ZAŁOŻENIA DO PROJEKTU PLANU RZECZOWO – FINANSOWEGO MIEJSKIEGO ZAKŁADU KOMUNIKACJI W GORZOWIE WIELKOPOLSKIM SP. Z O.O. NA ROK 2024

Gorzów Wielkopolski – listopad 2023

W zakresie projektu planu rzeczowo-finansowego na rok 2024, poniżej przedstawiono przyjęte założenia.

Planowana wysokość rekompensaty na 2024 rok została przekazana do Urzędu Miasta 25.09.2023r. (pismo DN-07/69/2023) w kwocie 79,7 mln zł netto, zaktualizowana dnia 18.10.2023r. (pismo DN-07/72/2023) w wyniku zmiany pracy przewozowej do kwoty netto 80,5 mln zł. Szacowana pierwotnie wysokość rekompensaty została następnie obniżona przez WGT o 224 525 zł netto tj. do kwoty netto 80 230 000 zł (e-mail z dnia 06.11.2023r.), a ostatecznie zwiększona do kwoty netto 80 400 000 zł, tj. o 170 000 zł (e-mail z dnia 09.11.2023r.).

I. Założenia o charakterze finansowym

1. **Inflacja** - założono wskaźnik wzrostu ogólnego poziomu cen w wysokości 6,6%, na bazie danych projektowanych przez Ministerstwo Finansów według założeń do Projektu budżetu państwa na 2024 z dn.13.06.2023r.

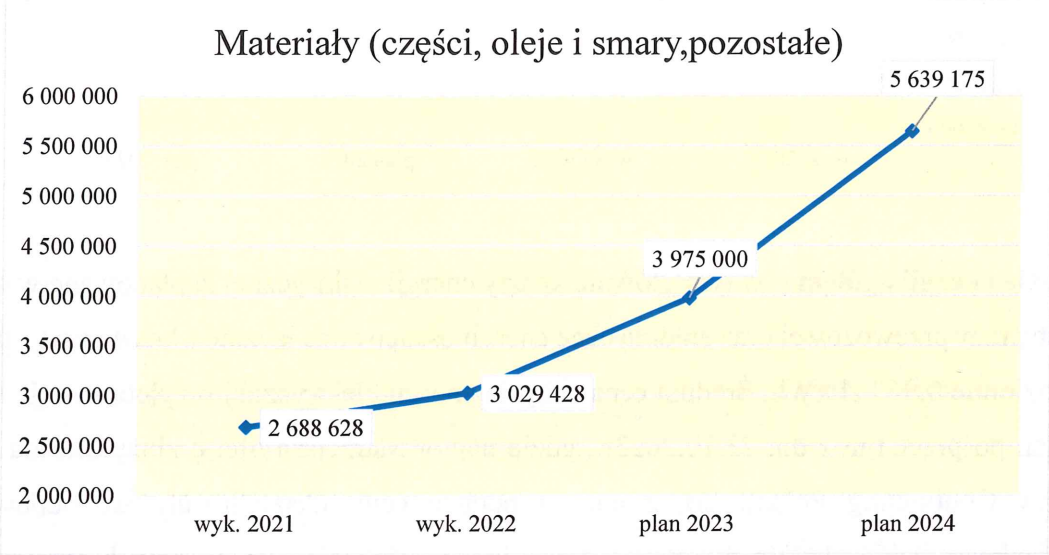
	2023	2024*)	Odch.	%
Inflacja	plan 2023	plan 2024	2024/2023	2024/2023
wskaźnik inflacji (wyk. GUS; prog./założenia MF)	112,00%	106,60%	-5,40%	95,18%

** Planowany wskaźnik inflacji na 2023 i 2024 wg założeń do projektu budżetu państwa na 2024 (dane MF z dn.13.06.2023r.)*

2. **Materiały** (oleje, smary, ogumienie oraz części zamienne) – zaplanowano na poziomie wyższym niż plan 2023r. Różnica 1 664 175 zł, jest odzwierciedleniem stanu technicznego taboru autobusowego, w tym głównie konieczności utrzymania sprawności technicznej wozów autobusowych (planuje się remont czterech silników oraz czterech tylnych mostów i trzech skrzyń biegów, wymiany dwóch sterowników napędu hybrydowego). Jednak na wzrost kosztów bieżącego utrzymania autobusów ma wpływ przede wszystkim znaczny wzrost cen płynów eksploatacyjnych (w tym głównie: AdBlue oraz gazów do klimatyzacji). W zakresie taboru tramwajowego, ze względu na zakończony okres gwarancji na nowe wozy tramwajowe, przyjęto wzrost kosztów bieżącej obsługi. Ponadto wzrost kosztów związany jest z wprowadzeniem dodatkowej linii tramwajowej nr 4 łączącej Dworzec PKP z krańcówką na ul.Fieldorfa-Nila, co jest związane z koniecznością utrzymania gotowości technicznej dla większej liczy wozów tramwajowych, a to będzie się wiązało ze wzrostem kosztów materiałów zużywanych w bieżącej eksploatacji tramwajów. Natomiast zakres obsługi wynika wprost z otrzymanej od producenta – firmy PESA, instrukcji utrzymania tramwajów typu Twist 2015N. Uwarunkowaniem danej sprawności technicznej tramwajów w okresie ich eksploatacji, jest przestrzeganie w odpowiednich czasookresach lub po przejechaniu przez

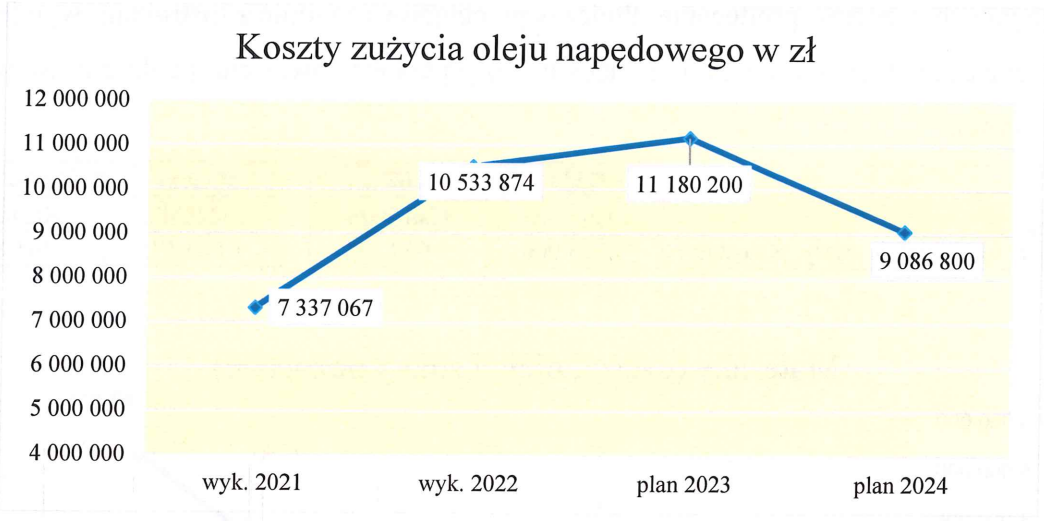
tramwaj zakładanej liczby kilometrów, przeglądów okresowych (OT-1, OT-2, OT-3 i OT4), wynikających z zaleceń producenta. Podczas przeglądów (zgodnie z instrukcją) wymienia się zużywające się elementy (klocki hamulcowe, ślizgi pantografów, ślizgi pudła tramwaju, oleje, filtry i inne).

	2023	2024	Odch.	%
Materiały	plan 2023	plan 2024	2024/2023	2024/2023
Materiały (części, oleje i smary, pozostałe)	3 975 000	5 639 175	1 664 175	141,87%



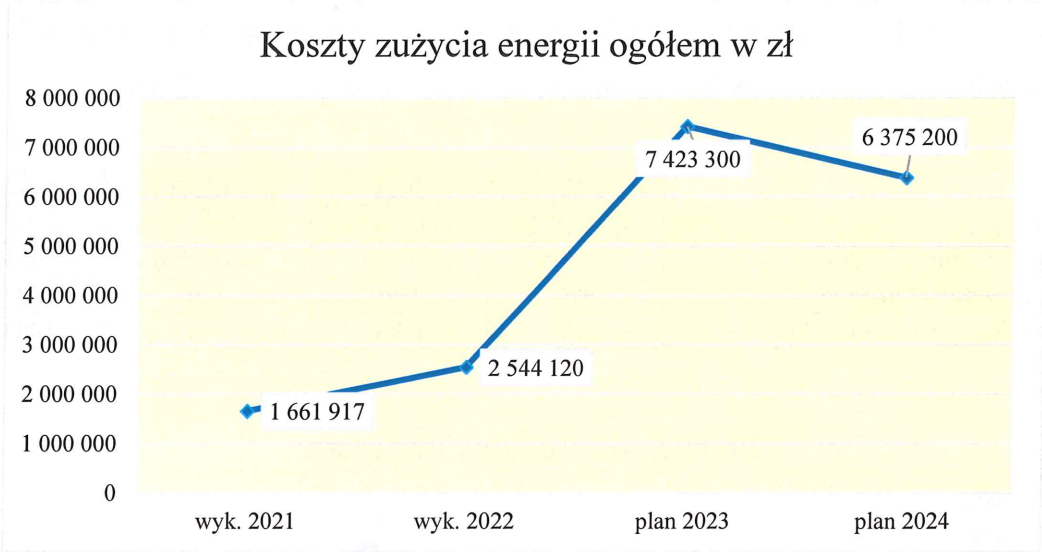
3. **Olej napędowy** – koszt zaplanowano w oparciu o plan pracy przewozowej, średnie zużycie na poziomie 42,60 l/100 km oraz średnią cenę za 1 litr na poziomie 6,00 zł. Oszacowaną na podstawie średniej ceny zakupu z czerwca br., uwzględniającą średni 15% wzrost, gdzie bazowano na danych inflacyjnych Ministerstwa Finansów, tj. średnioroczna inflacja na koniec 2023r. prognozowana jest na poziomie 12%, natomiast przyszłoroczna w wysokości 6,6%, zgodnie z „Założeniami projektu budżetu państwa na 2024 rok" z dnia 13.06.2023r. (źródło: https://www.gov.pl/web/premier/zalozenia-projektu-budzetu-panstwa-na-rok-2024-2).
Średnia cena magazynowa Spółki według danych z czerwca br. – 5,18 zł *115% = 5,957 ≈ 6,00 zł/l. Przy czym do planu na 2024 rok, przyjęto stopniowy wzrost ceny ON od 5,40 zł/l na początku roku do 6,80 zł/l na koniec roku.

