym torze przystosowana jest również do mycia taboru autobusowego. Hala postojowa może pomieścić 16 składów tramwajowych.

MPK jak również komunikacja miejska w Polsce ma niestety do czynienia z lawinowym wzrostem kosztów funkcjonowania transportu przewozowego autobusowego i tramwajowego. Wysokie koszty operacyjne transportu przewozowego są nieuniknione ze względu m.in. na ceny nośników energii, utrzymanie pojazdów, opłaty drogowe, a także inne wymogi związane z przestrzeganiem przepisów. Koszty operacyjne to szeroka gama wydatków związanych z działalnością Spółki, które mają kluczowe znaczenie dla jej funkcjonowania, rentowności i konkurencyjności. Stąd mimo wzrostu w roku 2025 stawki za wozokilometr i w 2024 r. za pociągokilometr, Spółka odczuwa tylko nieznaczny wzrost dochodów, który nie nadąża za wzrostem kosztów. Stawka za wzkm nie pozwala na inwestowanie w nowe autobusy, a stawka za pociągokilometr zawiera w sobie odpłatność za utrzymanie infrastruktury torowo-sieciowej, która nie pokrywa kosztów jej utrzymania. Poza tym kolejnym problemem MPK jako operatora komunikacji miejskiej to chroniczny niedobór chętnych do pracy na stanowisku prowadzącego pojazd komunikacji miejskiej oraz mechaników do napraw pojazdów. W 2025 roku częściowo udało się opanować ten problem lecz poprawa sytuacji w zatrudnieniu stanie się możliwa poprzez oczekiwany wzrost płac, co przekłada się na wzrost kosztów Spółki, a tym samym coraz większym wyzwaniem dla budżetu samorządowego. Komunikacja miejska w Olsztynie nie uchroniła się przed cięciami budżetu. Z powodu rosnących kosztów funkcjonowania komunikacji miejskiej, miasto zdecydowało się na ograniczenie liczby przejechanych kilometrów przez autobusy i tramwaje. W związku z tym pojazdy MPK w roku 2025 przejechały o 73 tys. mniej wozokilometrów i o 37 tys. pociągokilometrów niż w roku 2024. Spółka operuje na rynku lokalnym i jej sytuacja zależy od strategii samorządu dla tego obszaru usług i możliwości finansowych miasta, w tym sytuacji cenowo/kosztowej na rynku paliw i energii elektrycznej.

W Polsce jak i w Olsztynie miejska komunikacja stanowi jeden z głównych wydatków w miejskich budżetach. Wyzwania stojące przed polskimi miastami w zakresie komunikacji zbiorowej to: większy zasięg i częstotliwość połączeń oraz wymiana dzisiejszej floty autobusów na zeroemisyjne. Należy podkreślić, że zmiany prawne zwiększą zainteresowanie autobusami niskoemisyjnymi. Od 1 stycznia 2026 r. gminy liczące powyżej 100 tysięcy mieszkańców oraz podmioty realizujące na ich terenie przewozy pasażerskie w ramach komunikacji miejskiej są zobowiązane do nabywania wyłącznie autobusów zeroemisyjnych. Wynika to z nowelizacji ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U. 2024 poz. 1853 z 21 listopada 2024 roku). W związku z tą zmianą większość polskich miast, w tym również Olsztyn, będzie musiał zainwestować w nowoczesne pojazdy zeroemisyjne.

W Polsce całkowita liczba autobusów zeroemisyjnych (elektrycznych i wodorowych) przekroczyła w 2025 roku ok. 1 850 szt. Z tej liczby ponad 1 700 to autobusy elektryczne, a ponad 120 to autobusy wodorowe. Dominującą marką w komunikacji miejskiej jest Solaris – zarówno w segmencie elektrycznym, jak i wodorowym, ale coraz więcej pojazdów dostarczają także zagraniczni producenci.

Na dzień sporządzania niniejszego sprawozdania Spółka nie posiada autobusów zeroemisyjnych. W 2025 roku Spółka zakupiła 10 autobusów niskoemisyjnych marki Solaris, w tym: 8 szt. autobusów 12-metrowych standard „maxi” i 2 szt. autobusów przegubowych 18-metrowe „mega”.

W województwie warmińsko-mazurskim w komunikacji miejskiej autobusy elektryczne posiada: Działdowo, Ełk, Giżycko, Iława, Kętrzyn, Lidzbark Warmiński, Mrągowo, Ostróda oraz Szczytno.

IV. SPRZEDAŻ I PORTFEL ZAMÓWIEŃ

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, o których już była mowa w niniejszym sprawozdaniu.

Pojazdy Spółki kursują według rozkładu jazdy ustalonego przez organizatora przewozów. Realizacja przez MPK maksymalnej liczby zaplanowanych na każdą linię komunikacyjną kursów stanowi nie tylko obowiązek, lecz również priorytet będący podstawą do otrzymania zapłaty za usługę. W momencie braku realizacji kursu nie ma podstaw do otrzymania zapłaty. Ponadto wielkość wynagrodzenia zależy również m.in. od punktualności kursowania pojazdów, odpowiedniego dostosowania taboru zgodnie z zamówieniem organizatora przewozów. Bardzo ważnym zagadnieniem dla MPK w wykonywaniu usług przewozowych jest również sprawa czystości pojazdów, która ma bardzo duże znaczenie w jakości świadczonych usług. Zgodnie z obowiązującym w Spółce systemem obsługi codziennej wszystkie pojazdy po zakończonej pracy kierowane są na stanowiska przeglądowe, a z zabrudzonym nadwoziem na myjnię. W trosce o bezpieczeństwo i zdrowie pasażerów oraz pracowników wnętrza eksploatowanych pojazdów są sprzątane, ozonowane i odkażane. Dbając o pasażerów oraz pozytywny wizerunek Spółki zasadą jest, że z zajezdni MPK wyjeżdżają pojazdy czyste tak wewnątrz jak i zewnątrz.

Komunikacja autobusowa.

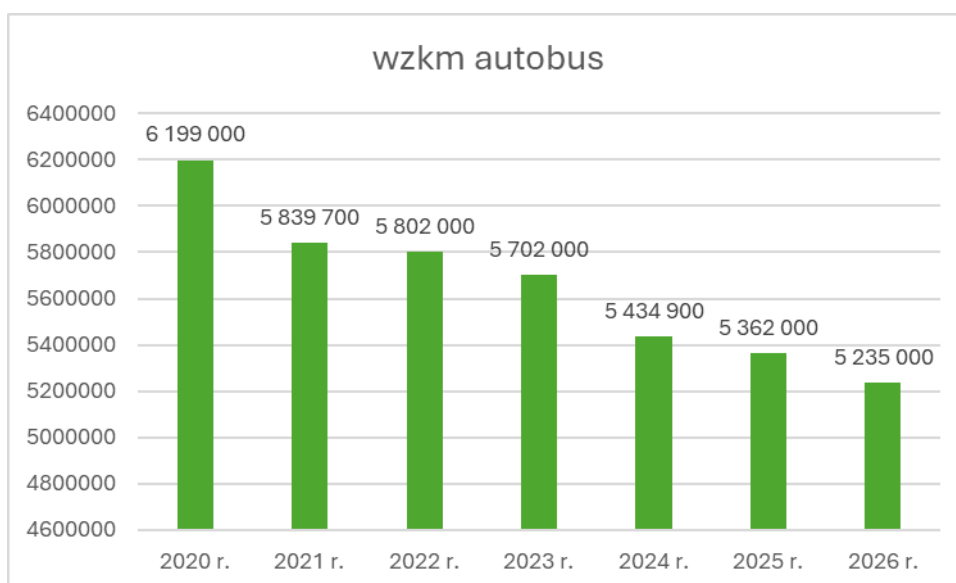
MPK jest jednym z dwóch operatorów wykonujących na terenie Olsztyna i do gmin ościennych usługi przewozowe autobusowe zlecane przez organizatora przewozów.

W 2025 r. Spółka obsługiwała ok. 71,3% rynku przewozowego autobusowego. W tym miejscu należy wskazać, że pierwotne założenia umowy w wysokości 7 560 tys. wozokilometrów zmniejszyły się i w 2025 roku wyniosły 5 362 tys. zrealizowanych wzkm. W porównaniu do pierwotnych założeń umowy spadek o 29,1%. Porównując wykonanie wozokilometrów roku 2025 do wykonania z poprzednich lat, to z roku na rok następuje spadek i tak: 2020 (było 6 199 tys. wzkm) spadek o 13,5%; 2021 (5 840 tys. wzkm) spadek o 8,2%, 2022 (5 802 tys. wzkm) spadek o 7,6% ; 2023 (5 702 tys. wzkm) spadek o 6,0%; 2024 r. (było 5 435 tys. wzkm spadek o 1,3%. Zakładany plan na 2026 r. wynosi 5 235 tys. wzkm - w porównaniu do zrealizowanych kilometrów roku 2025 spadek o 2,4%.

