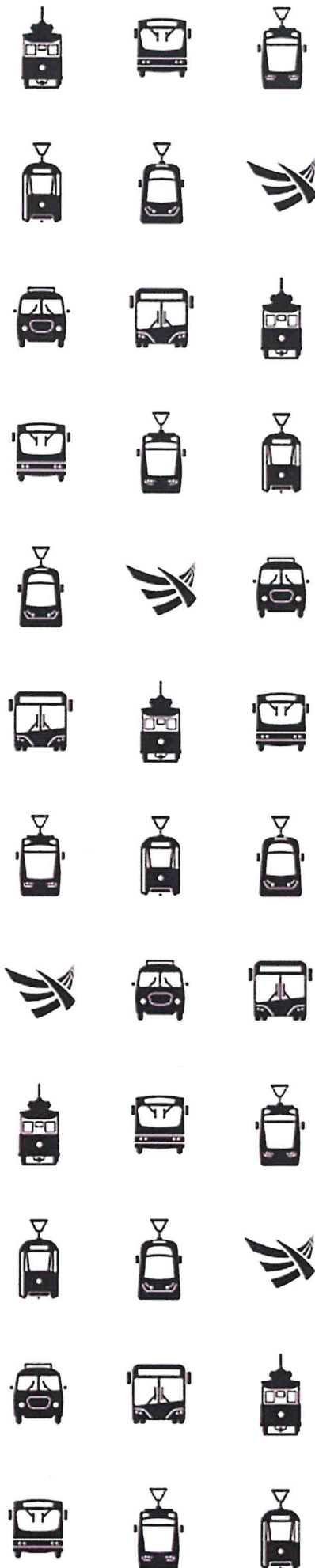


125

L A T

KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ
W ŁODZI
1898 - 2023



SPRAWOZDANIE Z DZIAŁALNOŚCI MPK – ŁÓDŹ SPÓŁKA Z O.O. ZA 2022 ROK

Informacje rzeczowo-finansowe

Łódź, 21 marca 2023

DYREKTOR ds. FINANSOWYCH



Marek Bernatek (1)

1. WSTĘP	5
1.1. NAJWAŻNIEJSZE ZDARZENIA W SPÓŁCE W 2022 ROKU	7
2. ZADANIA POWIERZONE PRZEZ GMINĘ MIASTA ŁÓDŹ	9
2.1. USŁUGI PRZEWOZOWE.....	9
2.1.1. ROZMIAR I ZAKRES USŁUG PRZEWOZOWYCH	9
2.1.2. POZOSTAŁE USŁUGI PRZEWOZOWE	11
2.1.3. STAN TABORU.....	12
2.1.4. WSKAŹNIKI TECHNICZNO – EKSPLOATACYJNE	16
2.2. USŁUGI PRZEWOZOWE DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH TRANSPORTEM SPECJALISTYCZNYM.....	17
2.3. UTRZYMANIE, NAPRAWA, KONSERWACJA I REMONTY TORÓW, SIECI I PODSTACJI	21
2.4. SPRZEDAŻ BILETÓW, OBSŁUGA PASAŻERA I KONTROLA BILETOWA	22
2.4.1. SPRZEDAŻ BILETÓW.....	22
2.4.2. OBSŁUGA PASAŻERA	23
2.4.3. KONTROLA BILETOWA.....	24
3. DZIAŁALNOŚĆ POMOCNICZA	25
3.1. USŁUGI ZEWNĘTRZNE.....	26
3.1.1. USŁUGI TOROWO-SIECIOWE	26
3.1.2. USŁUGI REMONTU TABORU	26
3.1.3. SPRZEDAŻ MATERIAŁÓW	26
3.1.4. POZOSTAŁE USŁUGI ZEWNĘTRZNE	26
3.2. USŁUGI WEWNĘTRZNE.....	27
4. DZIAŁALNOŚĆ FINANSOWA	28
5. POZOSTAŁA DZIAŁALNOŚĆ OPERACYJNA	29
6. WYNIKI EKONOMICZNO – FINANSOWE SPÓŁKI	30
6.1. PRZYCHODY.....	31
6.2. KOSZTY	32
6.2.1. KOSZTY WEDŁUG RODZAJÓW DZIAŁALNOŚCI	32
6.2.2. KOSZTY W UKŁADZIE RODZAJOWYM	34
6.2.3. KOSZTY WEDŁUG UKŁADU KALKULACYJNEGO	38
6.3. RACHUNEK ZYSKÓW I STRAT	41
6.4. BILANS	43
6.4.1. AKTYWA	43
6.4.2. PASYWA.....	46
6.5. WSKAŹNIKI EFEKTYWNOŚCI DZIAŁANIA	47
7. SYTUACJA KADROWO – PŁACOWA	50
7.1. ZMIANY ORGANIZACYJNO – KADROWE SPÓŁKI	50
7.2. ZATRUDNIENIE	54
7.2.1. SZKOLENIA	56
7.3. WYKORZYSTANIE CZASU PRACY	58
7.4. WYNAGRODZENIA PRACOWNIKÓW	59

8. DZIAŁALNOŚĆ INWESTYCYJNO-REMONTOWA	60
8.1. DZIAŁALNOŚĆ INWESTYCYJNA	60
8.2. DZIAŁALNOŚĆ REMONTOWA	61
8.3. BADANIA I ROZWÓJ	61
9. KIERUNKI DZIAŁANIA I PRZEWIDYWANA SYTUACJA FINANSOWA NA 2023 ROK	62
9.1. KIERUNKI DZIAŁANIA NA 2023 ROK.....	62
9.1.1. KIERUNKI DZIAŁAŃ W ZAKRESIE POPRAWY JAKOŚCI OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ I PODNIESIENIA STANDARDU USŁUG PRZEWOZOWYCH	.63
9.1.2. DZIAŁANIA NA RZECZ POPRAWY OBSŁUGI PASAŻERA.....	63
9.1.3. DZIAŁANIA W CELU POPRAWY STANU TECHNICZNEGO TABORU	64
9.1.4. DZIAŁANIA NA RZECZ POPRAWY ORGANIZACJI I EFEKTYWNOŚCI DZIAŁANIA	64
9.2. PRZEWIDYWANA SYTUACJA FINANSOWA NA 2023 ROK.....	66
9.3. INSTRUMENTY FINANSOWE I RYZYKA	67
SPIS TABEL I RYSUNKÓW	70
SPIS TABEL.....	70
SPIS RYSUNKÓW	71

1. WSTĘP

Zarząd Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego – Łódź Spółka z o.o. w wypełnieniu obowiązku zawartego w art. 49 ust. 1 i 3 ustawy o rachunkowości przedstawia sprawozdanie z działalności Spółki za rok 2022, które łącznie z rocznym sprawozdaniem finansowym MPK – Łódź Spółka z o.o. stanowią pakiet dokumentów przedstawiających w różnych aspektach stan Spółki w 2022 roku.

 Oznaczenie wszystkich odniesień do sprawozdania finansowego za okres od 1 stycznia 2022 do 31 grudnia 2022 roku (SF) ze wskazaniem tabeli i numeru strony.

Niniejsze sprawozdanie przedstawia istotne informacje o stanie majątkowym i sytuacji finansowej, wskazuje na przeszkody w bieżącej realizacji zadań, opisuje zmiany, jakie miały miejsce w roku sprawozdawczym, ocenia skutki, podkreśla osiągnięte efekty, diagnozuje istotne ryzyka i zagrożenia, wyznacza cele do realizacji oraz podejmuje próbę prognozy sytuacji Spółki w roku następnym.

W szczególności prezentuje:

- istotne wydarzenia, jakie miały miejsce w danym roku w Spółce,
- obszary działania i efekty pracy w tych obszarach,
- wyniki ekonomiczno-finansowe i ich interpretację na podstawie wskaźników finansowych i niefinansowych,
- działalność inwestycyjno-remontową,
- strukturę organizacyjną,
- sytuację kadrowo-płacową,
- kierunki działania i przewidywaną sytuację finansową w 2023 roku,
- istotne ryzyka i zagrożenia w funkcjonowaniu Spółki.

W 2022 roku Spółka kontynuowała swoją podstawową działalność realizując Umowę zawartą 28 lutego 2011 roku o świadczeniu usług publicznych w ramach organizacji lokalnego transportu zbiorowego oraz Umowę na świadczenie usług przewozowych na trasie ŁTR z 19 września 2006 roku. Na usługi wynikające z ww. umów realizowane przez Spółkę w roku 2022 składają się przewozy autobusowe w wielkości 29,9 mln wzkm, przewozy tramwajowe w wielkości 12,4 mln pckm, przewóz osób niepełnosprawnych - głównie dzieci w wielkości około 92 tys. osób rocznie, utrzymanie i konserwacja infrastruktury torowo-sieciowej na dł. 203 km toru pojedynczego, remonty torów i sieci w zakresie zleconym przez Zarząd Dróg i Transportu w Łodzi oraz sprzedaż biletów wraz z obsługą pasażera i kontrolą biletów.

Należy podkreślić, że rok 2022 był kolejnym szczególnym po latach pandemii rokiem jeżeli chodzi o warunki funkcjonowania Spółki. 24 lutego 2022 r. wojska rosyjskie rozpoczęły inwazję wojskową na sąsiadującą z Polską Ukrainę. Wywołana przez Rosję wojna, a także sankcje nałożone na Rosję zdestabilizowały gospodarkę nie tylko polską, ale także globalną. Sytuacja ta wpłynęła istotnie na wzrost cen wielu produktów i usług, przede wszystkim nośników energii oraz wszelkiego rodzaju materiałów metalowych, w tym stalowych. Pochodną tej sytuacji geopolitycznej oraz uwarunkowań wygenerowanych przez politykę wewnętrzną Polski była inflacja sięgająca 16%-17%, co bezpośrednio przekładało się na dodatkowy wzrost cen towarów i usług, wzrost kosztów finansowych oraz na oczekiwania wzrostu płac wśród pracowników Spółki. Należy tu jeszcze dodać niekorzystny wpływ sytuacji gospodarczej w kraju na wielkość dochodów Miasta – głównego Zleceniodawcy usług świadczonych przez Spółkę.

W świetle wskazanych wyżej wydarzeń, które wpłynęły na zmianę założeń mikro i makroekonomicznych przyjętych do Planu Rzeczowo-Finansowego konstruowanego pod koniec 2021 roku, Spółka po raz pierwszy w swojej historii stworzyła Nowelizację Planu Rzeczowo Finansowego na rok 2022, który brał pod uwagę stan wiedzy na dzień 15 września 2022 r. oraz zweryfikowane założenia na pozostałą część roku. Nowelizacja Planu Rzeczowo Finansowego na rok 2022 została zatwierdzona przez Radę Nadzorczą Spółki w dniu 30 września 2022 r.

Do najistotniejszych zdarzeń w 2022 roku należy zaliczyć:

- wybuch w lutym 2022 r. wojny na Ukrainie, co bezpośrednio przełożyło się na wzrost cen nośników energii oraz wszelkiego rodzaju materiałów metalowych,
- nowelizacja Planu Rzeczowo Finansowego na rok 2022 zatwierdzona we wrześniu 2022 przez Radę Nadzorczą Spółki,
- przeprowadzenie postępowania przetargowego na wynajem długoterminowy 52 szt. autobusów wraz z obsługą serwisową,
- rozpoczęcie przyjmowania do eksploatacji pierwszych z 30 nowych tramwajów typu Moderus Gamma, które będą dzierżawione przez Spółkę od Organizatora transportu miejskiego,
- rozpoczęcie prac związanych z modernizacją zajezdni tramwajowej Chocianowice,
- zrealizowanie zadań przewozowych na poziomie 41,6 mln wzkm/pckm (z planowanych 42,3 mln wzkm/pckm), z czego ponad 70% to przewozy autobusowe,
- kontynuowanie programu modernizacji taboru tramwajowego,
- wprowadzenie do eksploatacji pierwszych 17 szt. autobusów elektrycznych,
- wymiana ponad 500 szt. biletomatów w pojazdach komunikacji miejskiej,
- kontynuowanie kursów dla przyszłych pracowników na stanowisko kierowcy autobusu oraz motorniczego we własnych ośrodkach szkoleniowych.

ZARZĄD

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne – Łódź Spółka z o.o.

PREZES ZARZĄDU

(2)

Zbigniew Papierski

WICEPREZES ZARZĄDU

(1)

Krzysztof Maciaszczyk

1.1. NAJWAŻNIEJSZE ZDARZENIA W SPÓŁCE W 2022 ROKU

Dzień	Aspekt	Zdarzenie
Styczeń		
1	organizacyjny	Wprowadzenie i wdrażanie aplikacji wspomagającej zarządzanie systemem ochrony danych osobowych
18	taborowy	Pierwsze autobusy hybrydowe w MPK - Łódź Spółka z o.o. Solarisy Urbino 12 z systemem elektryczno-spalinowym Mild Hybrid wyjechały na miasto
Luty		
1	kadrowy	Rozpoczęcie kampanii "Zostań kierowcą MPK - Łódź" - plakaty, filmy, ulotki
3	organizacyjny	Wprowadzenie Zalecenia Bezpieczeństwa nr 8 w zakresie przetwarzania danych osobowych
14	budowlany	Podpisanie umowy podwykonawczej z BUDIMEX w konsorcjum z Art In Energy Sp. z o.o. na roboty sieciowe, zajezdnia Chocianowice
18	budowlany	Oddano do eksploatacji punkty ładowania energią elektryczną pojazdów transportu publicznego na zajezdni EA-1
22	taborowy	Wyłączenie z eksploatacji ostatnich wysokopodłogowych autobusów Mercedes Benz 345 Conecto G; od tej chwili wszystkie autobusy eksploatowane przez MPK - Łódź Spółka z o.o. są niskopodłogowe
Marzec		
1	taborowy	Wyjazd na trasę pierwszych autobusów elektrycznych w taborze MPK - Łódź Spółka z o.o.
2	budowlany	Podpisanie umowy podwykonawczej z TORPOL SA na roboty torowe, ulica Wojska Polskiego
Kwiecień		
1	organizacyjny	XXIX rocznica powstania Zakładu Przewozu Osób Niepełnosprawnych
2	pasażerski	Otwarcie wystawy czasowej „100 lat zajezdni Helenówek (II)”
3	taborowy	Zakończenie eksploatacji ostatniego autobusu marki Jelcz 121 MB3 o numerze taborowym 2613, tym samym zakończyła się trwająca prawie 60 lat era Jelczy w łódzkim MPK
5	przetargowy	Spółka w konsorcjum z firmą Kemy Sp. z o.o. jako generalny wykonawca podpisała umowę z Zarządem Inwestycji Miejskich (ZIM) w Łodzi i Gminą Konstantynów na roboty torowo-sieciowe w Konstantynowie
Maj		
15	budowlany	Zakończenie wymiany suwnic w Zakładzie Torów i Sieci – mała spawalnia oraz hala obrabiarek
31	taborowy	Dostawa 3 nowoczesnych pojazdów marki MAN 3.140 przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych. Pojazdy wyposażono między innymi w klimatyzację, niezależne ogrzewanie przestrzeni pasażerskiej, system monitoringu wizyjnego CCTV.
Czerwiec		
3	taborowy	Odbiór pojazdu specjalistycznego - podnośnika kosowego przeznaczonego na potrzeby Zakładu Torów i Sieci
8	budowlany	Podpisanie umowy podwykonawczej z TORPOL SA w konsorcjum z Art In Energy Sp. z o.o. na roboty sieciowe, ulica Wojska Polskiego
9	taborowy	9-30 czerwca - testy autobusu elektrycznego Solaris Urbino 18 Electric na podstawie umowy o współpracy z Solaris Bus & Coach sp. z o.o.

Lipiec

1	budowlany	Podpisanie umowy podwykonawczej z KZN RAIL Sp. z o. o na roboty torowe, zajezdnia Chocianowice
1	taborowy	Wprowadzenie do ewidencji pojazdu specjalnego - podnośnika PHM do obsługi paneli fotowoltaicznych, podcinania gałęzi, obsługi monitoringu na terenie miasta podległego MPK, napraw elewacji itp.
4	organizacyjny	Rozszerzenie funkcjonalności w EOD w Upoważnieniach do przetwarzania danych osobowych
14	pasażerski	14-31 lipca - uruchomienie dodatkowych linii specjalnych w związku z Europejskimi Igrzyskami Akademickimi (EUG) 2022
18	budowlany	Podpisanie umowy podwykonawczej z PUT "INTERCOR" Sp. z o.o. w konsorcjum z Art In Energy Sp. z o.o. na przebudowę sieci trakcyjnej na wiadukcie w ul. Przybyszewskiego
26	przetargowy	Podpisanie umowy na najem 52 sztuk autobusów przegubowych Mercedes Benz Conecto G wraz z serwisem

Wrzesień

1	pasażerski	XV Giełda Biletów i Pamiątek Komunikacji Miejskiej
1	pasażerski	Muzeum Otwarcie - wystawy czasowej „20 lat Cityrunnerów w Łodzi”
9	taborowy	Podpisanie umowy z BTS na utrzymanie techniczne i serwisowanie autobusów Solaris Urbino 18 z 2008 roku - kontynuacja współpracy
26	przetargowy	Spółka w konsorcjum z Kemy Sp. z o.o. jako generalny wykonawca podpisała umowę z Zarządem Inwestycji Miejskich (ZIM) w Łodzi na roboty torowo-sieciowe w alei Śmigłego-Rydza

Październik

14	budowlany	Oddano do eksploatacji punkty ładowania energią elektryczną pojazdów transportu publicznego na pętli Hetmańska i Wyszyńskiego
24	przetargowy	Podpisanie umowy na nowy ciężarowy pojazd specjalistyczny z HDS - realizacja do 24.10.2023
28	taborowy	Odbiór nowej koparko-ładowarki wykorzystywanej do prac torowych przez Zakład Torów i Sieci

Listopad

1	organizacyjny	Kampania wewnętrzna: "Prowadzisz? Nie dzwoń".
4	taborowy	Wprowadzenie do eksploatacji nowych pojazdów pogotowia komunikacyjnego Działu Nadzoru Ruchu (umowa najmu długoterminowego) - 8 sztuk pojazdów Dacia Sondero i 1 pojazdu Dacia Duster zasilanych benzyną i skroplonym gazem płynnym (PB/LPG)
22	kadrowy	MPK - Łódź Spółka z o.o. laureatem Złotej Karty Liderów Bezpiecznej Pracy przyznawanej przez Centralny Instytut Ochrony Pracy – Państwowy Instytut Badawczy za szczególnie aktywne i skuteczne działania w zakresie poprawy bezpieczeństwa i ochrony zdrowia człowieka (Białystok, XXV Konferencja Forum Liderów Bezpiecznej Pracy)
30	budowlany	Zakończenie modernizacji Centralnej Dyspozytorni Mocy

Grudzień

1	pasażerski	Na podstawie umowy z firmą PZU Życie Dział Nadzoru Ruchu pozyskał środki na sprzęt szkoleniowy z zakresu udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej (fantom i 3 defibrylatory AED, w tym dwa defibrylatory z funkcją EKG)
6	taborowy	Prezentacja nowego tramwaju niskopodłogowego Moderus Gamma - rozpoczęcie procedury homologacji tramwaju
8	organizacyjny	Wprowadzenie w instrukcji kancelaryjnej JRWA nowych symboli klasyfikacyjnych 025, 026, 027 w celu właściwej klasyfikacji akt powstałych w toku działalności firmy
16	budowlany	Ogłoszono ponowne postępowanie przetargowe na robotę budowlaną polegająca na budowie Zakładu Techniki MPK - Łódź Spółka z o. o.

2. ZADANIA POWIERZONE PRZEZ GMINĘ MIASTA ŁÓDŹ

W 2022 roku zadania przewozowe realizowane były na podstawie Umowy Powierzenia nr FU/FC/U/50-00/11/W o świadczeniu usług publicznych w ramach organizacji lokalnego transportu zbiorowego. Z kolei Umowa nr GO/GO-ŁTR/U/178-00/06/W regulowała realizację usług przewozowych komunikacją tramwajową na trasie Łódzkiego Tramwaju Regionalnego. Umowy wraz z aneksami określają zakres i rozmiary usług zleconych oraz formy i wysokość zapłaty za ich realizację.

Usługi przewozowe powierzone przez Gminę Miasta Łódź stanowią podstawową część działalności przewozowej Spółki (99,9%).

W ramach zadań powierzonych przez Gminę Miasto Łódź - Spółka realizowała usługi obejmujące:

- usługi przewozowe,
- usługi transportu dla osób niepełnosprawnych,
- utrzymanie, konserwacje, naprawy i remonty bieżące torów, sieci oraz podstacji trakcyjnych,
- sprzedaż i kontrolę biletów.

2.1. USŁUGI PRZEWOZOWE

MPK - Łódź Spółka z o.o. w 2022 roku obsługiwała przewozy pasażerskie na 90 liniach komunikacyjnych funkcjonujących w lokalnym transporcie zbiorowym w Łodzi, w następującym podziale:

- 74 linii autobusowych w tym:
 - 64 linii dziennych,
 - 10 linii nocnych,
- 16 linii tramwajowych.

Tabela 1 - Podstawowe parametry sieci komunikacyjnej w latach 2021-2022

Lp.	Wyszczególnienie	Jedn. miary	wg stanu na 31.12.2021 r.	wg stanu na 31.12.2022 r.
1.	Liczba linii (w lokalnym transporcie zbiorowym)	szt.	92	90
	- tramwajowych:	"	17	16
	w tym: kursujące poza granice miasta Łodzi	"	1	1
	- autobusowych:	"	75	74
w tym: kursujące poza granice miasta Łodzi	"	25	24	
2.	Długość linii	km	1 429,6	1 291,6
	- tramwajowych	"	271,9	197,9
	w tym: kursujące poza granice miasta Łodzi	"	3,2	3,2
	- autobusowych	"	1 157,7	1 093,7
w tym: kursujące poza granice miasta Łodzi	"	172,3	136,1	
3.	Długość tras	km	671,6	646,8
	- tramwajowych	"	89,8	78,6
	- autobusowych	"	581,8	568,2

2.1.1. ROZMIAR I ZAKRES USŁUG PRZEWOZOWYCH

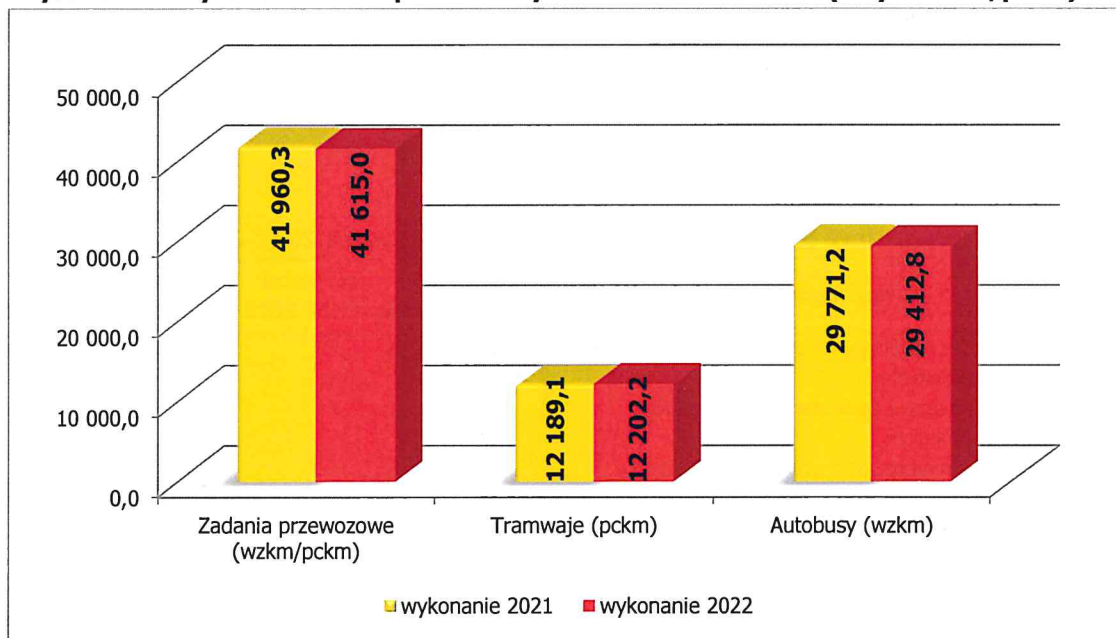
Wielkość planowanej pracy przewozowej określona w Znowelizowanym Planie Rzeczowo-Finansowym na 2022 r. wyniosła 42 311,4 tys. wzkm/pckm, w tym:

- komunikacja autobusowa – 29 907,2 tys. wzkm,
- komunikacja tramwajowa – 12 404,1 tys. pckm.

Tabela 2 - Stopień realizacji zadań przewozowych w latach 2021-2022 (w tys. wzkm/pckm)

Wyszczególnienie	2021 rok wykonanie	2022 rok plan	2022 rok wykonanie	Wykonanie Planu (%)
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5=4/3</i>
Zadania przewozowe (w tys. wzkm/pckm)	41 960,3	42 311,4	41 615,0	98,4%
Tramwaje, w tym: (w tys. pckm)	12 189,1	12 404,1	12 202,2	98,4%
- Cityrunner	656,0	388,6	377,0	97,0%
- Pesa Swing	2 089,0	2 203,4	2 224,3	100,9%
- 805 Na	6 380,3	6 845,3	6 560,0	95,8%
- GT, NF6D	2 235,7	2 139,2	2 221,1	103,8%
- ŁTR	828,1	827,7	819,8	99,0%
Autobusy, w tym: (w tys. wzkm)	29 771,2	29 907,2	29 412,8	98,3%
- mini	3 160,8	2 584,0	2 545,2	98,5%
- jednoczłonowe	12 786,8	12 800,1	12 591,9	98,4%
- jednoczłonowe elektryczne	0,0	421,4	452,7	107,4%
- przegubowe	13 823,7	14 101,7	13 823,0	98,0%

Rysunek 1 – Wykonanie zadań przewozowych w latach 2021-2022 (w tys. wzkm/pckm)



W 2022 roku Spółka zrealizowała zadania przewozowe na poziomie 41 615,0 tys. wzkm/pckm. Nastąpił spadek wykonanych zadań przewozowych ogółem w porównaniu do roku poprzedniego o 345,4 tys. wzkm/pckm. W komunikacji tramwajowej zadania wzrosły o 13,0 tys. pckm w porównaniu do roku poprzedniego, a w komunikacji autobusowej zadania spadły o 358,4 tys. wzkm. Rok 2022 był trzecim rokiem z rzędu realizowania niższych zadań przewozowych (w 2019 r. wyniosły 43,4 mln wzkm/pckm). Planowane zadania przewozowe na 2022 r. zakładały zmienioną strukturę przewozów na korzyść komunikacji autobusowej z jednoczesnym zmniejszeniem komunikacji tramwajowej. Powodem były kontynuowane jak i planowane na 2022 rok roboty drogowe oraz nowy układ torowy, co wymuszało czasowe uruchamianie autobusowej komunikacji zastępczej.

W 2022 r. Spółka korzystała z usług podwykonawców przy realizowaniu zadań w komunikacji autobusowej. Zakres zadań przez nich wykonywany był niższy niż w roku 2021 o 487,2 tys. wzkm. Firma BP Tour zrealizowała 95,6% zleczanych zadań. Pomimo trudności w realizowaniu kursów spowodowanych brakiem kierowców i awariami taboru, przewoźnik ten w trakcie 2022 roku obsługiwał m.in. podmiejską komunikację zastępczą na linii Z41 do Pabianic, linie 43A do Konstanczyna i 43B do Lutomiańska oraz linię Z45 do Zgierza i linię Z46 do Ozorkowa.

Tabela 3 - Stopień realizacji zadań przewozowych autobusowych w latach 2021-2022 realizowanych przez podwykonawców (w tys. wzkm)

wyszczególnienie	2021 rok wykonanie	2022 rok plan	2022 rok wykonanie	Wykonanie Planu (%)
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5=4/3</i>
Autobusy, w tym:	1 777,7	1 320,3	1 290,4	97,7%
- mini	0,0	0,0	0,0	x
- jednoczłonowe	3,4	5,6	5,6	99,6%
- przegubowe	1 774,3	1 314,7	1 284,9	97,7%

W 2022 roku prowadzone były na obszarze całego Miasta roboty torowo-drogowe związane m.in. z:

- rozpoczęciem prac torowych na ul. Pabianickiej w związku z przebudową zajezdni Chocianowice,
- przebudową trzech wiaduktów na ul. Przybyszewskiego,
- modernizacją ul. Wojska Polskiego wraz torowiskiem tramwajowym od ul. Franciszkańskiej do ul. Strykowskiej,
- modernizacją ul. Sienkiewicza od ul. Wigury do ul. Tylnej,
- wymianą zwrotnic na rondzie Lotników Lwowskich,
- remontem torowiska na ul. Aleksandrowskiej pomiędzy ul. Bielicówą a Szczecińską,
- przebudową placu Wolności,
- remontem ulicy:
 - Jaracza pomiędzy ul. P.O.W. a ul. Sterlinga,
 - Podchorążych od ul. Łuczniczej do rzeki Jasieniec,
 - Alei Politechniki,
 - Łąkowej i Traktorowej.

Wszystkie te prace powodowały znaczne utrudnienia w ruchu miejskim. Skutkowało to przede wszystkim wzrostem natężenia ruchu poprzez objazdy głównych ciągów komunikacyjnych oraz ich zamknięcia dla ruchu na czas robót, co bezpośrednio przekładało się na funkcjonowanie komunikacji miejskiej w Łodzi, wpływało również negatywnie na prędkość eksploatacyjną generując tym samym wyższe koszty.

2.1.2. POZOSTAŁE USŁUGI PRZEWOZOWE

Poza realizacją usług przewozowych liniowych, zleczanych i opłacanych przez Gminę Miasta Łódź Spółka wykonywała inne usługi przewozowe środkami komunikacji miejskiej na terenie Gminy Miasta Łódź na podstawie zamówień zewnętrznych. Ze względu na pandemię zakres tych usług w latach 2020-2021 był dużo niższy niż w latach poprzednich. W 2022 r. zauważalny jest powolny ich wzrost.

