

# **SPRAWOZDANIE ZARZĄDU**

z działalności

**Miejskiego Przedsiębiorstwa  
Komunikacji w Łomży sp. z o. o.**

w okresie

**28.02.2020 r. – 31.12.2020 r.**



**kwiecień 2021 r.**

## **Sprawozdanie Zarządu z działalności Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji w Łomży spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w okresie 28.02.2020 r. – 31.12.2020 r.**

Spółka pod firmą Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Łomży spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Łomży powstała na mocy Umowy Spółki z dnia 11.02.2020 r. Repertorium A Nr 2158/2020 Akt Nr 272/2020. Spółka powstała po likwidacji zakładu budżetowego Miasta Łomży przejmując jego należności i zobowiązania oraz wstępując we wszystkie prawa i obowiązki związane z działalnością zakładu. Składniki mienia zakładu stały się majątkiem spółki stanowiąc pokrycie jej kapitału. Pracownicy zakładu stali się pracownikami Spółki.

Postanowieniem z dnia 28.02.2020 r. (Sygn. akt BI.XII NS-REJ.KRS/002064/20674) wydanym przez Sąd Rejonowy w Białymstoku XII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, Spółka została zarejestrowana pod numerem 0000832007.

### **Władze Spółki**

Założyciel (Miasto Łomża) w dniu 11.02.2020 r. dokonał wyboru na 3 – letnią kadencję pierwszego organu Spółki – Rady Nadzorczej w składzie:

1. Jolanta Piszczatowska - Karwowska
2. Piotr Pawłowski
3. Katarzyna Modzelewska

12.02.2020 r. odbyło się pierwsze posiedzenie Rady Nadzorczej, na której na 4 - letnią kadencję powołano jednoosobowy zarząd spółki. Na Prezesa Zarządu powołany został Janusz Franciszek Nowakowski.

### **Struktura kapitałowa na dzień 31 grudnia 2020 r.**

Kapitał zakładowy Spółki wynosi 7.500.000,00 złotych i dzieli się na 7500 udziałów po 1.000,00 złotych każdy. Całość udziałów została objęta przez założyciela i jedynego wspólnika Miasto Łomżę.

### **Działalność Spółki w 2020 roku**

W dniu 28 lutego 2020r. została zawarta między Miastem Łomża a spółką MPK umowa o świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego w gminnych przewozach pasażerskich na okres 10 lat. Zgodnie z jej zapisami spółka jest podmiotem wewnętrznym Miasta (w rozumieniu prawa unijnego), którego ponad 90%

działalności dotyczy zadań powierzonych przez Miasto, w tym wypadku transportu zbiorowego. Operator (MPK w Łomży sp. z o. o.) w ramach umowy wykonuje przewozy zlecone przez Organizatora (Miasto) finansowane w formie rekompensaty. Rekompensata oznacza kwotę pieniężną lub inne korzyści przyznane Operatorowi w związku z realizacją przewozów i wypłacana jest w miesięcznych ratach zgodnie z Rocznym Planem Realizacji Umowy. W umowie zawarto również zapis, że emitentem biletów komunikacji miejskiej jest Miasto Łomża, a Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Łomży sp. z o. o. prowadzi sprzedaż biletów w imieniu i na rzecz Miasta Łomża. Wszelkie wpływy ze sprzedaży biletów są przychodami Miasta.

W umowie określono liczbę planowanych kilometrów pracy przewozowej na rok 2020: 1.367.962 km oraz kwotę rekompensaty z tytułu świadczonych usług:

- Rekompensata należna bez rozsądnego zysku 9.843.251,00 zł
- Rekompensata z rozsądnym zyskiem (bez Vat) 10.053.978,00 zł
- Rekompensata z rozsądnym zyskiem (z Vat) 10.858.297,00 zł
- Miesięczna kwota rekompensaty (z Vat) 1.085.830,00 zł

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Łomży spółka z ograniczoną odpowiedzialnością po zakończeniu roku zobowiązane było do rozliczenia kwoty otrzymanej rekompensaty i wykazania, iż przekazane z budżetu środki zostały wykorzystane w sposób zgodny z przepisami wyłącznie na finansowanie powierzonych usług transportu zbiorowego. W okresie sprawozdawczym wykonano 1.302.610 wozokilometrów, mniej od zaplanowanych o 65.352 km.

Po rozliczeniu rekompensaty za 2020 r. wystąpiła kwota nadwyżki do zwrotu w wysokości 97.887,56 zł netto, o którą skorygowano należną rekompensatę.

W 2020 r. spółka świadczyła swoje usługi w mniejszym niż zazwyczaj zakresie - w związku z ograniczeniami wynikającymi z okresu epidemicznego. Przez większość okresu sprawozdawczego autobusy kursowały według rozkładu wakacyjnego - z ograniczoną liczbą linii i częstotliwością przejazdów. Konsekwencją tego była konieczność zmniejszenia zatrudnienia - zwłaszcza wśród kierowców. Dużemu ograniczeniu uległy również usługi dodatkowe, głównie wynajmy i reklamy.

Ponieważ przychody ze sprzedaży biletów są przychodami Miasta, zaś Spółka otrzymuje z budżetu Miasta rekompensatę za swoje usługi (skalkulowaną, jako różnicę pomiędzy poniesionymi kosztami usług publicznych, a osiągniętymi przychodami), dlatego udało się uniknąć poważniejszych problemów. Czynnikiem sprzyjającym była też niższa cena paliwa w 2020 r.