	2023	2024	Odch.	%
Olej napędowy	plan 2023	plan 2024	2024/2023	2024/2023
Średnia cena za 1 l	7,80	6,00	-1,80	76,92%
Średnie zużycie na 100 km	42,14	42,60	0,46	101,09%
Zużycie w litrach ogółem	1 433 505	1 521 260	87 755	106,12%
Koszty zużycia oleju napędowego w zł	**11 180 200**	**9 086 800**	**-2 093 400**	**81,28%**



4. **Zużycie energii ogółem** – w tym głównie koszty energii elektrycznej zaplanowane w oparciu o plan pracy przewozowej oraz średnią cenę energii oszacowaną łącznie z kosztami dystrybucji na poziomie 0,969 zł/kWh. Średnia cena zużycia energii elektrycznej przyjęta została według danych po przetargu z dn. 23.10.2023r., gdzie najkorzystniejszą ofertę złożyła firma Veolia Energy Contracting Poland Sp. z o.o., a podane ceny ukształtowały się odpowiednio w wysokości 0,665 zł/kWh dla energii trakcyjnej i autobusów elektrycznych oraz zaplecza technicznego i 0,685 zł/kWh dla punktów. Koszty dystrybucji natomiast zostały oszacowane na podstawie cen z 2023 roku z uwzględnieniem prognozowanego średniego poziomu inflacji w wysokości 6,6%. W porównaniu do roku 2023, koszty zużycia energii elektrycznej kształtują się na podobnym poziomie, charakteryzuje je bowiem niewielki spadek o 7 500 zł (co jest związane z jednej strony ze spadkiem ceny o 5,74 %, przy wzroście zużycia o 447,2 tys.kWh, będące wynikiem wzrostu pracy przewozowej o 135,4 tys.pckm). Natomiast pozostała energia w tym gównie: zużycie energii gazowej i ciepła, zostało zaplanowane na podstawie cen uzyskanych w postępowaniu przetargowym (z maja 2023r.). W związku z powyższym plan kosztów energii gazowej, cieplnej i zużycia wody oszacowany został na poziomie 790 400 zł.

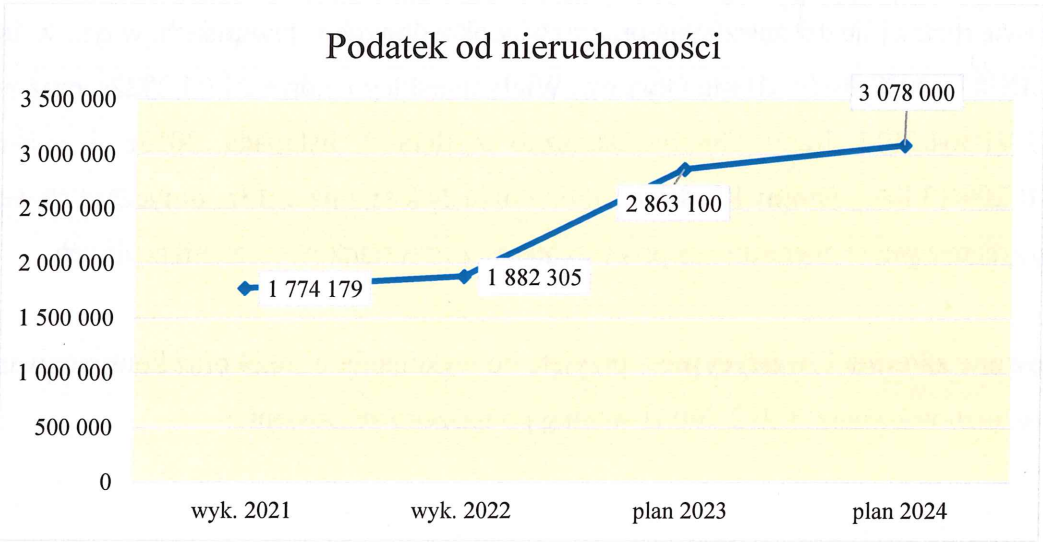
	2023	2024	Odch.	%
Energia ogółem	plan 2023	plan 2024	2024/2023	2024/2023
Średnia cena za 1 kWh	1,028	0,969	-0,06	94,26%
Średnie zużycie na 100 km	3,81	3,75	-0,06	98,45%
Zużycie trakcyjne w kWh	3 616 789	4 064 000	447 211	112,36%
Koszty zużycia energii elektrycznej w zł	5 592 300	5 584 800	-7 500	99,87%
Koszty zużycia energii gazowej i cieplnej w zł	1 821 000	780 400	-1 040 600	42,86%
Koszty zużycia wody i ścieków w zł	10 000	10 000	0	100,00%
Koszty zużycia energii ogółem w zł	**7 423 300**	**6 375 200**	**-1 048 100**	**85,88%**



5. Podatki i opłaty:

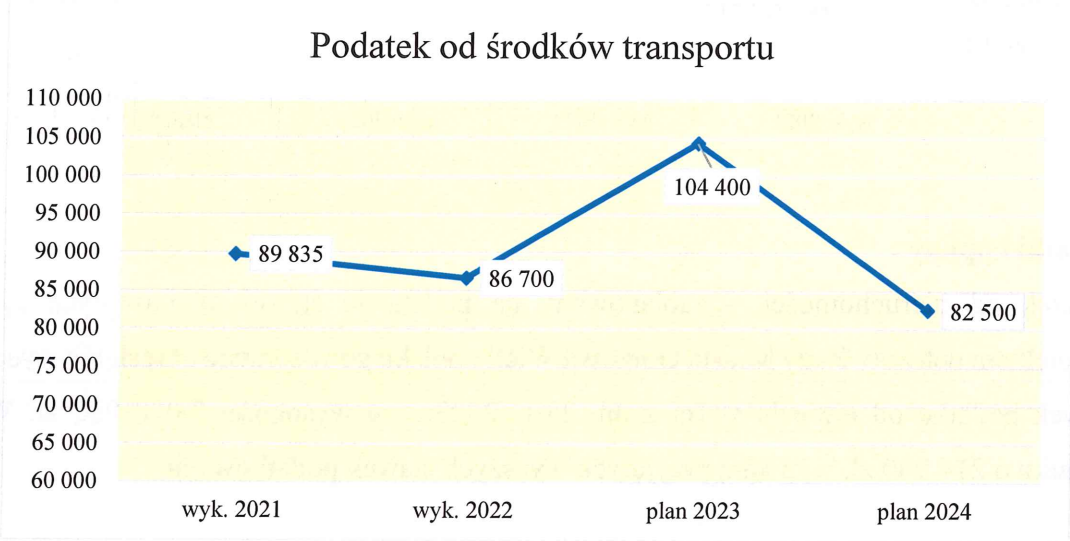
a) Podatek od nieruchomości – zaplanowany na podstawie stawek planowanych zgodnie z projektem uchwały Rady Miasta Gorzowa Wielkopolskiego w sprawie określenia wysokości stawek podatku od nieruchomości z dn. 25.10.2023r. w wysokości 3 078 000 zł. Wzrost podatku o 214 900 zł, wynika z przyjętych wyższych stawek podatkowych.

	2023	2024	Odch.	%
Podatki i opłaty	plan 2023	plan 2024	2024/2023	2024/2023
Podatek od nieruchomości	2 863 100	3 078 000	214 900	107,51%
grunty	1,12	1,34	0,22	119,64%
budynki	28,67	33,10	4,43	115,45%
budowle	2%	2%	0%	100,00%



b) Podatek od środków transportu – zaplanowano w oparciu Uchwałę Rady Miasta Gorzowa Wielkopolskiego nr LVII/998/2022 z dn.30.11.2022r., w wysokości – 82 500 zł.

	2023	2024	Odch.	%
Podatki i opłaty	plan 2023	plan 2024	2024/2023	2024/2023
Podatek od środków transportu	104 400	82 500	-21 900	79,02%
autobus - powyżej 22 miejsca	990	990	0	100,00%
samochód ciężarowy 12 ton DMC	1 296	1 296	0	100,00%



c) Opłata za prawo wieczystego użytkowania gruntów – przyjęto na podstawie dotychczasowego poziomu opłat w wysokości 36 100 zł

d) Opłata za korzystanie z przystanków – zostały zaplanowane na poziomie 371 100 zł, na podstawie rocznej liczby zatrzymań oraz stawek określonych w przepisach, w tym w uchwale nr XLIX/873/2022 Rady Miasta Gorzowa Wielkopolskiego z dnia 27.04.2022r. oraz uchwale nr XLVI/364/2013 Rady Gminy Deszczno z dnia 4 listopada 2013r. i uchwale nr XXVII/209/13 Rady Gminy Kłodawa z dnia z dnia 24 kwietnia 2013r., dotyczące stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych.