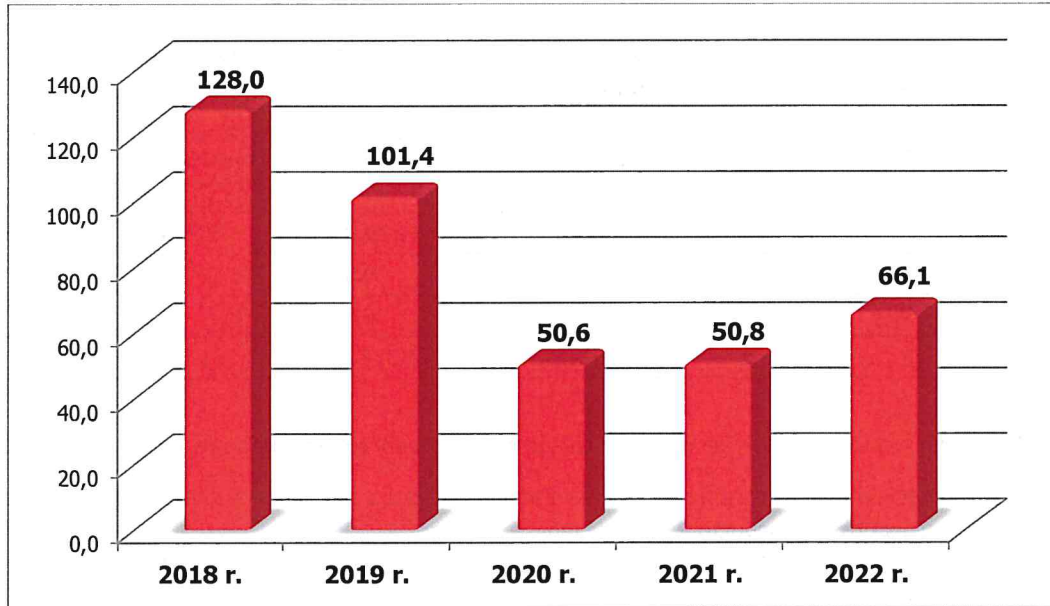
W ramach tych usług Spółka realizowała przewozy zleczone:

- taborem autobusowym i tramwajowym,
- tramwajem historycznym, trambusem oraz tzw. tramwajem imprezowym.

Przewozy zleczone mają charakter incydentalny i realizowane są na podstawie indywidualnych zamówień składanych przez osoby prywatne, instytucje, towarzystwa, kluby i organizacje. Przychody z tych przewozów w pełni pokrywają koszty usług.

Łącznie w 2022 roku przychody z pozostałych usług przewozowych wyniosły 66,1 tys. zł, co przy kosztach wynoszących 45,3 tys. zł pozwoliło osiągnąć wynik na poziomie 20,8 tys. zł. Pozostałe usługi przewozowe to działalność śladowa niemająca większego znaczenia dla wyniku Spółki.

Rysunek 2 - Przychody z pozostałych usług przewozowych w latach 2018-2022 (w tys. zł)



2.1.3. STAN TABORU

Zadania przewozowe w 2022 roku realizowane były taborem w średniej liczbie:

- 281,4 szt. tramwajów,
- 315,1 szt. autobusów,

przy średnim stanie inwentarzowym w wysokości:

- 465,5 szt. tramwajów,
- 437,9 szt. autobusów,

co oznacza, że wskaźnik wykorzystania taboru do ruchu zrealizowany został na poziomie:

- 60,4% dla tramwajów,
- 72,0% dla autobusów.

Tabela 4 - Stan taboru (w szt.)

Lp.	Wyszczególnienie	2021	2022
TRAMWAJE			
1.	Stan taboru na początek okresu	484	471
2.	Zwiększenia stanu taboru	3	0
3.	Zdjęcie ze stanu	16	17
4.	Stan na koniec okresu	471	459
5.	Średni stan taboru w inwentarzu	473,4	465,5
6.	Średni stan taboru w ruchu	330,5	281,4
AUTOBUSY			
1.	Stan taboru na początek okresu	417	422
2.	Zwiększenia stanu taboru	20	48
3.	Zdjęcie ze stanu	15	35
4.	Stan na koniec okresu	422	435
5.	Średni stan taboru w inwentarzu	412,3	437,9
6.	Średni stan taboru w ruchu	361,9	315,1

Tabor tramwajowy

Tabor tramwajowy MPK - Łódź Spółka z o.o. składa się głównie z wagonów typu 805Na wyprodukowanych w latach 1977–1990. Począwszy od 1994 roku przeprowadzane były kapitalne remonty najstarszych wagonów obejmujące rekonstrukcję nadwozia, wymianę instalacji elektrycznej i urządzeń wewnętrznych oraz regenerację aparatury elektrycznej i wózków wraz z układami napędu i urządzeniami hamulcowymi. Od początku 2005 roku remont kapitalny został zastąpiony modernizacją o szerszym zakresie prac i zwiększonym poziomie estetyki, komfortu i bezpieczeństwa. Wagony otrzymują od tej pory nowoczesny wygląd zewnętrzny, ciche i bezpieczne napędy drzwi, elektroniczny system informacji pasażerskiej, przetwornice statyczne i wiele innych ulepszeń służących podniesieniu walorów estetycznych i użytkowych.

Odnowa taboru tramwajowego realizowana była poprzez modernizację użytkowanych wagonów. Dzięki przeprowadzonym zabiegom modernizacyjnym żywotność tych wagonów przedłużona została o 15-20 lat.

W 2022 roku wykonano kompleksowe zabiegi modernizacyjne dla 6 sztuk wagonów tramwajowych, w tym 2 sztuk wagonów typu 805 Na, 2 sztuk wagonów typu Cityrunner oraz 2 sztuk wagonów typu Siemens NF6D.

Zmodernizowane wagony typu Cityrunner oraz NF6D posiadają informację pasażerską i monitoring, w tym informację głosową zewnętrzną dla osób niedowidzących. Zapewnione zostało zwiększenie bezpieczeństwa pasażerów poprzez montaż kamer i rejestratorów obrazu.

Ponadto tramwaje typu Cityrunner wyposażone zostały w:

- nowy układ napędowy i układ sterownia (obniżenie poboru energii i kosztów eksploatacji),
- system ogrzewania i klimatyzacji przedziału pasażerskiego za pomocą pompy ciepła (podniesienie komfortu podróży w lecie).

a tramwaje typu NF6D wyposażone zostały w:

- nowy, elektroniczny układ rozruchu i hamowania (obniżenie poboru energii, zwrot do sieci energii podczas hamowania),
- klimatyzację kabin motorniczego,
- okna przesuwne w przedziale pasażerskim,
- rampy dla wózków inwalidzkich.

W 2022 r. wykonano również prace przystosowawcze na 5 sztukach wagonów typu Cityrunner, polegające na zainstalowaniu systemów antykolizyjnych firmy BOSCH. System, który w oparciu o analizę danych z kamery i radaru bliskiego zasięgu, wykrywa obiekty (ludzie, samochody, tramwaje) znajdujące się lub mogące się znaleźć

na torowisku i ostrzega motorniczego o niebezpieczeństwie kolizji, a w przypadkach skrajnych samoczynnie uruchamia hamulce tramwaju w celu uniknięcia kolizji.

Tabela 5 - Stan taboru tramwajowego w Spółce z uwzględnieniem średniego wieku i typu (w szt.)

Tramwaje	Stan inwentarzewy na dzień 31.12.2022 r.	Średni wiek taboru na dzień 31.12.2022 r.
Przegubowe:	117	23,9
Cityrunner	15	20,3
Pesa 122N	10	14,5
Pesa 122NaL Swing	22	7,0
Pesa 122NaL-10 Swing	12	4,5
Duewag GT8N	9	60,1
Duewag M8CN	14	40,1
Siemens NF6D	35	29,6
Jednoczłonowe:	342	37,5
805Na	342	37,5
Tramwaje ogółem:	459	34,0

Tabor autobusowy

MPK - Łódź Spółka z o.o. prowadzi politykę zmierzającą do wymiany zużytego taboru autobusowego na nowy. W 2022 r. dostarczono pozostałe 2 sztuki autobusów przegubowych oraz 29 sztuk autobusów jednoczłonowych z podpisanej w lipcu 2021 r. umowy z firmą Solaris na dostawę 51 niskopodłogowych pojazdów. Autobusy te użytkowane są w formie najmu długoterminowego, wraz usługą serwisu.

W marcu 2022 r. na podstawie umowy podpisanej w październiku 2020 r. z firmą Volvo, flotę MPK – Łódź Spółka z o.o. zasilili elektryczne autobusy Volvo 7900 Electric. Inwestycja ta była jedną ze składowych szerszego projektu pn. „Program niskoemisyjnego transportu miejskiego – zakup 17 autobusów elektrycznych wraz z wybudowaniem infrastruktury niezbędnej do ich obsługi” dofinansowanego ze środków unijnych, mającym na celu podjęcie działań zmierzających do redukcji zanieczyszczeń. Pojazdy te zasilane są bateriami, które umożliwią przejazd na jednym ładowaniu trasy o długości powyżej 100 km. Ładowane są w zajezdniach, poprzez ładowarki typu plug-in oraz na przystankach końcowych za pomocą odwróconego pantografu. Dzięki urządzeniu naładowanie autobusu elektrycznego tak, aby mógł przejechać całą trasę, trwa zaledwie kilka minut, co ułatwia planowanie i optymalizację transportu miejskiego. Autobusy te są zeroemisyjne i ciche, całkowicie niskopodłogowe i przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych. Wyposażone są w szereg udogodnień dla pasażerów i kierowcy. Między innymi klimatyzację, monitoring wizyjny, system informacji pasażerskiej z ekranami LED i LCD oraz ładowarki USB.

W marcu 2022 r. Spółka ogłosiła przetarg na dostawę 52 autobusów przegubowych. W ramach ogłoszonego zamówienia na dziesięcioletni wynajem pojazdów wraz z ich serwisowaniem zgłosiły się trzy konsorcja. Najlepszą ofertę złożyła firma EvoBus Polska wraz z Pekaó Leasing. W ramach podpisanej umowy firma w 2023 roku dostarczy 52 autobusy Mercedes-Benz Conecto G.

Polityka dotycząca taboru autobusowego jest nastawiona na sukcesywną odnowę tego taboru w granicach możliwości finansowych Spółki. Dotychczasowa odnowa taboru autobusowego ma na celu zminimalizowanie grupy najstarszych, kosztochłonnych, 15-letnich autobusów i podniesienie jakości komunikacji publicznej dla pasażerów. Założeniem dotyczącym jakości usług jest utrzymanie średniego wieku taboru autobusowego na poziomie nie większym niż 10 lat.

Rysunek 3 – Średni wiek taboru autobusowego w latach 2018-2022 (w tys. zł)

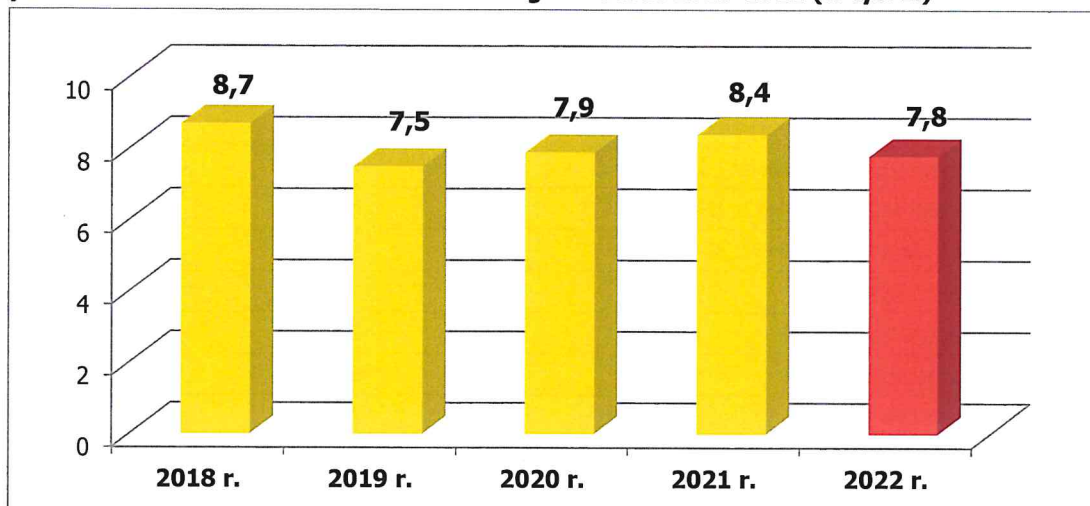


Tabela 6 - Dostawy taboru autobusowego w latach 2018-2022 (w szt.)

Dostawy (rok)	2018	2019	2020	2021	2022
Autobusy, w tym:	-	70	18	20	48
<i>dostawa autobusów w formie najmu długoterminowego</i>	-	46	-	20	31

Spółka jest świadoma oczekiwań pasażerów i podejmuje działania w zakresie odnowy i technicznego utrzymania taboru, które zapewnią im komfort jazdy i punktualność. Dodatkowo MPK - Łódź Spółka z o.o. dostrzega konieczność ochrony środowiska. Wyrazem tego jest zakup zeroemisyjnych autobusów elektrycznych oraz wprowadzenie premii za oszczędności w zużyciu paliwa, która może być bodźcem dla prowadzącego w ekonomicznej jeździe, co z kolei przekłada się na mniejszą emisję spalin do środowiska

Tabela 7 - Stan taboru autobusowego w Spółce z uwzględnieniem średniego wieku i typu (w szt.)

Autobusy	Stan inwentarżowy na dzień 31.12.2022 r.	Średni wiek taboru na dzień 31.12.2022 r.
Przegubowe:	200	9,5
Mercedes 628 B02 Conecto E6	25	8,1
Mercedes 628 B02 Conecto EEV	20	9,1
Mercedes 628 B02 Conecto G	10	12,1
Volvo 7700A	6	15,7
Solaris nUrbino 18 E6	20	3,6
Solaris Urbino 18 BTS	62	14,4
Solaris Urbino 18 E6	20	7,1
Solaris Urbino 18 EEV	15	11,3
Solaris nUrbino 18 E6	22	1,0
Jednoczłonowe:	235	6,3
Mercedes 0530 Citaro E3	7	15,5
Mercedes 628 B01 Conecto E6	17	8,0
Mercedes 628 B01 Conecto EEV	28	9,1
Mercedes 628 B01 Conecto LF	15	12,1
Volvo 7700	2	15,8
Solaris nUrbino 12 E6	26	3,7
Solaris Urbino 12 E6	20	7,1
Solaris Urbino 12 EEV	32	11,2
Isuzu Novociti Life	42	3,3
Solaris nUrbino 12 Mild Hybrid	29	0,9
Volvo 7900 Electric	17	0,8
Ogółem:	435	7,8

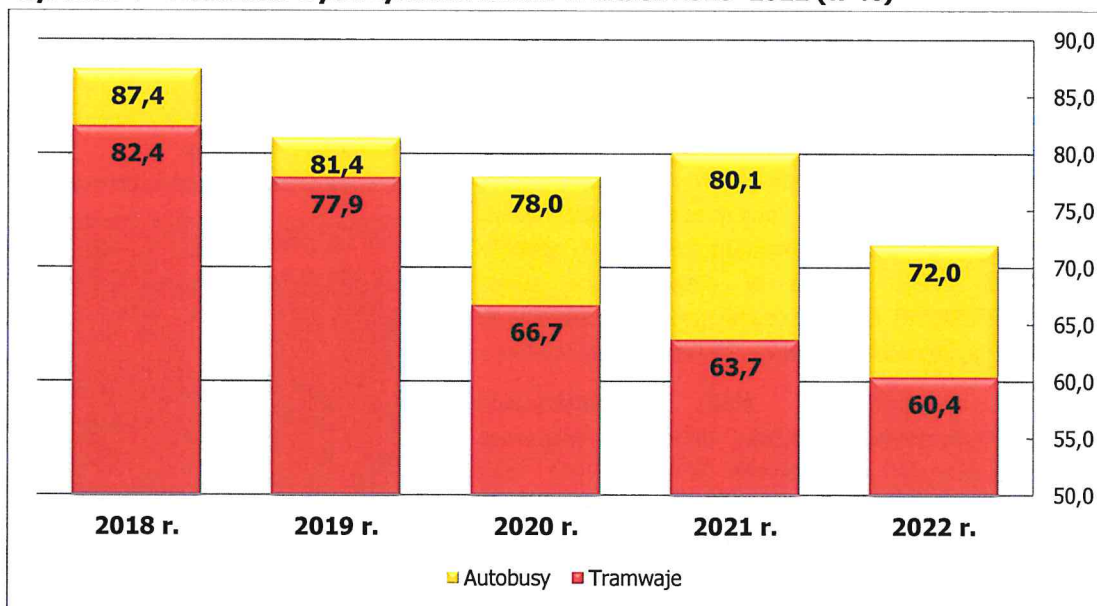
2.1.4. WSKAŹNIKI TECHNICZNO – EKSPLOATACYJNE

Średni wskaźnik gotowości technicznej taboru tramwajowego w roku 2022 był o 16,8 punktu procentowego większy od wskaźnika wykorzystania taboru. Wskaźnik gotowości technicznej świadczy o przygotowaniu tramwajów pod względem technicznym do codziennej eksploatacji. Wskaźnik ten był wystarczający, aby nawet przy wystąpieniu przypadków awarii, kolizji drogowych itp. Spółka zawsze posiadała pozostające w stanie gotowości do użycia dodatkowe wagony tramwajowe. Spadek wskaźnika wykorzystania taboru w latach 2021-2022 spowodowany był zmniejszeniem pracy przewozowej realizowanej taborem tramwajowym.

Wskaźnik gotowości technicznej w taborze autobusowym w roku 2022 był większy od wskaźnika wykorzystania taboru o 12,8 punktu procentowego. Wysoki wskaźnik gotowości technicznej w taborze autobusowym był odpowiedni dla zapewnienia potrzebnej liczby sprawnych autobusów przeznaczonych do codziennej eksploatacji, w tym w szczególności w zakresie komunikacji zastępczej, uruchamianej w związku z prowadzonymi na terenie miasta inwestycjami.

Tabela 8 - Wskaźniki techniczno-eksploatacyjne taboru w latach 2018–2022 (w %)

Wyszczególnienie	2018	2019	2020	2021	2022
Tramwaje					
Wskaźnik gotowości technicznej taboru	88,2	87,5	84,9	79,4	77,2
Wskaźnik wykorzystania taboru	82,4	77,9	66,7	63,7	60,4
Autobusy					
Wskaźnik gotowości technicznej taboru	89,9	88,8	88,5	87,8	84,8
Wskaźnik wykorzystania taboru	87,4	81,4	78,0	80,1	72,0

Rysunek 4 - Wskaźniki wykorzystania taboru w latach 2018–2022 (w %)

2.2. USŁUGI PRZEWOZOWE DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH TRANSPORTEM SPECJALISTYCZNYM

Zakład Przewozu Osób Niepełnosprawnych (ZPON) świadczy usługi przewozowe nieprzerwanie od 28 lat. MPK – Łódź Spółka z o.o. jako jedna z pierwszych spółek transportu miejskiego w Polsce nie tylko dostrzegła problem braku mobilności osób niepełnosprawnych, ale również podjęła trudne zadanie jego rozwiązania i w realizowaniu tej misji jest konsekwentna. Świadczą o tym zarówno dokonania historyczne, jak i działalność bieżąca, a aspekt mobilności niepełnosprawnych obywateli naszego miasta jest traktowany, jako jeden z ważniejszych czynników umożliwiających integrację tych osób.

Świadczenie przewozów specjalnych dla niepełnosprawnych mieszkańców Gminy Miasta Łódź, realizowane jest na podstawie Umowy FU/FC/U/50-00/11/W „O świadczenie usług publicznych w ramach organizacji lokalnego transportu zbiorowego” (w tym usług specjalnych) zawartej pomiędzy MPK - Łódź Spółka z o.o., a Gminą Miasta Łódź 28 lutego 2011 roku.

Usługi przewozowe osób niepełnosprawnych oparte są na dwóch zasadach:

- „drzwi – drzwi” - osoba niepełnosprawna znajduje się pod opieką pracowników Zakładu od chwili rozpoczęcia usługi, aż do jej zakończenia,
- „opiekun w trakcie transportu” - w ramach usługi przewozowej niepełnosprawni pasażerowie pozostają pod opieką wykwalifikowanych opiekunów pomagających w sprawnym i bezpiecznym

przemieszczaniu się z miejsca zamieszkania do pojazdu, w czasie podróży, a następnie z pojazdu do miejsca docelowego.

Bardzo istotnym dla Zakładu jest jego pozytywny wizerunek - rozpoznawalność i kojarzenie z wysoką jakością świadczonych usług, które przyświecają całej działalności Zakładu. Usługi przewozu osób niepełnosprawnych świadczone są co do zasady na terenie Gminy Miasta Łódź przez 7 dni w tygodniu, 16 godzin dziennie (od 6:00 do 22:00), także w dni świąteczne ze szczególnym priorytetem dla dzieci i młodzieży niepełnosprawnej objętej kształceniem specjalnym.

Realizacja zadań przewozowych możliwa jest dzięki sprawnie działającemu taborowi. Wysoki poziom techniczny posiadanych pojazdów osiągany jest poprzez stały monitoring, właściwy sposób eksploatacji, a także dzięki dobrej współpracy z zakładami naprawczymi prowadzącymi serwis pojazdów. W chwili obecnej Zakład Przewozu Osób Niepełnosprawnych dysponuje: 16 pojazdami marki FIAT Ducato, 4 Citroenami Jumperami oraz 3 MAN TGE 3.140 w pełni przystosowanymi do przewozu osób niepełnosprawnych. W ciągu ostatnich pięciu lat Spółka wymieniła 82,6% stanu taboru Zakładu w ramach kontynuowania przyjętej strategii wymiany taboru. W samym 2022 roku zakupiono 3 pojazdy przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych. Pozyskanie przez Spółkę nowych pojazdów skutkuje poprawą jakości świadczonej usługi pod względem komfortu przewozu oraz stabilizacją wydatków na naprawy i konserwacje eksploatowanego taboru.

Samochody przystosowane są do przewozu osób na wózkach inwalidzkich (wyposażone są w windy ułatwiające wprowadzenie wózków do przestrzeni pasażerskiej). Wyposażenie pojazdów zapewnia komfortowe warunki podróży dla pasażerów. ZPON posiada w dyspozycji w sumie 3 schodołazy LIFTCAR PT UNI 160 (o maksymalnym udźwigu do 160 kg), z obsługi, których przeszkoleni są wszyscy pracownicy.

Dzięki zaangażowaniu służb dyspozytorskich w optymalne wykorzystanie środków transportu osiągnięto efektywność przewozów na poziomie 79% (w 2021 roku 76,4%). Efektywność przewozów mierzona jest liczbą przejechanych wozokilometrów z pasażerem do ogólnej liczby wykonanych wozokilometrów. W 2022 w stosunku do 2021 roku odnotowano wzrost o 17,6 tys. przewiezionych pasażerów, który związany był przede wszystkim „luzowaniem” obostrzeń związanych z pandemią, w tym: zamknięciem szkół i ośrodków szkolno-wychowawczych, przychodni rehabilitacyjnych oraz wielu innych placówek, dla których Zakład świadczy usługi transportowe. To z kolei przelożyło się na zwiększenie liczby przejechanych wozokilometrów z pasażerem (w stosunku do 2021 roku wzrost o 22,8%, przy jednocześnie większej liczbie pasażerów o 23,7%).

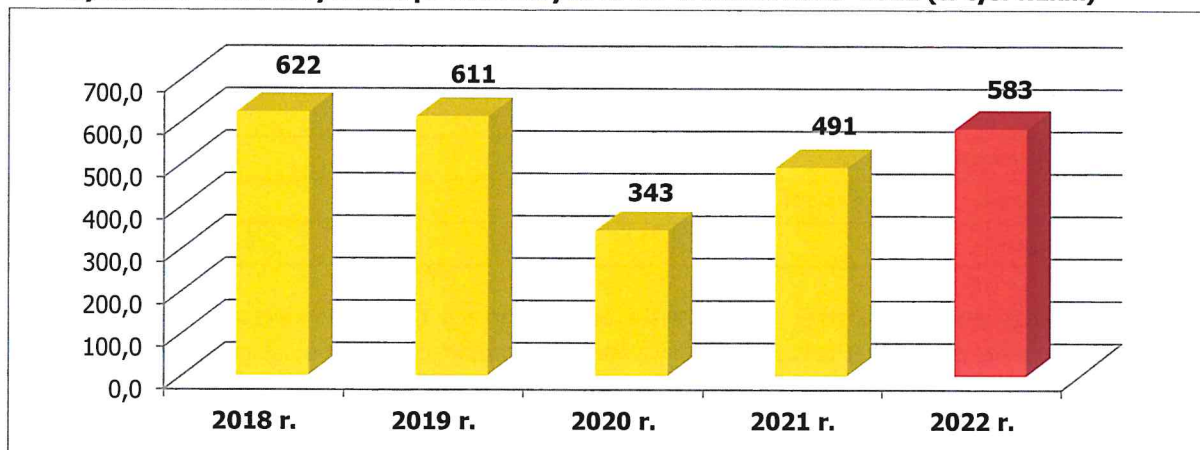
W 2022 roku osiągnięto 87% gotowość techniczną pojazdów do świadczenia usługi (spadek o 5 pp. w stosunku do 2021 roku). Nadzór nad sprawnym planowaniem przeglądów technicznych oraz napraw pojazdów, szybka reakcja na sytuacje awaryjne, a także dobra współpraca z serwisem zewnętrznym dają efekt w postaci skróconego czasu przestoju pojazdów w naprawie. Wskaźnik gotowości technicznej pojazdów mierzony jest liczbą pojazdów sprawnych technicznie do liczby pojazdów w inwentarzu.

Przewozy obsługiwane były przez 64 zatrudnionych, w tym 38 kierowców i 17 opiekunów pasażerów niepełnosprawnych. Jest to doświadczony zespół, wrażliwy na cierpienie i dysfunkcje drugiego człowieka, który zachowuje dobre relacje z pasażerami dbając o ich komfort i szczególne potrzeby.

Rysunek 5 – Przewóz niepełnosprawnych pasażerów

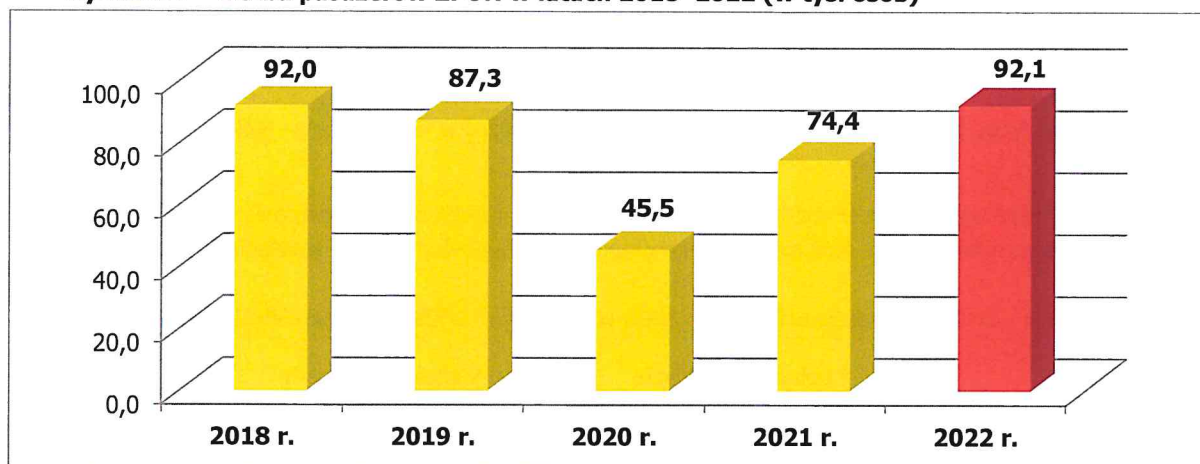


Rysunek 6 - Rozmiary zadań przewozowych ZPON w latach 2018–2022 (w tys. wzkm)



Klientami Zakładu Przewozu Osób Niepełnosprawnych są niepełnosprawni mieszkańcy Gminy Miasta Łódź. Z usług Zakładu korzystają klienci instytucjonalni oraz indywidualni w systemie abonamentowym, jak i jednorazowym. Zakład współpracuje ze szkołami, ośrodkami rehabilitacji, warsztatami terapii zajęciowej, placówkami szkolno-wychowawczymi, placówkami opiekuńczymi, stowarzyszeniami i wieloma innymi organizacjami.

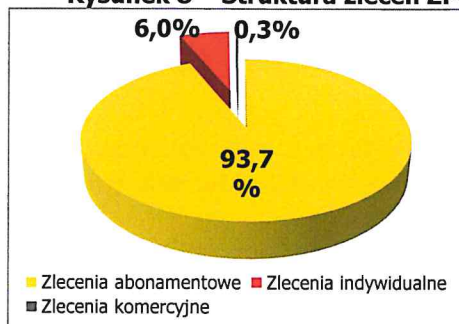
Rysunek 7 - Liczba pasażerów ZPON w latach 2018–2022 (w tys. osób)



W roku szkolnym 2021/2022 przyjęto do realizacji 367 zleceń abonamentowe, w tym:

- 289 to dzieci uczęszczające do szkół i ośrodków szkolno-wychowawczych (85,22% wszystkich zleceń abonamentowych),
- 78 pozostałych to uczestnicy warsztatów terapii zajęciowej (13,65%),
- 7 osób to niepełnosprawni aktywni zawodowo (1,13%).

Rysunek 8 – Struktura zleceń ZPON



Struktura zleceń jest zbliżona do lat poprzednich. Zakład obsługuje również zlecenia komercyjne dla osób niepełnosprawnych; są to głównie wyjazdy do innych miejscowości. Wśród klientów Zakładu największą grupą są pasażerowie korzystający z przejazdów abonamentowych; są to głównie dzieci niepełnosprawne uczęszczające do szkół podstawowych i ponadpodstawowych. Ceny za przejazdy nie uległy zmianie od 2006 roku. Są one ustalone w Umowie o świadczeniu usług publicznych w ramach organizacji lokalnego transportu zbiorowego.

Tabela 9 - Cennik usług ZPON

Rodzaj usługi	Cena za jeden przejazd
Abonament zbiorowy	7,00 zł
Abonament indywidualny	8,00 zł
Przejazd jednorazowy/okazjonalny	12,00 zł
Przejazd poza granice administracyjne M. Łodzi (cena za 1 km)	1,40 zł
Godzina postojowa	brak opłaty

Dzięki rekompensowaniu przez Gminę Miasta Łódź w ramach Umowy Powierzenia świadczenia usług Zakład jest w stanie, przy niskiej opłacie ze strony pasażerów, zapewnić poprawne usługi przewozowe osobom niepełnosprawnym, co przyczynia się do zmniejszenia poczucia wykluczenia społecznego tych osób.

W 2022 roku przewieziono o 17,7 tys. więcej pasażerów niż w roku 2021. Poziom przychodów w stosunku do 2021 roku wzrósł, co ma związek ze wzrostem rekompensaty Gminy Miasta Łódź.