Przewozy autobusowe MPK sp. z o.o. w Olsztynie w latach 2020 – 2026

	Autobus						
	2020 r.	2021 r.	2022 r.	2023 r.	2024 r.	2025 r.	1 styczeń 2026 r.
Ilość linii	39	35	35	34	34	36	35
wzkm dzień roboczy	21 430	19 093	20 095	20 278	18 712	19 136	18 276
wzkm w roku	6 199 000	5 839 700	5 802 000	5 702 000	5 434 900	5 362 000	5 235 000
Autobusy w ruchu	133	125	126	126	122	117	117

*Przewozy autobusowe MPK sp. z o.o. Olsztynie w latach 2020 – 2026
graficznie przedstawiają się następująco:*



Komunikacja tramwajowa.

W odniesieniu do umowy w zakresie przewozów tramwajowych to na etapie jej zawierania planowane pociągokilometry wynosiły 944 tys. W porównaniu do lat poprzednich uruchomienie od stycznia 2024 r. dwóch nowych linii tramwajowych nr 4 (Pieczewo – Dworzec Główny) i nr 5 (Pieczewo – Wysoka Brama) spowodowało zwiększenie ilości pracy przewozowej tramwajowej.

Zakładany plan pracy przewozowej na 2025 r. w styczniu wynosił 1 463 pockm. Tymczasem w ciągu roku był na bieżąco korygowany przez organizatora przewozów. Dokonywane korekty zakresu usług przewozowych tramwajowych na poszczególnych liniach spowodowały w roku 2025 zmniejszenie ilości pociągokilometrów w stosunku do planu ze stycznia 2025 r. o 2%.

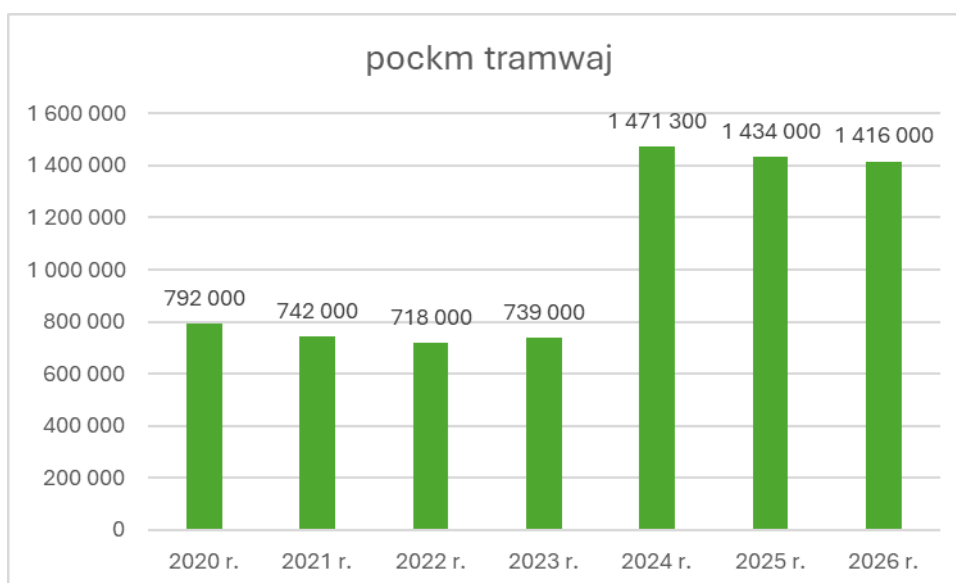
W 2025 r. w ramach przewozów liniowych tramwaje wykonały 1 434 tys. pockm. W porównaniu do roku: 2020 (było 792 tys. pockm) wzrost o 81,1%; 2021 (742 tys. pockm) wzrost o 93,3%; 2022 (718 tys. pockm.) wzrost o 99,7%, a do roku 2023 (739 tys. pockm) wzrost o 94,0%, 2024 (1 471 tys. pockm) spadek o 2,5%. Zakładany plan na 2026 r. wynosi 1 416 tys. pockm, w porównaniu do wykonania roku 2025 spadek o 1,3%.

Na terenie Olsztyna MPK jest jedynym operatorem wykonującym usługi przewozowe tramwajowe.

Przewozy tramwajowe MPK sp. z o.o. Olsztynie w latach 2020 – 2026

	Tramwaj						
	2020 r.	2021 r.	2022 r.	2023 r.	2024 r.	2025 r.	1 styczeń 2026 r.
Ilość linii	3	3	3	3	5	5	5
pockm dzień roboczy	2 499	2 499	2 231	2 231	4 569	4 554	4 486
pockm w roku	792 000	742 000	718 000	739 000	1 471 300	1 434 000	1 416 000
Tramwaje w ruchu	12	12	14	14	22	22	22

*Przewozy tramwajowe MPK sp. z o.o. w Olsztynie w latach 2020 – 2026
graficznie przedstawiają się następująco:*



V. PRODUKCJA – nie dotyczy

VI. PRZEWIDYWANY ROZWÓJ JEDNOSTKI

Rozwój zbiorowego transportu publicznego to jeden z priorytetów polskich miast. Nowelizacja ustawy z dnia 11.01.2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych wprowadziła, że od 1 stycznia 2026 r. gmina, w której liczba mieszkańców jest większa niż 100 000 oraz podmiot, któremu ta gmina zleciła lub powierzyła wykonywanie przewozów pasażerskich w transporcie drogowym w ramach komunikacji miejskiej, będą nabywać na podstawie umowy sprzedaży, leasingu, najmu lub dzierżawy z opcją zakupu wyłącznie autobusy zeroemisyjne służące do wykonywania takich przewozów na obszarze tej gminy. Stąd w najbliższych latach Olsztyn będzie musiał zainwestować w pojazdy zeroemisyjne.

MPK sp. z o.o w Olsztynie nie posiada, za wyjątkiem pociągów tramwajowych, pojazdów zeroemisyjnych, a średni wiek taboru Spółki wynosi 12,3 lat.

Uwzględniając zmianę ustawy o elektromobilności, a także dalszą działalność i rozwój MPK w roku 2025 zakupiło dziesięć autobusów niskoemisyjnych. W październiku 2024 r. zostało opublikowane ogłoszenie o zamówieniu - postępowanie na dostawę fabrycznie nowych dziesięciu miejskich autobusów, niskopodłogowych (w tym: 8 szt. to autobusy 12-metrowych standard „maxi” i 2 szt. to autobusy przegubowe 18-metrowe „mega”), hybrydowe ze spalinowym silnikiem wysokoprężnym wraz z zapewnieniem wyposażenia stanowiska serwisowego oraz przeprowadzeniem szkolenia pracowników obsługi technicznej i kierowców. W postępowaniu MPK zastrzegło zastosowanie prawa opcji, polegającego na możliwości rozszerzenia ilości przedmiotu zamówienia o dodatkowe dziesięć sztuk tożsamyh autobusów. Do Spółki wpłynęła tylko jedna oferta, którą złożyła firma Solaris. Po weryfikacji złożonej oferty w dniu 10 grudnia 2024 roku MPK podpisało z firmą Solaris umowę na dostawę dziesięciu autobusów. Spółka za 21 mln zł kupiła dziesięć autobusów niskoemisyjnych. Są to autobusy hybrydowe, niskopodłogowe, wyposażone w klimatyzację oraz system nagłaśniający i monitorinig. To autobusy posiadające nowoczesne systemy bezpieczeństwa, korzystnie wpływające na komfort i bezpieczeństwo pasażerów. Zakupione autobusy od października 2025 r. obsługują komunikację miejską Olsztyna. MPK kupiło pojazdy zaciągając kredyt. Ponadto Spółka, korzystając z prawa opcji zamówienia z grudnia 2024 r., zakupi kolejne dziesięć sztuk autobusów hybrydowych marki Solaris, których dostawa nastąpi w sierpniu

2026 roku. W związku z tym Spółka wystąpiła do banków o udzielenie długoterminowego kredytu inwestycyjnego w kwocie 16 290 tys. zł, co stanowi 90% wartości netto zakupu autobusów. Zapytanie ofertowe skierowano do czterech banków. Zamówienie zostało udzielone wykonawcy, który złożył ofertę z najniższą ceną tj. Bankowi Millennium S.A. i w dniu 21.10.2025 r. została podpisana umowa na przedmiotowy kredyt.

W tym miejscu należy podkreślić, że władze miasta również stawiają na nową jakość komunikacji zbiorowej w Olsztynie. W dniu 15 stycznia 2026 r., w zajezdni MPK przy ul. Kołobrzeskiej, władze miasta podpisały umowę na dostawę jedenastu pierwszych w Olsztynie autobusów elektrycznych. Zamówienie zrealizuje polska firma Solaris. Przedsięwzięcie stanowi część projektu pn. „Poprawa mobilności miejskiej – ekotransport w Olsztynie”, dofinansowanego w 85 procentach z Programu Operacyjnego Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej na lata 2021-2027. Pojazdy marki Solaris mają wyjechać na regularne linie najpóźniej w sierpniu 2027 r. Kontrakt opiewa na blisko 50 milionów złotych w zamówieniu podstawowym i zakłada dostawę sześciu wozów o długości 12 metrów oraz pięciu przegubowych 18 m. W ramach projektu wdrożenia autobusów zeroemisyjnych miasto przewiduje rozbudowę zajezdni autobusowej przy al. Sikorskiego, aby dostosować zajezdnię dla tych autobusów (jak również tych, które w przyszłości miasto będzie mogło dokupić w ramach prawa opcji), rozbudowę systemu ITS, przebudowę pętli autobusowych oraz przystanków, a także przejść dla pieszych. Projekt dotyczący zajezdni przy al. Sikorskiego będzie polegać na rozbudowie placu manewrowego oraz budowie budynku warsztatowo-socjalnego celem obsługi taboru zeroemisyjnego. Ma powstać przede wszystkim infrastruktura do obsługi autobusów elektrycznych, zaplanowano 86 miejsc dla kolejnych pojazdów, w tym 41 wyposażonych w naziemne ładowarki.

