



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

INFORMACJA O DZIAŁALNOŚCI SPÓŁKI



Z nami jedziesz bezpiecznie

Olsztyn, lipiec 2026 r.

INFORMACJA O DZIAŁALNOŚCI MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO 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 2025 roku średnioroczne zatrudnienie w Spółce ukształtowało się na poziomie 483,7 etatu. Na dzień 31 grudnia 2025 r. Spółka zatrudniała ogółem 491 osób, w tym 76 kobiet i 415 mężczyzn. Na dzień 30 czerwca 2026 r. stan zatrudnienia ukształtował się na poziomie 491 osób, w tym 74 kobiety. Pracownicy na stanowiskach robotniczych to 429 osób tj. 87,4.% ogółu zatrudnionych. Najliczniejszą grupą z zatrudnionych na stanowiskach robotniczych są: kierowcy autobusów, kierowcy autobusów-motorniczowie i motorniczowie ogółem 304 osoby tj. 61,9% ogółu zatrudnionych (w tym 50 kobiet co stanowi 16,4% zatrudnionych w tej grupie zawodowej) oraz pracownicy warsztatu 94 osoby (w tym warsztat: autobusowy 70 osób { w tym 1 kobieta}, tramwajowy 24 osoby). Pozostali pracownicy na stanowiskach robotniczych 31 osób to pracownicy działu utrzymania infrastruktury torowo-sieciowej 19 osób i działu technicznego 12 osób. W miarę występujących potrzeb stan zatrudnienia jest uzupełniany pracą w ramach umów zlecenia - do obsługi linii komunikacyjnych 21 osób oraz na terenie zajezdni do tankowania oraz ustawiania autobusów 4 osoby. Prace w ramach umowy zlecenia wykonują byli pracownicy - emeryci oraz osoby, które nie są zainteresowane zatrudnieniem na umowę o pracę. Stanowiska nierobotnicze to 62 osoby, w tym 20 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 wyniku wprowadzonych zmian od roku 2011 organizatorem przewozów jest Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu w Olsztynie (dalej ZDZiT lub organizator przewozów), który odpowiada za planowanie rozkładów jazdy, ustalanie tras i organizację całej komunikacji publicznej w Olsztynie. 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.

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, za planowanie, organizację, finansowanie i nadzór nad całą komunikacją publiczną na danym obszarze odpowiada prawnie powołany organizator przewozów. W Olsztynie organizatorem i zarządcą całej komunikacji miejskiej (autobusowej i tramwajowej) jest Zarząd Dróg Zieleni i transportu (dalej ZDZiT lub organizator przewozów). Do głównych zadań organizatora należy: układanie rozkładów jazdy (tj. planowanie tras, częstotliwości kursów), sprzedaż biletów (tj. ustalanie taryfy opłat i nadzór nad systemami sprzedaży), nadzór nad przewoźnikami oraz infrastruktura (tj. zarządzanie przystankami, tablicami informacji pasażerskiej oraz pętlami).

Przewozy autobusowe.

W roku 2025 oraz pierwszym półroczu 2026 r. MPK obsługiwało ok. 71,3% 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.

W 2025 roku oraz w pierwszym półroczu 2026 r. 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).

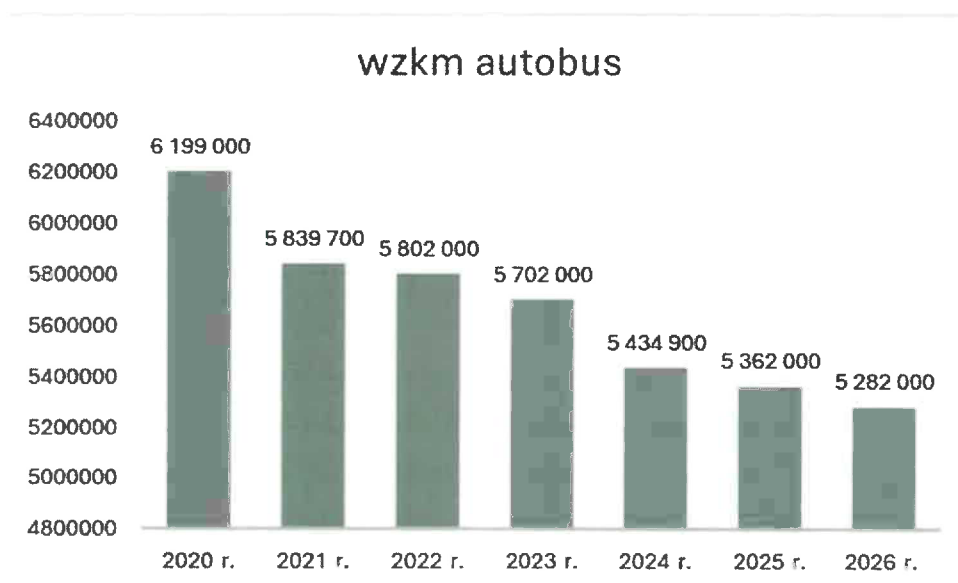
Spśród funkcjonujących w przekroju całego roku linii autobusowych 32 to linie dzienne miejskie, 2 nocne - nr N01 i N02 oraz 2 sezonowe - jedna miejska wakacyjna - nr 307, druga okresowa - nr 304 (w okresie od kwietnia do października). Liniami miejskimi z wybiegami poza miasto w roku 2025 oraz I półroczu 2026 r. 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 jak i w I półroczu br. był na bieżąco korygowany przez organizatora przewozów. Dokonywane korekty zakresu usług na poszczególnych liniach spowodowały w ub. r. jaki i br. zmniejszenie ilości wozokilometrów. 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 5 282 tys. wzkm - w porównaniu do zrealizowanych kilometrów roku 2025 spadek o 1,5%.

W pierwszym półroczu br. autobusy w ramach przewozów liniowych na planowane 2 624 tys. wzkm wykonały 2 623 tys. wzkm tj. 99,96% planu po zmianach.

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.	2026 r. (wg planu z czerwca)
Ilość linii	39	35	35	34	34	36	35
wzkm dzień roboczy	21 430	19 093	20 095	20 278	18 712	19 136	18 798
wzkm w roku	6 199 000	5 839 700	5 802 000	5 702 000	5 434 900	5 362 000	5 282 000
Autobusy w ruchu	133	125	126	126	122	117	119

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



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.

Na dzień 30 czerwca br. Spółka posiadała 144 autobusy, w tym marki: Solaris 122 szt., Scania – 9 szt., MAN – 13 szt.). W pierwszym półroczu br. do ruchu kierowanych było średnio 111 autobusów, w tym: w szczycie przewozowym w dniu roboczym: rano 108, a po południu 114. Linie autobusowe są obsługiwane przez Spółkę pojazdami dostosowanymi do przewozu osób niepełnosprawnych. 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 144 autobusów – 85 szt. tj. 59% posiada przyciski do otwierania drzwi oznaczone alfabetem Braille'a.; 121 szt. tj. 84% klimatyzację; a 47 szt. tj. 33% 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 9,9 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. 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.