6. **Planowane zadania inwestycyjne** – przyjęte do wykonania w 2024 oraz kontynuowane z lat poprzednich w kwocie 1 272 700 zł według poniższego zestawienia:

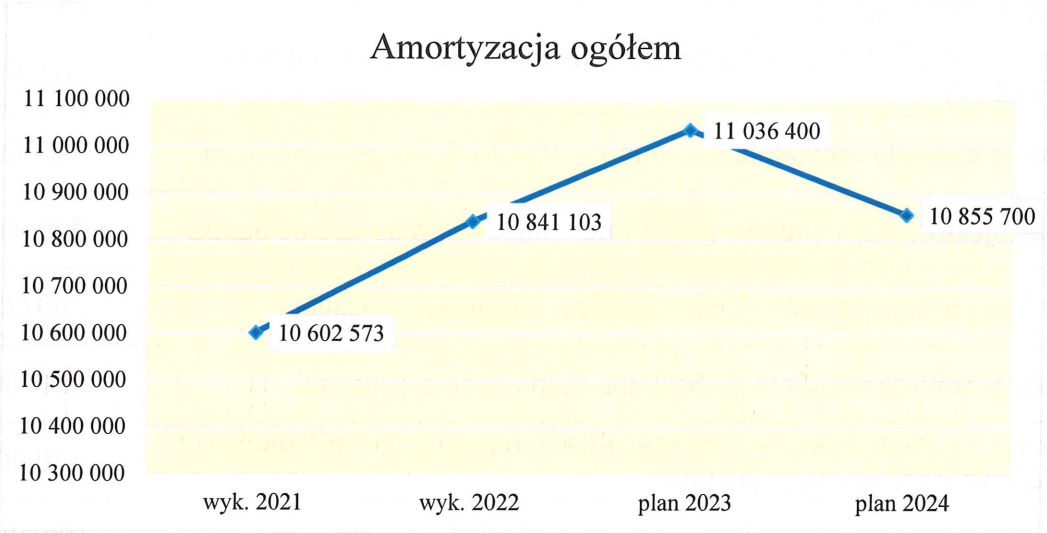
Lp.	Zadanie	Koszty netto [w zł]
1	Rozbudowa i przebudowa sieci wodociągowej i hydrantowej łącznie z projektem (13 900 zł).	340 000
2	Przebudowa instalacji oświetleniowej malarni łącznie z projektem (3 000 zł)	102 700
3	Zakup agregatu spawalniczego o mocy 10-12 kW do spawania szyn	40 000
4*)	Zaprojektowanie i budowa paneli fotowoltaicznych na terenie Spółki	200 000
5*)	Zakup nowego serwera sieciowego wraz z oprogramowaniem	200 000
6*)	Zakup nowych urządzeń do beckupu (kopii bezpieczeństwa)	60 000
7	Zakup systemu wykrywania i sygnalizacji o pożarze baterii autobusów elektrycznych w czasie postoju	130 000
8	Wymiana podnośników kanałowych w hali obsługi autobusów	80 000
9*)	Zakup i wdrożenie oprogramowania kadrowo-płacowego	120 000
	RAZEM INWESTYCJE	**1 272 700**

**) Realizacja zadań inwestycyjnych wskazanych w poz. 4-6 i poz.9 uzależnione będzie od możliwości finansowych Spółki*

7. **Amortyzacja** – zaplanowana w kwocie 10 855 700 zł, w tym:
   a) amortyzacja związana z realizacją projektów współfinansowanych przez UE łącznie w wysokości 8 325 700 zł, w tym:
   - Finansowanie inwestycji z udziałem środków unijnych - projekt "System zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wlkp. - tabor tramwajowy i infrastruktura techniczna" w ramach POIiŚ 2014 - 2020 – 7 126 000 zł,
   - Finansowanie inwestycji z udziałem środków unijnych - projekt "System zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wlkp. - tabor autobusowy", współfinansowany ze środków EFRR w ramach RPO - Lubuskie 2020 – 815 900 zł,
   - "System zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wlkp. – tabor autobusowy 2020" - w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego – Lubuskie 2020 - Osi Priorytetowej 3 Gospodarka niskoemisyjna – 150 100 zł,
   - „Zakup nowych autobusów elektrycznych wraz z niezbędną infrastrukturą ładowania dla Miasta Gorzowa Wlkp." - projekt w ramach POIiŚ 2014 - 2020 – 233 700 zł.

W tym amortyzacja w części dofinansowania – 6 857 000 zł oraz w części wkładu własnego 1 468 700 zł.

b) pozostała amortyzacja w kwocie 2 530 000 zł, wynika z planu amortyzacji na rok 2024 i dotyczy pozostałych zadań inwestycyjnych realizowanych przez Spółkę w latach ubiegłych oraz planowanych do realizacji w roku bieżącym.



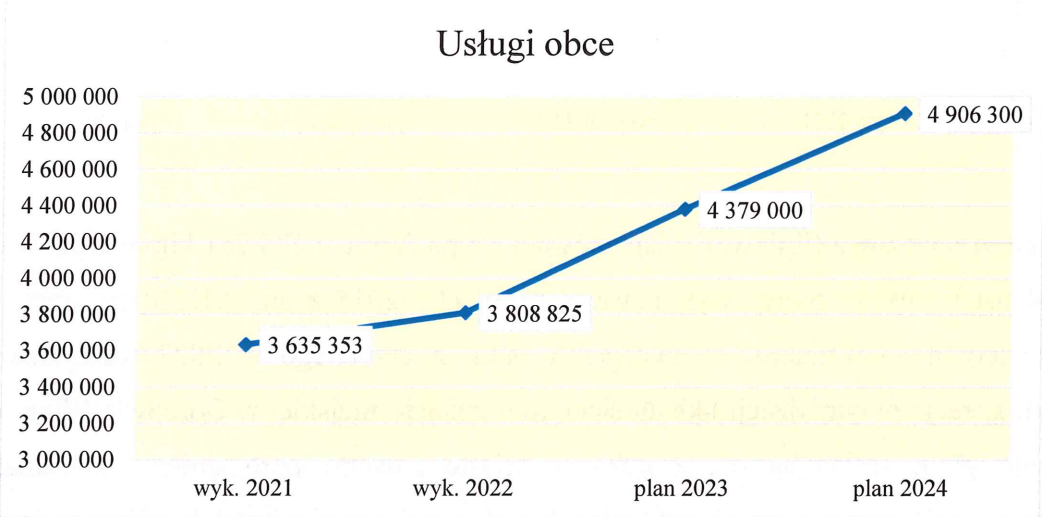
8. **Usługi obce** – zaplanowane w kwocie 4 906 300 zł, gdzie główne pozycje obejmują:
   a) czynsz dzierżawny 10 szt. autobusów, który wynosi 1 046 200 zł,
   b) czynsz dzierżawny 8 szt. autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą ładowania, który szacowany jest na kwotę 398 600 zł
   c) czynsz dzierżawny infrastruktury tramwajowej planowany na kwotę 120 400 zł,
   d) usługi sprzątania i utrzymania terenu, w kwocie 786 700 zł,
   e) usługi remontowe zaplanowane na kwotę 232 500 zł, według poniższego zestawienia:

Lp.	Zadanie	KOSZT
1	Konserwacja urządzeń dźwigowych i gazowych	47 500
2	Malowanie hallu dla klientów ul. Drzymały 10	15 000
3	Szlifowanie szyn o dł. 1860 mtp (Walczaka, Warszawska). Napawanie boczne szyn na długości 140 mtp (Pomorska, rondo Ofiar Katynia). Napawanie wybitych styków szyn w ilości 50 szt. (Walczaka)	170 000
	Razem remonty	**232 500**

   f) usługi ochrony mienia, w tym konwój gotówki i biletów, w łącznej kwocie 520 700 zł,
   g) naprawy i przeglądy okresowe autobusów i pojazdów, szacowane na kwotę 553 300 zł,

Natomiast wzrost kosztów w stosunku do planu 2023, wynika głównie z wzrostu kosztów napraw i przeglądów taboru (w tym głównie: usługi toczenia kół tramwajowych, przeglądy przeciwpożarowe taboru autobusowego), wzrostu cen za usługi sprzątania i ochrony (związane z planowanym wzrostem minimalnego wynagrodzenia, które szacowane jest na kwotę 4 242 zł brutto (od stycznia 2024) i na 4 300 zł brutto (od lipca 2024), co oznacza wzrost średnio o ok. 20% w stosunku do 2023r.). Ponadto na wzrost kosztów składają się również koszty czynszu dzierżawnego infrastruktury torowej i dzierżawy autobusów elektrycznych.

