



SPRAWOZDANIE Z DZIAŁALNOŚCI MPK – ŁÓDŹ SPÓŁKA Z O.O. ZA 2021 ROK



Informacje rzeczowo-finansowe


Łódź, 8 kwietnia 2022

1. WSTĘP	5
1.1. NAJWAŻNIEJSZE ZDARZENIA W SPÓŁCE W 2021 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.....	22
2.4.1. SPRZEDAŻ BILETÓW.....	22
2.4.2. OBSŁUGA PASAŻERA	24
2.4.3. KONTROLA BILETOWA.....	24
3. DZIAŁALNOŚĆ POMOCNICZA	25
3.1. USŁUGI ZEWNĘTRZNE	26
3.1.1. USŁUGI TOROWO-SIECIOWE	26
3.1.2. USŁUGI REMONTU TABORU	26
3.1.3. SPRZEDAŻ MATERIAŁÓW	26
3.1.4. POZOSTAŁE USŁUGI ZEWNĘTRZNE	26
3.2. USŁUGI WEWNĘTRZNE.....	27
4. DZIAŁALNOŚĆ FINANSOWA	28
5. POZOSTAŁA DZIAŁALNOŚĆ OPERACYJNA	29
6. WYNIKI EKONOMICZNO – FINANSOWE SPÓŁKI	30
6.1. PRZYCHODY.....	31
6.2. KOSZTY	33
6.2.1. KOSZTY WEDŁUG RODZAJÓW DZIAŁALNOŚCI	33
6.2.2. KOSZTY W UKŁADZIE RODZAJOWYM	35
6.2.3. KOSZTY WEDŁUG UKŁADU KALKULACYJNEGO	39
6.3. RACHUNEK ZYSKÓW I STRAT	42
6.4. BILANS	44
6.4.1. AKTYWA	44
6.4.2. PASYWA.....	48
6.5. WSKAŹNIKI EFEKTYWNOŚCI DZIAŁANIA	49
7. SYTUACJA KADROWO – PŁACOWA	52
7.1. ZMIANY ORGANIZACYJNO – KADROWE SPÓŁKI	53
7.2. ZATRUDNIENIE	57
7.2.1. SZKOLENIA	59
7.3. WYKORZYSTANIE CZASU PRACY	60
7.4. WYNAGRODZENIA PRACOWNIKÓW	61

8. DZIAŁALNOŚĆ INWESTYCYJNO-REMONTOWA	62
8.1. DZIAŁALNOŚĆ INWESTYCYJNA	62
8.2. DZIAŁALNOŚĆ REMONTOWA.....	63
8.3. BADANIA I ROZWÓJ	64
9. KIERUNKI DZIAŁANIA I PRZEWIDYWANA SYTUACJA FINANSOWA NA 2022 ROK	64
9.1. KIERUNKI DZIAŁANIA NA 2022 ROK	64
9.1.1. KIERUNKI DZIAŁAŃ W ZAKRESIE POPRAWY OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ I PODNIESIENIA STANDARDU USŁUG PRZEWOZOWYCH..	65
9.1.2. DZIAŁANIA NA RZECZ POPRAWY OBSŁUGI PASAŻERA.....	65
9.1.3. DZIAŁANIA W CELU POPRAWY STANU TECHNICZNEGO TABORU	65
9.1.4. DZIAŁANIA NA RZECZ POPRAWY ORGANIZACJI I EFEKTYWNOŚCI DZIAŁANIA	66
9.2. PRZEWIDYWANA SYTUACJA FINANSOWA NA 2022 ROK.....	67
9.3. INSTRUMENTY FINANSOWE I RYZYKA	68
SPIS TABEL I RYSUNKÓW	71
SPIS TABEL.....	71
SPIS RYSUNKÓW	72

1. WSTĘP

Zarząd Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego – Łódź Spółka z o. o. w wypełnieniu obowiązku zawartego w art. 49 ust. 1 i 3 ustawy o rachunkowości przedstawia sprawozdanie z działalności Spółki za rok 2021, które łącznie z rocznym sprawozdaniem finansowym MPK – Łódź Spółka z o.o. stanowią pakiet dokumentów przedstawiających w różnych aspektach stan Spółki w 2021 roku.

 Oznaczenie wszystkich odniesień do sprawozdania finansowego za okres od 1 stycznia 2021 do 31 grudnia 2021 roku (SF) ze wskazaniem tabeli i numeru strony.