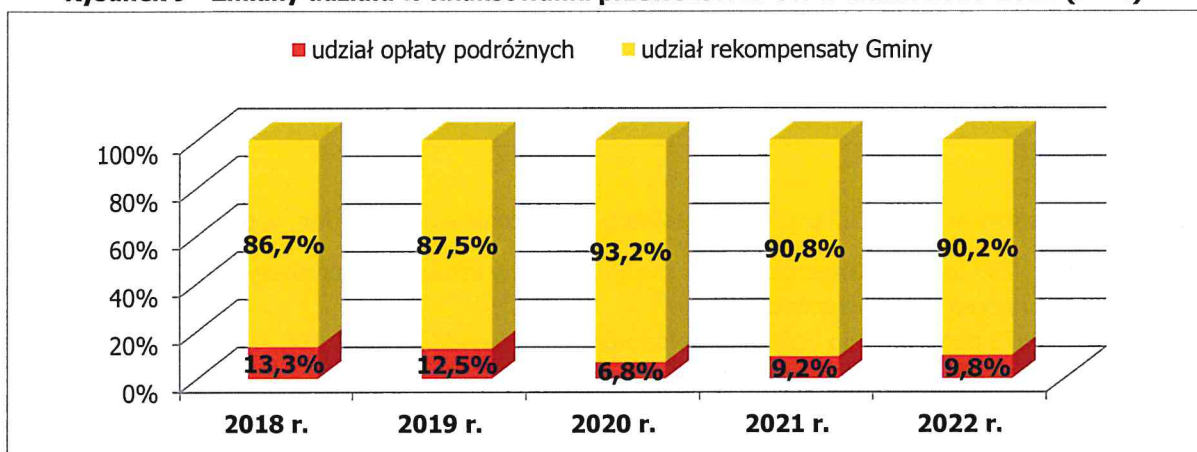
Tabela 10 - Przychody ZPON w latach 2018-2022 (w tys. zł)

Rok	2018	2019	2020	2021	2022
Przychody	6 023,9	6 296,0	6 844,3	7 181,1	8 238,3

W 2022 roku udział w finansowaniu przewozów był następujący:

- 7 433,7 tys. zł - rekompensata finansowana z budżetu Gminy Miasta Łódź – udział w finansowaniu – 90,2%;
- 804,5 tys. zł - opłaty wnoszone przez podróżnych – udział w finansowaniu - 9,8%;

W 2022 roku udział opłat wnoszonych przez podróżnych zwiększył się w porównaniu zarówno do roku 2021 i 2020 czego wynikiem jest mniejszy udział rekompensaty z budżetu Gminy w kosztach ZPON.

Rysunek 9 - Zmiany udziału w finansowaniu przewozów ZPON w latach 2018-2022 (w %)

Należy podkreślić, że zarówno skala zapotrzebowania na usługę, jak i fakt stałego spowolnienia ruchu miejskiego nie pozwalają w chwili obecnej na:

- dowóz wszystkich dzieci niepełnosprawnych do godziny 8.00 do placówek oświatowych,
- odbiór dzieci po zakończonych lekcjach według indywidualnego rozkładu zajęć szkolnych,
- zwiększenie liczby przewozów okazjonalnych - jednorazowych.

2.3. UTRZYMANIE, NAPRAWA, KONSERWACJA I REMONTY TORÓW, SIECI I PODSTACJI

W ramach Umowy Powierzenia Spółka zajmuje się również utrzymaniem, naprawą, konserwacją i remontami torów, sieci i podstacji.

W strukturze Spółki to zadanie wykonuje Zakład Torów i Sieci (ZTIS). Zakres zadań realizowanych przez ZTIS określają kilometry toru pojedynczego, liczba zwoznic i podstacji. Zmiany w zakresie robót torowo-sieciowych w latach 2018-2022 i wydarzenia determinujące te zmiany przedstawia poniższa tabela.

Tabela 11 - Opis infrastruktury obsługiwanej w latach 2018-2022

Wyszczególnienie	2018	2019	2020	2021	2022
Kilometry toru pojedynczego	250	224	224	221	203
Liczba zwoznic	483	433	433	429	405
Liczba podstacji	34	32	31	31	28

2018. wyłączono z eksploatacji dwie podstacje oraz tor i zwoznice w związku z zawieszeniem komunikacji tramwajowej na linii Zgierz-Ozorków,
2019. wyłączenie z ruchu trasy do Pabianic oraz trasy Lutomiernsk-Konstantynów,
2020. wyłączenie 1 podstacji w związku z rozpoczętą przebudową w ramach inwestycji "Łódzki Tramwaj Metropolitalny: etap Pabianice – Ksawerów",
2021. zastąpienie 4 rozjazdów łukami na ul. Wojska Polskiego,
2022. wyłączenie z ruchu torów w ulicy Przybyszewskiego, Rydza-Śmigłego, Gdańskiej, Pomorskiej i Legionów; ze względu na rozpoczęte przebudowy i remonty tymczasowo z obsługi odeszły 24 zwoznice; zlikwidowano podstację Brus, a podstacje Waclawa i Smugowa są wyłączone z eksploatacji, trwa ich remont.

Tabela 12 - Przychody i koszty z tytułu konserwacji, napraw i remontów torów, sieci i podstacji poza trasą ŁTR w latach 2018-2022 (w tys. zł)

Wyszczególnienie	2021	2022	
		Plan	Wykonanie
PRZYCHODY			
Konserwacje	13 825,9	18 908,8	20 981,8
- torów i urządzeń torowych	9 042,2	18 908,8	13 722,1
- sieci i urządzeń sieciowych	4 783,8		7 259,7
Remonty	8 058,2	3 562,5	4 002,8
- torów i urządzeń torowych	7 963,9	3 562,5	4 002,8
- sieci i urządzeń sieciowych	94,3		0,0
Razem	21 884,1	22 471,4	24 984,6
KOSZTY			
Konserwacje	13 089,8	18 266,2	19 962,8
- torów i urządzeń torowych	6 681,7	18 266,2	10 459,0
- sieci i urządzeń sieciowych	6 408,0		9 503,8
Remonty	8 058,2	3 562,5	4 002,8
- torów i urządzeń torowych	6 593,3	3 562,5	3 665,2
- sieci i urządzeń sieciowych	1 464,9		337,6
Razem	21 147,9	21 828,7	23 965,6

Koszty konserwacji, napraw i utrzymania torów i sieci (poza trasą ŁTR) wyniosły w 2022 roku 19 962,8 tys. zł z następującym podziałem na elementy infrastruktury:

- 10 459,0 tys. zł – tory,
- 6 868,2 tys. zł – sieci,
- 2 635,6 tys. zł – podstacje.

W 2022 roku przekroczono nakłady na konserwację i utrzymanie infrastruktury torowo-sieciowej przewidziane w Znowelizowanym Planie Rzeczowo-Finansowym na 2022 r. Przekroczenie wynikało z realizacji przez Zakład Torów i Sieci zaplanowanych zadań przy wyższych niż planowane wartościach zakupu materiałów i usług. Priorytetem dla Zakładu było bezpieczeństwo pasażerów podczas korzystania z usługi przewozowej środkami komunikacji tramwajowej.

Poza działalnością powierzoną, którą szczegółowo opisano powyżej, Zakład Torów i Sieci realizował w roku 2022 projekty na rzecz zewnętrznych podmiotów w ramach tzw. działalności ubocznej, o czym mowa szerzej w rozdziale 3.1.1.

2.4. SPRZEDAŻ BILETÓW, OBSŁUGA PASAŻERA I KONTROLA BILETOWA

2.4.1. SPRZEDAŻ BILETÓW



W 2022 roku sprzedaż biletów przez MPK - Łódź Spółka z o.o. odbywała się za pośrednictwem:

- 140 punktów sprzedaży biletów (2 punkty bezpośrednio prowadzone przez Spółkę, 138 punktów prowadzonych przez agentów Spółki),
- 21 automatów stacjonarnych typu BS-205 prowadzących sprzedaż wszystkich biletów okresowych i jednorazowych, zamontowanych na przystankach i skrzyżowaniach charakteryzujących się dużymi potokami pasażerskim, z możliwością uiszczenia opłat mandatowych,
- 232 automatów typu BM-102 prowadzących sprzedaż wszystkich biletów jednorazowych oraz okresowych (również innych przewoźników) zamontowanych w autobusach i tramwajach, z możliwością uiszczenia opłat mandatowych,
- 553 automatów typu EMtest prowadzących sprzedaż wszystkich biletów jednorazowych oraz okresowych (również innych przewoźników) zamontowanych w większości autobusów i tramwajów, z możliwością uiszczenia opłat mandatowych,
- 54 automatów typu BM-05 prowadzących sprzedaż wszystkich biletów jednorazowych oraz część okresowych, zamontowanych w autobusach i tramwajach,
- 45 automatów Ticomat 8010 prowadzących sprzedaż biletów jednorazowych, zamontowanych w autobusach Solaris Urbino 12 i tramwajach,
- 37 automatów stacjonarnych Mennicy Polskiej prowadzących sprzedaż wszystkich biletów okresowych i jednorazowych, zamontowanych na przystankach i skrzyżowaniach charakteryzujących się dużymi potokami pasażerskimi,
- sklepu internetowego www.migawka.lodz.pl prowadzącego sprzedaż biletów okresowych.

Alternatywą dla tradycyjnej formy sprzedaży biletów jednorazowych jest sprzedaż w postaci mobilnej za pośrednictwem telefonu komórkowego. Usługę tę oferowało 7 operatorów, z którymi MPK – Łódź Spółka z o.o. miało podpisane umowy, należą do nich:

aplikacja
Karty
Łódzianina

moBilet

SkyCash

mPay

GoPay

MintMobile

zBiletem.pl

Za pomocą aplikacji zBiletem.pl oraz Karty Łodzianina klienci mogli w 2022 r. zakupić bilety okresowe 30-dniowe i 90-dniowe.

Zgodnie z Umową Powierzenia zawartą z Gminą Miasta Łódź, Spółka jest rozliczana z wpływów (wpłaconych środków pieniężnych za zakupione bilety). W roku 2022 Spółka uzyskała przychody ze sprzedaży biletów w kwocie 176 983,2 tys. zł. Zwiększenie przychodów o udzielany prowadzącym sprzedaż agentom Spółki upust, który wyniósł w 2022 roku 4 926,5 tys. zł, pozwala ustalić koszt sprzedaży biletów w cenie nominalnej wynoszący 181 909,7 tys. zł.

Wpływy z biletów lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi w 2022 roku były wyższe o 59,95 mln zł (51,2% wzrostu) w porównaniu do 2021 roku. Wpływ na to miały dwie podwyżki biletów w marcu (30%) i październiku (10%) 2022r.

W 2022 roku wpływy ze sprzedaży biletów w sieci punktów sprzedaży MPK - Łódź Spółka z o.o. wyniosły 27 523,4 tys. zł (wzrost w stosunku do 2021 roku o 8 197,0 tys. zł), natomiast w sieci obcej 69 458,6 tys. zł (wzrost w stosunku do 2021 roku o 27 155,9 tys. zł).

W związku z szeroką dostępnością biletomatów mobilnych, ich obecnością we wszystkich pojazdach MPK – Łódź Spółka z o.o. i zaufaniem ze strony pasażerów do tego kanału dystrybucji, sprzedaż w 2022 roku wyniosła 50 819,3 tys. zł i wzrosła w stosunku do 2021 roku o 8 641,7 tys. zł.

Odnotowano duży wzrost sprzedaży za pośrednictwem telefonów komórkowych. Sprzedaż wzrosła w stosunku do roku 2021 o 15 575,5 tys. zł i wyniosła 28 399,4 tys. zł.

W 2022 roku kontynuowano sprzedaż poprzez elektroniczny system rozliczania przejazdów (tzw. taryfa przystankowa) (OPS – Open Payment System). Rozwiązanie polega na użyciu karty zbliżeniowej i płatności tylko za liczbę przejechanych przystanków. Przychody ze sprzedaży w 2022 roku z systemu OPS wyniosły 782,5 tys. zł i wzrosły w stosunku do 2021 roku o 380,6 tys. zł.

W 2022 roku, w stosunku do 2021 roku wzrosła wartość oraz liczba biletów sprzedanych za pośrednictwem sklepu internetowego www.migawka.lodz.pl. Wartość biletów wzrosła o 4 809,6 tys. zł (z poziomu 7 277,1 tys. zł do poziomu 12 086,7 tys. zł), natomiast liczba sprzedanych biletów wzrosła o 18 502 szt. (z poziomu 60 922 do 79 424).

W 2022 r. kontynuowano za pomocą Systemu MIGAWKA dystrybucję biletów komunikacji miejskiej Łodzi, Pabianic i Zgierza (w tym Wspólne Bilety Łódzko-pabianickie i Łódzko-zgierskie) oraz Wspólnego Biletu Aglomeracyjnego, który umożliwia podróżowanie komunikacją miejską w Łodzi, Pabianicach, Zgierz, Łasku, Zduńskiej Woli i Sieradzu oraz pociągami Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej i Przewozów Regionalnych. Bilety WBA, WBŁP i WBŁZ są dostępne we wszystkich Punktach Sprzedaży Biletów oraz w automatach biletowych i cieszą się zainteresowaniem ze strony mieszkańców gmin ościennych.

W celu zwiększenia sprzedaży biletów Spółka w roku 2022 podejmowała działania w zakresie:

- informowania pasażerów o:
 - istniejących liniach komunikacyjnych i rozkładach jazdy,
 - taryfie opłat za przejazdy oraz zasadach korzystania z lokalnego transportu zbiorowego,
 - innych usługach świadczonych przez przedsiębiorstwo,
- zapewnienia dostępności biletów odbiorcom detalicznym i hurtowym.

2.4.2. OBSŁUGA PASAŻERA

W ramach realizacji obsługi pasażera w 2022 Spółka na bieżąco informowała pasażerów o obowiązujących rozkładach jazdy, przebiegach linii komunikacyjnych, sieci sprzedaży biletów, przepisach porządkowych i taryfowych poprzez:

- 1) Informację przystankową, zawierającą:

- elektroniczne panele umieszczone na ważniejszych przystankach tramwajowych i obsługiwane przez Centrum Sterowania Ruchem ZDiT, które informują o czasie przyjazdu i oczekiwania na konkretny pojazd danej linii,
 - szczegółowe rozkłady jazdy,
 - schematy linii komunikacyjnych (w postaci pełnej i uproszczonej),
 - przepisy porządkowe i taryfowe (w biletomatach i na stronie mpk.lodz.pl),
 - informacje o zmianach w funkcjonowaniu komunikacji.
- 2) Informacje w trakcie podróży, czyli:
- tablice kierunkowe zewnętrzne i wewnętrzne,
 - numery telefonów: informacyjny, wypadkowy, składania skarg i wniosków,
 - głosowe informacje o przyjeździe tramwaju dla osób niewidzących oczekujących na przystanku,
 - głosowe zapowiedzi przystanków w pojazdach dla podróżujących pasażerów,
 - udzielanie informacji ustnych przez dyspozytorów oraz kierowców i motorniczych,
 - informacje o funkcjonowaniu linii podczas postojów na krańcówkach (pętlach) i przystankach,
 - informacja pasażerska w biletomatach mobilnych.
- 3) Inne kanały informacyjne, takie jak:
- telefon informacyjny - infolinia 42 638 90 20,
 - Internet:
 - www.mpk.lodz.pl
 - www.migawka.lodz.pl – w zakresie sprzedaży biletów i taryfy
 - www.facebook.com/mpklodz
 - www.facebook.com/trafficmpklodz
 - www.instagram.com/mpk_lodz
 - www.twitter.com/MPKLODZ

Po wprowadzeniu możliwości uregulowania opłaty dodatkowej za brak ważnego biletu za przejazd kartą płatniczą bezpośrednio u kontrolera w czytniku kontrolerskim dodana została możliwość opłaty również poprzez usługę BLIK.

Podobnie jak w latach ubiegłych w roku 2022 wszelkie skargi, uwagi i wnioski dotyczące świadczonych usług były kierowane do MPK – Łódź Spółka z o.o. za pośrednictwem:

- poczty,
- całodobowej infolinii 42 638 90 20,
- poczty elektronicznej o adresie: opiniempk@mpk.lodz.pl,
- platformy zgłoszeniowej portalu głosowego „Primespeech”,
- bezpośrednio – punktu kontaktu z pasażerem prowadzonego w budynku przy ul. Tramwajowej 6.

Spółka utrzymywała stały kontakt z pasażerami za pośrednictwem Biura Obsługi Klienta, Infolinii, Internetu oraz Punktu Obsługi Klienta. W ramach tego kontaktu Spółka przyjmowała wnioski i skargi pasażerów (przekazywane bezpośrednio lub za pośrednictwem mediów) i reagowała na nie zgodnie z obowiązującymi w Spółce procedurami.

2.4.3. KONTROLA BILETOWA

W 2022 roku, na podstawie Umowy o świadczenie usług publicznych w ramach organizacji lokalnego transportu zbiorowego zawartej z Gminą Miasta Łódź, Spółka prowadziła kontrole biletów wraz z windykacją należności wynikających z tytułu nałożonych opłat dodatkowych. Podstawowym celem kontroli biletowej, był wzrost wpływów pochodzących ze sprzedaży biletów, natomiast przeprowadzenie zakładanej liczby kontroli, czy też osiągnięcie wpływów z opłat dodatkowych stanowiły cele pośrednie.

W 2022 roku wykonano 249 677 kontroli (o 120 683 kontrole mniej niż w 2021 roku). Zmniejszenie liczby kontroli w stosunku do 2021 roku wynikało z tego, że zmieniony został sposób liczenia liczby kontroli - począwszy od roku 2022 wykonane kontrole liczone były na zespół kontrolerski. W latach ubiegłych kontrole były rozliczane indywidualnie na każdego kontrolera. Zmieniła się również minimalna liczba kontroli do wykonania przez Spółkę zgodnie z Umową Powierzenia i obecnie wynosi ona 19 000 kontroli miesięcznie z wyłączeniem miesięcy: lipca, sierpnia i grudnia, w których należy wykonać nie mniej niż 12 000 kontroli.

Liczba nałożonych opłat dodatkowych w stosunku do 2021 roku była wyższa o 32 648 i wyniosła 79 804. Na ten wzrost miało wpływ zatrudnienie większej liczby kontrolerów na umowę zlecenie niż w roku 2021 oraz większa aktywność kontrolerów w związku ze zniesieniem obostrzeń związanych z koronawirusem.

Tabela 13 - Kontrola biletów w latach 2018-2022

Rok	liczba wykonanych kontroli	liczba nałożonych opłat
2018	519 456	104 586
2019	514 525	91 439
2020	300 464	49 584
2021	370 360	47 156
2022	249 677	79 804

Wartość wpływów z wyegzekwowanych opłat dodatkowych wraz z odsetkami za przejazd bez ważnego biletu wyniosła w 2022 r. 12 245,9 tys. zł i była wyższa o 71% w stosunku do 2021 roku (7 179,4 tys. zł). Wzrost przychodów z opłat dodatkowych wynika z:

- ograniczeń w kontroli biletów w 2021 roku związanej z epidemią COVID-19,
- większej intensywności pracy ze strony kontrolerów,
- wzrostu cen biletów i opłat dodatkowych. Cena opłaty za jazdę bez biletu ustala się jako 3-krotność ceny biletu normalnego 30-dniowego na wszystkie linie strefy 1-szej. W 2022 roku były dwie podwyżki cen biletów.

Wskaźnik wartościowy skuteczności egzekucji opłat dodatkowych w 2022 r. wyniósł 55,1% i był niższy niż w 2021 roku o około 4 p.p.)

Tabela 14 - Skuteczność egzekucji opłat dodatkowych w latach 2018-2022 (w tys. zł)

Rok	Wartość nałożonych opłat	Wartość wpływów z opłat dodatkowych	Wskaźnik skuteczności egzekucji opłat dodatkowych
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4=3/2</i>
2018	25 828,6	8 031,1	31,1%
2019	21 816,4	6 953,6	31,9%
2020	10 684,2	4 946,6	46,3%
2021	12 104,7	7 179,4	59,3%
2022	22 205,3	12 245,9	55,1%

3. DZIAŁALNOŚĆ POMOCNICZA

Poza działalnością w ramach Umowy Powierzenia (finansowanej z budżetu Gminy Miasta Łódź) MPK - Łódź Spółka z o.o. wykorzystuje posiadane zasoby do rozwoju działalności pomocniczej, zewnętrznej. W tym zakresie realizacja zleconych prac jest wynikiem wygranych przetargów, w których uczestniczą Zakład Torów i Sieci i Zakład Techniki. W ostatnich latach usługi na rzecz kontrahentów zewnętrznych świadczył głównie Zakład Torów i Sieci, który wykonuje przede wszystkim prace na rzecz inwestycji miejskich. Zakład Techniki świadczył praktycznie tylko usługi wewnętrzne polegające na modernizacji tramwajów.

Tabela 15 - Przychody z działalności pomocniczej w latach 2018-2022 (w tys. zł)

Wyszczególnienie	2018	2019	2020	2021	2022
Usługi zewnętrzne	15 256,62	14 188,50	15 157,24	32 339,36	24 138,39
Usługi wewnętrzne	20 080,82	18 542,64	14 054,67	15 847,31	20 634,80
RAZEM	35 337,44	32 731,13	29 211,92	48 186,67	44 773,19

3.1. USŁUGI ZEWNĘTRZNE

3.1.1. USŁUGI TOROWO-SIECIOWE

W roku 2022 Zakład Torów i Sieci zaangażowany był głównie w prace związane z przebudową torowiska zajezdni Chocianowice oraz w ulicy Wojska Polskiego. Zakład realizował prace na podstawie wygranych przetargów, jako główny wykonawca lub podwykonawca robót.

3.1.2. USŁUGI REMONTU TABORU

W 2022 roku największym zrealizowanym zleceniem przez Zakład Techniki był przegląd serwisowy 42 wózków tramwajowych dla firmy Saatz Spółka z o.o. Wykonano też niewielkie zlecenia dla spółek komunikacyjnych posiadających tabor tramwajowy w Bydgoszczy i Elblągu (wymiana obręczy, reprofilacja kół).

3.1.3. SPRZEDAŻ MATERIAŁÓW

Sprzedaż materiałów ukształtowała się na niższym poziomie w stosunku do roku wcześniejszego. Sprzedaż dotyczy głównie złomu, a także zbędnych Spółce podzespołów i części tramwajowych oraz torowo-sieciowych.

3.1.4. POZOSTAŁE USŁUGI ZEWNĘTRZNE

Tak jak w poprzednich latach MPK - Łódź Spółka z o.o. generowała również przychody z pozostałych usług (m.in. najem, działalność muzeum, szkolenia prowadzących tramwaje i autobusy oraz usługi reklamowe).

Tabela 16 - Przychody z pozostałych usług zewnętrznych w latach 2018-2022 (w tys. zł)

Wyszczególnienie	2018	2019	2020	2021	2022
Wynajem	2 570,12	2 777,63	2 478,41	2 320,24	2 628,19
Muzeum – przychody ze sprzedaży biletów	17,33	15,08	2,99	5,57	9,38
Szkolenia na prowadzących pojazdy	882,53	249,49	6,59	15,05	6,60
Reklama - wszystkie nośniki	2 637,2	2 578,69	1 333,99	1 613,46	2 443,99
Pozostałe usługi	3 308,51	4 339,06	5 400,03	5 815,92	8 398,80
Razem	9 415,69	9 959,94	9 222,01	9 770,23	13 486,95

Najistotniejszymi pozycjami w ramach wynajmu są czynsze za dzierżawę paneli reklamowych i zajęcia pasa drogowego, refaktury za media oraz czynsze za wynajmowaną powierzchnię - na koniec 2022 roku wynajmowano (w nawiasie zmiana do 2021 roku):

- 634,62 m² powierzchni biurowej (spadek o 270,00 m²),
- 474,00 m² powierzchni magazynowej (wzrost o 15,53 m²),
- 7 610,00 m² gruntów (spadek o 9 750,00 m²).

Zmiany wynajmowanej powierzchni gruntów wynikają rezygnacji firmy KEMY w związku z zakończeniem prac torowych w kierunku Zgierza. Następcą nie był poszukiwany ze względu na plany inwestycyjne Spółki dotyczącej terenu zwolnionego przez firmę KEMY.

Obszerniejszy opis aktywności Spółki dotyczącej szkoleń prowadzących pojazdy znajduje się w rozdziale 7.2.1 Szkolenia.

Przychody z działalności reklamowej w roku 2022 i w poprzednich latach zostały zaprezentowane w poniższej tabeli. Po spadku sprzedaży usług w roku 2020 (początek pandemii COVID-19), w 2021 roku przychody te zaczęły rosnąć. Można już mówić o odbudowaniu wolumenu sprzedaży reklam z lat 2018-2019.

Tabela 17 - Przychody z reklamy w latach 2018-2022 (w tys. zł)

Wyszczególnienie	2018	2019	2020	2021	2022
Reklama na taborze	2 296,52	2 155,10	1 137,30	1 334,06	2 131,95
Reklama na budynkach	11,17	5,84	2,21	3,84	3,93
Reklama w międzyczorzu	69,51	67,94	50,31	55,57	59,91
Reklama na wiatkach	260,00	349,81	144,17	219,99	248,19
Razem	2 637,20	2 578,69	1 333,99	1 613,46	2 443,99

W ramach pozostałych usług największe znaczenie od strony przychodowej miała usługa serwisowa dla najmu długoterminowego pojazdów. Na podstawie umowy najmu, usługi serwisowe świadczone są przez wyspecjalizowane komórki Spółki, autoryzowane przez dostawców taboru, tak, że Spółka nie traci gwarancji na najmowane pojazdy, jednocześnie wynajmujący płaci Spółce wynagrodzenie pokrywające koszty usług serwisowych.

3.2. USŁUGI WEWNĘTRZNE

Jak co roku największy udział w działalności wewnętrznej miała modernizacja tramwajów.

Tabela 18 - Przychody z usług wewnętrznych w latach 2018-2022 (w tys. zł)

Wyszczególnienie	2018	2019	2020	2021	2022
Usługi wewnętrzne	20 080,82	18 542,64	14 054,67	15 847,31	20 634,80
produkcja i regeneracja na potrzeby własne	1 378,04	1 364,05	1 020,42	1 083,01	1 060,37
usuwanie uszkodzeń taboru	1 219,47	1 227,49	1 132,14	1 237,38	1 973,55
modernizacja tramwajów	14 234,11	13 287,96	10 111,78	12 196,22	15 789,11
pozostałe usługi wewnętrzne	3 249,20	2 663,14	1 790,33	1 330,70	1 811,77

Największy wpływ na wartość pozycji „Produkcja i regeneracja na potrzeby własne” miała produkcja części zamiennych podzespołów torowych (922,3 tys. zł) w związku z naprawami bieżącymi i konserwacjami. Pozostałą część przychodów stanowi regeneracja części do tramwajów.

Wzrost cen materiałów w 2022 roku istotnie odbił się na wzroście kosztów usuwania uszkodzeń tramwajów. Mimo spadku zadań przewozowych w 2022 roku wzrósł udział w przewozach tramwajami niskopodłogowymi. Koszty ich napraw po zdarzeniach drogowych są wyższe niż w przypadku tramwajów starszego typu, a w przypadku wagonów Pesa muszą być naprawiane u producenta, co również wpłynęło na wzrost w tej pozycji.

O ile w 2021 roku zmodernizowano 12 wagonów, to w 2022 zakończono prace przy 6 wagonach, a na 8 kolejnych modernizację rozpoczęto (typy modernizowanych tramwajów pokazano poniżej). W ramach przystosowania do eksploatacji w 5 wagonach CITYRUNNER zainstalowano system antykolizyjny. Kontynuowano prace nad modernizacją wagonu do szlifowania szyn i oddano wagon do użytku.

model tramwaju	805 Na	M8CN	Cityrunner	PESA	NF6D
zmodernizowane	2	-	2	-	2
rozpoczęto modernizację	-	4	1	1	2
przystosowane	-	-	5	-	-

Wartość pozycji „pozostałe usługi wewnętrzne” wynika przede wszystkim z kontynuowanych prac nad modernizacją torów i sieci poza obrysem budowanej hali na zajezdni Telefoniczna (922,9 tys. zł).

4. DZIAŁALNOŚĆ FINANSOWA

Tabela 19 - Przychody z działalności finansowej (w tys. zł)

Lp.	Treść	2021	2022	2022/2021 (%)
1	2	3	4	5=4/3
1	Odsetki	185,7	368,8	198,7%
1.1	- od należności	25,1	100,4	400,1%
1.2	- od środków na rachunkach i lokatach bankowych	13,9	0,3	1,9%
1.3	- od wartości mandatów (opłat dodatkowych)	146,6	268,2	182,9%
2	Przychody z tytułu gwarancji	0,0	2,5	-
	Razem	185,7	371,3	200,0%

i RZiS, str. 13, SF

W 2022 roku nastąpił wzrost przychodów z działalności finansowej w stosunku do 2021 roku, głównie w pozycji: „odsetki od opłat dodatkowych” oraz „odsetki od należności”.

Tabela 20 - Koszty z działalności finansowej (w tys. zł)

Lp.	Treść	2021	2022	2022/2021 (%)
1	2	3	4	5=4/3
1	Odsetki	4 376,8	12 025,0	274,7%
1.1	- od kredytów i obligacji	4 325,6	11 915,5	275,5%
1.2	- od zobowiązań	51,2	109,5	213,9%
2	Ujemne różnice kursowe	55,8	28,3	50,8%
3	Koszty uruchomienia kredytów i obligacji	2 386,6	661,5	27,7%
4	Utworzenie rezerw	3 125,1	5 762,7	184,4%
5	Koszty z tytułu sprzedaży wierzytelności	1,6	0,0	0,1%
6	Wycena zobowiązania z tyt. emisji papierów wartościowych wg SCN	13 477,8	3 501,1	26,0%
7	Pozostałe koszty	2 603,5	118,3	4,5%
	Razem	26 027,1	22 097,01	84,9%

i RZiS, str. 13, SF

W 2022 roku nastąpił spadek kosztów finansowych o 3,9 mln zł.

Najważniejszymi pozycjami, które spowodowały spadek kosztów finansowych były:

- „wycena instrumentów finansowych wg skorygowanej ceny nabycia” dokonywana przez aktuarium (spadek o 10,0 mln zł),
- „koszty uruchomienia kredytów i obligacji” (spadek o 1,7 mln zł) w związku z poczynionymi w 2021 roku opłatami dla banku PEKAO S.A. m.in. opłata za aneks do umowy obligacyjnej oraz koszty prowizji za uruchomienie obligacji – na skutek przeniesienia zobowiązań finansowych do PKOBP - nowego banku finansującego Spółkę.


Wzrost kosztów finansowych o 10,2 mln zł odnotowano w pozycji:

- „odsetki od kredytów i obligacji” w związku ze wzrostem stawek referencyjnych w 2022 roku (wzrost o 7,6 mln zł),
- „utworzenie rezerw” w związku z wekslem wystawionym przez Łódzki Urząd Wojewódzki a dotyczącym realizacji projektu ŁTR; wzrost wartości rezerwy ma związek ze wzrostem w 2022 roku odsetek ustawowych (wzrost wartości rezerwy o 2,6 mln zł).