	2023	2024	Odch.	%
Usługi	plan 2023	plan 2024	2024/2023	2024/2023
Usługi obce	4 379 000	4 906 300	527 300	112,04%

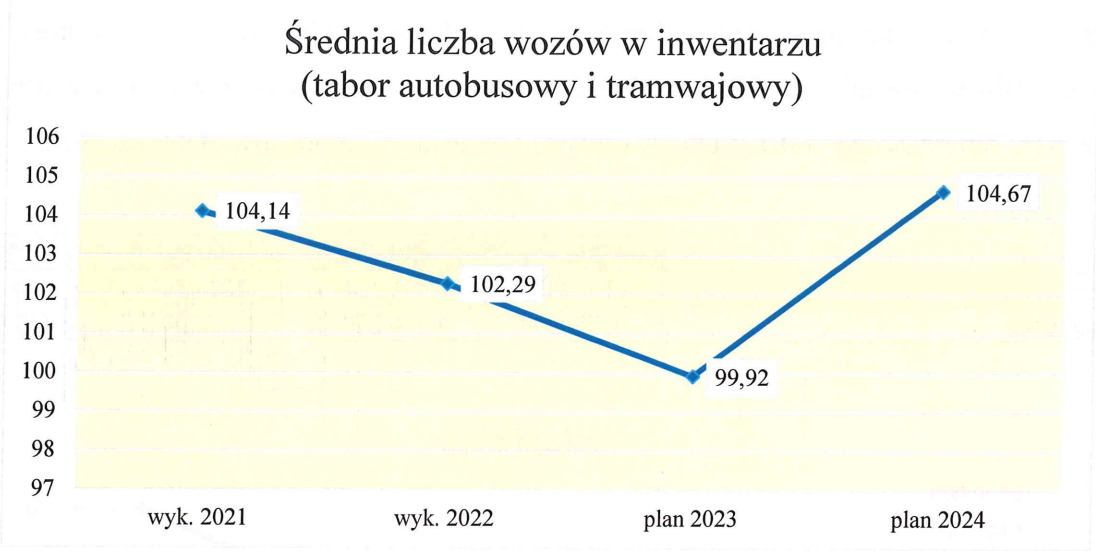


II. Założenia o charakterze rzeczowym

1. **Tabor** – średnia ilość wozów w inwentarzu – 22 pociągi i ok. 83 autobusów, plan taboru uwzględnia wzrost pracy przewozowej (o ponad 525 km), w tym m.in.: uruchomienie dodatkowej linii tramwajowej nr 4 oraz nowej linii autobusowej 109.

	2023	2024	Odch.	%
Tabor	plan 2023	plan 2024	2024/2023	2024/2023
Średnia liczba wozów w inwentarzu	**99,92**	**104,67**	4,75	104,75%
* tramwaje	22,00	22,00	0,00	100,00%
* autobusy	77,92	82,67	4,75	106,10%
Wskaźnik gotowości technicznej	86,49%	85,67%	-0,82%	99,05%
Wskaźnik wykorzystania taboru	67,80%	75,48%	7,68%	111,33%
Wozy w ruchu	**67,75**	**79,00**	**11,25**	**116,61%**
* tramwaje	14,00	16,00	2,00	114,29%
* autobusy	53,75	63,00	9,25	117,21%
Wozy gotowe do ruchu	**86,42**	**89,67**	**3,25**	**103,76%**

	2023	2024	Odch.	%
Tabor	plan 2023	plan 2024	2024/2023	2024/2023
* tramwaje	19,00	19,00	0,00	100,00%
* autobusy	67,42	70,67	3,25	104,82%

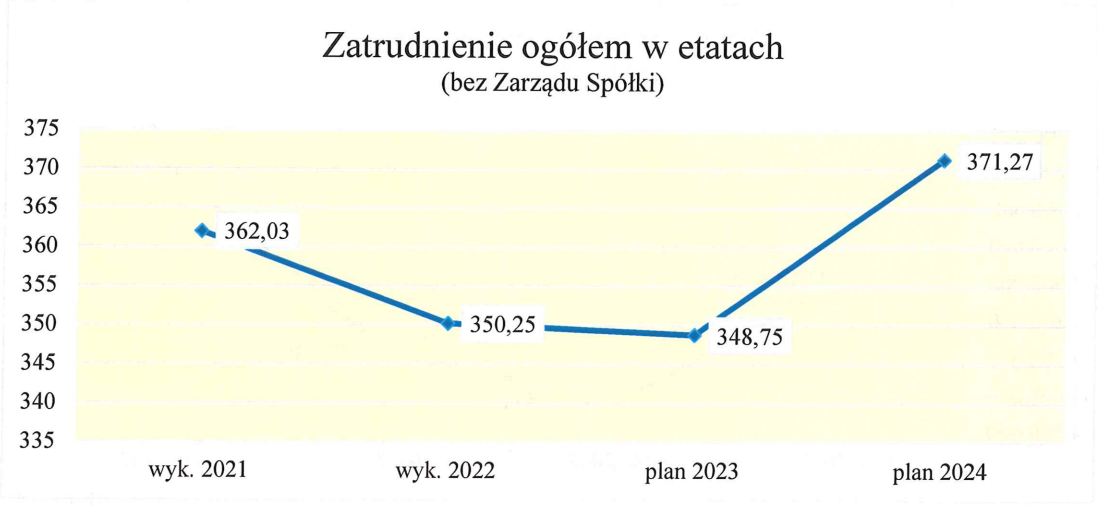


2. **Praca przewozowa** (liniowa) – zaplanowana na poziomie 5 234 751 kilometrów w oparciu o §4 ust.3 i ust.4 umowy wykonawczej nr WGT/2/2015 z dn.28.12.2015r. oraz zgodnie z przyjętymi założeniami, wynikającymi m.in. z przyjętego w 2023 roku, dokumentu „Aktualizacja optymalizacji układu sieci komunikacji miejskiej w Gorzowie Wlkp. oraz na terenie gmin sąsiadujących, z którymi Miasto zawarło porozumienie komunalne – dostosowanie przewozów do aktualnych założeń inwestycyjnych", oraz wprowadzeniu nowej linii tramwajowej nr 4 oraz autobusowej nr 109. W związku z powyższym plan kilometrów zwiększy się o 525 358, w stosunku do planowanego poziomu z roku 2023, w tym: przewozy autobusowe wzrastają o 389 997 wzkm, a tramwajowe o 135 361 pckm.

	2023	2024	Odch.	%
Praca przewozowa liniowa	plan 2023	plan 2024	2024/2023	2024/2023
a) pckm tramwajowe	949 547	1 084 908	135 361	114,26%
b) wzkm autobusowe w tym:	3 759 846	4 149 843	389 997	110,37%
* miejskie	3 521 304	3 919 221	397 917	111,30%
* podmiejskie	238 542	230 622	-7 920	96,68%
Razem kilometry liniowe	**4 709 393**	**5 234 751**	**525 358**	**111,16%**

3. **Zatrudnienie** – zaplanowane na poziomie wyższym niż w roku 2023, uwzględnia 371,27 etatów (bez Zarządu Spółki – 2 etaty). Zmiany w poziomie zatrudnienia dotyczą głównie grupy prowadzących pojazdy w tym: kierowców – wzrost o 15 etatów, motorniczych – wzrost o 7,85 etatu, co jest spowodowane wzrostem pracy przewozowej. Natomiast nieznaczne zmiany poziomu zatrudnienia pracowników zaplecza technicznego (autobusowego wzrost o 0,42 etatu, tramwajowego wzrost o 1,75 etatu) jest związane z bieżącą fluktuacją pracowników. W pozostałych grupach pracowników fizycznych zatrudnienie spada o 1 etat, natomiast w grupie pracowników umysłowych o 1,5 etatu. Łącznie planowany jest wzrost zatrudnienia o 22,52 etatu w stosunku do planowanego poziomu z roku 2023.

	2023	2024	Odch.	%
Zatrudnienie	plan 2023	plan 2024	2024/2023	2024/2023
Kierowcy	153,00	168,00	15,00	109,80%
Motorniczowie	45,75	53,60	7,85	117,16%
Zaplecze techniczne autobusowe	33,00	33,42	0,42	101,27%
Zaplecze techniczne tramwajowe	37,00	38,75	1,75	104,73%
Pozostali pracownicy fizyczni	22,00	21,00	-1,00	95,45%
Pracownicy umysłowi	58,00	56,50	-1,50	97,41%
Razem	**348,75**	**371,27**	**22,52**	**106,46%**
Zarząd	2,00	2,00	0,00	100,00%
OGÓŁEM	**350,75**	**373,27**	**22,52**	**106,42%**



