



Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne
spółka z ograniczoną odpowiedzialnością
10-434 Olsztyn ul. Kołobrzeska 40

INFORMACJA O DZIAŁALNOŚCI SPÓŁKI



Olsztyn, lipiec 2025 r.

INFORMACJA
O DZIAŁALNOŚCI I USŁUGACH ŚWIADCZONYCH
PRZEZ MIEJSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACYJNE
SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ W OLSZTYNIE

I. WSTĘP

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. MPK funkcjonuje jako jednoosobowa Spółka Gminy Olsztyn od dnia 1 marca 1993 r. Gmina Olsztyn posiada 100% udziałów.

Spółka świadczy usługi o charakterze użyteczności publicznej polegającej na wykonywaniu zadania własnego Gminy dotyczącego zaspakajania potrzeb mieszkańców w zakresie lokalnego pasażerskiego transportu zbiorowego.

Spółką kieruje i zarządza jednoosobowy Zarząd - Prezes Zarządu. Do wykonywania zadań w 2024 roku średnioroczne zatrudnienie w Spółce ukształtowało się na poziomie 465,7 etatu. Na dzień 31 grudnia 2024 r. Spółka zatrudniała ogółem 478 osób, w tym 69 kobiet. Na dzień 30 czerwca 2025 r. stan zatrudnienia ukształtował się na poziomie 493 osób, w tym 74 kobiet. Pracownicy na stanowiskach robotniczych (432 osoby) stanowią 87,6% ogółu zatrudnionych. Najliczniejszą grupą z zatrudnionych na stanowiskach robotniczych są: kierowcy autobusów, kierowcy autobusów-motorniczowie i motorniczowie ogółem 312 osób – stanowią 63,3% ogółu zatrudnionych (w tym 50 kobiety tj. 16,0% zatrudnionych w tej grupie zawodowej) oraz pracownicy warsztatu 88 osób (w tym warsztat: autobusowy 56 osób { w tym 1 kobieta}, tramwajowy 32 osoby). Pozostali pracownicy na stanowiskach robotniczych 32 osoby to pracownicy działu utrzymania infrastruktury torowo-sieciowej 23 osoby oraz działu technicznego 9 osób. W miarę występujących potrzeb stan zatrudnienia jest uzupełniany pracą w ramach umów zlecenia - do obsługi linii komunikacyjnych 19 osób oraz na terenie zajezdni do tankowania oraz ustawiania autobusów 5 osób. Prace w ramach umowy zlecenia wykonują byli pracownicy - emeryci oraz osoby, które nie są zainteresowane zatrudnieniem na umowę o pracę. Stanowiska nierobotnicze to 61 osoby, w tym 15 osób wykonujących zadania bezpośrednio związane z obsługą przewozów (dyspozytorzy i mistrzowie).

II. ZAKRES DZIAŁANIA

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 następstwie tego od roku 2011 organizatorem przewozów jest Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu w Olsztynie (dalej ZDZiT lub organizator przewozów), a MPK 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.

Przewozy autobusowe

W roku 2024 oraz I półroczu 2025 r. MPK obsługiwało ok. 71,5% rynku przewozowego autobusowego na terenie Olsztyna i do gmin ościennych, pozostałe przewozy realizował inny operator. Pojazdy Spółki kursują według rozkładu jazdy ustalonego przez organizatora przewozów.

Spółka przewozy pasażerskie realizuje na 36 autobusowych liniach komunikacyjnych, w tym:

- a) 28 dziennych zwykłych,
- b) 1 dzienna - dowozowa do tramwaju,
- c) 5 okresowych,
- d) 2 nocnych,

Liniami miejskimi z wybiegami poza miasto w roku 2024 oraz I półroczu 2025 r. Spółka przewoziła pasażerów do miejscowości: Ameryka, Barczewo, Bartąg, Dorotowo, Dywity, Gryźliny, Kapłityny, Kieźliny, Klewki, Klebark Mały, Klebark Wielki, Łęgajny, Miodówko, Nikielkowo, Olsztynek, Różnowo, Słupy, Stawiguda, Szczęsne, Tomaszkowo, Wójtowo, Wróćkowo, Zezuj. Od stycznia 2025 r. organizator przewozów uruchomił nową linię autobusową do Jonkowa. W związku z tym od stycznia br. Spółka przewozi pasażerów również do Jonkowa, Giedajt i Warkał. Na skutek ogólnych wprowadzanych zmian w transporcie publicznym w Olsztynie Spółka obsługuje ok. 71,5% rynku przewozowego autobusowego, który z roku na rok się obniża z powodu dostosowywania ilości przewozów do występujących potrzeb, ponieważ organizator przewozów wycofuje część kursów na liniach mniej obciążonych ilością pasażerów - co jest niekorzystne dla Spółki. Jednocześnie należy zwrócić uwagę, że w trakcie roku organizator przewozów wielokrotnie dokonuje zmian ilości pracy przewozowej. Z uwagi na wprowadzane w ciągu roku zmiany zakładany plan pracy przewozowej w roku 2024 jak i pierwszym półroczu 2025 r. był na bieżąco korygowany przez organizatora przewozów i wahał się. Należy wskazać, że pierwotne założenia umowy w wysokości 7 560 tys. wozokilometrów zmniejszyły się i w 2024 r. wyniosły 5 434,9 tys. zrealizowanych wzkm. W porównaniu do pierwotnych założeń umowy spadek o 28,1%. Porównując wykonanie wozokilometrów roku 2024 do wykonania z poprzednich lat, to z roku na rok następuje spadek i tak: 2020 (było 6 199 tys. wzkm) spadek o 12,3%; 2021 (5 840 tys. wzkm) spadek o 6,9%; 2022 (5 802 tys. wzkm) spadek o 6,3% ; 2023 (5 702 tys. wzkm) spadek o 4,7%.

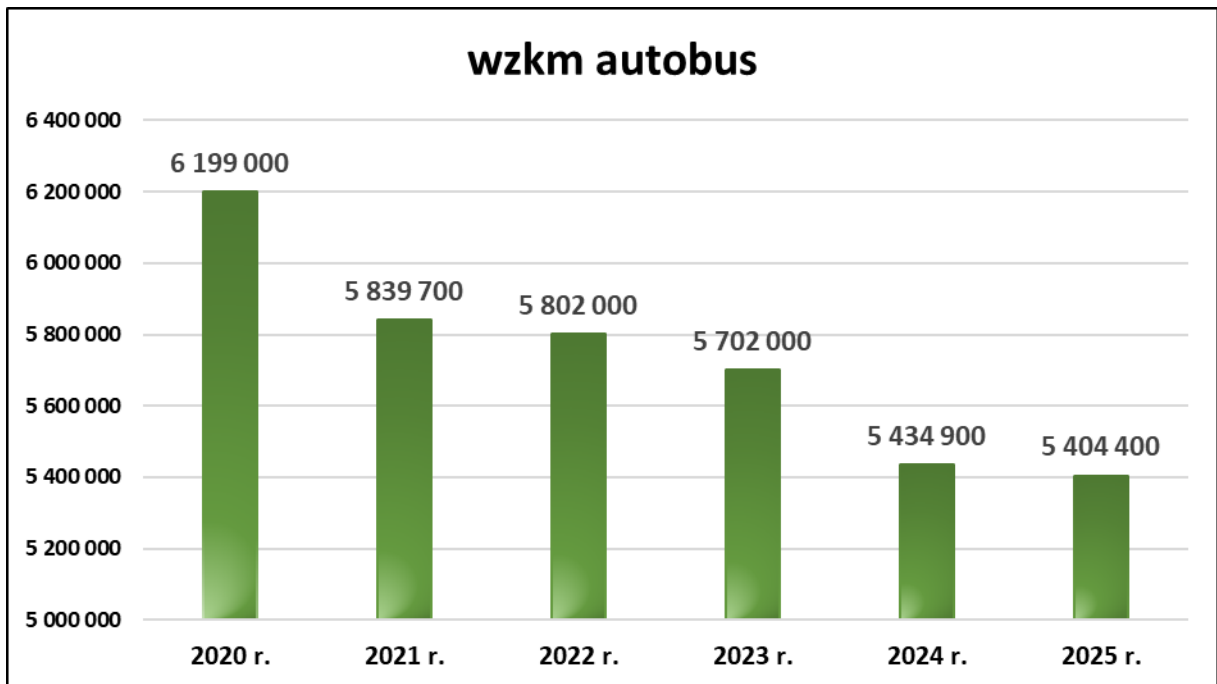
Zakładany plan na 2025 r. w styczniu wynosił 5 611,9 wzkm, a na dzień sporządzania niniejszej informacji wynosi 5 404,4 wzkm. W porównaniu do zrealizowanych kilometrów roku 2024 spadek o 0,6%, a w porównaniu do planu ze stycznia br. spadek o 3,7%.

W styczniu 2025 r. plan wzkm na I półrocze br. wynosił 2 794,6 tys. wzkm, a na dzień sporządzenia niniejszej informacji 2 715,1 tys. wzkm. W porównaniu do planu ze stycznia spadek o 2,8%. W pierwszym półroczu br. autobusy w ramach przewozów liniowych na planowane 2 715,1 tys. wzkm. wykonały 2 715,0 tys. wzkm. tj. 100,0% planu po zmianach.