5. POZOSTAŁA DZIAŁALNOŚĆ OPERACYJNA

Tabela 21 - Przychody z pozostałej działalności operacyjnej (w tys. zł)

Lp.	Treść	2021	2022	2022/2021 (%)
1	2	3	4	5=4/3
1	Zysk z tyt. rozchodu niefinansowych aktywów trwałych	0,0	905,6	-
2	Otrzymane odszkodowania z tyt. uszkodzeń majątku	2 928,1	3 380,1	115,4%
3	Dotacje, subwencje, dopłaty	14 557,2	16 395,1	112,6%
4	Rozwiązanie odpisu aktualizującego należności	80,3	3 655,5	4549,7%
5	Aktualizacja rezerw	721,8	1 546,1	214,2%
6	Inne	1 516,6	3 116,1	205,5%
6.1	- otrzymane kary i odszkodowania	545,2	1 708,3	313,3%
6.2	- darowizny	41,6	0,0	0,0%
6.3	- pozostałe (w tym mandaty)	929,8	1 407,9	151,4%
	Razem	19 804,0	28 998,5	146,4%

 RZIS, str. 13, SF

Głównymi czynnikami mającymi wpływ na wzrost poziomu przychodów z pozostałej działalności operacyjnej w 2022 roku w stosunku do roku poprzedniego (+9,2 mln zł) były:

- wzrost przychodów z tytułu odpisów aktualizujących o 3,6 mln zł w związku z zapłatą syndyka z podziału masy upadłościowej PKS Nowy Targ,
- wzrost przychodów z dotacji o 1,8 mln zł w związku z zapłatą dofinansowania z UE na zakup autobusów elektrycznych w wysokości 35,3 mln zł.

Tabela 22 - Koszty pozostałej działalności operacyjnej (w tys. zł)

Lp.	Treść	2021	2022	2022/2021 (%)
1	2	3	4	5=4/3
1	Strata z tyt. rozchodu niefinansowych aktywów trwałych	6 108,0	0,0	0,0%
2	Odszkodowania wypłacane poszkodowanym w wypadkach komunikacyjnych	254,4	180,1	70,8%
3	Koszty usuwania uszkodzeń majątku	3 381,1	4 560,6	134,9%
4	Odpis aktualizujący należności	70,0	187,3	267,4%
5	Rezerwy na przyszłe zobowiązania	305,2	471,5	154,5%
6	Inne	893,2	2 287,0	256,0%

6.1	- kary umowne	0,0	396,2	-
6.2	- koszty sądowe	813,0	911,4	112,1%
6.3	- pozostałe	80,2	979,3	1221,0%
	Razem	11 012,0	7 686,4	69,8%

RZiS, str. 13, SF

Na zmniejszenie kosztów pozostałej działalności operacyjnej w 2022 roku w stosunku do roku poprzedniego (-3,3 mln zł) złożyły się:

- brak straty z tytułu rozchodu niefinansowych aktywów trwałych. W 2021 roku w pozycji tej uwzględniona została strata wynikająca z likwidacji nieumorzonych środków trwałych związanych z systemami sterowania ruchem SOSR i RAPID wykorzystywanych w projekcie Łódzki Tramwaj Regionalny w wysokości 6,1 mln zł,
- wzrost kosztów usuwania uszkodzeń majątku o 1,2 mln zł,
- wzrost kosztów kar umownych o 0,4 mln zł w związku z zapłatą kary dla SESTO na podstawie zawartej ugody sądowej.

6. WYNIKI EKONOMICZNO – FINANSOWE SPÓŁKI

W 2022 roku MPK - Łódź Spółka z o. o. uzyskała na całej działalności przychód w łącznej kwocie 917 970,9 tys. zł i poniosła koszty w wysokości 900 690,8 tys. zł.

Osiągnięte przez Spółkę przychody były wyższe niż koszty działalności, co przełożyło się na zysk brutto Spółki w wysokości 17 280,1 tys. zł.

Na powyższy wynik finansowy brutto składają się:

- zysk na działalności operacyjnej (powierzonej, ŁTR i pomocniczej) 17 693,8 tys. zł,
- zysk na pozostałej działalności operacyjnej w kwocie 21 312,1 tys. zł,
- strata na działalności finansowej w kwocie -21 725,7 tys. zł.

6.1. PRZYCHODY

W 2022 roku uzyskano przychody z działalności ogółem w wysokości 917 970,9 tys. zł i były one wyższe od wykonania roku ubiegłego o 19,7%, głównie na skutek wzrostu przychodów ze sprzedaży biletów.

Tabela 23 - Przychody wg rodzaju działalności (w tys. zł)

Lp.	Treść	2021	2022	2022/2021 (%)
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5=4/3</i>
1.	Przychody za realizację usług świadczonych na rzecz Gminy Miasta Łódź	559 703,4	650 029,2	116,1%
	- usługi przewozowe	524 480,3	611 478,7	116,6%
	<i>w tym ŁTR</i>	27 842,2	29 196,3	104,9%
	- dystrybucja biletów, obsługa pasażera	13 339,0	13 565,9	101,7%
	- naprawy, utrzymanie i konserwacje, torów, sieci i podstacji	13 825,9	20 981,8	151,8%
	- remontów torów, sieci i podstacji	8 058,2	4 002,8	49,7%
2.	Pozostałe usługi przewozowe	50,8	66,1	130,2%
3.	Przychody z działalności pomocniczej	48 186,7	44 773,2	92,9%
	- usługi wewnętrzne	15 847,3	20 634,8	130,2%
	- usługi zewnętrzne	31 125,3	22 776,9	73,2%
	- sprzedaż materiałów	1 214,1	1 361,5	112,1%
4.	Przychody z przewozu osób niepełnosprawnych	7 181,1	8 238,3	114,7%
	- wpływy z biletów	659,5	804,5	122,0%
	- rekompensata miasta	6 521,5	7 433,7	114,0%
5.	Przychody finansowe	185,7	371,3	200,0%
6.	Pozostałe przychody operacyjne	19 804,0	28 998,5	146,4%
7.	Zmiana stanu produktów	5 978,0	-4 520,1	-75,6%
8.	Przychody ze sprzedaży biletów	117 032,5	176 983,2	151,2%
9.	Przychód z tytułu prowadzenia kontroli biletów	8 557,6	13 031,2	152,3%
	- wpływy z mandatów	5 876,4	10 371,2	176,5%
	- rekompensata miasta	1 525,1	1 053,5	69,1%
	- mandaty - sprawy sądowe	1 156,2	1 606,5	139,0%
	OGÓŁEM PRZYCHODY (1+2+3+...+9)	766 679,7	917 970,9	119,7%

Tabela 24 - Przychody z działalności powierzonej w latach 2021-2022 (w tys. zł)

Lp.	Treść	2021	2022	2022/2021 (%)
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5=4/3</i>
I.	Przychody ogółem (1+2)	766 679,7	917 970,9	119,7%
1.	Działalność powierzona przez Gminę Łódź:	539 907,8	629 320,1	116,6%
	- usługi przewozowe	496 638,0	582 282,3	117,2%
	- dystrybucja biletów, obsługa pasażera	13 339,0	13 565,9	101,7%
	- naprawy, utrzymanie i konserwacje, torów, sieci i podstacji	13 825,9	20 981,8	151,8%
	- remonty torów, sieci i podstacji	8 058,2	4 002,8	49,7%
	- przewóz osób niepełnosprawnych	6 521,5	7 433,7	114,0%
	- prowadzenie kontroli biletów	1 525,1	1 053,5	69,1%
2.	Razem pozostała działalność	226 771,9	288 650,7	127,3%

W ramach usług przewozowych poza działalnością powierzoną w Spółce wykonywane są na mocy odrębnej umowy zawartej z Gminą Miasta Łódź - przewozy na linii ŁTR. Przychody te w 2022 r. wyniosły 29 196,3 tys. zł i stanowiły 104,9% wykonania przychodów w 2021 roku.

Poza realizacją usług przewozowych liniowych zlecanych i opłacanych przez Gminę Miasta Łódź Spółka wykonuje w marginalnym zakresie inne usługi przewozowe środkami komunikacji miejskiej na podstawie zamówień zewnętrznych. W ramach tych usług wygenerowano w 2022 roku przychód w wysokości 66,1 tys. zł, co stanowi wzrost o 30,2% w stosunku do wartości przychodów roku poprzedniego.

Na działalności pomocniczej uzyskano przychody w wysokości 44 773,2 tys. zł. Stanowiły one 92,9% wielkości z roku 2021. Szczegółowo działalność pomocnicza została opisana w rozdziale nr 3.

6.2. KOSZTY

W roku 2022 koszty ogółem na działalności wyniosły 900 690,8 tys. zł i były wyższe o 18,6% niż w roku poprzednim.

Porównanie wykonania roku 2022 do 2021 wskazuje na:

- wzrost kosztów w pozycjach:
 - usługi przewozowe o 15,2%;
 - naprawy, utrzymanie i konserwacje torów, sieci i podstacji o 52,5%;
 - pozostałe usługi przewozowe o 31,3%;
 - usługi wewnętrzne działalności pomocniczej o 30,2%;
 - przewóz osób niepełnosprawnych o 12,9%;
 - koszt własny sprzedanych biletów o 51,9%;
 - koszt prowadzenia kontroli biletów o 50,4%.
- spadek kosztów w pozycjach:
 - dystrybucja biletów, obsługa pasażera o 19,3%;
 - remonty torów, sieci i podstacji o 50,3%;
 - usługi zewnętrzne działalności pomocniczej o 22,2%;
 - sprzedaż materiałów o 30,2%;
 - działalność finansowa o 15,1%;
 - pozostała działalność operacyjna o 30,2%.

Sumarycznie wzrost kosztów wyniósł dla Spółki 18,6%. Jest to skutek sytuacji gospodarczej jaka powstała w wyniku agresji Rosji na Ukrainę, która charakteryzowała się gwałtownym wzrostem cen surowców i energii. Wzrost ten przełożył się na wzrost kosztów części zamiennych i usług i spowodował, że wzrost kosztów dla Spółki był wyższy niż inflacja dla 2022 r. o 4,2 p.p., która wyniosła w całym 2022 roku 14,4 % r/r.

6.2.1. KOSZTY WEDŁUG RODZAJÓW DZIAŁALNOŚCI

Najważniejszą pozycją w kosztach, podobnie jak w roku 2021, były koszty poniesione na wykonanie usług świadczonych na rzecz Gminy Miasta Łódź. W 2022 roku udział kosztów tej grupy usług w kosztach ogółem zmniejszył się w porównaniu do roku poprzedniego z 71,8% do 70,7%. Był to głównie skutek wzrostu udziału kosztów własnych sprzedanych biletów.

W ramach usług przewozowych poza działalnością powierzoną Spółka wykonywała na mocy odrębnej umowy zawartej z Gminą Miasta Łódź przewozy na linii ŁTR. Koszty tych usług były wyższe niż w 2021 r. o 4% i wyniosły 28 983,1 tys. zł (stanowiąc 4,8% kosztów poniesionych na całej działalności przewozowej).

Tabela 25 - Koszty wg rodzajów działalności w latach 2021-2022 (w tys. zł)

Lp.	Treść	2021	2022	2022/2021 (%)
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5=4/3</i>
1.	Koszty realizacji usług świadczonych na rzecz Gminy Miasta Łódź	545 335,6	636 553,6	116,7%
	- usługi przewozowe, w tym:	520 197,7	599 522,9	115,2%
	*/ ŁTR	27 860,3	28 983,1	104,0%
	- dystrybucja biletów, obsługa pasażerów	10 295,5	8 308,1	80,7%
	- naprawy, utrzym. i konserwacja torów, sieci, podst.	13 089,8	19 962,8	152,5%
	- remonty torów, sieci, podst.	8 058,2	4 002,8	49,7%
	- aktualizacja rezerwy na świadczenia pracownicze	-6 305,6	4 757,0	-75,4%
2.	Koszty pozostałych usług przewozowych	34,5	45,3	131,3%
3.	Koszty działalności pomocniczej	36 182,6	36 427,2	100,7%
	- usługi wewnętrzne	15 847,3	20 634,8	130,2%
	- usługi zewnętrzne	19 947,0	15 521,5	77,8%
	- sprzedaż materiałów	388,3	270,9	69,8%
4.	Koszty przewozu osób niepełnosprawnych	6 939,5	7 838,2	112,9%
5.	Koszty działalności finansowej	26 027,1	22 097,0	84,9%
6.	Koszty pozostałej działalności operacyjnej	11 012,0	7 686,4	69,8%
7.	Zmiana stanu produktów	5 978,0	-4 520,1	-75,6%
8.	RAZEM (poz. 1 do poz.7)	631 509,3	706 127,5	111,8%
9.	Koszt własny sprzedanych biletów	119 723,9	181 909,7	151,9%
10.	Koszty prowadzenia kontroli biletów	8 411,4	12 653,5	150,4%
11.	OGÓŁEM KOSZTY	759 644,7	900 690,8	118,6%

Tabela 26 - Koszty działalności powierzonej w latach 2021-2022 (w tys. zł)

Lp.	Treść	2021	2022	2022/2021 (%)
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5=4/3</i>
I.	Koszty ogółem	759 644,7	900 690,8	118,6%
1.	Działalność powierzona przez Gminę Miasta Łódź:	539 131,8	623 305,2	115,6%
	- usługi przewozowe	492 337,4	570 539,8	115,9%
	- dystrybucja biletów i obsługa pasażera	10 295,5	8 308,1	80,7%
	- naprawy, utrzym. i konserwacja torów, sieci, podst.	13 089,8	19 962,8	152,5%
	- remonty torów, sieci, podst.	8 058,2	4 002,8	49,7%
	- przewóz osób niepełnosprawnych	6 939,5	7 838,2	112,9%
	- prowadzenie kontroli biletów	8 411,4	12 653,5	150,4%
2.	Razem pozostała działalność	220 512,9	277 385,6	125,8%

Poza realizacją usług przewozowych liniowych zleczanych i opłacanych przez Gminę Miasta Łódź Spółka wykonuje w marginalnym zakresie inne usługi przewozowe środkami komunikacji miejskiej na podstawie zamówień zewnętrznych. Są to pozostałe usługi przewozowe. Koszty tych usług wyniosły 45,3 tys. zł. Obowiązek, wynikający z Umowy Powierzenia, obligujący do zachowania charakteru podmiotu wewnętrznego powoduje, że Spółka przyjmuje wyłącznie zwyczajowo realizowane zlecenia np. usługi rozwożenia posiłków dla bezdomnych w okresie zimy lub okazjonalne przewozy osób prywatnych. Usługi te mają charakter uboczny dla Spółki.

Koszty działalności pomocniczej wyniosły w 2022 roku 36 427,2 tys. zł i były nieznacznie wyższe od wykonania roku poprzedniego. Szczegółowo działalności pomocnicza została opisana w rozdziale 3 Sprawozdania.

Koszty działalności finansowej i pozostałej działalności operacyjnej opisane zostały w rozdziałach 4 i 5.

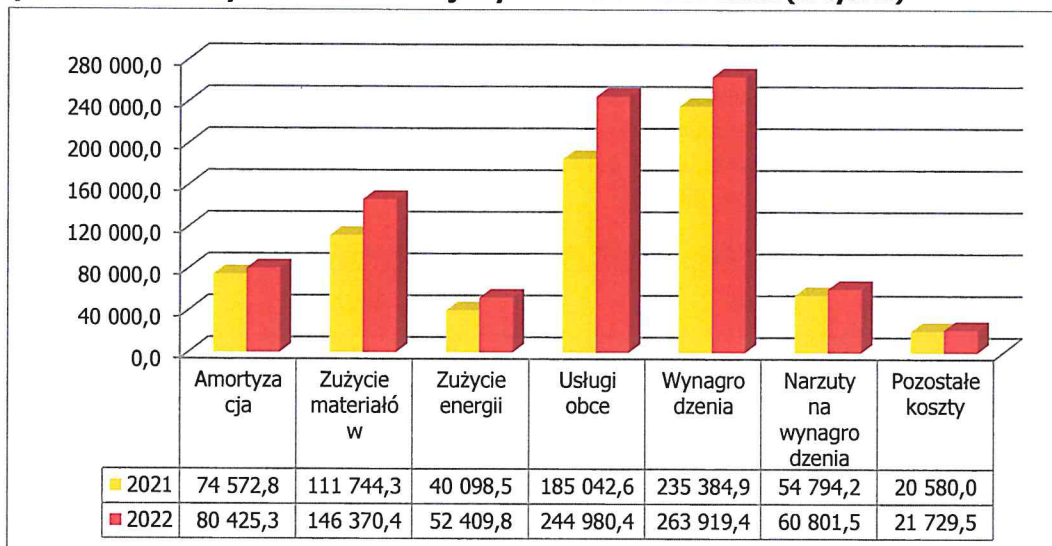
6.2.2. KOSZTY W UKŁADZIE RODZAJOWYM

Koszty rodzajowe w kwocie 870 636,5 tys. zł były wyższe w stosunku do wykonania roku poprzedniego (o 20,6%). Główny wpływ na wzrost kosztów miały koszty zużycia materiałów, zużycia energii oraz usług obcych, w tym głównie bilety. Pełne zestawienie kosztów rodzajowych prezentuje poniższa tabela i rysunek.

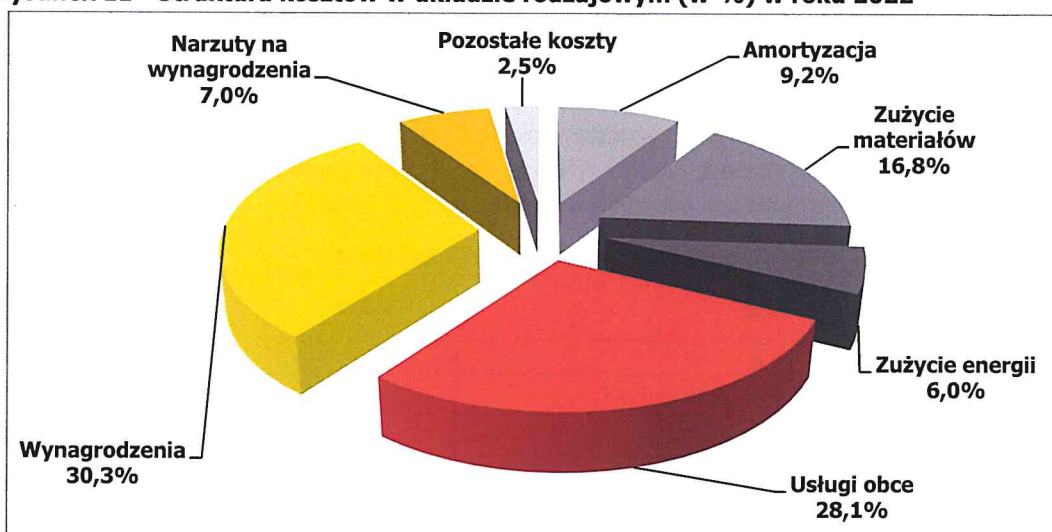
Tabela 27 - Koszty w układzie rodzajowym w latach 2021-2022 (w tys. zł)

Lp.	Treść	2021	2022	2022/2021 (%)
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5=4/3</i>
1.	Amortyzacja	74 572,8	80 425,3	107,8%
2.	Zużycie materiałów, w tym:	111 744,3	146 370,4	131,0%
	- pędnych	55 770,9	84 816,8	152,1%
	- ogumienia	865,4	967,1	111,8%
	- części zamiennych	28 771,5	29 623,4	103,0%
	- pozostałych, w tym:	26 336,5	30 963,2	117,6%
	<i>*/ bilety</i>	<i>14 139,2</i>	<i>19 027,6</i>	<i>134,6%</i>
3.	Zużycie energii, w tym:	40 098,5	52 409,8	130,7%
	- trakcyjnej	33 652,1	44 538,3	132,3%
	- pozostałej elektrycznej	1 703,6	2 492,6	146,3%
	- ciepłej, wody i gazu	4 742,8	5 378,9	113,4%
4.	Usługi obce, w tym:	185 042,6	244 980,4	132,4%
	- konserwacji i remontu budynków i budowli	726,4	1 369,3	188,5%
	- transportu i sprzętu	13 381,1	11 672,2	87,2%
	- łączności (telekom.)	481,9	339,2	70,4%
	- utrzymanie czystości pomieszczeń budynków, taboru	11 722,0	11 376,7	97,1%
	- dozoru mienia	3 840,4	4 166,2	108,5%
	- usługi utrzymania ekspedycji	210,7	210,0	99,7%
	- dzierżawa majątku Gminy Miasta Łódź	11 707,9	11 707,9	100,0%
	- pozostałe, w tym:	142 972,4	204 138,9	142,8%
	<i>*/ bilety</i>	<i>105 584,8</i>	<i>162 882,2</i>	<i>154,3%</i>
5.	Wynagrodzenia	235 384,9	263 919,4	112,1%
6.	Narzuty na wynagrodzenia, w tym:	54 794,2	60 801,5	111,0%
	- ZFŚS	6 322,4	6 455,7	102,1%
7.	Pozostałe koszty, w tym:	20 580,0	21 729,5	105,6%
	- PFRON	4 646,3	4 995,5	107,5%
	- podatek od nieruchomości	7 412,3	7 580,4	102,3%
	- ubezpieczenia majątkowe	4 288,4	4 455,4	103,9%
	- podatek od śr. transportowych	633,8	589,0	92,9%
	- inne (łącznie z podatkiem VAT)	3 599,2	4 109,1	114,2%
8.	Koszty w układzie rodzajowym	722 217,2	870 636,5	120,6%

Rysunek 10 - Koszty w układzie rodzajowym w latach 2021-2022 (w tys. zł)



Rysunek 11 - Struktura kosztów w układzie rodzajowym (w %) w roku 2022



W 2022 roku w stosunku do roku poprzedniego uległa zmianie struktura kosztów rodzajowych. Zmiany te spowodowane były głównie wzrostem w grupie zużycia materiałów (o 1,3 punktu procentowego), zwiększeniem kosztu usług obcych (o 2,5 punktu procentowego) i kosztu zużycia energii (o 0,5 punktu procentowego) co spowodowało spadek udziału w innych grupach: amortyzacji (o 1,1 punktu procentowego), wynagrodzeń i narzutów na wynagrodzenia (łącznie o 2,9 punktu procentowego) oraz pozostałych kosztów (o 0,4 punktu procentowego).

Koszty amortyzacji wzrosły w roku 2022 w porównaniu do roku 2021 (o 7,8%). W 2022 r. zrealizowano dostawę nowego taboru autobusowego tj. 31 autobusów (z podpisanej w lipcu 2021 r. umowy) oraz 17 autobusów elektrycznych. W zakresie taboru tramwajowego przeprowadzono również prace modernizacyjne. Zakupiono także inne nowe ŚT, o czym mowa w rozdziale 8.1.

Wartość zużycia materiałów ogółem w 2022 r. wyniosła 146 370,4 tys. zł i była o 31,0% wyższa niż w roku poprzednim. Zwiększenie kosztów zużycia materiałów wystąpiło w następujących pozycjach:

- zużycie materiałów pędnych – wzrost o 29 045,9 tys. zł, którego przyczyną była wyższa cena oleju napędowego w porównaniu do roku poprzedniego - średnia jednostkowa cena zakupu paliwa zwiększyła się o 56,0%,
- ogumienie – wzrost o 101,7 tys. zł,

- zużycie części zamiennych – wzrost o 851,8 tys. zł, w tym wzrost głównie części zamiennych tramwajowych o 2 002,6 tys. zł na skutek wyższych kosztów dot. modernizacji tramwajów przy jednoczesnym spadku części zamiennych torowo-sieciowych (spadek łącznie o 2 266,6 tys. zł) na skutek niższej realizacji zewnętrznych robót torowo-sieciowych w porównaniu do poprzedniego roku,
- zużycie pozostałych materiałów, w tym biletów sprzedawanych w formie papierowej – wzrost o 4 888,4 tys. zł (na wzrost w tej pozycji wpłynęły dwie podwyżki biletów w 2022 roku, o których zdecydowała Rada Miejska w Łodzi).


Tabela 28 - Koszty zużycia części zamiennych wg rodzaju części w latach 2021-2022 (w tys. zł)

Lp.	Treść	2021	2022	2022/2021 (%)
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5=4/3</i>
1.	Części zamienne tramwajowe	14 832,5	16 835,1	113,5%
2.	Części zamienne autobusowe	5 835,3	6 459,4	110,7%
3.	Części torowe	4 264,3	2 739,4	64,2%
4.	Części sieciowe	3 092,5	2 350,9	76,0%
5.	Części samochodowe	26,0	38,4	147,5%
6.	Pozostałe części zamienne	720,9	1 200,2	166,5%
7.	Razem części zamienne	28 771,5	29 623,4	103,0%

Wartość zużycia mediów wyniosła w 2022 r. 52 409,8 tys. zł. Wzrosła w stosunku do roku poprzedniego o 30,7%. Koszty zużycia energii trakcyjnej i pozostałej elektrycznej wzrosły łącznie o 11 675,2 tys. zł (w 2022 r. obowiązywała nowa umowa na dostawę energii, w której koszt energii czynnej wyniósł już 479,1 zł/MWh; dla porównania w 2021 r. obowiązywała umowna cena w wysokości 318,1 zł/MWh).

Tabela 29 - Koszty usług obcych w latach 2021-2022 (w tys. zł)

Lp.	Treść	2021	2022	2021/2020 (%)
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5=4/3</i>
1.	Usługi konserwacji i remontu budynków i budowli	726,4	1 369,3	188,5%
2.	Usługi transportu (podwykonawstwo usług)	13 381,1	11 672,2	87,2%
3.	Usługi łączności (telekomunikacji)	481,9	339,2	70,4%
4.	Utrzymanie czystości pomieszczeń, budynków, taboru	11 722,0	11 376,7	97,1%
5.	Dozór mienia	3 840,4	4 166,2	108,5%
6.	Koszty utrzymania ekspedycji	210,7	210,0	99,7%
7.	Dzierżawa majątku Gminy Miasta Łódź	11 707,9	11 707,9	100,0%
8.	Pozostałe usługi obce, w tym:	142 972,4	204 138,9	142,8%
	- usługi przewozowe (Spółdzielnia)	3 220,3	3 527,7	109,5%
	- remonty torów i sieci oraz wynajem sprzętu	5 186,6	3 720,5	71,7%
	- czynsze i dzierżawy (poza majątkiem Gminy Miasta Łódź)	7 266,7	5 477,8	75,4%
	- wywóz nieczystości oraz wynajem sanitariatów	1 207,4	1 444,8	119,7%
	- usługi bankowe	201,1	225,3	112,1%
	- konserwacje, przeglądy, naprawy ŚT	2 091,3	2 390,5	114,3%
	- ekspertyzy techniczne, wyceny, opinie prawne	1 299,9	1 044,1	80,3%
	- prace remontowe i serwisowe tramwajów i autobusów	14 535,1	20 626,5	141,9%
	- pozostałe, w tym:	107 963,9	165 681,7	153,5%
	*/ bilety	105 584,8	162 882,2	154,3%
9.	Razem usługi obce	185 042,6	244 980,4	132,4%

 Tabela nr 26, str. 40, SF

W 2022 roku odnotowano wzrost kosztów usług obcych o 32,4%. Zwiększenie kosztów wystąpiło m.in. w zakresie kosztów:

- usług konserwacji i remontu budynków i budowli – wieloletnie zaległości w dokonywaniu remontów budynków i budowli i ograniczanie się tylko do niezbędnych prac konserwacyjnych skutkowało w 2022 r. koniecznością przeprowadzenia w większym zakresie prac remontowych mających na celu utrzymanie obiektów w odpowiednim stanie technicznym (szczegółowo o remontach opisano w rozdziale 8.2 Sprawozdania),
- usług dozoru mienia – wzrost minimalnego wynagrodzenia w gospodarce skutkowało renowacją cen usług przez podmiot świadczący te usługi,
- usług przewozowych tzw. Spółdzielni – w 2022 r. wykonawca usługi wystąpił o wzrost wynagrodzenia z tytułu realizacji umowy na skutek presji płacowej ze strony zatrudnionych u niego pracowników,
- prac remontowych i serwisowych tramwajów i autobusów – w 2022 r. Spółka przez cały rok ponosiła koszty związane z najmem długoterminowym 20 szt. autobusów dostarczonych w grudniu 2021 r. oraz od marca 2022 r. od kolejnych 31 szt. autobusów dostarczonych z początkiem roku,
- biletów elektronicznych sprzedawanych poprzez doładowania kart płatniczych – wzrost o 57 297,4 tys. zł (dwie podwyżki biletów w 2022 r.).

Jednocześnie w zakresie usług obcych nastąpił spadek kosztów m.in. w zakresie:


- usług transportowych - Spółka w mniejszym stopniu korzystała z usług podwykonawcy,
- remontów torów i sieci oraz wynajmu sprzętu – spadek wynikał z niższego zakresu remontów torów i sieci zleconego przez Miasto oraz zewnętrznych usług torowo-sieciowych,
- czynszów i dzierżaw – z początkiem 2022 roku zakończyła się umowa na dzierżawę wraz serwisem 533 szt. biletomatów mobilnych z dotychczasowym wieloletnim wykonawcą, kolejna umowa z nowym wykonawcą zaowocowała obniżeniem kosztów.

W 2022 r. odnotowano wzrost kosztów wynagrodzeń o 12,1% oraz narzutów na wynagrodzenia o 11,0% w porównaniu do roku poprzedniego. W zakresie dotyczącym wynagrodzeń osobowych wzrost ten wynika z dokonanych dwukrotnie w ciągu roku przeszerogowań pracowników, wypłaconych kwot szczególnych a także ze wzrostu minimalnego wynagrodzenia za pracę (o 7,5% w porównaniu do roku poprzedniego).

Pozostałe koszty rodzajowe były wyższe niż w roku poprzednim o 5,6%. O zwiększeniu tych kosztów zdecydowały głównie wzrosty kosztów w pozycjach: PFRON (o 7,5%), podatek od nieruchomości (o 2,3%), ubezpieczenia majątkowe (o 3,9%) oraz inne koszty (o 14,2%).

Tabela 30 - Pozostałe koszty w latach 2021-2022 (w tys. zł)

Lp.	Wyszczególnienie	2021	2022	2022/2021 (%)
1	2	3	4	5=4/3
1.	Pozostałe koszty	20 580,0	21 729,5	105,6%
2.	PFRON	4 646,3	4 995,5	107,5%
3.	Podatek od nieruchomości	7 412,3	7 580,4	102,3%
4.	Ubezpieczenia majątkowe	4 288,4	4 455,4	103,9%
5.	Podatek od środków transportowych	633,8	589,0	92,9%
6.	Inne (łącznie z podatkiem VAT)	3 599,2	4 109,1	114,2%

 Tabela nr 27, str. 40, SF

W zakresie innych kosztów rodzajowych najwyższy nominalny wzrost dotyczył pozycji „Inne podatki i opłaty”, w tym wzrost z tytułu opłat za korzystanie z przystanków (w 2022 r. Spółka przez cały już rok ponosiła wyższe koszty z tytułu naliczania od III kwartału 2021 r. przez Operatora opłaty za linie zastępcze i przystanki tymczasowe) oraz pozycji „Koszty reklamy” (po okresie pandemii Spółka wracała do promowania usług m.in. poprzez emisje spotów reklamowych, umieszczanie banerów itp.)