W 2025 roku średnioroczna stawka za przewozy autobusowe wynosiła 13,34 zł, a od 1 maja br. wynosi 13,91 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 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 tarem 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.

W 2025 r. tramwaje w ramach przewozów liniowych na planowane 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.

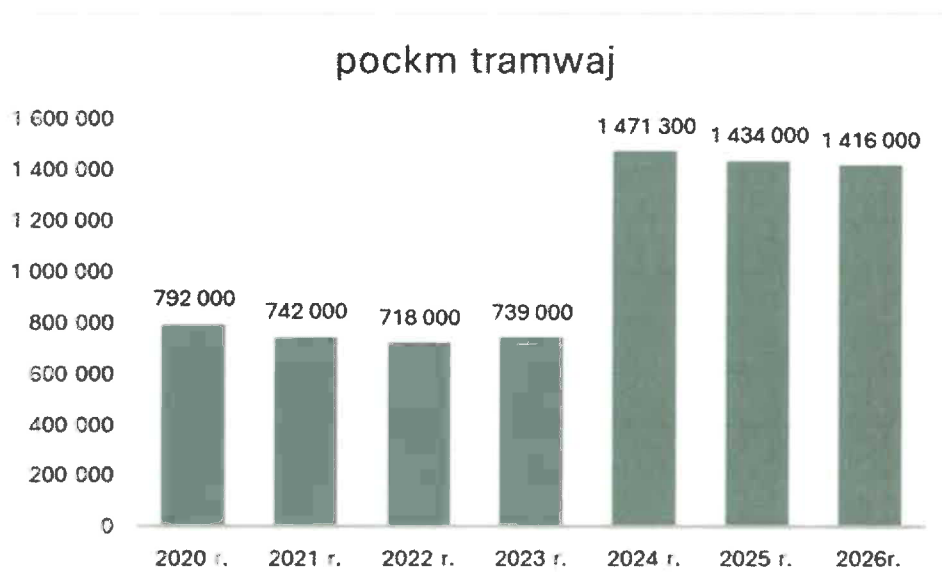
W odniesieniu do umowy w zakresie przewozów tramwajowych to na etapie jej zawierania planowane pociągokilometry wynosiły 944 tys. W porównaniu do lat poprzednich uruchomienie od stycznia 2024 r. dwóch nowych linii tramwajowych nr 4 (Pieczewo – Dworzec Główny) i nr 5 (Pieczewo – Wysoka Brama) spowodowało 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 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 1,2%.

W pierwszym półroczu br. tramwaje w ramach przewozów liniowych na planowane zaktualizowane 707 tys. pockm wykonały 706 pockm tj. 99,85% w stosunku do planu po zmianach.

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.	2026r. (wg planu z czerwca)
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:*



W roku 2024 i 2025 stawka za przewozy tramwajowe wraz z utrzymaniem infrastruktury torowo-sieciowej wynosiła 23,59 zł, a od 1 maja br. wynosi 25,54 zł. 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.

Jak już wcześniej pisano w niniejszej informacji, za organizację całej komunikacji publicznej w Olsztynie, w tym wprowadzane zmiany, odpowiada ZDZiT.

Przewozy autobusowe.

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 Olsztyn 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.

Plan ze stycznia 2026 r. zakładał wykonanie 5 235 tys. wzkm. w br., lecz w ciągu pierwszych 6 miesięcy br. był wielokrotnie zmieniany przez organizatora transportu i ilość wozokilometrów została zmniejszona.

Od początku 2026 r. nastąpiło ograniczenie wozokilometrów związane ze zmniejszeniem realizacji przewozów w godzinach 20-21. W lutym i marcu poczyniono kroki służące zwiększeniu dostępności do komunikacji publicznej na osiedlu Zatorze poprzez uruchomienie na ul. Limanowskiego przystanku „Wiadukt Powstańców Węgierskich 1956” oraz wprowadzenie w godz. 8-13 kursów wariantowych linii 119 przez ulice Niedziałkowskiego i Żeromskiego. Ponadto od marca, na wniosek Gminy Barczewo, skorygowano rozkład linii 114 i 124 dodając po jednej parze kursów na każdej z linii. W II kwartale 2026 r. dokonana została optymalizacja zadań polegająca na zmniejszeniu przerw postojowych, co przy wzroście cen paliw, zwiększyło efektywność realizacji kursów oraz dodatkowo skorygowano rozkłady jazdy linii: 101, 106, 107, 113, 119, 121, 128, 131, 135, 136 i 305. Wraz z wprowadzeniem rozkładu roboczego wolnego od nauki szkolnej od dnia 29 czerwca w kursach wariantowych linii 110 w miejscowości Spręcowo wydłużono trasę do pętli Spręcowo-Szkoła.

W wyniku tych zmian w pierwszym półroczu br. autobusy Spółki w ramach przewozów liniowych na planowane 2 606 tys. wzkm. wykonały 2 623 tys. wzkm. tj. wzrost 0,65% w stosunku do planu ze stycznia br.

Przewozy tramwajowe.

Plan ze stycznia 2025 r. zakładał wykonanie 1 463 tys. pockm, w br., lecz w ciągu roku 2025 był wielokrotnie zmieniany przez organizatora transportu i wyniósł 1 434 tys. pockm tj. 99,95% w stosunku do planu ze stycznia. W 2025 r. w celu redukcji pociągokilometrów niejednokrotnie w ciągu roku zmniejszany był zakres oferty przewozowej dla potrzeb dojazdu do Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego na linii 3.

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.

Plan ze stycznia 2026 r. zakładał realizację 1 416 tys. pockm w br., a w I półroczu 707 tys. i nie uległ zmianie. Od początku 2026 r. organizator ograniczył rozkładowe funkcjonowanie linii tramwajowych w godzinach 20-21.

W wyniku tych zmian w pierwszym półroczu br. tramwaje Spółki w ramach przewozów liniowych na planowane 707 tys. pockm. wykonały 706 tys. pockm. tj. 99,85% w stosunku do 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 2025 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 2025 r. w wartości netto przychodów ze sprzedaży usług wyniósł 99,1%.

III. CHARAKTERYSTYKA SYSTEMU KOMUNIKACYJNEGO

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.).

System komunikacji miejskiej w Olsztynie opiera się na transporcie publicznym - autobusach oraz nowoczesnej sieci tramwajowej. Autobusy uzupełniają sieć tramwajową i docierają we wszystkie pozostałe zakątki Olsztyna. Autobusy obsługują 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 2025 i pierwsze półrocze 2026 r. 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 sprawiają, 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 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.

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.

Na dzień sporządzania niniejszego informacji Spółka nie posiada autobusów zeroemisyjnych, a średni wiek taboru Spółki wynosi 12,3 lat.