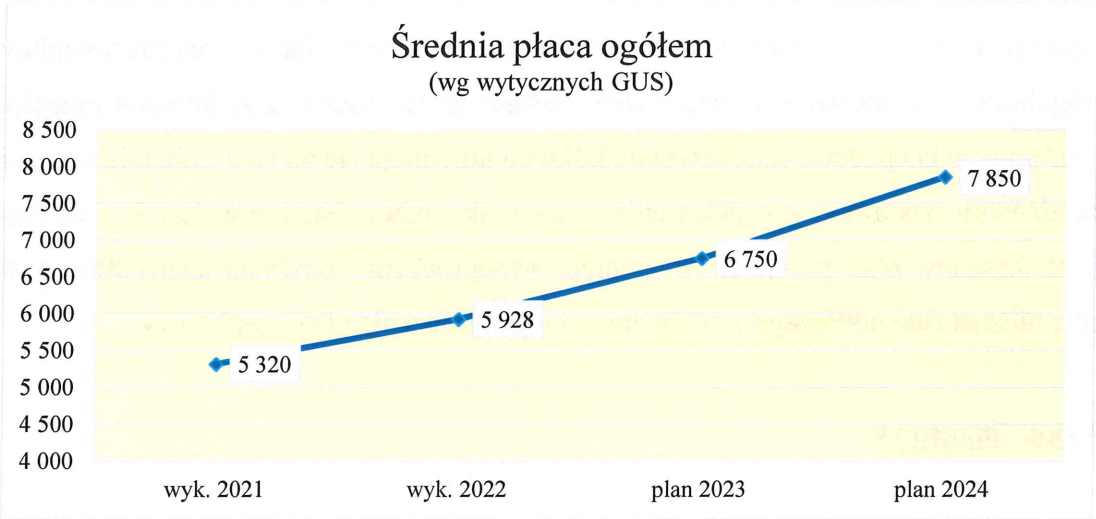
4. **Średnia płaca** – zaplanowana w wysokości 7 850 zł brutto (tj. netto ok. 5 680 zł), obejmuje również planowane podwyżki i regulacje płac od lipca 2024r. (średnio 3 zł brutto/godz.) oraz wprowadzone w lipcu 2023 roku (średnio w wysokości 3 zł brutto/godz., co daje wzrost płac o ok. 850 zł/brutto/m-c). Średnia płaca obejmuje planowane wypłaty odpraw emerytalno-rentowych i nagród jubileuszowych oraz nie uwzględnia wynagrodzeń Zarządu Spółki i Rady Nadzorczej. Zaplanowana została w oparciu o plan zatrudnienia oraz nominalny czas pracy przypadający na rok 2024.

Źródło: Projekcja inflacji i wzrostu gospodarczego Narodowego Banku Polskiego, NBP z dn.10.07.2023r.

Prognozuje się, że nominalne tempo wzrostu przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej wyniesie ok.12% w 2024r., tj. zgodnie z art. 24 projektu ustawy budżetowej na

2024 rok, prognozowane przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w gospodarce narodowej wyniesie 7 824 zł *(Źródło: Projekt ustawy budżetowej – Ministerstwo Finansów – 24.08.2023r.).* Założenia przyjęte przez Spółkę bazują na planowanym wzroście płac (uwzględniając podwyżki wprowadzone w 2023r. i planowane do wprowadzenia w 2024r.), na poziomie ok. 16%, jednakże założenia te nie obejmują wszystkich postulatów Związków Zawodowych w zakresie podwyżek płac w Spółce na przyszły rok.

	2023	2024	Odch.	%
Średnia płaca	plan 2023	plan 2024	2024/2023	2024/2023
Średnia płaca (bez odpraw emerytalno-rentowych nagród jubileuszowych i wynagrodzeń Zarządu Spółki)	6 450	7 550	1 100	117,05%
Średnia płaca wg.GUS	**6 750**	**7 850**	**1 100**	**116,30%**
Średnia płaca ogółem (z zarządem)	6 850	7 950	1 100	116,06%



Należy również podkreślić, że kształtowanie wynagrodzeń w Spółce, w tym konieczność uwzględnienia regulacji płac, jest nadal uwarunkowane zapotrzebowaniem na wykwalifikowanych pracowników, w tym głównie kierowców i motorniczych oraz specjalistów w zakresie napraw pojazdów. Biorąc bowiem pod uwagę, konieczność wzrostu liczby prowadzących pojazdy (łącznie o 22,85 etatów) oraz utrzymanie odpowiedniej bazy specjalistów napraw pojazdów w tym: nowych wozów tramwajowych oraz technologicznie zawansowanych autobusów z napędem hybrydowym i elektrycznym, należy uwzględnić dążenie tychże pracowników do wyższych zarobków.

Analizując rynek pracy, należy brać pod uwagę że wynagrodzenia będą rosnąć dość szybko, głównie ze względu na dwucyfrową dynamikę wzrostu płacy minimalnej oraz

utrzymującą się wysoką presję płacową, związaną z jeszcze występującą relatywnie wysoką inflacją. Prognozy w zakresie wzrostu płac (w grupie kierowców) w firmach komunikacyjnych również wskazują na tendencję wzrostową.

Lp.	Miasto	Prognoza 2023	Plan 2024	odch.
1	Grudziądz	6 232	7 031	113%
2	Szczecin "Dąbie"	6 594	7 679	116%
3	Koszalin	6 854	8 014	117%
4	Opole	6 900	7 283	106%
5	Wrocław	7 793	b.d.	b.d.
6	Gorzów Wlkp.	6 900	7 850	114%
7	Zielona Góra	7 082	7 838	111%
	Średnia	**6 908**	**7 616**	**110%**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z innych miast w październiku 2023r.

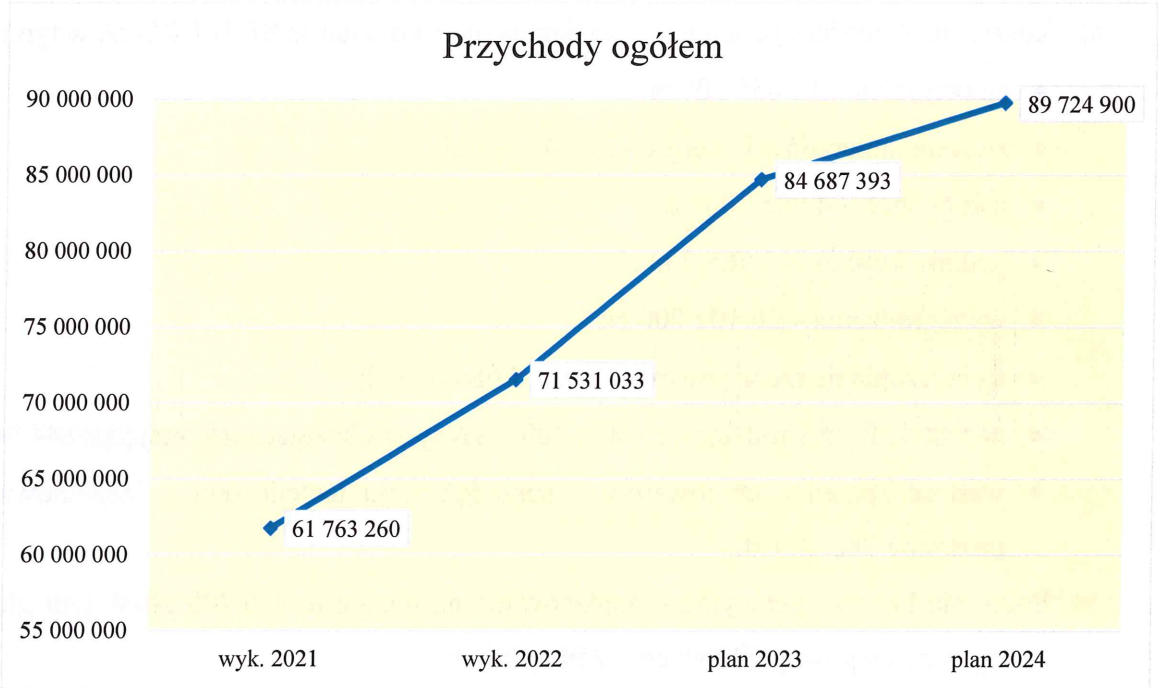
Biorąc pod uwagę powyższe uważamy, że główną motywacją dla naszych pracowników jest stałe, regularne podwyższanie wynagrodzeń, zwłaszcza że dynamika nominalna przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej od kilku lat utrzymuje się na poziomie kliku procent, co jest nieodzownie związane z oczekiwaniami na rynku pracy. Stąd również Spółka szacując wysokość kosztów płac przyjęła, że średnie wynagrodzenie powinno ukształtować się na poziomie nieznacznie odbiegający od średniego wynagrodzenia dla danej branży.

