

SPRAWOZDANIE Z DZIAŁALNOŚCI MPK – ŁÓDŹ SPÓŁKA Z O.O. ZA 2020 ROK

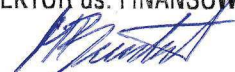
Informacje rzeczowo-finansowe

Łódź, 18 marca 2021

| | |
|--|-----------|
| 1. WSTĘP | 5 |
| 1.1. NAJWAŻNIEJSZE ZDARZENIA W SPÓŁCE W 2020 ROKU | 7 |
| 2. ZADANIA POWIERZONE PRZEZ GMINĘ MIASTA ŁÓDŹ | 9 |
| 2.1. USŁUGI PRZEWOZOWE | 9 |
| 2.1.1. ROZMIARY I ZAKRES USŁUG PRZEWOZOWYCH | 9 |
| 2.1.2. POZOSTAŁE USŁUGI PRZEWOZOWE | 12 |
| 2.1.3. STAN TABORU | 13 |
| 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 | 23 |
| 2.4.1. SPRZEDAŻ BILETÓW | 23 |
| 2.4.2. OBSŁUGA PASAŻERA | 24 |
| 2.4.3. KONTROLA BILETOWA | 25 |
| 3. DZIAŁALNOŚĆ POMOCNICZA | 26 |
| 3.1. USŁUGI ZEWNĘTRZNE | 27 |
| 3.1.1. USŁUGI TOROWO-SIECIOWE | 27 |
| 3.1.2. USŁUGI REMONTU TABORU | 27 |
| 3.1.3. SPRZEDAŻ MATERIAŁÓW | 27 |
| 3.1.4. POZOSTAŁE USŁUGI ZEWNĘTRZNE | 27 |
| 3.2. USŁUGI WEWNĘTRZNE | 28 |
| 4. DZIAŁALNOŚĆ FINANSOWA | 29 |
| 5. POZOSTAŁA DZIAŁALNOŚĆ OPERACYJNA | 31 |
| 6. WYNIKI EKONOMICZNO – FINANSOWE SPÓŁKI | 32 |
| 6.1. PRZYCHODY | 33 |
| 6.2. KOSZTY | 35 |
| 6.2.1. KOSZTY WEDŁUG RODZAJÓW DZIAŁALNOŚCI | 35 |
| 6.2.2. KOSZTY W UKŁADZIE RODZAJOWYM | 37 |
| 6.2.3. KOSZTY WEDŁUG UKŁADU KALKULACYJNEGO | 41 |
| 6.3. RACHUNEK ZYSKÓW I STRAT | 44 |
| 6.4. BILANS | 46 |
| 6.4.1. AKTYWA | 46 |
| 6.4.2. PASYWA | 50 |
| 6.5. WSKAŹNIKI EFEKTYWNOŚCI DZIAŁANIA | 51 |
| 6.6. MPK – ŁÓDŹ SPÓŁKA Z O.O. NA TLE INNYCH PRZEDSIĘBIORSTW KOMUNIKACYJNYCH W KRAJU | 54 |
| 7. SYTUACJA KADROWO – PŁACOWA | 56 |
| 7.1. ZMIANY ORGANIZACYJNO – KADROWE SPÓŁKI | 57 |
| 7.2. ZATRUDNIENIE | 62 |
| 7.2.1. SZKOLENIA | 64 |

| | |
|--|-----------|
| 7.3. WYKORZYSTANIE CZASU PRACY | 65 |
| 7.4. WYNAGRODZENIA PRACOWNIKÓW | 66 |
| 8. DZIAŁALNOŚĆ INWESTYCYJNO-REMONTOWA | 67 |
| 8.1. DZIAŁALNOŚĆ INWESTYCYJNA | 67 |
| 8.2. DZIAŁALNOŚĆ REMONTOWA..... | 69 |
| 8.3. BADANIA I ROZWÓJ | 69 |
| 9. KIERUNKI DZIAŁANIA I PRZEWIDYWANA SYTUACJA FINANSOWA NA 2021 ROK | 70 |
| 9.1. KIERUNKI DZIAŁANIA NA 2021 ROK..... | 70 |
| 9.1.1. KIERUNKI DZIAŁAŃ W ZAKRESIE POPRAWY OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ I PODNIESIENIA STANDARDU USŁUG PRZEWOZOWYCH.. | 70 |
| 9.1.2. DZIAŁANIA NA RZECZ POPRAWY OBSŁUGI PASAŻERA..... | 71 |
| 9.1.3. DZIAŁANIA W CELU POPRAWY STANU TECHNICZNEGO TABORU | 71 |
| 9.1.4. DZIAŁANIA NA RZECZ POPRAWY ORGANIZACJI I EFEKTYWNOŚCI DZIAŁANIA | 71 |
| 9.2. PRZEWIDYWANA SYTUACJA FINANSOWA NA 2021 ROK..... | 73 |
| 9.3. INSTRUMENTY FINANSOWE I RYZYKA | 74 |
| SPIS TABEL I RYSUNKÓW | 77 |
| SPIS TABEL..... | 77 |
| SPIS RYSUNKÓW | 78 |

DYREKTOR ds. FINANSOWYCH

 (1)
Marek Bernatek

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 2020 rok, które łącznie z rocznym sprawozdaniem finansowym MPK – Łódź Spółka z o.o. stanowią pakiet dokumentów przedstawiających w różnych aspektach stan Spółki w 2020 roku.

1 Oznaczenie wszystkich odniesień do sprawozdania finansowego za okres od 1 stycznia 2020 do 31 grudnia 2020 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,
- pozycję Spółki na tle branży komunikacji miejskiej,
- działalność inwestycyjno-remontową,
- strukturę organizacyjną,
- sytuację kadrowo-płacową,
- kierunki działania i przewidywaną sytuację finansową w 2021 roku,
- istotne ryzyka i zagrożenia w funkcjonowaniu Spółki.

W minionym, 2020 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.

Do najistotniejszych zdarzeń w 2020 roku należy zaliczyć:

- pandemię Covid-19, która miała wpływ na wszystkie płaszczyzny funkcjonowania Spółki, a przede wszystkim na wielkość zrealizowanej pracy przewozowej, sprzedaż i kontrolę biletów, działalność Zakładu Przewozu Osób Niepełnosprawnych, absencje pracowników oraz szeroko rozumianą organizację pracy,
- zrealizowanie planowanych zadań rzeczowych na poziomie 48,6 mln wzm (z planowanych 52,5 mln wzm), z czego blisko 60% to przewozy autobusowe,
- zakończenie projektu inwestycyjnego dot. modernizacji zajezdni przy ul. Limanowskiego wraz z siedzibą Zakładu Przewozu Osób Niepełnosprawnych, które nastąpiło w październiku 2020 r.,
- otrzymanie dofinansowania na rzecz ochrony miejsc pracy ze środków Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych na dofinansowanie wynagrodzeń pracowników, zakup 18 autobusów mini marki ISUZU,
- kontynuowanie programu modernizacji taboru tramwajowego,
- zarejestrowanie Ośrodka Szkolenia Kierowców MPK-Łódź w zakresie prawa jazdy kat. D,
- uzgodnienie trójstronnego porozumienia z Miastem i bankiem dotyczącego uzależnienia pracy przewozowej od środków Miasta przeznaczonych na transport zbiorowy.

PREZES ZARZĄDU

Zbigniew Papierski

WICEPREZES ZARZĄDU

Krzysztof Kamiński

ZARZĄD

CZŁONEK ZARZĄDU

Sławomir Worach

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne – Łódź Spółka z o.o.

1.1. NAJWAŻNIEJSZE ZDARZENIA W SPÓŁCE W 2020 ROKU

| Dzień | Aspekt | Zdarzenie |
|-----------------|------------------|--|
| Styczeń | | |
| 2 | certyfikacja | Zakończenie procesu certyfikacji Zakładowej Kontroli Produkcji na potrzeby deklarowania właściwości użytkowych wyrobów budowlanych wytwarzanych w sekcji mechanicznej Zakładu Torów i Sieci. |
| 20 | sprzedaż biletów | Podpisanie umowy z firmą Multiway na wykonanie aplikacji mobilnej do sprzedaży biletów na podstawie założeń wypracowanych w ramach Inkubatora Innowacji VISA. |
| | taborowy | Dostawa 4 nowoczesnych pojazdów marki CITROEN Jumper przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych. |
| Luty | | |
| 1 | sprzedaż biletów | Wprowadzenie nowej taryfy biletowej uchwałą Rady Miejskiej w Łodzi. Zmiany w zakresie cen biletów jednorazowych i okresowych. |
| | | Uzyskanie zgody na użytkowanie nowo wybudowanej podstacji trakcyjnej na terenie ET-1. |
| 17 | przetargowy | Podpisanie umowy z Gminą Miasto Zgierz na wykonanie inwestycji „Przebudowa trasy tramwajowej na odcinku od granicy administracyjnej miasta Łódź (rejon pętli tramwajowej „Helenówek”) do węzła rozjazdowego Kurak (skrzyżowanie ulicy Łódzkiej i 1-go Maja)” w trybie „zaprojektuj i wybuduj”. |
| 23 | sprzedaż biletów | Wprowadzenie możliwości zawieszenia biletów okresowych za pomocą strony www.migawka.lodz.pl w związku z wystąpieniem pandemii Covid19. |
| Marzec | | |
| 1 | przetargowy | Zakończenie remontu torowiska tramwajowego oraz sieci trakcyjnej na skrzyżowaniu al. Politechniki /ul. Wróblewskiego. |
| 21 | remont | Remont w zakresie wrót komór transformatorowych i rozdzielni SN podstacji trakcyjnej "Szczecińska". |
| Lipiec | | |
| 1 | inwestycyjny | Zakończenie budowy nowego obiektu podstacji trakcyjnej, która zastąpiła wysłużony budynek w ramach kompleksowej inwestycji dotyczącej zajezdni tramwajowej ET-1 przy ul. Telefonicznej. |
| Sierpień | | |
| 8 | przetargowy | Zakończenie wymiany 44 głowic kablowych SN 15kV (2019 r.- 23 szt., 2020 r.- 21 szt.). |
| 18 | taborowy | Wprowadzenie do eksploatacji pojazdu technicznego - laboratorium sieciowego - na bazie wagonu 805Na. |
| 28 | przetargowy | Podpisanie umowy z Gminą Miasto Zgierz na modernizację infrastruktury torowo - sieciowej na odcinku pl. Kilińskiego - Kurak w Zgierzu. |
| Wrzesień | | |
| 21 | kadrowy | Podpisanie porozumienia kończącego spór zbiorowy, którego prowadzenie rozpoczęły działające w Spółce organizacje związkowe w dniu 22 października 2019 roku. |
| | przetargowy | Zakończenie remontu torów i sieci trakcyjnej od ul. Pomorskiej do ul. Telefonicznej. |
| 22 | przetargowy | Zlecenie wykonania i dostawy 18 szt. rozjazdów dla Progred Infracity Sp. z o.o. oraz rozpoczęcie ich produkcji. |

Październik

| | | |
|----|------------------|--|
| 6 | organizacyjny | Uroczyste otwarcie zakończonej inwestycji "modernizacja zajezdni Limanowskiego" wraz z oddaniem do użytku nowej siedziby ZPON. |
| 6 | przetargowy | Zakończenie remontu torowiska tramwajowego oraz sieci trakcyjnej w ul. Pomorskiej na odcinku od wiaduktu do ul. Telefonicznej. |
| 15 | przetargowy | Rozpoczęcie robót torowych w ramach przebudowy trasy tramwajowej na odcinku od granicy administracyjnej miasta Łódź (rejon pętli tramwajowej „Helenówek”) do węzła rozjazdowego Kurak (skrzyżowanie ulicy Łódzkiej i 1-go Maja). |
| 19 | organizacyjny | Rozpoczęcie działalności ZPON w nowej lokalizacji pod adresem Limanowskiego 147/149 (wjazd bezpośredni od ul. Grunwaldzkiej). |
| 26 | sprzedaż biletów | Wprowadzenie możliwości dwukrotnego zawieszania biletów okresowych za pomocą strony www.migawka.lodz.pl w związku z dalszym występowaniem pandemii Covid-19. |

Listopad

| | | |
|----|-------------|--|
| 2 | przetargowy | Rozpoczęcie robót torowo - sieciowych na odcinku Ksawerów w ramach inwestycji „Łódzki Tramwaj Metropolitalny: etap Pabianice – Ksawerów”. |
| 10 | przetargowy | Awaryjna wymiana izolacji w sieci trakcyjnej oraz elementów podtrzymujących przewód jezdny w ul. Przybyszewskiego na odcinku od pl. Reymonta do ul. Kilińskiego, w ul. Gdańskiej na odcinku od ul. Legionów do ul. Zielonej, w al. Politechniki na odcinku od ul. Radwańskiej do Ronda Lotników. |
| 16 | przetargowy | Podpisanie umowy podwykonawczej na wykonanie robót torowych w ramach przebudowy linii tramwajowej na al. Śmigłego-Rydza na odcinku od al. Piłsudskiego do ul. Przybyszewskiego. |
| 16 | przetargowy | Rozpoczęcie robót torowych w ramach przebudowy linii tramwajowej na al. Śmigłego-Rydza na odcinku od al. Piłsudskiego do ul. Przybyszewskiego. |
| | przetargowy | Dostawa do ET-1 ostatnich z 35 zakupionych wagonów typu NF6D z Bochum |
| 30 | przetargowy | Zakończenie wymiany kabli trakcyjnych wychodzących z podstacji "Węglowa" zasilających trakcję tramwajową w ul. Pomorskiej oraz w ul. Kilińskiego w Łodzi. |

Grudzień

| | | |
|----|------------------|--|
| 1 | sprzedaż biletów | Uruchomienie przez Mennicę Polską Systemu OPS (opłata przystankowa za pomocą karty płatniczej) na linii 11B. Wprowadzenie możliwości przesiadania się w systemie OPS pomiędzy liniami 10B i 11B. |
| 16 | modernizacyjny | Zakończenie modernizacji cyfrowych zabezpieczeń podstacji trakcyjnej "Stocka". |
| 16 | przetargowy | Częściowe wykonanie remontu torowiska tramwajowego na skrzyżowaniu ul. Narutowicza/ul. Kopcińskiego. |
| 21 | sprzedaż biletów | Wprowadzenie w biletomatach mobilnych BM102 funkcjonalności polegającej na zakupie biletów jednorazowych bez wydruku przypisanych do karty płatniczej. Działanie anty Covid-19. |
| 22 | sprzedaż biletów | Ogłoszenie przetargu na dzierżawę z pełną obsługą serwisową 553 szt. biletomatów mobilnych w latach 2022 - 2025. |
| 24 | przetargowy | Rozpoczęcie postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w postępowaniu "Wykonanie usług polegających na naprawie i serwisie mechaniczno-elektrycznym oraz blacharsko-lakierniczym samochodów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych". |
| 24 | kadrowy | Zarejestrowanie Ośrodka Szkolenia Kierowców MPK-Łódź w zakresie prawa jazdy kat. D. |
| 31 | przetargowy | Podpisanie umowy "Wykonanie usług polegających na dezynfekcji 21 sztuk pojazdów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych". |

2. ZADANIA POWIERZONE PRZEZ GMINĘ MIASTA ŁÓDŹ

W 2020 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 torów, sieci oraz podstacji trakcyjnych,
- sprzedaż i kontrolę biletów.

2.1. USŁUGI PRZEWOZOWE

MPK - Łódź Spółka z o.o. w 2020 roku obsługiwała przewozy pasażerskie na 95 liniach komunikacyjnych funkcjonujących w lokalnym transporcie zbiorowym w Łodzi, w następującym podziale:

- 78 linii autobusowych w tym:
 - 67 linii dziennych,
 - 11 linii nocnych,
- 17 linii tramwajowych.

Tabela 1 - Podstawowe parametry sieci komunikacyjnej w latach 2019-2020

| Lp. | Wyszczególnienie | Jedn. miary | wg stanu na 31.12.2019 r. | wg stanu na 31.12.2020 r. |
|--|--|-------------|---------------------------|---------------------------|
| 1. | Liczba linii (w lokalnym transporcie zbiorowym) | szt. | 96 | 95 |
| | - tramwajowych: | " | 19 | 17 |
| | w tym: kursujące poza granice miasta Łodzi | " | 1 | 0 |
| | - autobusowych: | " | 77 | 78 |
| w tym: kursujące poza granice miasta Łodzi | " | 25 | 24 | |
| 2. | Długość linii | km | 1 395,5 | 1 398,2 |
| | - tramwajowych | " | 277,7 | 269,1 |
| | w tym: kursujące poza granice miasta Łodzi | " | 2,7 | 0 |
| | - autobusowych | " | 1 117,8 | 1 129,1 |
| w tym: kursujące poza granice miasta Łodzi | " | 177,5 | 163,2 | |
| 3. | Długość tras | km | 673,0 | 674,0 |
| | - tramwajowych | " | 101,0 | 98,5 |
| | - autobusowych | " | 572,0 | 575,5 |

2.1.1. ROZMIARY I ZAKRES USŁUG PRZEWOZOWYCH

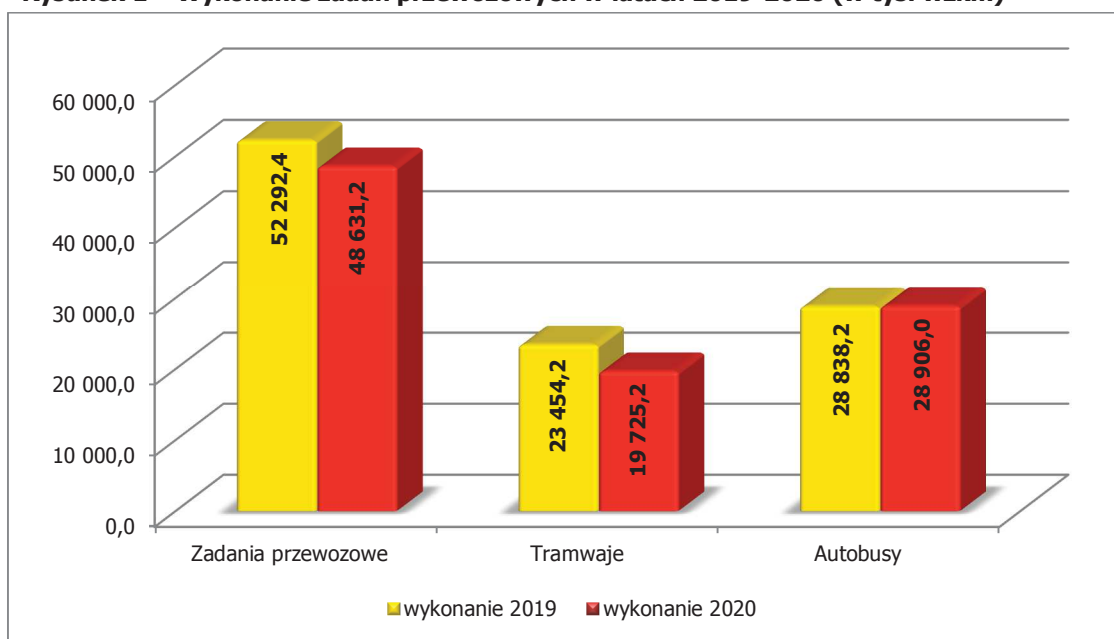
Wielkość planowanej pracy przewozowej na 2020 r. określona została na poziomie 52 512,4 tys. wzkm, dla obu trakcji, w tym:

- komunikacja autobusowa – 30 869,8 tys. wzkm,
- komunikacja tramwajowa – 21 642,6 tys. wzkm.

Tabela 2 - Stopień realizacji zadań przewozowych w latach 2019-2020 (w tys. wzkm)

| Wyszczególnienie | 2019 rok wykonanie | 2020 rok plan | 2020 rok wykonanie | Wykonanie Planu (%) |
|---------------------------|--------------------|-----------------|--------------------|---------------------|
| <i>1</i> | <i>2</i> | <i>3</i> | <i>4</i> | <i>5=4/3</i> |
| Zadania przewozowe | 52 292,4 | 52 512,4 | 48 631,2 | 92,6% |
| Tramwaje, w tym: | 23 454,2 | 21 642,6 | 19 725,2 | 91,1% |
| - Cityrunner | 478,0 | 762,0 | 554,7 | 72,8% |
| - Pesa Swing | 1 893,4 | 2 081,4 | 1 924,4 | 92,5% |
| - Pesa | 97,8 | 0,0 | 13,2 | x |
| - 805 Na | 18 050,2 | 15 076,8 | 14 001,2 | 92,9% |
| - GT | 2 019,8 | 2 771,8 | 2 371,8 | 85,6% |
| - ŁTR | 914,9 | 950,7 | 859,9 | 90,4% |
| Autobusy, w tym: | 28 838,2 | 30 869,8 | 28 906,0 | 93,6% |
| - mini | 2 186,3 | 3 585,3 | 2 374,9 | 66,2% |
| - jednoczłonowe | 13 728,0 | 13 152,9 | 12 854,7 | 97,7% |
| - przegubowe | 12 923,8 | 14 131,7 | 13 676,4 | 96,8% |

Rysunek 1 – Wykonanie zadań przewozowych w latach 2019-2020 (w tys. wzkm)



W 2020 roku nastąpił spadek zamówionych i wykonanych zadań przewozowych ogółem w porównaniu do roku poprzedniego o ponad 3,6 mln wzkm. W komunikacji tramwajowej zadania spadły o 3 729,0 tys. wzkm w porównaniu do roku poprzedniego a w komunikacji autobusowej zadania nieznacznie wzrosły o 67,9 tys. wzkm. Planowane zadania przewozowe na 2020 r. zakładały zmianę struktury przewozów na korzyść trakcji spalinowej z jednoczesnym zmniejszeniem trakcji elektrycznej. Powodem miały być kontynuowane jak i planowane na 2020 rok roboty drogowe wraz z nowym układem torowym, co wymuszało czasowe uruchamianie komunikacji zastępczej. Pandemia związana z chorobą COVID-19, rozprzestrzeniająca się od połowy marca spowodowała ograniczenie planowanych zadań przewozowych. Szczególnie istotnie spadła częstotliwość kursowania tramwajów. Po okresie wakacyjnych ograniczeń od września 2020 r. zadania w trakcji tramwajowej nadal były niższe niż w tym samym okresie roku poprzedniego natomiast w trakcji autobusowej zaczęły stopniowo rosnąć.

Tabela 3 - Stopień realizacji zadań przewozowych tramwajowych w latach 2019-2020 (w tys. pckm)

| Wyszczególnienie | 2019 rok wykonanie | 2020 rok plan | 2020 rok wykonanie | Wykonanie Planu (%) |
|-------------------------|--------------------|-----------------|--------------------|---------------------|
| <i>1</i> | <i>2</i> | <i>3</i> | <i>4</i> | <i>5=4/3</i> |
| Tramwaje, w tym: | 14 610,9 | 14 297,8 | 12 751,0 | 89,2% |
| - Cityrunner | 478,0 | 762,0 | 554,7 | 72,8% |
| - Pesa Swing | 1 893,4 | 2 081,4 | 1 924,4 | 92,5% |
| - Pesa | 97,8 | 0,0 | 13,2 | x |
| - 805 N | 9 206,8 | 7 732,0 | 7 027,1 | 90,9% |
| - GT, NF6D | 2 019,8 | 2 771,8 | 2 371,8 | 85,6% |
| - ŁTR | 914,9 | 950,7 | 859,9 | 90,4% |

W 2020 r. Spółka korzystała z usług podwykonawców przy realizowaniu zadań w komunikacji autobusowej. Zakres zadań przez nich wykonywany był dużo wyższy niż w roku poprzednim. W okresie styczeń – luty 2020 r. linię zastępczą Z41 obsługiwała firma MZK Pabianice. Od 1 marca linie zastępcze Z45 do Zgierza i Z46 do Ozorkowa obsługiwała firma BP Tour. Dwa tygodnie później ten sam przewoźnik zaczął też wystawiać swoje pojazdy na linii Z43 z wariantami do Konstaktynowa i Lutomińska a od września na linii Z41 do Pabianic.

Tabela 4 - Stopień realizacji zadań przewozowych autobusowych w latach 2019-2020 realizowanych przez podwykonawców (w tys. wzkm)

| wyszczególnienie | 2019 rok wykonanie | 2020 rok plan | 2020 rok wykonanie | Wykonanie Planu (%) |
|-------------------------|--------------------|---------------|--------------------|---------------------|
| <i>1</i> | <i>2</i> | <i>3</i> | <i>4</i> | <i>5=4/3</i> |
| Autobusy, w tym: | 96,8 | 873,7 | 1 192,6 | 136,5% |
| - mini | 0,0 | 0,0 | 0,0 | x |
| - jednoczłonowe | 17,8 | 147,3 | 34,9 | 23,7% |
| - przegubowe | 79,0 | 726,4 | 1 157,8 | 159,4% |

W 2020 roku prowadzone były na obszarze całego Miasta roboty torowo-drogowe związane m.in. z:

- pracami torowymi na skrzyżowaniu al. Politechniki z ul. Wróblewskiego,
- remontem wiaduktu na ul. Dąbrowskiego; gruntowny remont to docelowo brak ograniczeń tonażowych i poprawa bezpieczeństwa,
- pracami drogowymi na ul. Sienkiewicza,
- pracami przy przebudowie ul. Rokicińskiej; zakres prac to 3,3 km nowej drogi o podwyższonej nośności zapewniającej zwiększenie bezpieczeństwa,
- przebudową ul. Próchnika i ul. Rewolucji 1905 r. realizowanego w ramach projektu „Rewitalizacja Obszarowa Centrum Łodzi”,
- remontem torowiska pomiędzy ul. Pomorską a ul. Telefoniczną; remont tego odcinka, prowadzącego do największej zajezdni tramwajowej w Łodzi, był kluczowy dla zapewnienia stałego i bezproblemowego kursowania komunikacji miejskiej w całym mieście,
- pracami przy przebudowie ul. Przybyszewskiego, w ramach której przebudowane zostanie 3 km jezdni, torowisk i chodników wraz z wiaduktami,
- kontynuacją przebudowy al. Śmigłego-Rydza na odcinku od ul. Piłsudskiego do ul. Przybyszewskiego w ramach projektu „Tramwaj dla Łodzi”; w ramach projektu powstaną wiadukty przy ul. Zbiorczej, ułożone zostanie nowe torowisko oraz powstaną wspólne przystanki autobusowo-tramwajowe,
- remontem torowiska na skrzyżowaniu ul. Kopcińskiego z ul. Narutowicza, prowadzonego pod ruchem w celu zminimalizowania utrudnień w komunikacji.

Wszystkie te prace powodowały znaczne utrudnienia w ruchu miejskim - przede wszystkim wzrost natężenia ruchu poprzez objazdy głównych ciągów komunikacyjnych oraz zamknięcia dla ruchu na czas robót - co bezpośrednio przekładało się na funkcjonowanie komunikacji miejskiej w Łodzi.

Ponadto w związku z sytuacją epidemiologiczną wprowadzono w trakcie roku szereg zmian w funkcjonowaniu transportu zbiorowego, aby zminimalizować możliwość kontaktu pasażerów z czynnikami zakaźnymi. Miedzy innymi zawieszono zostały przystanki na żądanie, aby nie korzystać z przycisków do otwierania drzwi w pojazdach. Wraz z wprowadzonymi limitami liczby pasażerów wprowadzono korekty rozkładów jazdy, aby lepiej dopasować funkcjonowanie transportu zbiorowego do potrzeb pasażerów.

We wrześniu 2020 r. w celu usprawnienia realizacji rozkładów jazdy, Organizator wprowadził kolejne buspasy i trampasy. Pojawiły się one między innymi na ul. Traktorowej i al. Unii Lubelskiej, a trampasy na ul. Piotrkowskiej i ul. Limanowskiego.

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 był w 2020 r. dużo niższy niż przed rokiem.

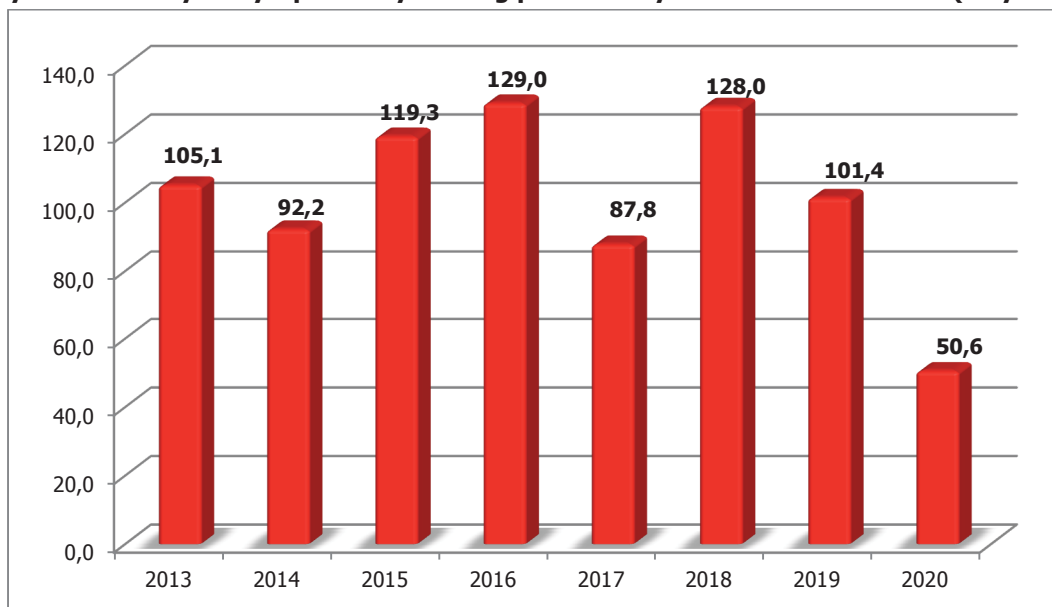
W ramach tych usług Spółka realizowała przewozy:

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

Przewozy zlecone wykonywane były głównie taborem autobusowym na terenie miasta Łodzi. Usługi te mają charakter okazjonalny i realizowane są na podstawie indywidualnych zleceń składanych przez osoby prywatne, instytucje, towarzystwa, kluby i organizacje. Przychody z tych przewozów w pełni pokrywają koszty usług.

Łącznie w 2020 roku przychody z pozostałych usług przewozowych wyniosły 50,6 tys. zł, co przy kosztach wynoszących 40,1 tys. zł pozwoliło osiągnąć wynik na poziomie 10,5 tys. zł.

Rysunek 2 - Przychody z pozostałych usług przewozowych w latach 2013-2020 (w tys. zł)



Reasumując pozostałe usługi przewozowe to działalność śladowa niemająca większego znaczenia dla wyniku Spółki.

2.1.3. STAN TABORU

Zadania przewozowe w 2020 roku realizowane były taborem w średniej liczbie:

- 323,7 szt. tramwajów,
- 322,8 szt. autobusów,

przy średnim stanie inwentarzowym w wysokości:

- 485,5 szt. tramwajów,
- 414,0 szt. autobusów,

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

- 66,7% dla tramwajów,
- 78,0% dla autobusów.

Tabela 5 - Stan taboru (w szt.)

| Lp. | Wyszczególnienie | 2019 | 2020 |
|-----------------|---------------------------------|-------|-------|
| TRAMWAJE | | | |
| 1. | Stan taboru na początek okresu | 493 | 498 |
| 2. | Zwiększenia stanu taboru | 25 | 19 |
| 3. | Zdjęcie ze stanu | 20 | 33 |
| 4. | Stan na koniec okresu | 498 | 484 |
| 5. | Średni stan taboru w inwentarzu | 491,9 | 485,5 |
| 6. | Średni stan taboru w ruchu | 383,6 | 323,7 |
| AUTOBUSY | | | |
| 1. | Stan taboru na początek okresu | 407 | 415 |
| 2. | Zwiększenia stanu taboru | 70 | 18 |
| 3. | Zdjęcie ze stanu | 62 | 16 |
| 4. | Stan na koniec okresu | 415 | 417 |
| 5. | Średni stan taboru w inwentarzu | 417,4 | 414,0 |
| 6. | Średni stan taboru w ruchu | 339,7 | 322,8 |

W 2020 r. kontynuowano zakup używanych, dwukierunkowych wagonów typu Siemens NF6D. Tramwaje te sprowadzane z Bochum (Niemcy), po przeprowadzeniu niezbędnych prac przygotowawczych przekazywane są do eksploatacji - w 2020 r. przekazano do użytkowania 9 sztuk.

Tramwaje Siemens NF6D są wagonami niskopodłogowymi z udziałem 70% niskiej podłogi. Wagon wyposażony jest w 3 drzwi z każdej strony pojazdu, dwie kabiny kierującego i obrotowe wózki napędowe. Cechy te predysponują go do eksploatacji na liniach w Łodzi, jak i na liniach podmiejskich (po naprawie torowisk). Może być on również wykorzystany podczas remontu torowisk, jako pojazd, który nie potrzebuje pętli dla zawracania. Używane wagony wymagały odpowiedniego dostosowania m.in. wymiany sprzęgów, zmianę zasilania do 600 V, zmianę systemu informacji pasażerskiej czy montaż biletomatów. Dostawy wagonów tego typu rozłożone zostały na lata 2018-2020.