Zakładane przez organizatora efekty zadaniowe w zakresie przewozów autobusowych MPK sp. z o.o. w Olsztynie w latach 2020 – 2025

	Autobus					
	2020 r.	2021 r.	2022 r.	2023 r.	2024 r.	2025 r.
Ilość linii	39	35	35	34	34	36
wzkm dzień roboczy	21 430	19 093	20 095	20 278	18 712	19 136
wzkm w roku	6 199 000	5 839 700	5 802 000	5 702 000	5 434 900	5 404 400
Autobusy w ruchu	133	125	126	126	122	117

Graficznie zakładane przez organizatora efekty zadaniowe w zakresie usług autobusowych MPK sp. z o.o. Olsztynie w latach 2020 – 2025 przedstawiają się następująco:



Spółka w roku 2024 eksploatowała średnio 147,6 pojazdów, a wg stanu na 31 grudnia 2024 r. posiadała 147 szt. Z posiadanej liczby 3 szt. to midibusy, 89 szt. autobusy średniopojemne i 55 szt. przegubowe. Do ruchu kierowanych były średnio 114,1 pojazdów, a w szczycie przewozowym w dniu roboczym średnio 119,5 szt.

Na dzień 30 czerwca 2025 r. Spółka posiadała 143 autobusów, w tym marki: SOLARIS – 113 szt., SCANIA – 14 szt., VOLVO – 2 szt., MAN - 14 szt. W pierwszym półroczu br. do ruchu kierowanych było średnio 112,5 pojazdów, w tym: w szczycie przewozowym w dniu roboczym: rano 110,1 i po południu 114,9 autobusów.

Eksploatowane w Spółce autobusy to pojazdy niskopodłogowe, posiadają urządzenia głośnomówiące do zapowiedzi dźwiękowych i tekstowych oraz 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 143 autobusów - 76 szt. tj. 53,1% posiada przyciski do otwierania drzwi oznaczone alfabetem Braille'a.; 116 szt. tj. 81,1% klimatyzację; a 38 szt. tj. 26,6% są wyposażone 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 81,2%. Średni wiek taboru autobusowego Spółki wynosi 12,3 lat (dla porównania w komunikacji miejskiej w Polsce średni wiek taboru wynosi 9,93 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 2024 r. wyniosła 13,8 km/h, a w I półroczu 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. Dzięki tym działaniom 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 77,3%. W roku 2024 i pierwszym półroczu br. obserwuje się nieznaczne zmniejszenie wskaźnika wykorzystania taboru. Jest to zrozumiałe ze względu na wspomniane wcześniej obniżanie pracy przewozowej liczonej wozokilometrami. Jednocześnie Spółka nie mając pewności, czy nagle nie wystąpi zwiększenie wolumenu usług, nie decyduje się pochopnie na redukcję taboru.

W 2024 roku średnioroczna stawka za przewozy autobusowe wynosiła 12,51 zł, która nie pokryła kosztów przewozów. Od 1 stycznia 2025 r. stawka wozokilometra wynosi 13,34 zł

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

Przewozy tramwajowe

System komunikacji tramwajowej działał w Olsztynie w latach 1907–1965 i ponownie został uruchomiony w grudniu 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.

Od 19 grudnia 2015 r. Spółka rozpoczęła i do końca 2023 r. kontynuowała przewozy tramwajowe na trzech liniach: nr 1 Wysoka Brama – Kanta, nr 2 Dworzec Główny – Kanta i nr 3 Uniwersytet – Prawocheńskiego – Dworzec Główny. Od stycznia 2024 r. i w I półroczu 2025 r. Spółka realizuje przewozy tramwajowe na pięciu liniach, w związku z uruchomieniem dwóch nowych linii: nr 4 Pieczewo - Dworzec Główny i nr 5 Pieczewo – Wysoka Brama. W 2024 roku i I półroczu br. linie tramwajowe obsługiwane były 27 tramwajami, w tym: 15 marki SOLARIS i 12 marki DURMAZLAR PANORAMA. Do ruchu kierowanych jest odpowiednio: dzień roboczy - 22 szt., sobota – 20 szt., niedziela – 16 szt. Średni wskaźnik wykorzystania taboru tramwajowego w Spółce wynosi 87,2% (dla porównania w komunikacji miejskiej w Polsce 61,02%). Wskaźnik gotowości technicznej dla taboru tramwajowego MPK ukształtował się na poziomie 81,6%, a średnia prędkość eksploatacyjna wynosi 11,8 km/h. Średni wiek taboru tramwajowego Spółki to 5,4 lat (dla badanej próby w komunikacji miejskiej w Polsce średni wiek taboru wynosi 23,47 lat. Spośród respondentów 50% firm eksploatuje tabor o średnim wieku przekraczającym 24 lata, a 10% ponad 30 lat).

Eksploatowane w Spółce tramwaje posiadają klimatyzację, a 18 tj. 66,7% jest wyposażonych w bramki do liczenia pasażerów.

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 2024 r. w styczniu wynosił 1 472,1 tys. pockm. Tymczasem w ciągu roku był na bieżąco korygowany przez organizatora przewozów. Dokonywane korekty zakresu usług przewozowych tramwajowych na poszczególnych liniach spowodowały w roku 2024 zmniejszenie ilości pociągokilometrów w stosunku

do planu ze stycznia o 0,1%. W 2024 r. w ramach przewozów liniowych tramwaje wykonały 1 471,3 tys. pockm. W porównaniu do roku: 2020 (było 792 tys. pockm) wzrost o 85,8%; 2021 (742 tys. pockm) wzrost o 98,3%; 2022 (718 tys. pockm.) wzrost o 104,9%, a do roku 2023 (739 tys. pockm) wzrost o 99,1%.

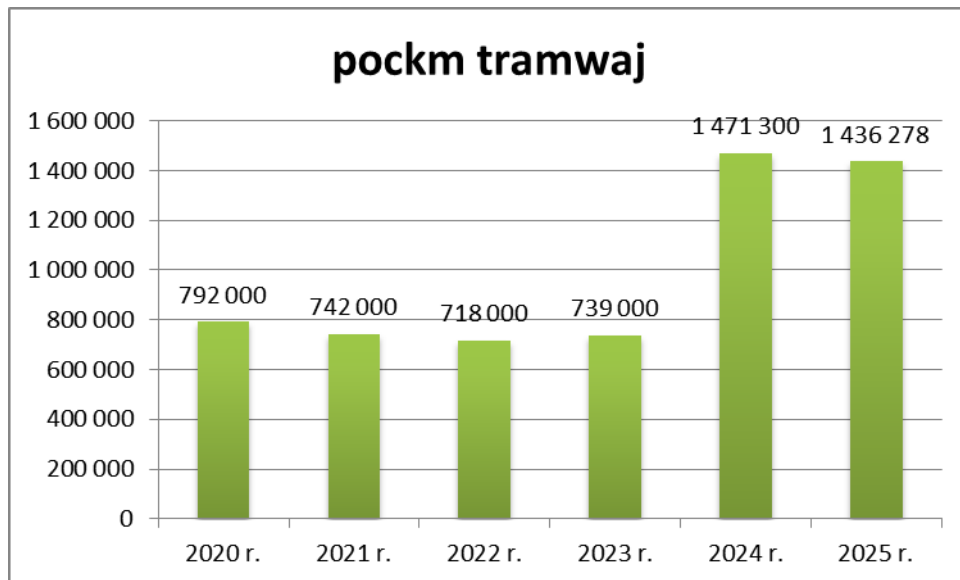
W styczniu 2025 r. zakładany plan na 2025 r. wynosi 1 436 278 pockm, w porównaniu do wykonania roku 2024 spadek o 2,4%. Jednocześnie plan pockm na I półrocze br. wynosił 729,5 tys. wzk, a na dzień sporządzenia niniejszej informacji wynosi 718,0 tys. wzk tj. o 1,6% mniej w porównaniu do planu ze stycznia.

W pierwszym półroczu br. tramwaje w ramach przewozów liniowych na planowane 718,0 tys. pockm wykonały 717,4 tys. pockm. tj. 99,9% w stosunku do planu po zmianach.

*Zakładane przez organizatora efekty zadaniowe w zakresie przewozów tramwajowych
MPK sp. z o.o. Olsztynie w latach 2020 - 2025*

	Tramwaj					
	2020 r.	2021 r.	2022 r.	2023 r.	2024 r.	2025 r.
Ilość linii	3	3	3	3	5	5
pockm dzień roboczy	2 499	2 499	2 231	2 231	4 569	4 554
pockm w roku	792 000	742 000	718 000	739 000	1 471 300	1 436 278
Tramwaje w ruchu	12	12	14	14	22	22

*Graficznie zakładane przez organizatora efekty zadaniowe w zakresie przewozów tramwajowych
MPK sp. z o.o. w Olsztynie w latach 2020 – 2025 przedstawiają się następująco:*



W 2024 roku i pierwszym półroczu 2025 r. stawka za przewozy tramwajowe wraz z utrzymaniem infrastruktury torowo-sieciowej wynosiła 23,59 zł. Stawka w tej kwocie nie pokryła kosztów przewozów tramwajowych oraz kosztów utrzymania infrastruktury torowo-sieciowej.