W związku ze zmianą ustawy o elektromobilności MPK w 2025 r. zakupiło dziesięć autobusów (w tym: 8 szt. to autobusy 12-metrowe standard „maxi” i 2 szt. to autobusy przegubowe 18-metrowe „mega”). Są to autobusy hybrydowe, niskopodłogowe, wyposażone w klimatyzację oraz system nagłaśniający i monitornig. To autobusy posiadające nowoczesne systemy bezpieczeństwa, korzystnie wpływające na komfort i bezpieczeństwo pasażerów. Zakupione autobusy od października 2025 r. obsługują komunikację miejską Olsztyna. 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 tym miejscu należy podkreślić, że władze miasta również stawiają na nową jakość komunikacji zbiorowej w Olsztynie i w styczniu 2026 r., w zajezdni MPK przy ul. Kołobrzeskiej, 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 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 w zamówieniu podstawowym 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, 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 miejsc wyposażonych w naziemne ładowarki. 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 taboru 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. W ramach aktualizacji projektu zaplanowano także panele fotowoltaiczne, które zostaną umieszczone na dachu nowej zajezdni tramwajowej przy ul. Kołobrzeskiej (Spółka posiada 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. Wraz z energią 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 elektrobusach.

Warto wskazać, że rozbudowa linii tramwajowej przyczyniła się do zwiększenia mocy o kolejne 2MW (dwie podstacje po 1MW - ostatecznie moc umowna wynosi $2 \times 800\text{kW}$). 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.

Trzeba podkreślić, że 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 ograniczeniem 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).

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 nastąpiło w maju 2026 r. Koszt inwestycji to 286 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.

MPK, jak już wcześniej zaznaczano, 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 2025 r. i w I półroczu 2026 r. obsługiwało ok. 71,3% 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. W Spółce dużą uwagę zwraca się także na kulturę kierowców i motorniczych.

Na uwagę zasługuje fakt, że w ostatnich latach obserwuje się 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. Mając na uwadze 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.

Wypada wskazać, 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 traconego 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.

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.

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

IV. PROBLEMATYKA USŁUG PRZEWÓZOWYCH

Problematyka usług przewozowych jest złożona i obejmuje szereg wyzwań, z którymi mierzy się Spółka. MPK 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. 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 stawki za wozokilometr i pociągokilometr, Spółka odczuwa tylko nieznaczny wzrost dochodów, który nie nadąża za wzrostem kosztów. Stawka za wzk m 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. W tym miejscu należy wskazać, że Spółka operuje na rynku lokalnym i jej sytuacja finansowa zależy od strategii samorządu dla tego obszaru usług i możliwości budżetu miasta oraz sytuacji cenowo/kosztowej na rynku paliw i energii elektrycznej.

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. Plan na 2026 r. także zakłada zmniejszenie ilości pracy przewozowej, o czym już pisano w niniejszej informacji. W br. planowana ilość pracy przewozowej zmniejszyła się o 80 tys. wzk m i 18 tys. pockm. w porównaniu do zrealizowanych w roku 2025.

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 oraz w pierwszym półroczu br. 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 podstawy prostownikowych, sieci trakcyjnej, kabli zasilających i powrotnych. Ponadto zakupiło 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, wiertarkę do szyn oraz sprężarkę. Koszty zakupu ww. urządzeń w latach 2015-2025 i w pierwszym półroczu br. wyniosły ok. 9 mln. zł. Istotnym czynnikiem jest również konieczność wdrożenia napraw i remontów taboru tramwajowego zakupionego w roku 2015.

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. do dnia 31 maja 2026 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 podstawy prostownikowych: „Sikorskiego”, „Żołnierska”, „Zajeżdźnia” (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 podstawy 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.

Następną barierą do pokonania 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. W związku z tym przed MPK wraz z aktywnym udziałem samorządu Olsztyna stoją wyzwania w zakresie komunikacji miejskiej, związane z wymianą dzisiejszej floty autobusowej na pojazdy zeroemisyjne. Na dzień sporządzania niniejszej informacji Spółka nie posiada, za wyjątkiem pociągów tramwajowych, pojazdów zeroemisyjnych. Jednocześnie trzeba zasygnalizować, że w latach 2021 - 2024, z uwagi na zmniejszanie kosztów, Spółka nie kupowała nowych autobusów zasilanych olejem napędowym, a średni wiek taboru wynosi 12,3 lat.

Ponadto należy zwrócić uwagę, że rozbudowa linii tramwajowej przyczyniła się do zwiększenia mocy o kolejne 2MW (dwie podstawy 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. Kołobrzeszkiej (2 szt.), co zwiększy moc zainstalowaną w Spółce, o czym już pisano w poprzednim rozdziale informacji.

Następnym problemem, któremu Spółka musiała stawić czoło były dodatkowe koszty związane z wymianą i naprawą nawierzchni na przejeździe dwutorowym w relacji Plac Konstytucji 3 Maja – ul. Dworcowa i ul. Lubelska, wraz z wymianą rozjazdu tramwajowego D10. Prace te zostały wykonane od 4-go do 9-go lipca 2026 r. Równolegle prowadzone były prace związane z konfiguracją i przywróceniem do działania systemu sterowania ruchem tramwajowym. Wykorzystując całkowite zamknięcie ruchu tramwajowego realizowane były również dodatkowe prace torowe obejmujące naprawę pęknięć szyn poprzez wykonanie wstawek na al. Sikorskiego, ul. Płoskiego i ul. Mazowieckiego oraz napawanie torowiska w rejonie ul. Kościuszki i przy Wysokiej Bramie. Koszty tych prac wyniosły ok. 2 mln zł. Na okres zamknięcia ruchu tramwajowego została wprowadzona zastępcza komunikacja autobusowa.

Kolejnym 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 oraz I półroczu br. w Spółce przeszkolono 94 kierowców na motorniczych. 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.

MPK jako operatora transportu publicznego zмага się z chronicznym niedoborem kandydatów do pracy na stanowisko 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.

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 tym dla utrzymania pozycji rynkowej Spółki oraz dalszego jej 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 2025 trzeba podkreślić, że pomimo utrzymujących się wysokich kosztów paliw i energii elektrycznej Spółka rok 2025 zamknęła zyskiem w wysokości 2 430 446,156 zł. Rosnący poziom finansowania przewozów komunikacji publicznej nie przełożył się niestety w pierwszym półroczu 2026 r. na dodatni wynik finansowy z działalności przewozowej, która wygenerowała stratę w kwocie 1 265,8 tys. zł. Tę sytuację można odnieść także do całego roku 2026, ponieważ przewidywane w budżecie miasta środki na transport publiczny są również zbyt niskie i powinny być zwiększone, gdyż przy średniorocznej stawce wozokilometra w kwocie 13,96 zł oraz pociągokilometra w kwocie 25,33 zł i zmniejszeniu zakresu zadań, Spółka nie będzie miała możliwości zbilansowania działalności przewozowej w 2026 r. W związku z tym konieczne jest podwyższenie stawki za wozokilometr i pociągokilometr, tak aby Spółka miała możliwość zbilansowania tej działalności.