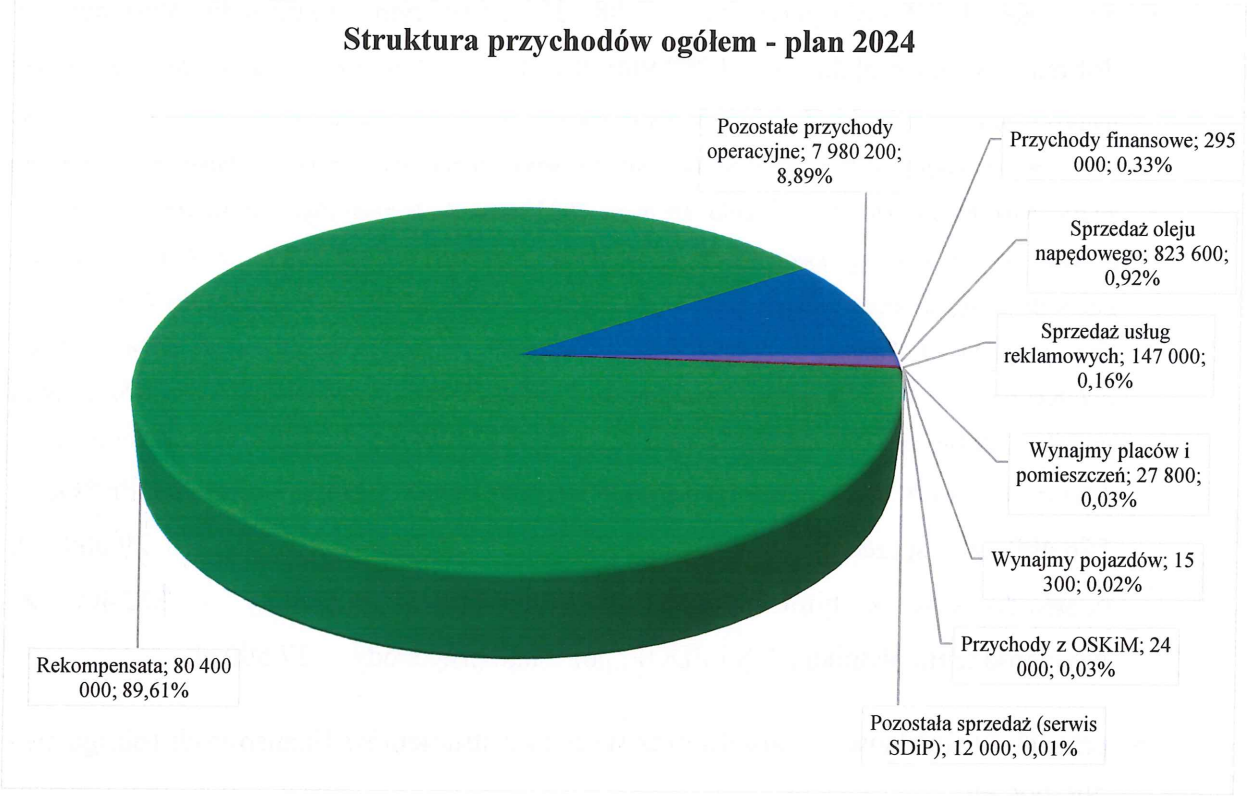
III. Wynik finansowy

1. **Przychody ogółem** – zaplanowane w kwocie **89 724 900 zł** (plan 2023r. – 84 687 393 zł) w tym:
   a) rekompensata – **80 400 000 zł** (plan 2023r. – 74 534 293 zł);
   b) przychody netto z działalności dodatkowej – 9 324 900 zł (plan 2023r. – 10 153 100 zł) w tym:
      - wpływy finansowe wygenerowane na sieci – 150 300 zł (w tym: reklamy – 147 000 zł, wynajem pomieszczeń kas biletowych – 3 300 zł),
      - przychody z działalności niepublicznej – 899 400 zł (w tym: wynajem pojazdów – 15 300 zł, wynajem placów i pomieszczeń – 24 500 zł, sprzedaż ON – 823 600 zł, przychody z obsługi Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej – 12 000 zł),

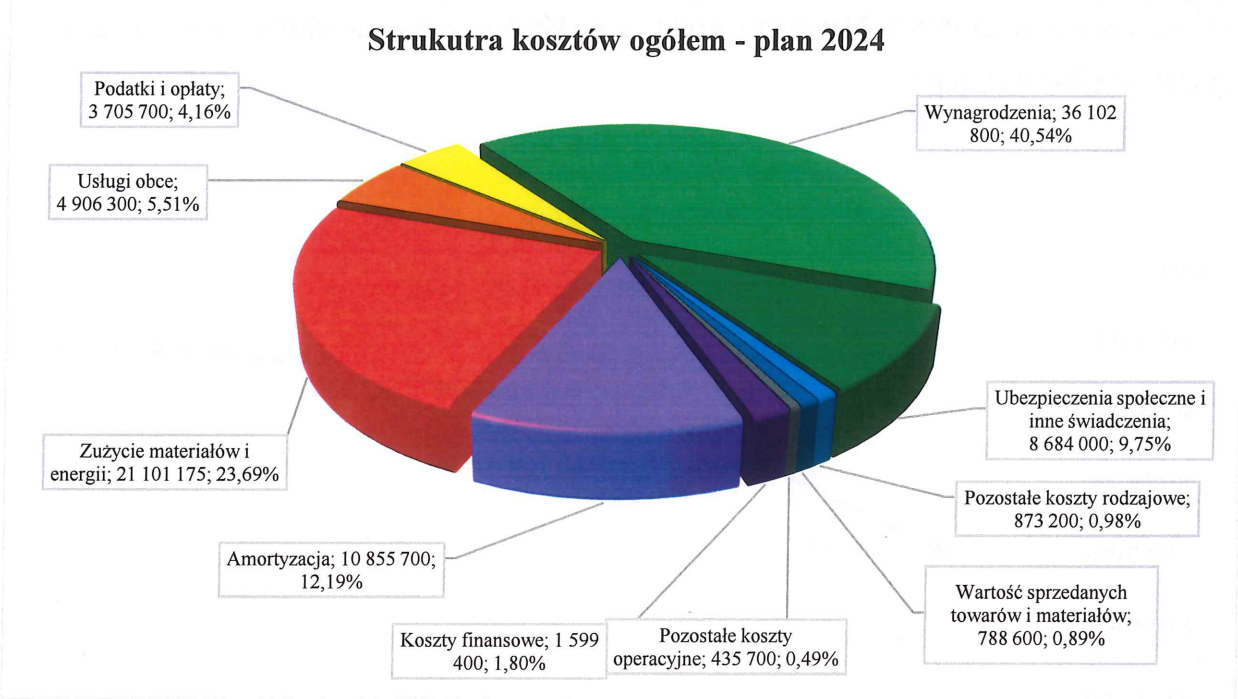
- pozostałe przychody operacyjne – 7 980 200 zł (w tym: rozliczenie otrzymanego dofinansowania projektów – 7 084 900 zł *(odpis dotacji następuje równolegle do wysokości amortyzacji środków trwałych) w tym: z tytułu projektu „System zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wlkp. – tabor tramwajowy i infrastruktura techniczna" (z uwzględnieniem Aneksu nr POIS.06.01.00-00-0028/16-03 z dnia 18 maja 2023 roku do umowy dofinansowania w związku z przyznaniem dodatkowej kwoty dofinansowania w wysokości 10 485 119,93 zł. Powyższe środki pozwoliły osiągnąć maksymalny poziom wsparcia 85%. Środki zostały przekazane w dniu 20.06.2023r), oraz projektu pt. "System zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wlkp. – tabor autobusowy 2020" - w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego – Lubuskie 2020, z tytułu projektu „Zakup nowych autobusów elektrycznych wraz z niezbędną infrastrukturą ładowania dla Miasta Gorzowa Wlkp." - projekt w ramach POIiŚ 2014 – 2020;* dofinansowanie z PFRON – 566 400 zł, sprzedaż surowców wtórnych i środków trwałych – 29 000 zł, odszkodowania z tytułu napraw powypadkowych pojazdów – 272 400 zł, wynagrodzenia płatnika ZUS i PDOP, pozostałe przychody – 27 500 zł,

- przychody finansowe – odsetki oraz wycena instrumentów finansowych (obligacji) - 295 000 zł;



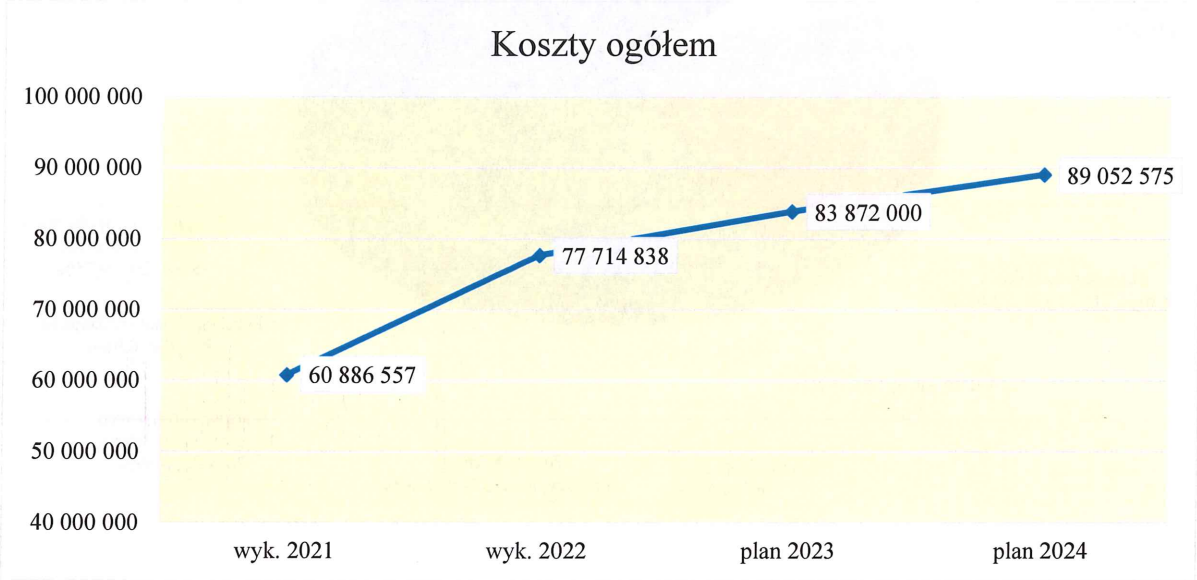


2. **Koszty ogółem** – zaplanowane w kwocie **89 052 575 zł** (plan 2023r. – **83 872 000 zł**), w tym:
   a) Koszty działalności operacyjnej – zaplanowane na poziomie 87 017 475 zł, w tym:
      - amortyzacja – 10 855 700 zł;
      - zużycie materiałów i energii – 21 101 175 zł;
      - usługi obce – 4 906 300 zł;
      - podatki i opłaty – 3 705 700 zł;
      - wynagrodzenia – 36 102 800 zł;
      - świadczenia na rzecz pracowników – 8 684 000 zł;
      - pozostałe koszty rodzajowe – 873 200 zł (w tym: ubezpieczenie majątku 844 900 zł);
      - wartość sprzedanych towarów – sprzedaż oleju napędowego – zaplanowane na poziomie 788 600 zł;
   b) Pozostałe koszty operacyjne – zaplanowane na poziomie 435 700 zł (w tym głównie: koszty napraw powypadkowych – 259 200 zł);
   c) Koszty finansowe – zaplanowane na poziomie 1 599 400 zł, dotyczą głównie emisji obligacji przeznaczonych na finansowanie projektu tramwajowego oraz kosztów obsługi leasingu wozów autobusowych.