## Istotne czynniki ryzyka

Zapisy podpisanej 28.02.2020 r. „Umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu zbiorowego w gminnych przewozach pasażerskich” (tzw. umowy przewozowej) zawartej na okres 10 lat zabezpieczają funkcjonowanie spółki w obszarze finansowym. Dzięki szczególnemu statusowi podmiotu wewnętrznego Miasta, MPK z jednej strony zyskuje pewną niezależność w działaniu – w porównaniu do zakładu budżetowego, z drugiej zaś może funkcjonować w stabilnych warunkach zaspokajając potrzeby mieszkańców, bez obaw realizując nakładane przez Miasto zadania.

Z dniem 31.12.2020 r. został podpisany aneks do „Umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu zbiorowego w gminnych przewozach pasażerskich” na 2021 r. Aneks uwzględnia zmiany:

- Dopasowanie wysokości rekompensaty do środków w budżecie po ostatniej zmianie.
- Zmniejszenie liczby wozokilometrów i linii oraz zaktualizowane rozkłady jazdy.
- Ilości porozumień, jakie będą obowiązywać od 1 stycznia 2021 r.

Powyższe zmiany podyktowane były:

- Brakiem przedłużenia porozumień międzygminnych z gminami: Łomża, Nowogród, Zbójna oraz Wizna,
- Zmniejszeniem budżetu na 2021 r. z przeznaczeniem na lokalny transport zbiorowy kwoty 12.600.000,00 zł brutto. Było to o 300.000,00 zł mniej niż budżet na komunikację miejską na rok 2020 oraz o 1.647.795 zł mniej niż w przygotowanym zgodnie z umową przewozową Rocznym Planie Realizacji Umowy na 2021 r. (Roczny Plan Realizacji Umowy).

Konsekwencją zmniejszenia zaplanowanego jesienią 2020 r. przez Organizatora budżetu na 2021 r. było przygotowanie zmniejszenia kosztów, jakie MPK musi osiągnąć w wyniku likwidacji wszystkich linii pozamiejskich (szacowane na około 1 mln zł). Wiązało się to z koniecznością zaplanowania zmniejszenia zatrudnienia.

Ograniczenia wprowadzone w powyższym zakresie i wynikające z przyznanych środków finansowych mogły się okazać niewystarczające, ponieważ w większości redukują koszty zmienne. Przy mniejszej liczbie kilometrów udział kosztów stałych jest bardziej znaczący, dlatego w takiej sytuacji konieczne jest uwzględnienie dalszych redukcji oraz korekt w rozkładach.

Likwidacja i skrócenie linii pozamiejskich wynikało z faktu, że gminy: Łomża, Nowogród, Zbójna i Wizna nie chciały zapłacić tyle, ile oczekiwało miasto Łomża za funkcjonowanie linii zamiejskich MPK w 2021 r na rzecz mieszkańców tych gmin. Ostatecznie strony nie doszły do porozumienia, a Gminy uruchomiły połączenia autobusowe głównie przy pomocy należącej do samorządu województwa podlaskiego spółki PKS Nova.



W ramach zagrożeń należy podkreślić dyskryminację finansową komunikacji miejskiej wynikającą z aktualnych przepisów ustawowych oraz rozporządzeń:

- **Ulgi Ustawowe** (O zawarciu umowy określającej zasady przekazywania Dopłaty ubiegać się może wyłącznie przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, w transporcie drogowym (dalej, jako „Przewoźnik”), który wykonuje regularne przewozy osób na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2140), z wyłączeniem przewozów realizowanych w komunikacji miejskiej.)
  - **Komunikacja zamiejska: refundacja honorowania ulg ustawowych**
  - **Komunikacja miejska: Ustawowy brak refundacji**
- **Dofinansowanie do nierentownych przewozów** (Ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej)
  - **Komunikacja zamiejska: Ustawowe dofinansowanie**
  - **Komunikacja miejska: Ustawowy brak dofinansowania**
- **Rekompensata za ograniczenie pojemności autobusów** (art. 15zzzzl5 ustawy z 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych t.j. Dz.U. z 2020 r. poz. 1842, ost.zm. Dz.U. z 2021 r. poz. 159)
  - **Komunikacja zamiejska: Ustawowa rekompensata**
  - **Komunikacja miejska: Ustawowy brak rekompensaty**

Przy tak rozbudowanym wsparciu finansowym komunikacji zamiejskiej oraz w związku z drastycznym spadkiem pasażerów (związanym z sytuacją pandemiczną), trudno jest konkurować z ofertą przewoźników funkcjonujących w ramach komunikacji międzymiastowej. Dodatkowo należy wspomnieć, że MPK w Łomży sp. z o. o. celem realizacji przewozów miejskich musi dysponować autobusami wyposażonymi w szereg dodatkowych wymaganych przez Organizatora systemów i udogodnień pasażerskich, które zdecydowanie podnoszą koszt funkcjonowania.

Do maja 2021 r. ma powstać koncepcja, aby uwolniony z Gmin potencjał MPK - autobusy i ludzie - służyć mieszkańcom i został wykorzystany do obsługi, również nowo zbudowanych, dużych osiedli w obrębie ulic: Sybiraków i Szmaragdowej. Koncepcja uwzględni dojazd do ogródków działkowych, ze względu na potrzeby seniorów, i zostanie skonsultowana z radami osiedli i zarządami ogrodów.