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.

Zważywszy na wzrost kosztów przewozów (spowodowany eskalacją kosztów operacyjnych) oraz 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 pociągokilometr - która pokryje również koszty utrzymania infrastruktury torowo-sieciowej.

Głównym kierunkiem działania MPK sp. z o.o. w Olsztynie jest prowadzenie działalności gospodarczej w sposób zorganizowany i ciągły, 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 rozwój, pozwalają zakładać wykonalność przyjętej przez Spółkę strategii rozwoju.

Warto zaakcentować, że MPK wytrwale wzmacnia 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 2025 r. wyniosły 3 775,0 tys. zł, a za I półrocze 2026 r. 2 299,4 tys. zł. Posiadane środki Spółka przeznaczyła głównie na spłatę zobowiązań długoterminowych z tytułu:

- kredytów inwestycyjnych w kwocie 1 144,3 tys. zł w 2025 r. oraz 2 165,0 tys. zł w I półroczu 2026 r., zaciągniętych na zakup nowych autobusów marki Solaris oraz nieruchomości gruntowej przy ul. Kołobrzeskiej 40,
- leasingu finansowego w kwocie 139,4 tys. zł za 2025 r. zaciągniętego na sfinansowanie używanych autobusów.

Nakłady inwestycyjne w 2025 roku wyniosły 17 840,2 tys. zł, które w 77,14% sfinansowano kredytem inwestycyjnym a 22,86% środkami własnymi. Przedmiotowe środki przeznaczono na:

- autobusy nowe hybrydowe marki Solaris (10 szt.)	17 221,4 tys. zł
- ściana lakiernicza	231,7 tys. zł
- rozbudowa serwera	7,6 tys. zł
- dokumentację związaną z rozbudową zajezdni przy ul. Sikorskiego	99,2 tys. zł
- spawarka z wyposażeniem	43,3 tys. zł
- szlifierka modułowa do szyn	20,6 tys. zł
- licencja SQL. Core	53,8 tys. zł
- system łączności RTF w tramwajach	104,5 tys. zł
- opracowanie programu funkcjonowania dyspozytorni autobusowej	7,6 tys. zł
- środki trwałe o niższej wartości (przecinarka plazmowa, kamera termowizyjna, nagrzewnica indukcyjna, wózek paletowy elektryczny)	50,5 tys. zł

Odpowiednio za pierwsze sześć miesięcy 2026 roku nakłady inwestycyjne wyniosły 725,7 tys. zł, którymi sfinansowano m.in.: zakup agregatu prądotwórczego GS 360 KAL, wiertarki do szyn z wyposażeniem, serwera BACKUP ze zwiększoną pamięcią, system monitoringu, początkowy etap zakupu modułu kadry-płace.

Łączna kwota zaangażowania środków finansowych w inwestycje w 2025 r. osiągnęła poziom 19 123,9 tys. zł, a w I półroczu br. 2 890,7 tys. zł.

Od kilku lat wszelkie działania Spółki prowadzone były w kierunku realizowania tylko niezbędnych inwestycji, finansowanych ze środków własnych pochodzących z odpisów amortyzacyjnych. Miały 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 przyniosły efekt w drugiej połowie ub.r., ponieważ tak jak wcześniej było wspomniane Spółka zrealizowała zakup 10 szt. hybrydowych autobusów miejskich marki Solaris. Przedmiotowa dostawa została 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 bieżącym roku i sfinansowane tak jak pierwsza dostawa.

VI. ASPEKTY EKONOMICZNO - FINANSOWE REALIZACJI ZADAŃ PRZEWOZOWYCH

W 2025 roku Spółka realizowała zadania na podstawie planu zatwierdzonego uchwałą nr 483 Zgromadzenia Wspólników Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Olsztynie z dnia 05.06.2025r., natomiast rok 2026 oparty jest o plan zatwierdzony uchwałą nr 509 Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników z dnia 16.06.2026 r.

Działalność Spółki za 2025 r. zamknęła się zyskiem netto w kwocie 2 430 446,15 zł., który na mocy uchwały nr 500 Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników z dnia 16.06.2026 r. został przeznaczony na kapitał zapasowy Spółki.

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 2025 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 2026 roku Spółka zamknęła stratą netto w kwocie 1 265,8 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. Ponadto istotny jest również zakres zleconych w II półroczu usług przewozowych oraz poziom odpłatności za te usługi - wysokość stawek za wozokilometr i pociągokilometr.

