

INFORMACJA O DZIAŁALNOŚCI SPÓŁKI



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 w Olsztynie funkcjonuje jako jednoosobowa Spółka Gminy Olsztyn od 1 marca 1993 r. 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 jednoosobowy Zarząd - Prezes Zarządu. Do wykonywania zadań w 2023 roku średnioroczne zatrudnienie w Spółce ukształtowało się na poziomie 446,06 etatu. Na dzień 31.12.2023 r. Spółka zatrudniała ogółem 455 osób, w tym 62 kobiety i 393 mężczyzn. Na dzień 30.06.2024 r. stan zatrudnienia ukształtował się na poziomie 470 osób, w tym 66 kobiet i 404 mężczyzn. Pracownicy na stanowiskach robotniczych stanowią 86,8% ogółu zatrudnionych. Najliczniejszą grupę z zatrudnionych na stanowiskach robotniczych stanowią; kierowcy autobusów, kierowcy autobusów-motorniczowie i motorniczowie ogółem 291 osób, co stanowi 61,9% (w tym 43 kobiety tj. 14,8% zatrudnionych w tej grupie zawodowej) oraz pracownicy warsztatu 87 osób (w tym warsztat: - autobusowy 62 osoby, tramwajowy 25 osób.). Pozostali pracownicy na stanowiskach robotniczych 30 osób to pracownicy działu technicznego i działu utrzymania infrastruktury torowo-sieciowej. Stan zatrudnienia jest uzupełniany w miarę występujących potrzeb pracą w ramach umów zlecenia - do obsługi linii komunikacyjnych 18 osób oraz na terenie zajezdni do tankowania i 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 62 osoby, w tym 18 osób wykonujących zadania bezpośrednio związane z obsługą przewozów (tj. dyspozytorzy i mistrzowie).

II. ZAKRES DZIAŁANIA

Od stycznia 2011 roku w Olsztynie funkcjonuje nowy system zarządzania i organizacji komunikacji miejskiej. W wyniku wprowadzonych zmian organizatorem przewozów jest Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu w Olsztynie (dalej ZDZiT lub organizator przewozów), a Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Olsztynie (dalej MPK sp. z o.o. w Olsztynie, MPK, Spółka lub operator przewozów) zostało operatorem.

Spółka świadczy usługi przewozowe autobusowe i tramwajowe w oparciu o dwie umowy wykonawcze zawarte z Gminą Olsztyn tj.:

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

MPK jest jednym z dwóch operatorów wykonujących na terenie Olsztyna i gmin ościennych usługi przewozowe autobusowe. Usługi przewozowe tramwajowe świadczone są wyłącznie

przez MPK sp. z o.o. Pojazdy Spółki kursują według rozkładu jazdy ustalonego przez organizatora przewozów.

Przewozy autobusowe

W roku 2023 oraz I półroczu 2024 r. Spółka przewozy pasażerskie realizowała na 36 autobusowych liniach komunikacyjnych, w tym:

- a) 27 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).

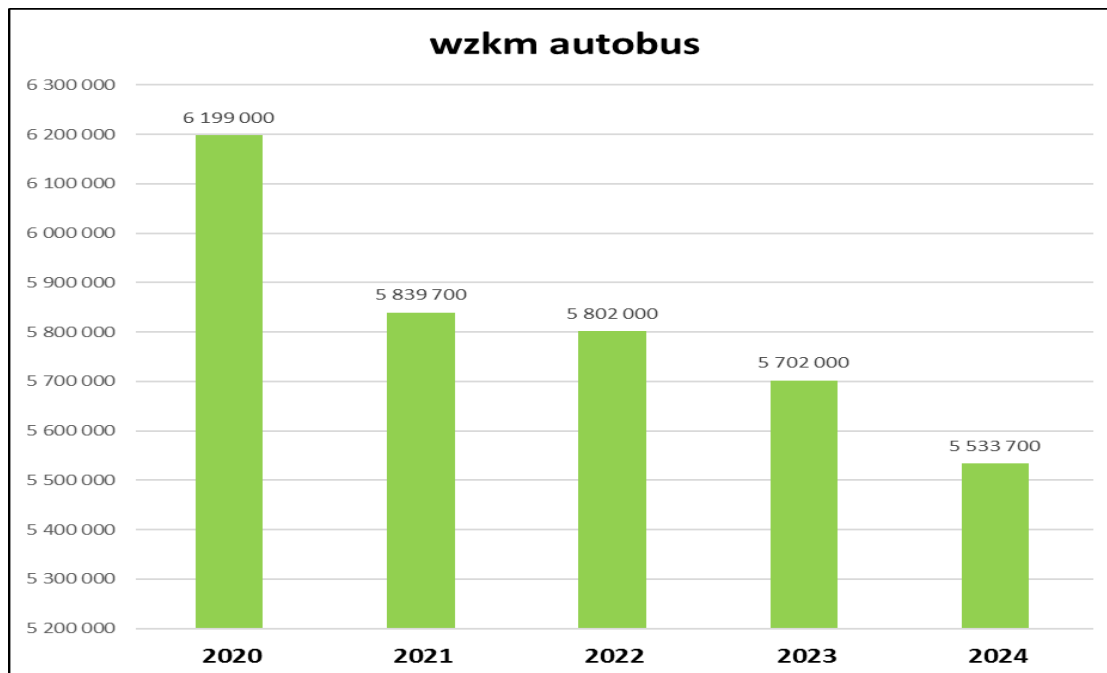
Spśród funkcjonujących w przekroju całego roku linii autobusowych 32 to linie dzienne miejskie, 2 nocne – nr N01 i N02 oraz 2 sezonowe – jedna miejska wakacyjna – nr 307, druga okresowa – nr 304 (w okresie od kwietnia do października).

Liniami miejskimi z wybiegami poza miasto Spółka przewoziła pasażerów do miejscowości: Ameryka, Barczewo, Bartąg, Dorotowo, Dywity, Gryżliny, Kaplityny, Kieźliny, Klewki, Klebark Mały, Klebark Wielki, Łęgajny, Miodówko, Nikielkowo, Olsztynek, Różnowo, Słupy, Stawiguda, Szczęsne, Tomaszkowo, Wójtowo, Wróćkowo, Zezuj. Z uwagi na wprowadzane zmiany organizacji ruchu związane z budową sieci trakcyjnej dla nowych linii tramwajowych zakładany plan pracy przewozowej na rok 2023 był na bieżąco korygowany przez organizatora przewozów. Zarówno w 2023 r., jak i w I półroczu 2024 r. MPK obsługiwało ok. 72% rynku przewozowego autobusowego. W tym miejscu należy wskazać, że pierwotne założenia umowy w wysokości 7.560 tys. wozokilometrów (wzkm) zmniejszyły się i w 2023 roku wyniosły 5 702 tys. wzkm. Porównując wykonanie wozokilimetrów roku 2023 do wykonania z poprzednich lat to z roku na rok następuje spadek i tak: 2020 r. - 6 199 tys. wzkm. - spadek o 8,0%; 2021 r. - 5 840 tys. wzkm. - spadek o 2,4%; 2022 r. - 5 802 tys. wzkm. - spadek o 1,7%. W styczniu br. zakładany plan na 2024 r. wynosił 5 534 tys. wzkm. - w porównaniu do wykonania wzkm roku 2023 spadek o 2,9%, a w porównaniu do pierwotnych założeń umowy spadek o 26,8%. Na dzień sporządzania niniejszej informacji plan wynosi 5 447 tys. wzkm tj. spadek o 4,5% w porównaniu do wykonania wzkm 2023 roku, a w porównaniu do planu ze stycznia br. spadek o 1,6%. Jednocześnie należy zwrócić uwagę, że w trakcie roku organizator przewozów wielokrotnie dokonuje zmian ilości pracy przewozowej.

*Zakładane przez organizatora efekty zadaniowe w zakresie przewozów autobusowych
MPK sp. z o.o. w Olsztynie w latach 2020 – 2024*

	Autobus				
	2020 r.	2021 r.	2022 r.	2023 r.	2024 r. (styczeń)
Ilość linii	39	35	35	34	34
wzkm dzień roboczy	21 430	19 093	20 095	20 278	18 712
wzkm w roku	6 199 000	5 839 700	5 802 000	5 702 000	5 533 700
Autobusy w ruchu	133	125	126	126	122

Graficznie zakładane przez organizatora efekty zadaniowe w zakresie usług autobusowych MPK sp. z o.o. Olsztynie w latach 2020 – 2024 przedstawiają się następująco:



W 2023 r. Spółka eksploatowała średnio 147,5 pojazdów, a na dzień 31 grudnia posiadała 147 szt. Z posiadanej liczby 3 szt. to midibusy, 90 szt. autobusy średniopojemne i 54 szt. przegubowe. W 2023 r. w stosunku do 2022 r. ilościowy stan taboru autobusowego zmniejszył się: zlikwidowano 3 pojazdy, a jednocześnie nabyto 1 używany autobus. Do ruchu kierowanych były średnio 116,7 pojazdów, a w szczycie przewozowym w dniu roboczym średnio 122 szt.

Średni wiek taboru autobusowego Spółki wynosi 11,5 lat (dla badanej próby w komunikacji miejskiej w Polsce średni wiek taboru wynosi 9,85 lat. Spośród respondentów 50% eksploatuje tabor więcej niż 9-letni, a 10% - starszy niż 13-letni).