W dniu 21.10.2020 r., pomiędzy Województwem Podlaskim i Miastem Łomża została podpisana Umowa nr UDA-RPPD.05.04.01-20-0038/20-00 o dofinansowanie projektu pn. „Zrównoważona mobilność miejska w Łomży” (nr Projektu WND-RPPD.05.04.01-20-0038/20 w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2014-2020 Osi Priorytetowej V. Gospodarka niskoemisyjna. Działanie 5.4 Strategie niskoemisyjne. Poddziałanie 5.4.1 Strategie niskoemisyjne z wyłączeniem BOF.). W ramach tego projektu Organizator planuje m.in. zakupić 2 autobusy elektryczne oraz 11 autobusów CNG, które mają być przekazane do użytkowania przez MPK w Łomży sp. z o.o., jako jednemu z podmiotów odpowiedzialnych za realizację w/w projektu. Zgodnie z umową trwałość projektu powinna być zachowana do 30.12.2027 r ( tj. 5 lat od daty płatności końcowej).

Realizacja projektu „Zrównoważona mobilność miejska w Łomży” jest ściśle związana z transportem publicznym w Łomży i wpłynie na funkcjonowanie MPK w Łomży sp. z o. o. m. in:

- „Umowa o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu zbiorowego w gminnych przewozach pasażerskich” jest załącznikiem w/w projektu
- Realizowany projekt ma m.in. zapewnić „szersze wykorzystanie bardziej efektywnego transportu publicznego oraz niezmotoryzowanego indywidualnego (Kryteria formalne II stopnia, pkt 2). Redukcja linii i rozkładów jazdy a zarazem zmniejszanie rocznego planu wozokilometrów nie wpisuje się w rozwój transportu zbiorowego.
- W ramach osiągnięcia założeń projektu należy zachęcić mieszkańców Łomży do przejścia z prywatnych samochodów na transport publiczny. Można to osiągnąć jedynie przez rozbudowę połączeń komunikacyjnych, zwiększenie częstotliwości przejazdów komunikacją miejską.
- Rezultatem w/w projektu jest w przypadku zakupu autobusów redukcja emisji CO<sub>2</sub>. Miasto Łomża może maksymalnie wykorzystać ten rezultat, jeśli równocześnie zostaną wyeliminowane z ruchu niepotrzebne przejazdy samochodami prywatnymi. Jest to możliwe jedynie pod warunkiem zwiększenia atrakcyjności i dostępności do transportu zbiorowego.

## Wyniki finansowe

Na dzień 31.12.2020 r. sporządzone sprawozdanie finansowe wykazało zysk w wysokości 266.464,73 zł. Podstawowe wielkości ekonomiczne ujęte w sprawozdaniu finansowym Spółki przedstawia poniższa tabela.

Koszt wozokilometra za 2020 r. wyniósł 7,61 zł (w tym 7,42 zł koszty rodzajowe).

Zestawienie przychodów i kosztów za okres 28.02 -31.12.2020 r.		
L.p.	Rodzaj kosztów	Wartość (zł)
1.	Amortyzacja	684 848,91
2.	Zużycie materiałów i energii	2 153 063,42
3.	Usługi obce	793 617,33
4.	Podatki i opłaty	136 570,25
5.	Wynagrodzenia	4 466 026,83
6.	Świadczenia na rzecz pracowników	1 046 924,10
7.	Pozostałe koszty	231 929,67
8.	Pozostałe koszty operacyjne	243 380,66
9.	Rozliczenia międzyokresowe	150 523,28
<b>Razem koszty</b>		<b>9 906 884,45</b>
L.p.	Rodzaj przychodów	Wartość
1.	Sprzedaż podstawowa - usługi autobusowe	9 956 091,14
2.	Sprzedaż pozostałych usług	80 964,01
3.	Przychody finansowe	965,46
4.	Pozostałe przychody operacyjne	278 215,57
<b>Razem przychody</b>		<b>10 316 236,18</b>
<b>Wynik finansowy brutto</b>		<b>409 351,73</b>
<b>Podatek dochodowy</b>		<b>142 887,00</b>
<b>Wynik finansowy netto</b>		<b>266 464,73</b>



W strukturze poniesionych kosztów dominują wynagrodzenia, wraz z pochodnymi stanowiąc ponad 55% ogółu. Wysokość tego wskaźnika jest charakterystyczna dla działalności usługowej, gdzie najważniejszy jest kapitał ludzki.

Koszty eksploatacji, stanowiące łącznie około 30% były niższe od przewidywanych – ze względu na ograniczenie usług jak też wspomniane wcześniej niższe ceny paliw.

<b>Struktura poniesionych kosztów za okres 28.02 -31.12.2020 r.</b>			
<b>L.p.</b>	<b>Rodzaj kosztów</b>	<b>Wartość (zł)</b>	<b>Struktura kosztów</b>
1.	Amortyzacja	684 848,91	6,91%
2.	Zużycie materiałów i energii	2 153 063,42	21,73%
3.	Usługi obce	793 617,33	8,01%
4.	Podatki i opłaty	136 570,25	1,38%
5.	Wynagrodzenia	4 466 026,83	45,08%
6.	Świadczenia na rzecz pracowników	1 046 924,10	10,57%
7.	Pozostałe koszty	231 929,67	2,34%
8.	Pozostałe koszty operacyjne	243 380,66	2,46%
9.	Naliczone rezerwy na zobowiązania	150 523,28	1,52%
<b>Razem koszty</b>		<b>9 906 884,45</b>	<b>100,00%</b>

W strukturze przychodów największy udział ma rekompensata wypłacana przez Miasto. Ponieważ jak wspomniano wcześniej przychody ze sprzedaży biletów zasilają bezpośrednio budżet Miasta, większość kosztów pokrywana jest z tych przychodów. Ponieważ przychody ze sprzedaży biletów spadły o około 60% w stosunku do poprzednich lat (w związku z okresem epidemii) przyjęcie rozwiązania, w którym spółka uzyskuje należne przychody niezależnie od zewnętrznych trudności okazało się nad wyraz korzystne.