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

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

1. Zmiany w wykonywaniu usług przewozowych

Przewozy autobusowe

Organizacja komunikacji miejskiej w Olsztynie oraz wszelkie zmiany w zakresie świadczonych usług przewozowych dokonywane są przez ZDZiT.

Od stycznia 2024 r. organizator przewozów wprowadził nowy układ komunikacyjny, w którym z uwagi na uruchomienie linii tramwajowych 4 i 5, zlikwidowane zostały autobusowe linie 120, 202, 204 i 302. Ponadto korekcie tras uległy linie: 105, 106, 109, 110, 113, 116, 126, 128, 131 oraz 136. Udostępnione zostały dla ruchu autobusów komunikacji miejskiej buspasy na ulicach: Piłsudskiego, Krasickiego oraz Wilczyńskiego. Ponadto w kolejnych miesiącach organizator przewozów dokonał następujących zmian:

- w lutym korekta rozkładów linii 114, 116 i 126,
- w marcu korekta na linii 116 i 126,
- w maju korekta rozkładów jazdy linii 107, 116 i 124 oraz uruchomienie nowego przystanku „Wójtowo-Centrum” oraz na wniosek Gminy Barczewo uruchomienie linii 115 i 125.

W wyniku wprowadzanych przez organizatora transportu publicznego zmian w ciągu 2024 roku autobusy MPK w ramach przewozów liniowych wykonały 5 434,9 tys. wozokilometrów na planowane w styczniu 2024 r. 5 533,7 tys. wzm tj. 98,2%.

W styczniu 2025 r. organizator przewozów zrezygnował z dotychczasowego podziału rozkładu niedzielnego na: handlowy oraz niehandlowy i wprowadził jeden rodzaj rozkładu ograniczając tym samym liczbę realizowanych wozokilometrów. Jednocześnie, na wniosek gmin ościennych, rozszerzył ofertę linii podmiejskich: uruchomił linię 145 do Gminy Jonkowo oraz komunikację publiczną w niedziele w Gminie Barczewo, a także skorygował rozkłady jazdy linii 114 i 124 w dni robocze. Równocześnie w celu redukcji wozokilometrów w dniach 3-7 lutego wprowadzono „Rozkład wolny od nauki szkolnej”, a w dniach 10-21 lutego zmniejszono zakres oferty przewozowej dla potrzeb dojazdu do Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego tj. zawieszono funkcjonowanie linii 303, 305 i 309 oraz ograniczono liczbę kursów na liniach 103 i 130.

Od 1 marca 2025 r. wprowadzono szereg zmian mających na celu optymalizację sieci komunikacji autobusowej. Uruchomione zostały nowe linie 132 oraz 135 i linia 119 zastępująca linię 309 oraz zmienione zostały trasy linii: 101, 105, 121 i 126. Jednocześnie zlikwidowane zostały linie: 116, 201 i 203. Skorygowano również rozkłady jazdy linii: 110, 113, 127, 128, 130, 131, 136, 141, 205 i 305. Na ulicy Zientary-Malewskiej uruchomiono przystanek „Truskawkowa” dla linii 101, 125, 125, 131 oraz 132, a na ul. Obitza – „Uniwersytet-Obitza” dla linii 119. W kwietniu 2025 r. nastąpiła korekta rozkładu linii 105 w kursach do Klebarka Wielkiego, a w maju linii 107 i 113. Od 1 czerwca br. wprowadzono zmiany rozkładowe na liniach 110 i 121, a od 16 czerwca ograniczono okresowo ofertę na liniach kortowskich obsługujących campus studencki.

W pierwszym półroczu br. autobusy MPK w ramach przewozów liniowych na planowane 2 715,0 tys. wzm. wykonały 2 715,1 tys. wzm. tj. 100% planu.

Przewozy tramwajowe

Wg stanu na 31 grudnia 2024 r. i na dzień 30 czerwca 2025 r. długość tramwajowych linii komunikacyjnych wynosiła 28,9 km, natomiast długość tras 16 km.

Plan ze stycznia 2024 r. zakładał wykonanie 1 472 tys. pockm, w br., lecz w ciągu roku 2024 był wielokrotnie zmieniany przez organizatora transportu i wyniósł 1 471,3 tys. pockm tj. 99,95% w stosunku do planu ze stycznia. W 2024 r. w celu redukcji pociągokilometrów

niejednokrotnie w ciągu roku zmniejszany był zakres oferty przewozowej dla potrzeb dojazdu do Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego na linii 3.

Plan ze stycznia 2025 r. zakładał wykonanie 1 463,2 tys. pockm, w br., lecz w ciągu pierwszych 6 miesięcy br. był wielokrotnie zmieniany przez organizatora transportu i pockm zostały zmniejszone do 1 436,6 tys. tj. 98,2 % w stosunku do planu ze stycznia br.

Od 1 kwietnia 2025 r. wprowadzono dodatkowe kursy nocne w soboty na liniach 1, 2, 4 oraz 5 kosztem skrócenia czasu kursowania tramwajów na liniach 4 i 5 w inne dni.

W pierwszym półroczu br. tramwaje Spółki w ramach przewozów liniowych na planowane 718,0 tys. pockm. wykonały 717,4 tys. pockm. tj. 99,9% w stosunku planu po zmianach.

2. Pozostała działalność

Poza działalnością podstawową jaką są liniowe przewozy pasażerów, firma prowadzi:

- przewozy na zamówienie,
- najem pomieszczeń oraz sprzętu specjalistycznego,
- naprawy warsztatowe – w szczególności gwarancyjne i serwisowe,
- dzierżawę powierzchni reklamowej.

Przychody z tych działalności w 2024 roku stanowiły 0,84% w przychodach ogółem. Wypracowany z tej działalności zysk przeznaczony został na działalność przewozową.

Efekty uzyskiwane z dodatkowych działalności służą finansowaniu działalności przewozowej tym samym pomniejszając należną Spółce rekompensatę za wykonane usługi przewozowe.

Udział działalności podstawowej w 2024 r. w wartości netto przychodów ze sprzedaży usług wyniósł 99,16%.

III. CHARAKTERYSTYKA SYSTEMU KOMUNIKACYJNEGO

System komunikacyjny w Olsztynie opiera się na transporcie publicznym, głównie autobusach i tramwajach. Podstawową komunikacją miejską są autobusy, obsługujące 36 linii, w tym linie zwykłe, nocne, szkolne, sezonowe i dowozowe do tramwaju. Jak już pisano w niniejszej informacji Olsztyn jest jedynym miastem w Polsce, które reaktywowało system tramwajowy, wykorzystując tabor dwukierunkowy i przystosowany do szerokości 2,5 m. System tramwajowy nie posiada tradycyjnych pętli, a jedynie tory odstawcze.

Komunikacja miejska w Olsztynie charakteryzuje się rozbudowaną siecią autobusową i tramwajową, obsługującą miasto oraz okoliczne gminy. W ostatnich latach odnotowano wzrost liczby pasażerów, częściowo dzięki wprowadzeniu bezpłatnych przejazdów dla uczniów i porozumieniom z sąsiednimi gminami. Olsztyn posiada dobrze rozwiniętą sieć połączeń autobusowych i tramwajowych, które zapewniają komunikację w obrębie miasta i okolic. Wzrost liczby pasażerów, zwłaszcza wśród uczniów korzystających z bezpłatnych przejazdów, świadczy o rosnącej popularności komunikacji miejskiej w Olsztynie.

Rok 2024 oraz pierwsze półrocze 2025 r. w komunikacji miejskiej w Polsce, a także w Olsztynie, można określić jako okres kontynuacji, ale również destabilizacji. Komunikacja miejska odnotowuje znaczny wzrost kosztów operacyjnych oraz odczuwa spadki przychodów z powodu trudnej sytuacji budżetów samorządowych. Ponadto nie widać żadnych sygnałów, które pozwalałyby zauważyć efekt pozytywnej zmiany. Stosunkowo wysoki w Polsce wskaźnik odnowy taboru jest efektem realizacji kilku dużych kontraktów na wymianę taboru, który nie odzwierciedla sytuacji w większości miast, jak również w Olsztynie. Z jednej strony jest to pozytywna stabilizacja po niedawnym, trudnym okresie pandemicznym, z drugiej jednak to okres niepewności przed zapowiadany od jakiegoś czasu okresem wdrożenia drastycznych wymogów zeroemisyjnych w transporcie miejskim.

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 i skorzystają z komunikacji publicznej. Tak nakreślone zadanie – zwiększenie efektywności transportu zbiorowego w mieście – to jednak tylko jedna strona medalu. Drugim wątkiem, równie ważnym – tak ze względów społecznych, jak i gospodarczych – jest efektywność i dostępność oferty transportowej wykraczającej poza obszar jednego miasta (gminy). Bez kreowania nowych połączeń i zwiększenia liczby kursów nie jest możliwe przyciągnięcie większej liczby pasażerów do komunikacji miejskiej.

W aspekcie 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. 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. Plany transportowe odnoszą się głównie do wzmacniania znaczenia publicznego transportu zbiorowego w zaspokajaniu potrzeb przewozowych mieszkańców. Zagadnienia związane z transportem publicznym w mieście i miejskich obszarach funkcjonalnych w zakresie funkcjonowania systemu PTZ, jego organizacji, integracji oraz dostępności czasowej i przestrzennej odwołują się do ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Zgodnie z jej zapisami proces zrównoważonego rozwoju PTZ uwzględnia oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej jego dostępności przy wykorzystywaniu różnych środków transportu. Poziomą dostępność 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.