Tabela 31 - Inne koszty rodzajowe w latach 2021-2022 (w tys. zł)

Lp.	Wyszczególnienie	2021	2022	2022/2021 (%)
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5=4/3</i>
1.	Inne koszty rodzajowe, w tym:	3 599,2	4 109,1	114,2%
2.	VAT obciążający koszty	49,5	78,2	158,1%
3.	Inne podatki i opłaty	2 939,8	3 153,9	107,3%
4.	Podróże służbowe	44,9	89,1	198,4%
5.	Ryczałty za używanie samochodów prywatnych	77,6	97,3	125,4%
6.	Koszty reprezentacji	9,3	5,9	63,4%
7.	Koszty reklamy	229,1	474,2	206,9%
8.	Pozostałe koszty	249,1	210,6	84,6%

6.2.3. KOSZTY WEDŁUG UKŁADU KALKULACYJNEGO

Jak co roku w MPK - Łódź Spółka z o.o. prowadzona była również ewidencja kosztów usług przewozowych w układzie kalkulacyjnym.

W zakresie komunikacji autobusowej koszty wzrosły w stosunku do poprzedniego roku o 20,2%. Zadania przewozowe w zakresie komunikacji autobusowej zrealizowano na podobnym poziomie co w 2021 roku.

Najwyższy wzrost kosztów odnotowano w zakresie materiałów pędnych tj. o ponad 28 mln zł na skutek wyższych cen oleju napędowego.

W 2022 r. Spółka rozpoczęła eksploatację pierwszych autobusów elektrycznych stąd w koszty usług przewozowych odnoszone są koszty zużycia energii trakcyjnej.

Wzrost kosztów płac o 12,5% w porównaniu do roku poprzedniego wynika z przeprowadzonych przeseregowań pracowników w 2022 r. Dodatkowo w całym roku występowały braki kadrowe w grupie kierowców autobusów i w konsekwencji konieczność uruchamiania pracy w godzinach nadliczbowych.

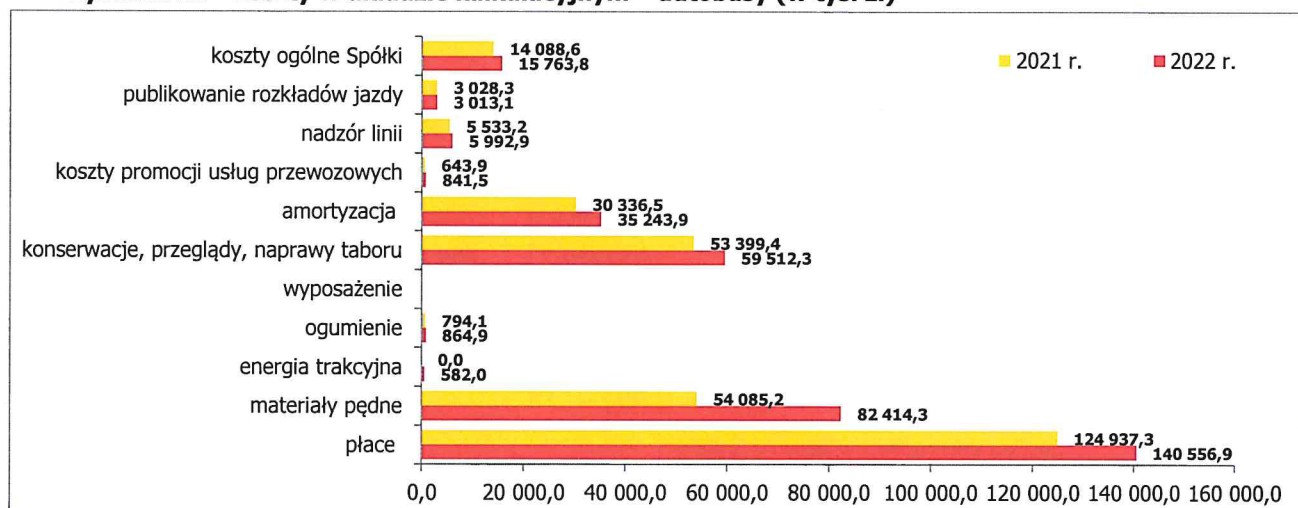
Odzwierciedleniem wzrostu w pozycji konserwacje, naprawy taboru, pozostałe koszty jest wzrost kosztów związany m.in. z usługami dozoru mienia, usługami związanymi z najmem długoterminowym kolejnych autobusów oraz ze wzrostem kosztów zużycia części zamiennych autobusowych.

Koszty amortyzacji były wyższe. Dostawa nowego taboru autobusowego to jednocześnie wyższe odpisy amortyzacyjne.

Tabela 32 - Koszty komunikacji autobusowej - w układzie kalkulacyjnym (w tys. zł)

Lp.	Wyszczególnienie	Wykonanie		2022/2021 (%)
		2021	2022	
1	2	3	4	5=4/3
1.	Koszty eksploatacji	264 196,4	320 015,8	121,1%
1.1	płace	124 937,3	140 556,9	112,5%
1.2	materiały pędne	54 085,2	82 414,3	152,4%
1.3	energia trakcyjna	0,0	582,0	-
1.4	ogumienie	794,1	864,9	108,9%
1.5	wyposażenie	0,0	0,0	21,7%
1.6	konserwacje, naprawy taboru, pozostałe koszty	53 399,4	59 512,3	111,4%
1.7	amortyzacja	30 336,5	35 243,9	116,2%
1.8	koszty promocji usług przewozowych	643,9	841,5	130,7%
2.	Nadzór linii	5 533,2	5 992,9	108,3%
3.	Publikowanie rozkładów jazdy	3 028,3	3 013,1	99,5%
4.	Koszty ogólne Spółki	14 088,6	15 763,8	111,9%
5.	Razem koszty usług przewozowych	286 846,6	344 785,6	120,2%

Rysunek 12 - Koszty w układzie kalkulacyjnym – autobusy (w tys. zł)



W zakresie komunikacji tramwajowej odnotowano wzrost kosztów o 9,2% przy jednoczesnym wzroście zadań przewozowych tramwajowych o 193,3 tys. wzkm.

Największy nominalny wzrost kosztów nastąpił w pozycji energia trakcyjna (na skutek wzrostu kosztów za energię czynną w związku z obowiązywaniem nowej umowy na dostawę energii).

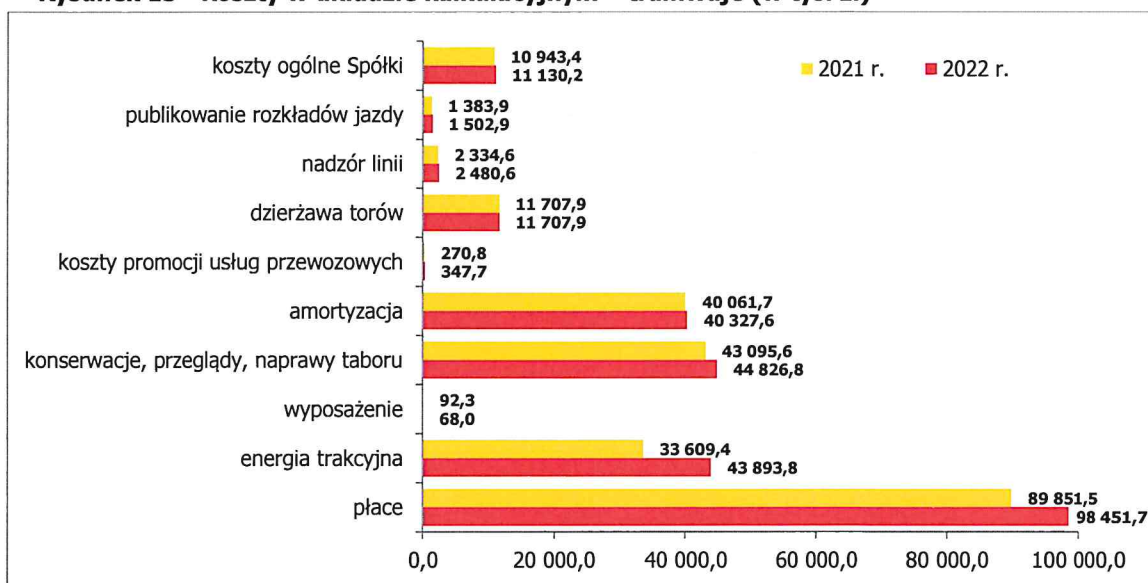
Koszty płac w roku 2022 w stosunku do roku poprzedniego wzrosły o 9,6% co wynika z dokonanych przeszerogowań pracowników.

Koszty amortyzacji w 2022 roku były porównywalne do roku poprzedniego (wzrost o 0,7%). Jest to skutek, braku dostaw nowego taboru oraz minimalnego zakresu prac modernizacyjnych w tym zakresie (zwieszających jego wartość).

Tabela 33 - Koszty komunikacji tramwajowej - w układzie kalkulacyjnym (w tys. zł)

Lp.	Wyszczególnienie	Wykonanie 2021	Wykonanie 2022		2022/20201 (%)
			Razem T	w tym ŁTR	
1	2	3	4	5	6=4/3
1.	Koszty eksploatacji	218 689,2	239 623,5	27 224,9	109,6%
1.1	płace	89 851,5	98 451,7	4 036,5	109,6%
1.2	energia trakcyjna	33 609,4	43 893,8	3 589,1	130,6%
1.3	wyposażenie	92,3	68,0	0,0	73,7%
1.4	konserwacje., naprawy taboru, poz. koszty	43 095,6	44 826,8	8 268,7	104,0%
1.5	amortyzacja	40 061,7	40 327,6	11 330,5	100,7%
1.6	koszty promocji usług przewozowych	270,8	347,7	0,0	128,4%
1.7	dzierżawa torów	11 707,9	11 707,9	0,0	100,0%
2.	Nadzór linii	2 334,6	2 480,6	0,0	106,3%
3.	Publikowanie rozkładów jazdy	1 383,9	1 502,9	417,6	108,6%
4.	Koszty ogólne Spółki	10 943,4	11 130,2	1 340,6	101,7%
5.	Razem koszty usług przewozowych	233 351,1	254 737,3	28 983,1	109,2%

Rysunek 13 - Koszty w układzie kalkulacyjnym – tramwaje (w tys. zł)




6.3. RACHUNEK ZYSKÓW I STRAT

Rok 2022 MPK - Łódź Spółka z o.o. zakończyła zyskiem brutto w kwocie 17 280,1 tys. zł oraz wynikiem netto w wysokości 7 777,8 tys. zł.

Tabela 34 - Rachunek wyników wg rodzajów działalności ogółem (w tys. zł)

Lp.	Treść	2021	2022	2022/2021 (%)
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5=4/3</i>
A.	PRZYCHODY	766 679,7	917 970,9	119,7%
1.	Przychody działalności operacyjnej	746 690,0	888 601,1	119,0%
2.	Przychody pozostałe operacyjne	19 804,0	28 998,5	146,4%
3.	Przychody finansowe	185,7	371,3	200,0%
B.	KOSZTY	759 644,7	900 690,8	118,6%
1.	Koszty działalności operacyjnej	722 605,6	870 907,3	120,5%
2.	Koszty pozostałe operacyjne	11 012,0	7 686,4	69,8%
3.	Koszty finansowe	26 027,1	22 097,0	84,9%
C.	WYNIK	7 035,0	17 280,1	245,6%
1.	Wynik na działalności operacyjnej	24 084,5	17 693,8	73,5%
2.	Wynik na pozostałej działalności operacyjnej	8 792,0	21 312,1	242,4%
3.	Wynik na działalności finansowej	-25 841,5	-21 725,7	-
D.	WYNIK FINANSOWY BRUTTO	7 035,0	17 280,1	245,6%
E.	Podatek dochodowy	2 881,1	9 502,2	329,8%
F.	WYNIK FINANSOWY NETTO	4 153,9	7 777,8	187,2%

 Tabela nr 20, str. 36, SF

Na poszczególnych rodzajach działalności Spółka osiągnęła następujące wyniki:

- zysk na pozostałej działalności przewozowej o wartości 20,9 tys. zł,
- zysk na przewozach osób niepełnosprawnych w kwocie 400,1 tys. zł, wpływy z opłat wnoszonych przez pasażerów wynoszące 804,5 tys. zł oraz rekompensata z budżetu Gminy Miasta Łódź w kwocie 7 433,7 tys. zł w pełni pokryły koszty funkcjonowania zakładu,
- zysk na działalności pomocniczej w kwocie 8 346,0 tys. zł, z czego zdecydowana większość przypada na usługi zewnętrzne, które przyniosły zysk w kwocie 7 255,3 tys. zł a 1 090,6 tys. zł to dodatni wynik na sprzedaży materiałów,
- zysk na prowadzeniu kontroli biletów w kwocie 377,7 tys. zł,
- strata na działalności finansowej w kwocie 21 725,7 tys. zł jest głównie konsekwencją:
 - kosztów finansowych od kredytów i obligacji, które wyniosły 11 915,5 tys. zł,
 - kosztów związanych z wyceną instrumentów finansowych wg skorygowanej ceny nabycia dokonywaną przez aktuarium w wysokości 3 501,1 tys. zł,
 - kosztów rezerw w postaci odsetek od zobowiązania wekslowego powstałego po zakończeniu realizacji inwestycji na trasie Łódzkiego Tramwaju Regionalnego (5 762,7 tys. zł),
- zysk na pozostałej działalności operacyjnej w kwocie 21 312,1 tys. zł,
- strata na sprzedaży biletów w cenie nominalnej wynosząca 4 926,5 tys. zł, wynika z formy rozliczeń z tytułu sprzedaży biletów na zlecenie Gminy Miasta Łódź i jest równa wartości upustów udzielonych agentom prowadzącym sprzedaż biletów na rzecz Spółki. Spółka uzyskuje pokrycie tej straty w formie rekompensaty.

Tabela 35 - Szczegółowe zestawienie przychodów, kosztów, wyników wg działalności w 2022 roku (w tys. zł)


Lp.	Treść	Przychody	Koszty	Wynik
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5=3-4</i>
1.	Działalność podstawowa zlecona przez Gminę Miasta Łódź, w tym:	650 029,2	636 553,6	13 475,6
	- usługi przewozowe, w tym:	611 478,7	599 522,9	11 955,8
	*/ ŁTR	29 196,3	28 983,1	213,3
	- dystrybucja biletów, obsługa pasażerów	13 565,9	8 308,1	5 257,8
	- naprawy, utrzym. i konserwacja torów, sieci, podstacji oraz remonty	24 984,6	23 965,6	1 019,0
	- aktualizacja rezerw pracowniczych		4 757,0	-4 757,0
2.	Pozostałe usługi przewozowe	66,1	45,3	20,9
3.	Z-d Przewozu Osób Niepełnosprawnych	8 238,3	7 838,2	400,1
	- wpływy ze sprzedaży biletów	804,5		
	- dopłata miasta	7 433,7		
4.	Działalność pomocnicza	44 773,2	36 427,2	8 346,0
	- usługi wewnętrzne	20 634,8	20 634,8	0,0
	- usługi zewnętrzne	22 776,9	15 521,5	7 255,3
	- sprzedaż materiałów	1 361,5	270,9	1 090,6
5.	Działalność finansowa	371,3	22 097,0	-21 725,7
6.	Działalność pozostała operacyjna	28 998,5	7 686,4	21 312,1
7.	Sprzedaż biletów w cenie nominalnej	176 983,2	181 909,7	-4 926,5
8.	Zmiana stanu produktów	-4 520,1	-4 520,1	0,0
9.	Prowadzenie kontroli biletów	13 031,2	12 653,5	377,7
10.	WYNIK BRUTTO			17 280,1
11.	Podatek dochodowy			9 502,2
12.	WYNIK NETTO			7 777,8

6.4. BILANS

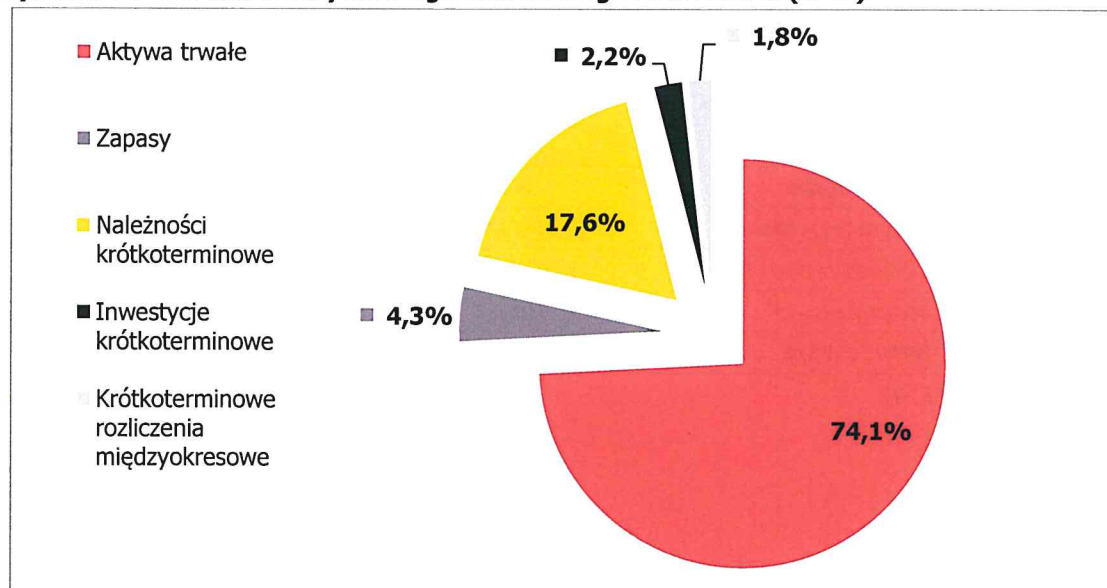
6.4.1. AKTYWA

Tabela 36 - Aktywa (w tys. zł)

Lp.	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2021 r.		Stan na 31.12.2022 r.		2022/2021 (%)
		Wartość	Wskaźnik struktury w %	Wartość	Wskaźnik struktury w %	
1	2	3	4	5	6	7=5/3
I.	Aktywa trwałe	706 051,5	77,3%	738 732,3	74,1%	104,6%
1.	Wartości niematerialne i prawne	619,9	0,1%	645,3	0,1%	104,1%
2.	Rzeczowe aktywa trwałe	657 357,6	71,9%	685 905,4	68,8%	104,3%
3.	Należności długoterminowe	19,1	0,0%	-48,8	0,0%	256,0%
4.	Inwestycje długoterminowe	0,0	0,0%	0,0	0,0%	-
5.	Długoterminowe rozliczenia międzyokresowe	48 054,9	5,3%	52 132,8	5,2%	108,5%
II.	Aktywa obrotowe	207 580,4	29,0%	258 429,9	25,9%	124,5%
1.	Zapasy	22 140,1	2,4%	42 710,6	4,3%	192,9%
2.	Należności krótkoterminowe	143 884,6	15,7%	175 809,0	17,6%	122,2%
	<i>w tym:</i>					
	- z tyt. dostaw i usług	136 771,9	15,0%	169 828,0	17,0%	124,2%
3.	Inwestycje krótkoterminowe	17 433,2	1,9%	21 865,3	2,2%	125,4%
4.	Krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe	24 122,6	2,6%	18 045,0	1,8%	74,8%
RAZEM AKTYWA		913 631,9	100,0%	997 162,2	100,0%	109,1%

 Bilans, str. 10-11, SF

Rysunek 14 - Struktura aktywów wg stanu na 31 grudnia 2022 r. (w %)



Poniżej zaprezentowano szczegółową specyfikację aktywów trwałych oraz zachodzących w tej pozycji bilansu zmian.

Stan środków trwałych i wartości niematerialnych i prawnych na koniec grudnia 2022 r. wyniósł 662 063,7 tys. zł. Na kwotę tę składały się:

- wartość brutto majątku 1 711 661,0 tys. zł,
- wartość umorzenia 1 049 597,2 tys. zł

W roku 2022 miał miejsce wzrost wartości środków trwałych i wartości niematerialnych i prawnych łącznie o 24 229,1 tys. zł w efekcie poniższych czynników:


- wzrostu wartości netto środków transportu o 23 228,0 tys. zł,
- wzrostu wartości netto pozostałych środków trwałych o 4 048,6 tys. zł,
- wzrostu wartości netto maszyn i urządzeń o 2 738,8 tys. zł,
- wzrostu wartości netto „Wartości niematerialnych i prawnych” o 25,4 tys. zł,
- spadku wartości netto budynków i budowli o 5 811,8 tys. zł.

Wszelkie zakupy w omawianych wyżej grupach środków trwałych i wartości niematerialnych i prawnych opisano szczegółowo w rozdziale nr 8.

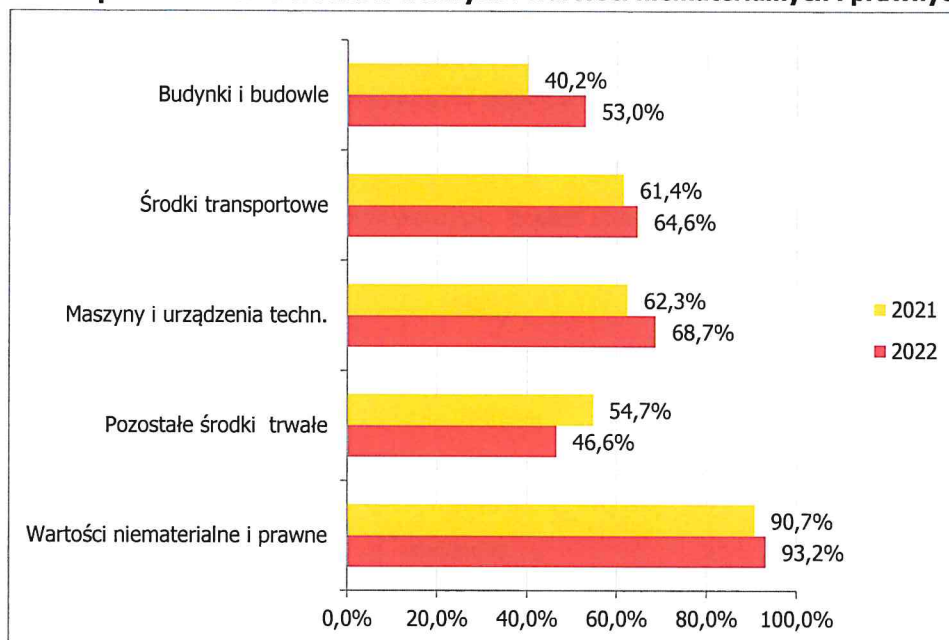
Zmiany w poziomie umorzenia poszczególnych pozycji aktywów prezentuje tabela i wykres:

Tabela 37 - Zmiany w poziomie umorzenia poszczególnych pozycji aktywów (w tys. zł)

Lp.	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2021 r.		Stan na 31.12.2022 r.	
		Wartość netto	% umorzenia	Wartość netto	% umorzenia
1	2	3	4	5	6
I.	Środki trwałe, z tego:	637 214,8	55,9%	661 418,4	61,1%
1.	Grunty	19 209,3	0,0%	19 209,3	0,0%
2.	Budynki i budowle	197 835,7	40,2%	192 023,9	53,0%
3.	Środki transportowe	388 584,1	61,4%	411 812,1	64,6%
4.	Maszyny i urządzenia techn.	27 688,8	62,3%	30 427,6	68,7%
5.	Pozostałe środki trwałe	3 896,9	54,7%	7 945,6	46,6%
II.	Wartości niematerialne i prawne	619,9	90,7%	645,3	93,2%
III.	Środki trwałe w budowie	19 995,9	-	24 487,0	-
IV.	Zaliczki na środki trwałe w budowie	147,0	-	0,0	-
V.	Należności długoterminowe	19,1	-	48,8	-
VI.	Inwestycje długoterminowe	0,0	-	0,0	-
VII.	Długot. rozlicz. międzyokresowe	48 054,9	-	52 132,8	-
1.	Aktywa z tyt. odroc. pod. dochodowego	34 636,6	-	36 687,9	-
2.	Inne rozliczenia międzyokresowe	13 418,3	-	15 444,9	-
RAZEM AKTYWA TRWAŁE		706 051,5	53,8%	738 732,3	58,7%

 Bilans, str. 10-11, SF

Rysunek 15 – Stopień umorzenia środków trwałych i wartości niematerialnych i prawnych (w %)



W 2022 roku w stosunku do roku poprzedniego, stopień umorzenia majątku trwałego wzrósł. Aktywami o najwyższym stopniu umorzenia pozostają w 2022 r. wartości niematerialne i prawne (93,2%).

Środki trwałe w budowie na koniec 2022 r. wyniosły 24 487,0 tys. zł i były wyższe w stosunku do roku poprzedniego o 4 491,1 tys. zł.

Sposób finansowania majątku posiadanego przez MPK – Łódź Spółka z o.o. zaprezentowano na podstawie dwóch, poniżej przedstawionych w formie tabelarycznej, wskaźników.

Tabela 38 - Wskaźniki pokrycia majątku w latach 2020-2022

Wskaźniki pokrycia majątku	Formuła	2020	2021	2022
Wskaźnik pokrycia majątku trwałego kapitałem własnym	kapitał własny/ aktywa trwałe	0,22	0,25	0,25
Wskaźnik pokrycia majątku kapitałem stałym	(kapitał własny + zobowiązania długoterminowe + długoterminowe rozliczenie międzyokresowe bierne)/ aktywa trwałe	0,75	0,78	0,79

Podobnie, jak w latach ubiegłych majątek Spółki finansowany jest w MPK – Łódź Spółka z o.o. nie tylko kapitałem długoterminowo związanym ze Spółką (tzw. kapitałem stałym), ale także w dużym stopniu uznawanymi za bezpieczne rozliczeniami międzyokresowymi biernymi, które dotyczą przede wszystkim majątku nabytego w ramach projektów: ŁTR, zakupionych 22 niskopodłogowych tramwajów oraz zakupionych 12 niskopodłogowych tramwajów współfinansowanych przez Unię Europejską.

W długoterminowych rozliczeniach międzyokresowych Spółka ujmuje głównie aktywa z tyt. odroczonego podatku dochodowego - ich wysokość to 36 687,9 tys. zł. Pozostałe długoterminowe rozliczenia międzyokresowe wynoszą natomiast 15 444,9 tys. zł.

Poniżej zaprezentowano szczegółową specyfikację aktywów obrotowych oraz zachodzących w tej pozycji bilansu zmian.

Zwiększenie stanu zapasów na koniec 2022 roku w stosunku do roku 2021 (różnica +20 570,5 tys. zł) wynikało z:

- wzrostu zapasów materiałowych dla tramwajów (+7 524,3 tys. zł),
- wzrostu zapasów materiałowych dla części torowo-sieciowych (+ 10 559,4 tys. zł),

- wzrostu pozostałych zapasów (+2 486,8 tys. zł).

Łączna kwota należności Miasta z tytułu dostaw i usług brutto wzrosła w stosunku do 2021 roku z poziomu 130 524,9 tys. zł do poziomu 152 791,1 tys. zł na koniec 2022 roku (wzrost o 22 266,2 tys. zł).


Na środki pieniężne i inne aktywa pieniężne (21,9 mln zł) składały się:

- środki zabezpieczające spłatę raty obligacji przychodowych: 11,4 mln zł,
- środki na rachunku ZFŚS: 7,8 mln zł,
- pozostałe: 2,7 mln zł.

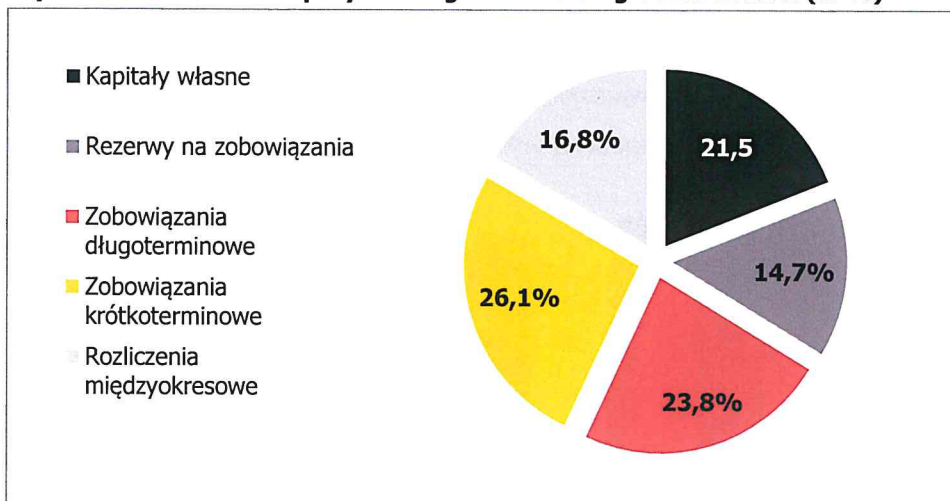
6.4.2. PASYWA

Tabela 39 - Pasywa (w tys. zł)

Lp.	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2021 r.		Stan na 31.12.2022 r.		2022/2021 (%)
		Wartość	Wskaźnik struktury w %	Wartość	Wskaźnik struktury w %	
1	2	3	4	5	6	7=5/3
I.	Kapitały własne	173 751,8	19,0%	185 553,1	18,6%	106,8%
1.	Kapitał zakładowy	549 351,5	60,1%	669 488,8	67,1%	121,9%
2.	Kapitał zapasowy	467,1	0,1%	480,4	0,0%	102,8%
3.	Kapitał z aktualizacji wyceny	93,6	0,0%	92,8	0,0%	99,2%
4.	Zysk (strata) z lat ubiegłych	-451 030,5	-49,4%	-492 286,7	-49,4%	109,1%
5.	Zysk (strata) netto	4 153,9	0,5%	7 777,8	0,8%	187,2%
6.	Pozostałe kapitały rezerwowe	70 716,2	7,7%	0,0	0,0%	-
II.	Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania	739 880,1	81,0%	811 609,1	81,4%	109,7%
1.	Rezerwy na zobowiązania	136 030,3	14,9%	146 803,5	14,7%	107,9%
2.	Zobowiązania długoterminowe	235 745,1	25,8%	237 370,0	23,8%	100,7%
2.1.	- zobowiązania finansowe	235 745,1	25,8%	237 370,0	23,8%	100,7%
3.	Zobowiązania krótkoterminowe	223 317,2	24,4%	259 973,7	26,1%	116,4%
3.1.	- zobowiązania finansowe	71 770,5	7,9%	77 298,2	7,8%	107,7%
3.2.	- zobowiązania z tytułu dostaw i usług	37 050,4	4,1%	67 972,7	6,8%	183,5%
3.3.	- pozostałe zobowiązania i fundusze	114 496,3	12,5%	114 702,8	11,5%	100,2%
4.	Rozliczenia międzyokresowe	144 787,5	15,8%	167 461,9	16,8%	115,7%
RAZEM PASYWA		913 631,9	100,0%	997 162,2	100,0%	109,1%

 Bilans, str. 10-11, SF

Rysunek 16 - Struktura pasywów wg stanu na 31 grudnia 2022 r. (w %)



Kapitały własne wzrosły w 2022 roku w stosunku do roku 2021 o 6,8% (wzrost w kwocie 11 801,4 tys. zł). Był to efekt: dodatniego wyniku Spółki za 2022 rok (7 777,8 tys. zł) i dokapitalizowania ŁTR w wysokości 4 023,5 tys. zł. Dokapitalizowanie w kwocie 45,4 mln zł, jakie miało miejsce w 2022 roku miało neutralny wpływ na kapitały własne. W sytuacji dokapitalizowania przez właściciela, które ma na celu zapłatę należnej rekompensaty z tytułu realizacji przewozów, operację taką Spółka ujmuje w pozycji "Zysk (strata) z lat ubiegłych". Jednocześnie wykazuje jego kwotę w kapitale zakładowym dla zachowania zgodności ze stosownym aktem notarialnym dokumentującym wzrost wartości udziałów. W konsekwencji strata z lat ubiegłych, wykazana w bilansie na koniec 2022 roku (-492,3 mln zł), nie odzwierciedla realnej kondycji finansowej Spółki, ponieważ obejmuje sumę dokapitalizowań z przeznaczeniem na zapłatę rekompensaty w latach 2014-2022 (kwota 398,4 mln zł). Informacja o umorzeniu udziałów znajduje się w podrozdziale 9.2. W 2022 roku Spółka nie nabyła udziałów własnych.