Co prawda nie udało się również zrealizować zaplanowanych przychodów z pozostałej działalności, jednak w całości nie jest to kwota istotna, co przedstawiono w poniższej tabeli.



L.p.	Przychody netto ze sprzedaży usług	Za rok obrotowy (zł)	Udział w przychodach ogółem
1.	Publiczny transport zbiorowy	9 956 091,14	99,19%
2.	Wynajem autobusów	9 619,86	0,10%
3.	Wynajem miejsc parkingowych	11 780,00	0,12%
4.	Udostępnianie powierzchni reklamowych	49 580,01	0,49%
5.	Usługi warsztatowe	9 760,56	0,10%
6.	Usługi myjni autobusowej	223,58	0,00%
	<b>Razem</b>	<b>10 037 055,15</b>	<b>100,00%</b>

Z corocznych danych MPK wyłania się powolny spadek liczby pasażerów. Najwięcej było w 2012 r., kiedy sprzedano 676 569 biletów. Jeśli pod uwagę weźmiemy dochód z biletów, to najlepszy był 2013 rok. Tego roku wartość netto sprzedanych biletów wyniosła 3 983 041, 37 zł (biletów sprzedano 595 519). Do 2016 roku na podobnym poziomie utrzymywała się ilość pasażerów i wpływy z biletów. Od 1 listopada 2017 roku, zgodnie z obietnicą z kampanii kandydata Mariusza Chrzanowskiego, seniorzy 60+ jeżdżą bezpłatnie. Przywilej wprowadzono pod koniec roku, więc w wynikach nastąpił niewielki spadek. Sprzedano 585 690 biletów o wartości netto 3.610.089,08 zł. W kolejnym 2018 roku, w całości obowiązywania zwolnienia, do 500 323 szt. spadła ilość sprzedanych biletów o wartości netto 3.158.768,78 zł (- 451.320,30 zł). Od 1 października 2019 roku młodzież szkolna uzyskała prawo przejazdów autobusami MPK bez biletu. Wpływy na koniec roku wyniosły 2.848.117,78 zł przy sprzedanych 465 072 biletach. W roku 2020 nastąpił ogromny spadek przewożonych pasażerów i sprzedawanych biletów. Od początku roku młodzież jeździła bezpłatnie. Dodatkowo od marca z różnym natężeniem z racji pandemii obowiązywał lockdown - sprzedano tylko 244 793 biletów na kwotę 1 308 637,56 zł.

Patrząc na ilość sprzedanych biletów miesięcznych, to podobnie jak z biletami pojedynczymi do 2016 roku ich liczba była względnie stała i wynosiła około 22 000 biletów. W roku 2017 zaczął się powolny spadek: 20266 (2017), 18436 (2018), 13988 (2019) i tylko 6157 w 2020 r.

MPK Łomża na podstawie sprzedaży biletów i własnych badań napełnienia oraz analiz szacuje, że w 2017 przewiozła około 3,6 mln pasażerów, 2018 - 4,35 mln, **2019 - 4,5 mln, a w roku 2020 ok. 2 mln pasażerów.**

## Inwestycje

W 2020 r. Spółka zrealizowała inwestycje na kwotę 96.526,82 zł:

- wymieniono zużyty węzeł cieplny ponosząc koszt 74.950,50 zł.
- zakupiono używany ciągnik Ursus wykorzystywany w pracach warsztatowych za kwotę 21.576,32 zł.

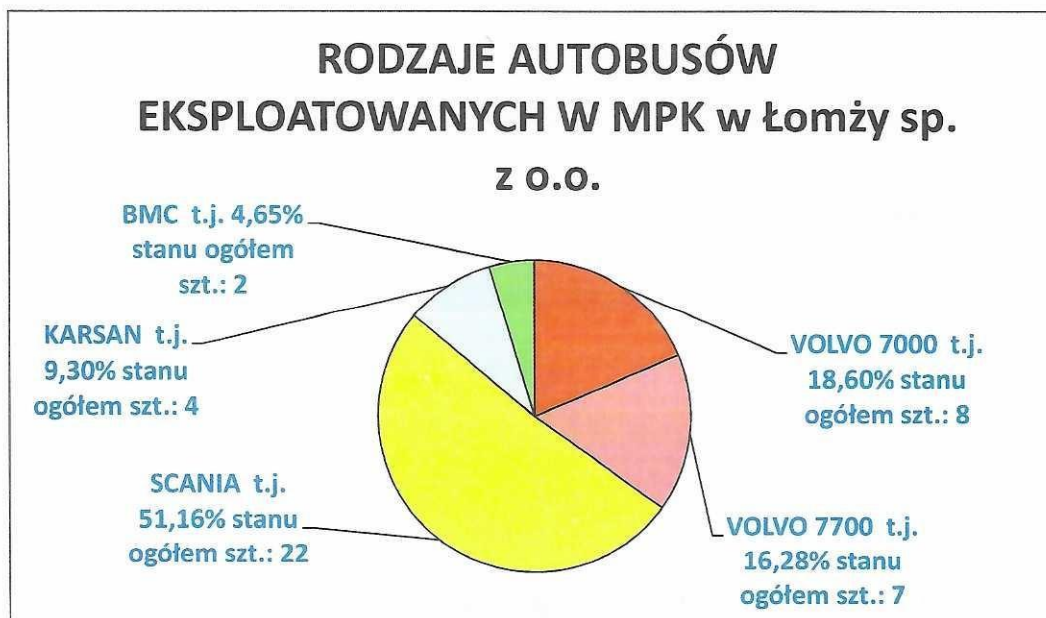
Stan inwentarzowy środków trwałych zmniejszył się o 166.368,83 zł – likwidację:

- niesprawnego węzła cieplnego (44.233,23 zł) oraz
- dwóch ponad dwudziestoletnich autobusów Autosan H-9 (122.135,60 zł).