W 2023 r. autobusy MPK w ramach przewozów liniowych na planowane na początku roku 5 855,3 tys. wozokilometrów wykonały 5 701,7 tys. tj. 97,4% planu, z powodu zmian rozkładów wprowadzanych przez organizatora przewozów w trakcie roku.

Na dzień 30.06.2024 r. Spółka posiadała 148 autobusów, w tym marki: SOLARIS – 114 szt., SCANIA – 16 szt., VOLVO – 3 szt., MAN - 15 szt. Do ruchu kierowanych było średnio 116,4 pojazdów, w tym: w szczycie przewozowym w dniu roboczym: rano 114 i po południu 121 autobusów.

Eksploatowane przez Spółkę autobusy są niskopodłogowe, posiadają urządzenia głośnomówiące do zapowiedzi dźwiękowych i tekstowych oraz oznaczenia i miejsca dla osób niepełnosprawnych, w tym niewidomych i osób z dziećmi w wózkach.

Autobusy wyposażone są w:

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

Posiadają monitoring wizyjny oraz elektroniczne tablice wewnętrzne, na których wyświetlają się nazwy przystanków na danej linii. Na tablicy wyświetla się nazwa przystanku na którym w chwili zatrzymania znajduje się autobus, nazwy kolejnych przystanków oraz numery linii,

których autobusy zatrzymują się na danym przystanku. Ponadto na tablicy wyświetla się numer boczny autobusu i numer służbowy obsługującego pojazd. Z posiadanej przez Spółkę floty 76 autobusów tj. 51,4% posiada przyciski do otwierania drzwi oznaczone alfabetem Braille'a; 120 tj. 81,1% klimatyzację, a 38 tj. 25,7% jest wyposażonych w bramki do liczenia pasażerów.

W dziedzinie komunikacji miejskiej gotowość techniczna pojazdów stanowi bardzo ważne kryterium oceny działalności przedsiębiorstwa. MPK prowadzi stały monitoring procesu eksploatacji pojazdów w celu zapewnienia bieżącej gotowości całego systemu komunikacji zbiorowej w Olsztynie. Wskaźnik gotowości technicznej dla autobusów Spółki w 2023 r kształtował się na poziomie 89,3%, a w I półroczu br. wyniósł 82,8%. 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 2023 r. wyniosła 13,7 km/h, a w I półroczu br. 15,5 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. Na skutek tych działań zostały skrócone postoje na pętlach. W poprzednich latach średnia prędkość kształtowała się na poziomie 13 km/h. Istotnym czynnikiem dla operatora przewozów jest wskaźnik wykorzystania taboru. Średni wskaźnik wykorzystania taboru autobusowego w Spółce w 2023 r. wyniósł 79,1% (dla porównania w komunikacji miejskiej w Polsce w 2023 r. wynosił 78,47%). W I półroczu br. wskaźnik wykorzystania taboru w MPK wyniósł 78,7%.

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

Przewozy tramwajowe

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

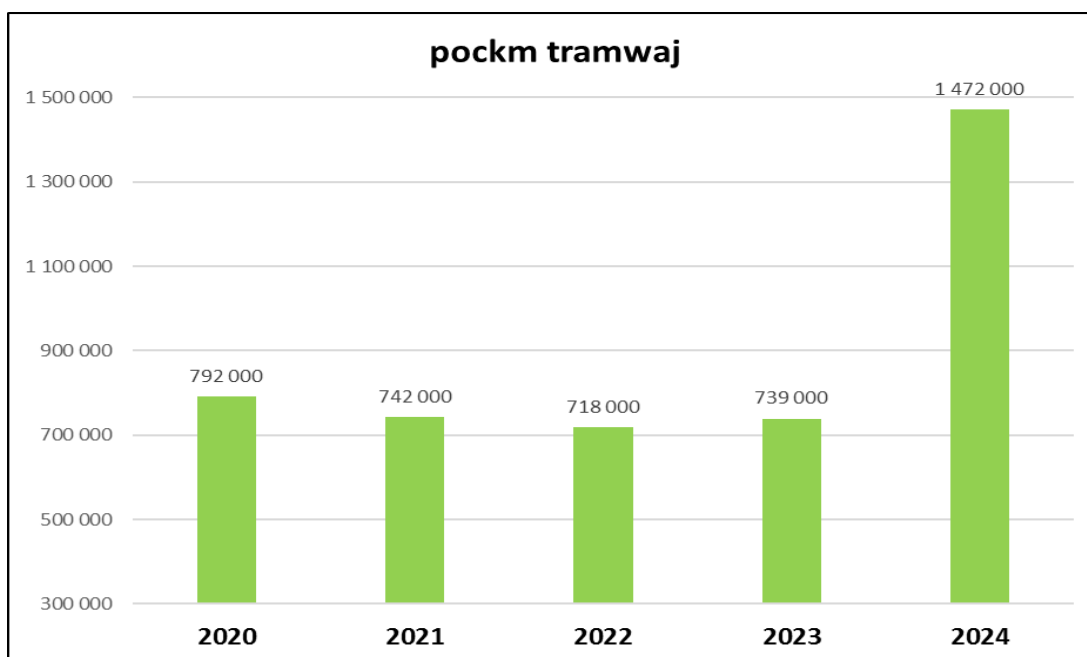
Od 19 grudnia 2015 r. Spółka rozpoczęła i kontynuuje przewozy tramwajowe realizowane 27 tramwajami na trzech liniach: nr 1 Wysoka Brama – Kanta, nr 2 Dworzec Główny – Kanta, nr 3 Uniwersytet – Prawocheńskiego – Dworzec Główny, a od stycznia 2024 r. na pięciu liniach, w związku z uruchomieniem dwóch nowych linii tj. linia nr 4 Pieczewo – Dworzec Główny i linia nr 5 Pieczewo – Wysoka Brama. Decyzją organizatora przewozów przez większość 2023 roku na linii nr 3 funkcjonowała zastępcza komunikacja autobusowa Z-3, od października ub. r. linia 3 zaczęła w pełni funkcjonować. Spółka posiada 27 tramwajów w tym: 15 marki SOLARIS i 12 marki DULMAZLAR PANORAMA. Do ruchu kierowanych było odpowiednio: dzień roboczy – 22 tramwaje, sobota – 20, a niedziela - 16 szt. Wszystkie tramwaje wyposażone są w klimatyzację, a 18 z nich tj. 66,7% jest wyposażonych w bramki do liczenia pasażerów.

Na uwagę zasługuje fakt, że na etapie zawierania umowy w zakresie przewozów tramwajowych planowane pociągokilometry wynosiły 944 tys. Z uwagi na rozbudowę linii tramwajowej oraz na wprowadzane zajęcia online dla studentów i ograniczanie bądź zawieszanie linii 3 zakładany plan pracy przewozowej na 2023 rok był na bieżąco zmieniany przez organizatora przewozów i wahał się. Dokonywane korekty zakresu usług na poszczególnych liniach spowodowały w roku 2023 zwiększenie ilości pociągokilometrów (pockm) w stosunku do roku 2022 lecz zmniejszeniem w stosunku do 2020 i 2021 roku i założeń przy zawieraniu umowy wykonawczej. W 2023 r. w ramach przewozów liniowych tramwaje wykonały 739 tys. pockm. W porównaniu do: 2020 r. - 792 tys. pockm. - spadek o 6,7%; 2021 r. - 742 tys. pockm. - spadek o 0,4%; 2022 r. - 718 tys. pockm - nastąpił wzrost o 2,9%. Zakładany plan na 2024 r. wynosi 1 472 000 tys. pockm, czyli wzrost w porównaniu do wykonania roku 2023 o 99,2%. Zwiększenie ilości pracy przewozowej tramwajowej w 2024 r. spowodowane jest uruchomieniem, jak już wcześniej pisano, dwóch nowych linii tramwajowych nr 4 Pieczwo – Dworzec Główny i nr 5 Pieczwo – Wysoka Brama.

*Zakładane przez organizatora efekty zadaniowe w zakresie przewozów tramwajowych
MPK sp. z o.o. Olsztynie w latach 2020 – 2024*

	Tramwaj				
	2020 r.	2021 r.	2022 r.	2023 r.	2024 r. (styczeń)
Ilość linii	3	3	3	3	5
pockm dzień roboczy	2 499	2 499	2 231	2 231	4 569
pockm w roku	792 000	742 000	718 000	739 000	1 472 000
Tramwaje w ruchu	12	12	14	14	22

Graficznie zakładane przez organizatora efekty zadaniowe w zakresie przewozów tramwajowych MPK sp. z o.o. w Olsztynie w latach 2020 – 2024 przedstawiają się następująco:



W I półroczu 2024 r. tramwaje w ramach przewozów liniowych na planowane 737 tys. pockm wykonały 736 tys. pockm. tj. 99,9%.

W grudniu 2023 roku na terenie zajezdni przy ul. Kołobrzeskiej zakończyły się prace budowlane i oddano do użytku nową zajezdnię tramwajową. 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 – 2 tory z kanałami przeglądowymi mogącymi pomieścić 4 składy tramwajowe oraz tor zapiaszczania i mycia pojazdów. Myjnia na tym torze przystosowana jest również do mycia taboru autobusowego. Hala postojowa może pomieścić 16 składów tramwajowych. Powierzchnia użytkowa obiektu wynosi ok. 8 tys. m², zaś kubatura ponad 65 tys. m³.