W 2020 r. Spółka nie pozyskała żadnego nowego tramwaju niskopodłogowego.

W trakcji elektrycznej odnowa taboru tramwajowego realizowana była również poprzez modernizację użytkowanych wagonów typu 805 Na i Cityrunner a od 2015 r. wagonów typu M8C. Dzięki przeprowadzonym zabiegom modernizacyjnym żywotność tych wagonów przedłużona została o 15-20 lat.

Tabela 6 - Stan taboru tramwajowego w Spółce z uwzględnieniem średniego wieku i typu (w szt.)

| Tramwaje | Stan inwentarzony na dzień 31.12.2020 r. | Średni wiek taboru na dzień 31.12.2020 r. |
|-------------------------|--|---|
| Przegubowe: | 116 | 22,4 |
| Cityrunner | 15 | 18,3 |
| Pesa 122N | 10 | 12,5 |
| Pesa 122NaL Swing | 22 | 5,0 |
| Pesa 122NaL-10 Swing | 12 | 2,5 |
| Duewag GT6 | 2 | 56,6 |
| Duewag GT8N | 9 | 58,1 |
| Duewag M8CN | 14 | 38,1 |
| Siemens NF6D | 32 | 28,0 |
| Jednoczłonowe: | 368 | 35,8 |
| 805 Na | 368 | 34,9 |
| Tramwaje ogółem: | 484 | 32,6 |

Tabor tramwajowy MPK - Łódź Spółka z o.o. składa się głównie z wagonów typu 805 Na 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.

Rysunek 3 - Wagony typu 805 Na przed i po modernizacji



W 2020 roku wykonano 14 sztuk kompleksowych zabiegów modernizacyjnych wagonów tramwajowych, w tym 12 sztuk wagonu typu 805 N 3D w wersji trzydrzwiowej oraz 2 sztuki wagonu typu M8C.

Zmodernizowane wagony posiadają informację pasażerską i monitoring, w tym informację głosową zewnętrzną dla osób niedowidzących. Zapewnione zostało zwiększenie bezpieczeństwa pasażerów poprzez montaż kamer, ponadto zmodernizowane tramwaje posiadają:

- impulsowy układ rozruchu i hamowania (obniżenie poboru energii),
- przetwornicę statyczną (wyciszenie pracy tramwaju, bardziej płynna jazda),
- drzwi odskokowo - przesuwane otwierane na zewnątrz (zwiększenie miejsca w tramwaju),
- klimatyzację kabiny motorniczego,
- zwiększoną liczbę nagrzewnic przedziału pasażerskiego,
- poręcze ze stali nierdzewnej posiadające lepsze właściwości antybakteryjne.

W 2020 r. zakupiono 9 sztuk używanych wagonów typu Siemens NF6D i po przeprowadzeniu niezbędnych prac przygotowawczych przekazano do eksploatacji. Tramwaje te pozytywnie oceniane są przez pasażerów jak i służby serwisowe Spółki.

MPK - Łódź Spółka z o.o. prowadzi politykę zmierzającą do wymiany zużytego taboru autobusowego na nowy. W latach 2002-2015 Spółka pozyskała 448 autobusów, z czego w latach 2013-2015 134 autobusy takich marek jak: Volvo, Jelcz 121MB, Solaris Urbino oraz Mercedes Benz. Po trzyletniej przerwie w dostawie taboru autobusowego Spółka w 2019 r. pozyskała 70 sztuk nowych autobusów a w 2020 r. 18 sztuk.

Tabela 7 - Dostawy taboru autobusowego w latach 2013-2020 (w szt.)

| Dostawy (rok) | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|--|------|-----------|-----------|------|------|------|-----------|-----------|
| Autobusy, w tym: | 52 | 40 | 42 | - | - | - | 70 | 18 |
| <i>dostawa autobusów w formie najmu długoterminowego</i> | - | <i>40</i> | <i>40</i> | - | - | - | <i>46</i> | - |

W połowie 2020 r. Spółka wzbogaciła się o kolejne 18 sztuk autobusów typu mini. MPK - Łódź nie musiała ogłaszać nowego przetargu na zakup autobusów, ponieważ skorzystała z tzw. prawa opcji, które po raz pierwszy zastosowano w postępowaniu na zakup autobusów mini w 2018 r. Umożliwia to poszerzenie zamówienia, co znacznie skraca czas oczekiwania na nowe autobusy.

Łódź jest pierwszym miastem w kraju, do którego dostarczono niskopodłogowe i klimatyzowane autobusy Isuzu Novociti Life. To autobusy, które sprawdzają się na trasach o małych potokach pasażerskich, głównie na liniach podmiejskich. Isuzu Novociti Life to minibusy z 21 stałymi i 3 rozkładanymi miejscami siedzącymi. Dodatkowych 39 osób może podróżować na miejscach stojących. Oba wejścia znajdują się w strefie niskiej podłogi.

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 utrzymania średniego wieku taboru w granicach 7-8 lat. Modelowym rozwiązaniem w zakresie odnowy taboru autobusowego, jest wymiana po przekroczeniu 10 lat eksploatacji.

Spółka jest świadoma oczekiwań pasażerów i podejmuje intensywne działania w zakresie odnowy i technicznego utrzymania taboru, które zapewnią im satysfakcję pod względem niezawodności, punktualności i komfortu jazdy. Dodatkowo MPK - Łódź Spółka z o.o. dostrzega konieczność ochrony środowiska. W tym celu kładzie szczególny nacisk na to, aby prowadzone inwestycje w taborze zapewniały jednocześnie zmniejszenie zużycia energii elektrycznej i poziomu hałasu, w przypadku taboru tramwajowego oraz poprawy w zakresie emisji gazów i cząstek stałych do środowiska w przypadku taboru autobusowego.

Tabela 8 - Stan taboru autobusowego w Spółce z uwzględnieniem średniego wieku i typu (w szt.)

| Autobusy | Stan inwentarzowy na dzień 31.12.2020 r. | Średni wiek taboru na dzień 31.12.2020 r. |
|-----------------------------|---|--|
| Przegubowe: | 199 | 9,1 |
| Mercedes 0345 G Conecto | 14 | 14,3 |
| Mercedes 628 B02 Conecto G | 55 | 7,2 |
| Volvo 7700A | 13 | 13,7 |
| Solaris Urbino 18 | 97 | 10,4 |
| Solaris Urbino 18 (IV gen.) | 20 | 1,6 |
| Jednoczłonowe: | 218 | 6,8 |
| Mercedes 0530 Citaro | 12 | 13,5 |
| Mercedes 628 | 61 | 7,5 |
| Jelcz M 121 MB | 19 | 14,7 |
| Volvo 7000 | 2 | 17,0 |
| Volvo 7700 | 5 | 13,8 |
| Solaris Urbino 12 | 51 | 7,6 |
| Solaris Urbino 12 (IV gen.) | 26 | 1,7 |
| Isuzu Novociti Life | 42 | 1,3 |
| Ogółem: | 417 | 7,9 |

2.1.4. WSKAŹNIKI TECHNICZNO – EKSPLOATACYJNE

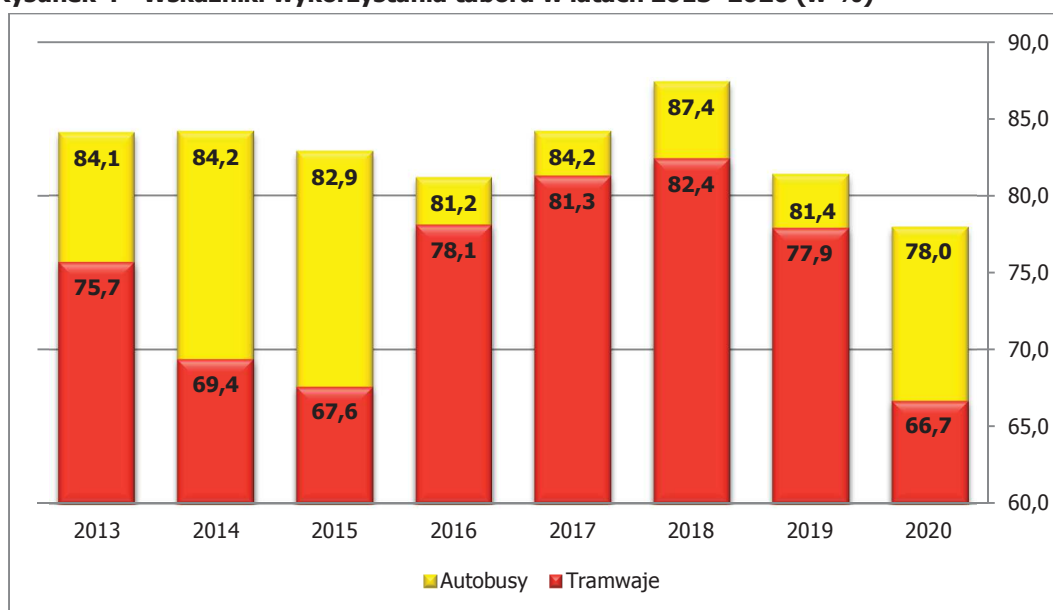
Średni wskaźnik gotowości technicznej taboru tramwajowego w roku 2020 był o 18,2 punktu procentowego większy od wskaźnika wykorzystania taboru. Wskaźnik gotowości technicznej był utrzymywany na zbliżonym poziomie co w latach poprzednich, świadczy to o dobrym przygotowaniu tramwajów pod względem technicznym 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. Gwałtowny spadek wskaźnika wykorzystania tego taboru spowodowany był zmniejszeniem pracy przewozowej realizowanej trakcją tramwajową. W latach 2014-2015 spowodowany był zwiększonymi w stosunku do lat poprzednich robotami torowo-drogowymi na terenie całego miasta.

Wskaźnik gotowości technicznej w taborze autobusowym w roku 2020 był większy od wskaźnika wykorzystania taboru o 10,5 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 9 - Wskaźniki techniczno-eksploatacyjne taboru w latach 2013–2020 (w %)

| Wyszczególnienie | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|---------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Tramwaje | | | | | | | | |
| Wskaźnik gotowości technicznej taboru | 83,6 | 81,0 | 80,8 | 84,1 | 87,1 | 88,2 | 87,5 | 84,9 |
| Wskaźnik wykorzystania taboru | 75,7 | 69,4 | 67,6 | 78,1 | 81,3 | 82,4 | 77,9 | 66,7 |
| Autobusy | | | | | | | | |
| Wskaźnik gotowości technicznej taboru | 89,0 | 90,3 | 88,4 | 87,7 | 88,2 | 89,9 | 88,8 | 88,5 |
| Wskaźnik wykorzystania taboru | 84,1 | 84,2 | 82,9 | 81,2 | 84,2 | 87,4 | 81,4 | 78,0 |

Rysunek 4 - Wskaźniki wykorzystania taboru w latach 2013–2020 (w %)



2.2. USŁUGI PRZEWOZOWE DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH TRANSPORTEM SPECJALISTYCZNYM

Zakład Przewozu Osób Niepełnosprawnych (ZPON) świadczy usługi przewozowe nieprzerwanie od 25 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 niemalże w ruchu ciągłym tj. przez 7 dni w tygodniu, 16 godzin dziennie (od 6:00 do 22:00), także w dni świąteczne.

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 połowie października 2020 roku Zakład Przewozu Osób Niepełnosprawnych przeniósł się z wyeksploatowanych pomieszczeń przy ulicy Tramwajowej do nowego obiektu w zajezdni Limanowskiego. Znajdują się tam pomieszczenia biurowe, socjalne i techniczne. W technicznej części budynku znajduje się garaż i dwustanowiskowa myjnia. Samochody ZPON mają nową wiatę, która przygotowana jest na 28 stanowisk.

Zakład Przewozu Osób Niepełnosprawnych dysponuje 21 pojazdami z czego: 17 marki FIAT Ducato oraz 4 marki Citroen Jumper wymienionymi w styczniu 2020 roku i w pełni przystosowanymi do przewozu osób niepełnosprawnych. W ciągu ostatnich czterech lat Spółka wymieniła 76,2% stanu taboru w ramach kontynuowania przyjętej strategii wymiany taboru. Pozyskiwanie przez Spółkę nowych pojazdów zapewnia poprawę jakości świadczonej usługi pod względem komfortu przewozu oraz stabilizację wydatków na naprawy.

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 schodolazy 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 76,1% (w 2019 roku 78,5%). Efektywność przewozów mierzona jest liczbą przejechanych wozokilometrów z pasażerem do ogólnej liczby wykonanych wozokilometrów. W 2020 roku odnotowano spadek o 41,8 tys. przewiezionych pasażerów, który spowodowany był przede wszystkim wprowadzeniem 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 przełożyło się na zmniejszenie liczby przejechanych wozokilometrów z pasażerem (w stosunku do 2019 roku spadek o 45,6%, przy jednoczesnym spadku liczby pasażerów o 47,9%).

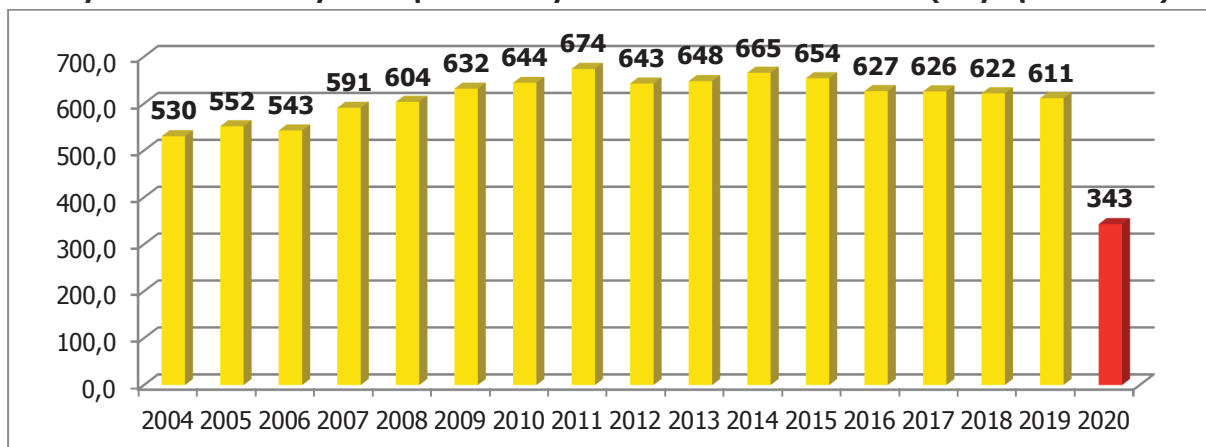
W 2020 roku osiągnięto 93,5% gotowość techniczną pojazdów do świadczenia usługi (wzrost o 2,1 p. p. w stosunku do 2019 roku). Nadzór nad sprawnym planowaniem przeglądów technicznych oraz napraw pojazdów, szybka reakcja na sytuacje awaryjne, a także dobra współpraca z serwisem zewnętrznym, dają efekt 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 65 zatrudnionych, w tym 37 kierowców i 20 opiekunów pasażerów niepełnosprawnych. Jest to sprawny zespół, który codziennie zdaje egzamin w trudnych warunkach komunikacyjnych miasta. Jednocześnie zachowuje on dobre relacje z podopiecznymi dzięki dbałości o sumienne wykonywanie usług, ze szczególnym uwzględnieniem wrażliwości na cierpienie i dysfunkcje drugiego człowieka.

Rysunek 5 – Przewóz niepełnosprawnych pasażerów

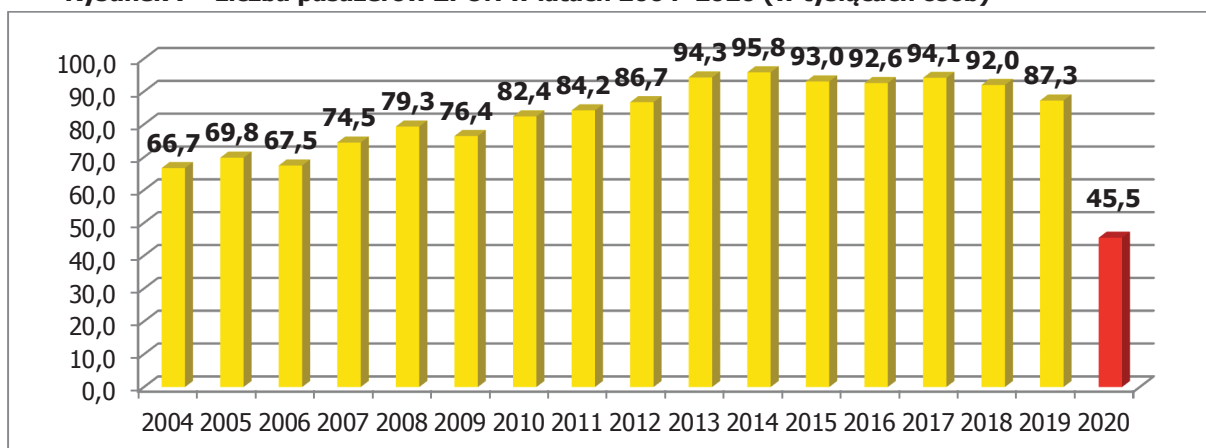


Rysunek 6 - Rozmiary zadań przewozowych ZPON w latach 2004–2020 (w tysiącach wzkm)



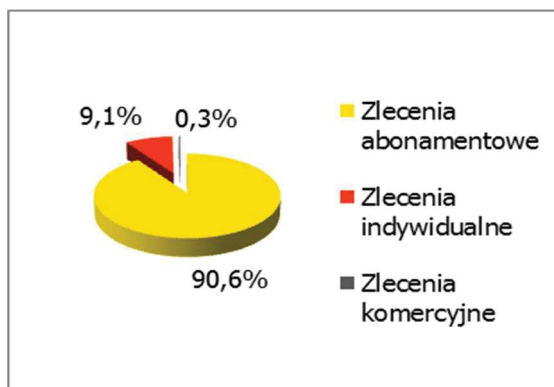
Klientami Zakładu Przewozu Osób Niepełnosprawnych są niepełnosprawni mieszkańcy Gminy Miasta Łódź. Z usług Zakładu korzystają klienci instytucjonalni oraz indywidualni w systemie abonamentowym, jak i jednorazowym. Zakład współpracuje ze szkołami, ośrodkami rehabilitacji, warsztatami terapii zajęciowej,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

Rysunek 7 - Liczba pasażerów ZPON w latach 2004–2020 (w tysiącach osób)



W roku szkolnym 2019/2020 przyjęto do realizacji 319 zleceń abonamentowych, w tym:

- 271 to dzieci uczęszczające do szkół i ośrodków szkolno-wychowawczych (84,95% wszystkich zleceń abonamentowych),
- 42 pozostałych to uczestnicy warsztatów terapii zajęciowej (13,17%),
- 6 osób to niepełnosprawni aktywni zawodowo (1,88%).



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 10 - 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 Zakładu jest on w stanie, przy niskiej opłacie, zapewnić poprawne usługi przewozowe osobom niepełnosprawnym, co przyczynia się do zmniejszenia poczucia wykluczenia społecznego tych osób.

W 2020 roku przewieziono znacznie mniejszą liczbę pasażerów niż w 2019. Poziom przychodów w stosunku do 2019 roku wzrósł, co ma związek ze wzrostem rekompensaty Gminy Miasta Łódź.

Tabela 11 - Przychody ZPON w latach 2014-2020 (w tys. zł)

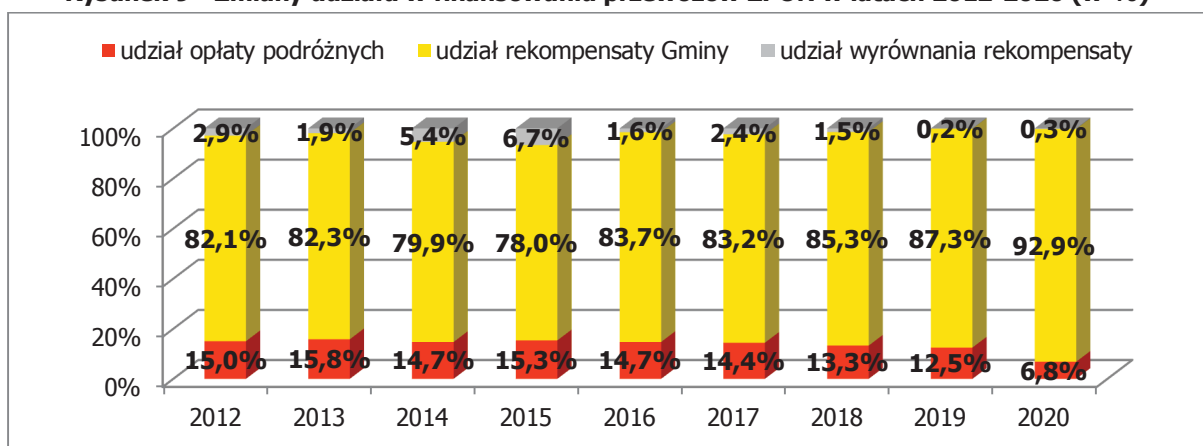
| Rok | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|----------------|
| Przychody | 4 952,5 | 4 849,9 | 5 198,0 | 5 533,1 | 6 023,9 | 6 296,0 | 6 844,3 |

Uwaga: Wartości obejmują wyrównanie do rekompensaty należnej nieuwjęte w Tabeli 25 poz. 4 i Tabeli 26 poz. 1 dla przewozu osób niepełnosprawnych.

W 2020 roku udział źródeł w finansowaniu przewozów był następujący:

- 6 358,6 tys. zł - rekompensata finansowana z budżetu Gminy Miasta Łódź – 92,9%;
- 468,0 tys. zł - opłaty wnoszone przez podróżnych – 6,8%;
- 17,6 tys. zł – wyrównanie rekompensaty – 0,3%

W porównaniu z latami wcześniejszymi udział opłat wnoszonych przez pasażerów (wraz z nominalnym spadkiem) zmniejszył się prawie o połowę. Udział rekompensaty z budżetu Gminy Miasta Łódź (zrealizowany) zwiększył się, co zostało częściowo zrekomensowane wzrostem wyrównania do rekompensaty należnej.

Rysunek 9 - Zmiany udziału w finansowaniu przewozów ZPON w latach 2012-2020 (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;
- podejmowanie nowych zobowiązań.

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 zwrotnic i podstacji. Zmiany w zakresie robót torowo-sieciowych w latach 2011-2020 i wydarzenia determinujące te zmiany przedstawia poniższa tabela.

Tabela 12 - Opis infrastruktury obsługiwanej przez MPK - Łódź Spółka z o.o. w latach 2011-2020

| Wyszczególnienie | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|-----------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | a | b | c | d | e | f | g | h |
| Kilometry toru pojedynczego | 208 | 262 | 262 | 232 | 271 | 275 | 275 | 250 |
| Liczba zwrotnic | 376 | 442 | 446 | 378 | 506 | 495 | 495 | 483 |
| Liczba podstacji | 29 | 35 | 34 | 29 | 35 | 36 | 36 | 34 |
| Wyszczególnienie | 2019 | 2020 | | | | | | |
| | i | j | | | | | | |
| Kilometry toru pojedynczego | 224 | 224 | | | | | | |
| Liczba zwrotnic | 433 | 433 | | | | | | |
| Liczba podstacji | 32 | 31 | | | | | | |

- a. przed przejściem infrastruktury Międzygminnej Komunikacji Tramwajowej Sp. z o.o. (MKT) i Tramwajów Podmiejskich Sp. z o.o. (TP),
- b. po przejściu infrastruktury MKT i TP (w tym 6 podstacji zamiejskich),
- c. przed rozpoczęciem budowy Trasy W-Z (obejmuje Trasę W-Z przed wyłączeniem 30-kilometrowego odcinka trasy i ze zlikwidowaną podstacją Lipowa),
- d. wyłączone 30 km, 68 zwrotnic i 5 podstacji w ramach przebudowy Trasy W-Z,
- e. obejmuje 39 km (30 km starego odcinka i 9 km nowo wybudowanego odcinka) włączonej do użytkowania Trasy W-Z 1 listopada 2015 r., włączone 68 wcześniej istniejących i 50 nowych zwrotnic oraz 5 zmodernizowanych i 1 nowo wybudowaną podstację (Hetmańska) – w 2015 roku podstacje te były dozorowane (kontrolowana była ich praca, ale ZTiS nie wykonywał w nich przeglądów, konserwacji, napraw),
- f. włączenie do ruchu miejskiego ulicy Tramwajowej, układu komunikacyjnego przy dworcu Łódź Fabryczna oraz odcinka ulicy Węglowej łączącego ulicę Tramwajową z dworcem (4 km toru pojedynczego); zmniejszenie liczby zwrotnic w związku ze zmianą układu torowego w ulicy Tramwajowej, przybyła podstacja przy ulicy Tramwajowej,
- g. nie nastąpiły żadne zmiany w infrastrukturze w stosunku do poprzedzającego roku,
- h. wyłączono z eksploatacji dwie podstacje oraz tor i zwrotnice w związku z zawieszeniem komunikacji tramwajowej na linii Zgierz-Ozorków,
- i. wyłączenie z ruchu trasy do Pabianic oraz trasy Lutomiernicko-Konstantynów,
- j. wyłączenie 1 podstacji w związku z rozpoczętą przebudową w ramach inwestycji "Łódzki Tramwaj Metropolitalny: etap Pabianice – Ksawerów".

Obsługiwana infrastruktura ze względu na sposób finansowania dzielona jest na „trasę ŁTR” i „poza trasą ŁTR”.

Przychody z tytułu świadczenia usługi bieżącego utrzymania infrastruktury torowo-sieciowej poza trasą ŁTR wyniosły w 2020 roku 12 425,7 tys. zł.

Wykonano prace remontowe torów i sieci za 13 278,3 tys. zł (głównie remont torów i sieci w ul. Pomorskiej do ul. Telefonicznej). Prace wykonano zgodnie ze zleceniem Organizatora (ZDiT) w ramach umowy powierzenia.

Tabela 13 - Przychody i koszty z tytułu konserwacji, napraw i remontów torów, sieci i podstacji poza trasą ŁTR w latach 2016-2020 (w tys. zł)

| Wyszczególnienie | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | |
|--|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| | | | | | Plan | Wykonanie |
| PRZYCHODY | | | | | | |
| Konserwacje | 10 898,9 | 10 708,4 | 11 932,1 | 12 987,9 | 13 407,5 | 12 425,7 |
| - torów i urządzeń torowych | 7 127,9 | 5 859,2 | 7 803,6 | 8 494,1 | 13 407,5 | 8 126,4 |
| - sieci i urządzeń sieciowych | 3 771,0 | 4 849,2 | 4 128,5 | 4 493,8 | | 4 299,3 |
| Remonty | 0,0 | 8 579,3 | 8 025,2 | 4 332,1 | 9 756,1 | 13 278,3 |
| - torów i urządzeń torowych | 0,0 | 7 206,6 | 7 225,4 | 2 958,8 | 9 756,1 | 11 124,4 |
| - sieci i urządzeń sieciowych | 0,0 | 1 372,7 | 799,8 | 1 373,3 | | 2 153,9 |
| Wyrównanie rekompensaty na działalności torowo-sieciowej | 3 306,5 | 1 866,5 | 1 075,6 | 582,4 | 0,0 | 1 400,8 |
| Razem | 14 205,4 | 21 154,1 | 21 032,9 | 17 902,5 | 23 163,6 | 27 104,8 |
| KOSZTY | | | | | | |
| Konserwacje | 13 520,8 | 11 933,0 | 12 301,4 | 13 050,4 | 13 008,1 | 13 108,3 |
| - torów i urządzeń torowych | 9 223,6 | 8 231,9 | 7 967,3 | 7 171,5 | 13 008,1 | 7 244,5 |
| - sieci i urządzeń sieciowych | 4 297,1 | 3 701,1 | 4 334,1 | 5 878,9 | | 5 863,8 |
| Remonty | 0,0 | 8 479,8 | 8 024,3 | 4 331,9 | 9 756,1 | 13 278,3 |
| - torów i urządzeń torowych | 0,0 | 6 980,9 | 7 024,5 | 2 849,2 | 9 756,1 | 11 124,4 |
| - sieci i urządzeń sieciowych | 0,0 | 1 498,9 | 999,8 | 1 482,6 | | 2 153,9 |
| Razem | 13 520,8 | 20 412,8 | 20 325,7 | 17 382,3 | 22 764,2 | 26 386,6 |

Uwaga: Wartość przychodów obejmuje wyrównanie do rekompensaty należnej nieujęte w Tabeli 25 i Tabeli 26.

Wyrównanie rekompensaty na działalności torowo-sieciowej jest częścią rekompensaty na działalności przewozowej.

Koszty konserwacji, napraw i utrzymania torów i sieci (poza trasą ŁTR) wyniosły w 2020 roku 13 108,3 tys. zł z następującym podziałem na elementy infrastruktury:

- 7 244,5 tys. zł – tory,
- 3 939,4 tys. zł – sieci,
- 1 924,4 tys. zł – podstacje.

Prace zostały wykonane nie przekraczając środków przekazanych przez Miasto na 2020 rok na konserwację i utrzymanie infrastruktury torowo-sieciowej. Podstawowym zrealizowanym projektem w zakresie remontów torów i sieci były prace w ul. Pomorskiej do ul. Telefonicznej. W ramach przyznanych przez Miasto dodatkowych środków poszerzono zakres prac remontowych na odcinku od ul. Pomorskiej do ul. Telefonicznej oraz zrealizowano remonty torowiska i sieci trakcyjnej na skrzyżowaniu ulic Narutowicza i Kopcińskiego oraz okablowania od ulicy Pomorskiej do Jaracza.

Poziom wydatków związanych z pracami konserwacyjnymi na trasie ŁTR w latach 2016-2020 pozostał na podobnym poziomie, co w latach poprzedzających. Trasa eksploatowana jest od 2008 roku. Przychody związane z utrzymaniem infrastruktury torowo-sieciowej na trasie ŁTR są połączone z przychodami za usługę przewozową na tej trasie.

Tabela 14 - Koszty amortyzacji i utrzymania infrastruktury torowo-sieciowej na trasie ŁTR w latach 2016-2020 (w tys. zł)

| Wyszczególnienie | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-------------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Amortyzacja | 7 385,1 | 7 385,1 | 7 385,1 | 7 385,1 | 7 386,7 |
| Koszty utrzymania | 2 522,6 | 2 274,9 | 2 700,0 | 2 932,3 | 2 788,4 |
| Razem | 9 907,7 | 9 660,0 | 10 085,1 | 10 318,0 | 10 175,1 |

Poza działalnością powierzoną, którą szczegółowo opisano powyżej, Zakład Torów i Sieci realizował w roku 2020 projekty na rzecz obcych 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



Obsługa pasażerów w roku 2020 była realizowana w Spółce poprzez:

- kompleksowe informowanie pasażerów o:
 - - istniejących liniach komunikacyjnych i rozkładach jazdy,
 - - taryfie opłat za przejazdy oraz zasadach korzystania z lokalnego transportu zbiorowego,
 - - innych usługach świadczonych przez przedsiębiorstwo.
- zapewnienie dostępności biletów odbiorcom detalicznym i hurtowym,
- utrzymywanie stałego kontaktu z klientem – pasażerem za pośrednictwem:
 - - Biura Obsługi Klienta,
 - - Infolinii oraz Internetu,
 - - 2 Punktów Obsługi Klienta,
- przyjmowanie i reagowanie na zgłaszane wnioski i skargi pasażerów przekazywane bezpośrednio lub za pośrednictwem mediów.

Ze względu na pandemię Covid-19 ograniczono kontakt bezpośredni z klientami, ale BOK był przez cały rok 2020 r. czynny, przy zachowaniu wszelkich zasad bezpieczeństwa – co odróżniało MPK-Łódź od wielu innych podmiotów.

W 2020 roku sprzedaż biletów przez MPK - Łódź Spółka z o.o. odbywała się za pośrednictwem:

- 130 punktów sprzedaży biletów (3 punkty bezpośrednio prowadzone przez Spółkę, 127 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,
- 670 automatów typu BM-102 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 od końca października 2020 r. 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 6 operatorów, z którymi MPK – Łódź Spółka z o.o. miało podpisane umowy, należą do nich:

moBilet

SkyCash

mPay

GoPay

MintMobile

zBiletem.pl

Za pomocą aplikacji zBiletem.pl klienci mogli nadal w 2020 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 2020 Spółka uzyskała przychody ze sprzedaży biletów w kwocie 99 600,3 tys. zł. Zwiększenie przychodów o udzielany prowadzącym sprzedaż agentom Spółki upust, który wyniósł w 2020 roku 2 087,8 tys. zł, pozwala ustalić koszt sprzedaży biletów w cenie nominalnej wynoszący 101 688,1 tys. zł.