## Stan taboru

MPK w Łomży na dzień 31.12.2020 r. posiadała:

- 8 szt. Volvo 7000 (12 – metrowe)
- 7 szt. Volvo 7700 (12 – metrowe)
- 22 szt. Scania 4X2 OmniCity (12 – metrowe)
- 4 szt. Karsan Jest+ (5,8 – metrowe)
- 2 szt. BMC Neocity (8,5 – metrowe)



Łącznie 43 autobusy o jednorazowej pojemności 3988 miejsc pasażerskich w tym:

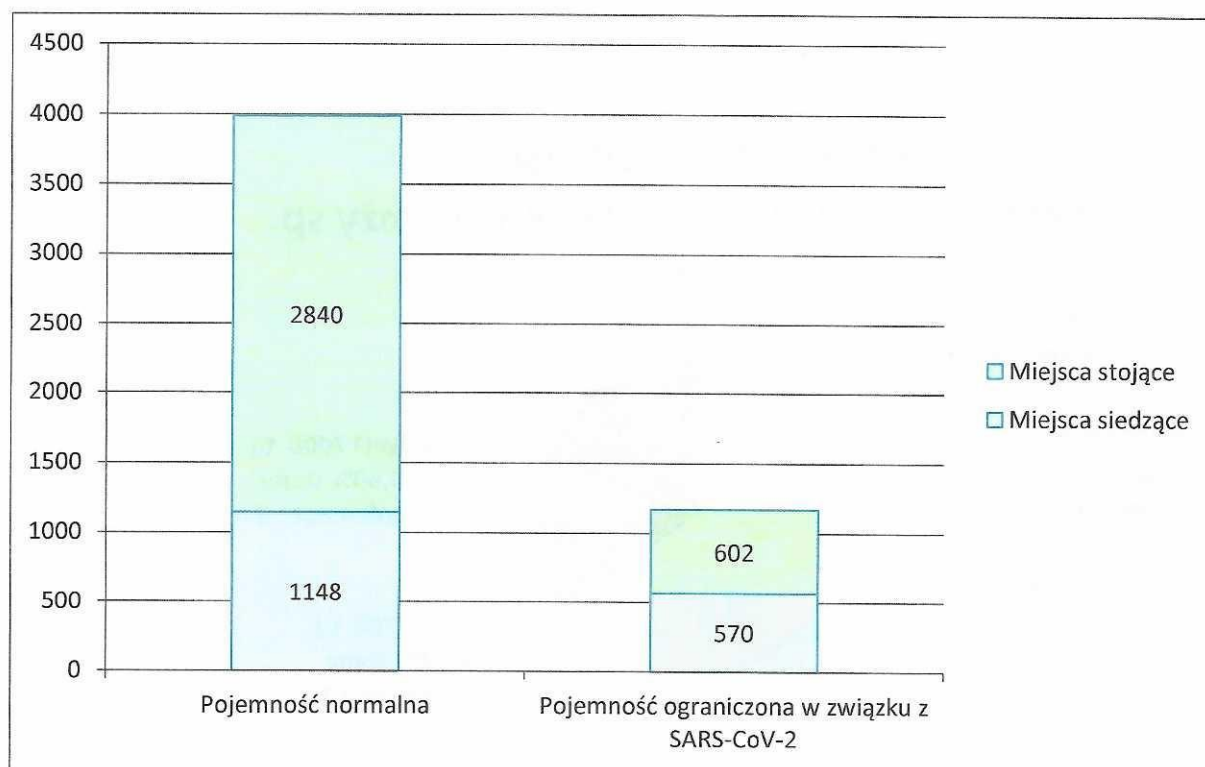
- 1148 miejsc siedzących
- 2840 miejsc stojących

W związku z wystąpieniem stanu epidemii wprowadzono nowe limity w transporcie zbiorowym oraz pojazdach samochodowych przeznaczonych do przewozu więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą. Danym środkiem transportu albo pojazdem można przewozić, w tym samym czasie, nie więcej osób niż wynosi 50% liczby miejsc siedzących albo **30% liczby wszystkich miejsc siedzących i stojących określonych w dokumentacji technicznej lub dokumentacji techniczno-ruchowej dla danego typu środka transportu albo pojazdu przy jednoczesnym pozostawieniu w środku transportu albo pojeździe, co najmniej 50% miejsc siedzących.**

**Uwzględniając te ograniczenia sanitarne 43 autobusy mogły jednorazowo przewieźć 1172 pasażerów w tym:**

- **570 miejsc siedzących** – tj nie więcej niż 50% miejsc siedzących w każdym autobusie ( np. 29 miejsc siedzących należało zredukować do 14 miejsc siedzących dostępnych dla pasażera)
- **602 miejsc stojących** (30% wszystkich miejsc minus dostępne miejsca siedzące)

Różnice w napełnieniu przedstawia tabela:



W praktyce oznaczało to konieczność wysyłania dodatkowych autobusów (szczególnie w okresie wznowienia nauki szkolnej) celem przewiezienia tej samej ilości pasażerów, którzy w normalnych warunkach zmieściliby się w 1 pojeździe.



Strukturę wiekową taboru przedstawia poniższa tabela:

## STRUKTURA WIEKOWA AUTOBUSÓW

MPK w Łomży sp. z o. o.

stan na dzień 31.12.2020 r.