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 organizatora przewozów.

W styczniu 2023 r., na okres około półtora miesiąca, organizator przewozów dokonał zmniejszenia zakresu 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. Ponadto, na wniosek Gmin Barczewo i Stawiguda, dokonano zmian na liniach podmiejskich: na linii 114 przy dojeździe drogą serwisową do miejscowości Wójtowo i na linii 124 uruchomiono wariantowe kursy do przystanku „Nikielkowo-Bazyliowa” oraz skorygowano rozkład jazdy linii 129 uruchamiając jednocześnie nowy przystanek „Tomaszkowo-Miody”. Podział służący zmniejszaniu planowanych wozokilometrów nastąpił w miesiącu marcu 2023 r., gdzie wprowadzono ograniczony rozkład „Niedziele niehandlowe” i w zakresie, jaki dotychczas funkcjonował – „Niedziele handlowe”. Poza tym w marcu wprowadzono korektę rozkładów na liniach 101, 110, 114, 124 i 127, a w miesiącu kwietniu na liniach 106, 124, 126 i 136. Od czerwca do końca roku 2023, z uwagi na ciągłe zmiany organizacji ruchu, w skutek otwierania i zamykania ulic, na których prowadzone były prace budowlane nowych tras tramwajowych, następowały objazdy i czasowe zmiany tras linii.

W roku 2023 Gmina Dywity w porozumieniu ze ZDZiT podjęła decyzję o zwiększeniu liczby kursów na linii 110, którą wprowadzono od 1 czerwca. W listopadzie ub. r. zakończenie prac budowlanych przy rondzie w okolicach cmentarza przy ul. Wadąskiej skutkowało powrotem autobusów linii 117 i 126 na trasy podstawowe. W miesiącu grudniu ub. r., ze względu na ponowne otwarcie placu postojowego zajezdni przy ul. Kołobrzeskiej przez wykonawcę prac budowlanych – firmę Budimex, zamknięto tymczasową zajezdnię dla MPK przy ul. Lubelskiej. We wrześniu 2023 r. organizator przewozów dokonał korekty rozkładów jazdy linii: 106, 141, 201 i 203, a w październiku ub. r. linii: 105 i 126. Na koniec 2023 r. na wniosek gmin Barczewo i Dywity organizator przewozów skorygował rozkład jazdy linii 124 i 112.

Od stycznia 2024 r. ZDZiT 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 I półroczu 2024 roku autobusy MPK w ramach przewozów liniowych wykonały 2 724,8 tys. wozokilometrów na planowane (po aktualizacji) 2 726,4 tys. wzkm tj. 99,9% w stosunku do planu, co jest efektem wprowadzonych przez organizatora przewozów zmian.

Przewozy tramwajowe

Wg stanu na 31 grudnia 2023 r. długość tramwajowych linii komunikacyjnych wynosiła 19 km, natomiast długość tras 10 km, a na dzień 30 czerwca 2024 r. długość linii wynosiła 28,9 km, a długość tras 16 km.

Plan ze stycznia 2024 r. zakładał wykonanie 147,2 tys. pockm, w br. - czyli wzrost o 99,0% w porównaniu do wykonania roku 2023, z uwagi na uruchomienie nowych linii tramwajowych nr 4 i nr 5. Na dzień sporządzania niniejszej informacji planowane pockm na 2024 rok wynoszą 1 471,3 tys. pockm tj. 99,95% w stosunku do planu ze stycznia.

W I półroczu 2024 roku tramwaje Spółki w ramach przewozów liniowych na planowane (po aktualizacji) 737 tys. pociągokilometrów wykonały 736,1 tys. pockm. tj. 99,9%.

2. Pozostała działalność.

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

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

Przychody z tych działalności w 2023 roku stanowiły 1,9% w przychodach ogółem. Wypracowany z tej działalności zysk przeznaczony został na działalność przewozową. Efekty uzyskiwane z dodatkowych działalności służą finansowaniu działalności przewozowej pomniejszając rekompensatę należną Spółce za wykonane usługi przewozowe. Udział działalności podstawowej w 2023 r. w wartości netto przychodów ze sprzedaży usług i materiałów wyniósł 98,0%.

III. CHARAKTERYSTYKA SYSTEMU KOMUNIKACYJNEGO

Publiczny transport zbiorowy stanowi jedną z podstaw zrównoważonej miejskiej mobilności, obok ruchu pieszego i rowerowego. Możliwość korzystania z niego wpływa na dostęp mieszkańców do rynku pracy, edukacji i służby zdrowia czy kultury. Jego brak uzależnia nas od samochodu, a najbardziej niekorzystny jest dla seniorów, osób z problemami zdrowotnymi i niepełnosprawnościami oraz dzieci i młodzieży - czyli tych, którzy nie mogą poruszać się własnym samochodem. Od dostępności i jakości transportu publicznego zależy gotowość mieszkańców miast do rezygnacji lub ograniczenia korzystania z samochodu. We wszystkich miastach, także w Olsztynie, konieczny jest dalszy rozwój transportu publicznego, w tym tworzenie nowych linii i zwiększenie częstotliwości kursów w odpowiedzi na potrzeby społeczne. Potrzebna jest też poprawa jakości usług transportowych, w tym szybkości przejazdów i punktualności. Można to osiągnąć przede wszystkim przez tworzenie buspasów. Dla pasażerów znaczenie ma też poczucie bezpieczeństwa, dostępności informacji pasażerskiej, a także wymiana taboru, najlepiej na bezemisyjny. 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 (lub rezygnować z kupna kolejnego samochodu). 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). To problem na najogólniejszym poziomie związany z zagadnieniem wykluczenia transportowego, które w ostatnich latach pojawia się szczególnie często, zarówno w dyskursie naukowym, jak i publicystycznym. 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. 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 wzmocnienia 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. 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 praktyce gospodarczej pojęcie 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.).

Inwestując w komunikację miejską należy brać pod uwagę rosnące oczekiwania pasażerów i powinno się zachęcać ich do korzystania z komunikacji zbiorowej. Ale żeby pasażerów zachęcić do pozostawienia samochodu, trzeba też spełnić ich rosnące oczekiwania, takie jak rozbudowana sieć połączeń, częstotliwość kursowania, punktualność, relatywnie niska cena biletów, czystość pojazdów oraz wysoka kultura kierowców /motorniczek.

Branża komunikacji miejskiej - w tym MPK sp. z o.o. w Olsztynie jako operator - generalnie funkcjonuje w oparciu o rozporządzenie (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23.10.2007 r. i ustawę o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16.12.2010 r.

Wszystkie miasta wojewódzkie zainwestowały w ostatnich latach w modernizację komunikacji zbiorowej. Kupowały tabor, rozbudowywały siatkę tras. Z tej koniunktury korzysta również MPK odnawiając tabor autobusowy i obejmując kolejne linie przewozowe autobusowe i tramwajowe.

W Polsce miejska komunikacja stanowi jeden z głównych wydatków w miejskich budżetach. Wyzwania stojące przed polskimi miastami w zakresie komunikacji to: większy zasięg i częstotliwość połączeń, wymiana dzisiejszej floty autobusów na zeroemisyjne. Zgodnie z ustawą z dnia 11.01.2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych jednostka samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000, świadczy usługę lub zleca świadczenie usługi komunikacji miejskiej, w rozumieniu ustawy z dnia 16.12.2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, którego udział autobusów zeroemisyjnych we flocie użytkowanych pojazdów na obszarze tej jednostki samorządu terytorialnego wynosi co najmniej 30%. Taki udział autobusów zeroemisyjnych w komunikacji miejskiej powinien zostać osiągnięty do 1 stycznia 2028 roku.

Według danych z Licznika Elektromobilności pod koniec marca 2024 r. po polskich drogach jeździło 108 331 samochodów osobowych z napędem elektrycznym. Flota w pełni elektrycznych, osobowych aut (BEV, ang. Battery electric vehicles) liczyła 56 270 szt., a park hybryd typu plug-in (PHEV, ang. plug-in hybrid electric vehicles) – 52 061 szt. Liczba samochodów dostawczych i ciężarowych z napędem elektrycznym wynosiła 6 387 szt. Stale rośnie też flota elektrycznych motorowerów i motocykli, która pod koniec marca br. składała się z 19 953 szt., jak również liczba osobowych i dostawczych aut hybrydowych, która powiększyła się do 747 932 szt. Pod koniec ubiegłego roku park autobusów zeroemisyjnych w Polsce wzrósł do 1 280 szt. (z czego pojazdy całkowicie elektryczne stanowiły 1 226 szt., zaś wodorowe – 54 szt.). Równolegle do floty pojazdów z napędem elektrycznym rozwija się również infrastruktura ładowania. Pod koniec kwietnia 2024 r. w Polsce funkcjonowało 6 691 ogólnodostępnych punktów ładowania pojazdów elektrycznych (3 686 stacji). Blisko 30% z nich stanowiły szybkie punkty ładowania prądem stałym (DC), a 70% - wolne punkty prądu przemiennego (AC) o mocy mniejszej lub równej 22 kW. Ostatnie miesiące, jeśli chodzi o rejestrację pojazdów zeroemisyjnych w Polsce i w całej Europie, okazały się niestety gorsze niż w latach poprzednich. Liczba zarejestrowanych pojazdów osobowych i autobusów m/m wzrosła o kilka procent, zaś spadła liczba elektrycznych samochodów dostawczych. Wyraźnie wzrosty odnotowały zeroemisyjne autobusy, motocykle i mikropojazdy. Kategorią, która odnotowała blisko 50% wzrost rejestracji, są klasyczne hybrydy. Warto podkreślić, że rośnie liczba elektrycznych autobusów, co bardzo cieszy, bo oznacza to poprawę jakości powietrza w naszych miastach.