Wpływy z biletów lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi były niższe w porównaniu do 2019 roku (spadek o 49,81 mln zł; o 66,7%), co było spowodowane głównie ograniczeniami w podróżowaniu środkami komunikacji miejskiej na skutek epidemii COVID-19.

W 2020 roku wpływy ze sprzedaży biletów w sieci punktów sprzedaży MPK - Łódź Spółka z o.o. wyniosły 15 731,7 tys. zł, natomiast w sieci obcej (Punkty Sprzedaży Biletów agencyjne, MZK Pabianice, MUK, hurtownie Carmen, PT Dystrybucja, Eurocash i Ruch) 37 193,9 tys. zł.

W związku z szeroką dostępnością biletomatów mobilnych, ich obecnością we wszystkich pojazdach MPK - Łódź i zaufaniem ze strony pasażerów do tego kanału dystrybucji sprzedaż w 2020 roku wyniosła 39 422,8 tys. zł.

Odnotowano niewielki wzrost sprzedaży za pośrednictwem telefonów komórkowych. Sprzedaż wzrosła w stosunku do roku 2019 o 67,9 tys. zł i wyniosła 7 053,6 tys. zł.

W 2020 roku kontynuowano sprzedaż biletów 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 2020 roku z systemu OPS wyniosły 198,3 tys. zł.

Rok 2020 to kolejny rok dużej liczby i wartości biletów okresowych sprzedanych za pośrednictwem sklepu internetowego www.migawka.lodz.pl.

W 2020 r. kontynuowano za pomocą Systemu MIGAWKA dystrybucję biletów komunikacji miejskiej Łodzi, Pabianic i Zgierza (w tym Wspólne Bilety Łódzko-Pabianickie i Łódzko-Zgierskie) oraz oferty taryfowej Wspólnego Biletu Aglomeracyjnego, która umożliwiła podróżowanie komunikacją miejską w Łodzi, Pabianicach, Zgierzu, 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.

2.4.2. OBSŁUGA PASAŻERA

W ramach realizacji obsługi pasażera w 2020 roku na bieżąco informowano pasażerów o obowiązujących rozkładach jazdy, przebiegach linii komunikacyjnych, sieci sprzedaży biletów, przepisach porządkowych i taryfowych poprzez:

- 1) Informację przystankową, czyli:
 - elektroniczne panele informacyjne na ważniejszych przystankach tramwajowych obsługiwane przez Centrum Sterowania Ruchem ZDiT;
 - szczegółowe rozkłady jazdy;
 - schematy linii komunikacyjnych (w postaci pełnej i uproszczonej);

- przepisy porządkowe i taryfowe;
 - informacje o zmianach w funkcjonowaniu komunikacji.
- 2) Informacje w trakcie podróży, czyli:
- tablice kierunkowe zewnętrzne i wewnętrzne;
 - schematy linii komunikacyjnych;
 - 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, czyli:
- telefon informacyjny (infolinia 42 638 90 20 i 801 301 309);
 - Internet:
 - www.mpk.lodz.pl
 - <https://www.facebook.com/mpklodz>
 - <https://www.facebook.com/trafficmpklodz/>
 - https://www.instagram.com/mpk_lodz
 - <https://twitter.com/MPKLodz>

Podobnie jak w latach ubiegłych w roku 2020 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 i 801 301 309;
- poczty elektronicznej o adresie: opiniempk@mpk.lodz.pl;
- platformy zgłoszeniowej portalu głosowego „Primespeech”;
- bezpośrednio (na czas epidemii kontakt bezpośredni ograniczono do minimum, zwieszono liczbę dostępnych numerów telefonów) – punktu kontaktu z pasażerem prowadzony w budynku przy ul. Tramwajowej 6.

2.4.3. KONTROLA BILETOWA

W 2020 roku, na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych w ramach organizacji lokalnego transportu zbiorowego zawartej z Gminą Miasta Łódź, w Spółce realizowano kontrolę biletów wraz z windykacją należności z tytułu nałożonych opłat dodatkowych. Zasadniczym 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 2020 roku wykonano 300 464 kontroli (o 214 061 kontroli mniej niż w 2019 roku). Także liczba nałożonych opłat dodatkowych w stosunku do 2019 roku była niższa i wyniosła 49 584. Spadek wynika głównie z ograniczeń kontroli biletów w związku z epidemią COVID-19, a także ma związek ze zmniejszeniem liczby zatrudnionych kontrolerów na umowę zlecenie (zwolnienia spowodowane obawą przez zarażeniem wirusem) oraz zmniejszeniem liczby przewożonych pasażerów, w związku m.in. z pracą i nauką zdalną oraz z powodu ograniczenia napełnień w pojazdach. Minimalna liczba kontroli biletów do wykonania przez Spółkę zgodnie z umową powierzenia jest ustalona na poziomie 40 000 kontroli miesięcznie, czyli 480 000 rocznie.

Tabela 15 - Kontrola biletów w latach 2010-2020

| Rok | liczba wykonanych kontroli | liczba nałożonych opłat |
|------|----------------------------|-------------------------|
| 2010 | 297 685 | 69 090 |
| 2011 | 401 415 | 102 991 |
| 2012 | 494 117 | 141 552 |
| 2013 | 520 341 | 130 147 |
| 2014 | 505 042 | 134 468 |
| 2015 | 600 071 | 139 769 |
| 2016 | 555 095 | 123 837 |
| 2017 | 566 415 | 120 672 |
| 2018 | 519 456 | 104 586 |
| 2019 | 514 525 | 91 439 |
| 2020 | 300 464 | 49 584 |

Wartość wpływów z wyegzekwowanych opłat dodatkowych wraz z odsetkami za przejazd bez ważnego biletu wyniosła w 2020 r. 4 946,6 tys. zł i była niższa o 29% w stosunku do 2019 roku (6 953,6 tys. zł). Spadek przychodów z opłat dodatkowych wynika z ograniczeń liczby kontroli biletów w związku z epidemią COVID-19 oraz m.in. z faktu, iż w roku 2020 wystawiono o ponad 45% wezwań dodatkowych do zapłaty mniej w stosunku do roku 2019. Z tego wynika mniejsza pula potencjalnych dłużników. Dodatkowo z powodu braku obowiązku meldunkowego oraz dowodów osobistych, w których nie ma wpisanego adresu w znacznym stopniu ograniczyła się liczba wysyłanych wezwań do zapłaty.

Wskaźnik wartościowy skuteczności egzekucji opłat dodatkowych w 2020 r. wyniósł 46,3% i był wyższy niż w 2019 roku o 14,4 p.p.) Widoczny jest istotny wzrost wygenerowanych wpływów z opłat dodatkowych na przestrzeni lat 2014-2018, plasujących się w przedziale 3,6–8,0 mln zł.

Tabela 16 - Skuteczność egzekucji opłat dodatkowych w latach 2014-2020 (w tys. zł)

| Rok | Wartość nałożonych opłat | Wartość wpływów z wyegzekwowanych opłat dodatkowych | Wskaźnik skuteczności egzekucji opłat dodatkowych |
|----------|--------------------------|---|---|
| <i>1</i> | <i>2</i> | <i>3</i> | <i>4=3/2</i> |
| 2014 | 22 689,2 | 3 583,4 | 15,8% |
| 2015 | 23 025,8 | 4 983,7 | 21,6% |
| 2016 | 21 133,8 | 4 736,0 | 22,4% |
| 2017 | 24 185,4 | 7 214,6 | 29,8% |
| 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% |

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 robót jest wynikiem wygranych przetargów, w których uczestniczą zakłady produkcji pomocniczej. W ostatnich latach w pracach na rzecz kontrahentów zewnętrznych uczestniczy głównie Zakład Torów i Sieci. Zakład ten wykonuje przede wszystkim prace na rzecz inwestycji miejskich. Poziom usług wewnętrznym ma związek z pracami przy modernizacji tramwajów.

Tabela 17 - Przychody z działalności pomocniczej w latach 2016-2020 (w tys. zł)

| Wyszczególnienie | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Usługi zewnętrzne | 23 023,60 | 17 251,26 | 15 256,62 | 14 188,50 | 15 157,24 |
| Usługi wewnętrzne | 22 385,77 | 26 655,81 | 20 080,82 | 18 542,64 | 14 054,67 |
| RAZEM | 45 409,37 | 43 907,07 | 35 337,44 | 32 731,13 | 29 211,92 |

3.1. USŁUGI ZEWNĘTRZNE

3.1.1. USŁUGI TOROWO-SIECIOWE

W roku 2020 Zakład Torów i Sieci działający w ramach Spółki zaangażowany był głównie w prace nad przebudową torowiska na odcinku Helenówek – Kurak w Zgierzu na podstawie wygranych przetargów, jako główny wykonawca robót lub podwykonawca.

3.1.2. USŁUGI REMONTU TABORU

Obok Zakładu Torów i Sieci w strukturze Spółki funkcjonuje drugi zakład produkcji pomocniczej, Zakład Techniki. W 2020 roku usługi zewnętrzne zakładu zdominowane były przez prace remontowe na zlecenie firmy Saatz (przeгляд i serwis wózków). Dla spółek komunikacyjnych posiadających tabor tramwajowy w Bydgoszczy, Bytomiu, Chorzowie i Elblągu realizowane były usługowe prace związane z naprawami powypadkowymi, wymianami obręczy, czy reprofiliacją kół.

3.1.3. SPRZEDAŻ MATERIAŁÓW

Sprzedaż materiałów ukształtowała się na wyższym poziomie w stosunku do roku wcześniejszego, powracając do poziomu z 2018 roku. 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, reklama).

Tabela 18 - Przychody z pozostałych usług zewnętrznych w latach 2016-2020 (w tys. zł)

| Wyszczególnienie | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|--------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Wynajem | 2 679,44 | 2 600,49 | 2 570,12 | 2 777,63 | 2 478,41 |
| Muzeum - bilety | 8,97 | 13,46 | 17,33 | 15,08 | 2,99 |
| Szkolenia prowadzących pojazdy | 361,88 | 694,25 | 882,53 | 249,49 | 6,59 |
| Reklama - wszystkie nośniki | 1 950,72 | 1 912,13 | 2 637,2 | 2 578,69 | 1 333,99 |
| Pozostałe usługi | 4 739,42 | 3 252,43 | 3 308,51 | 4 339,06 | 5 400,03 |
| Razem | 9 740,43 | 8 472,75 | 9 415,69 | 9 959,94 | 9 222,01 |

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 2020 roku wynajmowano (w nawiasie zmiana do 2019 roku):

- 1 104,16 m2 powierzchni biurowej (wzrost o 304,34 m2),
- 362,37 m2 powierzchni magazynowej (wzrost o 10,80 m2),
- 17 360,00 m2 gruntów (wzrost o 9 279 m2).

Wzrost wynajmowanej powierzchni biurowej i gruntów wynika z wynajęcia terenów i budynków na terenie dawnej zajezdni Helenówek firmie KEMY w związku z realizowanymi przez nią pracami na odcinku od Helenówka do Kuraka.

Spółka stale dokłada starań w celu ugruntowania swojej pozycji na rynku reklamowym.

Tabela 19 - Przychody z reklamy w latach 2016-2020 (w tys. zł)

| Wyszczególnienie | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-----------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Reklama na taborze | 1 649,31 | 1 697,55 | 2 296,52 | 2 155,10 | 1 137,30 |
| Reklama na budynkach | 11,09 | 11,09 | 11,17 | 5,84 | 2,21 |
| Reklama w międzytorzu | 71,79 | 60,59 | 69,51 | 67,94 | 50,31 |
| Reklama na wiatkach | 218,53 | 142,91 | 260,00 | 349,81 | 144,17 |
| Razem | 1 950,72 | 1 912,13 | 2 637,20 | 2 578,69 | 1 333,99 |

Epidemia COVID-19 spowodowała wycofanie się z umów znaczącej liczby reklamodawców oraz brak reklam o charakterze incydentalnym (zawody sportowe, wydarzenia kulturalne). Przełożyło się to na spadek przychodów z wykorzystywanych przez Spółkę nośników reklamowych. Wyniósł on 47,2%.

W 2007 roku Spółka utworzyła w swoich strukturach Ośrodek Szkolenia Motorniczych. W 2020 roku przeszkolono w nim 14 uczestników w trakcie 1 kursu (w tym 4 kobiety). Wszyscy uczestnicy podjęli zatrudnienie w Spółce. Ponadto przeprowadzono warsztaty doskonalenia zawodowego dla instruktorów ośrodka.

24 grudnia 2020 Spółka uruchomiła własny Ośrodek Szkolenia Kierowców w ramach swoich struktur (kategoria D). W 2020 roku w zewnętrznych ośrodkach szkoleniowych zorganizowano 3 kursy dla kierowców, na których przeszkolono 36 osób (w tym 4 kobiety). W tym samym roku zatrudniono po zakończonym kursie 30 osób, 3 osoby zostały zatrudnione w 2021 roku, a kolejne 3 osoby mają zostać przyjęte w niedługim czasie. Ponadto w 2020 roku zatrudniono 22 osoby z kursów, które były organizowane w 2019 roku.

W obu ośrodkach szkoleni wnoszą niewielką opłatę wstępną. Większość kosztów szkolenia ponosi Spółka pod warunkiem podjęcia przez przeszkolonych pracy w Spółce i świadczenia jej przez okres min. 3 lat. Obszerniejszy opis tej aktywności Spółki znajduje się w punkcie 7.2.1. SZKOLENIA.

W ramach pozostałych usług największe znaczenie od strony przychodowej miała usługa serwisowa dla najmu długoterminowego pojazdów. Spółka tak skonstruowała umowę serwisową, aby jego wykonawcami byli pracownicy Spółki. Z kolei wynajmujący płaci Spółce wynagrodzenie za udostępnienie pracowników serwisu.

3.2. USŁUGI WEWNĘTRZNE

Poziom usług wewnętrznych w roku 2020 spadł o 26,0% w stosunku do 2019 roku. Jak co roku największy przychód osiągnięto na modernizacji tramwajów (ze spadkiem o 26,4%). Jedynie pozycja usuwanie uszkodzeń taboru pozostała na poziomie z poprzednich lat.

Tabela 20 - Przychody z usług wewnętrznych w latach 2016-2020 (w tys. zł)

| Wyszczególnienie | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|--|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Usługi wewnętrzne | 22 385,77 | 26 655,81 | 20 080,82 | 18 542,64 | 14 054,67 |
| produkcja i regeneracja na potrzeby własne | 1 058,81 | 1 194,89 | 1 378,04 | 1 364,05 | 1 020,42 |
| usuwanie uszkodzeń taboru | 1 763,07 | 1 790,80 | 1 219,47 | 1 227,49 | 1 132,14 |
| modernizacja tramwajów | 17 157,06 | 22 012,88 | 14 234,11 | 13 287,96 | 10 111,78 |
| pozostałe usługi wewnętrzne | 2 406,83 | 1 657,24 | 3 249,20 | 2 663,14 | 1 790,33 |

Największy wpływ na wartość pozycji „Produkcja i regeneracja na potrzeby własne” miała produkcja części zamiennych podzespołów torowych (872,7 tys. zł) w związku z naprawami bieżącymi i konserwacjami. Pozostałą część przychodów stanowi regeneracja części do autobusów i tramwajów.

Trudniejsze warunki ruchu w mieście, związane z wieloma prowadzonymi inwestycjami drogowymi, ustały w 2015 roku, co wpłynęło na zmniejszenie nakładów na usuwanie uszkodzeń taboru w latach 2016-2020. Dodatkowo miał na to wpływ spadek zadań przewozowych w 2020 związany m.in. ze spadkiem częstotliwości kursowania tramwajów na skutek wprowadzonych obostrzeń w czasie epidemii.

O ile w 2019 roku zmodernizowano 6 wagonów, to w 2020 prace zakończono na 14 posiadanych wagonach (modernizacje 4 z nich rozpoczęto w 2019 roku), a na 12 kolejnych modernizacje rozpoczęto (typy modernizowanych tramwajów pokazano poniżej). Ponadto przystosowano do eksploatacji kolejne 9 wagonów Siemens NF6D, które zostały zakupione w 2020 roku.

| model tramwaju | 805 Na | M8CN | Cityrunner | PESA | NF6D |
|-------------------------|--------|------|------------|------|------|
| zmodernizowane | 12 | 2 | - | - | - |
| rozpoczęto modernizację | 8 | - | 3 | 1 | - |
| przystosowane | - | - | - | - | 9 |


Niższa niż w 2019 roku wartość pozycji „pozostałe usługi wewnętrzne” wynika przede wszystkim z kończących się prac nad modernizacją torów i sieci poza obrysem budowanej hali na zajezdni Telefoniczna (1 070,3 tys. zł).

4. DZIAŁALNOŚĆ FINANSOWA

Ograniczone możliwości budżetów terenowych sprawiają, że na finansowanie lokalnego transportu zbiorowego przekazywane są środki niższe od faktycznych potrzeb. Ponadto publiczny charakter tych usług sprawia, że Spółka nie generuje dostatecznie dużych zysków, aby wraz z amortyzacją stanowiły podstawowe źródło finansowania jej inwestycji. W takiej sytuacji alternatywą jest korzystanie z obcych funduszy. Koszty takich działań znajdują swoje odzwierciedlenie w wyniku na działalności finansowej. Od wielu lat działalność ta generuje wyższe koszty, niż przychody.

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

| Lp. | Treść | 2019 | 2020 | 2020/2019 (%) |
|-----|---|-----------------|----------------|---------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5=4/3 |
| 1 | Odsetki | 408,4 | 379,4 | 92,9% |
| 1.1 | - od należności | 44,2 | 193,4 | 437,5% |
| 1.2 | - od środków na rachunkach i lokatach bankowych | 106,5 | 36,7 | 34,5% |
| 1.3 | - od wartości mandatów (opłat dodatkowych) | 257,7 | 149,3 | 58,0% |
| 2 | Przychód z tytułu zmiany stawki WIBOR w umowach leasingu | 7,5 | 0,0 | 0,0% |
| 3 | Przychody z tytułu sprzedaży wierzytelności | 43 000,0 | 0,0 | 0,0% |
| 4 | Przychody z tytułu gwarancji | 26,8 | 0,0 | 0,0% |
| 5 | Wycena zobowiązania z tyt. emisji papierów wartościowych wg SCN | 0,0 | 6 512,8 | - |
| | Razem | 43 442,7 | 6 892,3 | 15,9% |


 RZiS, str. 14, SF

W 2020 roku nastąpił znaczny spadek przychodów z działalności finansowej, wyniósł on 36,6 mln zł.

Spółka w 2020 roku, w przeciwieństwie do lat poprzednich, nie zawarła z Bankiem Polska Kasa Opieki Spółka Akcyjna umowy sprzedaży wierzytelności (umowa forfaitingu) – spadek przychodów z tego tytułu wyniósł w 2020 roku 43,0 mln zł w stosunku do 2019 roku. Natomiast wzrost przychodów w 2020 roku nastąpił w pozycji: „Wycena zobowiązania z tytułu emisji papierów wartościowych wg skorygowanej ceny nabycia” (+6,5 mln zł).

Tabela 22 - Koszty z działalności finansowej (w tys. zł)

| Lp. | Treść | 2019 | 2020 | 2020/2019 (%) |
|----------|---|------------------|-----------------|---------------|
| <i>1</i> | <i>2</i> | <i>3</i> | <i>4</i> | <i>5=4/3</i> |
| 1 | Odsetki | 8 759,9 | 6 019,2 | 68,7% |
| 1.1 | - od obligacji przychodowych i inwestycyjnych | 8 694,5 | 5 968,3 | 68,6% |
| 1.2 | - od zobowiązań | 65,4 | 50,9 | 77,9% |
| 2 | Ujemne różnice kursowe | 25,9 | 13,7 | 52,8% |
| 3 | Koszty uruchomienia emisji obligacji | 459,6 | 1 258,4 | 273,8% |
| 4 | Utworzenie rezerw | 3 742,7 | 3 218,6 | 86,0% |
| 5 | Koszty z tytułu sprzedaży wierzytelności | 43 555,4 | 0,0 | 0,0% |
| 6 | Wycena zobowiązania z tyt. emisji papierów wartościowych wg SCN | 857,0 | 0,0 | 0,0% |
| 7 | Koszt z tytułu zmiany stawki WIBOR w umowach leasingu | 114,2 | 0,0 | 0,0% |
| 8 | Pozostałe koszty | 120,1 | 143,2 | 119,2% |
| | Razem | 57 634,7 | 10 653,0 | 18,5% |
| | Wynik na działalności finansowej | -14 192,0 | -3 760,7 | - |

 RZIS, str. 14, SF


W roku 2020 Spółka odnotowała na działalności finansowej ujemny wynik w wysokości (-)3,8 mln zł (w 2019 roku wynik wyniósł (-)14,2 mln zł). Głównymi powodami mniejszej straty na działalności finansowej o 10,4 mln zł były:

- wzrost wyniku w pozycji: „Wycena zobowiązania z tytułu emisji papierów wartościowych wg skorygowanej ceny nabycia” (+ 7,4 mln zł);
- spadek kosztów odsetek od obligacji (-2,7 mln zł) głównie na skutek spadku w 2020 roku stawek referencyjnych WIBOR stanowiących podstawę ich oprocentowania.

5. POZOSTAŁA DZIAŁALNOŚĆ OPERACYJNA

Tabela 23 - Przychody z pozostałej działalności operacyjnej (w tys. zł)

| Lp. | Treść | 2019 | 2020 | 2020/2019 (%) |
|----------|--|-----------------|-----------------|---------------|
| <i>1</i> | <i>2</i> | <i>3</i> | <i>4</i> | <i>5=4/3</i> |
| 1 | Zysk z tyt. rozchodu niefinansowych aktywów trwałych | 13 444,4 | 369,0 | 2,7% |
| 2 | Otrzymane odszkodowania z tyt. uszkodzeń majątku | 3 527,7 | 3 016,7 | 85,5% |
| 3 | Dotacje, subwencje, dopłaty | 13 119,6 | 35 344,5 | 269,4% |
| 4 | Rozwiązanie odpisu aktualizującego należności | 224,3 | 153,9 | 68,6% |
| 5 | Aktualizacja rezerw | 520,7 | 326,3 | 62,7% |
| 6 | Inne | 9 341,4 | 5 251,8 | 56,2% |
| 6.1 | - otrzymane kary i odszkodowania | 7 835,9 | 4 366,8 | 55,7% |
| 6.2 | - darowizny | 1,3 | 0,00 | 0,0% |
| 6.3 | - pozostałe (w tym mandaty) | 1 504,2 | 885,0 | 58,8% |
| | Razem | 40 178,1 | 44 462,2 | 110,7% |

 RZIS, str. 14, SF

W 2020 roku Spółka na pozostałej działalności operacyjnej osiągnęła wynik w wysokości 34,8 mln zł, który był nieznacznie wyższy niż w 2019 roku (34,7 mln zł).

Głównymi czynnikami mającymi wpływ na zmianę poziomu przychodów w 2020 roku w stosunku do roku poprzedniego (+4,3 mln zł) było:


(+) otrzymanie w II połowie 2020 roku dofinansowania w ramach Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych z Wojewódzkiego Urzędu Pracy na dofinansowanie wynagrodzeń pracowników w wysokości 20,9 mln zł, jako forma rządowego wsparcia przyznanego na ochronę miejsc pracy w związku z Covid-19 oraz rekompensaty za wzrost cen energii elektrycznej w okresie 07-12.2019 r. (kwota 0,5 mln zł) od Zarządcy Rozliczeń S.A. – podmiotu należącego do Skarbu Państwa.

(-) jednorazowa transakcja sprzedaży obiektów zajezdni tramwajowej na Chocianowicach w 2019 roku wymuszona decyzjami Miasta związanymi z realizacją projektu inwestycyjnego, współfinansowanego z Unii Europejskiej "Tramwaj dla Łodzi". Projekt przyniesie modernizację zajezdni jak i zakup 30 niskopodłogowych wagonów tramwajowych (kwota przychodów w 2019 roku wyniosła 13,4 mln zł).

(-) spadek przychodów z tytułu kar i odszkodowań w 2020 roku w stosunku do roku 2019 o 3,5 mln zł.

Tabela 24 - Koszty pozostałej działalności operacyjnej (w tys. zł)

| Lp. | Treść | 2019 | 2020 | 2020/2019 (%) |
|----------|---|-----------------|-----------------|---------------|
| <i>1</i> | <i>2</i> | <i>3</i> | <i>4</i> | <i>5=4/3</i> |
| 1 | Odszkodowania wypłacane poszkodowanym w wypadkach komunikacyjnych | 410,8 | 205,0 | 49,9% |
| 2 | Koszty usuwania uszkodzeń majątku | 3 923,5 | 3 899,7 | 99,4% |
| 3 | Odpis aktualizujący należności | 264,4 | 157,3 | 59,5% |
| 4 | Rezerwy na przyszłe zobowiązania | 66,7 | 2 947,8 | 4420,9% |
| 5 | Inne | 825,5 | 2 477,8 | 300,1% |
| 5.1 | Kary umowne | 46,5 | 34,4 | 74,0% |
| 5.2 | Koszty sądowe | 556,9 | 638,8 | 114,7% |
| 5.3 | Pozostałe | 222,1 | 1 804,6 | 812,3% |
| | Razem | 5 490,9 | 9 687,6 | 176,4% |
| | Wynik na pozostałej działalności operacyjnej | 34 687,2 | 34 774,6 | 100,3% |

 RZIS, str. 14, SF

W 2020 roku koszty usuwania uszkodzeń realizowane przez własne służby techniczne wyniosły 3,9 mln zł i kształtowały się na podobnym poziomie, co w 2019 roku.

Głównymi powodami wzrostu kosztów w 2020 roku w stosunku do roku poprzedniego (+4,2 mln zł) były wyższe koszty zawiązanych rezerw dotyczących:

- sprawy sądowej przeciwko MPK (1,9 mln zł) wytoczonej przez PESE Bydgoszcz, a dotyczącej zapłaty faktury w części kompensaty z notami obciążeniowymi z tytułu kar umownych,
- funkcjonowania Dworca w Myślenicach (1,0 mln zł).

6. WYNIKI EKONOMICZNO – FINANSOWE SPÓŁKI

W 2020 roku w MPK - Łódź Spółka z o.o. uzyskała na całej działalności przychód w łącznej kwocie 698 905,3 tys. zł i poniosła koszty w wysokości 688 717,4 tys. zł.

Osiągnięte przez Spółkę przychody były wyższe niż koszty działalności, co przełożyło się na zysk brutto Spółki w wysokości 10 187,94 tys. zł.

Na powyższy wynik finansowy składają się:

- strata na działalności operacyjnej (powierzonej i ubocznej) -18 697,5 tys. zł; strata nie wynika bezpośrednio z prowadzonej działalności operacyjnej, ponieważ przychody operacyjne, uzyskiwane z rekompensaty kosztów ponoszonych w ramach umowy powierzenia, pomniejszane są o wpływy wykazywane w pozostałych przychodach operacyjnych;
- zysk na pozostałej działalności operacyjnej w kwocie +34 774,6 tys. zł;
- strata na działalności finansowej w kwocie - 3 760,7 tys. zł;
- strata na sprzedaży biletów wyrażona, jako wartość udzielanych upustów: -2 087,8 tys. zł;
- strata na prowadzeniu kontroli biletów w kwocie - 40,7 tys. zł.

6.1. PRZYCHODY

W 2020 roku uzyskano przychody z działalności ogółem w wysokości 698 905,3 tys. zł i były one niższe od wykonania roku ubiegłego o 9,6%, głównie na skutek spadku przychodów z tytułu sprzedaży biletów, w następstwie panującej epidemii Covid-19.

Tabela 25 - Przychody wg rodzaju działalności (w tys. zł)

| Lp. | Treść | 2019 | 2020 | 2020/2019 (%) |
|-----------|--|------------------|------------------|---------------|
| <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 | 496 239,2 | 511 650,2 | 103,1% |
| | - wynagrodzenie za usługi przewozowe | 465 489,4 | 473 923,0 | 101,8% |
| | <i>w tym ŁTR</i> | <i>23 581,7</i> | <i>24 691,7</i> | <i>104,7%</i> |
| | - dystrybucja biletów, obsługa pasażera | 13 429,8 | 12 023,2 | 89,5% |
| | - naprawy, utrzymanie i konserwacje, torów, sieci i podstacji | 12 987,9 | 12 425,7 | 95,7% |
| | - remontów torów, sieci i podstacji | 4 332,1 | 13 278,3 | 306,5% |
| 2. | Pozostałe usługi przewozowe | 101,4 | 50,6 | 49,9% |
| 3. | Przychody z działalności pomocniczej | 32 731,1 | 29 211,9 | 89,2% |
| | - usługi wewnętrzne | 18 542,6 | 14 054,7 | 75,8% |
| | - usługi zewnętrzne | 13 408,8 | 14 059,4 | 104,9% |
| | - sprzedaż materiałów | 779,7 | 1 097,9 | 140,8% |
| 4. | Przychody z przewozu osób niepełnosprawnych | 6 285,0 | 6 826,6 | 108,6% |
| | - wpływy z biletów | 786,9 | 468,0 | 59,5% |
| | - rekompensata miasta | 5 498,2 | 6 358,6 | 115,6% |
| 5. | Przychody finansowe | 43 442,7 | 6 892,3 | 15,9% |
| 6. | Pozostałe przychody operacyjne | 40 178,1 | 44 462,2 | 110,7% |
| 7. | Zmiana stanu produktów | -4 639,7 | -6 141,1 | 132,4% |
| 8. | Przychody ze sprzedaży biletów | 149 413,1 | 99 600,3 | 66,7% |
| 9. | Przychód z tytułu prowadzenia kontroli biletów | 9 198,7 | 6 352,4 | 69,1% |
| | - wpływy z mandatów | 5 742,8 | 3 889,4 | 67,7% |
| | - rekompensata miasta | 2 502,8 | 1 555,1 | 62,1% |
| | - mandaty - sprawy sądowe | 953,1 | 907,9 | 95,3% |
| | OGÓŁEM PRZYCHODY | 772 949,7 | 698 905,3 | 90,4% |

Tabela 26 - Przychody z działalności powierzonej w latach 2019-2020 (w tys. zł)

| Lp. | Treść | 2019 | 2020 | 2020/2019 (%) |
|-----------|---|------------------|------------------|---------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5=4/3 |
| I. | Przychody ogółem | 772 949,7 | 698 905,3 | 90,4% |
| 1. | Działalność powierzona przez Gminę Łódź: | 480 658,5 | 494 872,2 | 103,0% |
| | - wynagrodzenie za usługi przewozowe | 441 907,7 | 449 231,2 | 101,7% |
| | - dystrybucja biletów, obsługa pasażera | 13 429,8 | 12 023,2 | 89,5% |
| | - naprawy, utrzymanie i konserwacje, torów, sieci i podstacji | 12 987,9 | 12 425,7 | 95,7% |
| | - remonty torów, sieci i podstacji | 4 332,1 | 13 278,3 | 306,5% |
| | - przewóz osób niepełnosprawnych | 5 498,2 | 6 358,6 | 115,6% |
| | - prowadzenie kontroli biletów | 2 502,8 | 1 555,1 | 62,1% |
| 2. | Razem pozostała działalność | 292 291,2 | 204 033,2 | 69,8% |

W ramach przychodów za realizację usług powierzonych przez Gminę Miasta Łódź w roku 2020 osiągnięto następujące wielkości:

- przychody za usługi przewozowe w wysokości 449 231,2 tys. zł (101,7% wykonania roku poprzedniego);
- przychody z tytułu prowadzenia dystrybucji biletów i obsługi pasażera wyniosły 12 023,2 tys. zł (89,5% wykonania roku 2019); w tej pozycji ujęta jest rekompensata upustów udzielanych sprzedawcom hurtowym i agencyjnym za sprzedaż biletów; spadek przychodów jest konsekwencją spadku sprzedaży biletów na skutek epidemii koronawirusa;
- przychody za wykonanie konserwacji torów, sieci i podstacji w wysokości 12 425,7 tys. zł. W porównaniu do roku poprzedniego nastąpił spadek przychodów na tej działalności (95,7% wykonania roku 2019);
- przychody za wykonanie remontów (na zlecenie ZDiT), torów, sieci i podstacji w wysokości 13 278,3 tys. zł. W porównaniu do roku poprzedniego zauważalny jest znaczny wzrost przychodów na tej działalności (306,5% wykonania roku 2019);
- przychody z usługi przewozu osób niepełnosprawnych transportem specjalistycznym wyniosły 6 358,6 tys. zł. Były one wyższe od przychodów uzyskanych w 2019 roku o 15,6%;
- przychody z tytułu prowadzenia kontroli biletów w wysokości 1 555,1 tys. zł. Wykonanie w roku 2020 było niższe od wykonania w roku 2019 o 37,9% na skutek ograniczeń w przeprowadzaniu kontroli biletów, w związku z epidemią koronawirusa.

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 2020 r. wyniosły 24 691,7 tys. zł i stanowiły 104,7% wykonania przychodów w 2019 roku.

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. W ramach tych usług wygenerowano w 2020 roku przychód w wysokości 50,6 tys. zł, co stanowi 49,9% wartości przychodów roku poprzedniego.