WIEK W LATACH:	ILOŚĆ	Udział procentowy	Łączny wiek
20	5	t.j. 11,63% stanu ogółem	100
19	1	t.j. 2,33% stanu ogółem	19
18	1	t.j. 2,33% stanu ogółem	18
17	1	t.j. 2,33% stanu ogółem	17
16	1	t.j. 2,33% stanu ogółem	16
15	6	t.j. 13,95% stanu ogółem	90
9	22	t.j. 51,16% stanu ogółem	198
3	4	t.j. 9,30% stanu ogółem	12
1	2	t.j. 4,65% stanu ogółem	2
RAZEM:	43	t.j. 100,00% stanu ogółem	472
Średni wiek autobusu w MPK w Łomży (w latach): 11,0			

W 2020 r. MPK przygotowało dokumentację do ogłoszenia przetargu na sprzedaż 5 szt. najstarszych autobusów volvo. Jednak oferty cenowe, które wpłynęły po ogłoszeniu przetargu były za niskie w stosunku do wartości technicznej tych autobusów (autobusy te są nadal eksploatowane na liniach miejskich). Ostatecznie postanowiono odstąpić od sprzedaży tych pojazdów z przeznaczeniem ich na części zamienne w sytuacji poważniejszych usterek innych autobusów tego samego modelu (10 szt.).

Podział posiadanych autobusów ze względu na spełnianie norm środowiskowych:

- EURO 2 – 7 szt.
- EURO 3 – 8 szt.
- EURO 5/EEV – 22 szt.
- EURO 5 – 4 szt.
- EURO 6 – 2 szt.

Wszystkie autobusy posiadają silniki wysokoprężne zasilane odsiarczonym olejem napędowym (ON).



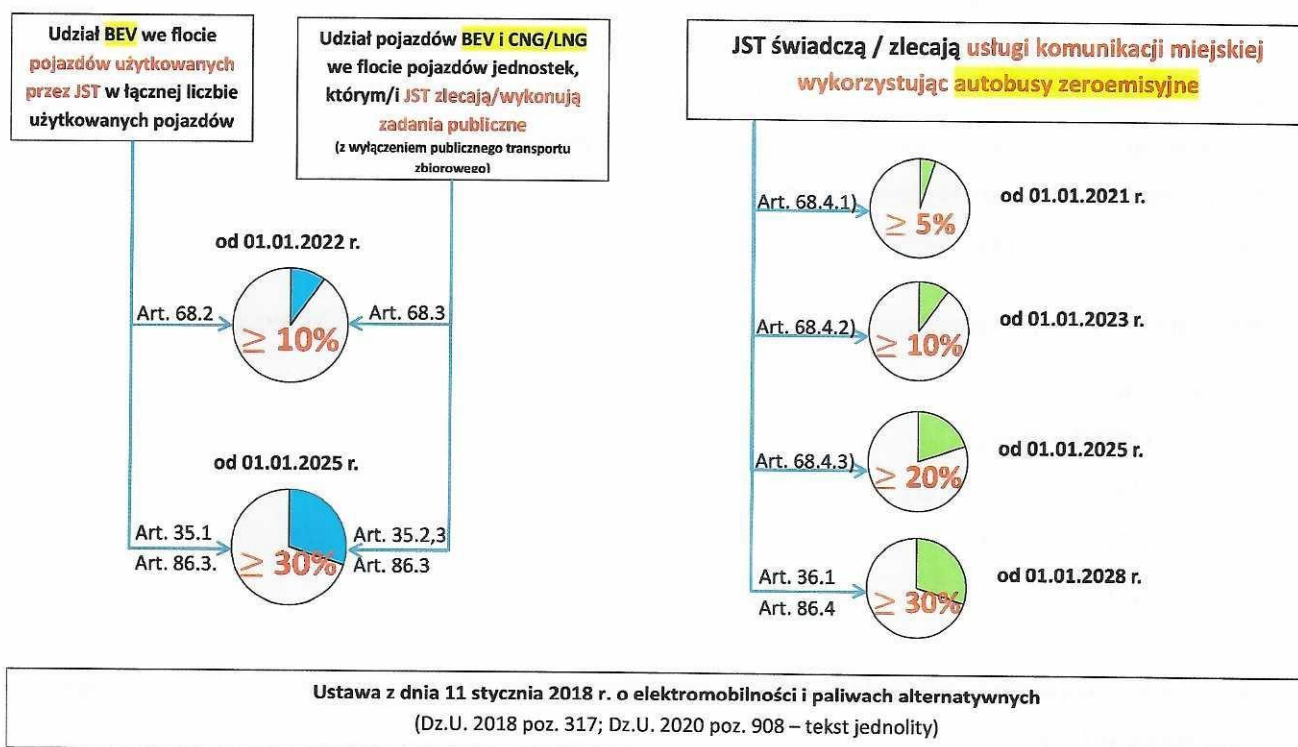
Równocześnie należy podkreślić szereg zmian prawnych oraz zmian preferencji rodzaju paliwa. Najnowsze planowane zmiany w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych wprowadzają dodatkowe restrykcje inwestycyjne m.in. po art. 68 dodaje się art. 68a-68g w brzmieniu:

- Art. 68a. 1. Zamawiający zapewnia, aby:
  - 3) **udział autobusów**, zaliczanych do kategorii M3, o której mowa w art. 4 ust. 1 lit. a rozporządzenia 2018/858, klasy I i klasy A, o których mowa w art. 3 pkt 2 i 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz. Urz. UE L 200 z 31.07.2009 r., str. 1, z późn. zm.5)), **wykorzystujących do napędu paliwa alternatywne, w całkowitej liczbie autobusów objętych zamówieniami, o których mowa w art. 68b, zastrzeżeniem, że połowa tego udziału ma być osiągnięta przez autobusy zeroemisyjne, wynosił co najmniej:**
    - od dnia 2 sierpnia 2021 r. do dnia 31 grudnia 2025 r. - co najmniej 32%,
    - od dnia 1 stycznia 2026 r. do dnia 31 grudnia 2030 r - co najmniej 46%.