Warto zwrócić uwagę, że w związku ze zmianą sposobu zasilania autobusów (rezygnacja z ładowania pantografowego) oraz koniecznością zapewnienia terenu na posadowienie ładowarek stacjonarnych miasto przeprowadziło aktualizację dokumentacji projektowej. Aktualizacja zawierała również doprojektowanie palowania pod konstrukcje betonowe z uwagi na bardzo trudne warunki gruntowe. Zaprojektowano także wiatę pod panele fotowoltaiczne. Projektowana wiatą posłuży do budowy instalacji PV o mocy 0,6 [MW]. Zakładana moc wytwórcza instalacji pokryje w 25% roczne zapotrzebowanie na energię elektryczną podstacji trakcyjnej STT1 „SIKORSKIEGO”. Dodatkowo wykorzystując fakt, że produkcja energii elektrycznej pokrywa się w czasie z wykonywaniem zadań przewozowych realizowanym taborom tramwajowym, planuje się nie wprowadzać tak wytworzonej energii do sieci energetyki zawodowej (z uwagi na niekorzystne zasady rozliczeń). W to miejsce projektuje się zastosowanie urządzenia przekształtnikowego, które umożliwia bezpośrednie skierowanie „zielonej energii” do tramwajowej sieci trakcyjnej. Pozwoli to na maksymalizację korzyści wynikającej z generacji energii elektrycznej z instalacji PV, gdyż redukuje straty przetwarzania (więcej energii zostanie przeznaczone na zasilanie trakcji tramwajowej), jednocześnie energia wyprodukowana ze źródła OZE zasila bezpośrednio tramwaje – realizacja w pełni zeroemisyjnego układu transportu miejskiego. Po modyfikacji projektu zajezdnia przy al. Sikorskiego będzie mogła pomieścić 86 miejsc postojowych dla autobusów. W ramach aktualizacji projektu zaplanowano także panele fotowoltaiczne, które zostaną umieszczone na dachu nowej zajezdni tramwajowej przy ul. Kołobrzeskiej (posiadamy już pozwolenie na budowę). Projektowana instalacja PV „MPK-WSCHÓD” o mocy 0,35 [MW] będzie w stanie pokryć 16,5% rocznego zapotrzebowania na energię elektryczną podstacji trakcyjnej STT3 „ZAJEZDNIA”, która zasilą również całą bazę warsztatowo-biurową MPK. Jeśli dodamy do tego energię produkowaną już przez istniejącą instalację PV „MPK -ZACHÓD” (stara zajezdnia tramwajowa) to źródła OZE pokrywać będą 36,5% rocznego zapotrzebowania na obszarze zasilania wspomnianej wyżej STT3. Wytworzona energia elektryczna przez instalację PV „MPK-WSchód”, a dalej poprzez urządzenie przekształtnikowe trafi bezpośrednio do tramwajowej sieci trakcyjnej ograniczając pobór mocy z zespołów prostownikowych. Dodatkowo po wybudowaniu ładowarek do autobusów elektrycznych na terenie zajezdni przy ul. Kołobrzeskiej, będzie możliwość budowy takiego układu zasilania ładowarek,

aby energią wytworzoną w instalacji PV „MPK ZACHÓD” ładować baterie w elektrobushach.

Warto nadmienić, że Spółka stawiając na autobusy zeroemisyjne już w 2022 r. zleciła wykonanie projektu architektoniczno-budowlanego rozbudowy zajezdni przy al. Sikorskiego. Projekt przewidywał budowę nowych 58 miejsc postojowych dla autobusów oraz budynku warsztatowo-socjalnego. Po rozbudowie zajezdni przy al. Sikorskiego MPK dysponowałoby 86 miejscami postojowymi. Zajezdnia ma być przystosowana do postoju i obsługi (ładowanie, serwis) autobusów zeroemisyjnych. Dla zadania uzyskano pozwolenie na budowę.

Ponadto należy zwrócić uwagę, że rozbudowa linii tramwajowej przyczyniła się do zwiększenia mocy o kolejne 2MW (dwie podstacje po 1MW - ostatecznie moc umowna wynosi 2 x 800kW.). Wypełnienie postanowień ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych poprzez wykonywanie pracy przewozowej z udziałem autobusów elektrycznych, to potrzeba zapewnienia w przyszłości zwiększenia dostawy mocy o kolejne 15 MW w celu zasilania ładowarek. MPK posiada warunki przyłączenia do sieci dystrybucyjnej Energa-Operator SA dla 5 abonenckich stacji transformatorowych (SAE) po 3 MW każda, które w dalszej perspektywie zostaną zlokalizowane na terenie bazy przy al. Sikorskiego (3 szt) oraz na terenie bazy przy ul. Kołobrzeskiej (2 szt.), co zwiększy moc zainstalowaną w Spółce.

Działania inwestycyjne Gminy Olsztyn w zakresie transportu miejskiego wpływają na zwiększenie pozycji kosztów operacyjnych MPK m.in. zakup energii elektrycznej. Rodzi to konieczność inwestowania w projekty związane z produkcją własną energii elektrycznej i ograniczaniu jej zakupu od operatora sieci dystrybucyjnej.

Od początku 2025 r. działa już instalacja PV „MPK - ZACHÓD” (stara zajezdnia tramwajowa) co przeliczyć można na zaoszczędzenie na zakupie energii w wysokości ok 200 tys. zł rocznie. Inwestycja została sfinansowana ze środków pozyskanych ze sprzedaży działki, na której posadowiona jest stacja paliw byłego „Lotos” - (stacja zewnętrzna). Zakończenie budowy instalacji nastąpiło w grudniu 2024 r.

Mając na uwadze zwiększenie bezpieczeństwa energetycznego w Spółce, podjęto działania polegające na budowie awaryjnego źródła zasilania na terenie bazy MPK przy ul. Kołobrzeskiej. W grudniu ubiegłego roku podpisano umowę na dostawę i montaż agregatu prądotwórczego, którego uruchomienie ma się odbyć do końca marca 2026 r. Koszt inwestycji to 270 tys. zł.

Kolejnym procedowanym projektem jest budowa farmy fotowoltaicznej o mocy 1MWp przy ul. Wiosennej. Rada Miasta Olsztyna w 2021 r. wyraziła zgodę na dzierżawę gruntu przez Spółkę, na którym planowana jest budowa tej elektrowni. W roku 2022 MPK uzyskało decyzję środowiskową, a w 2023 r. dla inwestycji uzyskano decyzję nr 1 o warunkach zabudowy oraz wystąpiło do operatora sieci dystrybucyjnej o wydanie warunków przyłączeniowych dla tego przedsięwzięcia.

Trudnym zagadnieniem dla Spółki była i jest kwestia zakupu urządzeń do utrzymania infrastruktury tramwajowej, bez której komunikacja tramwajowa jest niemożliwa. Biorąc pod uwagę rozwój usług tramwajowych MPK bez zewnętrznego wsparcia finansowego w latach 2015 – 2025 dokonało dodatkowych inwestycji zakupując specjalistyczny sprzęt do napraw torowych (podbijaki torowe, piłę do cięcia szyn, wiertarkę do szyn, spawarkę, szlifierkę torową) oraz mierniki do pomiarów parametrów pracy urządzeń zainstalowanych w obiektach podstacji prostownikowych, sieci trakcyjnej, kabli zasilających i powrotnych. Ponadto zakupiła pojazdy specjalistyczne do prac serwisowych na liniach tramwajowych i wkolejania, pojazd z zabudową wieżową do obsługi trakcji tramwajowej, zestaw toromierzy, zestaw przyrządów pomiarowych elektronicznych, agregat prądotwórczy, piłę do cięcia szyn, pług do odśnieżania torowisk, przyczepę dla pogotowia torowego, szlifierkę i moduł szlifarski do szlifowania zużycia falistego szyn oraz sprężarkę. Koszty zakupu ww. urządzeń w latach 2015-2025 wyniosły ok. 8 mln. zł.

Infrastruktura torowa dla linii nr 1, 2 i 3 do końca 2020 roku objęta była gwarancją wykonawców poszczególnych odcinków torów, a dla linii nr 4 i 5 do końca 2028 r.