W działalności pomocniczej uzyskano przychody w wysokości 29 211,9 tys. zł. Stanowiły one 89,2% wielkości z roku 2019. Szczegółowo działalność pomocnicza została opisana w pkt. 3 niniejszego rozdziału.

Przychody finansowe w 2020 r. wyniosły 6 892,3 tys. zł. W skład przychodów finansowych wchodziły głównie następujące wielkości:

- wycena zobowiązania z tytułu emisji papierów wartościowych wg. skorygowanej ceny nabycia – 6 512,8 tys. zł (94,5% wszystkich przychodów finansowych);
- odsetki od środków na rachunkach bankowych 36,7 tys. zł (0,5% całkowitej wartości przychodów finansowych);
- odsetki od mandatów 149,3 tys. zł (2,2% całkowitej wartości przychodów finansowych).

Szczegółowo działalność finansowa została omówiona w części 4.

Przychody z pozostałej działalności operacyjnej za rok 2020 osiągnęły wartość 44 462,2 tys. zł. Składały się na nią następujące pozycje:

- dotacje, subwencje i dopłaty (35 344,5 tys. zł)
Na kwotę tę złożyły środki uzyskane na:
 - „Łódzki Tramwaj Regionalny Zgierz – Łódź – Pabianice, Zadanie I, Etap I- Łódź”;
 - „Poprawa stanu bezpieczeństwa pasażerów w komunikacji miejskiej w Łodzi poprzez system monitoringu wizyjnego”;
 - „Zakup nowoczesnego taboru tramwajowego dla zwiększenia konkurencyjności transportu publicznego w Łodzi”;
 - „Niskoemisyjny transport w Łodzi –Zakup 12 niskopodłogowych tramwajów wraz z pakietem eksploatacyjno-naprawczym, specjalistycznym wyposażeniem obsługowym i wybudowaniem hali przeglądowo-naprawczej”.
- - otrzymanie w II połowie 2020 roku dofinansowanie w ramach Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych z Wojewódzkiego Urzędu Pracy na dofinansowanie wynagrodzeń pracowników jako forma rządowego wsparcia przyznanego na ochronę miejsc pracy w związku z Covid-19 oraz rekompensata za wzrost cen energii elektrycznej od Zarządcy Rozliczeń S.A. – podmiotu należącego do Skarbu Państwa.
- otrzymane odszkodowania, darowizny, naliczone kary (głównie na skutek opóźnień w dostawie tramwajów i autobusów) (4 366,8 tys. zł);
- odpis aktualizujący należności (153,9 tys. zł);
- aktualizacja rezerw (326,3 tys. zł);
- odszkodowania z tytułu uszkodzeń taboru (3 016,7 tys. zł);
- pozostałe 1 254,0 tys. zł. (w tym mandaty odzyskane na drodze sądowej na kwotę 644,7 tys. zł).

6.2. KOSZTY

W roku 2020 Spółka poniosła koszty ogółem na działalności w wysokości 688 717,4 tys. zł. Były one niższe o 10,3% niż w roku poprzednim.

Porównanie wykonania roku 2020 do 2019 wskazuje na spadek kosztów w pozycjach:

- dystrybucja biletów, obsługa pasażera o 1,2%;
- pozostałe usługi przewozowe o 38,3%;
- usługi wewnętrzne działalności pomocniczej o 24,2%;
- działalność finansowa o 81,5%;
- koszt własny sprzedanych biletów o 33,4%;
- koszt prowadzenia kontroli biletów o 21,7%.

Natomiast wzrost kosztów w porównaniu do roku ubiegłego dotyczył następujących działalności:

- usługi przewozowe o 2,4%;
- naprawy, utrzymanie i konserwacje torów, sieci i podstacji o 0,4%;
- remonty torów, sieci i podstacji o 206,5%;
- usługi zewnętrzne działalności pomocniczej o 16,0%;
- sprzedaż materiałów o 91,4%;
- przewóz osób niepełnosprawnych o 9,0%;
- pozostała działalność operacyjna o 76,4%.

6.2.1. KOSZTY WEDŁUG RODZAJÓW DZIAŁALNOŚCI

Najważniejszą pozycją w kosztach, podobnie jak w roku ubiegłym, były koszty poniesione na wykonanie usług świadczonych na rzecz Gminy Miasta Łódź. W 2020 roku udział kosztów tej grupy usług w kosztach ogółem zwiększył się w porównaniu do roku poprzedniego z 67,3% do 78,1%. Był to głównie skutek spadku udziału kosztów sprzedaży biletów oraz kosztów działalności finansowej.

W ramach usług przewozowych poza działalnością powierzoną Spółka wykonuje na mocy odrębnej umowy zawartej z Gminą Miasta Łódź przewozy na linii ŁTR. Koszty tych usług były wyższe niż w 2019r i wyniosły w omawianym roku 25 073,1 tys. zł i stanowiły ok. 5% kosztów poniesionych na całej działalności przewozowej.

Tabela 27 - Koszty wg rodzajów działalności w latach 2019-2020 (w tys. zł)

| Lp. | Treść | 2019 | 2020 | 2020/2019 (%) |
|------------|--|------------------|------------------|---------------|
| <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 | 516 789,1 | 537 650,1 | 104,0% |
| | - usługi przewozowe, w tym: | 489 510,4 | 501 491,1 | 102,4% |
| | */ ŁTR | 23 830,4 | 25 073,1 | 105,2% |
| | - dystrybucja biletów, obsługa pasażerów | 9 896,0 | 9 772,4 | 98,8% |
| | - naprawy, utrzym. i konserwacja torów, sieci, podst. | 13 050,8 | 13 108,3 | 100,4% |
| | - remonty torów, sieci, podst. | 4 331,9 | 13 278,3 | 306,5% |
| 2. | Koszty pozostałych usług przewozowych | 65,0 | 40,1 | 61,7% |
| 3. | Koszty działalności pomocniczej | 25 322,5 | 22 087,7 | 87,2% |
| | - usługi wewnętrzne | 18 542,6 | 14 054,7 | 75,8% |
| | - usługi zewnętrzne | 6 559,9 | 7 612,0 | 116,0% |
| | - sprzedaż materiałów | 219,9 | 421,0 | 191,4% |
| 4. | Koszty przewozu osób niepełnosprawnych | 6 108,4 | 6 658,9 | 109,0% |
| 5. | Koszty działalności finansowej | 57 634,7 | 10 653,0 | 18,5% |
| 6. | Koszty pozostałej działalności operacyjnej | 5 490,9 | 9 687,6 | 176,4% |
| 7. | Zmiana stanu produktów | -4 639,7 | -6 141,1 | 132,4% |
| 8. | RAZEM (poz. 1 do poz.7) | 606 770,9 | 580 636,3 | 95,7% |
| 9. | Koszt własny sprzedanych biletów | 152 769,1 | 101 688,1 | 66,6% |
| 10. | Koszty prowadzenia kontroli biletów | 8 161,9 | 6 393,0 | 78,3% |
| 11. | OGÓŁEM KOSZTY | 767 701,9 | 688 717,4 | 89,7% |

Tabela 28 - Koszty działalności powierzonej w latach 2019-2020 (w tys. zł)

| Lp. | Treść | 2019 | 2020 | 2020/2019 (%) |
|-----------|--|------------------|------------------|---------------|
| <i>1</i> | <i>2</i> | <i>3</i> | <i>4</i> | <i>5=4/3</i> |
| I. | Koszty ogółem | 767 701,9 | 688 717,4 | 89,7% |
| 1. | Działalność powierzona przez Gminę Miasta Łódź: | 507 229,0 | 525 628,9 | 103,6% |
| | - usługi przewozowe | 465 680,0 | 476 418,0 | 102,3% |
| | - dystrybucja biletów i obsługa pasażera | 9 896,0 | 9 772,4 | 98,8% |
| | - naprawy, utrzym. i konserwacja torów, sieci, podst. | 13 050,8 | 13 108,3 | 100,4% |
| | - remonty torów, sieci, podst. | 4 331,9 | 13 278,3 | 306,5% |
| | - przewóz osób niepełnosprawnych | 6 108,4 | 6 658,9 | 109,0% |
| | - prowadzenie kontroli biletów | 8 161,9 | 6 393,0 | 78,3% |
| 2. | Razem pozostała działalność | 260 472,9 | 163 088,5 | 62,6% |

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 40,1 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 2020 roku 22 087,7 tys. zł i były niższe od wykonania roku poprzedniego o 12,8%. Szczegółowo o działalności pomocniczej napisano w części 3 niniejszego opracowania.

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

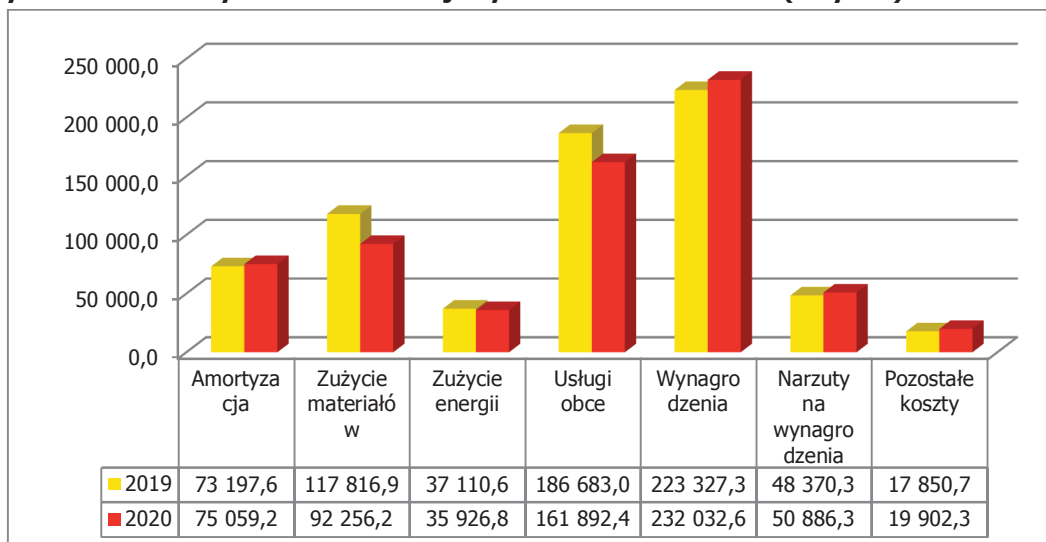
6.2.2. KOSZTY W UKŁADZIE RODZAJOWYM

Koszty rodzajowe w kwocie 667 955,8 tys. zł były niższe w stosunku do wykonania roku poprzedniego (o 5,2%). Główny wpływ na spadek kosztów miały koszty zużycia materiałów i usług obcych w tym głównie bilety. Pełne zestawienie kosztów rodzajowych prezentuje poniższa tabela i rysunek.

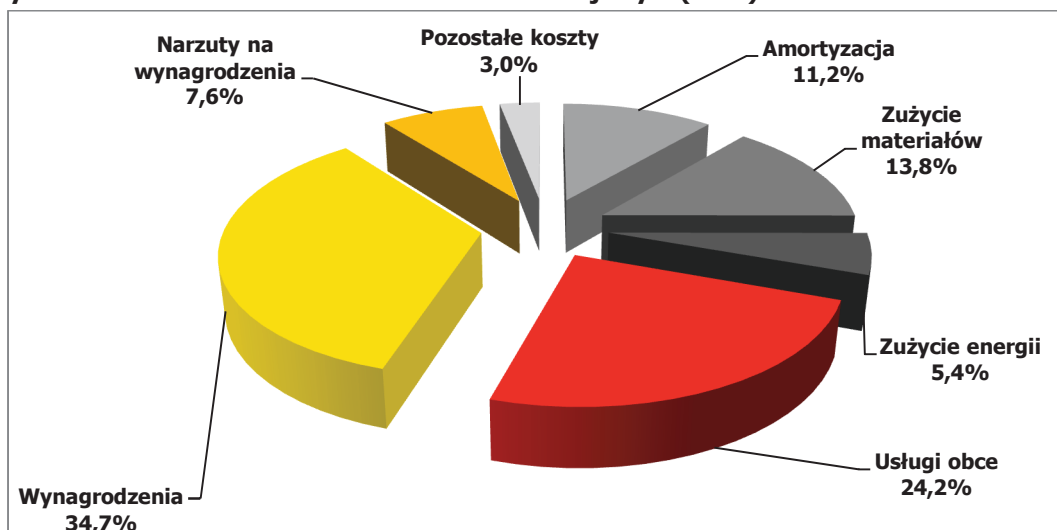
Tabela 29 - Koszty w układzie rodzajowym w latach 2019-2020 (w tys. zł)

| Lp. | Treść | 2019 | 2020 | 2020/2019 (%) |
|-----------|---|------------------|------------------|---------------|
| <i>1</i> | <i>2</i> | <i>3</i> | <i>4</i> | <i>5=4/3</i> |
| 1. | Amortyzacja | 73 197,6 | 75 059,2 | 102,5% |
| 2. | Zużycie materiałów | 117 816,9 | 92 256,2 | 78,3% |
| | - pędnych | 55 608,2 | 43 182,0 | 77,7% |
| | - ogumienia | 727,6 | 770,8 | 105,9% |
| | - części zamiennych | 29 284,0 | 25 627,9 | 87,5% |
| | - pozostałych, w tym: | 32 197,1 | 22 675,6 | 70,4% |
| | */ bilety | 24 273,6 | 12 384,9 | 51,0% |
| 3. | Zużycie energii, w tym: | 37 110,6 | 35 926,8 | 96,8% |
| | - trakcyjnej | 30 989,3 | 29 815,2 | 96,2% |
| | - pozostałej elektrycznej | 1 885,2 | 1 862,3 | 98,8% |
| | - cieplnej, wody i gazu | 4 236,1 | 4 249,3 | 100,3% |
| 4. | Usługi obce, w tym: | 186 683,0 | 161 892,4 | 86,7% |
| | - konserwacji i remontu budynków i budowli | 649,4 | 733,9 | 113,0% |
| | - transportu i sprzętu | 807,8 | 8 630,4 | 1068,3% |
| | - łączności (telekom.) | 524,2 | 454,3 | 86,7% |
| | - utrzymanie czystości pomieszczeń budynków, taboru | 8 603,2 | 10 686,0 | 124,2% |
| | - dozoru mienia | 2 615,3 | 3 331,7 | 127,4% |
| | - usługi utrzymania ekspedycji | 451,9 | 190,3 | 42,1% |
| | - dzierżawa majątku Gminy Miasta Łódź | 11 709,7 | 11 707,9 | 100,0% |
| | - pozostałe, w tym: | 161 321,5 | 126 157,8 | 78,2% |
| | */ bilety | 128 495,5 | 89 303,1 | 69,5% |
| 5. | Wynagrodzenia, w tym: | 223 327,3 | 232 032,6 | 103,9% |
| | - rzeczowe świadczenia na rzecz pracowników | 2 826,8 | 2 892,8 | 102,3% |
| 6. | Narzuły na wynagrodzenia, w tym: | 48 370,3 | 50 886,3 | 105,2% |
| | - ZFŚS | 5 872,8 | 6 044,9 | 102,9% |
| 7. | Pozostałe koszty, w tym: | 17 850,7 | 19 902,3 | 111,5% |
| | - PFRON | 4 257,8 | 4 449,3 | 104,5% |
| | - podatek od nieruchomości | 4 520,0 | 7 251,0 | 160,4% |
| | - ubezpieczenia majątkowe | 4 296,2 | 4 194,0 | 97,6% |
| | - podatek od śr. transportowych | 722,0 | 636,0 | 88,1% |
| | - inne (łącznie z podatkiem VAT) | 4 054,6 | 3 372,0 | 83,2% |
| 8. | Koszty w układzie rodzajowym | 704 356,3 | 667 955,8 | 94,8% |

Rysunek 10 - Koszty w układzie rodzajowym w latach 2019-2020 (w tys. zł)



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



W stosunku do roku 2019 struktura kosztów w 2020 roku uległa zmianie. Zmiany te spowodowane były głównie spadkiem w grupie zużycia materiałów (o 2,9 punktu procentowego), zmniejszeniem kosztu usług obcych (o 2,3 punktu procentowego) co spowodowało wzrost udziału w innych grupach: amortyzacji (o 0,8 punktu procentowego), zużycia energii (o 0,1 punktu procentowego), wynagrodzeń i narzutów na wynagrodzenia (łącznie o 3,8 punktu procentowego) oraz pozostałych kosztów (o 0,4 punktu procentowego).

Koszty amortyzacji wzrosły w roku 2020 w porównaniu do roku 2019 (o 2,5%). W 2020 r. zrealizowano dostawę nowego taboru autobusowego (18 sztuk autobusów typu mini). W zakresie taboru tramwajowego przeprowadzono również prace modernizacyjne. Zdecydowano o zakupie innych, nowych pozycji, o czym mowa w pkt. 8.1. Na wzrost amortyzacji wpłynęło również oddanie do użytkowania części nieruchomości w zajezdni autobusowej przy ul. Limanowskiego.

Wartość zużycia materiałów ogółem w 2020 r. wyniosła 92 256,2 tys. zł i była o 21,7% niższa niż w roku poprzednim. Głównym powodem zmniejszenia kosztów zużycia materiałów były:

- niższe koszty zużycia biletów,
- mniejsze koszty zużycia materiałów pędnych, którego przyczyną były niższe ceny oleju napędowego w porównaniu do roku poprzedniego - średnia jednostkowa cena zakupu paliwa przez Spółkę zmniejszyła się w ciągu roku o 15,9% w stosunku do roku poprzedniego; na spadek kosztów

wpłynęło również niższe średnie zużycia paliwa o 2,2 l/100 km w stosunku do roku poprzedniego – spowodowane ograniczeniem liczby przewożonych pasażerów na skutek pandemii.

- niższe koszty zużycia części zamiennych o ok. 3,6 mln zł – było to wynikiem w głównej mierze spadku zużycia części zamiennych tramwajowych, zmniejszenie wynikało z ograniczenia zadań przewoźowych (o 3 729,0 tys. wzmk mniej w komunikacji tramwajowej w porównaniu do roku poprzedniego) oraz dodatkowo z mniejszego zakresu prac modernizacyjnych tramwajów (spowodowanym opóźnieniami w dostawach z powodu epidemii co wpłynęło na niepełną realizację wykonania tych modernizacji). Spółka poniosła wyższe koszty na realizację robót remontowych infrastruktury torowo-sieciowej co przyczyniło się do wzrostu zużycia części zamiennych torowo-sieciowych.


Na wyższym poziomie ukształtowały się koszty ogumienia i wyniosły 770,8 tys. zł. Daje się zauważyć cykliczność zmian kosztów wymiany ogumienia w taborze.

Tabela 30 - Koszty zużycia części zamiennych wg rodzaju części w latach 2019-2020 (w tys. zł)

| Lp. | Treść | 2019 | 2020 | 2020/2019 (%) |
|-----------|------------------------------|-----------------|-----------------|---------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5=4/3 |
| 1. | Części zamienne tramwajowe | 18 208,0 | 12 860,0 | 70,6% |
| 2. | Części zamienne autobusowe | 5 653,3 | 4 867,4 | 86,1% |
| 3. | Części torowe | 2 470,9 | 4 727,2 | 191,3% |
| 4. | Części sieciowe | 2 005,3 | 2 101,8 | 104,8% |
| 5. | Części samochodowe | 35,7 | 23,6 | 66,2% |
| 6. | Pozostałe części zamienne | 910,9 | 1 047,9 | 115,0% |
| 7. | Razem części zamienne | 29 284,0 | 25 627,9 | 87,5% |

Tabela 31 - Koszty usług obcych w latach 2019-2020 (w tys. zł)

| Lp. | Treść | 2019 | 2020 | 2020/2019 (%) |
|-----------|--|------------------|------------------|---------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5=4/3 |
| 1. | Usługi konserwacji i remontu budynków i budowli | 649,4 | 733,9 | 113,0% |
| 2. | Usługi transportu | 807,8 | 8 630,4 | 1068,3% |
| 3. | Usługi łączności (telekomunikacji) | 524,2 | 454,3 | 86,7% |
| 4. | Utrzymanie czystości pomieszczeń, budynków, taboru | 8 603,2 | 10 686,0 | 124,2% |
| 5. | Dozór mienia | 2 615,3 | 3 331,7 | 127,4% |
| 6. | Koszty utrzymania ekspedycji | 451,9 | 190,3 | 42,1% |
| 7. | Dzierżawa majątku Gminy Miasta Łódź | 11 709,7 | 11 707,9 | 100,0% |
| 8. | Pozostałe usługi obce, w tym: | 161 321,5 | 126 157,8 | 78,2% |
| | - usługi przewozowe (Spółdzielnia) | 4 426,1 | 3 555,5 | 80,3% |
| | - remonty torów i sieci oraz wynajem sprzętu | 1 623,2 | 3 803,4 | 234,3% |
| | - czynsze i dzierżawy (poza majątkiem Gminy Miasta Łódź) | 7 456,6 | 7 807,0 | 104,7% |
| | - wywóz nieczystości oraz wynajem sanitariatów | 202,2 | 1 047,9 | 518,2% |
| | - usługi bankowe | 157,5 | 167,7 | 106,5% |
| | - konserwacje, przeglądy, naprawy ŚT | 1 932,8 | 2 012,3 | 104,1% |
| | - ekspertyzy techniczne, wyceny, opinie prawne | 1 061,8 | 1 266,6 | 119,3% |
| | - prace remontowe i serwisowe tramwajów i autobusów | 13 160,0 | 14 894,5 | 113,2% |
| | - pozostałe, w tym: | 131 301,1 | 91 603,0 | 69,8% |
| | */ bilety | 128 495,5 | 89 303,1 | 69,5% |
| 9. | Razem usługi obce | 186 683,0 | 161 892,4 | 86,7% |

 Tabela nr 26, str. 41, SF

W 2020 roku odnotowano spadek kosztów usług obcych o 13,3%. O zmniejszeniu tych kosztów zdecydował głównie spadek kosztów w pozycji bilety, wynikający ze zmniejszonego popytu na bilety ze strony pasażerów w okresie pandemii. Zwiększenie kosztów wystąpiło m.in. w zakresie kosztów:

- usług transportowych – w 2020 r. Spółka w dużo większym zakresie zleciła podwykonawstwo usług transportowych firmom zewnętrznym.
- usług utrzymania czystości pomieszczeń, budynków, taboru oraz dozoru mienia – wzrost minimalnego wynagrodzenia w gospodarce skutkowało renegocjonowaniem cen usług przez podmioty świadczące te usługi.
- remontów torów i sieci oraz wynajem sprzętu – wynikał ze zwiększonego zakresu remontów torów i sieci zleconego przez Miasto.
- wywozu nieczystości oraz wynajem sanitariatów – to skutek zmiany sposobu dokonywania opłat, od początku 2020 roku Spółka nie wnosi opłat do Gminy, ale do kontrahenta, z którym podpisała indywidualną umowę na te usługi. W konsekwencji zmieniono, po stronie wykonania kategorię kosztów, z pozostałych kosztów na usługi obce. W 2019 r. koszty te klasyfikowano w pozycji "pozostałe koszty - inne".
- prac remontowych i serwisowych tramwajów i autobusów – w 2020 r. Spółka przez cały rok ponosiła koszty związane z najmem długoterminowym 46 szt. autobusów dostarczonych w czerwcu 2019 r.

W 2020 r. odnotowano wzrost kosztów wynagrodzeń o 3,9% oraz narzutów na wynagrodzenia o 5,2% w porównaniu do roku poprzedniego. W zakresie dotyczącym wynagrodzeń osobowych wzrost ten wynika z wypłaty kwot szczególnych we wrześniu 2020 r. (na mocy porozumienia zawartego z działającymi w Spółce organizacjami związkowymi a Zarządem Spółki kończącego spór zbiorowy) a także ze wzrostu minimalnego wynagrodzenia za pracę (o 15,6 % w porównaniu do roku poprzedniego). Ponadto Spółka przez cały rok ponosiła koszty związane z Pracowniczymi Planami Kapitałowymi (wprowadzonymi pod koniec 2019 r.); obciążenia z tym związane ujmowane są w narzutach na wynagrodzenia i wyniosły 877,9 tys. zł w 2020 roku.

Pozostałe koszty rodzajowe były wyższe niż w roku poprzednim o 11,5%. O zwiększeniu tych kosztów zdecydował głównie wzrost kosztów w pozycji podatek od nieruchomości (o 60,4% - Spółka wprowadziła do ewidencji budynek hali w modernizowanej zajezdni przy ul. Limanowskiego) oraz w pozycji PFRON (o 4,5%).

Tabela 32 - Pozostałe koszty w latach 2019-2020 (w tys. zł)

| Lp. | Wyszczególnienie | 2019 | 2020 | 2020/2019 (%) |
|-----------|-----------------------------------|-----------------|-----------------|---------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5=4/3 |
| 1. | Pozostałe koszty | 17 850,7 | 19 902,3 | 111,5% |
| 2. | PFRON | 4 257,8 | 4 449,3 | 104,5% |
| 3. | podatek od nieruchomości | 4 520,0 | 7 251,0 | 160,4% |
| 4. | ubezpieczenia majątkowe | 4 296,2 | 4 194,0 | 97,6% |
| 5. | podatek od środków transportowych | 722,0 | 636,0 | 88,1% |
| 6. | inne (łącznie z podatkiem VAT) | 4 054,6 | 3 372,0 | 83,2% |


 Tabela nr 27, str. 41, SF

Tabela 33 - Inne koszty rodzajowe w latach 2019-2020 (w tys. zł)

| Lp. | Wyszczególnienie | 2019 | 2020 | 2020/2019 (%) |
|-----------|--|----------------|----------------|---------------|
| <i>1</i> | <i>2</i> | <i>3</i> | <i>4</i> | <i>5=4/3</i> |
| 1. | Inne koszty rodzajowe, w tym: | 4 054,6 | 3 372,0 | 83,2% |
| 2. | VAT obciążający koszty | 65,3 | 47,1 | 72,1% |
| 3. | Inne podatki i opłaty | 3 187,3 | 2 699,2 | 84,7% |
| 4. | Podróże służbowe | 138,5 | 11,6 | 8,3% |
| 5. | Ryczałty za używanie samochodów prywatnych | 54,9 | 70,5 | 128,4% |
| 6. | Koszty reprezentacji | 37,0 | 6,9 | 18,7% |
| 7. | Koszty reklamy | 429,3 | 227,9 | 53,1% |
| 8. | Pozostałe koszty | 142,2 | 308,9 | 217,2% |

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 eksploatacji wzrosły w stosunku do poprzedniego roku o 4,2%. Zadania przewozowe w zakresie komunikacji autobusowej zrealizowano na zbliżonym poziomie do roku 2019 tj. w wysokości 28,9 mln wozokilometrów.

Wzrost kosztów wynagrodzeń o 5,7% w porównaniu do roku poprzedniego wynika w głównej mierze z odnotowywanych w całym roku braków kadrowych w grupie kierowców autobusów i konieczności uruchamiania pracy w godzinach nadliczbowych. Na wzrost wynagrodzeń wpłynęły również dodatkowe wypłaty o których mowa w pkt 7.4.

Spadek kosztów materiałów pędnych o ponad 12 mln zł to efekt niższych cen oleju napędowego i jednocześnie niższego średniego zużycia paliwa w stosunku do roku poprzedniego.

W odniesieniu do kosztów ogumienia daje się zauważyć cykliczność zmian ponoszonych kosztów wymiany ogumienia w taborze adekwatnie do okresów wymiany samego taboru.

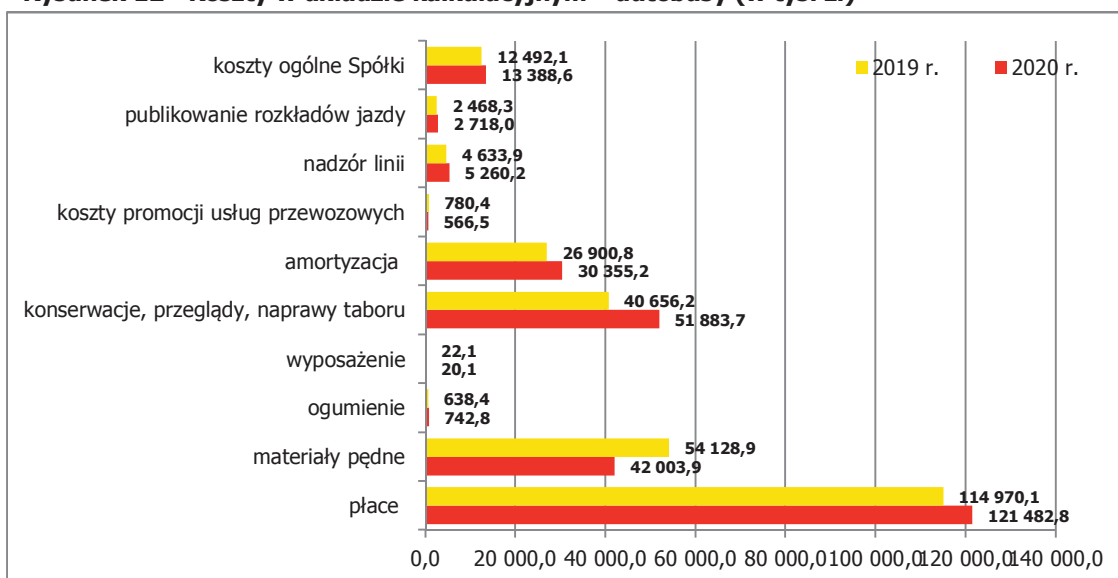
Odzwierciedleniem wzrostu w pozycji konserwacja, naprawy taboru, pozostałe koszty jest wzrost kosztów związany z podwykonawstwem usług transportowych, usług czystościowych i dozoru mienia oraz z ponoszeniem przez cały 2020 rok kosztów związanych z najmem długoterminowym 46 szt. autobusów dostarczonych w czerwcu 2019 r.

Wzrost kosztów amortyzacji to efekt zakupu 18 szt. nowych autobusów.

Tabela 34 - Koszty komunikacji autobusowej - w układzie kalkulacyjnym (w tys. zł)

| Lp. | Wyszczególnienie | Wykonanie | | 2020/2019 (%) |
|-----------|---|------------------|------------------|---------------|
| | | 2019 | 2020 | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5=4/3 |
| 1. | Koszty eksploatacji | 238 096,9 | 247 055,1 | 103,8% |
| 1.1 | płace | 114 970,1 | 121 482,8 | 105,7% |
| 1.2 | materiały pędne | 54 128,9 | 42 003,9 | 77,6% |
| 1.3 | ogumienie | 638,4 | 742,8 | 116,4% |
| 1.4 | wyposażenie | 22,1 | 20,1 | 91,0% |
| 1.5 | konserwacje, naprawy taboru, pozostałe koszty | 40 656,2 | 51 883,7 | 127,6% |
| 1.6 | amortyzacja | 26 900,8 | 30 355,2 | 112,8% |
| 1.7 | koszty promocji usług przewozowych | 780,4 | 566,5 | 72,6% |
| 2. | Nadzór linii | 4 633,9 | 5 260,2 | 113,5% |
| 3. | Publikowanie rozkładów jazdy | 2 468,3 | 2 718,0 | 110,1% |
| 4. | Koszty ogólne Spółki | 12 492,1 | 13 388,6 | 107,2% |
| 5. | Razem koszty usług przewozowych | 257 691,1 | 268 421,8 | 104,2% |

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



W zakresie komunikacji tramwajowej odnotowano wzrost kosztów o 0,5%, przy jednoczesnym spadku zadań przewozowych tramwajowych o ponad 3,7 mln wzm. Wzrost ten nastąpił w pozycji konserwacje, naprawy taboru, pozostałe koszty (głównie na skutek wzrostu usług czystościowych, dozoru mienia itp.) oraz w pozycji koszty ogólne Spółki.

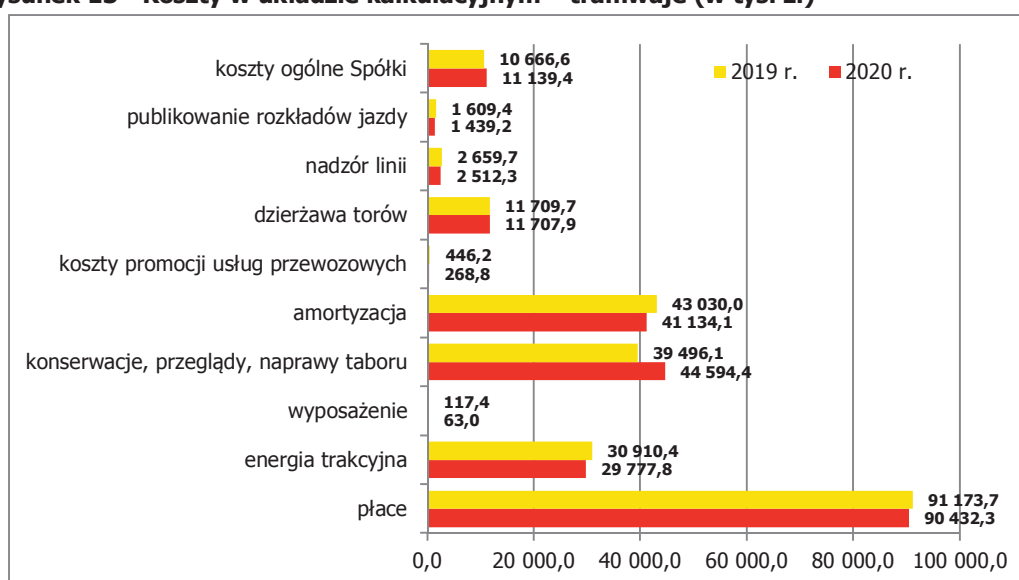
Koszty płac w roku 2020 w stosunku do roku poprzedniego spadły o 0,8% co wynika ze zmniejszonego zatrudnienia w grupie motorniczych o 45,13 etatu. Stan zatrudnienia był wystarczający do zmniejszonych zadań przewozowych.