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

W szczególności prezentuje:

- istotne wydarzenia, jakie miały miejsce w danym roku w Spółce,
- obszary działania i efekty pracy w tych obszarach,
- wyniki ekonomiczno-finansowe i ich interpretację na podstawie wskaźników finansowych i niefinansowych,
- działalność inwestycyjno-remontową,
- strukturę organizacyjną,
- sytuację kadrowo-płacową,
- kierunki działania i przewidywaną sytuację finansową w 2022 roku,
- istotne ryzyka i zagrożenia w funkcjonowaniu Spółki.

W 2021 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 2021 roku należy zaliczyć:

- zrealizowanie zadań przewozowych na poziomie 48,3 mln wzkm (z planowanych 47,7 mln wzkm), z czego ponad 61% to przewozy autobusowe,
- zmianę instytucji finansującej działalność Spółki,
- utrzymującą się pandemię Covid-19, która miała wpływ na wszystkie płaszczyzny funkcjonowania Spółki,
- realizację przetargu na wynajem długoterminowy 51 szt. autobusów wraz z obsługą serwisową (w grudniu 2021 r. dostarczono pierwsze 20 autobusów),
- kontynuowanie programu modernizacji taboru tramwajowego,
- rozpoczęcie kursów dla przyszłych pracowników w zakresie prawa jazdy kat. D we własnym Ośrodku Szkolenia Kierowców MPK-Łódź.

ZARZĄD

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne – Łódź Spółka z o.o.

1.1. NAJWAŻNIEJSZE ZDARZENIA W SPÓŁCE W 2021 ROKU

Dzień	Aspekt	Zdarzenie
Styczeń		
1	przetargowy	rozpoczęcie testów 20 terminali kontrolerskich PAX A-77 w związku z wdrożonym systemem biletów elektronicznych kodowanych na karcie płatniczej
11	przetargowy	podpisanie umowy na wykup pojazdów transportu pomocniczego od AP Flota - 11 pojazdów osobowych i 21 pojazdów dostawczych
25	pasażerski	wprowadzenie przewozów osób niepełnosprawnych do punktów szczepień przeciwko COVID-19
Luty		
1	organizacyjny	utworzenie Działu Zarządzania Zgodnością
Marzec		
1	pasażerski	remont torowiska w Pabianicach (zawieszenie linii 41, wydłużenie Z41 do pl. Niepodległości)
3	przetargowy	podpisanie umowy serwisowej z firmą NASTAPOL obejmującej prace mechaniczno-elektryczne oraz blacharsko-lakiernicze dla pojazdów transportu pomocniczego
Kwiecień		
12	pasażerski	rozpoczęcie przebudowy ul. Obywatelskiej
Maj		
21	pasażerski	zamknięcie ruchu drogowego w ul. Kilińskiego na północ od ul. Narutowicza
31	pasażerski	rozpoczęcie kolportażu prasy łódzkiej w wybranych pojazdach Spółki
Czerwiec		
28	pasażerski	rozpoczęcie przebudowy ul. Żubardzkiej i ul. Traktorowej
Lipiec		
1	przetargowy	podpisanie umowy z Solaris BUS&COACH/Millennium Leasing na dostawę w formie najmu 51 autobusów Solaris Urbino (29 jednoczłonowych i 22 przegubowych)
Sierpień		
1	strategiczny	wykonanie przez firmę Audytel "audytu energetycznego dla MPK"
9	taborowy	testy samochodu elektrycznego Dacia Spring Electric z przeznaczeniem do zadań pogotowia komunikacyjnego Nadzoru Ruchu
20	płacowy	rozpoczęcie przez cztery organizacje związkowe (z ośmiu działających w Spółce) prowadzenia sporu zbiorowego z pracodawcą

Wrzesień

1	organizacyjny	cyfryzacja dokumentacji pracy kontrolerów - pozwalająca na łatwiejsze katalogowanie i ewidencję prowadzonych kontroli
14	taborowy	rozpoczęcie testowania wagonów MRLV Variotram użyczonych przez HKL Helsinki
20	płacowy	spisanie protokołu rozbieżności w prowadzonym sporze zbiorowym