Wszelkie usterki i awarie w przypadku linii nr 4 i 5 są bezzwłocznie zgłaszane, zgodnie z procedurą reklamacji, inżynierowi kontraktu. Dodatkowo Spółka dla zapewnienia prawidłowego i bezpiecznego funkcjonowania przewozów zawarła z podmiotami zewnętrznymi umowę na konserwację i przeglądy elementów systemu sterowania i ogrzewania zwrotnic, co dla Spółki generuje dodatkowe koszty. Umowa na konserwację i naprawy systemu sterowania i ogrzewania zwrotnic dla linii nr 1, 2 i 3 zakończyła się 31 grudnia 2023 r. Od maja 2025 r. została zawarta nowa umowa na konserwację oraz naprawy systemu sterowania i ogrzewania zwrotnic dla wszystkich linii tramwajowych. Pozostałe elementy infrastruktury torowo – sieciowej i pięć podstacji prostownikowych: „Sikorskiego”, „Żołnierska”, „Zajezdnia” (gdzie odbywa się zamiana prądu o napięciu 15kVAC na prąd o napięciu 600V DC) oraz „Wyszyńskiego” i „Krasickiego” są samodzielnie utrzymywane i eksploatowane przez służby techniczne MPK. Infrastruktura torowo – sieciowa oraz podstacje trakcyjne są pod ciągłym (24 godzinnym) nadzorem służb torowo – sieciowych Spółki, które dbają o bezpieczeństwo i utrzymanie ciągłości ruchu. W celu zapewnienia ciągłej sprawności technicznej powyższej infrastruktury Spółka podjęła szereg działań przygotowawczych zakupując specjalistyczny sprzęt do napraw torowych oraz szkoli pracowników w zakresie prac torowych i sieciowych, co wpływa na wzrost kosztów usług przewozowych tramwajowych.

Następnym wyzwaniem dla Spółki było i jest przygotowanie kadry, ponieważ rozbudowa linii tramwajowych spowodowała wprowadzenie do ruchu w 2024 r. kolejnych tramwajów co zwiększyło zapotrzebowanie na motorniczych. W związku z tym, aby sprostać tym wyzwaniom oraz biorąc pod uwagę dalszy rozwój, wykorzystując posiadane zasoby ludzkie, Spółka w ramach własnej działalności na bieżąco szkoli kierowców autobusów na motorniczych. Posiadając pracowników z dwukierunkowym uprawnieniem tj. kierowca autobusu - motorniczy jest możliwość lepszego wykorzystania potencjału pracowniczego. W latach 2015 – 2025 w Spółce przeszkolono 94 kierowców na motorniczych, w tym w 2025 roku 7 osób. Koszt szkoleń kierowców na motorniczych wyniósł ok. 600 tys. zł. W szkoleniach na motorniczych biorą również udział pracownicy służb utrzymania i warsztatów, ponieważ uprawnienia te są niezbędne dla tych służb podczas wykonywania prac naprawczych.

Problemem komunikacji miejskiej w Polsce, jak i w Olsztynie jest za mało dróg o dobrej przepustowości, chociaż w Olsztynie sytuacja z każdym rokiem jest lepsza. Problem korków jest w każdym mieście i to nie jest problem z wczoraj, ale długo nierozwiązany. Jakość i stan dróg jest jedną z głównych wskazywanych spontanicznie bolączek mieszkańców i kierowców. Z drugiej strony, mieszkańcy doceniają funkcjonowanie komunikacji miejskiej. Jakość transportu publicznego w Olsztynie jest obszarem, w którym mieszkańcy dostrzegają poprawę sytuacji i pozytywnie oceniają jakość świadczonych przez MPK usług przewozowych.

W związku z powyższym dla utrzymania pozycji rynkowej Spółki oraz dalszego rozwoju ważne jest:

- a) stwarzanie warunków dla realizacji przez Spółkę zadań ustawowych gminy;
- b) wykreowanie modelu usług przewozowych dającego bezpieczeństwo ekonomiczne Spółki;
- c) ograniczenie kosztów technicznego utrzymania taboru poprzez zakup zeroemisyjnych pojazdów;
- d) racjonalizację wykorzystania potencjału przewozowego w relacji do jakości usług;
- e) tworzenie konkurencyjnego systemu usług przewozowych dla mieszkańców miasta wobec innych form podróżowania.

Poza tym przed MPK stoją ogromne wyzwania inwestycyjne związane z sukcesywną wymianą taboru autobusowego na zeroemisyjny, którego zakup jest znacznie droższy od dotychczas nabywanego. Istotnym czynnikiem jest również konieczność wdrożenia napraw i remontów taboru tramwajowego zakupionego w roku 2015. Kolejny problem, z którym mierzy się Spółka, jest kwestia rosnących kosztów operacyjnych, które mają kluczowe znaczenie dla jej funkcjonowania i rentowności.

Biorąc pod uwagę wzrost kosztów operacyjnych Spółki, spowodowany podwyżką cen paliwa, energii, materiałów i usług, a także dalszy jej rozwój przyszłościowe rozwiązanie powinno obejmować zwiększenie skali usług autobusowych i tramwajowych oraz urealnienie stawki za wozokilometr - która pozwoli na inwestowanie w nowe autobusy ekologiczne oraz za pociągokilometr - która pokryje również koszty utrzymania infrastruktury torowo-sieciowej. Od 2025 roku stawka za wzkm wynosi 13,34 zł i nie pozwala na inwestowanie w nowe autobusy, a stawka za przewozy tramwajowe wraz z utrzymaniem infrastruktury torowo-sieciowej od 2024 r. wynosi 23,59 zł i nie pokrywa kosztów jej utrzymania.

Kluczowym celem MPK sp. z o.o. w Olsztynie jest dalszy rozwój oraz umacnianie pozycji lidera na lokalnym rynku przewozu osób. Wypracowana przez lata funkcjonowania na rynku pozycja, zdolność do dalszego rozwoju, posiadane narzędzia (potencjał pracowniczy, sprawność organizacyjna), podnoszenie jakości usług oraz planowany rozwój, pozwalają zakładać wykonalność przyjętej przez Spółkę strategii rozwoju.

MPK zamierza konsekwentnie dalej wzmacniać swoją pozycję na lokalnym rynku przewozu osób.

Jednocześnie należy zwrócić uwagę na fakt, że kondycja finansowa oraz dalszy rozwój MPK sp. z o.o. w Olsztynie w głównej mierze zależy od organizatora przewozów i jego możliwości finansowania rozwoju publicznego transportu zbiorowego w mieście.

VII. WAŻNIEJSZE OSIĄGNIĘCIA W DZIEDZINIE BADAŃ I ROZWOJU – nie dotyczy.

VIII. PERSONEL I ŚWIADCZENIA SOCJALNE

1. Informacje o liczbie, strukturze zawodowej, wieku i wykształceniu zatrudnionych

W 2025 roku średnioroczne zatrudnienie ukształtowało się na poziomie 483,7 etatów. Na dzień 31.12.2025 r. Spółka zatrudniała ogółem 491 osób, w tym 76 kobiet i 415 mężczyzn.

Struktura zatrudnienia na dzień 31.12.2025 r. w poszczególnych grupach zawodowych przedstawiała się następująco:

Wyszczególnienie	Ogółem	W tym kobiety
Zatrudnieni ogółem	491	76
w tym:		
- pracownicy na stanowiskach nierobotniczych	63	23
z tego: dyspozytorzy i mistrzowie	22	2
- pracownicy na stanowiskach robotniczych	428	53
z tego:		
a) kierowcy autobusów	224	32
b) kierowcy autobusów - motorniczowie	82	19
c) motorniczowie	2	-
d) robotnicy warsztatu - autobus	64	1
e) robotnicy warsztatu - tramwaj	24	-
f) pozostali robotnicy – tramwaj	21	1
g) pozostali robotnicy	11	-

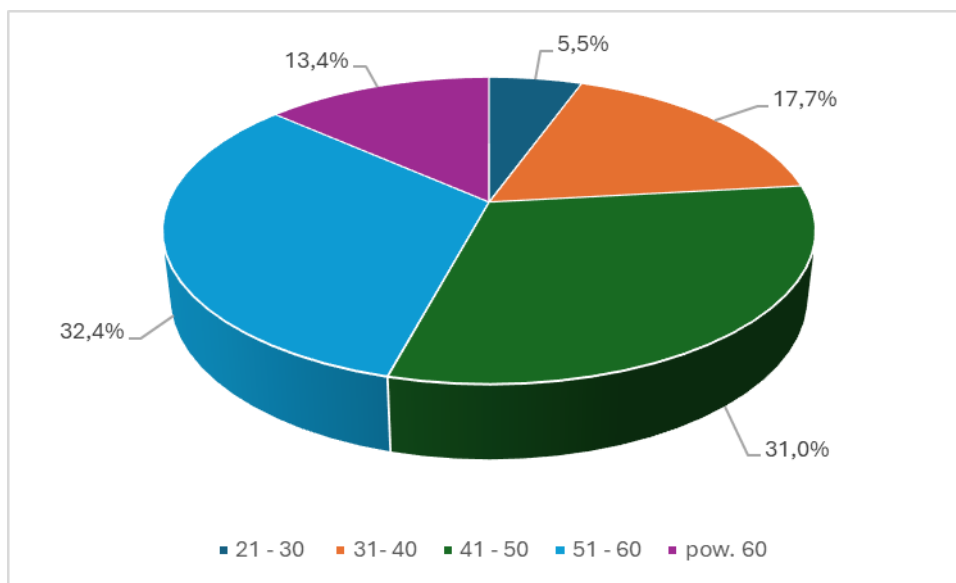
Pracownicy na stanowiskach robotniczych stanowili 87,2% ogółu zatrudnionych. Najliczniejszą grupę z zatrudnionych na stanowiskach robotniczych stanowili kierowcy autobusów, kierowcy autobusów-motorniczowie i motorniczowie ogółem 308 osoby - tj. 72% , w tym kobiety 51 tj. 11,9% (zatrudnionych na stanowiskach robotniczych).