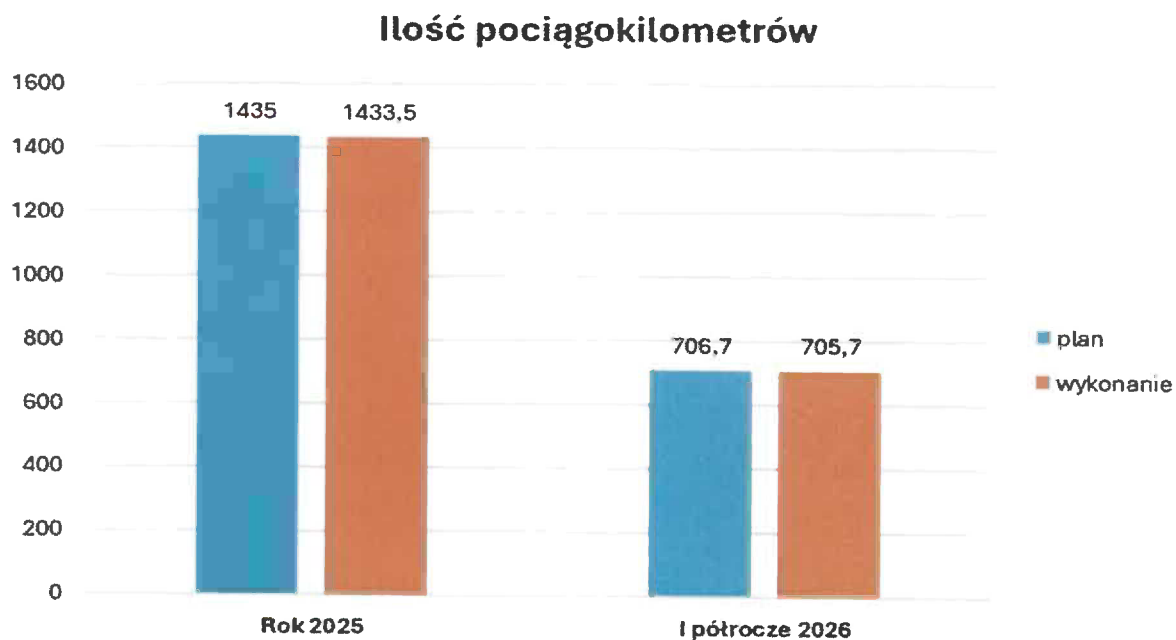
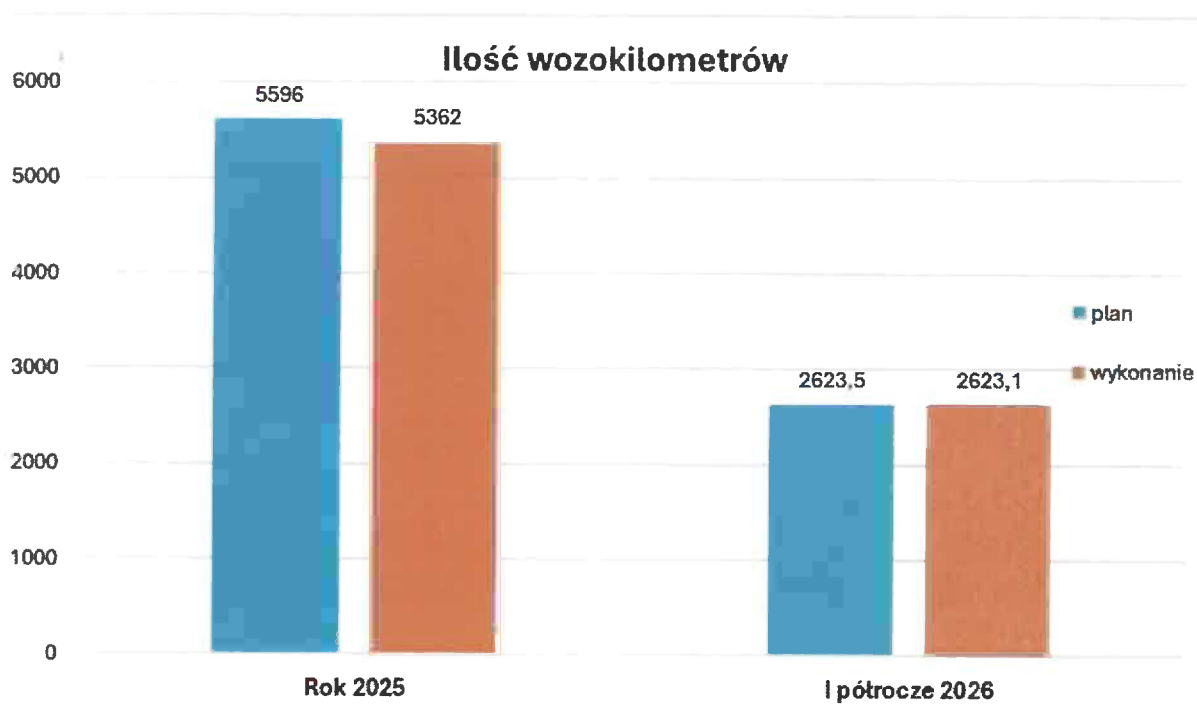
Zadania przewozowe Spółki w zakresie usług autobusowych oraz wskaźniki finansowe w stosunku do planu zostały wykonane następująco (w tys. zł):

	Rok 2025			I półrocze 2026		
	<u>plan</u>	<u>wykon.</u>	<u>% wyk.</u>	<u>plan</u>	<u>wykon.</u>	<u>% wyk.</u>
- ilość wozokilometrów	5 596	5 362,0	99,4	2 623,5	2 623,1	100,0
- koszty ogółem	74 790	73 763	98,6	40 413	39 822	98,5
<i>w tym:</i>						
- koszty działalności podst.	71 300	71 291	100,0	38 560	37 958	98,4
- przychody ogółem	75 840	75 220	99,2	37 640	37 524	99,7
<i>w tym:</i>						
- przychód z wozokilometrów	71 980	71 529	99,4	35 517	35 510	100,0
- wynik finansowy netto	+1 000	+1 050	105,0	- 2 773	- 2 298	82,9

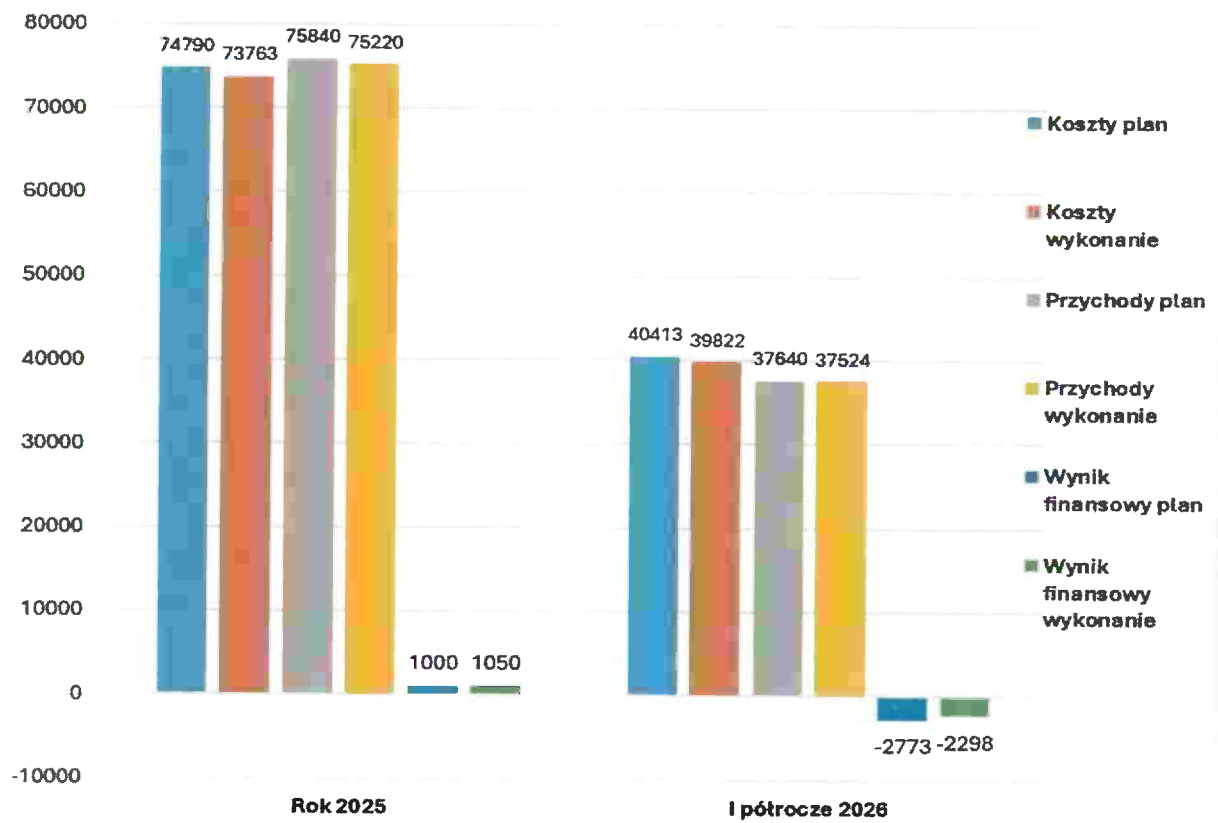
Zadania przewozowe Spółki w zakresie przygotowania i realizacji usług tramwajowych oraz wskaźniki finansowe w stosunku do planu prezentują się następująco (w tys. zł):