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.).

Branża komunikacji miejskiej - w tym MPK sp. z o.o. w Olsztynie jako operator publicznego transportu zbiorowego - 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.

W ostatnich latach większość miast wojewódzkich w Polsce zainwestowało w modernizację komunikacji zbiorowej. Kupowały tabor, rozbudowywały siatkę tras. Z tej koniunktury korzysta również MPK odnawiając tabor autobusowy i obejmując przewozy tramwajowe. Tymczasem trzeba podkreślić, że Spółka operuje na rynku lokalnym i jej sytuacja zależy od strategii samorządu dla tego obszaru usług, możliwości finansowych miasta, w tym sytuacji cenowo/kosztowej na rynku paliw i energii elektrycznej.

Inwestując w komunikację miejską należy brać pod uwagę rosnące oczekiwania pasażerów oraz powinno się zachęcać ich do korzystania z komunikacji zbiorowej. Chcąc 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 i motorniczych. Jednocześnie należy zaakcentować, 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. Oczywiście jest na to tylko jedna rada: usprawnić miejską komunikację. Jako odpowiedź na to pytanie zrodził się projekt przywrócenia w Olsztynie tramwajów, które pod koniec 2015 roku tj. po 50 latach wróciły na olsztyńskie ulice. Ponadto 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. Poza tym 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, która może zmieścić szesnaście składów tramwajowych. W hali serwisowej znajdują się trzy tory w tym: dwa tory z kanałami przeglądowymi (na których można rozmieścić cztery składy tramwajowe) oraz jeden tor zapiaszczania i mycia pojazdów. Myjnia przystosowana jest również do mycia taboru autobusowego. W hali tej, oprócz torów, jest część magazynowo - warsztatowa.

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

MPK sp. z o.o. w Olsztynie nie posiada autobusów zeroemisyjnych, a koszt 1 autobusu elektrycznego 18 metrowego to kwota ok. 4,4 mln zł brutto, a 12 metrowego - ok. 3,5 mln zł. Z przeprowadzonej przez Spółkę analizy wynika, że ta inwestycja będzie dla niej niemożliwa do realizacji, bez pozyskania bezzwrotnego zewnętrznego dofinansowania na poziomie ok. 85% kosztów netto.

Warto przypomnieć, że w latach 2021-2022 Spółka składała wnioski o dofinansowanie zakupu autobusów zeroemisyjnych. W ramach naboru wniosków w roku 2021 roku MPK złożyło do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej wniosek o dofinansowanie zakupu 20 autobusów elektrycznych w formie dotacji w ramach programu priorytetowego „Ochrona atmosfery Zielony transport publiczny”. Wniosek został rozpatrzony negatywnie. W następstwie tego Spółka postanowiła nadal aplikować i w listopadzie 2022 roku złożyła do Centrum Unijnych Projektów Transportowych w Warszawie wniosek o dofinansowanie zakupu 3 szt. elektrycznych autobusów przegubowych (18 m) wraz z 3 ładownikami. Dofinansowanie na poziomie 85% w ramach Działania 11.4 – Transport miejski (POLiŚ.11.4/1/22), Program Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Wniosek został rozpatrzony negatywnie. Programy te były skierowane głównie do jednostek samorządu terytorialnego, czyli gmin, powiatów i województw.

Nie da się ukryć, że miejska komunikacja w Polsce wkracza na elektryczną ścieżkę i zaczyna rosnąć liczba wprowadzanych do ruchu elektrycznych autobusów. Po słabym roku 2024, gdy do przewoźników trafiło 205 elektrobusesów, co w porównaniu z rokiem 2023 oznacza spadek o 43 procent oraz nie najlepszych pierwszych czterech miesiącach 2025 r.,

w których rejestracje zmalały r./r. o 18 proc., maj przyniósł wyczekiwane odbicie. Jak podał Polski Związek Motoryzacyjny na koniec maja 2025 r. w Polsce zarejestrowanych było 1481 autobusów elektrycznych i 93 wodorowych. Największą liczbę autobusów elektrycznych ma Warszawa (191), a za nią plasują się Kraków (121), następnie Poznań (83, w tym 25 wodorowych), Zielona Góra (69) oraz Jaworzno (44).

W polskiej komunikacji publicznej i na polskich drogach zauważyć można autobusy 26 różnych producentów. Wiodącym pośród nich jest Solaris. Po Solarisie, inne marki również zaznaczają swoją obecność: MAN, Ursus, Yutong, Volvo, Mercedes-Benz oraz Autosan. Zestawienie ilości rejestracji e-busów w ostatniej dekadzie pokazuje stały wzrost zainteresowania transportem elektrycznym w Polsce. Równoległe z rozwojem floty, rozwija się również infrastruktura ładowania. W Polsce istnieje 9814 ogólnodostępnych punktów ładowania pojazdów elektrycznych. Wzrost liczby punktów ładowania dla samochodów elektrycznych jest dynamiczny, a ich liczba w br. zwiększyła się o 46% w porównaniu do analogicznego okresu w 2024 roku. Na dzień sporządzania niniejszej informacji nie ma danych, które precyzyjnie określałyby liczbę punktów ładowania dedykowanych wyłącznie autobusom elektrycznym i wodorowym.

W województwie warmińsko-mazurskim w komunikacji miejskiej autobusy elektryczne posiada: Ostróda i Szczytno - są to autobusy marki Solaris; Kętrzyn, Giżycko, Iława, Lidzbark Warmiński oraz Szczytno - są to autobusy marki Yutong. W 2024 roku dołączył Ełk z 5 autobusami elektrycznymi marki Solaris.

Olsztyn - stolica Warmii i Mazur - nie posiada autobusów elektrycznych.

MPK, jak już wcześniej wskazywano, świadczy usługi w zakresie przewozów autobusowych i tramwajowych w oparciu o zawarte z Gminą Olsztyn dwie umowy wykonawcze. Spółka jest jednym z dwóch operatorów wykonujących na terenie Olsztyna i do gmin ościennych usługi przewozowe autobusowe zlecane przez organizatora przewozów. MPK w 2024 r. i w I półroczu 2025 r. obsługiwało ok. 71,5% rynku przewozowego autobusowego. Pojazdy Spółki kursują według rozkładu jazdy ustalonego przez organizatora przewozów. Realizacja przez MPK maksymalnej liczby zaplanowanych na każdą linię komunikacyjną kursów stanowi jednak nie tylko obowiązek, lecz również priorytet będący podstawą do otrzymania zapłaty za usługę. Kwota wynagrodzenia zależy m.in. od realizacji kursów, 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 MPK procedurą obsługi codziennej wszystkie pojazdy po zakończonej pracy są kierowane na stanowiska przeglądowe, a z zabrudzonym nadwoziem na myjnię. Z zajezdni mogą wyjechać tylko pojazdy czyste tak wewnątrz jak i zewnątrz. Ponadto w trosce o bezpieczeństwo i zdrowie pasażerów i pracowników autobusy oraz tramwaje są na bieżąco odkazane. W Spółce dużą uwagę zwraca się także na kulturę kierowców i motorniczych.

Trzeba wskazać, 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. Biorąc pod uwagę 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

Pozostaje ponadto zaznaczyć, że sprawność systemu transportu miejskiego odgrywa ważną rolę w kształtowaniu się społeczno-gospodarczych stosunków na danym terenie. Zbiorowy transport miejski może zostać uznany za sprawny, kiedy w prawidłowy sposób

oraz w pełni zaspokaja potrzeby przewozowe mieszkańców, jednocześnie przy optymalnym wykorzystaniu technicznych środków. Aby osiągnąć taki stan musi on być gotowy zarówno pod względem technicznym, jak i organizacyjnym oraz ekonomicznym do świadczenia kompleksowych usług przewozowych. Transport jest ważnym elementem infrastruktury społeczno-gospodarczej. Sprawny transport ma bardzo ważne znaczenie dla gospodarki, ponieważ umożliwia jej prawidłowe funkcjonowanie. Obecnie transportu nie można ograniczać jedynie do przewozowej funkcji. Systemy transportowe powinny wykazywać się optymalnym wykorzystaniem użytkowanej przestrzeni, czasu, a także transportowej pojemności, przy optymalnym użyciu drogowej infrastruktury. Obszar przestrzenny miasta ściśle zależy od możliwości stwarzanych przez dany środek transportu w kreowaniu komunikacyjnej dostępności. Jednak zawsze jest pewna granica, przy której czas przemieszczania w praktyce ogranicza pokonywaną odległość danym środkiem transportu. Przestrzenny rozwój miasta następuje od chwili, w której środki transportowe obsługujące potrzeby przewozowe osiągną granicę zasięgu. W związku z tym przestrzeń miejska jest ograniczona praktycznie możliwościami komunikacyjnymi postrzeganymi pod kątem czasu trzeciego na podróż, a czas jest nieodnawialnym zasobem. Mobilność jest jedną z podstawowych potrzeb człowieka i warunkiem niezbędnym do rozwoju gospodarczego. Transport jest dziedziną, która rozwija się w szybkim tempie, co wymusza na organizatorach przewozów podejmowanie określonych działań w celu rozbudowy istniejącego systemu komunikacji miejskiej. Wzrastają również oczekiwania pasażerów w stosunku do ilościowych i jakościowych charakterystyk publicznego transportu zbiorowego wpływających na czas podróży i jakość świadczonych usług. Konieczność wprowadzenia zmian w przepływie osób w mieście przyczynia się między innymi do wprowadzania nowych środków komunikacji miejskiej.