Koszty zużycia energii trakcyjnej były niższe niż w roku ubiegłym o 1,1 mln zł. Odnotowuje się również spadek o 4,4% kosztów amortyzacji w roku 2020 w porównaniu do roku 2019. Jest to skutek starzejącego się taboru tramwajowego i braku dostaw nowego oraz minimalnego zakresu prac modernizacyjnych w tym zakresie.

Tabela 35 - Koszty komunikacji tramwajowej - w układzie kalkulacyjnym (w tys. zł)

| Lp. | Wyszczególnienie | Wykonanie 2019 | Wykonanie 2020 | | 2020/2019 (%) |
|-----------|---|------------------|------------------|-----------------|---------------|
| | | | Razem T | w tym ŁTR | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6=4/3 |
| 1. | Koszty eksploatacji | 216 883,6 | 217 978,4 | 23 346,1 | 100,5% |
| 1.1 | płace | 91 173,7 | 90 432,3 | 2 796,0 | 99,2% |
| 1.2 | energia trakcyjna | 30 910,4 | 29 777,8 | 2 456,2 | 96,3% |
| 1.3 | wyposażenie | 117,4 | 63,0 | 0,0 | 53,7% |
| 1.4 | konserwacje., naprawy taboru, poz. koszty | 39 496,1 | 44 594,4 | 6 242,6 | 112,9% |
| 1.5 | amortyzacja | 43 030,0 | 41 134,1 | 11 851,3 | 95,6% |
| 1.6 | koszty promocji usług przewozowych | 446,2 | 268,8 | 0,0 | 60,2% |
| 1.7 | dzierżawa torów | 11 709,7 | 11 707,9 | 0,0 | 100,0% |
| 2. | Nadzór linii | 2 659,7 | 2 512,3 | 0,0 | 94,5% |
| 3. | Publikowanie rozkładów jazdy | 1 609,4 | 1 439,2 | 445,0 | 89,4% |
| 4. | Koszty ogólne Spółki | 10 666,6 | 11 139,4 | 1 281,9 | 104,4% |
| 5. | Razem koszty usług przewozowych | 231 819,3 | 233 069,2 | 25 073,1 | 100,5% |

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




6.3. RACHUNEK ZYSKÓW I STRAT

Rok 2020 MPK - Łódź Spółka z o.o. zakończyła zyskiem brutto w kwocie 10 187,9 tys. zł oraz wynikiem netto w wysokości 9 168,9 tys. zł.

Tabela 36 - Rachunek wyników wg rodzajów działalności ogółem (w tys. zł)

| Lp. | Treść | 2019 | 2020 | 2020/2019 (%) |
|-----------|--|------------------|------------------|----------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5=4/3 |
| A. | PRZYCHODY | 772 949,7 | 698 905,3 | 90,4% |
| 1. | Przychody działalności operacyjnej | 689 328,8 | 647 550,9 | 93,9% |
| 2. | Przychody pozostałe operacyjne | 40 178,1 | 44 462,2 | 110,7% |
| 3. | Przychody finansowe | 43 442,7 | 6 892,3 | 15,9% |
| B. | KOSZTY | 767 701,9 | 688 717,4 | 89,7% |
| 1. | Koszty działalności operacyjnej | 704 576,2 | 668 376,8 | 94,9% |
| 2. | Koszty pozostałe operacyjne | 5 490,9 | 9 687,6 | 176,4% |
| 3. | Koszty finansowe | 57 634,7 | 10 653,0 | 18,5% |
| C. | WYNIK | 5 247,8 | 10 187,9 | 194,1% |
| 1. | Wynik na działalności operacyjnej | -15 247,4 | -20 825,9 | 136,6% |
| 2. | Wynik na pozostałej działalności operacyjnej | 34 687,2 | 34 774,6 | 100,3% |
| 3. | Wynik na działalności finansowej | -14 192,0 | -3 760,7 | - |
| E. | WYNIK FINANSOWY BRUTTO | 5 247,8 | 10 187,9 | 194,1% |
| F. | Podatek dochodowy | 4 341,2 | 1 019,0 | 23,5% |
| G. | WYNIK FINANSOWY NETTO | 906,6 | 9 168,9 | 1011,4% |

 Tabela nr 20, str. 37, SF

Mimo uzyskanego zysku brutto i netto, Spółka poniosła stratę na działalności operacyjnej. Wynika to z formy wynagradzania Spółki za realizację powierzonych usług. Rekompensata wypłacana na podstawie Umowy Powierzenia zapewnia pokrycie kosztów i „rozsądny zysk”, ale jej ostateczna wielkość obniżana jest wartością przychodów uzyskiwanych w ramach prowadzonej działalności powierzonej.

Tryb ustalania rocznej wartości rekompensaty powoduje, że jej ostateczna wielkość potwierdzona audytem zewnętrznym będzie znana dopiero po pierwszym kwartale 2021 roku. Spółka dla ujęcia przychodów adekwatnych do poniesionych kosztów doszacowuje je do wysokości ustalonej, a niezwyfikowanej jeszcze rekompensaty. Kwota doszacowania przychodów do poziomu poniesionych kosztów wyniosła w 2020 roku 85 971,9 tys. zł.

Na pozostałych rodzajach działalności osiągnięto następujące wyniki:

- zysk na pozostałej działalności przewozowej o wartości 10,5 tys. zł;
- zysk na przewozach osób niepełnosprawnych w kwocie 167,7 tys. zł, wpływy z opłat wnoszonych przez pasażerów wynoszące 468,0 tys. zł oraz rekompensata z budżetu Gminy Miasta Łódź w kwocie 6 358,6 tys. zł w pełni pokryły koszty funkcjonowania zakładu;
- zysk na działalności pomocniczej w kwocie 7 124,2 tys. zł, z czego zdecydowana większość przypada na usługi zewnętrzne, które przyniosły zysk w kwocie 6 447,3 tys. zł a 676,9 tys. zł to dodatni wynik na sprzedaży materiałów;
- strata na prowadzeniu kontroli biletów w kwocie 40,6 tys. zł;
- strata na działalności finansowej w kwocie 3 760,7 tys. zł, jest głównie konsekwencją:
 - kosztów finansowych od obligacji w 2020 roku wyniosły 5 968,3 tys. zł,

- kosztów rezerw w postaci odsetek od zobowiązania wekslowego powstałego po zakończeniu realizacji inwestycji na trasie Łódzkiego Tramwaju Regionalnego (3 218,6 tys. zł),
- zysk na pozostałej działalności operacyjnej w kwocie 34 774,6 tys. zł;
- strata na sprzedaży biletów w cenie nominalnej wynosząca 2 087,8 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 37 - Szczegółowe zestawienie przychodów, kosztów, wyników wg działalności w 2020 roku (w tys. zł)


| Lp. | Treść | Przychody | Koszty | Wynik |
|------------|---|------------------|------------------|-----------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5=3-4 |
| | DZIAŁALNOŚĆ OGÓŁEM | 685 627,0 | 675 439,1 | 10 187,9 |
| 1. | Działalność podstawowa zlecona przez Gminę Miasta Łódź, w tym: | 498 371,8 | 524 371,7 | -25 999,9 |
| | - usługi przewozowe, w tym: | 473 923,0 | 501 491,1 | -27 568,1 |
| | */ŁTR | 24 691,7 | 25 073,1 | -381,4 |
| | - dystrybucja biletów, obsługa pasażerów | 12 023,2 | 9 772,4 | 2 250,8 |
| | - naprawy, utrzym. i konserwacja torów, sieci, podstacji oraz remonty | 12 425,7 | 13 108,3 | -682,6 |
| 2. | Pozostałe usługi przewozowe | 50,6 | 40,1 | 10,5 |
| 3. | Z-d Przewozu Osób Niepełnosprawnych | 6 826,6 | 6 658,9 | 167,7 |
| | - wpływy ze sprzedaży biletów | 468,0 | | |
| | - dopłata miasta | 6 358,6 | | |
| 4. | Działalność pomocnicza | 29 211,9 | 22 087,7 | 7 124,2 |
| | - usługi wewnętrzne | 14 054,7 | 14 054,7 | 0,0 |
| | - usługi zewnętrzne | 14 059,4 | 7 612,0 | 6 447,3 |
| | - sprzedaż materiałów | 1 097,9 | 421,0 | 676,9 |
| 5. | Działalność finansowa | 6 892,3 | 10 653,0 | -3 760,7 |
| 6. | Działalność pozostała operacyjna | 44 462,2 | 9 687,6 | 34 774,6 |
| 7. | Sprzedaż biletów w cenie nominalnej | 99 600,3 | 101 688,1 | -2 087,8 |
| 8. | Zmiana stanu produktów | -6 141,1 | -6 141,1 | 0,0 |
| 9. | Prowadzenie kontroli biletów | 6 352,4 | 6 393,0 | -40,6 |
| 10. | WYNIK BRUTTO | | | 10 187,9 |
| 11. | Podatek dochodowy | | | 1 019,0 |
| 12. | WYNIK NETTO | | | 9 168,9 |

6.4. BILANS

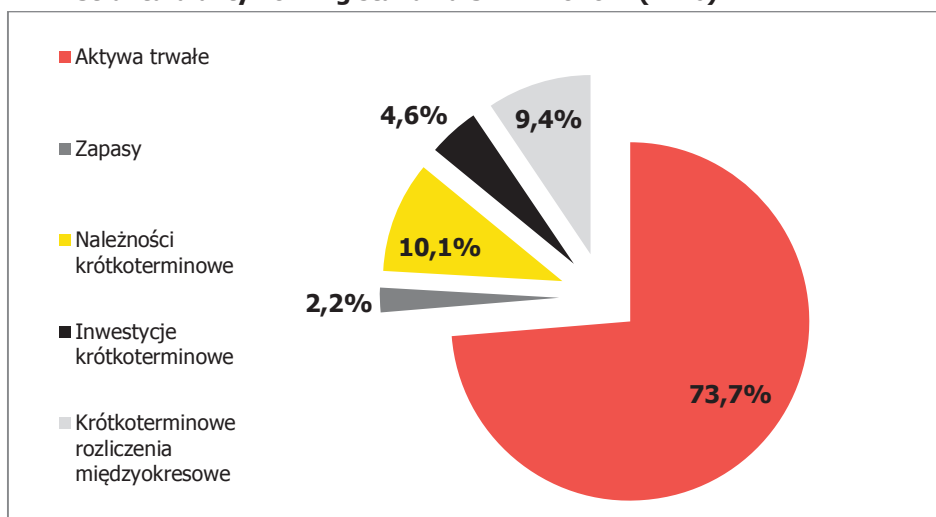
6.4.1. AKTYWA

Tabela 38 - Aktywa (w tys. zł)

| Lp. | Wyszczególnienie | Stan na 31.12.2019 r. | | Stan na 31.12.2020 r. | | 2020/2019 (%) |
|---------------------|--|-----------------------|------------------------|-----------------------|------------------------|---------------|
| | | Wartość | Wskaźnik struktury w % | Wartość | Wskaźnik struktury w % | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7=5/3 |
| I. | Aktywa trwałe | 754 004,1 | 74,1% | 726 118,7 | 73,7% | 96,3% |
| 1. | Wartości niematerialne i prawne | 1 071,5 | 0,1% | 801,7 | 0,1% | 74,8% |
| 2. | Rzeczowe aktywa trwałe | 703 464,4 | 69,1% | 682 559,4 | 69,3% | 97,0% |
| 3. | Należności długoterminowe | 24,6 | 0,0% | 23,1 | 0,0% | 94,0% |
| 4. | Inwestycje długoterminowe | 2 515,2 | 0,2% | 0,0 | 0,0% | 0,0% |
| 5. | Długoterminowe rozliczenia międzyokresowe | 46 928,3 | 4,6% | 42 734,4 | 4,3% | 91,1% |
| II. | Aktywa obrotowe | 264 016,6 | 29,0% | 258 805,1 | 26,3% | 98,0% |
| 1. | Zapasy | 20 845,4 | 2,0% | 21 484,2 | 2,2% | 103,1% |
| 2. | Należności krótkoterminowe | 130 388,8 | 12,8% | 99 084,0 | 10,1% | 76,0% |
| | <i>w tym:</i> | | | | | |
| | - z tyt. dostaw i usług | 80 403,4 | 7,9% | 42 837,9 | 4,3% | 53,3% |
| 3. | Inwestycje krótkoterminowe | 22 203,1 | 2,2% | 45 354,8 | 4,6% | 204,3% |
| 4. | Krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe | 90 579,3 | 8,9% | 92 882,1 | 9,4% | 102,5% |
| RAZEM AKTYWA | | 1 018 020,7 | 100,0% | 984 923,8 | 100,0% | 96,7% |

 Bilans, str. 11-12, SF

Rysunek 14 - Struktura aktywów wg stanu na 31.12.2020 r. (w %)



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

Stan środków trwałych i wartości niematerialnych i prawnych na koniec grudnia 2020 r. wyniósł 662 188,2 tys. zł. Na kwotę tę składały się:

- wartość brutto majątku 1 507 311,2 tys. zł,
- wartość umorzenia 845 123,0 tys. zł.

W roku 2020 miał miejsce spadek wartości środków trwałych i wartości niematerialnych i prawnych łącznie o 11 918,6 tys. zł, w efekcie poniższych czynników:


- spadku wartości netto środków transportu o 29 959,5 tys. zł;
- spadku wartości netto specjalistycznych maszyn i urządzeń o 1 152,0 tys. zł;
- spadku wartości netto „Wartości niematerialnych i prawnych” o 269,8 tys. zł;
- wzrostu wartości netto budynków i budowli o 18 068,1 tys. zł głównie w następstwie przyjęcia w 2020 roku dokumentami OT zajezdni na Limanowskiego;
- wzrostu wartości netto pozostałych środków trwałych o 1 394,6 tys. zł.

Wszelkie zakupy w omawianych wyżej grupach środków trwałych i wartości niematerialnych i prawnych opisano szczegółowo w punkcie 8.1.

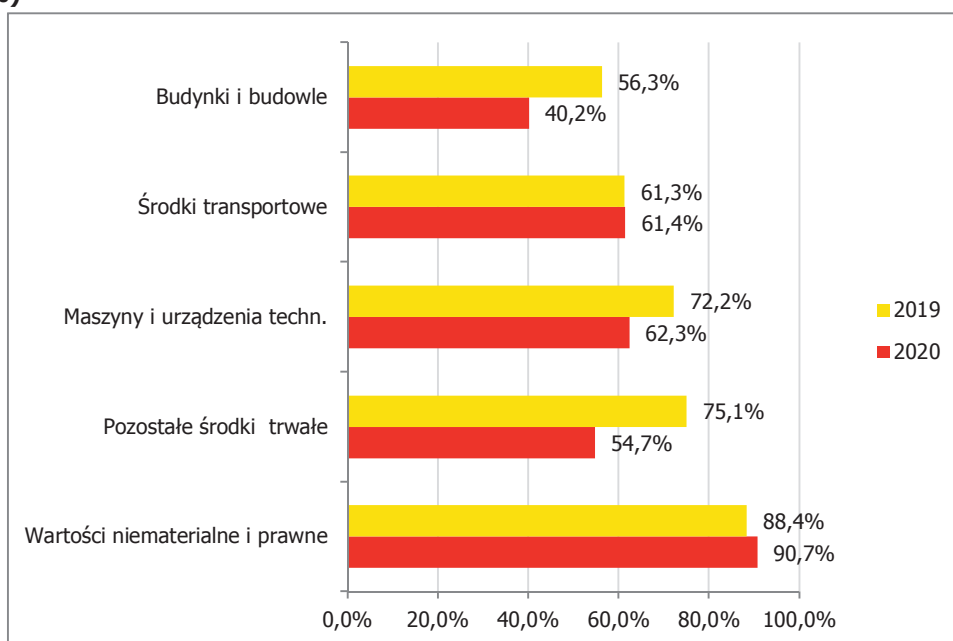
Zmiany w poziomie umorzenia poszczególnych pozycji aktywów prezentuje tabela i wykres:

Tabela 39 - Zmiany w poziomie umorzenia poszczególnych pozycji aktywów (w tys. zł)

| Lp. | Wyszczególnienie | Stan na 31.12.2019 r. | | Stan na 31.12.2020 r. | |
|-------------|--|-----------------------|--------------|-----------------------|--------------|
| | | Wartość netto | % umorzenia | Wartość netto | % umorzenia |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| I. | Środki trwałe, z tego: | 673 035,2 | 60,3% | 661 386,4 | 55,9% |
| 1. | Grunty | 19 209,3 | 10,7% | 19 209,3 | 0,0% |
| 2. | Budynki i budowle | 184 330,6 | 56,3% | 202 398,7 | 40,2% |
| 4. | Środki transportowe | 432 215,7 | 61,3% | 402 256,2 | 61,4% |
| 5. | Maszyny i urządzenia techn. | 34 759,1 | 72,2% | 33 607,2 | 62,3% |
| 6. | Pozostałe środki trwałe | 2 520,5 | 75,1% | 3 915,2 | 54,7% |
| II. | Wartości niematerialne i prawne | 1 071,5 | 88,4% | 801,7 | 90,7% |
| III. | Środki trwałe w budowie | 30 381,2 | - | 21 125,0 | - |
| IV. | Zaliczki na środki trwałe w budowie | 48,0 | - | 48,0 | - |
| V. | Należności długoterminowe | 24,6 | - | 23,1 | - |
| VI. | Inwestycje długoterminowe | 2 515,2 | - | 0,0 | - |
| VII | Długot. rozlicz. międzyokresowe | 46 928,3 | - | 42 734,4 | - |
| 1. | Aktywa z tyt. odroc. pod. dochodowego | 31 905,2 | - | 30 089,9 | - |
| 2. | Inne rozliczenia międzyokresowe | 15 023,1 | - | 12 644,6 | - |
| | RAZEM AKTYWA TRWAŁE | 754 004,1 | 57,8% | 726 118,7 | 53,8% |

 Bilans, str. 11-12, SF

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



W 2020 roku w stosunku do roku poprzedniego, stopień umorzenia majątku trwałego zmalał. Aktywami o najwyższym stopniu umorzenia pozostają w 2020 r. wartości niematerialne i prawne (90,7%).

Środki trwałe w budowie na koniec 2020 r. wyniosły 21 125,0 tys. zł i były niższe w stosunku do roku poprzedniego o 9 256,2 tys. zł głównie z powodu przyjęcia w 2020 roku na środki trwałe ostatniej części inwestycji w postaci modernizacji zajezdni autobusowej Limanowskiego.

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

Tabela 40 - Wskaźniki pokrycia majątku w latach 2018-2020

| Wskaźniki pokrycia majątku | Formuła | 2018 | 2019 | 2020 |
|--|---|------|------|------|
| Wskaźnik pokrycia majątku trwałego kapitałem własnym | kapitał własny/ aktywa trwałe | 0,20 | 0,19 | 0,22 |
| Wskaźnik pokrycia majątku kapitałem stałym | (kapitał własny + zobowiązania długoterminowe + długoterminowe rozliczenia międzyokresowe bierne)/ aktywa trwałe | 0,70 | 0,72 | 0,75 |

Podobnie, jak w latach ubiegłych majątek trwały 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 30 089,9 tys. zł. Pozostałe długoterminowe rozliczenia międzyokresowe wynoszą natomiast 12 644,6 tys. zł.

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

Na zapasy materiałów składały się przede wszystkim części zamienne do tramwajów. Zwiększenie stanu zapasów na koniec 2020 roku w stosunku do roku 2019 (różnica +638,7 tys. zł) wynikało z:

- spadku zapasów materiałowych dla tramwajów (-1 783,7 tys. zł);
- wzrostu zapasów materiałowych dla autobusów (+285,4 tys. zł);
- wzrostu zapasów materiałowych dla części torowo - sieciowych (+1 093,9 tys. zł);
- wzrostu pozostałych zapasów (+1 253,1 tys. zł), z czego największą część stanowi wzrost wartości wyrobów metalowo-hutniczych (+912,4 tys. zł).

Zmniejszeniu, w stosunku do stanu z dnia bilansowego roku poprzedniego, uległy należności z tytułu dostaw i usług (spadek o 37,6 mln zł) głównie z powodu spadku należności od Gminy Miasta Łódź, na skutek zwiększenia WPF Miasta w trakcie 2020 roku o 132 mln zł z przeznaczeniem dla MPK.

Wartość należności z tytułu podatków, ubezpieczeń społecznych itp. wyniosła 9,5 mln zł i była wyższa niż na koniec roku poprzedniego (wzrost o 3,2 mln zł).

Pozostałe należności ukształtowały się na poziomie 46,7 mln zł i były wyższe niż w 2019 roku o 3,0 mln zł.

Na środki pieniężne i inne aktywa pieniężne (45,4 mln zł) składały się:

- środki na rachunku podstawowym: 31,3 mln zł;
- środki zabezpieczające spłatę raty obligacji przychodowych w terminie do 31 maja 2021 r. zgromadzone na tzw. Rachunku Przedsięwzięcia: 8,1 mln zł;
- środki na rachunku ZFŚS: 4,9 mln zł;
- środki pieniężne na rachunku VAT: 0,4 mln zł;
- pozostałe: 0,7 mln zł.

Z puli środków pieniężnych wykazanych na dzień 31.12.2019 o wartości 45,4 mln zł, 25,2 mln zł to środki z możliwością swobodnego korzystania z nich. Natomiast pozycje obejmujące kwotę 20,1 mln złotych to środki o specjalnym przeznaczeniu:


- na spłatę obligacji przychodowych, dyscyplinę w tym zakresie narzuca Bank, który był Agentem emisji 8,1 mln zł;
- wadia 7,1 mln zł;
- środki z Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych (dyscyplina w tym zakresie obowiązuje pracodawcę) 4,9 mln zł.

Na pozycję krótkoterminowych rozliczeń międzyokresowych (92,9 mln zł) składało się na 31.12.2020 roku głównie doszacowanie rekompensaty w ramach Umowy Powierzenia w kwocie 86,0 mln zł.

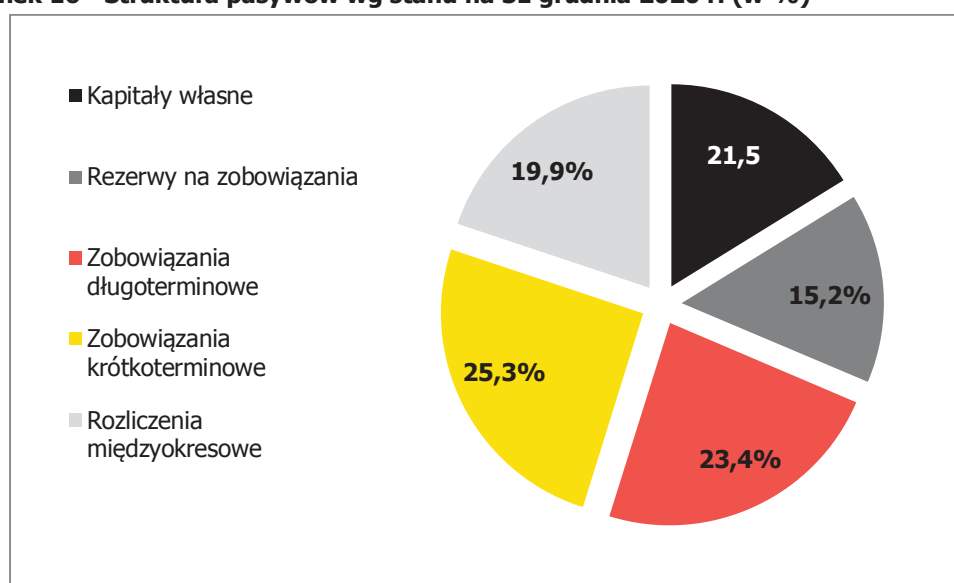
6.4.2. PASYWA

Tabela 41 - Pasywa (w tys. zł)

| Lp. | Wyszczególnienie | Stan na 31.12.2019 r. | | Stan na 31.12.2020 r. | | 2020/2019 (%) |
|---------------------|---|-----------------------|------------------------|-----------------------|------------------------|---------------|
| | | Wartość | Wskaźnik struktury w % | Wartość | Wskaźnik struktury w % | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7=5/3 |
| I. | Kapitały własne | 144 626,7 | 14,2% | 159 522,6 | 16,2% | 110,3% |
| 1. | Kapitał zakładowy | 476 852,3 | 46,8% | 545 182,6 | 55,4% | 114,3% |
| 2. | Kapitał zapasowy | 448,0 | 0,0% | 460,8 | 0,0% | 102,9% |
| 3. | Kapitał z aktualizacji wyceny | 93,6 | 0,0% | 93,6 | 0,0% | 100,0% |
| 4. | Zysk (strata) z lat ubiegłych | -333 673,7 | -32,8% | -395 383,2 | -40,1% | 118,5% |
| 5. | Zysk (strata) netto | 906,6 | 0,1% | 9 168,9 | 0,9% | 1011,4% |
| 6. | Pozostałe kapitały rezerwowe | 0,0 | 0,0% | 0,0 | 0,0% | - |
| II. | Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania | 873 394,0 | 85,8% | 825 401,2 | 83,8% | 94,5% |
| 1. | Rezerwy na zobowiązania | 140 509,7 | 13,8% | 149 718,6 | 15,2% | 106,6% |
| 2. | Zobowiązania długoterminowe | 231 768,7 | 22,8% | 230 928,8 | 23,4% | 99,6% |
| 2.1. | - kredyty długoterminowe | 0,0 | 0,0% | 0,0 | 0,0% | - |
| 2.2. | - zobowiązania finansowe | 231 768,7 | 22,8% | 230 928,8 | 23,4% | 99,6% |
| 3. | Zobowiązania krótkoterminowe | 292 014,4 | 28,7% | 248 956,4 | 25,3% | 85,3% |
| 3.1. | - kredyty krótkoterminowe | 0,0 | 0,0% | 0,0 | 0,0% | - |
| 3.2. | - zobowiązania finansowe | 124 910,0 | 12,3% | 119 909,4 | 12,2% | 96,0% |
| 3.3. | - zobowiązania z tytułu dostaw i usług | 60 581,2 | 6,0% | 28 667,0 | 2,9% | 47,3% |
| 3.4. | - pozostałe zobowiązania i fundusze | 106 523,2 | 10,5% | 100 380,1 | 10,2% | 94,2% |
| 4. | Rozliczenia międzyokresowe | 209 101,2 | 20,5% | 195 797,4 | 19,9% | 93,6% |
| RAZEM PASYWA | | 1 018 020,7 | 100,0% | 984 923,8 | 100,0% | 96,7% |

 Bilans, str. 11-12, SF

Rysunek 16 - Struktura pasywów wg stanu na 31 grudnia 2020 r. (w %)



Kapitały własne wzrosły w 2020 roku w stosunku do roku 2019 o 10,3% (wzrost w kwocie 14 895,9 tys. zł). Był to efekt między innymi dodatniego wyniku Spółki za 2020 rok (9 168,9 tys. zł), dokapitalizowania ŁTR w wysokości 4 327,0 tys. zł oraz dokapitalizowania w związku z projektem zakupu 17 autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą (1 400,0 tys. zł). Dokapitalizowanie w kwocie 62,6 mln zł, jakie miało miejsce w 2020 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 2020 roku (-395,4 mln zł), nie odzwierciedla realnej kondycji finansowej Spółki, ponieważ obejmuje sumę dokapitalizowań z przeznaczeniem na zapłatę rekompensaty w latach 2014-2020 (kwota 288,2 mln zł). Dlatego Spółka w listopadzie 2020 roku złożyła wniosek do Biura Nadzoru Właścicielskiego o wyrażenie zgody na rozpoczęcie procedury mającej na celu obniżenie kapitału zakładowego Spółki w celu pokrycia części straty z lat ubiegłych, w trybie tzw. procedury dobrowolnego umorzenia udziałów bez wynagrodzenia, w drodze ich nabycia przez Spółkę za zgodą Wspólnika (wartość umorzonych udziałów odpowiadałaby łącznej kwocie straty). Biuro Nadzoru Właścicielskiego w grudniu 2020 r. poinformowało Spółkę o pozytywnej opinii Wydziału Budżetu co do rozpoczęcia procedury pokrycia straty z lat ubiegłych, uwarunkowując jednak dalsze działania od pozytywnej zgody banku finansującego (PEKAO S.A) oraz Rady Miejskiej w Łodzi. Rada Miejska w dniu 24 grudnia 2020 roku podjęła uchwałę, na mocy której umorzenia udziałów w spółkach miejskich mogą następować bez konieczności uzyskiwania zgody Rady Miejskiej.

Informacje dotyczące nabycia udziałów własnych: Spółka nie nabyła udziałów własnych.

Rezerwy związane na przyszłe przewidywane koszty oszacowano na kwotę 149 718,6 tys. zł. Zwiększenie rezerw w stosunku do 2019 roku (9 208,9 tys. zł) było spowodowane między innymi zwiększeniem rezerwy na świadczenia emerytalne i podobne (6 218,7 tys. zł) oraz zwiększeniem rezerwy na ewentualny zwrot środków z tytułu projektu ŁTR o odsetki (3 218,6 tys. zł).

Zobowiązania finansowe zarówno krótko jak i długookresowe zmalały w stosunku do roku ubiegłego, łącznie o 43 898,0 tys. zł, głównie w wyniku:

- zmniejszenia stanu zobowiązań z tytułu dostaw i usług o 31 914,2 tys. zł;
- zmniejszenia stanu zobowiązań leasingowych o 17 157,3 tys. zł głównie na skutek spłat rat wynajmu długoterminowego autobusów.

Rozliczenia międzyokresowe zmniejszyły się z poziomu 209 101,2 tys. zł do poziomu 195 797,4 tys. zł (spadek o 13 303,9 tys. zł), w wyniku zmniejszenia salda dotacji od Unii Europejskiej ujętych w bilansie.

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.

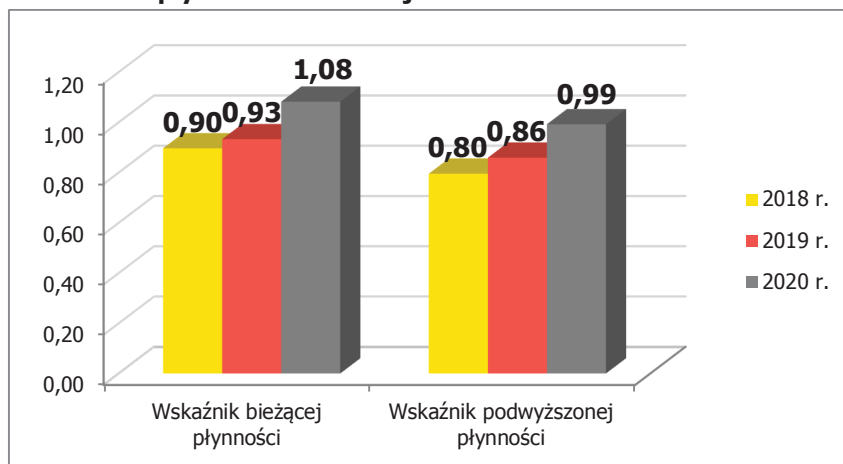
Tabela 42 - Wskaźniki płynności

| Wskaźniki płynności | Formuła | 2018 r. | 2019 r. | 2020 r. |
|---------------------------------|---|---------|---------|---------|
| Wskaźnik bieżącej płynności | (aktywa obrotowe) / (zobowiązania krótkoterminowe ogółem – fundusze specjalne) | 0,90 | 0,93 | 1,08 |
| Wskaźnik podwyższonej płynności | (aktywa obrotowe – zapasy) / (zobowiązania krótkoterminowe ogółem – fundusze specjalne) | 0,80 | 0,86 | 0,99 |

Wskaźnik bieżącej płynności informuje o potencjalnej zdolności do spłaty bieżących zobowiązań za pomocą krótkoterminowych aktywów. W 2020 roku wyniósł 1,08 i poprawił się w stosunku do poprzedniego roku, głównie z powodu zmniejszenia salda zobowiązań z tytułu dostaw i usług. 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 2020 r. wartość 0,99.