W województwie warmińsko-mazurskim w komunikacji miejskiej autobusy elektryczne posiada Kętrzyn, Giżycko, Iława i Lidzbark Warmiński – są to autobusy marki Yutong. Autobusy elektryczne posiada także Ełk i Ostróda – marki Solaris. W 2024 pierwsze autobusy elektryczne pojawią się również w Mrągowie. Umowę na zakup dwóch takich pojazdów miasto podpisało z polską firmą ARP E-Vehicles sp. z o.o. W czerwcu br. dotarły już dwa elektryczne autobusy, które będą obsługiwały komunikację miejską w Mrągowie. Termin pojawienia się autobusów na ulicach Mrągowa to wrzesień tego roku. Pojazdy elektryczne, które będą wozić mrągowian, to midibusy marki Pilea 8,6E, wyprodukowane przez ARP E-Vehicles. Są to pojazdy dwudrzwiowe, niskopodłogowe na całej długości (bez stopni poprzecznych). Mogą pomieścić 45 pasażerów, w tym 22 na miejscach siedzących, z czego 4 dostępnych bezpośrednio z poziomu niskiej podłogi. We wnętrzu jest także miejsce na wózek inwalidzki lub dziecięcy. Baterie o pojemności 217 kWh zapewnią przebieg 300 km pomiędzy ładowaniami.

Kolejnym miastem jest Szczytno, które kontynuuje drogę samorządów i stawia na zielony transport publiczny. Samorząd zamówił dwa elektryczne autobusy Yutong, będzie to model E9. Kontrakt obejmuje zarówno dostawę autobusów elektrycznych, jak i infrastruktury do ich ładowania w postaci ładowarki mobilnej. Yutong E9 to sprawdzony

na polskim rynku model. Z powodzeniem wykorzystywany jest w transporcie publicznym miast. Autobusy są dostosowane do przewozu osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej mobilności, a także wyposażone m.in. w automatyczną klimatyzację i system monitoringu. Elektrobuses dysponuje bezkobaltowymi bateriami o wysokiej sprawności, które wraz z systemem odzyskiwania energii pozwalają pokonać na jednym ładowaniu nawet 350 kilometrów w regularnej eksploatacji. Yutong E9 posiada również najnowsze technologie zapewniające bezpieczeństwo baterii, ich 24-godzinny monitoring i wielostopniową ochronę. Zakup autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą do ładowania jest realizowany przez Szczytno dzięki dofinansowaniu, które przyznał Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w ramach programu „Zielony Transport Publiczny”. Termin realizacji kontraktu przez Busnex Poland - producenta Yutong - wynosi 11 miesięcy od dnia podpisania umowy.

Na dzień dzisiejszy MPK sp. z o.o. w Olsztynie nie posiada autobusów zeroemisyjnych. W najbliższych latach Spółka będzie musiała zainwestować w nowoczesne pojazdy i wymienić ok. 50 autobusów. Koszt 1 autobusu elektrycznego marki Solaris to kwota ok. 4,5 mln zł brutto. Z przeprowadzonej przez Spółkę analizy wynika, że ta inwestycja będzie dla niej niemożliwa do realizacji, bez pozyskania bezzwrotnego zewnętrznego dofinansowania na poziomie 85% kosztów netto. 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 ładowarkami. 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.

MPK, jak już wcześniej sygnalizowano, 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 2023 r. i w I półroczu 2024 r. obsługiwało ok. 72% 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 odkażane. W Spółce dużą uwagę zwraca się na kulturę kierowców/motorniczych wobec pasażerów.

Jednocześnie należy podkreślić, że sprawność systemu transportu miejskiego w Polsce jak i w Olsztynie 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 zaspokajają 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 trwania 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. Inteligentne systemy transportowe w komunikacji miejskiej, także w Olsztynie, obejmują szereg wspólnie współpracujących ze sobą nowoczesnych podsystemów zaprojektowanych w celu usprawnienia funkcjonowania komunikacji miejskiej:

- a) system informacji wizualnej i głosowej wewnątrz pojazdu;
- b) system wystawiania priorytetów na skrzyżowaniach dla pojazdów komunikacji miejskiej oraz buspasy;
- c) informacje dla pasażerów;
- d) system zliczania potoków pasażerskich;
- e) system monitoringu video;
- f) system biletowy - umożliwia pasażerom zakup biletów;
- g) 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 leży w kompetencji organizatora przewozów.

IV. PROBLEMATYKA USŁUG PRZEWOZOWYCH

W tym miejscu należy wskazać, że MPK sp. z o.o. w Olsztynie operuje na rynku lokalnym i sytuacja przedsiębiorstwa zależy od strategii samorządu dla tego obszaru usług, możliwości finansowych miasta, w tym sytuacji cenowo/kosztowej na rynku paliw i energii elektrycznej. 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 wyjątkowo drastyczne wzrosty cen paliw, energii, części zamiennych oraz innych materiałów eksploatacyjnych i usług. Stąd mimo wzrostu stawki za wozokilometr czy pociągokilometr, Spółka odczuwa tylko nieznaczny wzrost dochodów, który nie nadąża za wzrostem kosztów, ponieważ stawki za wozokilometr i pociągokilometr nie pokrywają kosztów przewozów. Pozostaje zasygnalizować, że stawka za pociągokilometr zawiera w sobie odpłatność za utrzymanie infrastruktury torowo-sieciowej, która nie pokrywa kosztów jej utrzymania. Poza tym kolejną bolączką MPK jako operatora komunikacji miejskiej stał się chroniczny niedobór chętnych do pracy na stanowisku prowadzącego pojazdy komunikacji miejskiej oraz mechaników do napraw pojazdów.

Na uwagę zasługuje fakt, że jakość życia w mieście w dużym stopniu uzależniona jest od przyjętych rozwiązań transportowych, sposobu zarządzania ruchem oraz prowadzonej polityki transportowej. Rozwój komunikacji miejskiej to jeden z priorytetów polskich miast. W tym miejscu należy przypomnieć, że zgodnie z ustawą z dnia 11.01.2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych jednostka samorządu terytorialnego, świadczy usługę lub zleca świadczenie usługi komunikacji miejskiej w rozumieniu ustawy z dnia 16.12.2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym podmiotowi, którego udział autobusów zeroemisyjnych we flocie użytkowanych pojazdów na obszarze tej jednostki samorządu terytorialnego wynosi co najmniej 30%. Dlatego w najbliższych latach większość polskich miast, w tym również Olsztyn, będzie musiał zainwestować w pojazdy zeroemisyjne.

MPK sp. z o.o w Olsztynie, jak już pisano, nie posiada pojazdów zeroemisyjnych, za wyjątkiem pociągów tramwajowych. Tymczasem ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych całkowicie pomija kwestię elektrycznego transportu szynowego. Niezależnie od tego, ile tramwajów jest użytkowanych w komunikacji miejskiej przez Spółkę, to i tak konieczna będzie wymiana taboru autobusowego, tak żeby wymóg posiadania minimum 30% autobusów zeroemisyjnych został spełniony, co wymusza będzie konieczność poniesienia bardzo dużych nakładów finansowych na elektromobilność. Przeprowadzona przez Spółkę analiza wskazuje, że inwestycja będzie niemożliwa do realizacji, bez pozyskania bezzwrotnego zewnętrznego dofinansowania na poziomie minimum 85% kosztów netto.

Ustawa o elektromobilności spotyka się z krytyką ze strony ekspertów, którzy wskazują na brak przygotowania Polski do jej szybkiego wdrożenia. Stopień przygotowania do zielonej transformacji w transporcie publicznym w Polsce jest zróżnicowany i uzależniony od wielu czynników. Jednym z największych wyzwań, z jakimi borykają się polscy przedsiębiorcy, również i MPK sp. z o.o. w Olsztynie, są koszty inwestycji. Wprowadzenie ekologicznych rozwiązań, takich jak zakup elektrycznych lub wodorowych autobusów czy modernizacja infrastruktury, wiąże się z wysokimi kosztami, które stanowią barierę. Jednak zielona transformacja transportu publicznego staje się w Polsce nieuchronną rzeczywistością. Miasta nie tylko inwestują w ekologiczne pojazdy, ale także modernizują swoją infrastrukturę, stawiając na tabor zasilany energią elektryczną oraz hybrydową flotę autobusów.

W tym miejscu należy zasygnalizować, że realizacja projektu tramwajowego objęła zarówno kwestie finansowe Spółki, jak również inwestycyjne i eksploatacyjne. Kluczowym zagadnieniem było przygotowanie zasobów ludzkich i technicznych do świadczenia usług

przewozowych tramwajowych. Rozpoczęte i prowadzone szkolenia oraz przygotowanie służb nadzoru ruchu i energetycznych, próby odbiorowe infrastruktury sieciowo-torowej, adaptacje informatycznych systemów zarządzania, próby odbiorowe taboru i szkolenia motorniczych w latach 2015 - 2023 i pierwsze półrocze 2024 r. pochłonęły znaczne środki finansowe ok. 2,1 mln zł.