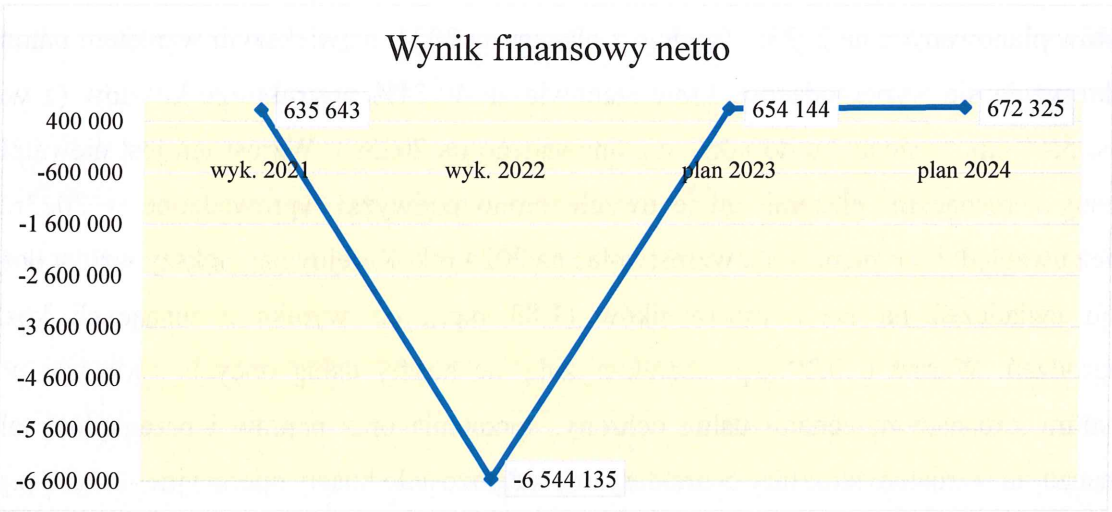
Analizując poziom kosztów planowany na rok 2024r., pozytywne zmiany w ich strukturze, dotyczą głównie kosztów zużycia materiałów i energii, które ukształtowały się na poziomie 23,69%, gdzie w 2023 roku poziom ten wynosił 26,92%, spadek o 3,23 p.p., jest związany przede wszystkim z niższymi kosztami energii elektrycznej za sprawą uzyskanych po przetargu korzystnych cen. Spadek o 0,97 p.p. w strukturze kosztów amortyzacji wynika z przyjętego planu amortyzacji. Niższy udział w strukturze jest również widoczny w pozycji pozostałych kosztów rodzajowych (spadek o 0,68 p.p.), co związane jest z niższymi kosztami ubezpieczeń majątkowych. Natomiast koszty finansowe charakteryzuje spadek na poziomie 1,67 p.p. będący wynikiem obniżenia stóp procentowych. Spadek o 1,07 p.p. uwidocznił się w kosztach sprzedaży oleju napędowego, związany z obniżeniem średnich cen tego surowca, w stosunku do znacznych wzrostów planowanych na 2023r. Zgodnie z planem na 2024, największym wzrostem natomiast charakteryzują się wynagrodzenia, które stanowią aż 40,54% w strukturze kosztów (a wzrost wynosi 5,44 p.p. w stosunku do udziału planowanego na 2023r.). Wzrost ten jest niewątpliwie związany z rosnącymi płacami, gdzie uwzględniono podwyżki wprowadzone w 2023r., jak również uwzględniono planowane wzrosty płac na 2024 rok. Kolejny największy wzrost dotyczy pozycji świadczeń na rzecz pracowników (1,83 p.p.), co wynika z rosnących kosztów wynagrodzeń. Wzrost o 0,29 p.p. charakteryzują się koszty usług obcych, związane przede wszystkim z rosnącymi cenami usług ochrony, sprzątania oraz napraw i przeglądów taboru. Nieznacznym wzrostem struktury charakteryzują się pozostałe koszty operacyjne - o 0,07 p.p., co wynika z przyjętych kosztów sądowych związanych z odwołaniem się od wyroku w sprawie

postępowania z firmą PESA. Natomiast struktura podatków i opłat nie uległa większym zmianą (spadek wyniósł 0,02 p.p.).



3. Wynik finansowy

	2023	2024	Odch.	%
Wynik finansowy	plan 2023	plan 2024	2024/2023	2024/2023
Przychody ogółem	84 687 393	89 724 900	5 037 507	105,95%
** rekompensata*	*74 534 293*	*80 400 000*	*5 865 707*	*107,87%*
** pozostałe przychody*	*10 153 100*	*9 324 900*	*-828 200*	*91,84%*
Koszty ogółem	83 872 000	89 052 575	5 180 575	106,18%
Wynik finansowy brutto	**815 393**	**672 325**	**-143 068**	**82,45%**
PDOP	161 249	0	-161 249	0,00%
Wynik finansowy netto	**654 144**	**672 325**	**18 181**	**102,78%**



Prognozowana kwota rekompensaty na rok 2024 wynosi 80 400 000 zł netto i jest wyższa o 5 865 707 zł netto, w stosunku do planowanej kwoty rekompensaty na rok 2023. Wzrost rekompensaty ma przede wszystkim zapewnić pokrycie wzrostu wynagrodzeń (planowane podwyżki i regulacje płac), materiałów (w związku z rosnącymi cenami oraz koniecznością utrzymania wyższej gotowości technicznej) oraz usług (związane z rosnącymi cenami takich usług jak: ochrona, sprzątanie czy naprawy i przeglądy taboru). Szczegółowy wykaz poszczególnych zmian w kosztach i przychodach mający wpływ na poziom rekompensaty, obrazuje poniższa tabela, jednakże prosimy zwrócić uwagę na opis tychże wzrostów określony w niniejszym opracowaniu.

Zmiany po stronie kosztów		**Zmiany po stronie przychodów**	
Wyszczególnienie	**Kwota**	**Wyszczególnienie**	**Kwota**
Amortyzacja	-180 700	Przychody finansowe	-832 000
Olej napędowy	-2 093 400	Usługi reklamowe	1 000
Zużycie materiałów	1 664 175	Wynajem pojazdów	2 700
Zużycie energii	-1 048 100	Przychody z ośrodka szkoleniowego	24 000
Usługi obce	527 300	Pozostałe przychody (wynajmy pomierzeń)	2 600
Podatki i opłaty (w tym głównie podatek od nieruchomości)	201 700	Rozliczenie dotacji unijnych	742 600
Wynagrodzenia, ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia	8 712 000	Pozostałe przychody operacyjne	10 000
Pozostałe koszty rodzajowe (w tym głównie ubezpieczenia)	-518 200	Pozostałe przychody operacyjne - sprzedaż śr.trwałych	25 000
Koszty finansowe	-1 314 100	Pozostałe przychody operacyjne - PFRON	151 800
Pozostałe koszty operacyjne	85 500	Pozostałe przychody operacyjne - odszkodowania	-69 600
Wartość sprzedanych towarów	-855 600	Przychody ze sprzedaży ON	- 886 300
PDOP	-161 249		
Rozsądny zysk	18 181		
RAZEM PO STRONIE KOSZTÓW	**5 037 507**	**RAZEM PO STRONIE PRZYCHODÓW**	**-828 200**
RAZEM ZMIANA REKOMPENSATY			**5 865 707**

Analizując wzrost rekompensaty, należy przede wszystkim podkreślić kilka istotnych elementów, w tym:

1. Zamiana pracy przewozowej o 525 358 km (w tym: trakcja autobusowa – 389 997 wzkm, trakcja tramwajowa – 135 361 pckm), związane przede wszystkim z wprowadzonym

przez Miasto od maja 2023r., zmianami w układzie komunikacyjnym na podstawie przyjętego dokumentu „Aktualizacja optymalizacji układu sieci komunikacji miejskiej w Gorzowie Wlkp. oraz na terenie gmin sąsiadujących, z którymi Miasto zawarło porozumienie komunalne – dostosowanie przewozów do aktualnych założeń inwestycyjnych", oraz wprowadzeniem nowej linii tramwajowej nr 4 oraz autobusowej nr 109.