Rysunek 17 - Wskaźniki płynności finansowej w latach 2018-2020



Wskaźniki rentowności za 2020 rok uległy poprawie w stosunku do 2019 r. ze względu na ponad dziesięciokrotnie wyższy niż w 2019 r. zysk netto (9,2 mln zł w 2020 r. wobec 0,9 mln zł w roku 2019).

Tabela 43 - Wskaźniki rentowności

| Wskaźniki rentowności | Formuła | 2018 r. | 2019 r. | 2020 r. |
|--|---|---------|---------|---------|
| Rentowność sprzedaży netto (ROS) w % | $\text{zysk netto} * 100 / \text{przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi}$ | 0,52 | 0,13 | 1,42 |
| Rentowność kapitału własnego (ROE) w % | $\text{zysk netto} * 100 / \text{kapitał własny stan na koniec badanego okresu}$ | 2,57 | 0,63 | 5,75 |
| Rentowność majątku (aktywów) (ROA) w % | $\text{zysk netto} * 100 / \text{stan majątku na koniec badanego okresu}$ | 0,38 | 0,09 | 0,93 |

Rysunek 18 - Wskaźniki rentowności w latach 2018-2020

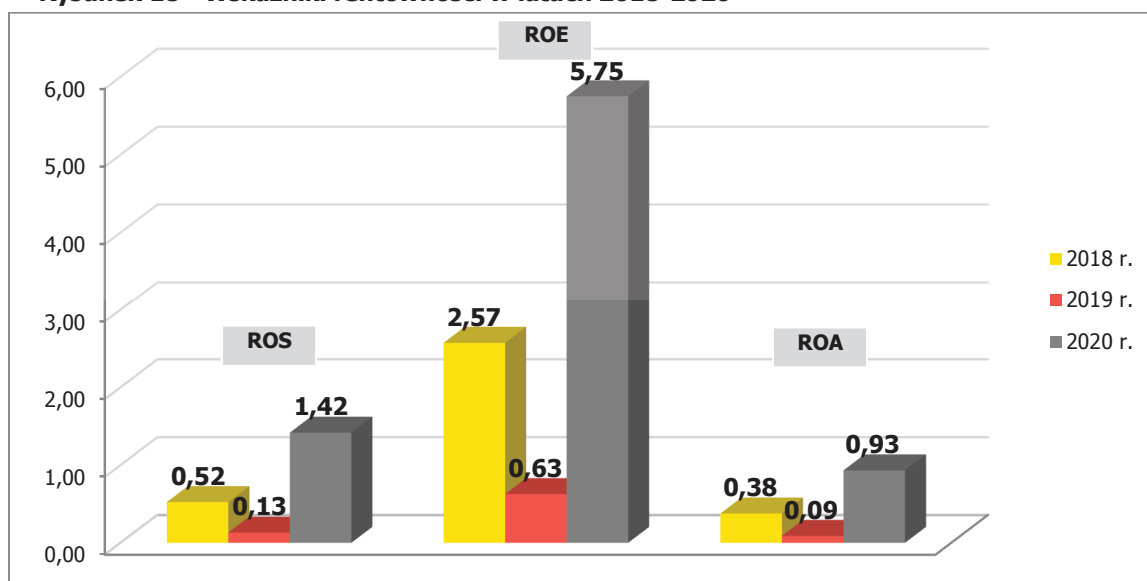
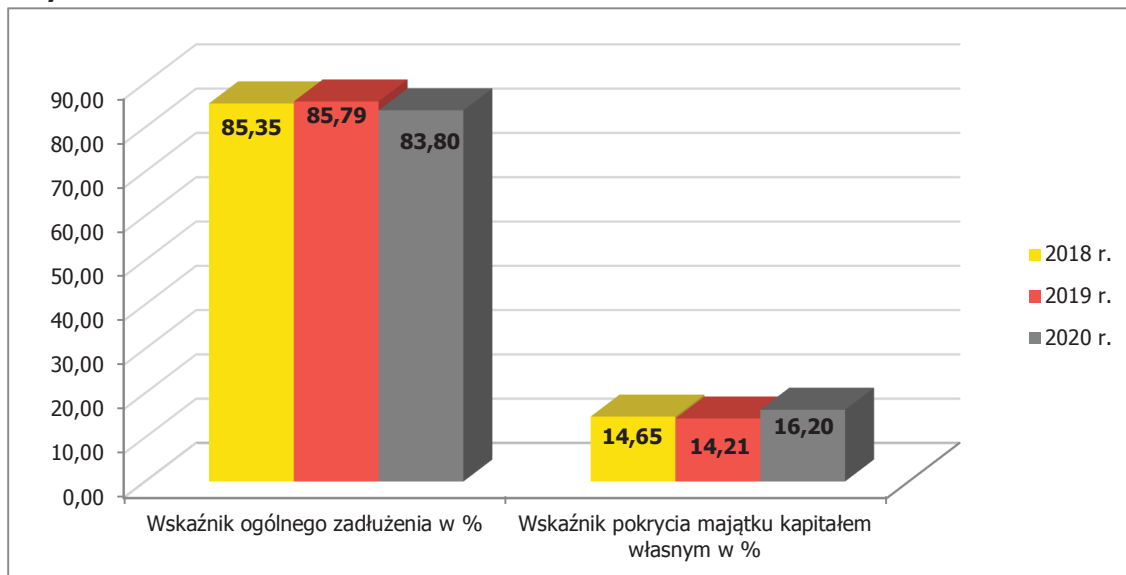


Tabela 44 - Wskaźniki zadłużenia

| Wskaźniki zadłużenia | Formuła | 2018 r. | 2019 r. | 2020 r. |
|---|---|---------|---------|---------|
| Wskaźnik ogólnego zadłużenia w % | Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania *100 / aktywa ogółem | 85,35 | 85,79 | 83,80 |
| Wskaźnik pokrycia majątku kapitałem własnym w % | Kapitał własny*100 / aktywa ogółem | 14,65 | 14,21 | 16,20 |

Rysunek 19 - Wskaźniki zadłużenia w latach 2018-2020

Większe tempo spadku aktywów ogółem niż zobowiązań i rezerw skutkowało w 2020 roku nieznacznym spadkiem wskaźnika ogólnego zadłużenia w stosunku do roku poprzedniego. Natomiast wzrost poziomu kapitału własnego przy spadku poziomu aktywów ogółem spowodowało wzrost wskaźnika pokrycia majątku kapitałem własnym. W 2020 r. wyniósł on 16,20.

Tabela 45 - Wskaźniki sprawności działania w latach 2018-2020

| Wskaźniki sprawności działania | Formuła | 2018 r. | 2019 r. | 2020 r. |
|--------------------------------------|--|---------|---------|---------|
| Wskaźnik rotacji majątku | przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi / stan majątku na koniec badanego okresu | 0,72 | 0,68 | 0,66 |
| 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) | 72 | 90 | 86 |
| Wskaźnik rotacji zobowiązań w dniach | (przeciętny stan zobowiązań z tyt. dostaw i usług * 365) / koszty działalności operacyjnej minus koszty amortyzacji | 21 | 32 | 27 |
| Wskaźnik rotacji zapasów w dniach | (przeciętny stan zapasów * 365) / koszty działalności operacyjnej minus koszty amortyzacji | 12 | 13 | 13 |
| Wskaźnik cyklu konwersji gotówki | rotacja zapasów + rotacja należności - rotacja zobowiązań | 63 | 71 | 72 |

Wskaźnik rotacji majątku na koniec 2020 roku uległ nieznacznemu obniżeniu w stosunku do 2019 roku. Wskaźnik ten mówi ile zł przychodu przypada na każdą złotówkę zaangażowanego majątku (dla branży przyjmując się wartość 1,4 zł).

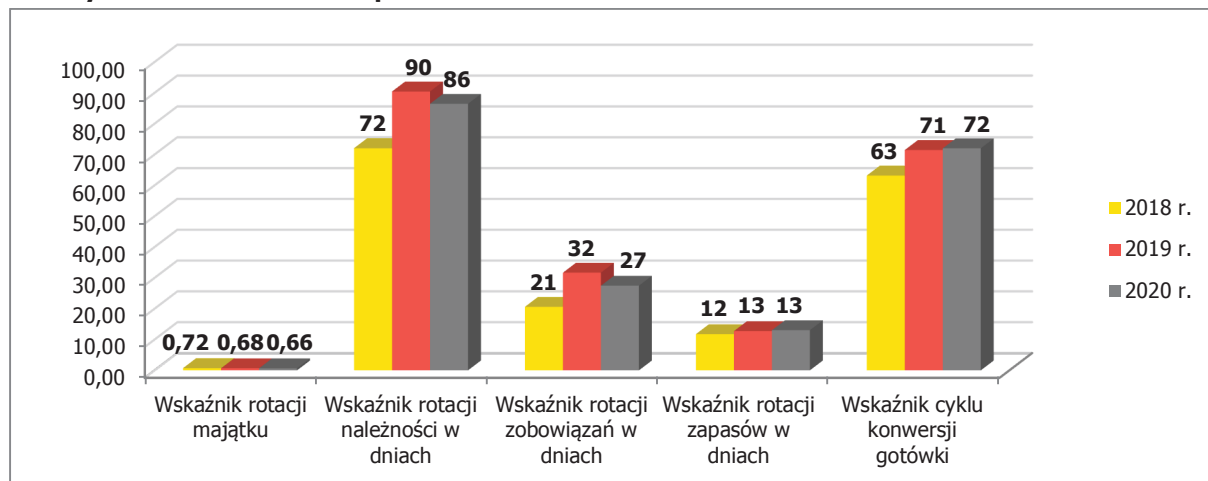
Również wskaźnik rotacji należności na koniec 2020 roku zmniejszył się w stosunku do 2019 roku o 4 dni. Główną przyczyną takiej sytuacji jest spadek średniego stanu należności z tytułu realizacji usług zleconych przez

Gminę. Przyczyniło się do tego zwiększenie w 2020 roku środków w WPF Miasta z przeznaczeniem dla MPK o 132 mln zł.

Okres kredytowania MPK - Łódź Spółka z o.o. przez dostawców w 2020 r. skrócił się w stosunku do roku 2019 o 5 dni. Okres zamrożenia środków pieniężnych w zapasach pozostał niezmienny względem 2019 roku.

Rozpiętość czasowa między cyklem eksploatacyjnym (czasem od wydatkowania gotówki na surowce i materiały do uzyskania gotówki za wytworzone i sprzedane produkty), a finansowym nieznacznie wzrosła w stosunku do 2019 roku.

Rysunek 20 - Wskaźniki sprawności działania w latach 2018-2020



6.6. MPK – ŁÓDŹ SPÓŁKA Z O.O. NA TLE INNYCH PRZEDSIĘBIORSTW KOMUNIKACYJNYCH W KRAJU

MPK-Łódź Spółka z o.o. od szeregu lat ustala swoją pozycję wśród krajowych przedsiębiorstw świadczących usługi komunikacji miejskiej. Pozwala to Spółce na sprawdzenie skuteczności własnego działania i efektywności podejmowanych procesów biznesowych. Porównywanie z innymi przedsiębiorstwami pozwala na bieżąco doskonalić i kontrolować własną działalność.

Do porównań przyjęto trzy wskaźniki. Koszt na 1 wzkm oraz wielkość zadań przewozowych na jeden wóz w inwentarzu i w ruchu w obu trakcjach plasuje Spółkę w czołówce dużych przedsiębiorstw komunikacyjnych w kraju.

Tabela 46 - Zmiany kosztu 1 wzkm/ 1 pockm w latach 2011-2020 roku (w zł)*

| Tramwaje | Koszt 1 wzkm | | | | | |
|-----------------|---------------------|--------|--------------|--------|----------|---------|
| lata | Gdańsk | Kraków | Łódź | Poznań | Warszawa | Wrocław |
| 2011 | 7,41 | 7,07 | 5,80 | 9,98 | 9,68 | 7,37 |
| 2012 | 8,01 | 7,77 | 5,98 | 8,60 | 11,55 | 7,42 |
| 2013 | 7,76 | 8,75 | 6,58 | 8,50 | 11,39 | 7,32 |
| 2014 | 8,12 | 9,10 | 6,77 | 8,19 | 11,98 | 6,28 |
| 2015 | 7,71 | 8,44 | 7,08 | 8,75 | 11,74 | 6,07 |
| 2016 | 7,31 | 10,09 | 7,32 | 9,06 | 11,87 | 6,93 |
| 2017 | 7,97 | 10,01 | 7,98 | 9,14 | 12,67 | 6,76 |
| 2018 | 9,05 | 14,00 | 8,63 | 9,49 | 12,57 | 7,76 |
| 2019 A | 14,12 | 14,77 | 9,88 | 9,86 | 13,47 | 9,20 |
| 2019 B | - | 15,17 | 15,87 | 19,15 | - | - |
| 2020 A | - | - | 11,82 | - | - | - |
| 2020 B | - | 17,35 | 18,28 | - | - | - |

A – koszt na 1 wzkm, B – koszt na 1 pockm

| Autobusy | Koszt 1 wzkm | | | | | |
|-----------------|---------------------|--------|-------------|--------|----------|---------|
| lata | Gdańsk | Kraków | Łódź | Poznań | Warszawa | Wrocław |
| 2011 | 6,97 | 6,84 | 6,92 | 8,02 | 7,44 | 7,07 |
| 2012 | 7,58 | 7,30 | 6,93 | 8,17 | 8,11 | 7,19 |
| 2013 | 7,55 | 7,33 | 7,19 | 7,96 | 7,89 | 7,35 |
| 2014 | 7,29 | 6,53 | 6,93 | 7,97 | 7,99 | 7,13 |
| 2015 | 7,14 | 6,88 | 7,02 | 7,61 | 7,78 | 7,25 |
| 2016 | 7,03 | 7,08 | 7,55 | 7,81 | 7,68 | 7,55 |
| 2017 | 7,34 | 7,25 | 7,98 | 8,41 | 9,07 | 7,76 |
| 2018 | 8,41 | 8,37 | 8,52 | 9,01 | 9,04 | 8,27 |
| 2019 | 8,83 | 9,08 | 8,94 | 9,26 | 9,25 | 8,59 |
| 2020 | - | 9,07 | 9,29 | - | 8,83 | - |

Tabela 47 - Przebieg wzkm i pckm na 1 wóz w inwentarzu (w tys. wzkm)*

| Tramwaje | Gdańsk | Kraków | Łódź | Poznań | Warszawa | Wrocław |
|-----------------|--------|--------|-------------|--------|----------|---------|
| 2017 | 56,2 | 52,5 | 52,7 | 47,0 | 46,7 | 56,5 |
| 2018 | 55,3 | 55,6 | 51,0 | 49,4 | 48,3 | 54,8 |
| 2019 A | - | 51,9 | 47,7 | 49,84 | 49,4 | 50,1 |
| 2019 B | 54,5 | 53,3 | 48,8 | 53,8 | - | - |
| 2020 A | - | 46,6 | 41,1 | - | - | - |
| 2020 B | - | 48,4 | 43,0 | - | - | - |

A – przebieg wzkm na 1 wóz, B – przebieg pckm na 1 pociąg

| Autobusy | Gdańsk | Kraków | Łódź | Poznań | Warszawa | Wrocław |
|-----------------|--------|--------|-------------|--------|----------|---------|
| 2017 | 64,6 | 61,8 | 67,8 | 59,7 | 64,8 | 65,1 |
| 2018 | 64,5 | 68,7 | 69,9 | 64,7 | 68,4 | 64,0 |
| 2019 | 64,5 | 71,8 | 69,1 | 62,5 | 63,4 | 68,6 |
| 2020 | - | 64,9 | 67,2 | - | 59,7 | - |

Tabela 48 - Przebieg wzkm i pckm na 1 wóz w ruchu (w tys. wzkm)*

| Tramwaje | Gdańsk | Kraków | Łódź | Poznań | Warszawa | Wrocław |
|----------|--------|--------|-------------|--------|----------|---------|
| 2017 | 66,3 | 68,1 | 64,8 | 62,9 | 65,4 | 56,5 |
| 2018 | 66,0 | 74,2 | 61,2 | 63,7 | 65,8 | 65,5 |
| 2019 A | - | 73,4 | 61,1 | 63,5 | 65,7 | 59,5 |
| 2019 B | 64,2 | 75,4 | 63,3 | 66,6 | 71,2 | - |
| 2020 A | - | 71,2 | 61,5 | 64,8 | - | - |
| 2020 B | - | 72,6 | 64,1 | 68,5 | - | - |

A – przebieg wzkm na 1 wóz, B – przebieg pckm na 1 pociąg

| Autobusy | Gdańsk | Kraków | Łódź | Poznań | Warszawa | Wrocław |
|----------|--------|--------|-------------|--------|----------|---------|
| 2017 | 77,5 | 77,0 | 79,8 | 67,0 | 74,8 | 74,6 |
| 2018 | 74,8 | 83,0 | 79,1 | 72,4 | 74,8 | 73,2 |
| 2019 | 74,3 | 83,0 | 84,9 | 71,2 | 90,7 | 76,8 |
| 2020 | - | 83,9 | 86,8 | 72,3 | 76,1 | - |

Wozokilometr – także wozokm, wzkm – jednostka będąca miarą usług wykonywanych taborem tramwajowym i autobusowym Spółki. Jest to liczba kilometrów jakie pokonał pojazd. W przypadku tramwajów jeżdżących w zestawie składającym się z dwóch wagonów wozokilometry liczone są osobno dla każdego wagonu.

Pociągokilometr – także pockm - jednostka będąca miarą usług wykonywanych taborem tramwajowym Spółki; stanowi wyrażoną w kilometrach jednostkę długości drogi wykonanej przez pociąg (w przypadku tramwaju może być to pociąg dwuwagonowy).

Źródło: Dane za 2020 rok na podstawie informacji przekazanych przez operatorów z poszczególnych miast. Dane za 2019 rok i lata wcześniejsze na podstawie biuletynów IGKM „Komunikacja miejska w liczbach”. Dane dla Łodzi za 2020 rok – informacja własna. Ze względu na różnice w przygotowywanych danych dla trakcji tramwajowej (wozokilometry i pociągokilometry) tam gdzie to było możliwe podano obie wartości.

7. SYTUACJA KADROWO – PŁACOWA

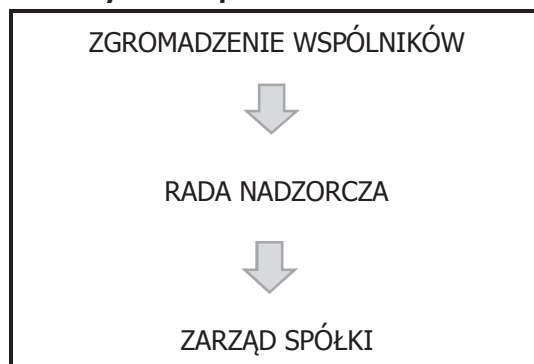
W 2020 roku Spółka kontynuowała działania mające na celu dalsze podniesienie sprawności i efektywności realizacji celów Spółki przy jednoczesnym zmniejszeniu kosztów pracy. Działania te realizowano poprzez:

- 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 2020 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 2019 r. poz. 712 z późn. zmian.) oraz ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (tekst jednolity - Dz.U. z 2020 r. poz. 713 z późn. zmian.), funkcję Zgromadzenia Wspólników Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego – Łódź Spółka z o.o. pełni Prezydent Miasta Łodzi. W roku 2020 Prezydentem Miasta Łodzi była pani Hanna Zdanowska. Jednocześnie w 2020 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 2020 roku Rada Nadzorcza funkcjonowała w składzie:

- | | | |
|------------------------|---|--------------------------|
| • Sebastian Witecki | - | Przewodniczący Rady, |
| • Marcin Górski | - | Wiceprzewodniczący Rady, |
| • Grzegorz Jandula | - | Członek Rady, |
| • Wojciech Rosicki | - | Członek Rady, |
| • Marek Rząsowski | - | Członek Rady, |
| • Norbert Jurczakowski | - | Członek Rady. |

Przedstawicielem pracowników w Radzie Nadzorczej był pan Norbert Jurczakowski.

W związku z upływem kadencji Rady Nadzorczej, Zwyczajne Zgromadzenie Wspólników uchwałą nr 22/20 z dnia 4 czerwca 2020 roku powołało na następną trzyletnią kadencję Radę Nadzorczą w niezmiennym składzie.

Ze względu na zaistniałą sytuację epidemiczną, działając w porozumieniu z Biurem Nadzoru Właścicielskiego Urzędu Miasta Łodzi, zawieszono czynności podjęte dla przeprowadzenia wyborów przedstawicieli pracowników MPK – Łódź Spółka z o.o. do Rady Nadzorczej. Zdecydowano, iż do Rady Nadzorczej powołany zostanie dotychczasowy przedstawiciel pracowników pan Norbert Jurczakowski.

Rada Nadzorcza ukonstytuowała się na posiedzeniu w dniu 8 czerwca 2020 roku, powołując pana Sebastiana Witeckiego na Przewodniczącego (uchwała nr 16/20 RN) oraz pana Marcina Górskiego na Wiceprzewodniczącego (uchwała nr 17/20 RN).

Na dzień 31 grudnia 2020 roku Rada działała w następującym składzie:

- | | | |
|---------------------|---|--------------------------|
| • Sebastian Witecki | - | Przewodniczący Rady, |
| • Marcin Górski | - | Wiceprzewodniczący Rady, |
| • Grzegorz Jandula | - | Członek Rady, |
| • Wojciech Rosicki | - | Członek Rady, |
| • Marek Rząsowski | - | Członek Rady, |

- Norbert Jurczakowski - Członek Rady.

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

W 2020 roku Zarząd MPK - Łódź Spółka z o.o. funkcjonował w składzie:

- Pan Zbigniew Papierski - Prezes Zarządu,
- Pan Krzysztof Kamiński - Wiceprezes Zarządu,
- Pan Sławomir Worach - Członek Zarządu.

Na dzień 1 stycznia 2020 roku w MPK - Łódź Spółka z o.o. obowiązywała struktura organizacyjna wprowadzona Zarządzeniem nr 38/19 Prezesa Zarządu z dnia 23 grudnia 2019 roku w sprawie nowej struktury organizacyjnej i Regulaminu organizacyjnego Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego – Łódź Spółka z o.o.

Obowiązujący w MPK – Łódź Spółka z o.o. Regulamin organizacyjny, który określa m.in.:

- organizację wewnętrzną przedsiębiorstwa,
- 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 Spółką, w szczególności związanych z realizacją usług publicznych powierzonych przez Miasto Łódź z zakresu lokalnego transportu zbiorowego.

Z dniem 1 lipca 2020 roku, Zarządzeniem nr 15/20 Prezesa Zarządu z dnia 17 czerwca 2020 roku, dokonano zmian w strukturze organizacyjnej, polegających na likwidacji sekcji kontrolingu personalnego w Dziale Szkoleń i Zarządzania Zasobami Ludzkimi oraz utworzeniu sekcji planowania i analiz strategicznych w Dziale Kontrolingu. Zmiany wiązały się z dokonaniem korekt w zakresach zadań ww. samodzielnych komórek organizacyjnych i wprowadzono je dla usprawnienia procesów z zakresu planowania finansowego oraz polityki personalnej.

Schemat wprowadzony zarządzeniem nr 15/20 Prezesa Zarządu obowiązywał do końca 2020 roku.

Na dzień 1 stycznia 2020 roku zarejestrowany kapitał zakładowy MPK – Łódź Spółka z o.o. wynosił 476 852 265 zł.

W 2020 roku Zgromadzenie Wspólników trzykrotnie podejmowało uchwały w sprawie podwyższenia kapitału zakładowego.

Uchwałą nr 5/20 Zgromadzenia Wspólników z dnia 5 maja 2020 roku podwyższono kapitał zakładowy z kwoty 476 852 265 zł do kwoty 481 173 750 zł. Sąd zarejestrował powyższą zmianę w dniu 3 czerwca 2020 roku.

W dniu 26 czerwca 2020 roku Zgromadzenie Wspólników podjęło uchwałę nr 25/20, podwyższając kapitał zakładowy z kwoty 481 173 750 zł do kwoty 499 984 920 zł. Stosowna zmiana została zarejestrowana w Rejestrze Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego w dniu 20 lipca 2020 roku.

Kolejna uchwała w sprawie podwyższenia kapitału zakładowego została podjęta w dniu 3 września 2020 roku (Uchwała nr 28/20 Zgromadzenia Wspólników). Kapitał zakładowy podwyższono z kwoty 499 984 920 zł do kwoty 545 182 569 zł. Sąd zarejestrował tę zmianę w dniu 17 grudnia 2020 roku.

W 2020 roku trzykrotnie zmieniano Akt Założycielski Spółki (Uchwała nr 6/20 Zgromadzenia Wspólników z dnia 26 czerwca 2020 roku i Uchwała nr 29/20 Zgromadzenia Wspólników z dnia 3 września 2020 roku). Zmiany te były konsekwencją podwyższenia kapitału zakładowego. Pierwsza ze zmian została zarejestrowana w Rejestrze Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego w dniu 3 czerwca 2020 roku, druga w dniu 20 lipca 2020 roku, a trzecia 17 grudnia 2020 roku.

W dniu 16 grudnia 2019 roku, Rada Nadzorcza:

- uchwałą nr 46/19 zatwierdziła nowy Regulamin Zarządu MPK – Łódź Spółka z o.o.,
- uchwałą nr 47/19 przyjęła projekt Regulaminu Rady Nadzorczej MPK – Łódź Spółka z o.o.,

- uchwałą nr 48/19 przyjęła projekt Regulaminu wyborów przedstawicieli pracowników MPK – Łódź Spółka z o.o. do Rady Nadzorczej.

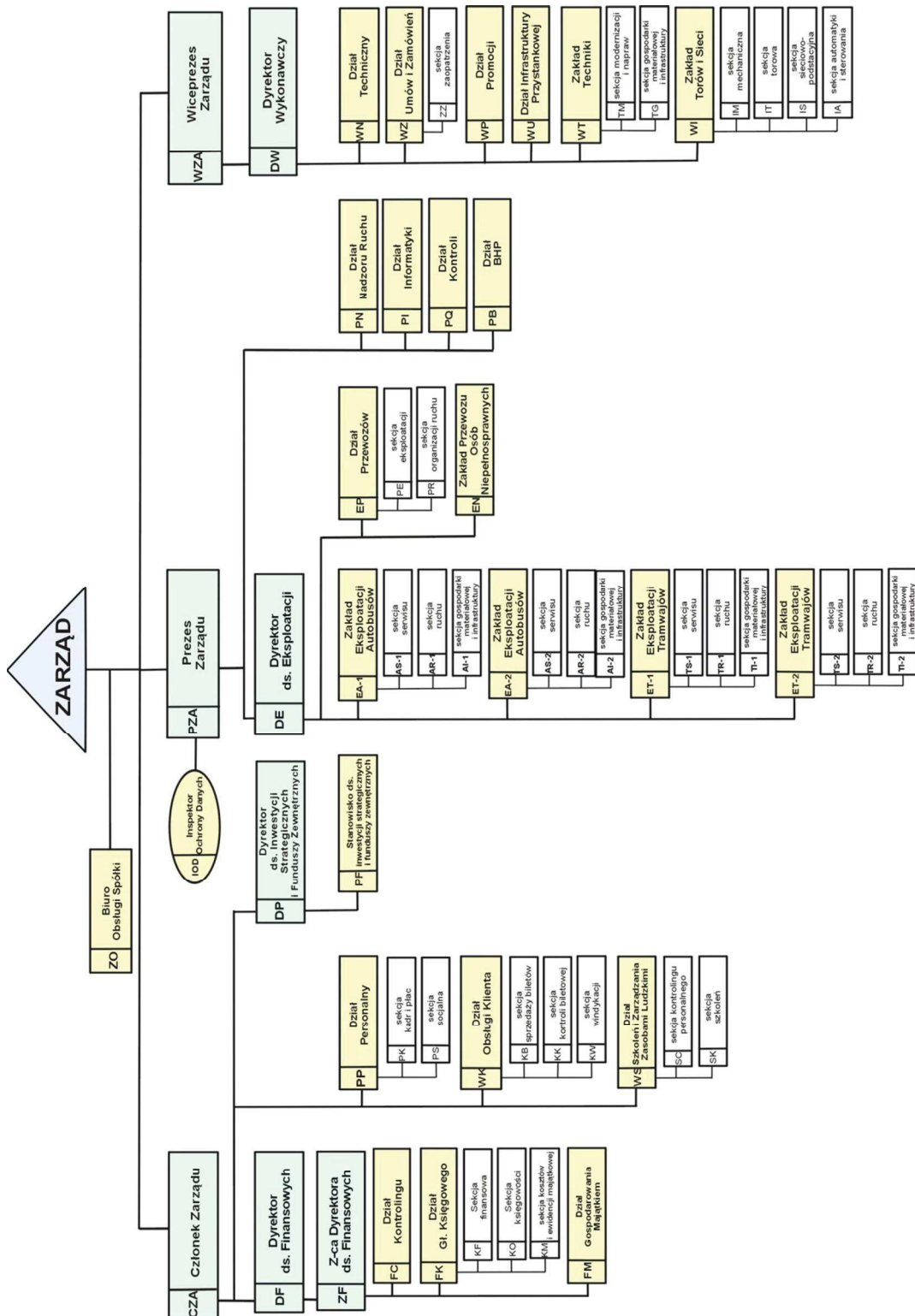
Zgodnie z postanowieniami Aktu Założycielskiego zatwierdzenie Regulaminu Rady Nadzorczej i Regulaminu wyborów przedstawicieli pracowników do Rady Nadzorczej pozostaje w kompetencji Zgromadzenia Wspólników. Wobec powyższego projekty dokumentów przyjęte przez Radę zostały przesłane do Wspólnika.

W dniu 27 stycznia 2020 roku Zgromadzenie Wspólników zatwierdziło:

- nowy Regulamin Rady Nadzorczej MPK – Łódź Spółka z o.o. (Uchwała nr 1/20 Zgromadzenia Wspólników),
- nowy Regulamin wyborów przedstawicieli pracowników MPK – Łódź Spółka z o.o. do rady Nadzorczej (Uchwała nr 2/20 Zgromadzenia Wspólników).

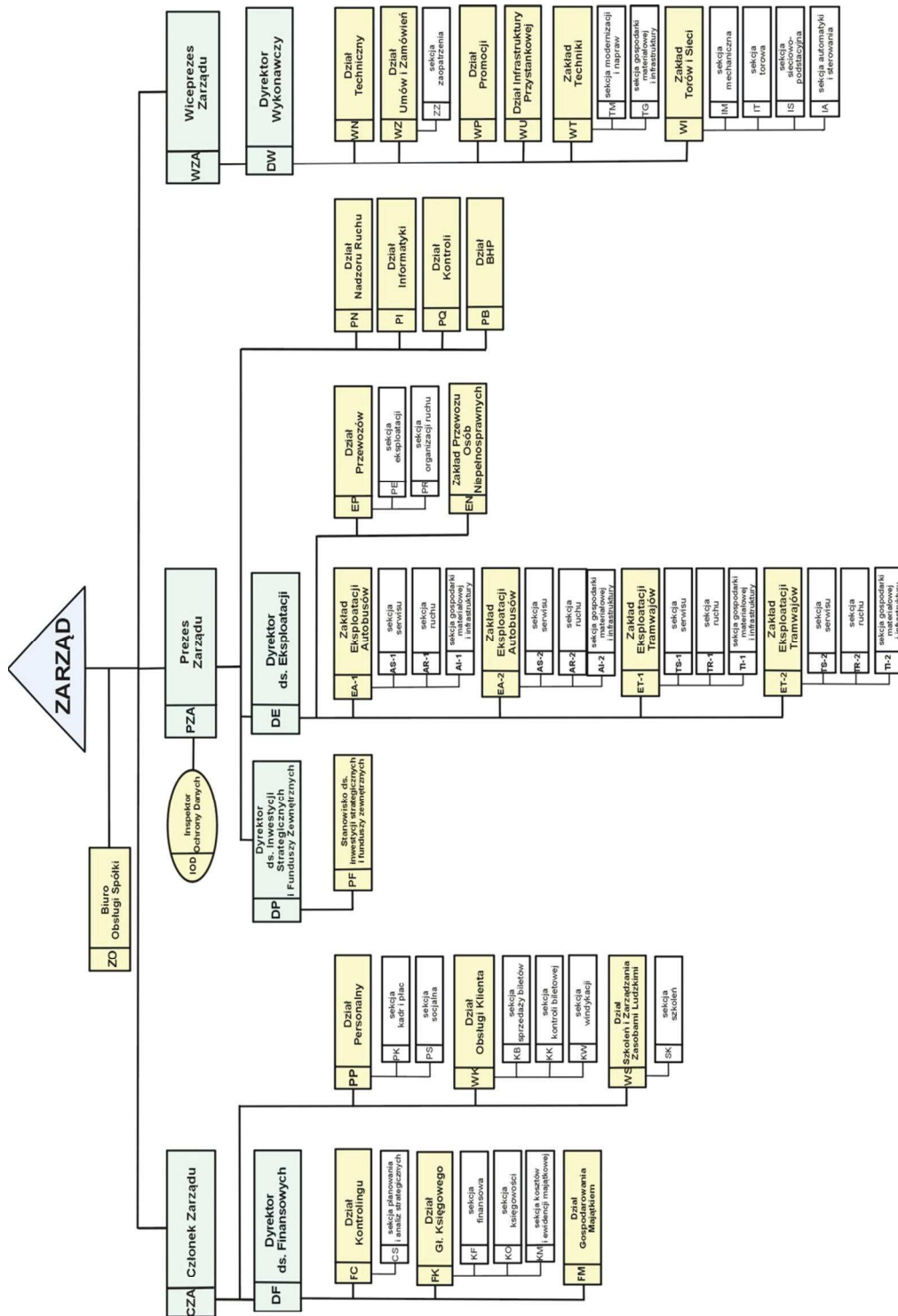
Zapisy nowego regulaminu Rady Nadzorczej, podobnie jak zatwierdzonego przez Radę Nadzorczą regulaminu Zarządu, zostały dostosowane do postanowień Zarządzenia nr 748/VIII/19 Prezydenta Miasta Łodzi z dnia 18 marca 2019 roku w sprawie ustalenia „Zasad nadzoru właścicielskiego nad spółkami z kapitałowym udziałem Miasta Łodzi” i zmiany do niego wprowadzonej Zarządzeniem nr 1294/VIII/19 z dnia 5 czerwca 2019 roku.