Rozbudowa linii tramwajowych spowodowała wprowadzenie do ruchu kolejnych tramwajów co zwiększyło zapotrzebowanie na motorniczych. W związku z tym, aby sprostać tym wyzwaniom oraz biorąc pod uwagę dalszy rozwój, Spółka wykorzystując posiadane zasoby ludzkie 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 – 2023 i pierwszym półroczu br. w Spółce przeszkolono ogółem 80 kierowców na motorniczych. Szkolenia nadal będą kontynuowane.

Niełatwym tematem dla MPK jest kwestia zakupu urządzeń do utrzymania infrastruktury tramwajowej, bez której komunikacja tramwajowa jest niemożliwa. Mając na uwadze rozwój usług tramwajowych Spółka bez zewnętrznego wsparcia finansowego w latach 2015 – 2023 i w pierwszym półroczu br. dokonała dodatkowych inwestycji zakupując 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 prądowórczy, podbijaki, wiertarkę do szyn, szlifierkę torową, spawarkę oraz piłę do cięcia szyn – ogółem wydatek ok. 7,2 mln zł.

Infrastruktura torowa do końca 2020 roku była objęta gwarancją wykonawców poszczególnych odcinków torów. Służby MPK na bieżąco monitorują stan infrastruktury. Wszelkie usterki i awarie były bezzwłocznie zgłaszane, zgodnie z procedurą reklamacji inżynierowi kontraktu. Dodatkowo Spółka dla zapewnienia prawidłowego i bezpiecznego funkcjonowania przewozów zawarła z podmiotami zewnętrznymi umowy na bieżące utrzymanie i konserwację sieci trakcyjnej i systemu ich sterowania co dało również możliwość zachowania gwarancji. W roku 2023 kontynuowana była tylko umowa na konserwację i naprawy systemu sterowania i ogrzewania zwrotnic (zakończona 31 grudnia 2023 r.). Pozostałe elementy infrastruktury torowo – sieciowej oraz 5 podstacji prostownikowych: „Sikorskiego”, „Żołnierska”, „Wyszyńskiego”, „Krasickiego” i „Zajezdnia” (gdzie odbywa się zamiana prądu o napięciu 15kVAC na prąd o napięciu 600V DC), są samodzielnie utrzymywane i eksploatowane przez służby techniczne MPK. W celu zapewnienia ciągłej sprawności technicznej infrastruktury torowo-sieciowej w okresie pogwarancyjnym, Spółka podjęła szereg działań przygotowawczych - zakupiła specjalistyczny sprzęt do napraw torowych oraz mierniki do pomiarów parametrów pracy urządzeń zainstalowanych w obiektach podstacji prostownikowych, sieci trakcyjnej, kabli zasilających i powrotnych. Ponadto przeszkoliła pracowników oraz podnosi ich kwalifikacje zawodowe w zakresie prac torowych i sieciowych. Infrastruktura torowo-sieciowa oraz podstacje trakcyjne są pod 24 godzinnym nadzorem służb torowo-sieciowych Spółki, które dbają o bezpieczeństwo i utrzymanie ciągłości ruchu.

Dla pozyskania dodatkowych przychodów oraz mając na względzie dalszy rozwój jednostki, 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 doświadczenie w naprawianiu tramwajów, co ma również duże znaczenie w związku z rozbudową linii tramwajowej i zwiększeniem przewozów tramwajowych.

Na uwagę zasługuje fakt, że działania inwestycyjne Gminy Olsztyn w zakresie transportu miejskiego wpływają na zwiększenie pozycji kosztów jaką jest zakup energii elektrycznej przez MPK. Rozbudowa linii tramwajowej spowodowała zwiększenie 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 przez ok. 50 szt. autobusów elektrycznych do 2027 roku, to kolejna potrzeba zapewnienia dostawy mocy o wielkości 2 MW dla ładowarek wolnych (po 80 kW każda) zlokalizowanych na terenie bazy przy ul. Sikorskiego i Kołobrzeskiej oraz ładowarek szybkich na pętlach: Jakubowo, Osiedle Mazurskie, Witosa, Dajtki, Redykajny i Osiedle Generałów (po 540 kW każda) co zwiększy moc zainstalowaną w Spółce o kolejne 5,4 MW. Do roku 2027 przewiduje się zwiększenie mocy przyłączeniowej z 5,2 MW do poziomu 14,6 MW. W związku z tym może to obligować konieczność inwestowania w projekty związane z produkcją własnej energii elektrycznej i ograniczaniu jej zakupu od operatora sieci dystrybucyjnej. Obecnie są już dostępne narzędzia w postaci umów GUD (Główna Umowa Dystrybucyjna) za pomocą której, można bilansować pobraną energię elektryczną poprzez jej produkcję w dowolnie zlokalizowanej farmie fotowoltaicznej.

W związku z tym działania Spółki skierowane są na pozyskanie „czystej energii” poprzez budowę instalacji fotowoltaicznych na dachach budynków zajezdni tramwajowej. Zakończono prace projektowe dotyczące instalacji fotowoltaicznej o mocy 350 kWp na budynku zajezdni tramwajowej PV Zachód (stara hala). W kwietniu br. podpisano umowę i przekazano teren budowy wykonawcy firmie SUNGRANT. Inwestycja ma zostać zakończona do dnia 30 września 2024 r., a przewidywany termin uruchomienia instalacji do dnia 1 grudnia br. W maju br. przekazano dokumentację projektową z pozwoleniem na budowę instalacji fotowoltaicznej PV Wschód (nowa hala), co zwiększy moc zainstalowanych paneli fotowoltaicznych do 700 kWp. W czerwcu br. wykonawca złożył do ENERGA-OPERATOR SA wnioski o wydanie warunków przyłączenia, czas oczekiwania na warunki 120 dni. Roczna produkcja energii elektrycznej zakładana jest na poziomie 600 MWh, co przeliczyć można na zaoszczędzenie na zakupie energii w wysokości ok 250 tys. zł rocznie. Inwestycja na dachach budynków zajezdni tramwajowej zostanie sfinansowana ze środków pozyskanych ze sprzedaży działki, na której posadowiona jest zewnętrzna stacja paliw byłego „Lotos”. W lipcu 2023 roku Spółka podpisała z firmą MOL Polska sp. z o.o. w Gdańsku umowę sprzedaży (akt notarialny) położonej w Olsztynie w obrębie nr 92 przy ul. Towarowej 8 działki gruntu o nr 10/1 o obszarze 0,2465 ha oraz 11/5 o obszarze 0,0077 ha, są to działki na której posadowiona jest stacja paliw zewnętrzna. Kwota netto tej transakcji to 4 363 tys. zł.

Docelowo po wybudowaniu paneli fotowoltaicznych Spółka planuje montaż elektrolizera do produkcji wodoru, który umożliwi tankowanie autobusów zasilanych tym gazem.

W roku 2023 i pierwszym półroczu 2024 r. Spółka kontynuowała działania przygotowawcze związane z budową elektrowni fotowoltaicznej przy ulicy Wiosennej w Olsztynie, o planowanej mocy całkowitej 1 MW. Rada Miasta Olsztyna wyraziła zgodę na dzierżawę gruntu przez Spółkę, na którym planowana jest budowa elektrowni (100% własności Gminy Olsztyn). W roku 2022 MPK uzyskało decyzję środowiskową, zaś w listopadzie 2023 r. uzyskano decyzję o warunkach zabudowy. W 2023 r. Spółka złożyła do operatora sieci dystrybucyjnej wnioski o uzyskanie warunków przyłączeniowych. W styczniu br. otrzymała odmowę przyłączenia instalacji. W związku z tym w marcu br. ponownie złożono wniosek wydanie warunków przyłączenia dla farmy z mocą 1MW, lecz z innej linii SN 15kV, czas oczekiwania odpowiedzi to 120 dni.

Docelowo po wybudowaniu paneli fotowoltaicznych Spółka planuje montaż elektrolizera do produkcji wodoru, który umożliwi tankowanie autobusów zasilanych tym gazem.

W związku z planowaną budową farmy fotowoltaicznej przy ul. Wiosennej w lipcu 2023 r. Spółka wystąpiła do Prezydenta Olsztyna o wniesienie aportem przez Gminę Olsztyn do MPK nieruchomości o pow. 27041 m² składającej się z działki oznaczonej nr ewidencyjnym 30/29, obręb 123, położonej w Olsztynie przy ul. Wiosennej. Rzeczoznawca majątkowy w operacie szacunkowym sporządzonym w dniu 10.04.2024 r. określił wartość przedmiotowej nieruchomości na kwotę 3 669 000,00 zł, co odpowiada ilości 7338 udziałów o wartości nominalnej 500 zł każdy. Na dzień sporządzania niniejszej informacji trwa procedura związana z przeniesieniem aportem prawa do ww. działki na rzecz MPK.

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 rozbiórce. Poza tym 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. Problem, z którym mierzy się Spółka, jest kwestia kosztów paliwa i energii.