	Rok 2025			I półrocze 2026		
	<u>plan</u>	<u>wykon.</u>	<u>% wyk.</u>	<u>plan</u>	<u>wykon.</u>	<u>% wyk.</u>
- ilość pociągokilometrów	1 435	1 433,5	99,9	706,7	705,7	99,9
- koszty ogółem	35 820	33 264	92,9	17 845	17 713	99,3
<i>w tym:</i>						
- koszty działalności podst.	34 700	32 217	92,8	17 120	17 049	99,6
- przychody ogółem	35 030	35 175	100,4	18 923	18 745	99,1
<i>w tym:</i>						
- przychód z pociągokilometrów	33 850	33 817	99,9	17 138	17 110	99,8
- wynik finansowy netto	- 790	+ 1 380	274,7	1 078	1 032	95,7

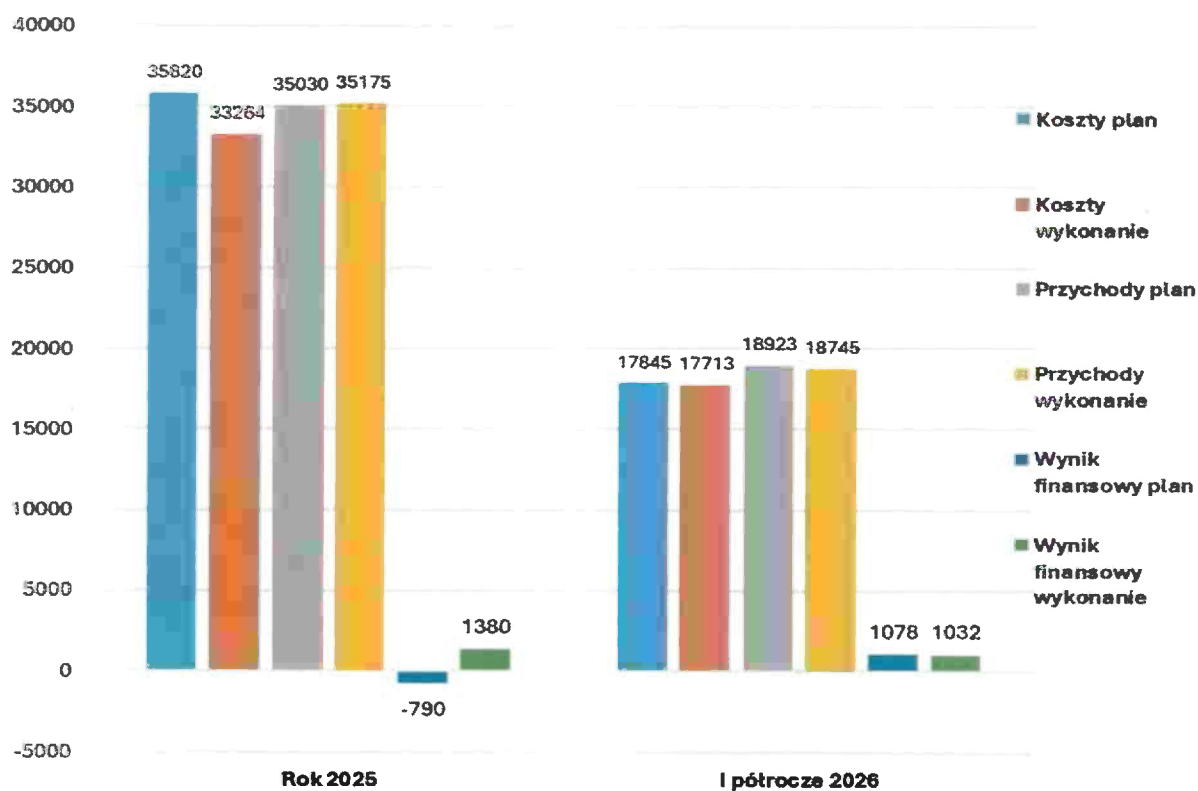
Graficznie powyższe wskaźniki przedstawiają się następująco:



Wskaźniki finansowe przewozów autobusowych



Wskaźniki finansowe przewozów tramwajowych



Olsztyn, 20 lipca 2026 r.

Prezes Zarządu

Jerzy Roman

Wykaz załączników:

1. Bilans sporządzony na dzień 31.12.2025 r.
2. Rachunek zysków i strat za okres od 01.01.2025 r. do 31.12.2025 r.

BILANS na dzień 31.12.2025

AKTYWA	Nota	31.12.2025	31.12.2024
A. AKTYWA TRWAŁE		58 381 668,08	44 038 188,95
I. Wartości niematerialne i prawne		35 106,76	0,00
1. Koszty zakończonych prac rozwojowych	85	0,00	0,00
2. Wartość firmy	85	0,00	0,00
3. Inne wartości niematerialne i prawne	85	35 106,76	0,00
4. Zaliczki na wartości niematerialne i prawne		0,00	0,00
II. Rzeczowe aktywa trwałe		58 346 561,32	44 034 543,51
1. Środki trwałe		57 765 822,74	43 577 261,13
a) grunty (w tym prawo wieczystego użytkowania gruntu)	88	25 505 324,22	25 505 324,22
b) budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej	88	9 092 183,98	9 513 217,06
c) urządzenia techniczne i maszyny	88	1 838 549,06	1 849 871,15
d) środki transportu	88	21 329 765,28	6 706 648,54
e) inne środki trwałe	88	0,20	2 200,16
2. Środki trwałe w budowie	91	580 738,58	457 282,38
3. Zaliczki na środki trwałe w budowie		0,00	0,00
III. Należności długoterminowe		0,00	0,00
1. Od jednostek powiązanych	27	0,00	0,00
2. Od pozostałych jednostek, w których jednostka posiada zaangażowanie w kapitale	27	0,00	0,00
3. Od pozostałych jednostek	27	0,00	0,00
IV. Inwestycje długoterminowe		0,00	0,00
1. Nieruchomości	1	0,00	0,00
2. Wartości niematerialne i prawne	1	0,00	0,00
3. Długoterminowe aktywa finansowe		0,00	0,00
a) w jednostkach powiązanych		0,00	0,00
– udziały lub akcje	2, 7	0,00	0,00
– inne papiery wartościowe	2, 7	0,00	0,00
– udzielone pożyczki	2, 7	0,00	0,00
– inne długoterminowe aktywa finansowe	2, 7	0,00	0,00
b) w pozostałych jednostkach, w których jednostka posiada zaangażowanie w kapitale		0,00	0,00
– udziały lub akcje	3, 4	0,00	0,00
– inne papiery wartościowe	3, 4	0,00	0,00
– udzielone pożyczki	3, 4	0,00	0,00
– inne długoterminowe aktywa finansowe	3, 4	0,00	0,00
c) w pozostałych jednostkach		0,00	0,00
– udziały lub akcje	5, 6, 8	0,00	0,00
– inne papiery wartościowe	5, 6, 8	0,00	0,00
– udzielone pożyczki	5, 6, 8	0,00	0,00
– inne długoterminowe aktywa finansowe	5, 6, 8	0,00	0,00
4. Inne inwestycje długoterminowe	1	0,00	0,00
V. Długoterminowe rozliczenia międzyokresowe		0,00	3 645,44
1. Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	84	0,00	0,00
2. Inne rozliczenia międzyokresowe	84	0,00	3 645,44
B. AKTYWA OBROTOWE		19 575 673,66	17 468 287,32
I. Zapasy		1 380 615,92	1 070 555,87
1. Materiały	94	1 380 615,92	1 070 555,87
2. Półprodukty i produkty w toku	94	0,00	0,00
– w tym obiekty w zabudowie		0,00	0,00
3. Produkty gotowe	94	0,00	0,00
4. Towary	94	0,00	0,00