Oznacza to, że po zakupie planowanych 11 autobusów CNG Miasto Łomża będzie zobowiązane do zakupu dodatkowo 4 autobusów zeroemisyjnych (elektrycznych lub wodorowych).

Równocześnie autobusy CNG nie mogą być zaliczane do pojazdów zeroemisyjnych i osiągnięcia wymaganego ustawą elektromobilności i paliwach alternatywnych wskaźników jak na schemacie poniżej:

## JEDNOSTKI SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO > 50 000 MIESZKAŃCÓW



W warunkach Łomży oznacza to konieczność posiadania autobusów zeroemisyjnych (elektrycznych) przy aktualnie posiadanym taborze 43 pojazdów) w ilościach:

- od 01.01.2021 r. - 2 sztuki (planowany przez UM zakup w 2021 r. 2 autobusów elektrycznych)
- od 01.01.2023 r. - 4 sztuki
- od 01.01.2025 r. - 9 sztuk
- od 01.01.2028 r. - 13 sztuk

## Sytuacja kadrowa

Stan zatrudnienia na 31.12.2020 r. przedstawia poniższa tabela.

L.p.	Wyszczególnienie	Zatrudnienie na 31.12.2020 r.
1.	Pracownicy umysłowi	18,00
2.	Pracownicy na stanowiskach robotniczych	72,00
	w tym kierowcy:	58,00
3.	Osoby przebywające na urloпах bezpłatnych i wychowawczych	2,00
Razem		92,00

## Zagrożenia koronawirusem SARS-CoV-2

Ograniczenia wprowadzone pod koniec marca 2020 r. tj. 50% miejsc siedzących spowodowały, że liczba pasażerów, którzy mogli jednocześnie podróżować komunikacją miejską, została obniżona o ok. 75% - 80%.

Od 18 maja 2020 r. limit wynosił: połowę miejsc siedzących lub 30 proc. liczby wszystkich miejsc siedzących i stojących (w tym przypadku jednak połowa miejsc siedzących musi pozostać wolna).

W miesiącu wrzesień – październik 2020 r., kiedy uczniowie wrócili do szkół znacznie zwiększyliśmy liczbę wykonanych kilometrów – zarówno ze względu na przywrócenie rozkładów szkolnych, ale też konieczność wprowadzenia dodatkowych „bisowych” kursów na wielu liniach, gdzie liczba pasażerów przekraczała normy określone przepisami na czas

epidemii. Konieczność wysyłania kilku autobusów tam, gdzie do tej pory wystarczał jeden wpłynęło na poziom kosztów jednak utrzymanie bezpieczeństwa sanitarnego było i będzie jednym z naszych głównych priorytetów.

Działania i nakłady finansowe MPK w Łomży sp. z o. o. w okresie zagrożenia koronawirusem SARS-CoV-2:

- Zwiększone zakupy i rozdanie dodatkowych środków dezynfekujących do każdego autobusu dla kierowców oraz do każdego pomieszczenia biurowego celem indywidualnego dodatkowego zabezpieczania sanitarnego,
- Wydzielenie stref bezpieczeństwa kierowców oddzielających przestrzeń pasażerską,
- Wprowadzenie sprzedaży biletów w pełnym zakresie poprzez aplikacje mobilne (GoPay oraz MPay), wstrzymanie sprzedaży biletów bezpośrednio przez kierowców, wprowadzenie dodatkowych punktów sprzedaży biletów (w sklepach i kioskach), sprzedaż internetowa,
- Zwiększenie częstotliwości dezynfekcji poręczy, kasowników
- Montaż dezynfektorów przy wszystkich wejściach w MPK w Łomży sp. z o.o.
- Zlecenia firmie zewnętrznej dezynfekcji autobusów preparatem Virkon S,
- Ozonowanie wypożyczonym ozonatorem a następnie zakup 3 ozonatorów i codzienne ozonowanie wnętrza wszystkich autobusów,
- Zakup 3 jonizatorów do stałej dezynfekcji i filtrowania powietrza pomieszczeń (kierowców, mechaników oraz hol biura), w których przebywa rotacyjnie najwięcej osób i pracowników.
- Zamówiono 4 jonizatory samochodowe do autobusów Karsan (ze względu na brak zamkniętej kabiny kierowcy)

Aby poprawić bezpieczeństwo w tym zakresie będziemy inwestować w:

- Zabudowy kabin kierowców (daje to gwarancję bezpieczeństwa przed zarażeniem kierowców i ewentualnym brakiem pracowników przy powtórzeniu się pandemii).
- Wyposażenie pojazdów w skuteczne i sprawne systemy oczyszczania powietrza (filtry HEPA, jonizatory itp.).
- Wyposażenie w elementy pozwalające na bezpośrednią i skuteczną dezynfekcję pojazdów (np. poręcze pokryte powłokami antybakteryjnymi, ze stali szlachetnej).