Srednia liczba zatrudnionych została wykonana poniżej planu. Niższy stan zatrudnienia wystąpił w grupie kierowców autobusów i w miarę występujących potrzeb był uzupełniany pracą w ramach umów zlecenia (5,4 w przeliczaniu na etaty) oraz w grupie mechaników do napraw pojazdów. Zatrudnienie w ostatnich sześciu latach kształtowało się na poziomie: 479 osób w latach 2020 - 2021; 455 osób w latach 2022-2023 r., w 2024 r. - 478 osób, a w 2025 wyniosło 491 osób. Spadek zatrudnienia w poszczególnych latach związany był z naturalnymi procesami odejść pracowników na świadczenia emerytalno-rentowe oraz niedoborem kierowców autobusów i mechaników z powodu ich braku na olsztyńskim rynku pracy. Pomimo tych trudności Spółka realizuje zadania prawidłowo, a nawet zwiększa aktywność. Jest to możliwe dzięki wprowadzonym procesom optymalizacyjnym oraz wzrostowi wydajności pracy i kompetencji pracowników.

Średni wiek pracowników Spółki wynosi 54 lata, a przeciętny staż pracy w MPK to 13 lat.

Struktura wiekowa pracowników przedstawia się następująco:

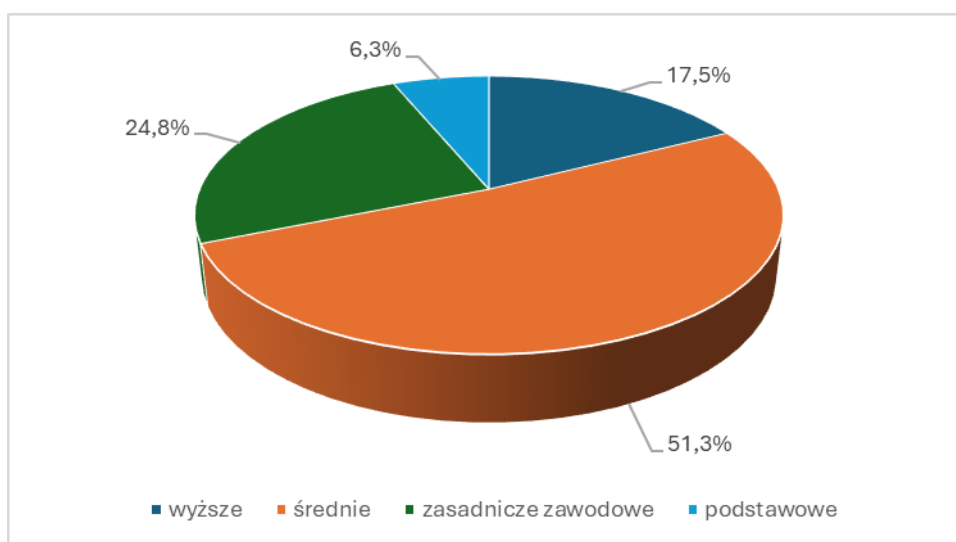
Wiek załogi w latach	21 - 30	31- 40	41 - 50	51 - 60	pow. 60
Liczba osób w poszczególnych przedziałach wiekowych [wg stanu na 31.12.2025 r.]	27	87	152	159	66
Struktura (%)	5,5	17,7	31,0	32,4	13,4



Pracownicy poniżej 31 roku życia stanowią 5,5% ogółu zatrudnionych. Najliczniejszą grupę stanowią pracownicy w przedziale wiekowym 51-60 lat (159 osoby) tj. 32,4% oraz pracownicy w przedziale wiekowym 41-50 (152 osoby) tj. 31,0% załogi.

Struktura zatrudnienia wg wykształcenia - stan na dzień 31 grudnia 2025 r.

Wykształcenie	Ilość osób	Udział %
wyższe	86	17,5
średnie	252	51,3
zasadnicze zawodowe	122	24,9
podstawowe	31	6,3
Ogółem	491	100



W strukturze zatrudnienia, z uwagi na specyfikę działalności Spółki, największy udział stanowią pracownicy w wykształceniu średnim 51,3% i zasadniczym zawodowym 24,9%. Pracownicy z wykształceniem wyższym to 17,5% zatrudnionych. Na stanowiskach robotniczych wykształcenie wyższe posiada 38 osób - stanowi to 8,9%, a wśród kierowców/motorniczych wykształcenie wyższe posiada 28 osób (w tym: 10 kobiet 18 mężczyzn) - stanowi to 6,5% - ogółu zatrudnionych na stanowiskach robotniczych.

2. Opis świadczeń socjalnych

W MPK jest tworzony zakładowy fundusz socjalny. Odpis na zakładowy fundusz świadczeń socjalnych obciąża koszty Spółki. Środki z funduszu przeznaczone są na cele socjalno-bytowe pracowników i członków ich rodzin oraz emerytów/rencistów Spółki, m.in. na: dofinansowanie wypoczynku urlopowego organizowanego we własnym zakresie przez pracowników, działalność kulturalno-oświatową i sportowo - rekreacyjną, zapomogi losowe, wsparcie finansowe dla emerytów/rencistów. Cele, na który przeznaczany jest fundusz, określone są w rocznym preliminarzu wydatków uzgadnianym z zakładowymi organizacjami związkowymi działającymi w MPK.

3. Opis pozostałych świadczeń (szkolenia)

Zarząd Spółki przywiązuje dużą wagę do kwalifikacji zawodowej pracowników oraz ich kompetencji. Z uwagi na to stwarza pracownikom możliwość rozwoju poprzez popieranie różnego rodzaju form kształcenia i doskonalenia zawodowego. W 2025 roku Spółka kontynuowała programy szkoleniowe umożliwiające pracownikom rozwój poprzez podnoszenie kwalifikacji i kompetencji zawodowych. Koszt szkoleń w 2025 roku wyniósł ok. 113 tys. zł.

Świadczenia pracownicze o charakterze pieniężnym lub rzeczowym dotyczą wydatków ponoszonych przez Spółkę w związku z zapewnieniem ochrony zdrowia, bezpieczeństwa i higieny pracy m.in. udostępnienie odzieży i obuwia roboczego, pokrycie kosztów badań lekarskich, zapewnienie napojów i posiłków regeneracyjnych. Bezpieczeństwo i warunki pracy to bardzo ważny aspekt w działalności Spółki. W trosce o bezpieczeństwo i zdrowie pracowników oraz pasażerów pojazdy Spółki systematycznie są ozonowane i 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 odbudowę taboru autobusowego niezbędnego do spełnienia standardów jakościowych założonych w umowie wieloletniej. Od 2013 zrealizowano zakup kompletnie wyposażonych 86 szt. autobusów komunikacji miejskiej w tym 50 szt. standard (maxi) i 36 szt. przegubowych (mega), co wpłynęło na zmianę struktury wiekowej posiadanego taboru.

Wykonywanie zadań przewozowych jest oparte o inwestowanie w:

- ✓ nowe, ekologiczne i niezawodne pojazdy,
- ✓ nowoczesne autobusy używane.

Celem wprowadzenia nowych autobusów jest obniżenie średniego wieku taboru autobusowego co bezpośrednio ma przełożyć się na ograniczenie strat przewozowych związanych z awaryjnością autobusów obsługujących linie komunikacyjne, a w konsekwencji pozwolić na ograniczenie kosztów związanych z czynnościami obsługowo – naprawczymi.

Ponadto wartością dodaną sprawnie działających autobusów jest:

- 1) obniżenie zanieczyszczenia środowiska (wyższa norma Euro = niższa emisja szkodliwych substancji w spalinach), z tendencją obniżenia jej do „0”,
- 2) zapewnienie lepszego zaspokojenia potrzeb przewozowych; dotyczy to nie tylko ilości przewiezionych pasażerów, ale także jak najlepszych warunków jakościowych, dlatego specyfikacja do zakupu nowych autobusów będzie uwzględniała określone standardy podróżowania,
- 3) poczucie komfortu i bezpieczeństwo przewożonych pasażerów.

Całkowita wartość netto nowo zakupionego taboru w latach 2013 – 2025 wyniosła 100 613 tys. zł, która została sfinansowana w 10% środkami własnymi, a w 90% długoterminowymi kredytami inwestycyjnymi.

W 2024 r. został rozstrzygnięty przetarg na zakup kolejnych, fabrycznie nowych 10 szt. autobusów hybrydowych, którego realizacja nastąpiła w 2025 r. Zakup został sfinansowany w 80% długoterminowym kredytem inwestycyjnym o wartości 13 763 tys. zł. udzielonym przez Bank Millennium S.A. Zawarta z dostawcą autobusów umowa przewidywała prawo opcji tj. możliwość rozszerzenia zamówienia o dodatkowe 10 szt. autobusów, z którego Spółka skorzystała i złożyła do producenta w 2025 r. zamówienie z terminem dostawy taboru w 2026 r. Przedmiotowy zakup zostanie sfinansowany w 90% długoterminowym kredytem inwestycyjnym o wartości 16 290 000,00 zł., udzielonym po raz kolejny przez Bank Millennium S.A.. Zabezpieczenie kredytów stanowi w szczególności zastaw rejestrowy kredytowanych autobusów.