Rezerwy związane na przyszłe przewidywane koszty oszacowano na kwotę 146 803,5 tys. zł. Zwiększenie rezerw w stosunku do 2021 roku (10 773,2 tys. zł) było spowodowane między innymi zwiększeniem rezerwy na świadczenia emerytalne i podobne (4 757,0 tys. zł) oraz zwiększeniem rezerwy na odroczony podatek dochodowy (2 051,3 tys. zł).

Zobowiązania zarówno krótko jak i długookresowe wzrosły w stosunku do roku ubiegłego, łącznie o 38 281,4 tys. zł, głównie w wyniku wzrostu zobowiązań z tytułu dostaw i usług o 30 922,3 tys. zł.

Rozliczenia międzyokresowe zwiększyły się z poziomu 144 787,5 tys. zł do poziomu 167 461,9 tys. zł (wzrost o 22 674,3 tys. zł).

6.5. WSKAŹNIKI EFEKTYWNOŚCI DZIAŁANIA

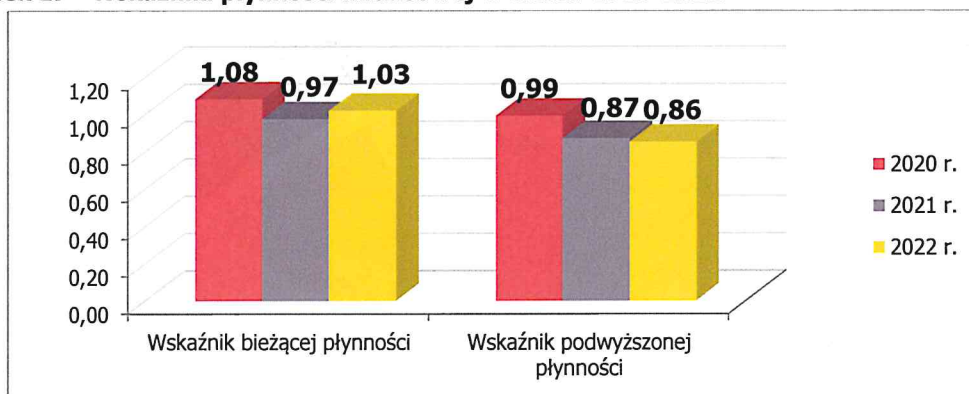
Poniżej zaprezentowano zestaw wskaźników opisujących efektywność działania Spółki. Na poziom tych wskaźników wpływ mają podstawowe wielkości ekonomiczne, czyli wielkość przychodów uzyskiwana przez Spółkę z prowadzonej działalności oraz ponoszonych przez nią kosztów, poziom zysku netto oraz suma bilansowa.

Tabela 40 - Wskaźniki płynności

Wskaźniki płynności	Formuła	2020	2021	2022
Wskaźnik bieżącej płynności	$(\text{aktywa obrotowe}) / (\text{zobowiązania krótkoterminowe ogółem} - \text{fundusze specjalne})$	1,08	0,97	1,03
Wskaźnik podwyższonej płynności	$(\text{aktywa obrotowe} - \text{zapasy}) / (\text{zobowiązania krótkoterminowe ogółem} - \text{fundusze specjalne})$	0,99	0,87	0,86

Wskaźnik bieżącej płynności informuje o potencjalnej zdolności do spłaty bieżących zobowiązań za pomocą krótkoterminowych aktywów. W 2022 roku wyniósł 1,03 i wzrósł w stosunku do poprzedniego roku. Dla branży transportowej wskaźnik ten powinien kształtować się na poziomie wyższym od 1 (optymalnie powinien on przyjmować poziom 1,1 - 1,2). Wskaźnik podwyższonej płynności dla Spółki osiągnął w 2022 r. wartość 0,86.

Rysunek 17 - Wskaźniki płynności finansowej w latach 2020-2022



Wskaźniki rentowności za 2022 rok uległy polepszeniu w stosunku do 2021r. ze względu na wyższy niż w 2021 r. zysk netto.

Tabela 41 - Wskaźniki rentowności

Wskaźniki rentowności	Formuła	2020	2021	2022
Rentowność sprzedaży netto (ROS) w %	$\text{zysk netto} * 100 / \text{przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi}$	1,42	0,56	0,88
Rentowność kapitału własnego (ROE) w %	$\text{zysk netto} * 100 / \text{kapitał własny stan na koniec badanego okresu}$	5,75	2,39	4,19
Rentowność majątku (aktywów) (ROA) w %	$\text{zysk netto} * 100 / \text{stan majątku na koniec badanego okresu}$	0,93	0,45	0,78

Rysunek 18 - Wskaźniki rentowności w latach 2020-2022

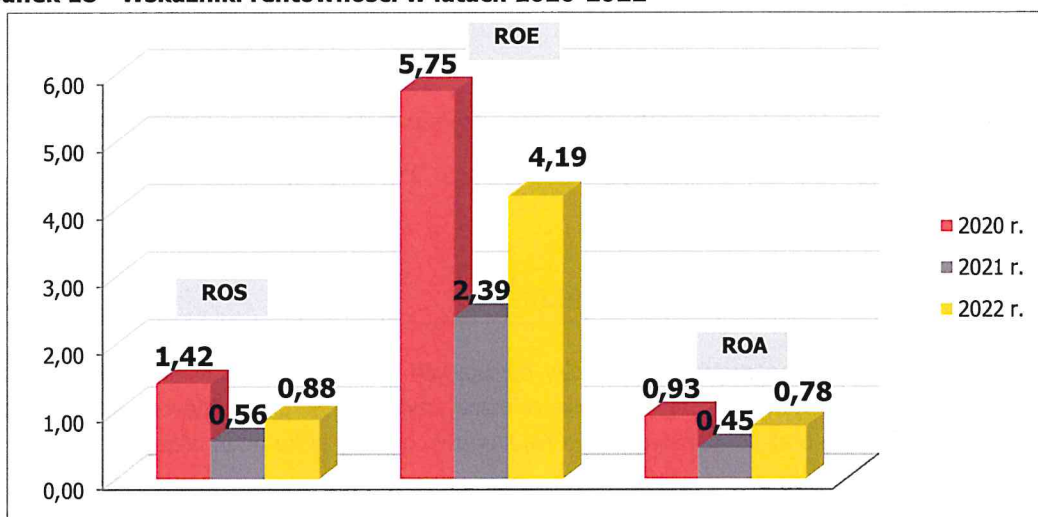
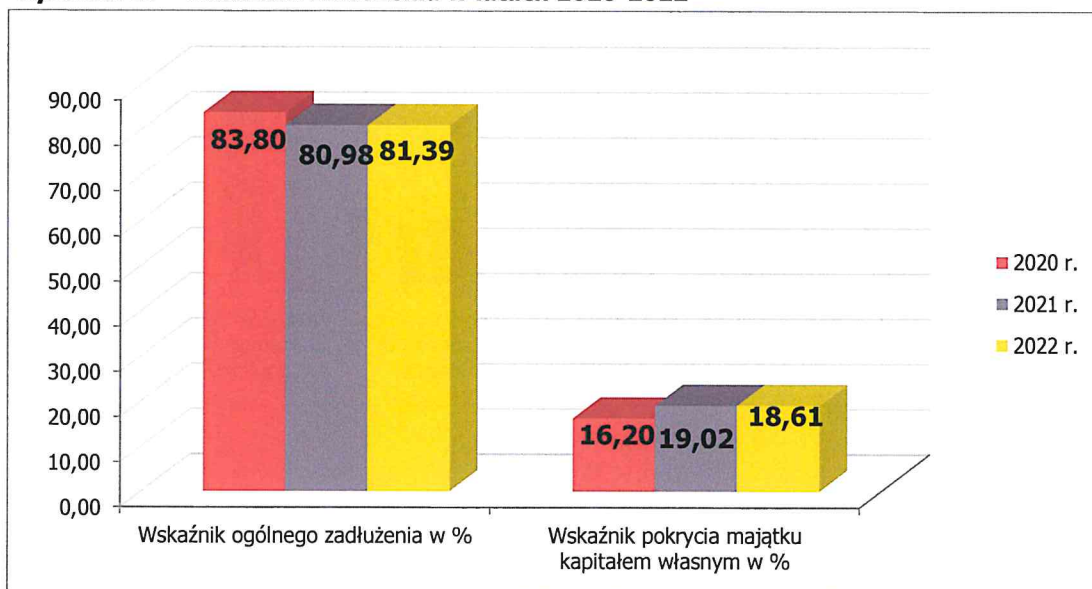


Tabela 42 - Wskaźniki zadłużenia

Wskaźniki zadłużenia	Formuła	2020	2021	2022
Wskaźnik ogólnego zadłużenia w %	Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania *100 / aktywa ogółem	83,80	80,98	81,39
Wskaźnik pokrycia majątku kapitałem własnym w %	Kapitał własny*100 / aktywa ogółem	16,20	19,02	18,61

Rysunek 19 - Wskaźniki zadłużenia w latach 2020-2022

Wskaźnik ogólnego zadłużenia prezentował się stabilnie w latach 2021-2022 (przedział 80,98-81,39).

Tabela 43 - Wskaźniki sprawności działania w latach 2020-2022

Wskaźniki sprawności działania	Formuła	2020	2021	2022
Wskaźnik rotacji majątku	przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi / stan majątku na koniec badanego okresu	0,66	0,82	0,89
Wskaźnik rotacji należności w dniach	(przeciętny stan należności z tyt. dostaw i usług i krótkoterminowych rozliczeń międzyokresowych * 365) / (przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi)	86	72	72
Wskaźnik rotacji zobowiązań w dniach	(przeciętny stan zobowiązań z tyt. dostaw i usług * 365) / koszty działalności operacyjnej minus koszty amortyzacji	27	19	24
Wskaźnik rotacji zapasów w dniach	(przeciętny stan zapasów * 365) / koszty działalności operacyjnej minus koszty amortyzacji	13	12	15
Wskaźnik cyklu konwersji gotówki	rotacja zapasów + rotacja należności - rotacja zobowiązań	72	65	63

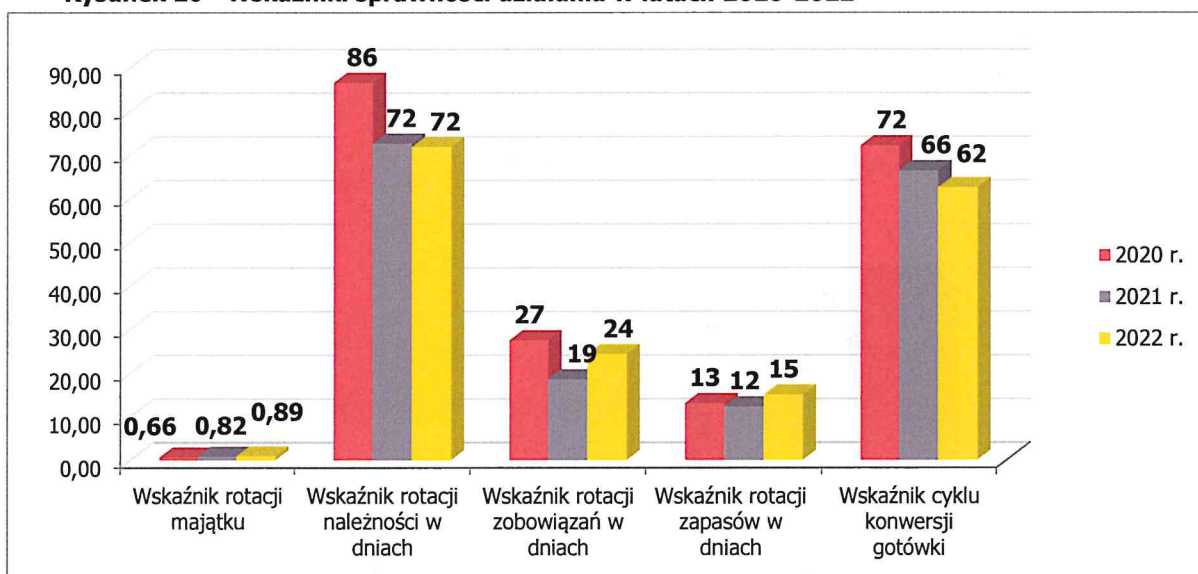
Wskaźnik rotacji majątku na koniec 2022 roku uległ zwiększeniu w stosunku do 2021 roku. Wskaźnik ten mówi ile złotych przychodu przypada na każdą złotówkę zaangażowanego majątku (dla branży przyjmuje się wartość 1,4 zł).

Wskaźnik rotacji należności na koniec 2022 roku pozostał na niezmiennym poziomie w stosunku do 2021 roku i wyniósł 72 dni.

Okres kredytowania MPK - Łódź Spółka z o.o. przez dostawców w 2022 r. zwiększył się w stosunku do roku 2021 (wzrost o 5 dni), podobnie jak wskaźnik rotacji zapasów (wzrost o 3 dni).

Rozpiętość czasowa między cyklem eksploatacyjnym (czasem od wydatkowania gotówki na surowce i materiały do uzyskania gotówki za wytworzone i sprzedane produkty), a finansowym spadła w stosunku do 2021 roku o 2 dni.

Rysunek 20 - Wskaźniki sprawności działania w latach 2020-2022



7. SYTUACJA KADROWO – PŁACOWA

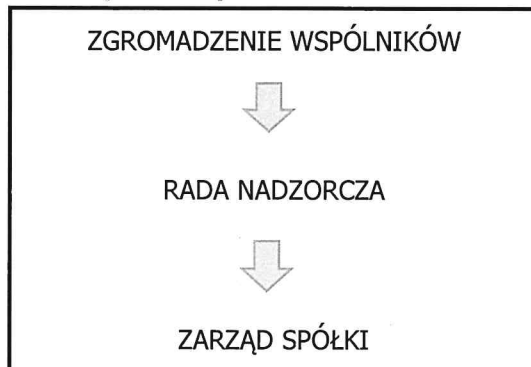
W 2022 roku Spółka kontynuowała działania mające na celu dalsze podniesienie sprawności i efektywności realizacji celów Spółki przy jednoczesnym zmniejszeniu kosztów pracy. Działania te realizowano poprzez:

- doskonalenie struktury organizacyjnej i dostosowywanie zakresu działań osób i komórek organizacyjnych,
- kształtowanie optymalnych poziomów i struktury zatrudnienia z uwzględnieniem uwarunkowań ekonomicznych, technicznych i społecznych w szczególności w zakresie dostosowania do warunków określonych w zawartej z Gminą Miasta Łódź Umowie Powierzenia świadczenia usług publicznych w ramach organizacji lokalnego transportu zbiorowego,
- kształtowanie optymalnych poziomów płac pracowników adekwatnie do powierzonych obowiązków i odpowiedzialności wg kryteriów zawartych w Taryfikatorze kwalifikacyjnym i Tabeli płacowej,
- stosowanie kryteriów merytorycznych (kwalifikacje, kompetencje) w zakresie decyzji dotyczących przyjęć, przeniesień i zwolnień pracowników,
- doskonalenie działającego w przedsiębiorstwie systemu ocen pracowników i ciągły monitoring pracowników bezpośrednio obsługujących pasażerów.

7.1. ZMIANY ORGANIZACYJNO – KADROWE SPÓŁKI

Struktura Władz Spółki oraz ich organizacja w 2022 roku w MPK - Łódź Spółka z o.o. pozostawała w stosunku do roku poprzedniego niezmienną.

Rysunek 21 - Schemat struktury władz Spółki



Najwyższym organem Spółki jest Zgromadzenie Wspólników. Stosownie do postanowień ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej (tekst jednolity - Dz.U. z 2021 r. poz. 679.) oraz ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (tekst jednolity - Dz.U. z 2021 r. poz. 1372 z późn. zmian.), funkcję Zgromadzenia Wspólników Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego – Łódź Spółka z o.o. pełni Prezydent Miasta Łodzi. W roku 2022 Prezydentem Miasta Łodzi była pani Hanna Zdanowska. Jednocześnie w 2022 roku na podstawie udzielonych przez panią Hannę Zdanowską pełnomocnictw, pani Ewa Mereć – p.o. Dyrektora Biura Nadzoru Właścicielskiego Urzędu Miasta Łodzi oraz pan Norbert Rydz - p.o. kierownika Oddziału Nadzoru Właścicielskiego w Biurze Nadzoru Właścicielskiego Urzędu Miasta Łodzi reprezentowali Gminę Łódź i wykonywali uprawnienia jedyne go wspólnika na Zgromadzeniach Wspólników MPK - Łódź Spółka z o.o.

Rada Nadzorcza jest stałym organem nadzoru Spółki, sprawującym funkcje kontrolne we wszystkich dziedzinach jej działalności. Na dzień 1 stycznia 2022 roku Rada Nadzorcza MPK – Łódź Spółka z o.o. X kadencji funkcjonowała w składzie:

- Sebastian Witecki - Przewodniczący Rady,
- Marcin Górski - Wiceprzewodniczący Rady,
- Grzegorz Jandula - Członek Rady,
- Wojciech Rosicki - Członek Rady,
- Marek Rząsowski - Członek Rady,
- Władysław Bigos - Członek Rady.

Przedstawicielem pracowników w Radzie Nadzorczej był pan Władysław Bigos.

Zarząd jest organem wykonawczym, prowadzi sprawy Spółki i reprezentuje Spółkę na zewnątrz.

Na dzień 1 stycznia 2022 roku Zarząd MPK - Łódź Spółka z o.o. funkcjonował w składzie:

- Zbigniew Papierski - Prezes Zarządu,
- Krzysztof Kamiński - Wiceprezes Zarządu,
- Krzysztof Maciaszczyk - Wiceprezes Zarządu.

Mając na uwadze postanowienia § 7 ust. 2 Regulaminu Zarządu Spółki, które nakazują w przypadku, gdy w składzie Zarządu Spółki znajduje się dwóch Wiceprezesów, wyznaczenie osoby I Wiceprezesa, który będzie zastępować Prezesa podczas jego nieobecności, w okresie od 1 stycznia 2022 roku do 23 maja 2022 roku funkcję I Wiceprezesa Zarządu MPK - Łódź Spółka z o.o. pełnił pan Krzysztof Kamiński. W dniu 23 maja 2022 roku Rada Nadzorcza odwołała z funkcji I Wiceprezesa Zarządu Pana Krzysztofa Kamińskiego (Uchwała nr 30/22 RN).

Od dnia 24 maja 2022 roku Zarząd MPK - Łódź Spółka z o.o. działał w składzie:

- Zbigniew Papierski - Prezes Zarządu,
- Krzysztof Maciaszczyk - Wiceprezes Zarządu

Obowiązujący w MPK - Łódź Spółka z o.o. Regulamin organizacyjny określa m.in.:

- organizację wewnętrzną przedsiębiorstwa,
- schemat struktury organizacyjnej,

- kompetencje i odpowiedzialność w przedsiębiorstwie,
- ramowy zakres obowiązków pracowników,
- szczegółowy zakres zadań poszczególnych samodzielnych komórek organizacyjnych.

Zarówno struktura organizacyjna, jak i kompetencje poszczególnych samodzielnych komórek organizacyjnych dostosowywane są do wymogów prawa oraz zadań stawianych przed MPK – Łódź Spółka z o.o., w szczególności związanych z realizacją usług publicznych z zakresu lokalnego transportu zbiorowego powierzonych Spółce przez Miasto Łódź.

Na dzień 1 stycznia 2022 roku w MPK - Łódź Spółka z o.o. obowiązywał schemat struktury organizacyjnej wprowadzony Zarządzeniem nr 18/21 Prezesa Zarządu z dnia 21 grudnia 2021 roku w sprawie zmian w Regulaminie organizacyjnym Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego – Łódź Spółka z o.o. W ramach zmian wprowadzonych ww. Zarządzeniem, obok przyjęcia nowego schematu struktury organizacyjnej, doprecyzowano zapisy odnoszące się do funkcjonowania Zarządu Spółki, dokonano korekty wewnętrznej struktury organizacyjnej Zakładu Torów i Sieci, oraz zadań Działu Zarządzania Zgodnością.

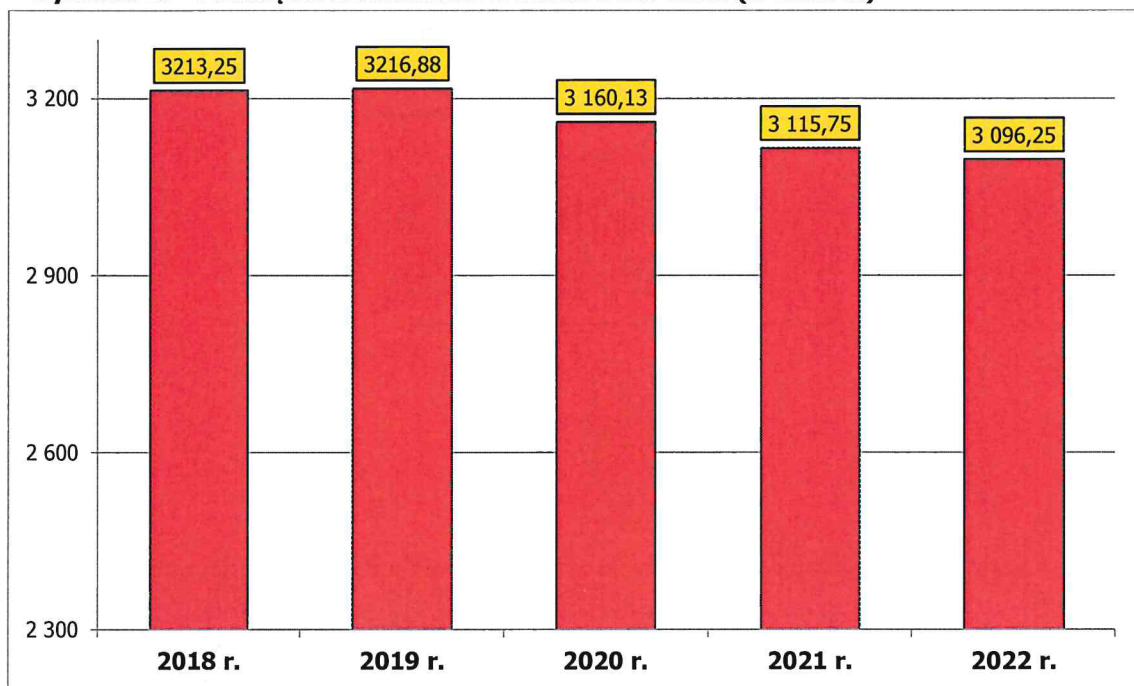
W związku ze zmianą w organie zarządzającym, polegającą na odwołaniu w dniu 23 maja 2022 roku I Wiceprezesa Zarządu, w Spółce dookreślono zasady dotyczące podporządkowania samodzielnych komórek organizacyjnych podległych wcześniej I Wiceprezesowi Zarządu. Nadzór nad ich pracą, zgodnie z Komunikatem nr 3/22 Zarządu Spółki, sprawuje Prezes Zarządu.

7.2. ZATRUDNIENIE

Przeciętne zatrudnienie ogółem w 2022 roku wyniosło 3 096,25 etatów i było niższe o 19,5 etatów w porównaniu z rokiem 2021.

Analizując poziom przeciętnego zatrudnienia w Spółce widać że w latach 2018 - 2019 poziom zatrudnienia utrzymywał się na zbliżonym poziomie natomiast w latach 2020 - 2022 sukcesywnie spada.

Rysunek 23 - Przeciętne zatrudnienie w latach 2018-2022 (w etatach)



W 2022 roku przeciętne zatrudnienie w Spółce od stycznia do lipca z niewielkimi wahaniami utrzymywało się na podobnym poziomie. W okresie od lipca do października zaobserwowano spadek zatrudnienia o 36,00 etatów, aby w grudniu wielkość zatrudnienia osiągnęła poziom z początku roku. Najwyższe zatrudnienie zanotowano w lutym 3111,38 etatów, a najniższe w październiku 3068,00 etatów. Różnica w poziomie przeciętnego zatrudnienia między styczniem a grudniem wyniosła tylko 0,125 etatu.

Rysunek 24 - Przeciętne zatrudnienie w poszczególnych miesiącach 2022 roku (w etatach)

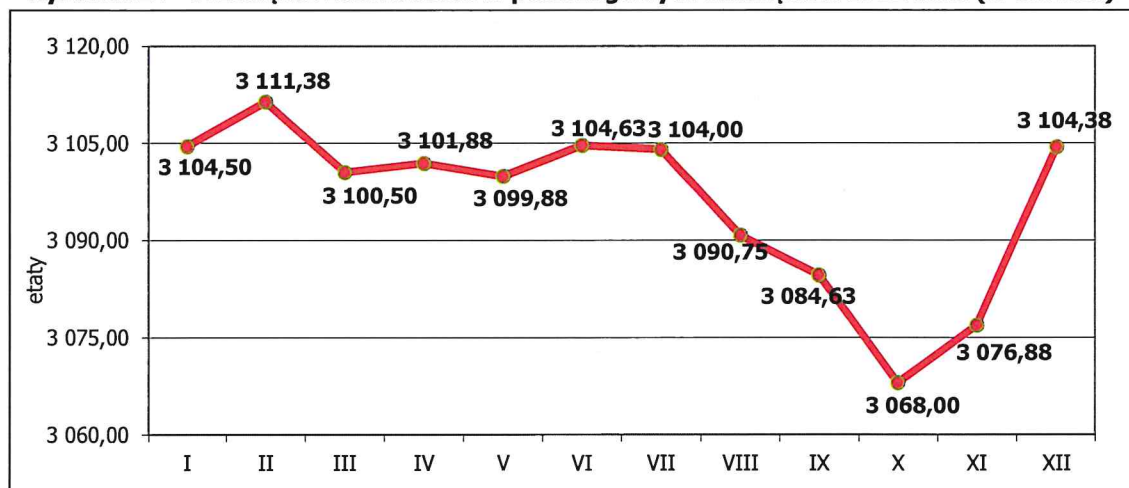
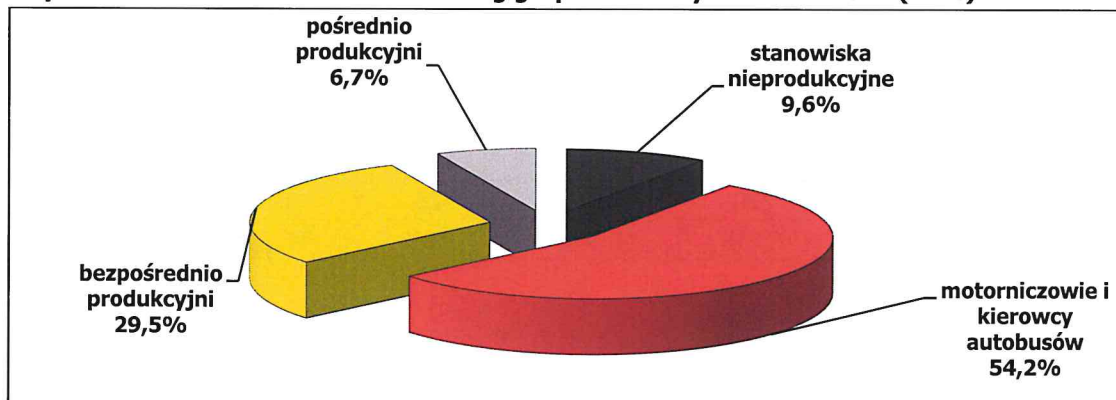


Tabela 44 - Przeciętne zatrudnienie w podstawowych grupach zawodowych (w etatach)

Wyszczególnienie	2021	2022	% 3 : 2
1	2	3	4
Ogółem Spółka	3 115,75	3 096,25	99,4%
z tego:			
stanowiska nieprodukcyjne	294,13	297,88	101,3%
stanowiska produkcyjne	2 821,63	2 798,38	99,2%
z tego:			
motorniczowie	679,63	628,13	92,4%
kierowcy autobusów	1 048,75	1 049,63	100,1%
bezpośrednio produkcyjni	887,13	912,13	102,8%
pośrednio produkcyjni	206,13	208,50	101,2%

W 2022 roku największy spadek zatrudnienia nastąpił w grupie motorniczych o 51,5 etatu w stosunku do roku poprzedniego. Zatrudnienie kierowców autobusów pozostało na tym samym poziomie w porównaniu do analogicznego okresu 2021 roku. Najwyższy wzrost o 25 etatów zanotowano w grupie pracowników bezpośrednio produkcyjnych. W pozostałych grupach zawodowych wzrost zatrudnienia był nieznaczny.

Grupa pracowników bezpośrednio produkcyjnych to: prowadzący, pracownicy serwisów autobusowych i tramwajowych oraz pracownicy torowo–sieciami. Grupa pracowników pośrednio produkcyjnych to: dyspozytorzy, mistrzowie, magazynierzy, sprzedawcy oraz kontrolerzy biletów. Stanowiska nieprodukcyjne to: pracownicy administracyjni tzw. „back office”.

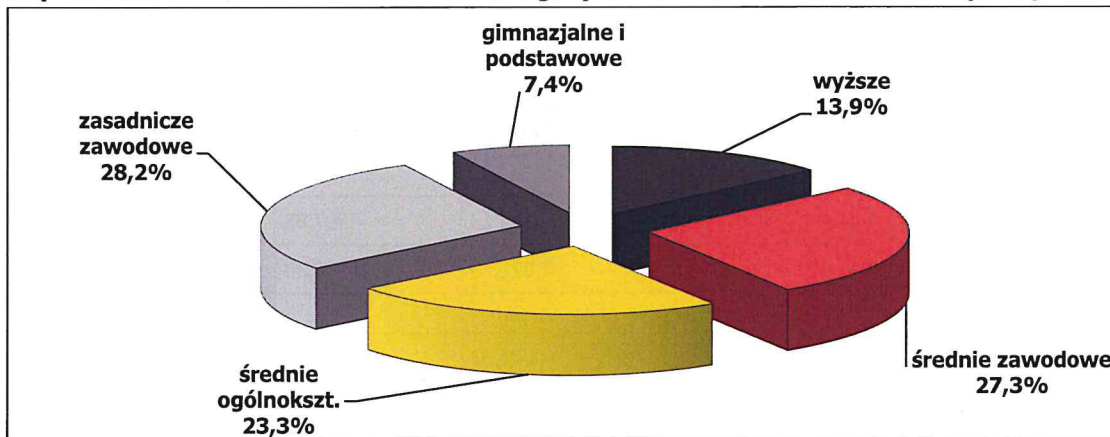
Rysunek 25 - Struktura zatrudnienia wg grup zawodowych w roku 2022 (w %)

Dominującą grupą realizującą podstawowe zadania Spółki była grupa prowadzących pojazdy czyli grupa kierowców autobusów i motorniczych, która stanowiła 54,2% ogólnego zatrudnienia. Warto podkreślić, że na przestrzeni lat 2003–2022 udział procentowy tej grupy w ogólnej liczbie zatrudnionych sukcesywnie wzrastał od 41,8% w 2003 roku, przez 49,3% w 2008 roku, 53,34% w 2015 roku, do 56,94% w 2019 roku. Jednak od 2020 roku stopniowo maleje, osiągając poziom 55,5% w 2021 roku oraz 54,2% w 2022 roku.