Tymczasem Spółkę czekają dodatkowe koszty ok. 1 mln zł związane z wymianą zdegradowanej nawierzchni asfaltowej na betonową na przejeździe drogowo-torowym na skrzyżowaniu ulic Sikorskiego/Tuwima. Wykonanie tych prac Spółka planuje w drugiej połowie lipca br. W związku z pracami drogowymi nastąpi zamknięcie wlotu i wylotu z ulicy Tuwima na ok. 30 dni dla ruchu samochodowego, zostanie wstrzymany ruch tramwajowy linii nr 1, 2 i 3. W związku z tym dla linii tramwajowych nr 1,2 i 3 zostanie uruchomiona zastępcza komunikacja autobusowa.

Jednocześnie należy zasygnalizować, że w ostatnich latach z uwagi na zmniejszanie kosztów Spółka nie kupowała nowych autobusów, a średni wiek taboru wynosi 11,5 lat. Projekt zmiany ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych zapowiada wprowadzenie od 2026 roku obowiązku nabywania w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców jedynie autobusów zeroemisyjnych w celu świadczenia usługi komunikacji miejskiej oraz do zawierania umów przewozu wyłącznie z podmiotami posiadającymi takie pojazdy. W związku z tym Zarząd Spółki planuje zakup 20 szt. autobusów diesel. Zakup autobusów zostanie sfinansowany kredytem.

Pozostaje podkreślić, że Gmina Olsztyn, tak jak inne miasta w województwie warmińsko-mazurskim, także stawia na tabor zasilany energią elektryczną i złożyła wniosek o unijne dofinansowanie do Polskiej Agencji Rozwoju Przedsiębiorczości. Miasto ma w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia przydzielonych 45 mln euro, czyli blisko 200 milionów złotych na rozwój transportu. Projekt pod nazwą „Poprawa Mobilności Miejskiej – Ekotransport w Olsztynie” obejmuje szereg zadań, ukierunkowanych na podniesienie komfortu korzystania z komunikacji publicznej. Jednym z nich jest zakup 6 nowych tramwajów niskopodłogowych. W planach jest pozyskanie 20 autobusów elektrycznych, w tym: 10 autobusów o standardowej długości 12 m oraz 10 autobusów przegubowych 18 m. Wszystkie mają być zasilane bateryjnie. Wraz z pojazdami zamówione zostały ładowarki. Projekt rozwoju transportu przewiduje także rozbudowę zajezdni autobusowej przy ulicy Sikorskiego. W 2022 roku wykonano projekt architektoniczno-budowlany rozbudowy tej zajezdni. Projekt przewiduje budowę nowych 58 miejsc postojowych dla autobusów oraz budynku warsztatowo-socjalnego. Po rozbudowie zajezdnia przy ul. Sikorskiego dysponować będzie 95 miejscami postojowymi. Zajezdnia będzie przystosowana do postoju i obsługi (ładowanie, serwis) autobusów zeroemisyjnych. Koszt rozbudowy zajezdni wraz z zakupem autobusów zeroemisyjnych i tramwajów wyniesie 183 108 302,50 zł. netto:

- a) rozbudowa zajezdni o miejsce dla autobusów elektrycznych – 25 308 302,50 zł.;
- b) zakup tramwajów 6 szt. - 90 000 000,00 zł.
- c) zakup autobusów EV wraz z niezbędną infrastrukturą i ładowarkami:
 - autobusy 18 m – 10 szt. x 3,6 mln zł = 36 000 000,00 zł,
 - autobusy 12 m – 10 szt. x 2,85 mln zł = 28 500 000,00 zł,
- d) stanowiska ładowania na zajezdni Sikorskiego 10 szt. + 1 szt. Kołobrzeska - 3 300 000,00 zł.

Ponadto, w ramach projektu duży nacisk miasto kładzie również na infrastrukturę pasażerską. Projekt przewiduje przebudowę i budowę przystanków oraz pętli autobusowych. Wśród zadań będzie wyposażenie przystanków w biletomaty i tablice informacji pasażerskiej, montaż kamer przystankowych. Zaplanowano także montaż ładowarek do autobusów zeroemisyjnych na pętlach Jakubowo, Osiedle Mazurskie, Witosa, Dajtki, Redykajnyi Os. Generałów.

Na Osiedlu Generałów ma powstać nowa pętla autobusowa okolice skrzyżowania Popiełuszki/Biletewskiego lub zostanie przebudowana istniejąca pętla Hallera/Kleeberga. Ponadto przebudowane będą dojścia do kluczowych przystanków komunikacji miejskiej. Oznakowane zostaną ciągi piesze, zgodnie z Olsztyńskim Systemem Informacji Miejskiej.

Analizując wynik finansowy Spółki za 2023 r. należy wskazać, że pomimo utrzymujących się wysokich kosztów paliwa i energii elektrycznej Spółka rok 2023 zamknęła zyskiem, lecz wynik ten Spółka osiągnęła nie z działalności przewozowej tylko za sprawą sprzedaży nieruchomości gruntowej za kwotę 4 363 tys. zł netto firmie MOL sp. z o.o. w Gdańsku, na której posadowiona jest zewnętrzna stacja paliw. Rosnący poziom finansowania przewozów komunikacji publicznej nie przełożył się niestety w 2023 roku na dodatni wynik finansowy z działalności przewozowej, która wygenerowała stratę w kwocie 1 515 tys. zł. Ten stan można odnieść także do roku 2024, ponieważ przewidywane w budżecie miasta środki na transport publiczny są również zbyt niskie i powinny być zwiększone o ok. 10 mln. zł, gdyż przy zwiększeniu w 2024 r. o ok. 100% zadań w przewozach tramwajowych z jednoczesnym obniżeniem stawki o 6,00 zł i zmniejszeniem zakresu zadań autobusowych przy wzroście stawki tylko o 0,33 zł (w okresie styczeń-czerwiec) i o 0,68 zł od lipca, Spółka nie będzie miała możliwości zbilansowania działalności przewozowej w 2024 roku. W przeciwnym razie należy liczyć się ze znaczną stratą, która osłabi kondycję Spółki, co w efekcie może doprowadzić do utraty płynności finansowej. W związku z tym konieczne jest podwyższenie stawki za wozokilometr i pociągokilometr, aby Spółka miała możliwość zbilansowania działalności przewozowej. Stawka za pociągokilometr, która zawiera w sobie odpłatność za utrzymanie infrastruktury torowo-sieciowej, nie pokrywa kosztów jej utrzymania co powoduje straty w tych przewozach. W roku 2022 stawka za przewozy tramwajowe była na poziomie z roku 2020 i wynosiła 18,89 zł, a powinna 27,00 zł. W roku 2023 średnioroczna wynosiła 29,59 zł, a od 1 stycznia 2024 r. wynosi 23,59 zł. i nie pokrywa kosztów przewozów tramwajowych oraz kosztów utrzymania infrastruktury torowo-sieciowej. Należy uzupełnić, że w roku 2022 stawka za przewozy autobusowe do czerwca 2022 r. była na poziomie roku 2019 tj. 10,15 zł, a od lipca 2022 r. wynosiła 11,81 zł, co przełożyło się na średnioroczną stawkę roku 2022 w wysokości 10,98 zł. W roku 2023 średnioroczna stawka za wzkm wynosiła 11,38 zł. Od stycznia do czerwca 2024 r. stawka za wozokilometr wynosiła 11,71 zł, od lipca wynosi 12,39 zł.

Mając na uwadze ponoszone przez Spółkę koszty związane z przewozami oraz dalszy jej rozwój przyszłościowe rozwiązanie powinno obejmować zwiększenie skali usług autobusowych i tramwajowych oraz urealnienie stawki za wozokilometr - która pozwoli na inwestowanie w nowe autobusy ekologiczne oraz za pociągokilometr - która pokryje również koszty utrzymania infrastruktury torowo-sieciowej.

Kolejnym 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. 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 MPK sp. z o.o. w Olsztynie oraz dalszego rozwoju ważne jest:

- 1) stwarzanie warunków dla realizacji przez Spółkę zadań ustawowych gminy,
- 2) wykreowanie modelu usług przewozowych dającego bezpieczeństwo ekonomiczne Spółki,
- 3) ograniczenie kosztów technicznego utrzymania taboru poprzez zakup zeroemisyjnych pojazdów,
- 4) racjonalizację wykorzystania potencjału przewozowego w relacji do jakości usług,
- 5) tworzenie konkurencyjnego systemu usług przewozowych dla mieszkańców miasta

wobec innych form podróżowania.

Celem strategicznym MPK sp. z o.o. w Olsztynie jest dalsza ekspansja oraz umacnianie pozycji lidera na lokalnym rynku przewozu osób. Wypracowana przez lata funkcjonowania na rynku pozycja, zdolność do dalszego rozwoju, posiadane narzędzia (potencjał pracowniczy, sprawność organizacyjna), podnoszenie jakości usług oraz planowany rozwój, pozwalają zakładać wykonalność przyjętej przez Spółkę strategii rozwoju. MPK zamierza konsekwentnie dalej wzmacniać swoją pozycję na lokalnym rynku przewozu osób.

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

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 2023 r. wyniosły 6 385,1 tys. zł, a za I półrocze 2024 r. 2 755,5 tys. zł. Posiadane środki Spółka przeznaczyła głównie na spłatę zobowiązań długoterminowych z tytułu:

- kredytów inwestycyjnych w kwocie 2 387,2 tys. zł w 2023 r. oraz 1 193,6 tys. zł w I półroczu 2024 r., zaciągniętych na zakup nowych autobusów marki Solaris oraz nieruchomości gruntowej przy ul. Kołobrzeskiej 40,
- leasingu finansowego w kwocie 1 396,1 tys. zł za 2023 r. i 319,5 tys. zł za 6 miesięcy 2024 r., zaciągniętego na sfinansowanie używanych autobusów.