Rysunek 22 - Struktura organizacyjna obowiązująca od 1 stycznia 2020 roku



Schemat struktury organizacyjnej Spółki (obowiązujący od dnia 1 stycznia 2020 r.)

Rysunek 23 - Struktura organizacyjna obowiązująca od 1 lipca 2020 roku



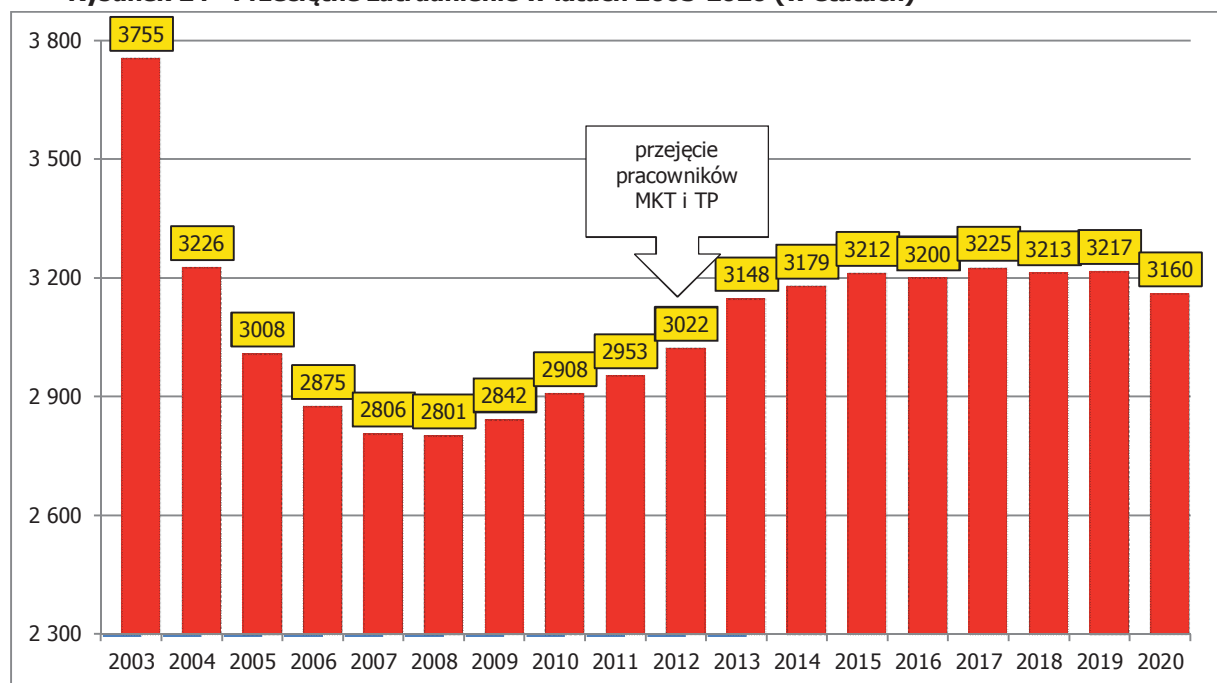
Schemat struktury organizacyjnej Spółki (obowiązujący od dnia 1 lipca 2020 r.)

7.2. ZATRUDNIENIE

Przeciętne zatrudnienie ogółem w 2020 roku wyniosło 3 160,13 etatów i było niższe o 56,75 etatów w porównaniu z rokiem 2019.

Analizując poziom przeciętnego zatrudnienia w poszczególnych grupach zawodowych obserwuje się, iż w okresie 2003–2008 następowało sukcesywne zmniejszanie zatrudnienia. Na powyższy obraz zmian zatrudnienia miały wpływ przede wszystkim dokonane zmiany struktury organizacyjnej i zakresu zadań poszczególnych komórek organizacyjnych. Zmniejszenie stanu zatrudnienia w tym okresie sięgnęło 954,3 etatów. Zwiększenie zatrudnienia w latach 2009–2013 głównie w grupie pracowników zatrudnionych na stanowiskach prowadzących pojazdy było odzwierciedleniem ograniczeń w ustawie o czasie pracy kierowców, która nakładała obowiązek zapewnienia prowadzącemu przerw w czasie pracy. Ten sam kierunek zmian wynikał również z przejęcia od kwietnia 2012 roku zadań związanych z usługami przewozowymi na liniach podmiejskich. Jednocześnie rozpoczęto procesy likwidacyjne w spółkach dotychczas realizujących te usługi, a MPK - Łódź Spółka z o.o. w myśl stosownych porozumień przejęła pracowników tych spółek, w szczególności prowadzących pojazdy. Od 2013 r. poziom zatrudnienia utrzymuje się na zbliżonym poziomie.

Rysunek 24 - Przeciętne zatrudnienie w latach 2003-2020 (w etatach)



W całym roku 2020 poziom przeciętnego zatrudnienia ulegał wahaniom. Najniższy był w czerwcu i wynosił 3 153,38 etatów, a najwyższy w październiku gdzie wynosił 3 169,5 etatów. Pomimo tych wahań różnica w poziomie przeciętnego zatrudnienia między styczniem a grudniem wyniosła tylko 0,5 etatu.

Rysunek 25 - Przeciętne zatrudnienie w poszczególnych miesiącach 2020 roku (w etatach)

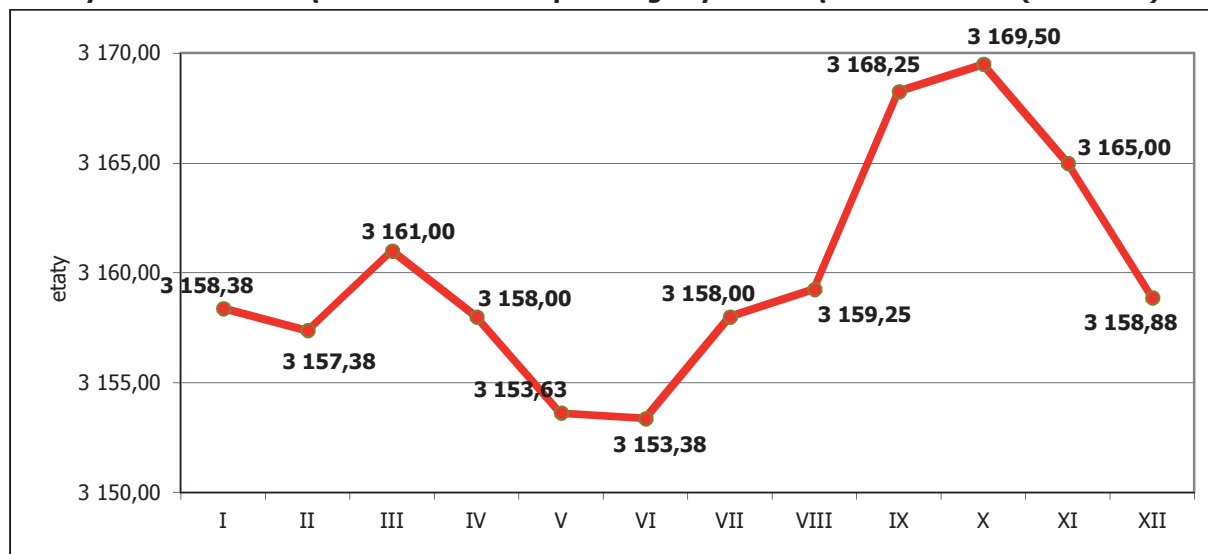
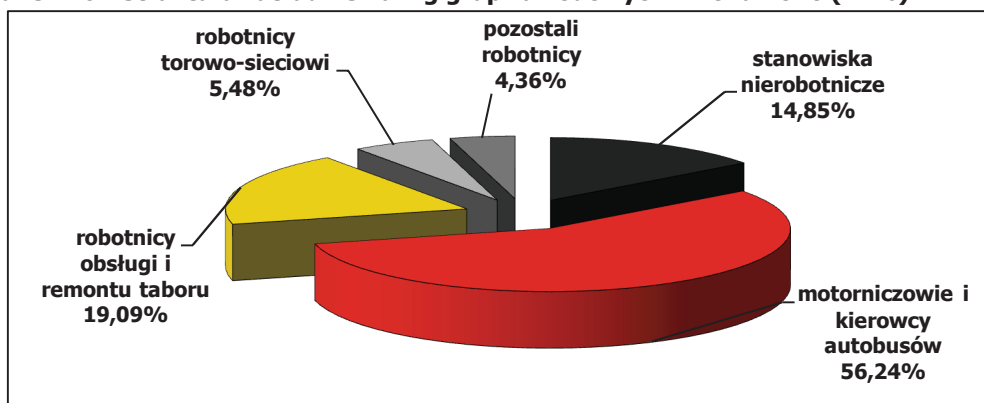


Tabela 49 - Przeciętne zatrudnienie w podstawowych grupach zawodowych (w etatach)

| Wyszczególnienie | 2019 | 2020 | 2020/2019 (%) |
|------------------------------------|-----------------|-----------------|---------------|
| <i>1</i> | <i>2</i> | <i>3</i> | <i>4=3/2</i> |
| Ogółem przedsiębiorstwo | 3 216,88 | 3 160,13 | 98,2% |
| z tego: | | | |
| stanowiska nierobotnicze | 471,13 | 469,13 | 99,6% |
| stanowiska robotnicze | 2 745,75 | 2 691,00 | 98,0% |
| z tego: | | | |
| motorniczowie | 769,75 | 724,63 | 94,1% |
| kierowcy autobusów | 1 062,00 | 1 052,50 | 99,1% |
| robotnicy obsługi i remontu taboru | 609,00 | 603,13 | 99,0% |
| robotnicy torowo-sięciowi | 170,00 | 173,13 | 101,8% |
| pozostali robotnicy | 135,00 | 137,63 | 101,9% |

W 2020 roku nastąpił spadek zatrudnienia głównie w grupie prowadzących pojazdy – motorniczowie (45,13 etatu), natomiast w grupach zawodowych robotnicy torowo-sięciowi oraz pozostali robotnicy nastąpił niewielki wzrost zatrudnienia (łącznie o 5,75 etatu).

Rysunek 26 - Struktura zatrudnienia wg grup zawodowych w roku 2020 (w %)

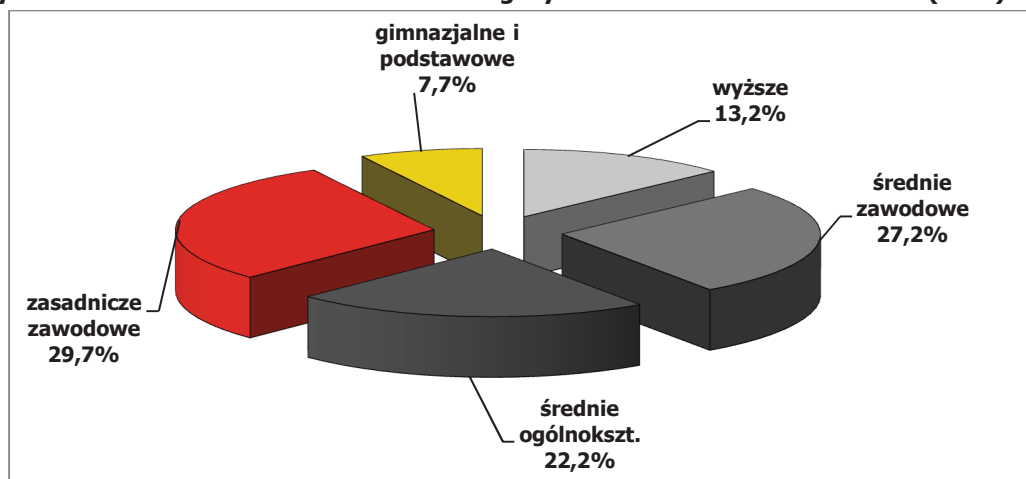


Dominującą grupą w zatrudnieniu ogółem była grupa prowadzących pojazdy (motorniczowie i kierowcy autobusów) stanowiąca 56,24% ogólnego zatrudnienia. Warto podkreślić, że na przestrzeni lat 2003–2020 udział procentowy prowadzących pojazdy, grupy realizującej podstawowe zadania przedsiębiorstwa, w ogóle zatrudnionych w Spółce sukcesywnie wzrasta: od 41,8% w 2003 r., 47,3% w roku 2005, 49,3% w 2008 roku, 50,5% w latach 2010–2011, 53,34% w roku 2015, w roku 2019 wyniósł już 56,94%.

W roku 2020 w Spółce obserwowano zmiany zatrudnienia zarówno na stanowiskach robotniczych, jak i nierobotniczych. Przyjęto do pracy 149 osób, rozwiązano stosunek pracy z 157 osobami, przeniesiono na inne stanowiska pracy 69 osób. Przy doborze nowych pracowników kierowano się potrzebą pozyskania pracowników o kwalifikacjach i kompetencjach, których nie posiadano w zasobach ludzkich przedsiębiorstwa. Utworzono nowe stanowisko motorniczy – kierowca autobusu, na którym obecnie zatrudnionych jest 11 osób. Powodem były problemy z naborem na stanowisko kierowcy autobusu. Wszystkie te działania miały na celu maksymalne wykorzystanie posiadanych zasobów ludzkich.

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 2021 r. wyniósł 13,2% i był wyższy o 8,92 punktu procentowego niż w roku 2003. Jednocześnie maleje udział osób z wykształceniem podstawowym, który na dzień 1 stycznia 2021 r. wynosił 7,7% - spadek o 13,13 punktu procentowego w porównaniu do 2003 roku.

Rysunek 27 - Struktura zatrudnienia według wykształcenia na 1.01.2021 roku (w %)



7.2.1. SZKOLENIA

W 2020 Spółka dążyła do wzrostu poziomu wykształcenia, wiedzy i umiejętności pracowników. Prowadzone szkolenia nie tylko zapewniały posiadanie koniecznych uprawnień, umiejętności i potrzebnej wiedzy, ale również pozwalały na osiągnięcie wyższych poziomów wykształcenia.

Spółka finansuje szkolenia pracowników realizowane w formach szkolnych i pozaszkolnych. Formy szkolne pozwalają na podniesienie poziomu wykształcenia, natomiast formy pozaszkolne rozwijają wiedzę, umiejętności, kształtują zachowania i postawy oraz rozwijają kompetencje pracowników.

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

W roku 2020 Dział Szkoleń i Zarządzania Zasobami Ludzkimi zapewnił dla 522 osób szkolenia zrealizowane przez podmioty zewnętrzne oraz zorganizował szkolenia wewnętrzne dla 136 osób, łącznie przeszkolono 658 osób (poza szkoleniem w formach szkolnych).

Tabela 50 - Realizacja szkoleń pracowników w latach 2019-2020

| Rodzaje szkoleń | 2019 | | 2020 | |
|--|----------------|------------------------|----------------|------------------------|
| | Liczba szkoleń | Liczba przeszkol. osób | Liczba szkoleń | Liczba przeszkol. osób |
| Szkolenia w formach pozaszkolnych | 68 | 518 | 51 | 522 |
| Szkolenia w formach szkolnych | 13 | 13 | 14 | 14 |
| Szkolenia prowadzone przez trenerów wewnętrznych | 16 | 236 | 10 | 136 |
| Łącznie formy szkolne i pozaszkolne /bez szkoleń BHP/ | 97 | 767 | 75 | 672 |
| Szkolenia BHP | 146 | 1 296 | 95 | 1 169 |
| Łącznie ze szkoleniami BHP | 243 | 2 063 | 170 | 1 841 |

Realizacja szkoleń BHP w Spółce w 2020 roku przebiegała planowo do połowy marca. Następnie ze względu na epidemię i by zminimalizować ryzyko rozprzestrzeniania się wirusa Covid-19, postanowiono, że szkolenia dla wszystkich pracowników będą realizowane w formie samokształcenia przy pomocy platformy elearningowej oraz na podstawie materiałów edukacyjnych przesyłanych pracownikom drogą elektroniczną.

Realizowane przez podmioty zewnętrzne szkolenia dotyczyły zdobycia lub odnowienia wymaganych do wykonywania pracy uprawnień oraz poszerzenia wiedzy.

Wewnętrzne szkolenia zrealizowane w roku 2020 przez trenerów będących pracownikami Spółki dotyczyły:

- rozpoznawaniu i reagowaniu na zagrożenia związane z używaniem substancji psychoaktywnych oraz profilaktyce zachowań przemocowych w miejscu pracy (skierowane do dyspozytorów),
- zasad wdrażania do pracy nowo zatrudnionych prowadzących.

W 2020 r. Spółka kontynuowała kursy dla kandydatów na motorniczych prowadzone przez Ośrodek Szkolenia Motorniczych przy MPK - Łódź Spółka z o.o. W 2020 r. przeprowadzono i zakończono 1 edycję szkolenia, w której uczestniczyło 14 osób (w tym 4 kobiety). Średni wiek osób kończących szkolenie wyniósł 32 lata. Ośrodek Szkolenia Motorniczych zorganizował w 2020 r. również warsztaty doskonalenia zawodowego dla jedenastu instruktorów nauki jazdy.

W 2020 r. kontynuowano organizowanie kursów umożliwiających zdobycie uprawnień pozwalających na zatrudnienie na stanowisku kierowcy autobusu. Szkolenia dedykowane były dla osób spoza Spółki z jednoczesnym zobowiązaniem do podjęcia zatrudnienia w MPK - Łódź. Do końca roku 2020 do zewnętrznych firm szkolących zostało skierowanych 45 osób.

7.3. WYKORZYSTANIE CZASU PRACY

W 2020 roku wskaźnik wykorzystania nominalnego czasu pracy w przedsiębiorstwie wyniósł 80,63%. Najniższy wskaźnik wystąpił na stanowiskach robotniczych tj. 80,23%, natomiast na stanowiskach nierobotniczych osiągnął poziom 84,27%. Porównując wskaźniki wykorzystania nominalnego czasu pracy roku 2020 do roku 2019 stwierdza się jego spadek w grupie stanowisk nierobotniczych o 0,91%, a w grupie stanowisk robotniczych o 2,54%.

Najniższe wykorzystanie czasu nominalnego w grupie pracowników na stanowiskach robotniczych wystąpiło u motorniczych (77,76%) oraz w grupie robotników zatrudnionych w Zakładzie Techniki w Sekcji Gospodarki Materiałowej i Infrastruktury (75,94%), spowodowane wysokim poziomem absencji chorobowej - odpowiednio 17,66 i 23,29 godz./1 zatrudnionego.

Wskaźnik godzin nadliczbowych w przedsiębiorstwie w 2020 roku stanowił 2,69% czasu przepracowanego. Średniomiesięczny czas przepracowany w godzinach nadliczbowych na jednego zatrudnionego pracownika wyniósł 3,77 godz. i był niższy niż w roku poprzednim. Utrzymujący się mimo wszystko wysoki wskaźnik był

skutkiem ciągłych braków w grupie kierowców autobusów i motorniczych. Przejściowo potrzeby te zaspokajano godzinami nadliczbowymi.

Tabela 51 - Czas pracy w latach 2019-2020 (w godzinach miesięcznie na 1 pracownika)

| Wyszczególnienie | 2019 | | | 2020 | | |
|--|-----------------------|--------------------------|------------------|-----------------------|--------------------------|------------------|
| | Stanowiska robotnicze | Stanowiska nierobotnicze | Razem pracownicy | Stanowiska robotnicze | Stanowiska nierobotnicze | Razem pracownicy |
| Czas nominalny | 167,33 | 167,33 | 167,33 | 168,67 | 168,67 | 168,67 |
| Czas przepracowany, z tego: | 142,65 | 142,45 | 142,63 | 139,71 | 142,38 | 140,1 |
| godziny normalne | 137,75 | 142,3 | 138,42 | 135,32 | 142,13 | 136,33 |
| godziny nadliczbowe | 4,9 | 0,15 | 4,21 | 4,39 | 0,25 | 3,77 |
| Czas nieprzepracowany, z tego: | 29,58 | 25,03 | 28,91 | 33,35 | 26,54 | 32,34 |
| urlopy wypoczynkowe | 17,11 | 17,53 | 17,16 | 18,1 | 15,76 | 17,75 |
| choroby, opieki i urlopy macierzyńskie | 10,46 | 6,3 | 9,85 | 13,38 | 9,34 | 12,78 |
| nieobecności usprawiedliwione | 1,98 | 1,2 | 1,87 | 1,85 | 1,44 | 1,79 |
| nieobecności niesprawiedliwione | 0,03 | 0 | 0,03 | 0,02 | 0 | 0,02 |

Czas nieprzepracowany w przeliczeniu średnio na jednego zatrudnionego wyniósł 32,34 godz. (w stosunku do 2019 r. wzrost o 3,43 godz.), z czego 54,9% to urlopy wypoczynkowe, 39,5% przypada na choroby i urlopy macierzyńskie, 5,6% na pozostałe nieobecności. Największy wzrost widoczny jest w absencji chorobowej aż o 29,75% w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego. Powodem była pandemia choroby COVID-19 rozprzestrzeniająca się od połowy marca 2020 roku.


7.4. WYNAGRODZENIA PRACOWNIKÓW

Łączna kwota wynagrodzeń w roku 2020 wyniosła 229 139,9 tys. zł i była wyższa o 3,9% niż w 2019 roku.

W zakresie wynagrodzeń osobowych zauważa się wzrost o 4,6% w stosunku do roku poprzedniego. Na mocy zawartego porozumienia (kończącego spór zbiorowy rozpoczęty w październiku 2019 r.) pomiędzy działającymi w Spółce organizacjami związkowymi a Zarządem Spółki wypłacono we wrześniu 2020 roku kwotę szczególną w wysokości 3 100,00 zł brutto dla każdego pracownika. Ponadto w grudniu wypłacono również pracownikom jednorazowe kwoty w wysokości 400 zł brutto dla każdego pełnego etatu.

Tabela 52 - Wynagrodzenia w latach 2019-2020 (w tys. zł)

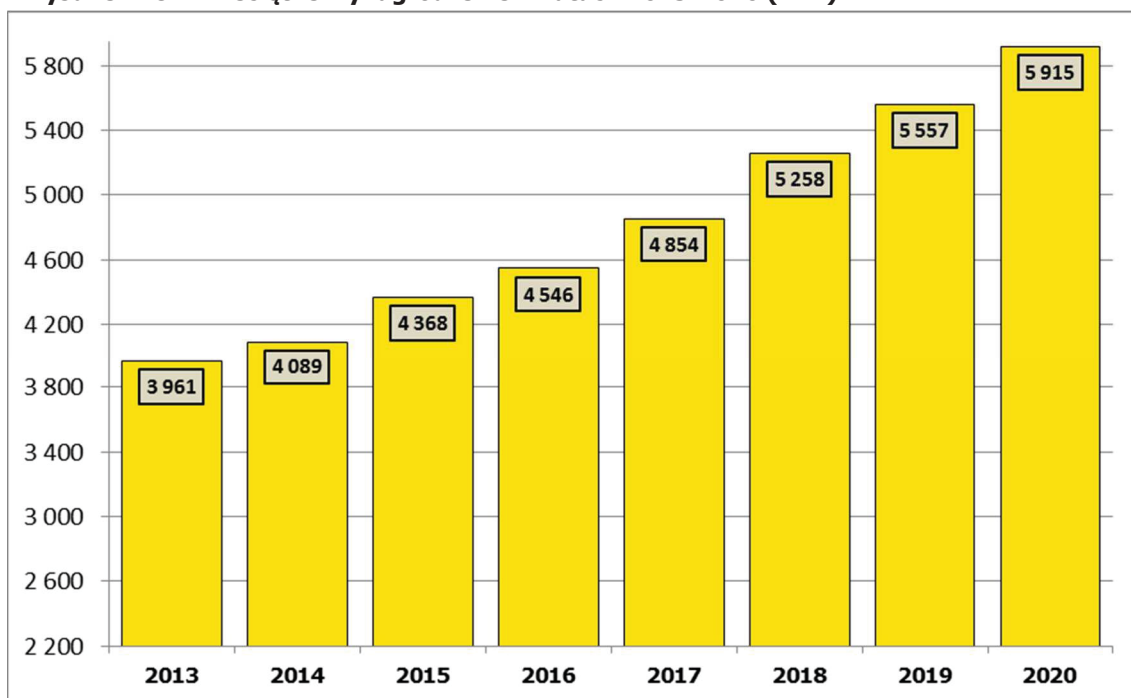
| Wyszczególnienie | jedn. miary | 2019 | 2020 | 2020/2019 (%) |
|--|----------------|------------------|------------------|---------------|
| <i>1</i> | <i>2</i> | <i>3</i> | <i>4</i> | <i>5=4/3</i> |
| Wynagrodzenia ogółem | tys. zł | 220 500,5 | 229 139,9 | 103,9 |
| z tego: | | | | |
| wynagrodzenia osobowe pracowników | tys. zł | 214 527,6 | 224 296,7 | 104,6 |
| wynagrodzenia bezosobowe | tys. zł | 5 972,9 | 4 843,2 | 81,1 |
| Przeciętne miesięczne wynagrodzenie pracowników | zł | 5 557,4 | 5 914,8 | 106,4 |

 Tabela nr 41, str. 56, SF

Wartość wynagrodzeń bezosobowych w 2020 roku była niższa o 18,9% w stosunku do roku poprzedniego. Znaczącą pozycję w wynagrodzeniach bezosobowych stanowią wynagrodzenia wynikające z umów zawieranych z kontrolerami biletów. Z powodu wystąpienia pandemii COVID-19 zostały ograniczone kontrole przeprowadzane w pojazdach komunikacji miejskiej, a tym samym zmniejszenie liczby zatrudnionych kontrolerów.

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie pracowników wyniosło 5 914,8 zł, wzrosło o 6,4% w stosunku do roku poprzedniego. Na wzrost przeciętnych wynagrodzeń poza wypłatą kwot szczególnych we wrześniu i grudniu wpłynęła również kontynuacja wypłat (pierwsza nastąpiła w grudniu 2019 r.) premii kwartalnej uzależnionej od okresowej oceny pracowniczej w wysokości 600 zł brutto na etat (Porozumienie kończące spór zbiorowy rozpoczęty w grudniu 2018 roku) oraz wysoki udział wynagrodzeń za godziny nadliczbowe.

Rysunek 28 - Przeciętne wynagrodzenie w latach 2013-2020 (w zł)



8. DZIAŁALNOŚĆ INWESTYCYJNO-REMONTOWA


8.1. DZIAŁALNOŚĆ INWESTYCYJNA

Środki trwałe oraz wartości niematerialne i prawne przyjęte do majątku Spółki dowodem OT oraz dodatkowo w ramach najmu długoterminowego wyniosły w 2020 r. 62 130,1 tys. zł.

Tabela 53 – Zadania inwestycyjne zrealizowane w 2020 roku (w tys. zł)

| L.p. | Wyszczególnienie | Razem |
|------|---------------------------|----------|
| 1 | 2 | 3 |
| 1 | tabor autobusowy | 13 210,4 |
| 2 | tabor tramwajowy | 14 351,8 |
| 3 | tabor niekomunikacyjny | 1 596,9 |
| 4 | wyposażenie informatyczne | 1 814,8 |
| 5 | systemy informatyczne | 196,9 |
| 6 | infrastruktura | 29 807,2 |

| L.p. | Wyszczególnienie | Razem |
|------|--|-----------------|
| 1 | 2 | 3 |
| 7 | obce środki trwałe | 0,0 |
| 8 | maszyny/urządzenia/narzędzia/wyposażenie | 1 152,1 |
| | Razem inwestycje | 62 130,1 |

 Tabela nr 4, str. 24, SF

TABOR KOMUNIKACYJNY

Spółka zakupiła 19 sztuk nowych autobusów (ISUZU NOVOCITI) za 12 313,8 tys. zł netto (szerzej o nowych dostawach napisano w pkt. 2.1.3). Ponadto zgodnie z planem wymiany taboru na początku 2020 roku Zakład Przewozu Osób Niepełnosprawnych zastąpił 4 wysłużone pojazdy nowymi (CITROEN JUMPER) za 896,6 tys. zł (wymiana była planowana w 2019 roku, jednak pojazdy dotarły dopiero na początku 2020 roku).

Zakupiono i po wykonaniu prac przystosowawczych wprowadzono do eksploatacji 9 wagonów tramwajowych Siemens NF6D o wartości 5 872,7 tys. zł.

Ponadto wykonano kompleksowe zabiegi modernizacyjne systemem gospodarczym na 14 wagonach tramwajowych, które wprowadzono do eksploatacji (o wartości 8 479,0 tys. zł).

Łącznie nakłady na zakup i modernizacje używanego taboru tramwajowego wyniosły w 2020 roku 14 920,9 tys. zł, a wartość przyjętych do eksploatacji wyniosła 14 351,8 tys. zł.

Wartość taboru tramwajowego i autobusowego oddanego do użytku wyniosła 27 562,2 tys. zł.

TABOR NIEKOMUNIKACYJNY

Najważniejszą inwestycją w tym zakresie było przystosowanie starego wagonu tramwajowego 805N Woltan do pełnienia funkcji laboratorium sieciowego. Funkcją wagonu jest monitorowanie i nadzorowanie stanu sieci trakcyjnej (układ do pomiaru pętli zwarcia, układ do pomiaru współpracy pantografu z siecią jezdnią, rejestrator napięcia trakcyjnego, układ do pomiaru wysokości zawieszenia sieci jezdnej, układ systemu pracy zwrotnic VETRA). Wagon pomiarowy służy bieżącemu utrzymaniu i konserwacji infrastruktury sieciowej realizowanej przez Zakład Torów i Sieci. Oddany do użytku wagon-laboratorium ma wartość 1 308,0 tys. zł.

INFORMATYKA

W ramach wyposażenia informatycznego najistotniejszą pozycją były 66 sztuk urządzeń zliczających, zakupionych zgodnie z wymogami organizatora. Zliczarki posłużą organizatorowi do badania potoków pasażerskich na liniach autobusowych. Ich montaż zakończył się w sierpniu 2020 roku. Wartość tego zakupu to 1 036,8 tys. zł. Ponadto zakupiono platformę serwerową o wartości 778,0 tys. zł. Dotychczasowa platforma była wyeksploatowana i technologicznie przestarzała (zakupiona w 2010 roku). Nowa pozwoli na zmianę systemów operacyjnych na obecnie aktualne.

INFRASTRUKTURA

W pierwszej połowie 2019 r. oddano do użytku nowoczesną halę przeglądowo – naprawczą na terenie zajezdni Telefoniczna. Rok 2020 stał pod znakiem rozpoczęcia użytkowania zajezdni przy ulicy Limanowskiego. Pod koniec 2019 r. zakończono tam budowę hali serwisowej wraz z częścią administracyjno – socjalną oraz okręgowej stacji kontroli pojazdów. W hali powstało 25 stanowisk do obsługi autobusów, w której docelowo ma być serwisowanych 200 pojazdów. W części administracyjno–socjalnej oprócz biur znajdują się dyspozytornia, pomieszczenia socjalne dla 500 kierowców oraz 130 mechaników. Rozliczenie inwestycji nastąpiło w 2020 roku i zamknęło się wartością 17 718,4 tys. zł.

Inną ważną inwestycją infrastrukturalną Spółki była w 2020 roku budowa nowej podstacji trakcyjnej na terenie zajezdni tramwajowej przy ulicy Telefonicznej. Nowy obiekt zastąpił wysłużony budynek w ramach kompleksowej inwestycji dotyczącej zajezdni tramwajowej ET-1 przy ul. Telefonicznej. W skład podstacji

wchodzą: rozdzielnice średniego napięcia RSN, rozdzielnice 660V prądu stałego RPS, zespoły prostownikowe, transformatory energetyczne potrzeb zajezdni, rozdzielnice niskiego napięcia RGnn, rozdzielnice potrzeb własnych podstacji, rozdzielnice zasilania i sterowania ogrzewania, rozdzielnice sterowania wentylacją podstacji, instalacja uziemiająca i odgromowa, linie kablowe SN, linie kablowe NN, linie kablowe trakcyjne. Wartość tej inwestycji to 10 950,6 tys. zł.