BILANS na dzień 31.12.2025

5. Zaliczki na dostawy i usługi	94	0,00	0,00
II. Należności krótkoterminowe		3 551 709,53	3 256 925,20
1. Należności od jednostek powiązanych		0,00	0,00
a) z tytułu dostaw i usług, o okresie spłaty:		0,00	0,00
– do 12 miesięcy	27	0,00	0,00
– powyżej 12 miesięcy	27	0,00	0,00
b) inne	27	0,00	0,00
2. Należności od pozostałych jednostek, w których jednostka posiada zaangażowanie w kapitale		0,00	0,00
a) z tytułu dostaw i usług, w okresie spłaty:		0,00	0,00
– do 12 miesięcy	27	0,00	0,00
– powyżej 12 miesięcy	27	0,00	0,00
b) inne	27	0,00	0,00
3. Należności od pozostałych jednostek		3 551 709,53	3 256 925,20
a) z tytułu dostaw i usług, w okresie spłaty:		1 999 725,65	2 088 802,35
– do 12 miesięcy	27	1 999 725,65	2 088 802,35
– powyżej 12 miesięcy	27	0,00	0,00
b) z tytułu podatków, dotacji, ceł, ubezpieczeń społecznych i zdrowotnych oraz innych tytułów publicznoprawnych	27	614 416,01	346 644,86
c) inne	27	937 567,87	821 477,99
d) dochodzone na drodze sądowej	27	0,00	0,00
III. Inwestycje krótkoterminowe		13 747 743,61	12 363 172,14
1. Krótkoterminowe aktywa finansowe		13 747 743,61	12 363 172,14
a) w jednostkach powiązanych		0,00	0,00
– udziały lub akcje	9, 14	0,00	0,00
– inne papiery wartościowe	9, 14	0,00	0,00
– udzielone pożyczki	9, 14	0,00	0,00
– inne krótkoterminowe aktywa finansowe	9, 14	0,00	0,00
b) w pozostałych jednostkach		0,00	0,00
– udziały lub akcje	10, 11, 12, 13, 15	0,00	0,00
– inne papiery wartościowe	10, 11, 12, 13, 15	0,00	0,00
– udzielone pożyczki	10, 11, 12, 13, 15	0,00	0,00
– inne krótkoterminowe aktywa finansowe	10, 11, 12, 13, 15	0,00	0,00
c) środki pieniężne i inne aktywa pieniężne		13 747 743,61	12 363 172,14
– środki pieniężne w kasie i na rachunkach	17	13 747 743,61	12 363 172,14
– inne środki pieniężne	17	0,00	0,00
– inne aktywa pieniężne	17	0,00	0,00
2. Inne inwestycje krótkoterminowe	16	0,00	0,00
IV. Krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe	84	895 604,60	777 634,11
– w tym: aktywa z tytułu niezakończonych umów budowlanych		0,00	0,00

BILANS na dzień 31.12.2025

C. Należne wpłaty na kapitał (fundusz) podstawowy		0,00	0,00
D. Udziały (akcje) własne		0,00	0,00
AKTYWA RAZEM		77 957 341,74	61 506 476,27

Sporządzono Olsztyn dnia 19.03.2026
 (miejscowość) (data)

..... Anna Makówka
 (nazwisko i imię, podpis osoby odpowiedzialnej za prowadzenie ksiąg rachunkowych)

Jerzy Roman - Prezes Zarządu
 Anna Makówka - Dyrektor ds. Ekonomicznych - Główny
 Księgowy
 (podpisy)

BILANS na dzień 31.12.2025

PASYWA	Nota	31.12.2025	31.12.2024
A. KAPITAŁ (FUNDUSZ) WŁASNY		33 689 261,24	31 258 815,09
I. Kapitał (fundusz) podstawowy	19	32 958 000,00	32 958 000,00
II. Kapitał (fundusz) zapasowy, w tym:	20	5 388 130,71	8 368 794,43
– nadwyżka wartości sprzedaży (wartości emisyjnej) nad wartością nominalną udziałów (akcji)	20	0,00	0,00
III. Kapitał (fundusz) z aktualizacji wyceny, w tym:	21	786 684,38	786 684,38
– z tytułu aktualizacji wartości godziwej	21	0,00	0,00
IV. Pozostałe kapitały (fundusze) rezerwowe, w tym:	22	110 000,00	110 000,00
– tworzone zgodnie z umową (statutem) spółki	22	0,00	0,00
– na udziały (akcje) własne	22	0,00	0,00
V. Zysk (strata) z lat ubiegłych	23	-7 984 000,00	-7 984 000,00
VI. Zysk (strata) netto	24	2 430 446,15	-2 980 663,72
VII. Odpisy z zysku netto w ciągu roku obrotowego (wielkość ujemna)		0,00	0,00
B. ZOBOWIĄZANIA I REZERWY NA ZOBOWIĄZANIA		44 268 080,50	30 247 661,18
I. Rezerwy na zobowiązania		15 192 486,00	14 368 440,00
1. Rezerwa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	83	0,00	0,00
2. Rezerwa na świadczenia emerytalne i podobne		15 192 486,00	14 368 440,00
– długoterminowa	83	13 499 984,00	12 698 161,00
– krótkoterminowa	83	1 692 502,00	1 670 279,00
3. Pozostałe rezerwy		0,00	0,00
– długoterminowe	83	0,00	0,00
– krótkoterminowe	83	0,00	0,00
II. Zobowiązania długoterminowe		13 083 184,00	3 649 980,00
1. Wobec jednostek powiązanych	28	0,00	0,00
2. Wobec pozostałych jednostek, w których jednostka posiada zaangażowanie w kapitale	28	0,00	0,00
3. Wobec pozostałych jednostek		13 083 184,00	3 649 980,00
a) kredyty i pożyczki	28	13 083 184,00	3 649 980,00
b) z tytułu emisji dłużnych papierów wartościowych	28	0,00	0,00
c) inne zobowiązania finansowe	28	0,00	0,00
d) zobowiązania wekslowe	28	0,00	0,00
d) inne	28	0,00	0,00
III. Zobowiązania krótkoterminowe		15 720 946,22	12 111 913,61
1. Zobowiązania wobec jednostek powiązanych		0,00	0,00
a) z tytułu dostaw i usług, o okresie wymagalności:		0,00	0,00
– do 12 miesięcy	28	0,00	0,00
– powyżej 12 miesięcy	28	0,00	0,00
b) inne	28	0,00	0,00
2. Zobowiązania wobec pozostałych jednostek, w których jednostka posiada zaangażowanie w kapitale		0,00	0,00
a) z tytułu dostaw i usług, o okresie wymagalności:		0,00	0,00
– do 12 miesięcy	28	0,00	0,00
– powyżej 12 miesięcy	28	0,00	0,00
b) inne	28	0,00	0,00
3. Zobowiązania wobec pozostałych jednostek		14 872 164,57	11 237 376,98
a) kredyty i pożyczki	28	4 329 996,00	1 144 302,00
b) z tytułu emisji dłużnych papierów wartościowych	28	0,00	0,00
c) inne zobowiązania finansowe	28	0,00	139 386,06
d) z tytułu dostaw i usług, o okresie wymagalności:		2 428 535,15	2 658 628,47
– do 12 miesięcy	28	2 428 535,15	2 658 628,47
– powyżej 12 miesięcy	28	0,00	0,00
e) zaliczki otrzymane na dostawy i usługi	28	0,00	0,00
f) zobowiązania wekslowe	28	0,00	0,00