Na liczbę komunikacyjnych połączeń w mieście ma wpływ wiele różnorodnych czynników. Do głównych należy zaliczyć: potrzeby komunikacyjne, zagospodarowanie przestrzenne, lokalizacje miejsc pracy oraz nauki, rozmieszczenie ludności w mieście, jak również rozłożenie funkcji handlowych oraz przemysłowych. Inteligentny system transportowy w komunikacji miejskiej w Olsztynie obejmuje szereg wspólnie współpracujących ze sobą nowoczesnych podsystemów zaprojektowanych w celu usprawnienia funkcjonowania komunikacji miejskiej:

- 1) system informacji wizualnej i głosowej wewnątrz pojazdu;
- 2) system wystawiania priorytetów na skrzyżowaniach dla pojazdów komunikacji miejskiej oraz buspasy;
- 3) informacje dla pasażerów;
- 4) system zliczania potoków pasażerskich;
- 5) system monitoringu video;
- 6) system biletowy - umożliwia pasażerom zakup biletów;
- 7) system przystankowej informacji pasażerskiej w czasie rzeczywistym.

Modernizowana na bieżąco koncepcja optymalizacji sieci komunikacyjnej w Olsztynie opiera się na założeniu, że w rezultacie jej wdrożenia funkcjonuje zintegrowany system obsługi miasta, zapewniający spełnienie podstawowych postulatów przewozowych zgłaszanych pod adresem komunikacji miejskiej. Wyniki prowadzonych badań hierarchizacji postulatów przewozowych wskazują, że najważniejszymi postulatami są punktualność, dostępność, bezpośredniość, częstotliwość i jakość. Postulaty te determinują czas oczekiwania, który jako składnik czasu podróży ma największą wartość w ocenie pasażerów komunikacji miejskiej. Wspólna częstotliwość kursowania kilku linii o niższej częstotliwości, polegająca na równomiernych odstępach czasu pomiędzy odjazdami kolejnych pojazdów udających się w tym samym kierunku linii jest relatywnie wyższa dlatego, że zapewniona jest rytmiczna przemienna obsługa ciągu komunikacyjnego. Zjawisko to zachodzi, ponieważ w danym przedziale czasowym linie funkcjonują z identyczną częstotliwością, tzw. częstotliwością modułową. Realizacja rytmicznych odjazdów na wspólnych ciągach uśrednia wykorzystanie taboru i daje wyższą częstotliwość kursowania pojazdów na ciągu.

Skutkuje to oprócz dużej liczby połączeń bezpośrednich udogodnieniem w połączeniach pośrednich. Równomierne rozłożenie w czasie odjazdów z przystanków ułatwia wyszukiwanie i zapamiętywanie połączeń przesiadkowych przez co korzystanie z połączeń pośrednich jest popularniejsze. Wprowadzenie tramwaju jako środka komplementarnego w stosunku do przewozów autobusowych wymusiło synchronizację linii. Wprowadzanie szczegółowych rozwiązań należy do organizatora przewozów.

IV. PROBLEMATYKA USŁUG PRZEWOZOWYCH

Problematyka usług przewozowych jest złożona i obejmuje szereg wyzwań, z którymi mierzy się Spółka. Główne problemy to rosnące koszty operacyjne oraz niedobór wykwalifikowanych kierowców, motorniczych i pracowników do naprawy pojazdów. Koszty operacyjne to szeroka gama wydatków związanych z działalnością Spółki, które mają kluczowe znaczenie dla jej funkcjonowania, rentowności i konkurencyjności.

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. Olsztyńskie autobusy i tramwaje w 2025 roku przejadą kilkadziesiąt tysięcy kilometrów mniej niż w ubiegłym roku. W roku 2024 autobusy i tramwaje przejechały 9 milionów kilometrów. W tym roku jednak będzie inaczej, gdyż komunikacja miejska w Olsztynie, w roku 2025 ma przejechać ponad 80 tysięcy kilometrów mniej. MPK operuje na rynku lokalnym i sytuacja przedsiębiorstwa zależy od strategii samorządu dla tego obszaru usług, możliwości finansowych miasta. Spółka, jak również komunikacja miejska w Polsce, ma niestety do czynienia z lawinowym wzrostem kosztów funkcjonowania transportu przewozowego autobusowego i tramwajowego, na który składają się rosnące koszty operacyjne. Stąd mimo wzrostu stawki za wozokilometr czy pociągokilometr, MPK odczuwa tylko nieznaczny wzrost dochodów, który nie nadąża za wzrostem kosztów. Pozostaje zasygnalizować, że stawka za pociągokilometr zawiera w sobie odpłatność za utrzymanie infrastruktury torowo-sieciowej, która nie pokrywa kosztów jej utrzymania.

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 Spółka bez zewnętrznego wsparcia finansowego w latach 2015 – 2024 oraz pierwszym półroczu 2025 r. dokonała 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 wkolejania, pojazd z zabudową wieżową do obsługi trakcji tramwajowej, zestaw toromierzy, zestaw przyrządów pomiarowych elektronicznych, agregat prądowórczy, pług do odśnieżania torowisk, przyczepę dla pogotowia torowego, szlifierkę torową i moduł szlifierski do szlifowania zużycia falistego szyn oraz sprężarkę. Koszty zakupu ww. urządzeń w latach 2015-2024 i pierwszym półroczu br. wyniosły ok. 7,7 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 przeszkoliła pracowników i nadal podnosi ich kwalifikacje zawodowe w zakresie prac torowych i sieciowych, co wpływa na wzrost kosztów usług przewozowych tramwajowych.

W tym miejscu należy przywołać fakt, że dla pozyskania dodatkowych przychodów oraz w kontekście dalszego rozwoju, Spółka w 2020 roku zawarła z firmą Solaris umowę serwisową na wykonywanie napraw związanych z gwarancyjną obsługą tramwajów, która zakończyła się w 2023 roku. W ramach tej umowy pracownicy MPK wykonywali naprawy gwarancyjne, co w efekcie dawało Spółce dodatkowe przychody, a pracownicy zdobywali większe doświadczenie w naprawianiu tramwajów, co ma również duże znaczenie w związku z rozbudową linii tramwajowej oraz zwiększeniem przewozów tramwajowych.

Kolejnym wyzwaniem dla Spółki jest nowelizacja ustawy z dnia 11.01.2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, która wprowadza, 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.

Dlatego przed MPK wraz z aktywnym udziałem samorządu Olsztyna stoją wyzwania w zakresie komunikacji miejskiej, związane z wymianą dzisiejszej floty autobusowej na pojazdy zeroemisyjne.

MPK sp. z o.o w Olsztynie nie posiada, za wyjątkiem pociągów tramwajowych, pojazdów zeroemisyjnych. Wymiana taboru autobusowego wymuszać będzie konieczność poniesienia bardzo dużych nakładów finansowych na elektromobilność. Przeprowadzona przez MPK analiza wskazuje, że inwestycja będzie niemożliwa do realizacji, bez pozyskania bezzwrotnego zewnętrznego dofinansowania na poziomie minimum 85% kosztów netto. Jednocześnie trzeba zasygnalizować, że w ostatnich latach, z uwagi na zmniejszanie kosztów, Spółka nie kupowała nowych autobusów zasilanych olejem napędowym, a średni wiek taboru wynosi 12,3 lat.

Biorąc pod uwagę zmianę ustawy o elektromobilności i dalszą działalność oraz rozwój MPK, Zarząd Spółki podjął decyzję o zakupie 10 szt. autobusów hybrydowych, ponieważ są tańsze w zakupie niż zeroemisyjne. W październiku 2024 r. zostało opublikowane ogłoszenie o zamówieniu - postępowanie na dostawę fabrycznie nowych 10 szt. miejskich autobusów, niskopodłogowych (w tym: 8 szt. autobusów 12-metrowych standard „maxi” i 2 szt. autobusów przegubowych 18-metrowe „mega”, hybrydowych zasilanych olejem napędowym 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 10 szt. tożsamyh autobusów. Do Spółki wpłynęła tylko jedna oferta, którą złożyła firma Solaris. W dniu 21 listopada 2024 r. nastąpiło otwarcie złożonej oferty i po jej weryfikacji w dniu 10 grudnia ub. r. MPK podpisało z firmą Solaris umowę na dostawę 10 szt. autobusów, które pojawią się w Olsztynie na przełomie września - października 2025 r. Spółka planuje skorzystać z ww. prawa opcji rozszerzenia ilości zamówienia i zakupi kolejne autobusy hybrydowe z firmy Solaris. MPK kupi pojazdy, zaciągając kredyt.