Wszelkie działania Spółki prowadzone od kilku lat w kierunku realizowania tylko niezbędnych inwestycji mają na celu poprawę zdolności kredytowej, która jest konieczna do kontynuowania przyjętych w umowie wykonawczej założeń inwestycyjnych na przyszłe lata, w szczególności zakup taboru. Należy wskazać, że przyjęte wielkości planu wymiany taboru ulegają weryfikacji w miarę zmniejszenia przez ZDZiT zadań przewozowych traktacji autobusowej MPK.

Na sfinansowanie inwestycji Spółka przeznacza środki własne z odpisów amortyzacyjnych oraz zysków, a także zaciąga długoterminowe kredyty inwestycyjne. Brak bezzwrotnego finansowania zakupu elektrycznych autobusów bezpośrednio przez Spółkę uniemożliwił inwestowanie w tabor zeroemisyjny, ponieważ MPK z własnych środków nie jest w stanie sprostać wymaganiom ustawy o elektromobilności.

Ponadto działania Spółki nakierowane są na pozyskanie „czystej energii” poprzez budowę instalacji fotowoltaicznych na dachach budynków zajezdni tramwajowej. W 2024 r. wykonano pierwszą instalację na budynkach powstałych w ramach I etapu budowy zajezdni tramwajowej. Podobne realizacje przewidziano na budynkach II etapu rozbudowy zajezdni tramwajowej oraz budowę farmy fotowoltaicznej przy ul. Wiosennej. Ma to strategiczne znaczenie dla ponoszonych kosztów zużycia energii elektrycznej przy sukcesywnej rozbudowie przewozów tramwajowych i „0”emisyjnym taborze autobusowym.

Ponadto Spółka w 2022 r. otrzymała aportem zajezdnię autobusową przy ul. Sikorskiego, która wymaga rozbudowy i dostosowania do eksploatacji elektrycznych autobusów. Wiąże się to koniecznością poniesienia ogromnych nakładów finansowych, których MPK nie jest w stanie samodzielnie wygenerować bez wspomaganie zewnętrznego. W związku z tym, że na dzień dzisiejszy brak jest funduszy pomocowych dedykowanych tzw. dużym przedsiębiorstwom, to realizację przedsięwzięcia pod nazwą „Poprawa mobilności miejskiej – ekotransport w Olsztynie” przejęła Gmina Olsztyn, która ma możliwości uzyskania 85% finansowania z funduszy europejskich.

Szczegółowa prezentacja pozostałych inwestycji została omówiona w punkcie VI „Przewidywany rozwój jednostki” przedmiotowego sprawozdania.

X. ŚRODOWISKO NATURALNE

Transport drogowy łączy ludzi, miasta i kraje. Jednak jest też jednym z największych źródeł zanieczyszczeń powietrza i hałasu w środowisku i ma ogromny wpływ na zdrowie człowieka, kondycję ekosystemów i zmianę klimatu. Przesiadka z auta do komunikacji publicznej to prosta strategia, która może pomóc w rozwiązaniu tych problemów i przynieść wiele korzyści uczestnikom ruchu.

Rozwój zrównoważony w transporcie miejskim koncentruje się na zmniejszeniu emisji gazów cieplarnianych, ograniczeniu hałasu i poprawie jakości powietrza w miastach. Wprowadzane są pojazdy niskoemisyjne, takie jak autobusy elektryczne, hybrydowe, a nawet te zasilane wodorem. Innym ważnym aspektem jest rozwój inteligentnych systemów transportowych, które pomagają optymalizować ruch miejski, zmniejszając czas spędzany w korkach i związane z tym emisje. Systemy te, oparte na danych i zaawansowanych technologiach, umożliwiają lepsze planowanie tras i zarządzanie ruchem w czasie rzeczywistym. Integracja różnych form transportu miejskiego jest kluczowa dla stworzenia spójnego i efektywnego systemu. Przyszłość komunikacji miejskiej z pewnością będzie kierowana przez dalsze innowacje technologiczne i nacisk na zrównoważony rozwój. Rozwój technologii pojazdów autonomicznych może przynieść kolejną rewolucję w transporcie miejskim, oferując jeszcze bardziej efektywne i zrównoważone rozwiązania. Ekologiczne trendy w komunikacji miejskiej mają kluczowe znaczenie nie tylko dla ochrony środowiska, ale również dla poprawy jakości życia w miastach. W miarę jak miasta rosną i rozwijają się, innowacyjne i zrównoważone podejścia do transportu miejskiego staną się jeszcze bardziej istotne. W obliczu rosnących problemów z jakością powietrza w miastach na całym świecie, komunikacja zbiorowa staje się kluczowym elementem w walce z zanieczyszczeniem. Zastosowanie efektywnych systemów transportu publicznego może znacząco przyczynić się do redukcji emisji szkodliwych substancji, poprawiając stan środowiska i zdrowia mieszkańców. Transport drogowy jest jednym z głównych źródeł zanieczyszczenia powietrza w miastach, przyczyniając się do emisji dwutlenku węgla, tlenków azotu, a także cząstek stałych. Zwiększenie udziału komunikacji zbiorowej w codziennym ruchu może znacznie zmniejszyć liczbę prywatnych pojazdów na drogach, a co za tym idzie – obniżyć poziom

emisji szkodliwych substancji. Autobusy czy tramwaje, przewożąc jednocześnie większą liczbę pasażerów, są znacznie bardziej efektywne pod względem emisji na pasażera niż indywidualne samochody. Wdrażanie pojazdów komunikacji zbiorowej z napędem elektrycznym lub hybrydowym jest kolejnym krokiem w kierunku zielonego transportu. Takie pojazdy generują znacznie mniej emisji niż tradycyjne autobusy z silnikami diesla, co bezpośrednio przekłada się na lepszą jakość powietrza w miastach. Aby skutecznie zmniejszyć zanieczyszczenie powietrza, ważne jest nie tylko zapewnienie dostępności, ale także atrakcyjności komunikacji zbiorowej w Polsce, a także w Olsztynie. Obejmuje to inwestycje w nowoczesne, wygodne i częste połączenia, które mogą konkurować z prywatnym transportem. Ponadto, rozwój infrastruktury wspierającej, jak dedykowane pasy dla autobusów, systemy priorytetów na skrzyżowaniach, czy rozbudowa sieci tramwajowych, może znacznie poprawić efektywność i punktualność transportu publicznego. Takie działania przyczyniają się do zwiększenia popularności korzystania z transportu publicznego w miejsce podróży samochodem.

Ochrona środowiska naturalnego stała się istotnym elementem funkcjonowania komunikacji miejskiej i jest realizowana poprzez prowadzenie wielu działań.

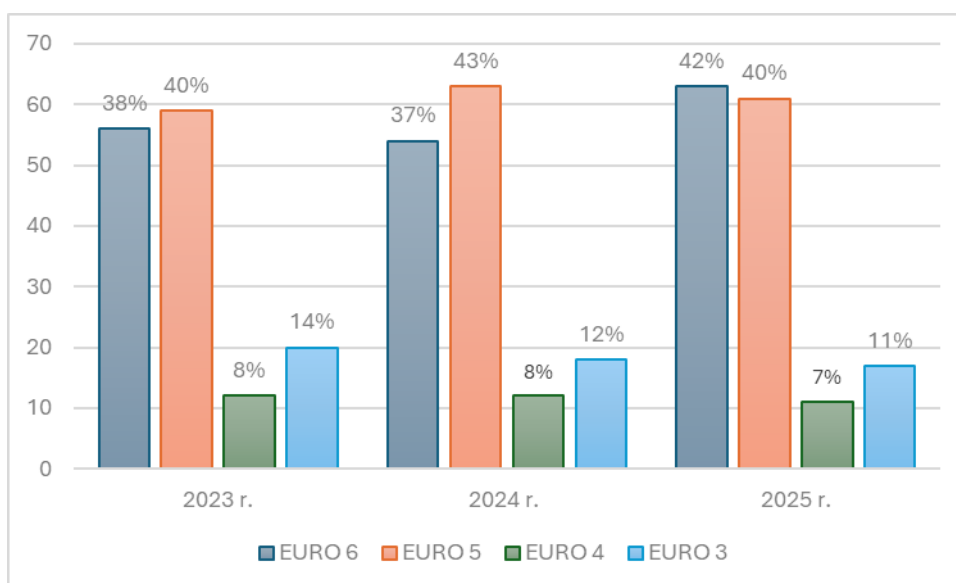
Ochrona środowiska realizowana jest w MPK poprzez prowadzenie działań prewencyjnych (zapobieganie powstawaniu zagrożeń) oraz działań redukcyjnych (ograniczenie emisji). Należy podkreślić, że w Spółce ograniczenie emisji zaznacza się poprzez odnawianie eksploatowanego taboru autobusowego. W najbliższych latach Spółka będzie musiała zainwestować w zeroemisyjne pojazdy. W roku 2022 wykonano projekt budowlany zajezdni przy al. Sikorskiego, a w 2023 r. uzyskano pozwolenie na budowę. Projekt przewiduje rozbudowę zajezdni w sposób umożliwiający ładowanie autobusów elektrycznych, a powstały tam budynek warsztatowo-socjalny ma spełniać funkcje serwisowo-naprawcze dla taboru elektrycznego. W kolejnych latach planowane jest rozpoczęcie prac budowlanych.