Nakłady inwestycyjne w 2023 roku wyniosły 429,9 tys. zł, które w 100% sfinansowano środkami własnymi. Przedmiotowe środki przeznaczono na:

- autobus używany	268,0 tys. zł
- zakup szlifierki do szyn (zestaw modułowy)	52,3 tys. zł
- zakup agregatu prądotwórczego	19,2 tys. zł
- studium wykonalności i inną dokumentację związaną z rozbudową zajezdni przy ul. Sikorskiego	53,4 tys. zł
- zaliczkę na przyłączenie napięcia elektrycznego do sieci (farma fotowoltaiczna przy ul. Wiosennej)	24,5 tys. zł
- zakup migomatu i bramy z napędem elektrycznym	12,5 tys. zł.

Odpowiednio za 6 miesięcy 2024 roku nakłady inwestycyjne wyniosły 1 796,7 tys. zł, którymi sfinansowano m.in.: zakup 2 szt. autobusów używanych, budowę I etapu instalacji fotowoltaicznej na dachu zajezdni tramwajowej, samochód osobowy dla nadzoru ruchu, wykonanie wniosku na dofinansowanie projektu rozbudowy zajezdni przy ul. Sikorskiego.

Łączna kwota zaangażowania środków finansowych w inwestycje w 2023 r. osiągnęła poziom 4 213,2 tys. zł, a w I półroczu br. 3 309,8 tys. zł.

Od kilku lat wszelkie działania Spółki prowadzone są w kierunku realizowania tylko niezbędnych inwestycji. 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. To powoduje, że na sfinansowanie inwestycji przeznaczone są środki własne, w szczególności z odpisów amortyzacyjnych.

VI. ASPEKTY EKONOMICZNO - FINANSOWE REALIZACJI ZADAŃ PRZEWOZOWYCH

W 2023 roku Spółka realizowała zadania na podstawie planu zatwierdzonego uchwałą nr 438/2023 Zgromadzenia Wspólników Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Olsztynie z dnia 20.06.2023 r., natomiast rok 2024 oparty jest o plan zatwierdzony uchwałą nr 463/2024 Zgromadzenia Wspólników z dnia 25.06.2024 r.

Działalność Spółki za 2023 r. zamknęła się zyskiem w kwocie 3 876 607,49 zł. Wynik finansowy jest efektem sprzedaży gruntu na rzecz Spółki MOL Polska spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Gdańsku za kwotę 4 363 tys. zł. netto.

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 2023 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 2024 roku Spółka zamknęło się stratą w kwocie 1 722 tys. zł. W kolejnych miesiącach pomimo wzrostu od 1 lipca stawki za usługi autobusowe wynik finansowy nie ulegnie poprawie. Będzie wręcz przeciwnie - strata wzrośnie, ponieważ minimalne podwyższenie stawki wzm nie pokryje planowanego poziomu kosztów, w tym kosztów technicznych utrzymania starzejącego się taboru.

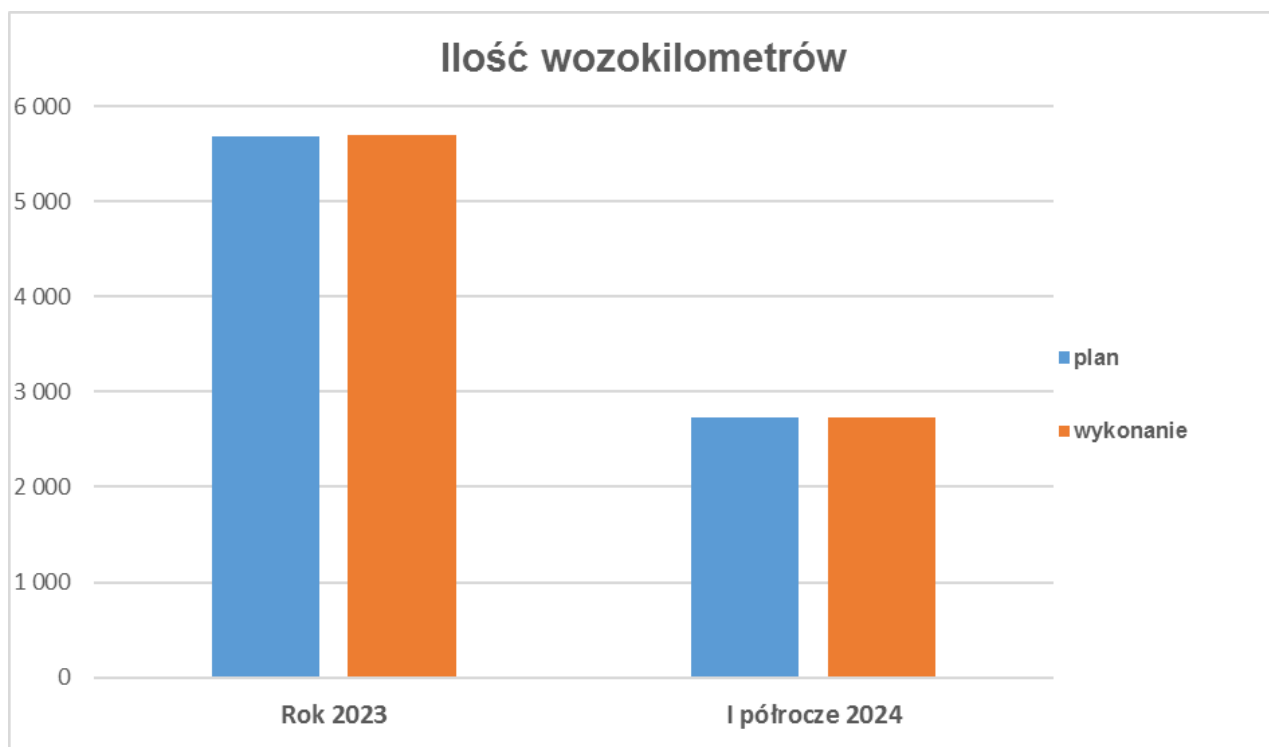
Zadania przewozowe Spółki w zakresie usług autobusowych oraz wskaźniki finansowe w stosunku do planu zostały wykonane następująco (w tys. zł):