Pozostaje podkreślić, że Gmina Olsztyn również stawia na tabor zasilany energią elektryczną. Niezależnie od rozbudowy sieci tramwajowej władze miasta pozyskały środki na realizację projektu ekomobilności. Planowano m.in. zakup autobusów elektrycznych,

rozbudowę zajezdni przy al. Sikorskiego czy budowę nowych pętli autobusowych z ładowarkami i przystanków. Wartość całego projektu to około 300 milionów złotych. Tymczasem zamierzenia te czekają duże cięcia. Miasto w 2024 r. złożyło do Polskiej Agencji Rozwoju Przedsiębiorczości wniosek o unijne dofinansowanie. Olsztyn ma w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia przydzielonych ok. 300 mln. zł. na rozwój transportu. Projekt pod nazwą „Poprawa Mobilności Miejskiej – Ekotransport w Olsztynie” obejmował szereg zadań, ukierunkowanych na podniesienie komfortu korzystania z komunikacji publicznej. Jednym z nich był zakup 6 nowych tramwajów niskopodłogowych oraz pozyskanie 20 autobusów elektrycznych, w tym: 10 autobusów o standardowej długości 12 m oraz 10 autobusów przegubowych 18 m. Wszystkie miały być zasilane bateryjnie. Wraz z pojazdami miały być zamówione ładowarki. Jednak z uwagi na brak środków finansowych, które miały być przyznane w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO) w grudniu 2024 r. władze Olsztyna wycofały się z zakupu 6 tramwajów. Ponadto w wyniku zaistniałych okoliczności związanych z istotnymi zmianami ustawowymi, zaistniałymi po dacie wszczęcia postępowania, postępowanie na zakup autobusów zeroemisyjnych wraz z ładowarkami zostało unieważnione, co spowodowało konieczność ponownego przeanalizowania oraz zmiany potrzeb zakupowych zamawiającego (miasto Olsztyn) związanych z autobusami zeroemisyjnymi oraz infrastrukturą służącą do ich ładowania. Powyższe działania muszą zostać skorelowane z możliwościami finansowymi zamawiającego w kontekście wszystkich prowadzonych inwestycji oraz rzeczywistym wpływem nowej ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego na dochody budżetu miasta Olsztyn.

Na dzień sporządzania niniejszej informacji wiadome jest, że przez ostatnie miesiące br. w Urzędzie Miasta Olsztyna projekt był weryfikowany i w związku z decyzją o realizacji przedsięwzięcia ze zmienionym zakresem rzeczowym inwestycji przeznaczono środki w łącznej kwocie 132 mln zł na lata 2027-2029 z przeznaczeniem na zakup 11 sztuk autobusów zeroemisyjnych wraz z ładowarkami.

W ramach projektu wdrożenia autobusów zeroemisyjnych przewiduje się rozbudowę zajezdni autobusowej przy al. Sikorskiego, 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 94 miejsca do kolejnych pojazdów, w tym 41 wyposażonych w naziemne ładowarki.

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 wiatka 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 taborami tramwajowymi, planuje się nie wprowadzić tak wytworzonej energii do sieci energetyki zawodowej (z uwagi na niekorzystne zasady rozliczeń). W to miejsce projektuje się zastosowanie urządzenia przekształtnikowego, które umożliwi 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 zasili 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 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 opartego na projektowanym urządzeniu przekształtnikowym, aby energią wytworzoną w instalacji PV ładować baterie w elektrobusesach.

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 94 miejscami postojowymi. Zajezdnia miała być przystosowana do postoju i obsługi (ładowanie, serwis) autobusów zeroemisyjnych. Dla zadania uzyskano pozwolenie na budowę.

Co więcej, 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 kolejna potrzeba zapewnienia w przyszłości dostawy mocy o wielkości 2 MW dla ładowarek, które w dalszej perspektywie zostaną zlokalizowane na terenie bazy przy al. Sikorskiego oraz na pętlach autobusowych: Jakubowo, Witosa, Bilitewskiego, Zielona Górka i Osiedlu Podleśna, co zwiększy moc zainstalowaną w Spółce. Do roku 2027 planuje się zwiększenie mocy przyłączeniowej z 5,2 MW do poziomu 14,6 MW.

Działania inwestycyjne Gminy Olsztyn w zakresie transportu miejskiego wpływają na zwiększenie pozycji kosztów jaką jest zakup energii elektrycznej przez MPK. 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.

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.

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 – 2024 oraz I półroczu br. w Spółce przeszkolono 89 kierowców na motorniczych. Koszt szkoleń kierowców na motorniczych wyniósł ok. 500 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.

Analizując wynik finansowy Spółki za rok 2024 trzeba podkreślić, że pomimo utrzymujących się wysokich kosztów paliw i energii elektrycznej Spółka rok 2024 zamknęła stratą niższą od planowanej o 1 930 tys. zł. Rosnący poziom finansowania przewozów komunikacji publicznej nie przełożył się niestety w 2024 roku na dodatni wynik finansowy z działalności przewozowej, która wygenerowała stratę w kwocie 2 980 663,72 zł. Tę sytuację można odnieść także do roku 2025, ponieważ przewidywane w budżecie miasta środki na transport publiczny są również zbyt niskie i powinny być zwiększone, gdyż przy utrzymującej się stawce pociągokilometra na poziomie z roku 2024 w kwocie 23,59 zł i zmniejszeniu zakresu zadań, Spółka nie będzie miała możliwości zbilansowania działalności przewozowej tramwajowej w 2025 r. W związku z tym konieczne jest podwyższenie stawki za pociągokilometr, tak aby Spółka miała możliwość zbilansowania tej działalności.

Jednocześnie należy wspomnieć, że Spółka poniosła nieplanowane wydatki związane z rozbudową zajezdni tramwajowej przy ul. Kołobrzeskiej, które rozpoczęły się w lipcu 2022 r., a zakończyły w listopadzie 2023 r. W szczególności są to koszty najmu i ochrony parkingu dla części wyprowadzonego z zajezdni autobusowej taboru oraz koszty przejazdów na parking i niezamortyzowanej części budynków i budowli, które podlegały rozbiorce. Ponadto w roku 2024 Spółka poniosła dodatkowe koszty ok. 1 mln zł związane z wymianą zdegradowanej nawierzchni asfaltowej na betonową na przejeździe drogowo-torowym na skrzyżowaniu ulic Sikorskiego/Tuwima. Prace te zostały wykonane w drugiej połowie lipca 2024 r.

Trudnym zadaniem, z którym mierzy się MPK jest lawinowy wzrost kosztów funkcjonowania transportu przewozowego autobusowego i tramwajowego, na który składają się rosnące koszty operacyjne, o czym już pisano w niniejszej informacji. Stąd mimo wzrostu stawki za wozokilometr czy pociągokilometr, Spółka odczuwa tylko nieznaczny wzrost dochodów, który nie nadąża za wzrostem kosztów, ponieważ stawki za wozokilometr czy pociągokilometr nie pokrywają kosztów przewozów. W 2024 r. stawka za wkm nie pokryła kosztów przewozów oraz nie pozwoliła na inwestowanie w nowe autobusy,

a stawka za pockm - zawierająca w sobie odpłatność za utrzymanie infrastruktury torowo-sieciowej - nie pokryła kosztów jej utrzymania.

Poza tym kolejnym problemem MPK jako operatora komunikacji miejskiej był w 2024 r. chroniczny niedobór chętnych do pracy na stanowisku prowadzącego pojazd komunikacji miejskiej oraz mechaników do napraw pojazdów. W pierwszym półroczu 2025 r. sytuacja na rynku pracy uległa poprawie, ale nadal istnieją wyzwania. Poprawa sytuacji w zatrudnieniu jest możliwa poprzez wzrost płac w grupie kierowców i motorniczych oraz pracowników warsztatu, co przekłada się na wzrost kosztów funkcjonowania komunikacji miejskiej, a tym samym coraz większym wyzwaniem dla budżetu samorządowego.

Ponadto przed Spółką stoją ogromne wyzwania inwestycyjne związane z sukcesywną wymianą taboru autobusowego na zeroemisyjny, którego zakup jest znacznie droższy od dotychczas nabywanego. Obecna, trudna sytuacja ekonomiczna samorządów przekłada się na problemy i zagrożenia dla operatorów komunikacji miejskiej.

Biorąc pod uwagę wzrost kosztów przewozów, spowodowany eskalacją kosztów operacyjnych, a także dalszy rozwój Spółki 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.

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.

Reasumując, 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.

V. NAKŁADY INWESTYCYJNE

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Olsztynie działalność inwestycyjną prowadzi w oparciu o wolne środki własne, w tym odpisy amortyzacyjne oraz z wykorzystaniem kredytów i leasingu finansowego.

Koszty amortyzacji w 2024 r. wyniosły 4 552,6 tys. zł, a za I półrocze 2025 r. 1 694,8 tys. zł. Posiadane środki Spółka przeznaczyła głównie na spłatę zobowiązań długoterminowych z tytułu:

- kredytów inwestycyjnych w kwocie 2 387,2 tys. zł w 2024 r. oraz 779,3 tys. zł w I półroczu 2025 r., zaciągniętych na zakup nowych autobusów marki Solaris oraz nieruchomości gruntowej przy ul. Kołobrzeskiej 40,
- leasingu finansowego w kwocie 479,1 tys. zł za 2024 r. i 74,7 tys. zł za 6 miesięcy 2025 r., zaciągniętego na sfinansowanie używanych autobusów.