BILANS na dzień 31.12.2025

g) z tytułu podatków, cel, ubezpieczeń społecznych i zdrowotnych oraz innych tytułów publicznoprawnych	28	4 220 525,99	3 765 545,61
h) z tytułu wynagrodzeń	28	2 842 996,85	2 619 384,39
i) inne	28	1 050 110,58	910 130,45
4. Fundusze specjalne	69	848 781,65	874 536,63
IV. Rozliczenia międzyokresowe		271 464,28	117 327,57
1. Ujemna wartość firmy	84	0,00	0,00
2. Rozliczenia międzyokresowe umów budowlanych	84	0,00	0,00
3. Inne rozliczenia międzyokresowe		271 464,28	117 327,57
– długoterminowe	84	175 076,20	62 161,09
– krótkoterminowe	84	96 388,08	55 166,48
PASYWA RAZEM		77 957 341,74	61 506 476,27

Sporządzono Olsztyn dnia 19.03.2026
(miejscowość) (data)

..... Anna Makówka
(nazwisko i imię, podpis osoby odpowiedzialnej za prowadzenie ksiąg rachunkowych)

Jerzy Roman - Prezes Zarządu
Anna Makówka - Dyrektor ds. Ekonomicznych - Główny
Księgowy
(podpisy)

RACHUNEK ZYSKÓW I STRAT [wariant kalkulacyjny] za 2025

	Nota	2025	2024
A. Przychody netto ze sprzedaży produktów i towarów, w tym:		106 276 563,89	103 559 410,14
– od jednostek powiązanych		0,00	0,00
I. Przychody netto ze sprzedaży produktów	70	106 276 563,89	103 559 410,14
II. Przychody netto ze sprzedaży towarów	70	0,00	0,00
B. Koszty sprzedanych produktów i towarów, w tym:		96 999 503,06	99 286 503,59
– jednostkom powiązanym		0,00	0,00
I. Koszt wytworzenia sprzedanych produktów	77	96 999 503,06	99 286 503,59
II. Wartość sprzedanych towarów	77	0,00	0,00
C. Zysk (strata) brutto ze sprzedaży (A–B)		9 277 060,83	4 272 906,55
D. Koszty sprzedaży	77	0,00	0,00
E. Koszty ogólnego zarządu	77	6 593 510,66	6 579 303,64
F. Zysk (strata) ze sprzedaży (C–D–E)		2 683 550,17	-2 306 397,09
G. Pozostałe przychody operacyjne		3 780 205,36	3 667 538,29
I. Zysk z tytułu rozchodu niefinansowych aktywów trwałych	78, 79	85 925,27	57 894,82
II. Dotacje		17 388,48	17 388,48
III. Aktualizacja wartości aktywów niefinansowych	78	0,00	0,00
IV. Inne przychody operacyjne	78	3 676 891,61	3 592 254,99
H. Pozostałe koszty operacyjne		2 992 337,51	4 024 043,68
I. Strata z tytułu rozchodu niefinansowych aktywów trwałych	79, 78	0,00	0,00
II. Aktualizacja wartości aktywów niefinansowych	79	2 917,00	0,00
III. Inne koszty operacyjne	79	2 989 420,51	4 024 043,68
I. Zysk (strata) z działalności operacyjnej (F+G–H)		3 471 418,02	-2 662 902,48
J. Przychody finansowe		338 299,38	248 764,71
I. Dywidendy i udziały w zyskach, w tym:		0,00	0,00
a) od jednostek powiązanych, w tym	80	0,00	0,00
– w których jednostka posiada zaangażowanie w kapitale	80	0,00	0,00
b) od jednostek pozostałych, w tym	80	0,00	0,00
– w których jednostka posiada zaangażowanie w kapitale	80	0,00	0,00
II. Odsetki, w tym:	80	338 299,38	248 764,71
– od jednostek powiązanych	80	0,00	0,00
III. Zysk z tytułu rozchodu aktywów finansowych, w tym:		0,00	0,00
– w jednostkach powiązanych		0,00	0,00
IV. Aktualizacja wartości aktywów finansowych		0,00	0,00
V. Inne	80, 81	0,00	0,00
K. Koszty finansowe		441 313,25	496 022,95
I. Odsetki, w tym:	81	441 024,40	495 449,62
– dla jednostek powiązanych	81	0,00	0,00
II. Strata z tytułu rozchodu aktywów finansowych, w tym:		0,00	0,00
– w jednostkach powiązanych		0,00	0,00
III. Aktualizacja wartości aktywów finansowych		0,00	0,00
IV. Inne	81, 80	288,85	573,33
L. Zysk (strata) brutto (I+J–K)		3 368 404,15	-2 910 160,72
M. Podatek dochodowy		937 958,00	70 503,00
N. Pozostałe obowiązkowe zmniejszenia zysku (zwiększenia straty)	43	0,00	0,00
O. Zysk (strata) netto (L–M–N)		2 430 446,15	-2 980 663,72

RACHUNEK ZYSKÓW I STRAT [wariant kalkulacyjny] za 2025

Sporządzono Olsztyn dnia 19.03.2026
(miejscowość) (data)

..... Anna Makówka
(nazwisko i imię, podpis osoby odpowiedzialnej za prowadzenie ksiąg rachunkowych)

Jerzy Roman - Prezes Zarządu
Anna Makówka - Dyrektor ds. Ekonomicznych - Główny
Księgowy
(podpis)