2. Wzrost kosztów związany z wynagrodzeniami, które zostały szeroko opisane w innej części niniejszego opracowania, a wynikają wprost z oczekiwań załogi co do kształtowania się średniej płacy w Spółce. Należy jednak podkreślić, że mimo planowanych regulacji na poziomie 3 zł brutto/godz., nie zaspokaja to w pełni złożonych przez Związki Zawodowe, postulatów płacowych, zgodnie z którymi oczekują oni podwyżki na poziomie ok. 3,80 zł brutto/godz.
3. Kształtowanie się kosztów usług obcych, ma również duży udział w przyroście rekompensaty, lwią część tej pozycji stanowi czynsz dzierżawny płacony za autobusy, infrastrukturę torowo-sieciową oraz dzierżawę elektrobusów i stacji ładowania (które to będą realizowane na rzecz Miasta). Ponadto należy podkreślić, że koszty usług rosną za sprawą wzrostu minimalnego wynagrodzenia (gdzie planowane jest dwukrotne jego podwyższenie w 2024r.), w związku z czym część usługodawców powołując się na stosowne przepisy w tym zakresie, będzie chciało zwaloryzować swoje wynagrodzenia. W związku z koniecznością utrzymania wyższej gotowości technicznej taboru, za sprawą wzrostu pracy przewozowej, konieczne jest utrzymanie wyższego poziomu taboru, a co za tym idzie, wzrosną koszty napraw (usługi toczenia kół tramwajowych, czy też przeglądy p.poż. autobusów oraz przeglądów technicznych taboru).
4. Wzrost kosztów zużycia materiałów, również związany jest bezpośrednio z bieżącym utrzymaniem nowych wozów tramwajowych oraz taboru autobusowego. Rosnące koszty utrzymania autobusów są związane z rosnącymi cenami materiałów, ogumienia oraz olejów, smarów i gazów technicznych. W zakresie taboru tramwajowego, w związku z zakończeniem w ubiegłym roku okresu gwarancyjnego na nowe wozy PESA, konieczne jest uwzględnianie wyższych kosztów bieżącej eksploatacji tramwajów, co wynika wprost z wytycznych producenta w tym zakresie.

Należy również podkreślić, że oszacowana na przyszły rok kwota rekompensaty wnika z dwóch kluczowych czynników, wzrostu pracy przewozowej oraz wzrostu kosztów, gdzie część z nich są to koszty w wysokości planowanej na poziomie 4 050 600 zł ponoszone na rzecz Miasta

i gmin (opłaty za przystanki), w tym:

- dzierżawa autobusów elektrycznych i stacji ładowania – 398 600 zł
- dzierżawa infrastruktury tramwajowej – 120 400 zł
- podatek od nieruchomości – 3 078 000 zł
- podatek od środków transportu – 82 500 zł
- opłaty za przystanki – 371 100 zł

4. Rachunek Zysków i Strat wg danych planowanych na rok 2024 w porównaniu do planu 2023

RACHUNEK ZYSKÓW I STRAT MIEJSKI ZAKŁAD KOMUNIKACJI W GORZOWIE WIELKOPOLSKIM SP. Z O.O.		Plan 2023	Plan 2024	Odchylenie 2024/2023	% 2024/2023
A	**Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi, w tym:**	**76 439 993 zł**	**81 449 700 zł**	**5 009 707 zł**	**106,55%**
I	Przychody netto ze sprzedaży produktów w tym :	74 730 093 zł	80 626 100 zł	5 896 007 zł	107,89%
	**rekompensata*	*74 534 293 zł*	*80 400 000 zł*	*5 865 707 zł*	*107,87%*
	**pozostałe przychody*	*195 800 zł*	*226 100 zł*	*30 300 zł*	*115,47%*
II	Zmiana stanu produktów (zwiększenie-wartość dodatnia, zmniejszenie-wartość ujemna)	0 zł	0 zł	0 zł	-
III	Koszty wytworzenia produktów na własne potrzeby	0 zł	0 zł	0 zł	-
IV	Przychody netto ze sprzedaży towarów i materiałów	1 709 900 zł	823 600 zł	-886 300 zł	48,17%
B	**Koszty działalności operacyjnej**	**80 608 300 zł**	**87 017 475 zł**	**6 409 175 zł**	**107,95%**
I	Amortyzacja	11 036 400 zł	10 855 700 zł	-180 700 zł	98,36%
II	Zużycie materiałów i energii	22 578 500 zł	21 101 175 zł	-1 477 325 zł	93,46%
III	Usługi obce	4 379 000 zł	4 906 300 zł	527 300 zł	112,04%
IV	Podatki i opłaty	3 504 000 zł	3 705 700 zł	201 700 zł	105,76%
V	Wynagrodzenia	29 428 600 zł	36 102 800 zł	6 674 200 zł	122,68%
VI	Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia	6 646 200 zł	8 684 000 zł	2 037 800 zł	130,66%
VII	Pozostałe koszty rodzajowe	1 391 400 zł	873 200 zł	-518 200 zł	62,76%
VIII	Wartość sprzedanych towarów i materiałów	1 644 200 zł	788 600 zł	-855 600 zł	47,96%
C	**Zysk (strata) ze sprzedaży (A-B)**	**-4 168 307 zł**	**-5 567 775 zł**	**-1 399 468 zł**	**133,57%**
D	**Pozostałe przychody operacyjne**	**7 120 400 zł**	**7 980 200 zł**	**859 800 zł**	**112,08%**
E	**Pozostałe koszty operacyjne**	**350 200 zł**	**435 700 zł**	**85 500 zł**	**124,41%**

RACHUNEK ZYSKÓW I STRAT MIEJSKI ZAKŁAD KOMUNIKACJI W GORZOWIE WIELKOPOLSKIM SP. Z O.O.		Plan 2023	Plan 2024	Odchylenie 2024/2023	% 2024/2023
F	Zysk (strata) z działalności operacyjnej (C+D-E)	2 601 893 zł	1 976 725 zł	-625 168 zł	75,97%
G	Przychody finansowe (odsetki)	1 127 000 zł	295 000 zł	-832 000 zł	26,18%
H	Koszty finansowe	2 913 500 zł	1 599 400 zł	-1 314 100 zł	54,90%
I	Zysk (strata) brutto (F+G-H)	815 393 zł	672 325 zł	-143 068 zł	82,45%
L	Podatek dochodowy	161 249 zł	0 zł	-161 249 zł	0,00%
M	Zysk (strata) netto (K-L)	654 144 zł	672 325 zł	18 181 zł	102,78%

Przyjęte powyżej założenia do projektu planu rzeczowo-finansowego na rok 2024, mimo wzrostu rekompensaty, nie uwzględniają zadań oraz problemów, które mogą wystąpić w przyszłym roku i wygenerować dodatkowe koszty, a których ze względu na brak dostatecznych założeń i danych, nie sposób na tym etapie przewidzieć.

Polski Instytut Ekonomiczny (PIE) w związku z tym iż Polska, podobnie jak pozostałe państwa Unii Europejskiej, zmagają się ze spowolnieniem gospodarczym, prognozuje że wzrost gospodarczy w najbliższych dwóch latach będzie umiarkowany – w 2023 r. wyniesie 0,7%, natomiast w 2024 r. 2,2%. PIE zakłada co prawda, że wzrost cen żywności będzie systematycznie spowalniać, ale inflację mogą podwyższać wysokie ceny energii oraz drożejące usługi. Dlatego według prognoz średnia inflacji CPI w 2024 r. wyniesie 7,9 % (przy założeniach Ministerstwa Finansów – 6,6 %).

Prognozy ekonomistów zakładają jednak, że średni wzrost wynagrodzeń pozostanie dwucyfrowy. Mimo rosnących płac, nadal jednym z głównych wyzwań jest deficyt pracowników. Od lat jednym z największych problemów w branży transportowej jest brak kierowców zawodowych. Rok 2023 nie jest w tej kwestii wyjątkiem – potwierdzają to najnowsze badania, takie jak raport Branżometr Inelo stworzony we współpracy z Polskim Instytutem Transportu Drogowego. Problem skutkuje między innymi trudnościami w realizowaniu zleceń oraz rosnącą presją płacową ze strony kierowców. Natomiast według przyjętego planu pracy przewozowej Spółka musi w 2024 roku podwyższyć zatrudnienie o ponad 22 etaty w grupie prowadzących pojazdy.

Kolejnym zagrożeniem jest kształtowanie się cen paliw, zgodnie z najnowszymi prognozami Departamentu Energii USA (DoE), ceny ropy na światowych rynkach będą stale rosły. W październiku br. DoE podniósł swoją prognozę ceny ropy Brent w 2024 roku do 94,91 USD za baryłkę, w porównaniu do 88,22 USD, jak oceniał w poprzedniej prognozie. Jak

podkreślają analitycy zmniejszenie celów produkcyjnych w krajach OPEC+ utrzymuje światową produkcję ropy naftowej poniżej globalnego zużycia, co ma wpływ na rosnące ceny ropy.

Na krajowym rynku, zgodnie z przewidywaniami specjalistów, Orlen miał „dławić" swoje ceny paliw, aż do wyborów. Obecnie krajowe ceny paliw nadrabiają zaległości do rynków bazowych, dodatkowo utrzymujące się cały czas napięcie na Bliskim Wschodzie nie sprzyja dodatkowo utrzymaniu niskich cen. W efekcie, od połowy października w hurtowych cennikach krajowych producentów paliw obserwujemy systematyczne podwyżki, które przełożyły się już na wzrost notowań oleju napędowego o niemal 13 % (cena zakupu ON z początku października br. – 4,58 zł/l, cena z dnia 06.11.2023r. – 5,16 zł/l). Biorąc pod uwagę powyższe należy się spodziewać, że koszty oleju napędowego mogą być wyższe niż pierwotnie zakładano.

Gorzów Wlkp. 14.11.2024r.

Zarząd Spółki

Prezes Zarządu
Dyrektor Naczelny
……
dr Roman Maksymiak

Członek Zarządu
Z-ca Dyrektora ds. Finansowych
Główny Księgowy
……
mgr Iwona Trzcińska

Sporządził:
Urszula Popiel
Kierownik Działu Ekonomicznego