Nakłady inwestycyjne w 2024 roku wyniosły 2 639,2 tys. zł, które w 100% sfinansowano środkami własnymi. Przedmiotowe środki przeznaczono na:

- autobusy używane (2 szt.)	839,9 tys. zł
- samochód dla Nadzoru Ruchu	155,3 tys. zł
- serwery i macierz (2 szt.)	190,3 tys. zł
- dokumentację związaną z rozbudową zajezdni przy ul. Sikorskiego	158,2 tys. zł
- instalację fotowoltaiczną	1 050,4 tys. zł
- urządzenie rolkowe do badania hamulców	141,0 tys. zł
- pług odśnieżny	20,0 tys. zł

- system łączności RTF w tramwajach	40,0 tys. zł
- przecinarka do szyn	11,2 tys. zł
- środki trwałe o niższej wartości (podnośniki kanałowe 12 t., sprężarka spalinowa, przyczepa Faro)	32,9 tys. zł

Odpowiednio za pierwsze sześć miesięcy 2025 roku nakłady inwestycyjne wyniosły 119,8 tys. zł, którymi sfinansowano m.in.: zakup zestawu modułowego szlifierki do szyn oraz projekt rozbudowy zajezdni przy ul. Sikorskiego.

Łączna kwota zaangażowania środków finansowych w inwestycje w 2024 r. osiągnęła poziom 5 505,5 tys. zł, a w I półroczu br. 973,8 tys. zł.

Od kilku lat wszelkie działania Spółki prowadzone są w kierunku realizowania tylko niezbędnych inwestycji, finansowanych ze środków własnych pochodzących z odpisów amortyzacyjnych. Mają one na celu poprawę zdolności kredytowej, która jest konieczna do kontynuowania przyjętych w autobusowej umowie wykonawczej założeń inwestycyjnych na kolejne lata, w szczególności zakup autobusów. Te działania przyniosą efekt w drugiej połowie br., ponieważ tak jak wcześniej było wspomniane Spółka zrealizuje zakup 10 szt. hybrydowych autobusów miejskich marki Solaris. Przedmiotowa dostawa będzie sfinansowana w 80% kredytem inwestycyjnym a w 20% środkami własnymi.

Ponadto Zarząd podjął decyzję o skorzystaniu z prawa opcji zakupu kolejnych 10 szt. tożsamyh autobusów, które będą dostarczone przez Firmę Solaris w przyszłym roku i sfinansowane tak jak pierwsza dostawa.

VI. ASPEKTY EKONOMICZNO - FINANSOWE REALIZACJI ZADAŃ PRZEWOZOWYCH

W 2024 roku Spółka realizowała zadania na podstawie planu zatwierdzonego uchwałą nr 463 Zgromadzenia Wspólników Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Olsztynie z dnia 25.06.2024 r., natomiast rok 2025 oparty jest o plan zatwierdzony uchwałą nr 483 Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników z dnia 05.06.2024 r.

Działalność Spółki za 2024 r. zamknęła się stratą w kwocie 2 980 663,72 zł., która na mocy uchwały nr 473 Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników z dnia 05.06.2025 r. została pokryta z kapitału zapasowego.

Ponadto stosownie do art. 52 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz załącznika do Rozporządzenia (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie usług publicznych w zakresie kolejowego, drogowego transportu pasażerskiego Spółka dokonała rozliczenia maksymalnie dopuszczalnej rekompensaty za rok 2024 zarówno w przewozach autobusowych jak i tramwajowych. Rozliczenia te zostały pozytywnie zweryfikowane przez niezależnego audytora, który stwierdził, że zgodnie z obowiązującymi przepisami o pomocy publicznej MPK nie otrzymało nadmiernej rekompensaty w okresie obowiązywania umów wykonawczych.

I półrocze 2025 roku Spółka zamknęła zyskiem netto w kwocie 3 186 tys. zł. W kolejnych miesiącach poziom wyniku finansowego będzie zależał w szczególności od cen paliwa i kosztów technicznych utrzymania starzejącego się taboru oraz kosztów remontów i bieżącego utrzymania infrastruktury torowo-sieciowej.

Zadania przewozowe Spółki w zakresie usług autobusowych oraz wskaźniki finansowe w stosunku do planu zostały wykonane następująco (w tys. zł):

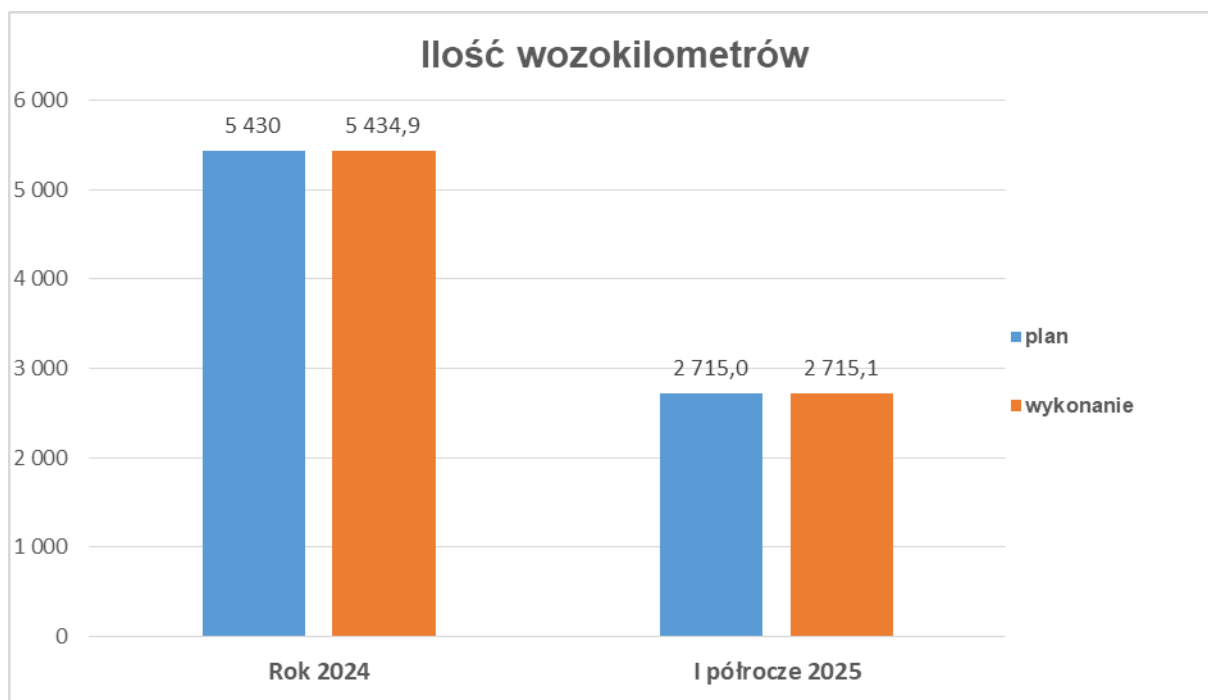
	Rok 2024			I półrocze 2025		
	<u>plan</u>	<u>wykon.</u>	<u>% wyk.</u>	<u>plan</u>	<u>wykon.</u>	<u>% wyk.</u>
- ilość wozokilometrów	5 430	5 434,9	100,1	2 715,0	2 715,1	100,0
- koszty ogółem	75 485	76 790	101,7	35 273	34 745	98,5