Celem poprawy warunków socjalnych dla prowadzących wymieniono stare punkty socjalne. Dla uelastyczenia rozkładów jazdy uruchomiono również nowe. Prace wykonano w następujących punktach socjalnych: Kochanówka przy ul. Aleksandrowskiej, Widzew przy ul. Czajkowskiego, Cmentarz Zarzew przy ul. Lodowej, Dworzec Łódź-Chojny, przy Centrum Handlowym M1 przy ul. Brzezińskiej, Rondo Inwalidów, przy ul. Kusocińskiego. Łączna wartość inwestycji w oddane do użytku punkty socjalne wyniosła 714,5 tys. zł.

MASZYNY/URZĄDZENIA

Zakupiono między innymi na potrzeby Zakładu Techniki trzy podnośniki 4-kolumnowe (ST 1085 FWG SLB) o wartości 388,5 tys. zł (129,5 tys. zł za jeden) oraz jeden podnośnik 4-kolumnowy (ST 1085 FSGLB) dla zajezdni Chocianowice (o wartości 182,9 tys. zł).

8.2. DZIAŁALNOŚĆ REMONTOWA

W 2020 r. nie dokonywano remontów w grupie budynków i budowli oraz maszyn i urządzeń. Wykonywano jedynie niezbędne prace konserwacyjno-naprawcze.

BUDYNKI I BUDOWLE

Dla utrzymania w należytym stanie budynków i budowli poniesiono koszty na ich konserwacje, przeglądy i naprawy w kwocie 733,9 tys. zł. Kwoty te wydatkowano na bieżące usuwanie awarii wodno-kanalizacyjnych, elektrycznych i ciepłowniczych oraz m.in. na niezbędną wymianę rynien w budynku warsztatowym Działu Infrastruktury Przystankowej, naprawę poszycia dachu w Zakładzie Techniki czy adaptację pomieszczeń na potrzeby szkolenia prowadzących pojazdy w budynku przy ul. Narutowicza.

MASZYNY, URZĄDZENIA

Na konserwacje maszyn i urządzeń poniesiono koszty w wysokości 992,2 tys. zł. Najistotniejszą kwotę tj. 554,7 tys. zł wydatkowano na konserwacje automatów biletowych. Ich sprawne działanie ma zapewnić właściwe generowanie przychodów ze sprzedaży biletów.

Konserwacjom, przeglądom i naprawom poddano urządzenia i specjalistyczne maszyny, jak np. maszyna do cięcia wodą, tokarka podtorowa, myjnie autobusowe i tramwajowe, kompresory i agregaty prądotwórcze a także kserokopiarki i drukarki.

Zadecydowano również o zakupie nowych pozycji z tej kategorii, o czym mowa w pkt. 8.1. Decyzja taka to wynik wieloletnich zaległości w odnowie maszyn i urządzeń i ich wysokie techniczne i technologiczne zużycie czyniące remonty nieopłacalnymi.

8.3. BADANIA I ROZWÓJ

Spółka nie prowadziła i nie prowadzi prac badawczych i rozwojowych.

9. KIERUNKI DZIAŁANIA I PRZEWIDYWANA SYTUACJA FINANSOWA NA 2021 ROK

9.1. KIERUNKI DZIAŁANIA NA 2021 ROK

Planowane działania podejmowane przez Spółkę w 2021 r. zostały szczegółowo opisane w Planie Rzeczowo-Finansowym (PRF). Plan ten został zatwierdzony Uchwałą Rady Nadzorczej nr 33/20 z 14 grudnia 2020 roku, w sprawie „Planu Rzeczowo-Finansowego na 2021 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 2021 r. Wśród najważniejszych działań planowanych do przeprowadzenia w poszczególnych zakładach znajdują się:

- EA1 – ukończenie kolejnych etapów związanych z zakupem i użytkowaniem pierwszych autobusów elektrycznych tj. budowa stacji ładowania autobusów elektrycznych, budowa części nadziemnej wiaty dla autobusów elektrycznych wraz z niezbędnymi instalacjami. Zakup 17 autobusów elektrycznych,
- EA2 - przeprowadzone zostaną inwestycje modernizacyjne budynków i budowli oraz zakupu urządzeń technicznych. Modernizacja systemu monitoringu zajezdniowego oraz ogrodzenie i zadaszenie stanowiska do składowania odpadów. Dostosowanie kanałów przeglądowych do wytycznych Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 marca 2002 roku w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy w komunikacji miejskiej oraz montaż systemu obecności pracownika w kanale przeglądowym,
- ET1 - Zakup drugiego stanowiska stacjonarnej myjni przejazdowej dla taboru tramwajowego na drugim torze. Wymiana zwrotnic 1- iglicowych na 2- iglicowe - 12 szt. konieczne dla utrzymania ruchu taboru niskopodłogowego. Modernizacja bram wjazdowych do hal naprawczych - 12 szt.,
- ZTiS - Modernizacja wagonu 92316 (szlifierka torowa), Modernizacja wagonu 92443 (do odładzania sieci). Modernizacja Centralnej Dyspozytorni Mocy oraz budowa trójkąta manewrowego dla tramwajów na terenie Zakładu Torów i Sieci.

Spółka na bieżąco i w sposób ciągły realizuje zadanie Miasta w zakresie komunikacji miejskiej. Dlatego też w wyznaczonych na 2021 rok kierunkach ważne miejsce zajmują te, które decydować będą o jakości realizowanych zadań i wpłyną na lepsze postrzeganie MPK – Łódź Spółka z o.o. jako miejskiego przewoźnika.

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

Realizacja tych kierunków działań przeprowadzana będzie poprzez:

- sukcesywną wymianę najbardziej wyeksploatowanego taboru zarówno tramwajowego jak i autobusowego, co realizowane jest przez:
 - najmem długoterminowy łącznie 51 szt. autobusów niskopodłogowych,
 - zakup 17 autobusów elektrycznych,
 - modernizację posiadanego taboru tramwajowego, w roku 2021 przewidzianych jest 19 takich modernizacji,
- poprawę bezpieczeństwa pasażerów, co oczekuje się uzyskać w wyniku:
 - kontynuowania, stosownie do potrzeb, kursów szkoleniowych dla motorniczych w Ośrodku Szkolenia Motorniczych,
 - rozpoczęcie kursów dla kandydatów na kierowców w nowo otwartym własnym Ośrodku Szkolenia Kierowców,
 - wprowadzania do systemu szkoleń motorniczych (nowych i zatrudnionych już w Spółce) symulatora jazdy tramwajem celem szkolenia w sytuacjach skrajnie trudnych,
 - 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 zakupywanego taboru w monitoring wnętrza pojazdu oraz obszaru przed i za pojazdem

9.1.2. DZIAŁANIA NA RZECZ POPRAWY OBSŁUGI PASAŻERA

Sytuacja wynikająca z trwającej pandemii Covid-19 wymusza na Spółce wstrzymanie wszelkich szkoleń w tradycyjnej formie grupowej. Spółka jednak poprzez szkolenia w formie samokształcenia przy użyciu platformy e-learningowej podnosi świadomość swoich pracowników w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, podnoszenia standardów obsługi pasażera oraz udzielania pierwszej pomocy. Dodatkowo w roku 2020 przeprowadzono również szkolenie skierowane do średniej kadry zarządzającej tj. dyspozytorów i mistrzów na temat rozpoznawania zachowań narkotykowych i NSP (nowe substancje psychoaktywne tzw. dopalacze).

Jednocześnie:

- udzielane są pochwały pracownikom, którzy w wyjątkowy sposób wyróżnili się działając na rzecz pasażera,
- prowadzona jest wielostopniowa rekrutacja kandydatów na kurs motorniczych i kierowców autobusów; w trakcie rekrutacji szczególną uwagę zwraca się na pro pasażerskie podejście i poziom empatii kandydatów.

Spółka na bieżąco monitoruje rozwój sytuacji i podejmuje działania wynikające z aktów prawnych wydawanych w szczególności przez Ministra Zdrowia i Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w zakresie ochrony pracowników i pasażerów, w tym w szczególności stosuje zaostrzone zasady higieny w miejscu pracy pracowników Spółki, prowadzi dezynfekcje pojazdów, ogranicza liczbę pasażerów w środkach komunikacji miejskiej.

9.1.3. DZIAŁANIA W CELU POPRAWY STANU TECHNICZNEGO TABORU

Podstawowym działaniem mającym na celu poprawę stanu technicznego taboru, tak jak w latach poprzednich będą modernizacje posiadanego taboru tramwajowego, by podnieść standardy technicznego użytkowania oraz wymiana wysłużonych autobusów na nowo użytkowane pojazdy. Ponadto w roku 2021 Spółka planuje wprowadzić do użytku pierwsze w historii MPK-Łódź autobusy elektryczne, co wpłynie na poprawę stanu technicznego posiadanego taboru.

9.1.4. DZIAŁANIA NA RZECZ POPRAWY ORGANIZACJI I EFEKTYWNOŚCI DZIAŁANIA

Działania w zakresie polityki personalnej

W MPK - Łódź prowadzone będą w roku 2021, tak jak w latach ubiegłych, działania mające na celu optymalizację kosztów poprzez dostosowanie poziomu zatrudnienia do planowanych zadań, wzrost wydajności pracy oraz uzależnienie wynagrodzenia od osiągniętych wyników pracy, zaangażowania i odpowiedzialności pracownika.

Cele te będą realizowane poprzez:

- dokonywanie zmian w zatrudnieniu poprzez zatrudnianie, przenoszenie pracowników odpowiednio do wdrożonych nowych struktur komórek organizacyjnych według kryteriów merytorycznych (posiadanych przez nich kwalifikacji, kompetencji),
- organizowanie szkoleń dla długoletnich pracowników MPK - Łódź, którzy utracili prawo do wykonywania zawodu z przyczyny od siebie niezależnej, w celu kontynuowania ich zatrudnienia,
- zapewnienie kierowcom autobusów szkoleń okresowych,

- realizacji premii kwartalnej uzależnionej od okresowej oceny pracowniczej wprowadzonej w IV kwartale roku 2019,
- organizowanie szkoleń dla pracowników w celu zapewnienia możliwości zdobycia lub odnowienia wymaganych przepisami prawa uprawnień,
- dążenie do poprawy wizerunku MPK - Łódź poprzez prowadzenie szkoleń wewnętrznych dla prowadzących pojazdy w zakresie prawidłowej obsługi klienta oraz zachowania w sytuacjach trudnych, a także udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej w ramach okresowych szkoleń BHP,
- kontynuowanie naboru kandydatów na motorniczych i kierowców autobusów z wykorzystaniem profesjonalnego kwestionariusza opracowanego przy udziale psychologa zatrudnionego w MPK - Łódź,
- prowadzenie bezpłatnych kursów umożliwiających uzyskanie kwalifikacji do prowadzenia autobusu lub tramwaju w komunikacji miejskiej,
- prowadzenie własnego Ośrodka Szkolenia Kierowców w celu uniezależnienia się od firm zewnętrznych oraz optymalizacji procesu szkolenia kandydatów na kierowców autobusów komunikacji miejskiej.

Działania w zakresie obsługi informatycznej

W zakresie obsługi informatycznej w roku 2021, podejmowane działania będą koncentrowały się na:

- migracji/aktualizacji starego środowiska wirtualnego do nowej infrastruktury sieci MPK - Łódź wykorzystywanej do obsługi sieci LAN/WAN,
- aktualizacji środowiska Active Directory do nowej wersji 2019,
- utrzymaniu całej infrastruktury sieci LAN/WAN w MPK – Łódź,
- 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 CCTV w ZTiS,
- współpracy w projekcie budowy nowego centrum dystrybucji mocy dla ZTiS,
- utrzymaniu systemu IFS9,
- 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,
- kolejnych wdrożeniach systemów kontroli dostępu (KD), monitoringu wizyjnego (CCTV) oraz systemu sygnalizacji włamań i napadu (SSWiN) w nowych samoobsługowych punktach socjalnych, w celu zapewnienia bezpieczeństwa jak i zabezpieczenia mienia pozostającego w tych punktach,
- odbiorze sieci WiFi – projekt związany z realizacją zadań wybudowania wiaty, stacji transformatorowej dla dostarczanych autobusów elektrycznych w zajezdni autobusowej EA1 przy ul. Limanowskiego,
- współpracy w zakresie realizacji budowy stacji ładowanie pojazdów na terenie miasta Łodzi,
- ustaleniach/kontroli rozwiązań realizowanych w ramach dostawy systemów pokładowych w autobusach elektrycznych Volvo,
- zakupie urządzeń drukujących,
- uruchomieniu usługi serwisu autokomputerów w tramwajach i autobusach,
- pracach analitycznych oprogramowania zajezdniowego typu grafik, dyspozytor oraz oprogramowania do planowania i optymalizacji rozkładów jazdy,
- kontynuacji wymiany stacji roboczych niespełniających obowiązującej Polityki Bezpieczeństwa Informacji i wymagań eksploatowanych aplikacji,

- pracach analitycznych przy projektach i realizacji modernizacji obiektów Zakład Techniki – Helenówek, ET-2 Chocianowice oraz rozbudowy obiektów na terenie ET-1 Telefoniczna,
- zapewnieniu dla Spółki dalszego działania systemu informacji prawnej typu Lex,
- analizie i przygotowaniu postępowania związanego z zapewnieniem dalszej i bezprzerwowej komunikacji między lokalizacjami Spółki oraz dostępem do sieci Internet,
- zakupie niezbędnego dla poszczególnych jednostek organizacyjnych sprzętu i oprogramowania.

9.2. PRZEWIDYWANA SYTUACJA FINANSOWA NA 2021 ROK

Plan Rzeczowo-Finansowy (Plan) na 2021 rok został sporządzony i zaakceptowany przez organy Spółki - Zarząd i Radę Nadzorczą (Uchwała 33/20 Rady Nadzorczej z 14 grudnia 2020 r. ws. zatwierdzenia „Planu Rzeczowo-Finansowego na 2021 rok”). Plan określa przede wszystkim zadania jakie otrzymała Spółka na 2021 rok od Gminy Łódź, ocenia ich skutki finansowe, wskazuje na działania towarzyszące prawidłowemu wykonaniu tych usług. Obok rzeczowych zagadnień określa ich wpływ na przychody i koszty Spółki wyznaczając cel jakim jest osiągnięcie, w skali roku, dodatniego wyniku finansowego.

Najistotniejszym elementem tego Planu są wielkości związane ze świadczeniem usług realizowanych na rzecz Gminy Miasta Łódź. Są to usługi powierzone na mocy umowy z 28 lutego 2011 roku, najistotniejsze co do wartości i zaangażowanych zasobów Spółki, zlecone przewozy na trasie ŁTR, na podstawie umowy z 19 września 2006 roku,

Oczekuje się, że łącznie usługi te przyniosą Spółce ponad 90% przychodów z całej działalności operacyjnej i wygenerują zbliżony udział kosztów.

Wielkości zawarte w Planie, w zakresie środków finansujących daną umowę, znajdują swoje potwierdzenie w odpowiednich aneksach do wymienionych wyżej umów. Bieżące wydatki na umowę powierzenia określił Aneks nr 68 z 28 grudnia 2020 roku. Dla umowy dot. przewozów na trasie ŁTR środki na finansowanie tych usług określił Aneks nr 17 z 4 lutego 2020 roku.

W 2014 roku i w latach 2016-2020 Miasto korzystało z dokapitalizowania, które stanowiło zapłatę należnej rekompensaty. W kolejnych latach Miasto przeznaczało następujące kwoty na zapłatę rekompensaty w formie dokapitalizowania. I tak: 35 mln zł w 2014 roku, 36,6 mln zł w 2016 roku, 50 mln zł w 2017 roku, 41 mln zł w 2018 roku i 63 mln zł w 2019 roku oraz 64 mln zł w roku 2020. Stosowane przez Spółkę rozwiązanie rachunkowe 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 2021 dokapitalizowanie na finansowanie należnej rekompensaty planowane jest na kwotę 13,7 mln zł netto. 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 w kolejnych latach przez Zgromadzenie Wspólników uchwał o dalszym istnieniu i funkcjonowaniu Spółki. Jednocześnie Spółka poinformowała Właściciela o zamiarze umorzenia części udziałów celem pokrycia strat z lat ubiegłych. Planowana wysokość umorzenia to 54 438 udziałów co stanowi zmniejszenie kapitału Spółki o około 394,5 mln zł. Na dzień dzisiejszy Spółka uzyskała zgodę na rozpoczęcie procedury mającej na celu pokrycie strat z lat ubiegłych w trybie dobrowolnego umorzenia udziałów bez wynagrodzenia. Jednocześnie podjęcie uchwały przez Zgromadzenie Wspólników w przedmiotowej sprawie będzie możliwe dopiero po uzyskaniu w tym zakresie zgody banku finansującego Spółkę jak i Rady Miejskiej w Łodzi.

Z roku na rok zwiększa się niedopasowanie wartości wydatków na rekompensatę w rocznym budżecie Miasta z wartością planowanej na dany rok rekompensaty potwierdzonej obowiązkowym audytem ex ante. Bank finansujący Spółkę dopuszcza limit tego niedopasowania, określanego w umowie „luką finansową”, w roku 2021 na kwotę 120 mln zł. „Luka finansowa” na koniec roku 2020 mieści się w limicie wyznaczonym przez bank i wynosi około 110 mln zł.

Środki na transport zbiorowy, zawarte w Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta przeznaczone dla Spółki, są w roku 2021 niewystarczające na pokrycie planowanej wielkości należnej Spółce rekompensaty. Tym samym istnieje konieczność zwiększenia środków przez Organizatora na komunikację miejską w celu uniknięcia przekroczenia wyznaczonej przez bank „luki finansowej”. Sytuacja przekroczenia zadłużenia powyżej „luki finansowej” skutkować będzie nie tylko wstrzymaniem jakiegokolwiek finansowania, ale również obowiązkiem wcześniejszego wykupu obligacji, tzw. obrotowych finansujących działalność bieżącą Spółki. Taka spłata zachwieje płynnością Spółki i może doprowadzić do problemów z prowadzeniem dalszej działalności przez Spółkę.

Rozwiązaniem tej sytuacji może być zmiana instytucji finansującej, która przejęłaby finansowanie Spółki. Obecnie Spółka zakończyła postępowanie przetargowe, oraz decyzją Zarządu wybrano inny bank do obsługi Spółki. Skutkiem powyższego będzie zmiana instytucji finansującej i tym samym oddalenie lub brak konieczności wykupu obecnych obligacji przychodowych po przekroczeniu „luki finansowej” co spowodowałaby groźbę utraty płynności finansowej przez Spółkę.

Pomimo, że w roku 2020 Spółka wypracowała dodatni wynik finansowy brutto w kwocie 10,2 mln zł, ze względu na konsekwencje wynikające z dokapitalizowania celem zapłaty za rekompensatę, konieczne będzie podjęcie przez Zgromadzenia Wspólników uchwały o dalszym istnieniu Spółki.

9.3. INSTRUMENTY FINANSOWE I RYZYKA

Instrumenty finansowe

Do głównych instrumentów finansowych, z których korzysta Spółka dla finansowania własnej działalności są obligacje. Są one źródłem finansowania projektów inwestycyjnych, ale również bieżącej działalności Spółki, tzw. obligacje obrotowe. Obligacje wyemitowane na potrzeby inwestycyjne stanowią zobowiązania długoterminowe, obligacje obrotowe funkcjonują w formule kredytu odnawialnego, co pozwala na wysoką elastyczność korzystania z tego finansowania.

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 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).

Finansowanie zewnętrzne zapewnia Spółce jeden bank, prowadzący również rachunek podstawowy. Oprócz niezaprzeczalnych korzyści takiego rozwiązania stwarza ono również pewne ryzyko finansowe. Brak alternatywy co do innego podmiotu, mogącego chociażby uzupełnić finansowanie zapewnione przez bank powoduje eskalację wymagań banku w zakresie zabezpieczenia prowadzonych transakcji.

Dla zniwelowania tego ryzyka, Spółka w grudniu 2019 roku zdecydowała o rozpoczęciu nowego postępowania przetargowego na usługi finansowe. Jego celem był wybór banku, który zapewni refinansowanie posiadanego zadłużenia jak i uruchomi nowe finansowanie na realizację przyszłych inwestycji. W chwili obecnej została decyzją Zarządu wybrana inna instytucja finansująca. Tym samym w roku 2021 nastąpi zmiana banku obsługującego Spółkę.

Ryzyko utraty płynności finansowej

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. Spółka zamierza przedstawić do zaakceptowania Organizatorowi inny harmonogram płatności, który z jednej strony pozwoli Organizatorowi na terminowe wywiązywanie się ze swoich zobowiązań wobec Spółki, przy jednoczesnym utrzymaniu odpowiedniej płynności finansowej Spółki.

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 Skarbu Państwa reprezentującą 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 Spółki ograniczyła poprzez stosowne rezerwy związane z wystawieniem weksla.

Ryzyko braku dostatecznej liczby prowadzących pojazdy komunikacji miejskiej

W związku z pandemią Covid-19 zmniejszyły się zadania przewozowe zlecone przez Organizatora, co spowodowało automatyczne zmniejszenie ryzyka braku dostatecznej liczby prowadzących pojazdy komunikacji miejskiej. W Spółce nadal występują naturalne odejścia prowadzących związane głównie z osiągnięciem wieku emerytalnego, średnio około 100 prowadzących rocznie. Spółka dodatkowo obok już posiadanego Ośrodka Szkolenia Motorniczych, w grudniu 2020 roku otworzyła własny Ośrodek Szkolenia Kierowców na kat. D., który uelastyczni i przyspieszy terminy pozyskiwania pracowników z odpowiednimi kwalifikacjami na stanowisko kierowcy autobusu. Ponadto Spółka dla ograniczenia ryzyka braku prowadzących:

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

Ryzyko ograniczenia zakresu działalności na skutek wystąpienia kryzysu gospodarczego wywołanego pandemią

Podstawowa działalność Spółki wykonywana jest na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych w ramach organizacji lokalnego transportu zbiorowego, zawartej z Gminą Miasta Łódź w dniu 28 lutego 2011 roku, na podstawie Rozporządzenia (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 roku. Od tego dnia, MPK – Łódź Sp. z o.o. funkcjonuje jako podmiot wewnętrzny Miasta Łodzi w rozumieniu prawa wspólnotowego i realizuje zadania własne Gminy na podstawie corocznego zamówienia pracy przewozowej (jednostkę pracy przewozowej stanowią wozokilometry). Za wykonane usługi Spółka otrzymuje wynagrodzenie w formie rekompensaty za poniesione koszty. Rekompensata stanowi przychód z działalności operacyjnej.

W związku trwającą już ponad rok pandemią Covid-19 Spółka dostosowuje poziom kosztów operacyjnych do zmniejszonych przez Organizatora zadań przewozowych. Jednak wobec braku wskazania przez Organizatora zbiorowego transportu publicznego wieloletnich prognoz co do planowanego poziomu pracy przewozowej, Spółka utrzymuje posiadany potencjał „produkcyjny”. Z jednej strony takie założenie w sposób oczywisty wpływa negatywnie na poziom kosztów funkcjonowania Spółki zarówno w 2020 jak i w kolejnych latach (gdyby nie to Spółka mogłaby przeprowadzić bardziej zdecydowane działania dostosowawcze i w większym zakresie zredukować koszty).

W konsekwencji Spółka, realizując zmniejszoną ilość wozokilometrów poniesie niższe koszty (z uwagi choćby na niższe koszty zużycia paliwa i energii elektrycznej), co spowoduje obniżenie rekompensaty, a tym samym przychodów.

SPIS TABEL I RYSUNKÓW

SPIS TABEL

| | |
|--|----|
| Tabela 1 - Podstawowe parametry sieci komunikacyjnej w latach 2019-2020 | 9 |
| Tabela 2 - Stopień realizacji zadań przewozowych w latach 2019-2020 (w tys. wzkm)..... | 10 |
| Tabela 3 - Stopień realizacji zadań przewozowych tramwajowych w latach 2019-2020 (w tys. pckm) | 11 |
| Tabela 4 - Stopień realizacji zadań przewozowych autobusowych w latach 2019-2020 realizowanych przez podwykonawców (w tys. wzkm)..... | 11 |
| Tabela 5 - Stan taboru (w szt.) | 13 |
| Tabela 6 - Stan taboru tramwajowego w Spółce z uwzględnieniem średniego wieku i typu (w szt.) | 14 |
| Tabela 7 - Dostawy taboru autobusowego w latach 2013-2020 (w szt.)..... | 15 |
| Tabela 8 - Stan taboru autobusowego w Spółce z uwzględnieniem średniego wieku i typu (w szt.) | 16 |
| Tabela 9 - Wskaźniki techniczno-eksploatacyjne taboru w latach 2013-2020 (w %)..... | 17 |
| Tabela 10 - Cennik usług ZPON..... | 20 |
| Tabela 11 - Przychody ZPON w latach 2014-2020 (w tys. zł)..... | 20 |
| Tabela 12 - Opis infrastruktury obsługiwanej przez MPK - Łódź Spółka z o.o. w latach 2011-2020..... | 21 |
| Tabela 13 - Przychody i koszty z tytułu konserwacji, napraw i remontów torów, sieci i podstacji poza trasą ŁTR w latach 2016-2020 (w tys. zł)..... | 22 |
| Tabela 14 - Koszty amortyzacji i utrzymania infrastruktury torowo-sieciowej na trasie ŁTR w latach 2016-2020 (w tys. zł) | 23 |
| Tabela 15 - Kontrola biletów w latach 2010-2020..... | 26 |
| Tabela 16 - Skuteczność egzekucji opłat dodatkowych w latach 2014-2020 (w tys. zł)..... | 26 |
| Tabela 17 - Przychody z działalności pomocniczej w latach 2016-2020 (w tys. zł) | 27 |
| Tabela 18 - Przychody z pozostałych usług zewnętrznych w latach 2016-2020 (w tys. zł)..... | 27 |
| Tabela 19 - Przychody z reklamy w latach 2016-2020 (w tys. zł)..... | 28 |
| Tabela 20 - Przychody z usług wewnętrznych w latach 2016-2020 (w tys. zł)..... | 28 |
| Tabela 21 - Przychody z działalności finansowej (w tys. zł)..... | 29 |
| Tabela 22 - Koszty z działalności finansowej (w tys. zł)..... | 30 |
| Tabela 23 - Przychody z pozostałej działalności operacyjnej (w tys. zł)..... | 31 |
| Tabela 24 - Koszty pozostałej działalności operacyjnej (w tys. zł)..... | 31 |
| Tabela 25 - Przychody wg rodzaju działalności (w tys. zł)..... | 33 |
| Tabela 26 - Przychody z działalności powierzonej w latach 2019-2020 (w tys. zł)..... | 34 |
| Tabela 27 - Koszty wg rodzajów działalności w latach 2019-2020 (w tys. zł) | 36 |
| Tabela 28 - Koszty działalności powierzonej w latach 2019-2020 (w tys. zł)..... | 36 |
| Tabela 29 - Koszty w układzie rodzajowym w latach 2019-2020 (w tys. zł) | 37 |
| Tabela 30 - Koszty zużycia części zamiennych wg rodzaju części w latach 2019-2020 (w tys. zł)..... | 39 |
| Tabela 31 - Koszty usług obcych w latach 2019-2020 (w tys. zł) | 39 |
| Tabela 32 - Pozostałe koszty w latach 2019-2020 (w tys. zł)..... | 40 |
| Tabela 33 - Inne koszty rodzajowe w latach 2019-2020 (w tys. zł) | 41 |
| Tabela 34 - Koszty komunikacji autobusowej - w układzie kalkulacyjnym (w tys. zł)..... | 42 |
| Tabela 35 - Koszty komunikacji tramwajowej - w układzie kalkulacyjnym (w tys. zł)..... | 43 |
| Tabela 36 - Rachunek wyników wg rodzajów działalności ogółem (w tys. zł)..... | 44 |
| Tabela 37 - Szczegółowe zestawienie przychodów, kosztów, wyników wg działalności w 2020 roku (w tys. zł)... | 45 |
| Tabela 38 - Aktywa (w tys. zł) | 46 |
| Tabela 39 - Zmiany w poziomie umorzenia poszczególnych pozycji aktywów (w tys. zł)..... | 47 |
| Tabela 40 - Wskaźniki pokrycia majątku w latach 2018-2020 | 48 |
| Tabela 41 - Pasywa (w tys. zł) | 50 |
| Tabela 42 - Wskaźniki płynności | 51 |
| Tabela 43 - Wskaźniki rentowności | 52 |
| Tabela 44 - Wskaźniki zadłużenia | 53 |
| Tabela 45 - Wskaźniki sprawności działania w latach 2018-2020 | 53 |

| | |
|--|----|
| Tabela 46 - Zmiany kosztu 1 wzkm/ 1 pockm w latach 2011-2020 roku (w zł)* | 55 |
| Tabela 47 - Przebieg wzkm i pckm na 1 wóz w inwentarzu (w tys. wzkm)* | 55 |
| Tabela 48 - Przebieg wzkm i pckm na 1 wóz w ruchu (w tys. wzkm)* | 56 |
| Tabela 49 - Przeciętne zatrudnienie w podstawowych grupach zawodowych (w etatach) | 63 |
| Tabela 50 - Realizacja szkoleń pracowników w latach 2019-2020 | 65 |
| Tabela 51 - Czas pracy w latach 2019-2020 (w godzinach miesięcznie na 1 pracownika)..... | 66 |
| Tabela 52 - Wynagrodzenia w latach 2019-2020 (w tys. zł) | 66 |
| Tabela 53 – Zadania inwestycyjne zrealizowane w 2020 roku (w tys. zł)..... | 67 |

SPIS RYSUNKÓW

| | |
|---|----|
| Rysunek 1 – Wykonanie zadań przewozowych w latach 2019-2020 (w tys. wzkm) | 10 |
| Rysunek 2 - Przychody z pozostałych usług przewozowych w latach 2013-2020 (w tys. zł)..... | 12 |
| Rysunek 3 - Wagony typu 805 Na przed i po modernizacji..... | 14 |
| Rysunek 4 - Wskaźniki wykorzystania taboru w latach 2013–2020 (w %) | 17 |
| Rysunek 5 – Przewóz niepełnosprawnych pasażerów | 18 |
| Rysunek 6 - Rozmiary zadań przewozowych ZPON w latach 2004–2020 (w tysiącach wzkm) | 19 |
| Rysunek 7 - Liczba pasażerów ZPON w latach 2004–2020 (w tysiącach osób) | 19 |
| Rysunek 8 – Struktura zleceń ZPON | 19 |
| Rysunek 9 - Zmiany udziału w finansowaniu przewozów ZPON w latach 2012-2020 (w %) | 20 |
| Rysunek 10 - Koszty w układzie rodzajowym w latach 2019-2020 (w tys. zł)..... | 38 |
| Rysunek 11 - Struktura kosztów w układzie rodzajowym (w %) | 38 |
| Rysunek 12 - Koszty w układzie kalkulacyjnym – autobusy (w tys. zł) | 42 |
| Rysunek 13 - Koszty w układzie kalkulacyjnym – tramwaje (w tys. zł)..... | 43 |
| Rysunek 14 - Struktura aktywów wg stanu na 31.12.2020 r. (w %)..... | 46 |
| Rysunek 15 – Stopień umorzenia środków trwałych i wartości niematerialnych i prawnych (w %) | 48 |
| Rysunek 16 - Struktura pasywów wg stanu na 31 grudnia 2020 r. (w %) | 50 |
| Rysunek 17 - Wskaźniki płynności finansowej w latach 2018-2020..... | 52 |
| Rysunek 18 - Wskaźniki rentowności w latach 2018-2020..... | 52 |
| Rysunek 19 - Wskaźniki zadłużenia w latach 2018-2020..... | 53 |
| Rysunek 20 - Wskaźniki sprawności działania w latach 2018-2020 | 54 |
| Rysunek 21 - Schemat struktury władz Spółki..... | 57 |
| Rysunek 22 - Struktura organizacyjna obowiązująca od 1 stycznia 2020 roku..... | 60 |
| Rysunek 23 - Struktura organizacyjna obowiązująca od 1 lipca 2020 roku..... | 61 |
| Rysunek 24 - Przeciętne zatrudnienie w latach 2003-2020 (w etatach)..... | 62 |
| Rysunek 25 - Przeciętne zatrudnienie w poszczególnych miesiącach 2020 roku (w etatach)..... | 63 |
| Rysunek 26 - Struktura zatrudnienia wg grup zawodowych w roku 2020 (w %)..... | 63 |
| Rysunek 27 - Struktura zatrudnienia według wykształcenia na 1.01.2021 roku (w %) | 64 |
| Rysunek 28 - Przeciętne wynagrodzenie w latach 2013-2020 (w zł)..... | 67 |