*Zestawienie taboru Spółki, spełniającego odpowiednie normy emisji spalin
w latach 2023 – 2025.*

	2023 r.		2024 r.		2025 r.	
	Sztuk	%	Sztuk	%	Sztuk	%
EURO 6	56	38	54	37	63	42
EURO 5	59	40	63	43	61	40
EURO 4	12	8	12	8	11	7
EURO 3	20	14	18	12	17	11
Ogółem	147	100	147	100	152	100

Z powyższego zestawienia wynika, że struktura taboru spełniającego odpowiednie normy emisji z roku na rok ulega poprawie.

*Tabor Spółki spełniający odpowiednie normy spalin w latach 2023-2025
graficznie przedstawia się następująco:*



Z tytułu opłaty za wprowadzenie gazów lub pyłów do atmosfery Spółka poniosła koszty w wysokości: w 2021 r. - 20,1 tys. zł, w 2022 r. - 19,3 tys. zł, w 2023 r. - 19,9 tys. zł, w 2024 r. - 21,7 tys. zł, a w 2025 r. - 23,5 tys. zł.

Działania prewencyjne w Spółce prowadzone są poprzez regularne i systematyczne czynności konserwacyjne i przeglądowe (czyszczenie separatorów, odstojników, sieci kanalizacyjnej). Koszty z tego tytułu kształtują się na poziomie 21,0 tys. zł w 2024 roku, i 23,5 tys. zł w 2025 r.

Nowoczesne i proekologiczne rozwiązania myjni tramwajowej takie jak: obieg zamknięty wody, urządzenie Bioclean służące do oczyszczania silnie zanieczyszczonych wód ściekowych pochodzących z myjni oraz korzystanie z pomocy bakterii przy oczyszczaniu wody ściekowej z substancji ropopochodnych powoduje, że wszystkie normy na zawartość związków chemicznych w ściekach odprowadzonych do kanalizacji są z dużą rezerwą spełnione. Na podstawie obowiązującego do 2026 r. pozwolenia wodnoprawnego, zezwalającego na wprowadzanie wytwarzanych ścieków do miejskiej kanalizacji, Spółka zobowiązana jest do wykonania dwa razy w roku badania jakości wytwarzanych ścieków.

Badania te są regularnie wykonywane, a jakość odprowadzanych ścieków nie wykazuje przekroczenia dopuszczalnych wartości.

Ponadto Spółka podejmuje działania w celu pozyskania „czystej energii”. W roku 2024 oddano do użytkowania instalację fotowoltaiczną o mocy 350 kWp na dachu zajezdni tramwajowej (starej).

W 2025 r. zakupiono i wdrożono do eksploatacji mobilną lakiernię. Zaawansowany system filtrowania zapewnia skuteczną eliminację czynników niebezpiecznych dla środowiska i pracowników. Eksploatacja instalacji lakierniczej została zgłoszona w Wydziale Środowiska Urzędu Miasta Olsztyna.

Gospodarka odpadami wytwarzanymi w Spółce obejmuje kilka płaszczyzn związanych z właściwym składowaniem, segregowaniem i przekazywaniem odpadów jednostkom prowadzącym działalność w zakresie ich minimalizacji, usuwania, unieszkodliwiania lub przetwarzania. W zawieranych umowach na dostawy z wykonawcami umieszczane są klauzule dotyczące odbioru i zagospodarowania odpadów, które powstają po zużyciu eksploatacyjnych materiałów. Gromadzenie odpadów następuje w sposób uporządkowany i posegregowany, np. oleje przepracowane gromadzone są w zbiornikach do zbierania odpadów, odpady stalowe (złom stalowy) w specjalnych kontenerach.

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

olejów odpad jest odsprzedawany w celu jego dalszego przetworzenia i wykorzystania, np. w procesie regeneracji lub rerafinacji, co w praktyce eliminuje szkodliwość jego usuwania (unieszkodliwiania), a tym samym ogranicza negatywny wpływ na środowisko i zdrowie. Odbiór odpadów zwykłych i niebezpiecznych, m.in.: odpadów metalowych, przetworzonych olejów, zużytych płynów eksploatacyjnych, zużytych filtrów, odpadów gumowych itp. odbywa się poprzez firmę specjalizującą się w tego typu usługach i posiadającą odpowiednie zezwolenia.

Wobec zmiany zasad rozliczania przedsiębiorców z firmami świadczącymi odbiór odpadów Spółka zawarła umowę z firmą „KOMA” na odbiór odpadów komunalnych. Odpady są segregowane na poszczególne frakcje co pozwala na obniżenie ich kosztów wywozu. W latach 2024 – 2025 średni miesięczny koszt odbioru i wywozu odpadów komunalnych wynosił 5,0 tys. zł.

Ważne jest, aby to podkreślić, że wpływ komunikacji zbiorowej na jakość powietrza w miastach jest niezaprzeczalny. Inwestycje w zielony, efektywny i atrakcyjny transport publiczny to kluczowe elementy w budowaniu zrównoważonej przyszłości miejskich aglomeracji. Poprzez redukcję zanieczyszczeń i promowanie zdrowszych form mobilności, komunikacja zbiorowa odgrywa istotną rolę w tworzeniu lepszej jakości życia dla mieszkańców.

XI. FINANSOWANIE

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

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

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

Rozliczenie wykonanych usług przewozowych oparte jest o jednostkową stawkę wozokilometra i pociągokilometra oraz ilość zrealizowanych zadań w okresie rozliczeniowym miesięcznym, a całościowo rocznym. Poziom stawek rozliczeniowych zawarty w poszczególnych umowach obejmuje finansowanie bieżącej działalności, a w przewozach autobusowych również koszty inwestycji w nowy tabor. Proces wymiany taboru do tej pory finansowany był w 90% kredytami inwestycyjnymi, a ich spłatę gwarantował odpowiedni poziom amortyzacji w poszczególnych latach. Na dzień dzisiejszy wymóg zakupu „0” emisyjnego taboru, który jest znacznie droższy od autobusów diesla, musi być finansowane bezzwrotnymi środkami pomocowymi, ponieważ Spółka sama nie jest w stanie udźwignąć takich kosztów.

Należy podkreślić, że terminowe regulowanie należności przez Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu w Olsztynie z tytułu wykonywania usług przewozowych jest niezwykle istotne, ponieważ pozwala bez zakłóceń kształtować bieżącą płynność Spółki.

W celu uniknięcia zagrożeń dla finansów Spółki, Zarząd corocznie występuje do właściciela o urealnienie stawek za świadczone usługi. Wszystkie dokonane zmiany wprowadzane są stosownymi aneksami, zarówno do umowy na przewozy autobusowe jak i tramwajowe.

XII. SYTUACJA MAJĄTKOWA, FINANSOWA I DOCHODOWA

1. Aktywa trwałe.

W roku 2025 na zmianę majątku trwałego miały wpływ następujące czynniki:

1.1. Zakup, modernizacja, budowa środków trwałych i wartości niematerialnych i prawnych	18 004 126,65 zł
w tym:	
- środki trwałe o wyższej wartości	17 758 671,73 zł
- środki trwałe o niższej wartości	208 304,92 zł
- wartości niematerialne i prawne	37 150,00 zł

Środki trwałe przyjęte do używania to:

a) autobusy nowe (10 szt.)	17 221 360,72 zł
b) zwiększenie wartości 2 serwerów	7 632,00 zł
c) mobilna ściana lakiernicza	231 695,00 zł
d) szlifierka modułowa	20 630,99 zł
e) spawarka z wyposażeniem	43 258,40 zł
f) samochód WV Crafter Furgon	179 995,93 zł
g) zamrażarka niskotemperaturowa laboratoryjna	21 830,69 zł
h) piaskarka kabinowa ciśnieniowa	11 800,00 zł
i) laptop Dell Rugged (2 szt.)	20 468,00 zł
j) środki trwałe o niższej wartości (zestawy łączności, kamera termowizyjna, wózek z narzędziami 5 szt., elektryczny klucz udarowy do kół, wózek elektryczny paletowy, nagrzewnica indukcyjna)	208 304,92 zł

1.2. Amortyzacja środków trwałych i wartości niematerialnych i prawnych	3 774 992,73 zł
---	-----------------

1.3. Środki trwałe w budowie – zwiększenie salda	123 456,20 zł
--	---------------

Na koniec roku obrotowego pozostało 580 738,58 zł i dotyczy: dokumentacji związanej z planowaną budową instalacji fotowoltaicznej ZT B, rozbudowy zajezdni autobusowej przy al. Sikorskiego, nowej funkcjonalności JPK KR PD oraz opracowania programu funkcjonalno-użytkowego dyspozytorni.

1.4. Nakłady inwestycyjne roku 2025 w kwocie 17 840 226,54 zł sfinansowano w 77,14% kredytem inwestycyjnym i w 22,86 % środkami własnymi. Ponadto Spółka otrzymała nieodpłatnie od firmy Solaris w ramach kontraktu zakupu autobusów środki trwałe o wartości 287 356,31 zł.	
---	--

1.5. Środki trwałe są umorzone średnio	68,8%
w tym: środki transportu	84,7%

2. Aktywa obrotowe.

Majątek obrotowy zwiększył się i dotyczy:	2 107 386,34 zł
a) podwyższenia wartości	
- inwestycji krótkoterminowych	1 384 571,47 zł
- należności krótkoterminowych	294 784,33 zł
- krótkoterminowych rozliczeń międzyokresowych kosztów	117 970,49 zł
- zapasów	310 060,05 zł

Należności:

- | | |
|--|---------------|
| a) wzrosły w pozycji | |
| - podatki, ubezpieczenia społeczne i zdrowotne | 267 771,15 zł |
| - inne | 116 089,88 zł |
| b) zmniejszyły się w pozycji | |
| - dostawy i usługi | 89 076,70 zł |

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

Nie występują należności przeterminowane.