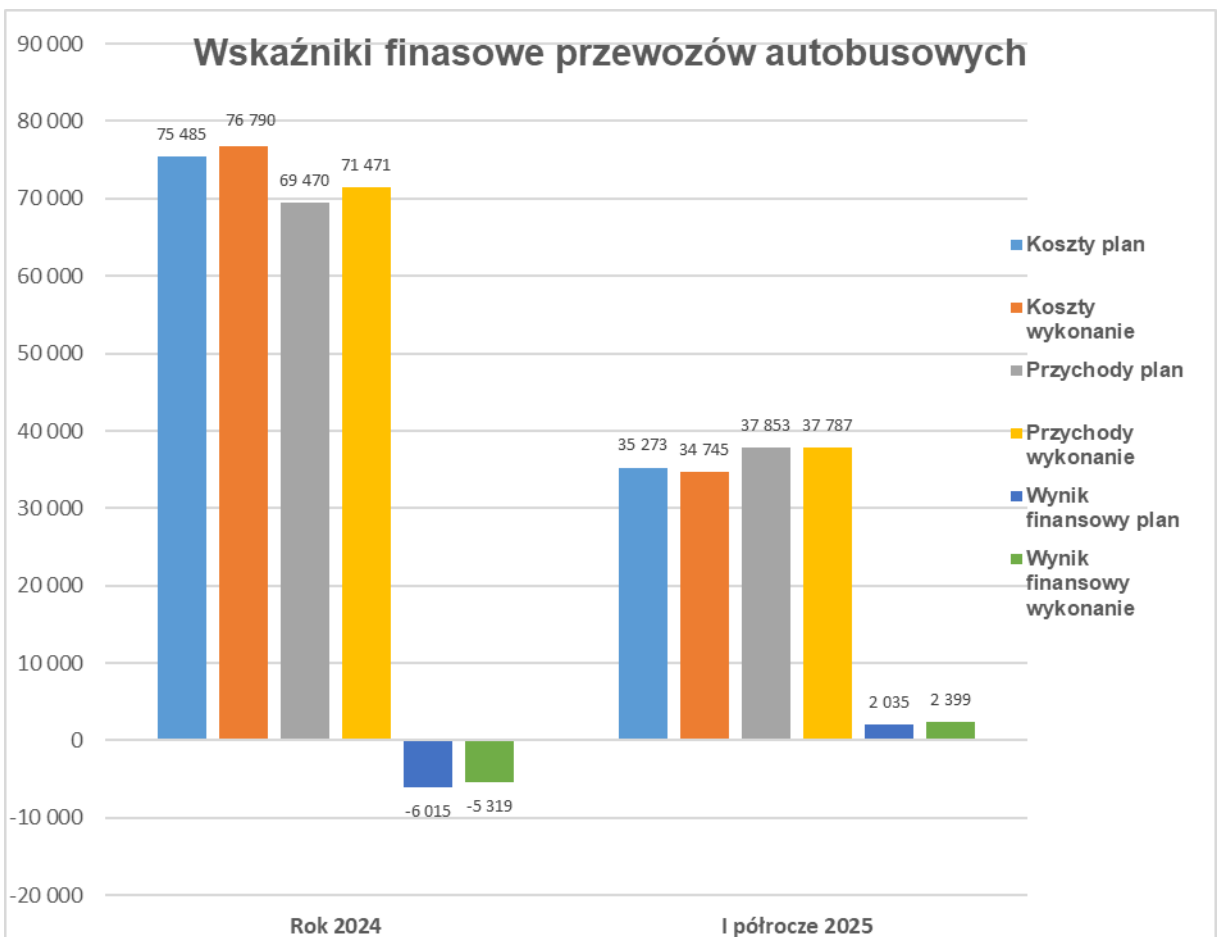
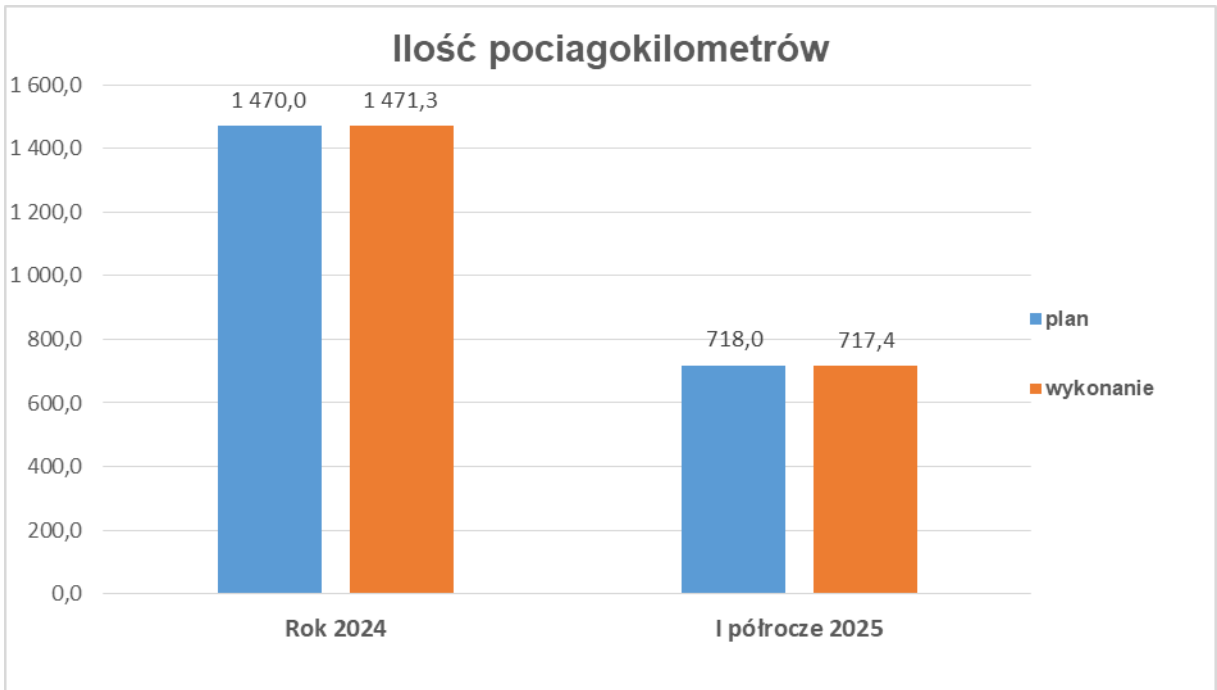
<i>w tym:</i>						
- koszty działalności podst.	71 900	73 532	102,3	33 930	33 534	98,8
- przychody ogółem	69 470	71 471	102,9	37 853	37 787	99,8
<i>w tym:</i>						
- przychód z wozokilometrów	65 490	67 983	103,8	36 218	36 219	100,0
- wynik finansowy netto	- 6 015	- 5 319	88,4	2 035	2 399	117,9

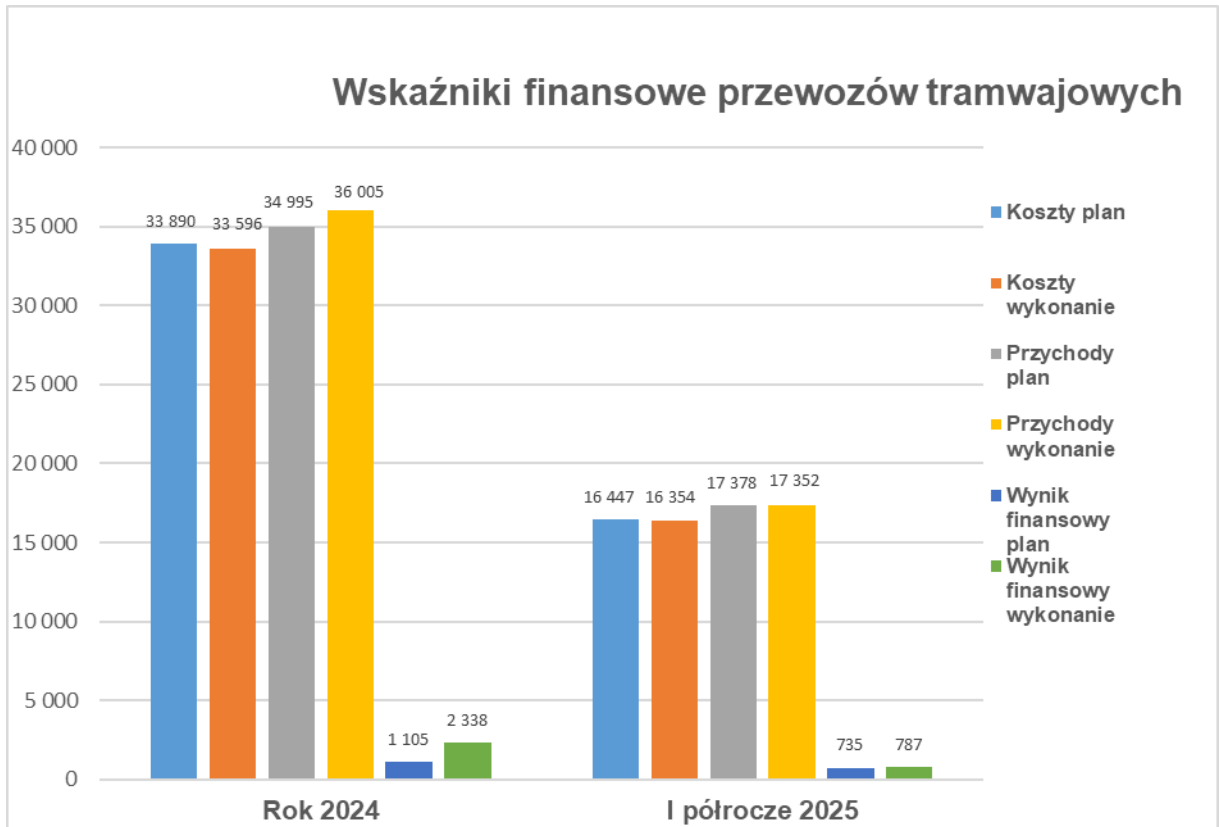
Zadania przewozowe Spółki w zakresie przygotowania i realizacji usług tramwajowych oraz wskaźniki finansowe w stosunku do planu prezentują się następująco (w tys. zł):

	Rok 2024			I półrocze 2025		
	<u>plan</u>	<u>wykon.</u>	<u>% wyk.</u>	<u>plan</u>	<u>wykon.</u>	<u>% wyk.</u>
- ilość pociągokilometrów	1 470	1 471,3	100,1	718,0	717,4	99,9
- koszty ogółem	33 890	33 596,0	99,1	16 447	16 354	99,4
<i>w tym:</i>						
- koszty działalności podst.	32 700	32 232,0	98,6	15 790	15 645	99,1
- przychody ogółem	34 995	36 005,0	102,9	17 378	17 352	99,9
<i>w tym:</i>						
- przychód z pociągokilometrów	34 200	34 710,0	101,5	16 938	16 923	99,9
- wynik finansowy netto	1 105	2 338,0	211,6	735	787	107,1

Graficznie powyższe wskaźniki przedstawiają się następująco:







Olsztyn, 21 lipca 2025 r.

Prezes Zarządu

Jerzy Roman

Wykaz załączników:

1. Bilans sporządzony na dzień 31.12.2024 r.
2. Rachunek zysków i strat za okres od 01.01.2024 r. do 31.12.2024 r.