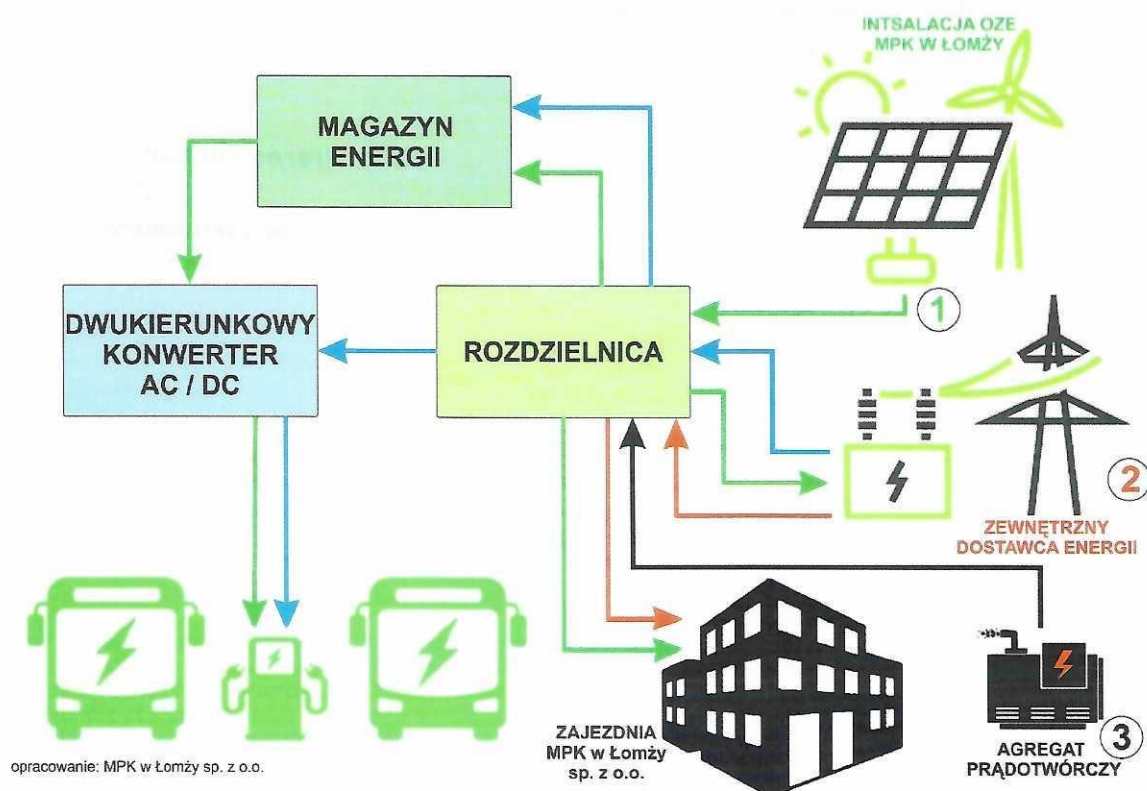
Zwiększone koszty ochrony sanitarnej pracowników oraz pasażerów, a także planowane działania zapobiegawcze i inwestycyjne będą generować dodatkowe koszty zarówno dla Organizatora jak i Operatora w kolejnych miesiącach a nawet latach. Należy spodziewać się, że tego typu wydatki będą wręcz obligatoryjne.



## Przewidywany rozwój Spółki

W 2021 r. nastąpi ograniczenie współpracy miasta Łomży z sąsiednimi gminami w zakresie realizacji transportu zbiorowego na ich terenie (realizowana dotychczas na podstawie porozumień, które zostały wypowiedziane). Zmniejszy się ilość kilometrów pozamiejskich jednak planowana jest rozbudowa tras i częstotliwości kursowania autobusów na poszczególnych liniach w granicach administracyjnych miasta, co pozwoli z jednej strony wykorzystać potencjał i zasoby spółki, a z drugiej lepiej zaspokajać potrzeby mieszkańców.

Planowa jest w 2021 r. realizacja wspomnianego wcześniej projektu „Zrównoważona mobilność miejska w Łomży” w zakresie dostawy 2 autobusów elektrycznych oraz dedykowanej do nich stacji ładowania z wykorzystaniem posiadanej przez MPK instalacji OZE.



Równocześnie niezbędna będzie modernizacja infrastruktury na zajezdni MPK w zakresie dostosowania budynków warsztatu i myjni do obsługi autobusów zero i niskoemisyjnych. Konieczne będzie też przeprojektowanie planowanej konstrukcji pod panele fotowoltaiczne nad placem manewrowym zajezdni oraz przygotowanie pod rozbudowę instalacji OZE celem zwiększenia wykorzystania energii odnawialnej do zasilania planowanych autobusów elektrycznych.



Największym zagrożeniem w obecnym okresie dla wszystkich podmiotów są konsekwencje epidemii Covid 19. Ze względu na zakres działalności i sposób jej finansowania w ostatnim roku Spółka odczuła je w dość ograniczonym stopniu. Oczywiście sytuacja może się zmienić, a MPK będzie zmuszone do uwzględniania w swojej działalności zmiennych warunków wymuszonych obostrzeniami epidemicznymi. Zarząd nie przewiduje w 2021 roku innych zagrożeń dla działalności Spółki i ocenia ryzyko ewentualnych niekorzystnych zmian na rynku, jako niskie.

#### **Wnioski do Zgromadzenia Wspólników**

Zarząd Spółki wnosi do Zgromadzenia Wspólników o zatwierdzenie sprawozdania z działalności Zarządu za rok 2020 i udzielenie absolutorium Zarządowi.

Ponadto Zarząd proponuje, aby zysk wykazany w sprawozdaniu finansowym za rok 2020 przeznaczyć w całości na kapitał zapasowy spółki.

Łomża, dnia 09.04.2021r.

Prezes Zarządu  
  
Franciszek Nowakowski