Na dzień 11.03.2026 r. uregulowano 97,5% należności z tytułu dostaw i usług.

3. Kapitał własny Spółki	2 430 446,15 zł
w tym:	
- kapitał podstawowy- bez zmian	
- kapitał zapasowy – zmniejszył się	2 980 663,72 zł
- wynik z lat ubiegłych – bez zmian	-
- wynik finansowy netto – zwiększył się	5 411 109,87 zł
- kapitał z aktualizacji wyceny środków trwałych – bez zmian	
- kapitał rezerwowy- bez zmian	-

4. Rezerwy na zobowiązania	
wzrosły	824 046,00 zł
w poz.	
- na świadczenia emerytalne i podobne	824 046,00 zł

5. Zobowiązania długoterminowe	
– zwiększyły się	9 433 204,00 zł

Na zmianę wartości zobowiązań wpłynęło przekwalifikowanie zgodnie z ustawą o rachunkowości zobowiązań długoterminowych na zobowiązania krótkoterminowe przypadające do spłaty w 2026 r. oraz zaciągnięcie długoterminowego kredytu inwestycyjnego.

– zwiększenie kredytów	9 433 204,00 zł
------------------------	-----------------

6. Zobowiązania krótkoterminowe	
z wyłączeniem Funduszy specjalnych wzrosły	3 634 787,59 zł
z tego:	
a) wzrosły w pozycjach:	
- kredyty i pożyczki	3 185 694,00 zł
- z tyt. podatków i ubezpieczeń społecznych	454 980,38 zł
- z tyt. wynagrodzeń	223 612,46 zł
- inne	139 980,13 zł
b) obniżyły się w pozycjach:	
- dostawy i usługi	230 093,32 zł
- inne zobowiązania finansowe	139 386,06 zł

Terminowość regulowania zobowiązań budżetowych i wobec kontrahentów była przestrzegana. Zobowiązania krótkoterminowe występujące w bilansie zostały uregulowane w miesiącu styczniu i lutym 2026 r. poza kredytami. Nie stwierdzono zobowiązań przeterminowanych.

7. Fundusz Świadczeń Socjalnych - zmalał 25 754,98 zł

- wydatki realizowano zgodnie z regulaminem ZFŚS.

8. Rozliczenia międzyokresowe przychodów- wzrosły 154 136,71 zł

w tym:

- środki trwałe otrzymane nieodpłatnie - wzrost 171 525,19 zł

- inwestycje sfinansowane ze środków

Ochrony Środowiska - zmniejszenie 17 388,48 zł

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

RACHUNEK ZYSKÓW I STRAT – WARIANT KALKULACYJNY.

9. PRZYCHODY

A. Przychody ze sprzedaży produktów i towarów wzrosły 2 717 153,75 zł

w tym:

- sprzedaż produktów (usług) - wzrosła 2 717 153,75 zł

Zgodnie z wieloletnimi 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.

Wzrost przychodów ze sprzedaży usług przewozowych w 2025 r. to skutek:

- wyższej o 0,83 zł. średniorocznej stawki za usługi autobusowe w stosunku do roku 2024.

G. Pozostałe przychody operacyjne zwiększyły się 112 667,07 zł
głównie z uwagi na wyższe w stosunku do roku 2024 otrzymane odszkodowania za szkody komunikacyjne.

J. Przychody finansowe wzrosły 89 534,67 zł
z uwagi na większe możliwości lokowania wolnych środków pieniężnych.

10. KOSZTY

B. Koszty wytworzenia sprzedanych usług, towarów
wraz z kosztami ogólnego zarządu zmniejszyły się 2 272 793,51 zł
Niższe koszty sprzedaży usług dotyczą w szczególności kosztów amortyzacji, materiałów i energii oraz wynagrodzeń.

H. Pozostałe koszty operacyjne zmniejszyły się 1 031 706,17 zł
przede wszystkim z powodu niższych w 2025 r. wartości napraw powypadkowych środków transportu.

K. Koszty finansowe zmniejszyły się 54 709,70 zł
głównie z tytułu spłaty znacznej części zobowiązań kredytowych i leasingów finansowych.

11. Przychody ze sprzedaży usług i towarów na 1 zatrudnionego wynoszą 216 449,00 zł
(w 2024 r. było to 216 651,00 zł.) i w porównaniu do roku 2024 zmalały o 0,1%.

12. Koszty działalności operacyjnej na 1 zatrudnionego wynoszą 210 984,00 zł (w 2024 r. było to 221 477,00 zł.) – spadek w stosunku do 2024 r. o 4,7%

Koszty działalności podstawowej wraz z kosztami finansowymi na 1 jednostkę przewozową ogółem wynoszą 15,30 zł. przy 15,39 zł w 2024 r. – niższe o 0,6% do 2024 r. w tym:

- a) koszt na 1 wzkm w 2025 r. wyniósł 13,36 zł. przy 13,60 zł. w 2024 r. (spadek o 1,8%),
- b) koszt na 1 pockm w 2025 r. wyniósł 22,53 zł. przy 21,97 zł. w 2024 r. (wzrost o 2,5%)

13. Działalność Spółki za 2025 r. zamknęła się zyskiem netto w kwocie 2 430 446,15 zł.

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		
		2025	2024	Zmiany + -
1	2	3	4	5
1.	SUMA BILANSOWA	77 957 341,74	61 506 476,27	+ 16 450 865,47
	WYNIK FINANSOWY NETTO	+ 2 430 446,15	- 2 980 663,72	+ 5 411 109,87
	Przychody ze sprzedaży netto	106 276 563,89	103 559 410,14	+ 2 717 153,75
	produktów i towarów			
I.	Wstępna analiza bilansu			
	Złota reguła bilansowania I %	57,71	70,98	- 13,27
	Srebrna reguła bilansowania II %	80,11	79,27	+ 0,84
	Złota reguła finansowania %	76,10	103,34	- 27,24
II.	Wskaźniki rentowności			
4.	Rentowność majątku %	3,12	- 4,85	+ 7,97
5.	Rentowność sprzedaży netto %	2,29	- 2,88	+ 5,17
6.	Rentowność kapitału własnego %	7,21	- 9,54	+ 16,75
7.	Rentowność sprzedaży brutto %	2,53	- 2,23	+ 4,76
III.	Wskaźniki płynności finansowej			
7.	Wskaźnik płynności finansowej I stopnia - krotność	1,25	1,44	- 0,19
8.	Wskaźnik płynności finansowej II stopnia- krotność	1,16	1,35	- 0,19
9.	Wskaźnik płynności finansowej III stopnia- krotność	0,87	1,02	- 0,15
IV.	Wskaźniki rotacji (obrotowość)			
10.	Szybkość obrotu należnościami w dniach	7	7	0
11.	Wskaźnik szybkości spłaty zobowiązań w dniach	9	9	0
12.	Szybkość obrotu zapasami w dniach	4	3	+ 1

- 15.** Zarząd Spółki proponuje zysk netto w kwocie 2 430 446,15 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

Firma posiada kredyty bankowe w kwocie 17 413 180,00 zł. w tym:

- krótkoterminowe o wartości 4 329 996,00 zł.
 - długoterminowe w wysokości 13 083 184,00 zł.
- Kredyty wyceniono w wartości nominalnej.

XV. BADANIA I ROZWÓJ – nie dotyczy

XVI. SZCZEGÓLNE ZDARZENIA

W 2025 roku Spółka nie odnotowała szczególnych zdarzeń, które stanowiłyby zagrożenie dla kontynuacji działalności. MPK sp. z o.o. jest podmiotem gospodarczym działającym na rynku lokalnym ze 100% udziałem Gminy Olsztyn. Spółka świadczy usługi przewozów autobusowych i tramwajowych w oparciu o wieloletnie umowy wykonawcze zawarte z Gminą Olsztyn. Zakres wykonywanych usług przewozowych i ich finansowanie przez samorząd terytorialny pozwala na bieżące funkcjonowanie oraz przyszłościowy rozwój firmy. Przeprowadzone oraz planowane do realizacji inwestycje pozwalają patrzeć optymistycznie na przyszłość Spółki. Niemniej na realizację założonych celów i osiągnięte wyniki finansowe mogą mieć wpływ niezależne od MPK czynniki w zakresie światowego bezpieczeństwa, w tym energetycznego oraz poziom inflacji. Jednym z najważniejszych czynników, które mają istotny wpływ na poziom ponoszonych przez Spółkę kosztów są ceny paliwa i energii.

Mając na uwadze powyższe nie można przewidzieć skutków zdarzeń związanych z ogólnoświatowymi konfliktami zbrojnymi i ich wpływem na działalność Spółki w bieżącym roku oraz 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 marca 2026 r.

Prezes Zarządu

Jerzy Roman