W roku 2022 w Spółce obserwowano zmiany zatrudnienia zarówno na stanowiskach produkcyjnych, jak i nieprodukcyjnych. Przyjęto do pracy 239 osób, rozwiązano stosunek pracy z 235 osobami, przeniesiono na inne stanowiska pracy 67 osób. Przy doborze nowych pracowników kierowano się potrzebą pozyskania pracowników o kwalifikacjach i kompetencjach, których nie posiadano w zasobach ludzkich Spółki.

Zgodnie z prowadzoną polityką zatrudnienia systematycznie podnosi się poziom wykształcenia załogi Spółki. Sukcesywnie od 2003 roku wzrasta wskaźnik pracowników z wykształceniem wyższym, który na dzień 1 stycznia 2023 r. wyniósł 13,9% i był wyższy o 9,61 punktu procentowego niż w roku 2003. Jednocześnie maleje udział osób z wykształceniem podstawowym, który na dzień 1 stycznia 2023 r. wynosił 7,4% - spadek o 13,46 punktu procentowego w porównaniu do 2003 roku.

Rysunek 26 - Struktura zatrudnienia według wykształcenia na 1.01.2023 roku (w %)



Na dzień 31 grudnia 2022 roku średnia wieku pracowników MPK Łódź Spółka z o.o. kształtowała się na poziomie 47 lat. Największą grupę pracujących stanowiły osoby w wieku 50-59 lat (34,7%) oraz 40-49 lat (29,6%). Najmłodszy w zasobach kadrowych (poniżej 29 lat) stanowili 7,2% i w dużej części zasilali grupę pracowników bezpośrednio produkcyjnych. Należy również zauważyć, że 12,2% stanowili pracownicy w wieku powyżej 60 lat, co oznacza że w ciągu najbliższych 5 lat nabędą praw emerytalnych i odejdą na świadczenie. Należy zauważyć, że wśród prowadzących największa grupa wiekowa to 40-59 lat.

Tabela 45 - Wiek pracowników na dzień 31.12.2022 r.

Grupy zawodowe	Wiek pracowników				
	<= 29	30-39	40-49	50-59	>=60
Kierowcy	30	178	365	362	106
Motorniczowie	50	135	199	199	36
Bezpośrednio produkcyjni	127	115	185	373	145
Pośrednio produkcyjni	8	29	61	77	35
Nieprodukcyjni	8	52	111	71	58
Suma końcowa	223	509	921	1082	380
Udział %	7,2%	16,3%	29,6%	34,7%	12,2%

7.2.1. SZKOLENIA

W 2022 Spółka dążyła do wzrostu poziomu niezbędnych w Spółce kwalifikacji oraz uzyskania koniecznych uprawnień.

Spółka finansuje szkolenia pracowników realizowane w formach szkolnych i pozaszkolnych. Formy szkolne pozwalają na podniesienie poziomu wykształcenia, natomiast formy pozaszkolne odnawiają i aktualizują wiedzę i umiejętności, a co za tym idzie pracownicy uzyskują niezbędne uprawnienia i certyfikaty. Dzięki szkoleniom kształtują się zachowania i postawy oraz rozwijają kompetencje pracowników.

Działaniami w zakresie systemowych szkoleń pracowników Spółki zajmuje się Dział Szkoleń i Zarządzania Zasobami Ludzkimi.

W roku 2022 Dział Szkoleń i Zarządzania Zasobami Ludzkimi zapewnił dla 534 osób szkolenia zrealizowane przez podmioty zewnętrzne oraz zorganizował szkolenia wewnętrzne dla 88 osób, łącznie przeszkolono 622 osoby (poza szkoleniami w formach szkolnych).

Osobną część szkoleń zewnętrznych stanowią szkolenia okresowe kierowców. W ubiegłym roku szkolenia te odbyły się w 15 grupach a świadectwa kwalifikacji zawodowej przedłużono dla 234 kierowców.

Tabela 46 - Realizacja szkoleń pracowników w latach 2021-2022

Rodzaje szkoleń	2021		2022	
	Liczba szkoleń	Liczba przeszkol. osób	Liczba szkoleń	Liczba przeszkol. osób
Szkolenia w formach pozaszkolnych	59	439	69	534
Szkolenia w formach szkolnych	10	10	9	9
Szkolenia prowadzone przez trenerów wewnętrznych	4	40	7	88
Łącznie formy szkolne i pozaszkolne (bez szkoleń BHP)	73	489	85	631
Szkolenia BHP	110	1195	98	1619
Łącznie ze szkoleniami BHP	183	1684	183	2250

W 2022 roku realizacja szkoleń BHP nadal uwzględniała obowiązujące wytyczne związane z podwyższonym ryzykiem rozprzestrzeniania się chorób wirusowych (wszystkie szkolenia nadal mają przedłużony okres ważności do 60 dni po zakończeniu zagrożenia pandemicznego). Szkolenia w formie e-learningowej przebiegały zgodnie z planem. Od marca 2022 roku, realizacja szkoleń bezpośrednich również przebiegała bez zakłóceń, pomimo warunków podwyższonego ryzyka zachorowań. Ogólnie zrealizowano 98 szkoleń BHP dla 1619 pracowników, w tym 87 szkoleń dla 1418 pracowników na stanowiskach robotniczych. Dzięki tak dużej liczbie szkoleń udało się zachować ciągłość szkoleń i nadrobić opóźnienia z 2021 roku spowodowane wstrzymaniem ich realizacji.

W 2022 roku przy udziale trenerów wewnętrznych zorganizowano też szkolenia z pierwszej pomocy dla pracowników, wyznaczonych przez pracodawcę do udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej. Szkolenie trwające 4,5 h udokumentowane zaświadczeniami o ukończeniu szkolenia przeszło 198 osób w 12 grupach szkoleniowych. Szkolenie tego typu odbywają się w Spółce zgodnie z wewnętrznymi przepisami, nie rzadziej niż co trzy lata. Tu warto nadmienić, że wszyscy pracownicy, którzy przechodzą okresowe szkolenia BHP również są szkoleni z udzielania pierwszej pomocy wraz z obsługą ADE.

Wewnętrzne szkolenia zrealizowane w roku 2022 przez trenerów będących pracownikami Spółki dotyczyły:

- rozpoznawania i reagowania na zagrożenia związane z używaniem substancji psychoaktywnych oraz profilaktyce zachowań przemocowych w miejscu pracy (skierowane do dyspozytorów), kontynuacja cyklu warsztatów rozpoczętych w poprzednim roku,
- ulepszania metod nauki w celu lepszego i szybszego wdrażania do pracy przyszłych prowadzących (skierowane do instruktorów jazdy tramwajem),
- pierwszej pomocy przedmedycznej z obsługą AED dla pracowników wyznaczonych do udzielania pierwszej pomocy.

W 2022 r. Spółka kontynuowała kursy dla kandydatów na motorniczych prowadzone przez Ośrodek Szkolenia Motorniczych przy MPK - Łódź Spółka z o.o. W 2022 r. przeprowadzono i zakończono 3 edycje szkolenia, w których uczestniczyło 29 osób z zewnątrz (w tym 11 kobiet). Ośrodek Szkolenia Motorniczych zorganizował w 2022 r. również warsztaty doskonalenia zawodowego dla jedenastu instruktorów nauki jazdy. Oprócz zrealizowanych kursów rozpoczęto także kurs motorniczych w formule z zatrudnieniem. Do kursu tego przystąpiło 15 osób (w tym 2 kobiety). Kurs zakończył się w styczniu 2023 r.

W 2022 r. kontynuowano organizowanie kursów umożliwiających zdobycie uprawnień pozwalających na zatrudnienie na stanowisku kierowcy autobusu. W grudniu 2020 roku został zarejestrowany Ośrodek Szkolenia Kierowców przy MPK - Łódź Spółka z o.o. Pozwoliło to na realizowanie kształcenia kierowców na kategorię D bez pośrednictwa szkół jazdy. W roku 2022 zorganizowano 5 kursów na prawo jazdy kat. D łącznie dla 79 osób. Cztery z tych kursów zakończyły się w 2022 r. Uczestniczyło w nich 59 kursantów (w tym 6 kobiet). Ostatni, który rozpoczął się 24.11.2022 r. i trwał do lutego 2023 r. Będzie brało w nim udział 19 osób (w tym 3 kobiety).

Przed rozpoczęciem każdego z kursów Dział Szkoleń i Zarządzania Zasobami Ludzkimi prowadzi „Szkolenia wprowadzające” na kursy motorniczych i kierowców autobusów, które w swoim zakresie obejmują obsługę pasażera, obsługę pasażera trudnego, obsługę osób niepełnosprawnych, przepisy wewnętrzne, organizację pracy na zajezdni oraz zasady udzielania pierwszej pomocy w środkach komunikacji miejskiej.

Mimo trwających jeszcze prac nad dokończeniem symulatora tramwajowego oraz braku jego pełnej funkcjonalności urządzenie to w roku 2022 było wykorzystywane do celów szkoleniowych. Wszyscy kursanci na kursach dla motorniczych przeszli szkolenie na symulatorze. Szkolenie to obejmowało część teoretyczną (zaznajomienie z budową kabiny tramwaju, z zasadami jazdy po zwoźnicach i łukach oraz przejazdu przez izolator sekcyjny), a także część praktyczną czyli przejazd symulowany.

7.3. WYKORZYSTANIE CZASU PRACY

W roku 2022 średni miesięczny nominalny czas pracy dla pełnego etatu wynosił 167,33 godziny, i był o 0,67 godziny mniejszy niż w 2021 roku. Przeanalizowano czas przepracowany za pomocą wskaźników wykorzystania nominalnego czasu pracy, które w 2022 roku wynosiły odpowiednio: dla całej Spółki - 80,29%, dla stanowisk nierobotniczych - 82,53%, a dla stanowisk robotniczych - 79,88%, przy czym u kierowców autobusu wynosił 81,21%, a u motorniczych - 77,26%.

W porównaniu do roku poprzedniego wskaźniki te uległy spadkowi dla całej Spółki o 0,36 punktu procentowego, dla stanowisk robotniczych o 0,45 punktu procentowego a dla stanowisk nierobotniczych wzrosły o 0,07 punktu procentowego. W grupie prowadzących wskaźniki wykorzystania nominalnego czasu pracy był niższy niż w roku 2021 o 0,40 punktu procentowego u kierowców autobusu i o 0,73 punktu procentowego u motorniczych.

Wskaźnik godzin nadliczbowych w przedsiębiorstwie w 2022 roku stanowił 4,97% czasu przepracowanego i był wyższy w stosunku do 2021 roku o 1,61 p.p. Wzrost wskaźnika jest wynikiem coraz większych braków i trudności w pozyskaniu pracowników w grupie kierowców autobusów i motorniczych. Czasowo potrzeby te zaspokajano godzinami nadliczbowymi.

Czas nieprzepracowany w przeliczeniu średnio na jednego zatrudnionego wyniósł 32,96 godz. (w stosunku do 2021 r. wzrost o 0,48 godz.), z czego 50,63% to urlopy wypoczynkowe, 40,59% przypada na choroby i urlopy macierzyńskie, 8,78% na pozostałe nieobecności. W 2022 roku zanotowano spadek absencji chorobowych, o 2,05% w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego. Jednym z powodów był znaczący spadek zachorowań na COVID-19 w stosunku do największego szczytu przypadającego na rok 2021.

Tabela 47- Czas pracy w latach 2021-2022 (w godzinach miesięcznie na 1 pracownika)

Wyszczególnienie	2021			2022		
	Stanowiska robotnicze	Stanowiska nierobotnicze	Razem pracownicy	Stanowiska robotnicze	Stanowiska nierobotnicze	Razem pracownicy
Czas nominalny	168	168	168	167,33	167,33	167,33
Czas przepracowany, z tego:	140,45	138,97	140,23	141,92	138,53	141,39
godziny normalne	134,97	138,56	135,52	133,68	138,09	134,37
godziny nadliczbowe	5,48	0,41	4,71	8,24	0,44	7,02
Czas nieprzepracowany, z tego:	33,03	29,44	32,48	33,65	29,24	32,96
urlopy wypoczynkowe	16,31	18,17	16,59	16,41	18,16	16,69
choroby, opieki i urlopy macierzyńskie	14,45	9,32	13,66	14,23	8,79	13,38
nieobecności usprawiedliwione	2,17	1,95	2,14	2,88	2,29	2,79
nieobecności nieusprawiedliwione	0,10	0,00	0,09	0,12	0,00	0,10


7.4. WYNAGRODZENIA PRACOWNIKÓW

Łączna kwota wynagrodzeń w roku 2022 wyniosła 263 919,4 tys. zł i była wyższa o 12,1% niż w 2021 roku.

W zakresie wynagrodzeń osobowych zauważa się wzrost o 11,2% w stosunku do roku poprzedniego. W oparciu o uzgodnienia dokonane przez Zarząd Spółki z działającymi na terenie Przedsiębiorstwa organizacjami związkowymi z dniem 1 stycznia 2022 roku dokonano przeszerogowań pracowników Spółki w kwocie 350 zł brutto a od 1 września 2022 roku przeszerogowań w wysokości 340 zł brutto dla pełnego etatu.

Tabela 48- Wynagrodzenia w latach 2021-2022 (w tys. zł)

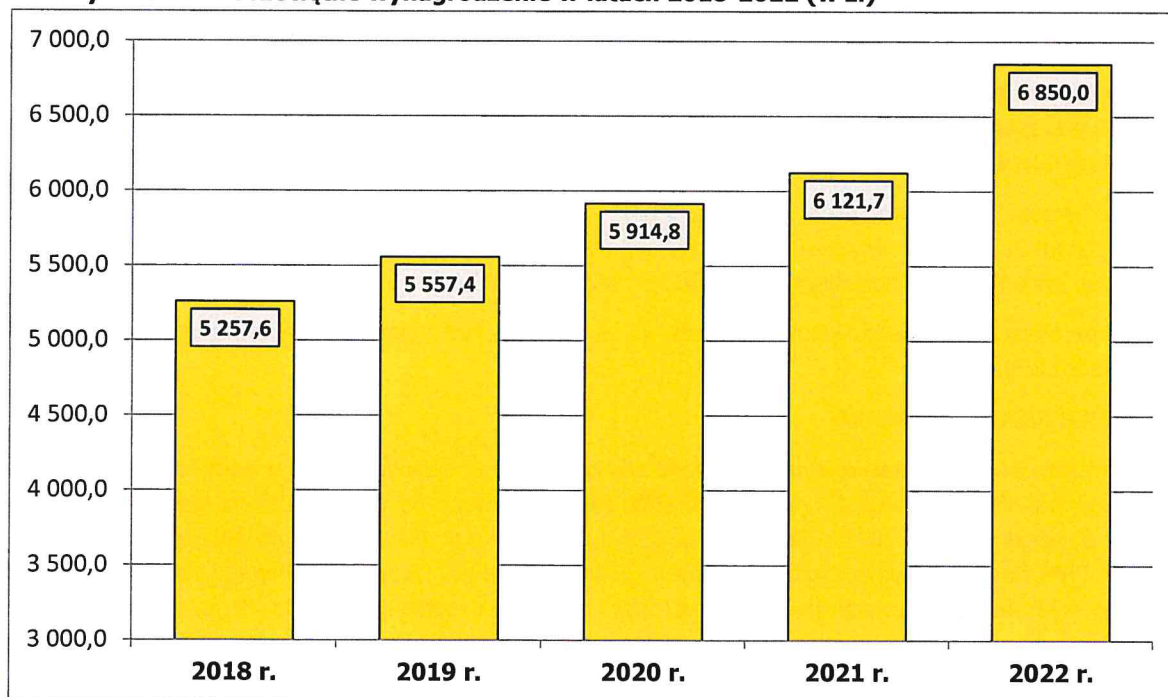
Wyszczególnienie	jedn. miary	2021	2022	% 4:3
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>
Wynagrodzenia ogółem	tys. zł	235 384,9	263 919,4	112,1
z tego:				
wynagrodzenia osobowe pracowników	tys. zł	228 884,2	254 512,2	111,2
wynagrodzenia bezosobowe	tys. zł	6 500,7	9 407,2	144,7
Przeciętne miesięczne wynagrodzenie pracowników	zł	6 121,7	6 850,0	111,9

 Tabela nr 41, str. 54, SF

Wartość wynagrodzeń bezosobowych w 2022 roku była wyższa o 44,7% w stosunku do roku poprzedniego. Znaczącą pozycję w wynagrodzeniach bezosobowych stanowią wynagrodzenia wynikające z umów zawieranych z kontrolerami biletów. W 2021 roku pandemia COVID-19 spowodowała ograniczenie kontroli w komunikacji miejskiej, co zredukowało zatrudnienie kontrolerów, ale w 2022 roku liczba kontrolerów i przeprowadzanych kontroli wzrosła. Dodatkowo znacząco wzrosła wysokość opłat dodatkowych za brak biletu, co łącznie z wyższym zatrudnieniem spowodowało tak istotny wzrost wynagrodzeń w tej grupie.

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie pracowników wyniosło 6 850,0 zł i wzrosło o 11,9% w stosunku do roku poprzedniego. Na wzrost przeciętnych wynagrodzeń wpłynęły dokonane w styczniu i wrześniu 2022 roku przeszerogowania

Rysunek 27 - Przeciętne wynagrodzenie w latach 2018-2022 (w zł)




8. DZIAŁALNOŚĆ INWESTYCYJNO-REMONTOWA

8.1. DZIAŁALNOŚĆ INWESTYCYJNA

Środki trwałe oraz wartości niematerialne i prawne przyjęte do majątku Spółki dowodem OT wyniosły w 2022 roku 68 931,6 tys. zł.

Tabela 49 – Zadania inwestycyjne zrealizowane w 2022 roku (w tys. zł)

L.p.	Wyszczególnienie	Razem
1	2	3
1	tabor autobusowy	38 991,8
2	tabor tramwajowy	12 097,8
3	tabor niekomunikacyjny	3 634,9
4	wyposażenie informatyczne	744,0
5	systemy informatyczne	433,7
6	infrastruktura	8 509,8
7	obce środki trwałe	0,0
8	maszyny/urządzenia/narzędzia/wyposażenie	4 519,5
9	Razem inwestycje	68 931,6

 Tabela nr 4, str. 23, SF

TABOR KOMUNIKACYJNY

W 2022 roku wykonano kompleksowe zabiegi modernizacyjne dla 6 sztuk wagonów tramwajowych, w tym 2 sztuki wagonów typu 805 Na, 2 sztuk wagonów typu Cityrunner oraz 2 sztuki wagonów typu Siemens NF6D. (wartość 11 175,2 tys. zł) – więcej w rozdziale 3.2. USŁUGI WEWNĘTRZNE.

Wykonano również prace przystosowawcze na 5 sztukach wagonów typu Cityrunner, polegające na zainstalowaniu systemów antykolidyjnych firmy BOSCH (o wartości 922,6 tys. zł)

W marcu 2022 r. na podstawie umowy podpisanej w październiku 2020 r. z firmą Volvo flotę MPK - Łódź zasiliły elektryczne autobusy Volvo 7900 Electric. Inwestycja ta była jedną ze składowych szerszego projektu pn. „Program niskoemisyjnego transportu miejskiego – zakup 17 autobusów elektrycznych wraz z wybudowaniem infrastruktury niezbędnej do ich obsługi” dofinansowanego ze środków unijnych (wartość 38 182,2 tys. zł).

Dostarczono 3 nowoczesne pojazdy marki MAN 3.140 przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych. Pojazdy wyposażono między innymi w klimatyzację, niezależne ogrzewanie przestrzeni pasażerskiej, system monitoringu wizyjnego CCTV. Ich wartość to 809,6 tys. zł.

Obszerniejszy opis taboru komunikacyjnego (z uwzględnieniem najmu długoterminowego) znajduje się w rozdziale 2.1.3 Stan taboru

TABOR NIEKOMUNIKACYJNY

Formalnie na stan został wprowadzony wagon do odśnieżania i odladzania sieci o wartości 2 037,1 tys. zł. Służbę rozpoczął TRAMWAJ 805 NA WOLTAN b.2356 zmodernizowany do funkcji szlifierki torowej (większość nakładów poniesiono przed 2022 rokiem) o wartości 1 028,5 tys. zł. Oddano do użytku pojazd specjalny - podnośnik PHM do obsługi paneli fotowoltaicznych, podcinania gałęzi, obsługi monitoringu na terenie miasta podległego MPK, napraw elewacji itp. o wartości 388,7 tys. zł na potrzeby Zakładu Torów i Sieci. Ponadto wprowadzono do użytkowania wózek widłowy elektryczny oraz przyczepę specjalną ze sprężarką o łącznej wartości 180,6 tys. zł.

SYSTEMY I WYPOSAŻENIE INFORMATYCZNE

W ramach wyposażenia informatycznego wprowadzono 175 nowych zestawów komputerowych, 18 laptopów oraz 9 drukarek. Dokonano też zakupu odpowiedniej liczby licencji Microsoft Office oraz specjalistycznego oprogramowania, jak Axence Nvision, Mastercam, Solidworks Professional, Cad/Cam-One.

INFRASTRUKTURA

Najważniejszą pozycją zrealizowaną w 2022 roku było zapewnienie dalszego administrowania Centralną Dyspozytornią Mocy, której wygasła gwarancja. Zapewnia ona sterowanie podstacjami z dyspozytorni. Nakłady sięgnęły 4 779,6 tys. zł. Nie mniej ważnymi zadaniami inwestycyjnymi były te związane z dostawą i montażem stacji ładowania autobusów elektrycznych oraz dwa stanowiska naprawcze dla autobusów elektrycznych VOLVO.

MASZINY/URZĄDZENIA

Największą wartościowo pozycją w tej grupie jest stacja trafo wraz z zasilaniem podstawowym i rezerwowym o wartości 1 256,3 tys. zł. Modernizacja była niezbędna do wykonania (elementy dyskretne nie nadawały się do naprawy, ani do wymiany - nie są produkowane). Brak stacji trafo groził wyłączeniem obsługiwanej trasy tramwajowej ŁTR. Na potrzeby Zakładu Torów i Sieci zakupiono koparko-ładowarkę, wymieniono dwie suwnice belkowe 1,5 tony i jedną 3,2 tony oraz oddano do użytku rozdzielnię prądu stałego (o łącznej wartości 1 320,3 tys. zł). Park maszynowy Zakładu Techniki został uzupełniony o stanowisko do badania amortyzatorów oraz agregat do napełniania i przepłukiwania układów hamulcowych w wózkach tramwajowych (o łącznej wartości 380,6 tys. zł). Zrealizowano również zakup licznych innych urządzeń o mniejszej wartości.

8.2. DZIAŁALNOŚĆ REMONTOWA

W 2022 r. wykonano niewielkie remonty budynków i budowli oraz maszyn i urządzeń o łącznej wartości 683,6 tys. zł.

BUDYNKI I BUDOWLE

Dla utrzymania w należytym stanie budynków i budowli poniesiono koszty na remonty w kwocie 544,3 tys. zł. Remonty objęły obiekty zajezdni Telefoniczna (rozdzielnica elektryczna, portiernia szynowa, maszty oświetleniowe), zajezdni Nowe Sady (pomieszczenia socjalne, obrzeża kanału naprawczego), Zakładu Torów i Sieci (szatnia torowa, warsztat elektryczny, łazienka, poszycie dachu garażu torowo-sieciowego). Przeprowadzono również odcinkowe remonty torów w ciągach ulicy Strykowska-Wojska Polskiego oraz Limanowskiego-Aleksandrowska.

MASZINY, URZĄDZENIA

Na remonty maszyn i urządzeń poniesiono koszty w wysokości 139,3 tys. zł. Wyremontowano następujące urządzenia: tokarka uniwersalna, frezarka TYP FYC-25, tokarka karuzelowa KNA 110/135.

8.3. BADANIA I ROZWÓJ

Spółka nie prowadziła i nie prowadzi prac badawczych i rozwojowych.

9. KIERUNKI DZIAŁANIA I PRZEWIDYWANA SYTUACJA FINANSOWA NA 2023 ROK

9.1. KIERUNKI DZIAŁANIA NA 2023 ROK

Wybuch w roku 2022 wojny w Ukrainie doprowadził do gwałtownego wzrostu cen zarówno ON jak i wszelkich części zamiennych i artykułów metalowych wykorzystywanych przez Spółkę. Pochodną opisanej wyżej sytuacji geopolitycznej oraz uwarunkowań wygenerowanych przez politykę wewnętrzną Polski była w roku 2022 inflacja 14,4%/r. Mimo wciąż trwającej wojny w Ukrainie na przełomie roku 2022 i 2023 sytuacja zarówno geopolityczna jak i ekonomiczna ustabilizowała się, ale jest ona wciąż nieprzewidywalna i nie można wykluczyć, ponownego pogorszenia. Wprowadzenie w dniu 5 lutego 2023 roku embarga przez kraje UE na import rosyjskiej ropy oraz produktów gotowych może skutkować zwiększonymi cenami oleju napędowego w roku 2023. Jednocześnie wciąż utrzymująca się na wysokim poziomie inflacja w roku 2023 prawdopodobnie wpłynie na wysokie koszty szeroko rozumianych części zamiennych, usług obcych jak i przyszłych żądań płacowych pracowników. Te ryzyka kosztowe zostały przez Spółkę uwzględnione w planie na 2023.

Wśród problemów związanych z sytuacją mikro- i makroekonomiczną, jednym z ważniejszych jest niedobór odpowiednio wykwalifikowanych pracowników w szczególności w grupie prowadzący pojazdy komunikacji miejskiej. W roku 2023 przewidywane braki w zatrudnieniu ww. grupie to około 180 etatów. Aby poradzić sobie z problemem niedoboru kluczowych pracowników Spółka zamierza aktywizować pozyskiwanie prowadzących między innymi poprzez kontynuację takich programów jak:

- Program Poleceń Pracowniczych z nagradzaniem pracowników, którzy polecą do pracy kierowcę autobusu z uprawnieniami.
- zatrudniania kandydatów na kursy motorniczych i kierowców autobusów na czas trwania kursu na stanowisku pracownika obsługi zajezdniowej, dając im tym samym zatrudnienie w czasie odbywania szkolenia. To rozwiązanie spowodowało zwiększone zainteresowanie kursami na stanowiska motorniczych i kierowców autobusów i jest zauważalne w procesach rekrutacyjnych.
- zwiększenie aktywności reklamowej poprzez bardziej aktywne wykorzystywanie dostępnych Spółce własnych nośników reklamowych (pojazdy komunikacyjne, ramki, monitory, citylighty przystankowe, biletomaty), ale też korzystać z płatnych portali typu pracuj.pl. W planach jest też wykorzystanie możliwości umieszczania w autobusach i tramwajach komunikatów głosowych informujących o miejscach pracy w Spółce.

Mimo prowadzonych i planowanych działań mających na celu pozyskiwanie pracowników, Spółka liczy się z tym, że część zadań przewozowych będzie wykonywana w godzinach nadliczbowych ze względu na braki w zatrudnieniu.

Planowane działania podejmowane przez Spółkę w 2023 r. zostały szczegółowo opisane w Planie Rzeczowo-Finansowym (PRF). Plan ten został zatwierdzony Uchwałą Rady Nadzorczej nr 46/22 z 12 grudnia 2022 roku, w sprawie zatwierdzenia „Planu Rzeczowo-Finansowego na 2023 rok”. Zawiera on podstawowe wielkości dotyczące przewidywanych przychodów, kosztów i wyników w zakresie głównych działalności prowadzonych przez Spółkę oraz plan inwestycji, które Spółka zamierza przeprowadzić w 2023 r. Wśród najważniejszych działań planowanych do przeprowadzenia w znajdują się:

- rozpoczęcie budowy nowego Zakładu Techniki na terenie starej zajezdni Helenówek, nakłady inwestycyjne związane z budową Zakładu zostały określone na 150,0 mln zł. Spółka zakłada, że w 2023 roku z całkowitej wartości nakładów zostaną zrealizowane prace o wartości 48,2 mln zł. Inwestycja zgodnie z założeniami powinna zakończyć się w 2025 roku,
- najem długoterminowy łącznie 52 szt. przegubowych autobusów niskopodłogowych,
- modernizacja posiadanej taboru tramwajowego oraz zakup i dostosowanie do warunków łódzkich używanych tramwajów z Europy Zachodniej,
- budowa na własne potrzeby torów odstawczych na zajezdni tramwajowej przy ul. Telefonicznej,
- sfinalizowanie postępowania na dostawy oleju napędowego dla Spółki przez okres najbliższych 2-3 lat,

- dzierżawa i wprowadzenie do ruchu 30 tramwajów niskopodłogowych Moderus Gamma w ramach inwestycji realizowanej przez Miasto,
- dzierżawa i wprowadzenie do ruchu 8 autobusów elektrycznych Solaris Urbino 18 Electric w ramach inwestycji realizowanej przez Miasto,
- zakup 3 specjalistycznych pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych,
- zakup oprogramowania do tworzenia rozkładów, przydziału zadań, harmonogramów, rozliczenia czasu pracy prowadzących w uzgodnieniu z Organizatorem.

9.1.1. KIERUNKI DZIAŁAŃ W ZAKRESIE POPRAWY JAKOŚCI OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ I PODNIESIENIA STANDARDU USŁUG PRZEWOZOWYCH

Realizację działań w zakresie poprawy jakości Spółka zamierza osiągnąć poprzez :

- sukcesywną wymianę najbardziej wyeksploatowanego taboru zarówno tramwajowego jak i autobusowego, co realizowane będzie przez:
 - najmem długoterminowy łącznie 52 szt. autobusów niskopodłogowych,
 - modernizacja posiadanego taboru tramwajowego oraz zakup i dostosowanie do warunków łódzkich używanych tramwajów z Europy zachodniej,
 - dzierżawa i wprowadzenie do ruchu 30 tramwajów niskopodłogowych Moderus Gamma w ramach inwestycji realizowanej przez Miasto,
 - dzierżawa i wprowadzenie do ruchu 8 autobusów elektrycznych Solaris Urbino 18 Electric w ramach inwestycji realizowanej przez Miasto,
 - zakup 3 specjalistycznych pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych.
- poprawę bezpieczeństwa pasażerów, co oczekuje się uzyskać w wyniku:
 - kontynuowania, stosownie do potrzeb, kursów szkoleniowych dla motorniczych w Ośrodku Szkolenia Motorniczych,
 - kontynuowania kursów dla kandydatów na kierowców we własnym Ośrodku Szkolenia Kierowców,
 - kontynuowania zawartej umowy na interwencyjną ochronę osób,
- współdziałanie ze służbami miejskimi w celu poprawy płynności ruchu dla pojazdów komunikacji miejskiej,
- prowadzenie działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa pasażerów, kierujących oraz taboru poprzez wyposażanie nowo zakupowanego taboru w monitoring wnętrza pojazdu oraz obszaru przed i za pojazdem.