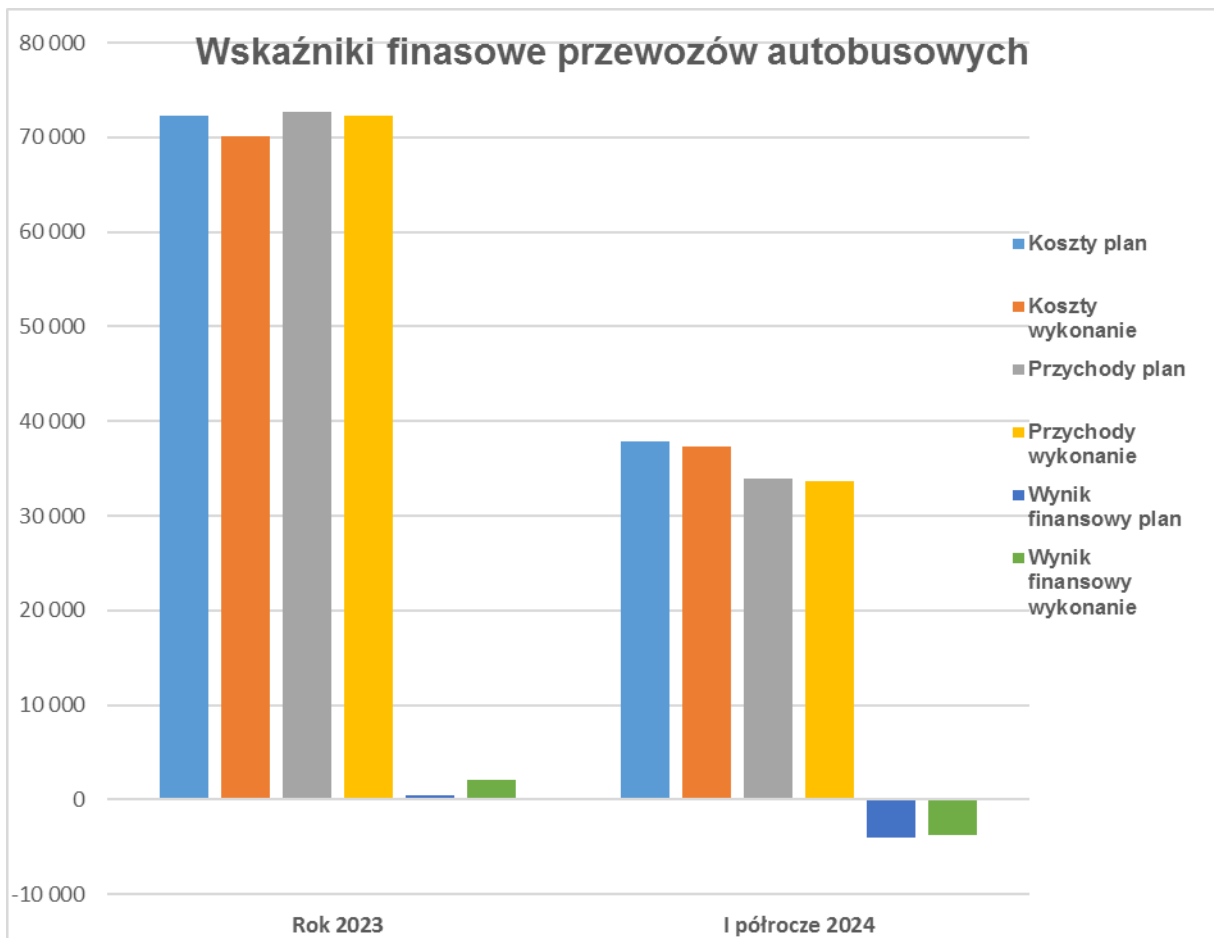
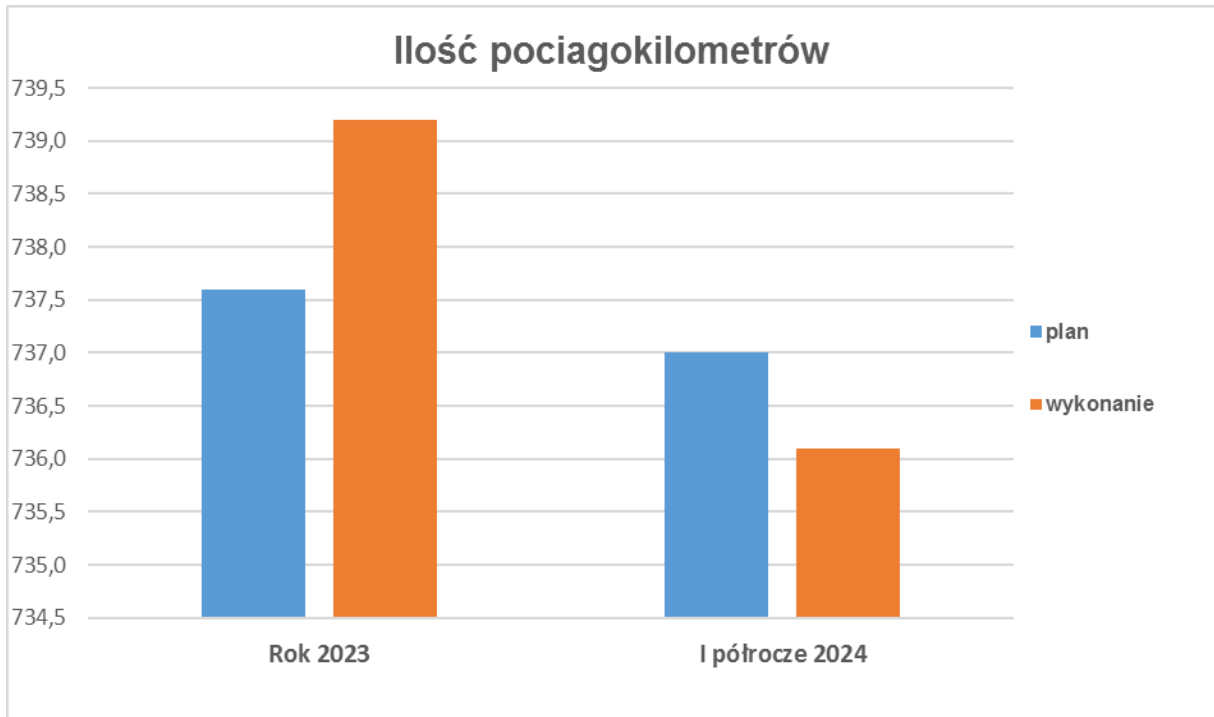
	Rok 2023			I półrocze 2024		
	<u>plan</u>	<u>wykon.</u>	<u>% wyk.</u>	<u>plan</u>	<u>wykon.</u>	<u>% wyk.</u>
- ilość wozokilometrów	5 688	5 701,7	100,2	2 726,4	2 724,8	99,9
- koszty ogółem	72 255	70 183	97,1	37 922	37 384	98,6
<i>w tym:</i>						
- koszty działalności podst.	68 350	66 957	98,0	36 100	35 621	98,7
- przychody ogółem	72 710	72 253	99,4	33 917	33 702	99,4
<i>w tym:</i>						
- przychód z wozokilometrów	64 850	64 914	100,1	31 925	31 908	99,9
- wynik finansowy netto	455	2 070	454,9	- 4 005	- 3 681	91,9

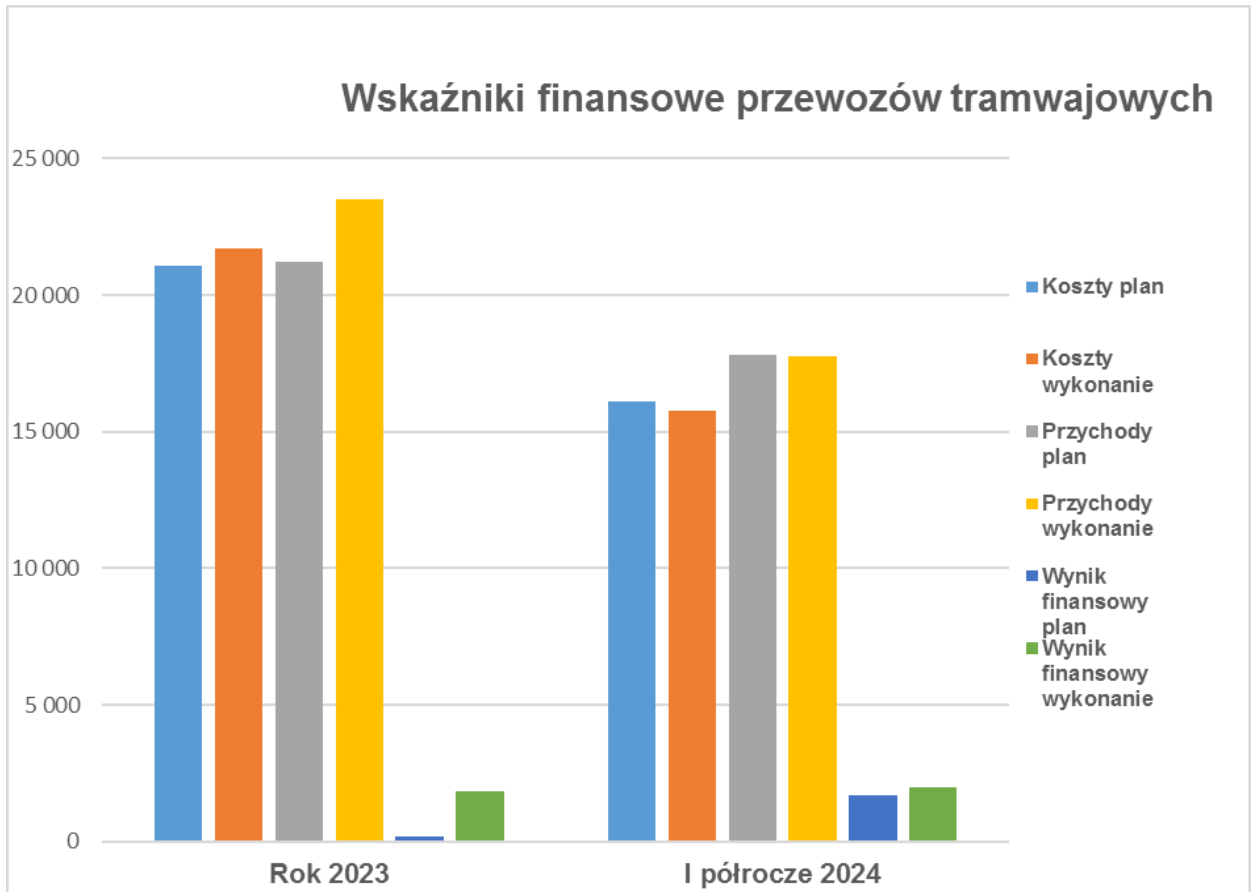
Zadania przewozowe Spółki w zakresie przygotowania i realizacji usług tramwajowych oraz wskaźniki finansowe w stosunku do planu prezentują się następująco (w tys. zł):

	Rok 2023			I półrocze 2024		
	<u>plan</u>	<u>wykon.</u>	<u>% wyk.</u>	<u>plan</u>	<u>wykon.</u>	<u>% wyk.</u>
- ilość pociągokilometrów	737,6	739,2	100,2	737,0	736,1	99,9
- koszty ogółem	21 085	21 723	103,0	16 122	15 780	97,9
<i>w tym:</i>						
- koszty działalności podst.	20 200	20 521	101,6	15 500	15 178	97,9
- przychody ogółem	21 240	23 530	110,8	17 811	17 739	99,6
<i>w tym:</i>						
- przychód z pociągokilometrów	20 110	21 875	108,8	17 419	17 378	99,8
- wynik finansowy netto	155	1 807	1 165,8	1 689	1 959	116,0

Graficznie powyższe wskaźniki przedstawiają się następująco:







Olsztyn, 18.07.2024 r.

Prezes Zarządu

Jerzy Roman

Wykaz załączników:

1. Bilans sporządzony na dzień 31.12.2023 r.
2. Rachunek zysków i strat za okres od 01.01.2023 r. do 31.12.2023 r.