Wszystkie te działania będą prowadzone przy uwzględnieniu środków zabezpieczonych w budżecie Miasta na zbiorowy transport publiczny oraz innych dostępnych środków jak np. programy unijne.

9.1.2. DZIAŁANIA NA RZECZ POPRAWY OBSŁUGI PASAŻERA

W 2023 roku planowane jest przez Spółkę uruchomienie aplikacji Migappka, za pośrednictwem której pasażerowie będą mogli kupować bilety jednorazowe, okresowe, a także przenieść konto wraz z ważnymi biletami z karty elektronicznej do aplikacji. Ponadto w kolejnych latach planowany jest rozwój aplikacji, między innymi o planer podróży, elektroniczną tablicę przystankową, a także nową funkcjonalność z zakresu taryfy - bilet zagregowany, którego wprowadzenie uzależnione jest od zmiany w uchwale Rady Miejskiej w Łodzi.

Spółka planuje również wprowadzić na swojej stronie internetowej formularze:

- reklamacji na nałożoną opłatę dodatkową za brak opłaconego przejazdu w lokalnym transporcie zbiorowym w Łodzi,
- reklamacji dotyczącej awarii biletomatu lub niewydania przez niego biletów, za które pasażer zapłacił.

Liczymy na to, że formularze te ułatwią klientom kontakt w ważnych i newralgicznych dla nich kwestiach i przyczynią się do tego, że MPK - Łódź Spółka z o.o. będzie miała pełne i prawidłowe dane dotyczące danego zdarzenia.

Ponadto Spółka prowadzi i wciąż będzie prowadziła szkolenia dla pracowników, zarówno dla kierowców i motorniczych, ale również dla instruktorów nauki jazdy tramwajem i kandydatów na kurs motorniczych i kierowców. Pracownicy ci w sposób ciągły aktualizują swoją wiedzę między na temat obsługi pasażera i udzielania pierwszej pomocy w nagłych wypadkach w tym np. obsługi defibrylatora.

9.1.3. DZIAŁANIA W CELU POPRAWY STANU TECHNICZNEGO TABORU

Podstawowym działaniem mającym na celu poprawę stanu technicznego taboru będą modernizacje posiadanego taboru tramwajowego oraz wymiana taboru. Wymiana taboru będzie miała miejsce zarówno w taborze autobusowym jak i tramwajowym. W roku 2023 Spółka wprowadzi do użytku dzierżawione od Zarządu Dróg i Transportu 30 szt. nowoczesnych tramwajów Moderus Gamma oraz 8 szt. autobusów elektrycznych Solaris Urbino 18 Electric, co wpłynie na poprawę jakości świadczonej usługi przewozowej. Również w zakresie pojazdów specjalistycznych służących do przewozu osób niepełnosprawnych Spółka planuje zakup 3 nowych pojazdów.

9.1.4. DZIAŁANIA NA RZECZ POPRAWY ORGANIZACJI I EFEKTYWNOŚCI DZIAŁANIA

Działania w zakresie polityki personalnej

W roku 2023 w MPK – Łódź Spółka z o.o., w zakresie polityki personalnej kontynuowane będą działania, mające na celu optymalizację kosztów poprzez dostosowanie poziomu zatrudnienia do planowanych zadań, wzrost wydajności pracy oraz uzależnienie wynagrodzenia od zaangażowania i odpowiedzialności pracownika, osiąganych wyników pracy, a także od oceny pracowniczej realizowanej w systemie SOOP.

Cele te będą realizowane poprzez:

- wprowadzenie planowanej stawki gwarantowanej na poszczególnych stanowiskach w zależności od osiągniętej wartości w okresowej ocenie pracowniczej oraz doświadczenia w pracy poszczególnego pracownika,
- wprowadzenie planowanych dodatków funkcyjnych na stanowiskach mistrzów i dyspozytorów,
- realizację premii kwartalnej uzależnionej od okresowej oceny pracowniczej,
- dokonywanie zmian w zatrudnieniu poprzez zatrudnianie, przenoszenie i wdrażanie pracowników w przypadku powstania nowych komórek organizacyjnych według kryteriów merytorycznych (posiadanych przez nich kwalifikacji, kompetencji),
- zapewnienie kierowcom autobusów obowiązkowych szkoleń okresowych,
- organizowanie szkoleń dla pracowników w celu zapewnienia możliwości zdobycia lub odnowienia wymaganych przepisami prawa uprawnień i certyfikatów,
- dążenie do poprawy wizerunku MPK – Łódź Spółka z o.o. poprzez prowadzenie szkoleń wewnętrznych dla prowadzących pojazdy, kontrolerów biletów, sprzedawców biletów i pracowników obsługi infolinii w zakresie prawidłowej obsługi klienta oraz zachowania w sytuacjach trudnych,
- dążenie do poprawy wizerunku wewnętrznego Spółki poprzez cykl szkoleń dla kadry zarządzającej, również średniego i niższego szczebla z przeciwdziałania mobbingowi i dyskryminacji,
- kontynuowanie naboru kandydatów na motorniczych i kierowców autobusu z wykorzystaniem profesjonalnego kwestionariusza opracowanego przy udziale psychologa zatrudnionego w MPK – Łódź Spółka z o.o.,
- wprowadzenie darmowych kursów umożliwiających uzyskanie kwalifikacji do prowadzenia autobusu lub tramwaju w komunikacji miejskiej,
- kontynuowanie szkoleń na symulatorze jazdy tramwajem dla uczestników kursów na motorniczego,
- prowadzenie własnego Ośrodka Szkolenia Motorniczych,

- prowadzenia własnego Ośrodka Szkolenia Kierowców w celu uniezależnienia się od firm zewnętrznych oraz optymalizacji procesu szkolenia kandydatów na kierowców autobusów komunikacji miejskiej,
- uruchomienie współpracy z Powiatowym Urzędem Pracy w zakresie pozyskiwania kandydatów do pracy, a także pozyskiwania środków na szkolenia i doszkalania kadr,
- umożliwienie podejmowania pracy w MPK - Łódź Spółka z o.o. przez obcokrajowców, w szczególności na stanowisko motorniczego ze uwagi na brak komplikacji formalnych z pozyskiwaniem polskiego prawa jazdy,
- stworzenie w systemie IFS bazy uprawnień i kompetencji pracowniczych i sukcesywne jej uzupełnianie aktualnymi danymi,
- zatrudnianie kandydatów na kursy kierowców i motorniczych na stanowiska pracowników obsługi zajezdniowej w celu zapewnienia kursantom pracy na czas realizacji kursu, a co za tym idzie zwiększenie frekwencji na kursach,
- zwiększenie zaangażowania w promocję zatrudnienia przy wykorzystaniu nośników własnych, ale też korzystanie z zewnętrznych nośników reklamowych i portali ogłoszeniowych.

Działania w zakresie obsługi informatycznej

W zakresie obsługi informatycznej w roku 2023 podejmowane działania będą koncentrowały się na:

- migracja/aktualizacja starego środowiska wirtualnego do nowej infrastruktury sieci Spółki wykorzystywanej do obsługi sieci LAN/WAN,
- wymiana komputerów stacjonarnych,
- utrzymaniu całej infrastruktury sieci LAN/WAN w Spółce,
- nadzorze łączności radiowej typu Push To Talk,
- przedłużeniu/zmianie aktualnie wykorzystywanych częstotliwości do łączności radiowej,
- przygotowaniu infrastruktury pod nowy system sprzedaży biletów za pośrednictwem aplikacji mobilnej,
- aktualizacji antywirusa i urządzenia brzegowego UTM,
- rozbudowie monitoringu wizyjnego na pętlach autobusowych wyposażonych w ładowarki,
- rozbudowa kontroli dostępu w Zakładzie Torów i Sieci oraz w lokalizacji Tramwajowa 6,
- utrzymaniu systemu IFS9,
- utrzymanie oprogramowania wykorzystywanego w Spółce,
- realizacja zmian w zakresie telefonii komórkowej (nowa umowa),
- rozbudowie systemu elektronicznego obiegu dokumentów (EOD) o kolejne procesy i funkcjonalności,
- utrzymaniu systemów kontroli dostępu (KD), systemu sygnalizacji włamań i napadu (SSWiN), monitoringu wizyjnego (CCTV) w punktach socjalnych w celu zapewnienia prawidłowego działania systemów, bezpieczeństwa jak i zabezpieczenia mienia pozostającego w tych punktach,
- aktualizacja/zmiana (przetarg) w zakresie systemów kontroli dostępu (KD), systemu sygnalizacji włamań i napadu (SSWiN), monitoringu wizyjnego (CCTV) w punktach socjalnych,
- nadzór nad siecią WiFi w Spółce,
- współpracy w zakresie realizacji budowy stacji ładowanie pojazdów na terenie miasta Łodzi,
- zakupie urządzeń drukujących,
- zakupie notebook'ów,
- przeprowadzeniu przetargu na zakup oprogramowania zajezdniowego typu grafik, dyspozytor oraz oprogramowania do planowania i optymalizacji rozkładów jazdy wraz z elektroniczną kartą pojazdu,
- kontynuacji wymiany stacji roboczych niespełniających obowiązującej Polityki Bezpieczeństwa Informacji i wymagań eksploatowanych aplikacji,
- odbiory systemów w dostarczanych 30 tramwajach Moderus Gamma dla ET-2 Chocianowice,
- odbiory systemów w dostarczanych 52 autobusach Mercedes dla zajezdni EA-1 Limanowskiego oraz EA-2 Nowe Sady,
- odbiory systemów w dostarczanych autobusach elektrycznych Solaris dla EA-1 Limanowskiego,
- odbiory systemów dostarczanych ładowarek do pojazdów elektrycznych dla EA-1 Limanowskiego,

- zapewnieniu dla Spółki dalszego działania systemu informacji prawnej typu Lex,
- zapewnieniu bezprzerwowej komunikacji między lokalizacjami Spółki oraz dostępem do sieci Internet,
- zakupie niezbędnego dla poszczególnych jednostek organizacyjnych sprzętu, podzespołów oraz oprogramowania.

9.2. PRZEWIDYWANA SYTUACJA FINANSOWA NA 2023 ROK

Plan Rzeczowo-Finansowy (Plan) na 2023 rok został zaakceptowany przez organy Spółki - Zarząd i Radę Nadzorczą (Uchwała 46/22 Rady Nadzorczej z 12 grudnia 2022 r. w sprawie zatwierdzenia „Planu Rzeczowo-Finansowego na 2023 rok”). Plan oparty jest o potrzeby w zakresie publicznego transportu zbiorowego zgłoszonego przez Organizatora transportu publicznego. Na tej podstawie Spółka, przy wskazanych w Planie założeniach, określiła potrzeby finansowe niezbędne do tego aby wykonać wymaganą wielkość pracy przewozowej, na wymaganym poziomie jakościowym. Kluczową sprawą dla Spółki jest realizacja zleconych przez Organizatora usług transportowych na odpowiednim poziomie jakościowym, a także utrzymanie przez Spółkę płynności i stabilności finansowej oraz wywiązanie się z umów o finansowanie.

Usługi na rzecz Gminy Miasta Łódź realizowane są w oparciu o:

- Umowę Powierzenia z 28 lutego 2011 roku,
- Umowy z 19 września 2006 roku dotycząca ŁTR.

Podobnie jak w latach poprzednich przychody pochodzące z wynagrodzenia za wykonane usługi na rzecz Miasta Łódź będą stanowiły ponad 90% przychodów z całej działalności operacyjnej i wygenerują zbliżony udział kosztów. Bieżące wydatki na Umowę Powierzenia określił Aneks nr 81 z 29 grudnia 2022 roku. Dla umowy dot. przewozów na trasie ŁTR śródki na finansowanie tych usług określił Aneks nr 20 z 9 marca 2022 roku.

W 2014 roku i w latach 2016-2022 Miasto wykorzystywało dokapitalizowanie (podniesienie kapitału zakładowego) jako formę zapłaty należnej rekompensaty. W kolejnych latach Miasto przeznaczało następujące kwoty na zapłatę rekompensaty w formie dokapitalizowania:

- rok 2014 – 35,0 mln zł
- rok 2016 – 36,6 mln zł
- rok 2017 – 50,0 mln zł
- rok 2018 – 41,0 mln zł
- rok 2019 – 63,0 mln zł
- rok 2020 – 64,0 mln zł
- rok 2021 – 64,8 mln zł
- rok 2022 – 45,4 mln zł

Stosowanie tego rozwiązania w zakresie rozliczania dokapitalizowania na finansowanie należnej rekompensaty skutkuje zwiększaniem się w bilansie pozycji nierozliczone straty z lat ubiegłych. Powoduje to pogorszenie relacji bilansowych w obrębie kapitałów własnych.

W roku 2023 dokapitalizowanie planowane jest na kwotę 25,4 mln zł. Spółka zwróciła się do Organizatora, aby wynagrodzenie wynikające z Umowy Powierzenia przekazywane było na rachunek bieżący Spółki, a nie w formie podwyższenia kapitału jak miało to miejsce w latach poprzednich. Dotychczasowa forma rozliczania wpływa negatywnie na strukturę pasywów Spółki, powiększa stratę z lat ubiegłych, co skutkuje koniecznością podejmowania przez Zgromadzenie Wspólników w kolejnych latach uchwał o dalszym istnieniu i funkcjonowaniu Spółki.

Z roku na rok zwiększa się niedopasowanie wartości wydatków na rekompensatę w rocznym budżecie Miasta z wartością planowanej na dany rok rekompensaty zaakceptowanej przez Organizatora. Sytuacja ta może prowadzić do problemów płynnościowych Spółki w roku 2023 jak i w latach późniejszych. Spółka, aby utrzymać płynność finansową w poszczególnych okresach roku korzysta z kredytu w rachunku bieżącym. Unikanie nawet okresowych problemów z utrzymaniem płynności jest niezmiernie ważne w kontekście planowanych inwestycji

w, tym dużej inwestycji infrastrukturalnej związanej z budową zakładu techniki, która zgodnie z planem będzie finansowana środkami pochodzącymi z kredytu inwestycyjnego.

Środki na transport zbiorowy, zawarte w Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta przeznaczone dla Spółki są w roku 2023 niewystarczające na pokrycie planowanej wielkości należnej Spółce rekompensaty. Tym samym istnieje konieczność zwiększenia środków na komunikację miejską w celu uniknięcia problemów płynnościowych Spółki oraz spełnienia przez Spółkę kowenantów instytucji finansującej.

9.3. INSTRUMENTY FINANSOWE I RYZYKA

Instrumenty finansowe

Głównym instrumentem finansowym, z którego korzysta Spółka dla finansowania własnej działalności jest kredyt. Jest on źródłem finansowania projektów inwestycyjnych, ale również bieżącej działalności Spółki, tzw. kredyt w rachunku bieżącym. Spółka 11 czerwca 2021 roku podpisała umowę na usługi finansowe z nową instytucją finansową. Skutkiem tego była m.in. zmiana finansowania bieżącej działalności z wcześniej stosowanych obligacji na kredyt w rachunku bieżącym, co pozwoliło uelastyczyć formę finansowania, jak i zmniejszyć koszty związane z obsługą. Również wcześniejsze obligacje wyemitowane na potrzeby inwestycyjne zostały zastąpione kredytem inwestycyjnym.

W kontaktach Miasto-Spółka od kilku lat stosowane jest dokapitalizowanie Właściciela, które poprawia płynność Spółki, a dla Miasta jest wydatkiem majątkowym. Ta forma dofinansowania Spółki zapisywana jest w Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta, co stawia ją w grupie narzędzi finansowych o bardzo niskim ryzyku.

Ryzyka finansowe

Spółka finansowana jest z budżetu samorządowego Miasta Łodzi. Ważne dla Spółki jest nie tylko zapewnienie środków w budżecie Miasta na bieżące finansowanie świadczonych usług, ale również na wydatki inwestycyjne, w szczególności taborowe. Do odnowy taboru obligują Spółkę zapisy umowy. Spółka w zakresie bieżącej działalności jest finansowana poprzez tzw. rekompensatę z budżetu Miasta, natomiast w zakresie działalności inwestycyjnej Spółka korzysta z finansowania zewnętrznego. Ponieważ Spółka korzysta z finansowych źródeł zewnętrznych (głównie w działalności inwestycyjnej) dlatego jest narażona na ryzyka stopy procentowej (wzrost). W znacznym stopniu ryzyko to zostało ograniczone poprzez zawieranie umów długoterminowego najmu (mają one charakter umów leasingu finansowego) w oparciu o stałą stopę procentową (stała niezmienna rata najmu).

Ryzyko utraty płynności finansowej

Płynność finansowa obok rentowności stanowi istotny element zarządzania finansami przedsiębiorstwa. Bez względu na to, jaki wynik uzyska Spółka, należy dążyć do wypracowania odpowiedniego poziomu strumieni środków pieniężnych. Wysokie uzależnienie finansów Spółki od regularnych płatności zobowiązań jej głównego kontrahenta - Miasta - łączy się z możliwością utraty płynności finansowej. Aby ograniczyć to ryzyko Spółka krocząco planuje przepływy pieniężne uszczegółowiając dekadowo ich zapisy. Spółka zarządza swoją płynnością poprzez bieżące monitorowanie poziomu wymaganych zobowiązań oraz odpowiednie zarządzanie środkami pieniężnymi. Dobrą i często stosowaną praktyką jest konfrontowanie sporządzanych przepływów pieniężnych ze Skarbnikiem Miasta i Zarządem Dróg i Transportu, jednostką zlecającą i płacącą za usługi realizowane dla Miasta. Jednocześnie Spółka minimalizując problemy korzysta z opcji kredytu w rachunku bieżącym, który to jest wykorzystywany do utrzymania odpowiedniej płynności finansowej Spółki w newralgicznych okresach.

Ryzyko związane z ostatecznym zakończeniem projektu związanego z modernizacją trasy Łódzkiego Tramwaju Regionalnego

Modernizacja trasy Łódzkiego Tramwaju Regionalnego prowadzona w latach 2006-2008 współfinansowana była z funduszy unijnych. MPK – Łódź Spółka z o.o. realizowała tę inwestycję na podstawie umowy z Łódzkim

Urzędem Wojewódzkim w Łodzi – Instytucją Pośredniczącą. Wojewoda Łódzki, kwestionuje kwalifikowalność części wydatków projektu i żąda zwrotu kwoty 31 924 440,01 zł wraz z odsetkami.

W związku z istniejącym zabezpieczeniem wekslowym projektu Łódzki Urząd Wojewódzki wypełnił w 2013 roku weksel, a w 2016 roku Prokuratoria Generalna Rzeczypospolitej Polskiej chroniąca Skarb Państwa reprezentując Wojewodę Łódzkiego wystawiła nakaz zapłaty weksla. MPK - Łódź Spółka z o.o. od początku nie zgadza się z ustaleniami kontroli oraz wynikającym z zaleceń pokontrolnych obowiązkiem zwrotu dofinansowania, kwestionując tym samym wysokość żądanej kwoty zwrotu. Oczywiście więc stało się, że Spółka złożyła w obowiązującym terminie zarzuty od nakazu zapłaty. Obecnie sprawa rozstrzygana będzie w pełnym postępowaniu dowodowym, w trybie zwykłym.

Istnieje ryzyko, że sąd wyda wyrok podtrzymujący nakaz zapłaty albo orzeknie inaczej, utrzymując jednak obowiązek zwrotu w innej kwocie. Ryzyko negatywnego wpływu na wynik finansowy Spółka ograniczyła poprzez stosowne rezerwy związane z wystawieniem weksla.

Ryzyko braku dostatecznej liczby prowadzących pojazdy komunikacji miejskiej

Problem braku dostatecznej liczby prowadzących występuje w Spółce szczególnie w zakresie pracowników kierujących autobusami, wywołane jest to naturalnymi odejściami pracowników przy jednoczesnym braku napływu odpowiedniej liczby nowych pracowników z rynku pracy. Sytuacja ta spowodowana jest głównie przesłankami ekonomicznym, ponieważ stawki proponowane dla nowo przyjętych pracowników są zbyt niskie według kandydatów. Spółka jednocześnie, aby skrócić proces uzyskiwania pracowników z odpowiednimi kwalifikacjami na przedmiotowe stanowiska prowadzi dwa wewnętrzne ośrodki szkoleniowe, odpowiednio Ośrodek Szkolenia Motorniczych oraz Ośrodek Szkolenia Kierowców.

Dodatkowo Spółka dla ograniczenia ryzyka braku prowadzących:

- zwiększa stawki wynagrodzenia dla przyjmowanych do pracy kierowców i motorniczych, dla zwiększenia zainteresowania tą pracą,
- przyspiesza przyjęcie do pracy na czas nieokreślony w stosunku do pozostałych grup zawodowych Spółki,
- prowadzi program poleceń pracowniczych,
- zatrudnia kandydatów na stanowisko motorniczych i kierowców autobusów na czas trwania kursu na stanowisko pracownika obsługi zajezdniowej,
- korzysta z usług tzw. Spółdzielni, która na podstawie umów cywilno-prawnych zatrudnia osoby posiadające uprawnienia do prowadzenia pojazdów komunikacji miejskiej,
- na bieżąco zatrudnia prowadzących w godzinach nadliczbowych,
- podjęła decyzję, że od 2020 roku szkolenia dla prowadzących komunikacji miejskiej będą bezpłatne.

Ryzyko ograniczenia zakresu działalności na skutek wystąpienia kryzysu gospodarczego wywołanego pandemią

Rok 2022 ze względu na pandemię Covid-19, która swoje apogeum miała w roku 2020 oraz 2021 nie był dla Spółki okresem, w którym pandemia wywarła negatywne skutki na prowadzoną działalność Spółki. Spadek zachorowań oraz nieobecności z tego tytułu w porównaniu do poprzednich lat był bardzo wyraźny i nie zagrażał ograniczeniu działalności z tego powodu. Spółka w roku 2023 przewiduje analogiczną sytuację, czyli marginalny wpływ pandemii Covid-19 na funkcjonowanie Spółki.

Ryzyko ograniczenia zakresu działalności na skutek wystąpienia kryzysu gospodarczego wywołanego wojną w Ukrainie

Wybuch wojny w Ukrainie w lutym 2022 roku zdestabilizował gospodarkę nie tylko polską, ale także globalną. Sytuacja ta wpłynęła istotnie na wzrost cen wielu produktów i usług, a przede wszystkim nośników energii oraz wszelkiego rodzaju materiałów metalowych.

Obecnie wojna nadal trwa i ciężko przewidzieć kiedy, i w jaki sposób zostanie zakończona. Mając na uwadze, co działo się w roku 2022, Spółka dostrzega, że główne ryzyko wynikające z obecnej sytuacji dot. wojny w Ukrainie to ryzyko związane z brakiem dostaw odpowiedniej ilości części zamiennych. Spółka minimalizuje to ryzyko poprzez zwiększanie zapasów magazynowych dotyczących niewrażliwych podzespołów do obsługi taboru autobusowego, jak i tramwajowego. Jeżeli sytuacja na froncie wojny nie ulegnie znaczącym zmianom, które wywołają kryzys zarówno ekonomiczny jak i humanitarny, Spółka nie zakłada ograniczenia działalności z tego tytułu.

SPIS TABEL

Tabela 1 - Podstawowe parametry sieci komunikacyjnej w latach 2021-2022.....	9
Tabela 2 - Stopień realizacji zadań przewozowych w latach 2021-2022 (w tys. wzkm/pckm)	10
Tabela 3 - Stopień realizacji zadań przewozowych autobusowych w latach 2021-2022 realizowanych przez podwykonawców (w tys. wzkm)	11
Tabela 4 - Stan taboru (w szt.).....	13
Tabela 5 - Stan taboru tramwajowego w Spółce z uwzględnieniem średniego wieku i typu (w szt.).....	14
Tabela 6 - Dostawy taboru autobusowego w latach 2018-2022 (w szt.)	15
Tabela 7 - Stan taboru autobusowego w Spółce z uwzględnieniem średniego wieku i typu (w szt.).....	16
Tabela 8 - Wskaźniki techniczno-eksploatacyjne taboru w latach 2018-2022 (w %)	17
Tabela 9 - Cennik usług ZPON	20
Tabela 10 - Przychody ZPON w latach 2018-2022 (w tys. zł)	20
Tabela 11 - Opis infrastruktury obsługiwanej w latach 2018-2022.....	21
Tabela 12 - Przychody i koszty z tytułu konserwacji, napraw i remontów torów, sieci i podstacji poza trasą ŁTR w latach 2018-2022 (w tys. zł).....	21
Tabela 13 - Kontrola biletów w latach 2018-2022	25
Tabela 14 - Skuteczność egzekucji opłat dodatkowych w latach 2018-2022 (w tys. zł).....	25
Tabela 15 - Przychody z działalności pomocniczej w latach 2018-2022 (w tys. zł).....	26
Tabela 16 - Przychody z pozostałych usług zewnętrznych w latach 2018-2022 (w tys. zł)	26
Tabela 17 - Przychody z reklamy w latach 2018-2022 (w tys. zł)	27
Tabela 18 - Przychody z usług wewnętrznych w latach 2018-2022 (w tys. zł)	27
Tabela 19 - Przychody z działalności finansowej (w tys. zł)	28
Tabela 20 - Koszty z działalności finansowej (w tys. zł).....	28
Tabela 21 - Przychody z pozostałej działalności operacyjnej (w tys. zł).....	29
Tabela 22 - Koszty pozostałej działalności operacyjnej (w tys. zł)	29
Tabela 23 - Przychody wg rodzaju działalności (w tys. zł)	31
Tabela 24 - Przychody z działalności powierzanej w latach 2021-2022 (w tys. zł)	31
Tabela 25 - Koszty wg rodzajów działalności w latach 2021-2022 (w tys. zł).....	33
Tabela 26 - Koszty działalności powierzanej w latach 2021-2022 (w tys. zł).....	33
Tabela 27 - Koszty w układzie rodzajowym w latach 2021-2022 (w tys. zł).....	34
Tabela 28 - Koszty zużycia części zamiennych wg rodzaju części w latach 2021-2022 (w tys. zł).....	36
Tabela 29 - Koszty usług obcych w latach 2021-2022 (w tys. zł).....	36
Tabela 30 - Pozostałe koszty w latach 2021-2022 (w tys. zł)	37
Tabela 31 - Inne koszty rodzajowe w latach 2021-2022 (w tys. zł)	38
Tabela 32 - Koszty komunikacji autobusowej - w układzie kalkulacyjnym (w tys. zł)	39
Tabela 33 - Koszty komunikacji tramwajowej - w układzie kalkulacyjnym (w tys. zł).....	40
Tabela 34 - Rachunek wyników wg rodzajów działalności ogółem (w tys. zł)	41
Tabela 35 - Szczegółowe zestawienie przychodów, kosztów, wyników wg działalności w 2022 roku (w tys. zł)...	42
Tabela 36 - Aktywa (w tys. zł).....	43
Tabela 37 - Zmiany w poziomie umorzenia poszczególnych pozycji aktywów (w tys. zł).....	44
Tabela 38 - Wskaźniki pokrycia majątku w latach 2020-2022.....	45
Tabela 39 - Pasywa (w tys. zł).....	46
Tabela 40 - Wskaźniki płynności	47
Tabela 41 - Wskaźniki rentowności	48
Tabela 42 - Wskaźniki zadłużenia	49
Tabela 43 - Wskaźniki sprawności działania w latach 2020-2022.....	49
Tabela 44 - Przeciętne zatrudnienie w podstawowych grupach zawodowych (w etatach)	55
Tabela 45 - Wiek pracowników na dzień 31.12.2022 r.	56
Tabela 46 - Realizacja szkoleń pracowników w latach 2021-2022.....	57
Tabela 47- Czas pracy w latach 2021-2022 (w godzinach miesięcznie na 1 pracownika)	58

Tabela 48- Wynagrodzenia w latach 2021-2022 (w tys. zł).....	59
Tabela 49 – Zadania inwestycyjne zrealizowane w 2022 roku (w tys. zł)	60

SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1 – Wykonanie zadań przewozowych w latach 2021-2022 (w tys. wzkm/pckm)	10
Rysunek 2 - Przychody z pozostałych usług przewozowych w latach 2018-2022 (w tys. zł)	12
Rysunek 3 – Średni wiek taboru autobusowego w latach 2018-2022 (w tys. zł).....	15
Rysunek 4 - Wskaźniki wykorzystania taboru w latach 2018–2022 (w %)	17
Rysunek 5 – Przewóz niepełnosprawnych pasażerów.....	18
Rysunek 6 - Rozmiary zadań przewozowych ZPON w latach 2018–2022 (w tys. wzkm).....	19
Rysunek 7 - Liczba pasażerów ZPON w latach 2018–2022 (w tys. osób).....	19
Rysunek 8 – Struktura zleceń ZPON	19
Rysunek 9 - Zmiany udziału w finansowaniu przewozów ZPON w latach 2018-2022 (w %)	20
Rysunek 10 - Koszty w układzie rodzajowym w latach 2021-2022 (w tys. zł)	35
Rysunek 11 - Struktura kosztów w układzie rodzajowym (w %) w roku 2022.....	35
Rysunek 12 - Koszty w układzie kalkulacyjnym – autobusy (w tys. zł)	39
Rysunek 13 - Koszty w układzie kalkulacyjnym – tramwaje (w tys. zł).....	40
Rysunek 14 - Struktura aktywów wg stanu na 31 grudnia 2022 r. (w %).....	43
Rysunek 15 – Stopień umorzenia środków trwałych i wartości niematerialnych i prawnych (w %)	45
Rysunek 16 - Struktura pasywów wg stanu na 31 grudnia 2022 r. (w %)	47
Rysunek 17 - Wskaźniki płynności finansowej w latach 2020-2022.....	48
Rysunek 18 - Wskaźniki rentowności w latach 2020-2022	48
Rysunek 19 - Wskaźniki zadłużenia w latach 2020-2022.....	49
Rysunek 20 - Wskaźniki sprawności działania w latach 2020-2022	50
Rysunek 21 - Schemat struktury władz Spółki	51
Rysunek 22 - Schemat struktury organizacyjnej Spółki.....	53
Rysunek 23 - Przeciętne zatrudnienie w latach 2018-2022 (w etatach).....	54
Rysunek 24 - Przeciętne zatrudnienie w poszczególnych miesiącach 2022 roku (w etatach)	54
Rysunek 25 - Struktura zatrudnienia wg grup zawodowych w roku 2022 (w %)	55
Rysunek 26 - Struktura zatrudnienia według wykształcenia na 1.01.2023 roku (w %).....	56
Rysunek 27 - Przeciętne wynagrodzenie w latach 2018-2022 (w zł)	59