Październik

1	przetargowy	wygaśnięcie umowy na dzierżawę terminali kontrolerskich Handheld Nautiz X8 i wydierżawienie 50 nowych urządzeń PAX A-77. Rozpoczęcie prac nad wdrożeniem przyjmowania opłat dodatkowych na terminal kontrolerski
5	płacowy	przeprowadzenie przez prowadzące spór zbiorowy organizacje związkowe referendum strajkowego
11	płacowy	zakończenie prowadzenia sporu zbiorowego - wyniki referendum nie dały stronie związkowej mandatu do dalszego prowadzenia sporu

Listopad

10	kadrowy	podpisanie umowy z firmą VBI MINIBUS & Components ApS na dostawę trzech pojazdów MAN TGE 3.140 przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych. Planowany odbiór pojazdów w kwietniu 2022 roku. Po raz pierwszy w składzie taboru ZPON pojawią się pojazdy z automatyczną skrzynią biegów
11	pasażerski	otwarcie do ruchu al. Rydza Śmigłego odc. ul. Piłsudskiego – ul. Przybyszewskiego
11	pasażerski	wymiana używanych od 5 lat czytników kontrolerskich na nowe z systemem Android i elektronicznym systemem raportowania przeprowadzonych kontroli
19	taborowy	testy samochodu elektrycznego Opel e-Mokka z przeznaczeniem do zadań pogotowia komunikacyjnego Nadzoru Ruchu
24	kadrowy	uzyskanie przez pierwszych pięciu pracowników Nadzoru Ruchu certyfikatów Ratowników Kwalifikowanej Pierwszej Pomocy, wydanych przez Wojewódzką Stację Ratownictwa Medycznego
30	taborowy	zakończenie testowania wagonów MRLV Variotram użyczonych przez HKL Helsinki

Grudzień

1	organizacyjny	wdrożenie podziału miasta na 5 rejonów (Północ, Południe, Wschód, Zachód, Centrum) w celu wyrównania liczby wykonywanych kontroli biletów na każdym z nich
1	pasażerski	umożliwienie przyjmowania opłaty dodatkowej i opłaty za przejazd od pasażera bezpośrednio na terminal kontrolerski PAX A-77
7	organizacyjny	uruchomienie systemu przyjmowania zgłoszeń od sygnalistów (whistleblowing) oraz podejmowania działań następczych w Spółce
13	pasażerski	rozpoczęcie przebudowy ul. Wojska Polskiego
20	płacowy	uzgodnienie przez Zarząd Spółki z działającymi w Spółce organizacjami związkowymi: - zasad regulacji wynagrodzeń pracowników od 1 stycznia 2022 roku, - nowej tabeli stawek wynagrodzenia zasadniczego dla pracowników Spółki, - korekty Taryfikatora kwalifikacyjnego dla pracowników Spółki
20	pasażerski	otwarcie nowego torowiska do Zgierza
23	taborowy	wprowadzenie do eksploatacji pierwszych 20 autobusów przegubowych Solaris nUrbino 18 (z dostaw z 2021 roku)

2. ZADANIA POWIERZONE PRZEZ GMINĘ MIASTA ŁÓDŹ

W 2021 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 2021 roku obsługiwała przewozy pasażerskie na 92 liniach komunikacyjnych funkcjonujących w lokalnym transporcie zbiorowym w Łodzi, w następującym podziale:

- 75 linii autobusowych w tym:
 - 63 linii dziennych,
 - 12 linii nocnych,
- 17 linii tramwajowych.

Tabela 1 - Podstawowe parametry sieci komunikacyjnej w latach 2020-2021

Lp.	Wyszczególnienie	Jedn. miary	wg stanu na 31.12.2020 r.	wg stanu na 31.12.2021 r.
1.	Liczba linii (w lokalnym transporcie zbiorowym)	szt.	95	92
	- tramwajowych:	"	17	17
	w tym: kursujące poza granice miasta Łodzi	"	0	1
	- autobusowych:	"	78	75
w tym: kursujące poza granice miasta Łodzi	"	24	25	
2.	Długość linii	km	1 398,2	1 429,6
	- tramwajowych	"	269,1	271,9
	w tym: kursujące poza granice miasta Łodzi	"	0	3,2
	- autobusowych	"	1 129,1	1 157,7
w tym: kursujące poza granice miasta Łodzi	"	163,2	172,3	
3.	Długość tras	km	674,0	671,6
	- tramwajowych	"	98,5	89,8
	- autobusowych	"	575,5	581,8

2.1.1. ROZMIARY I ZAKRES USŁUG PRZEWOZOWYCH

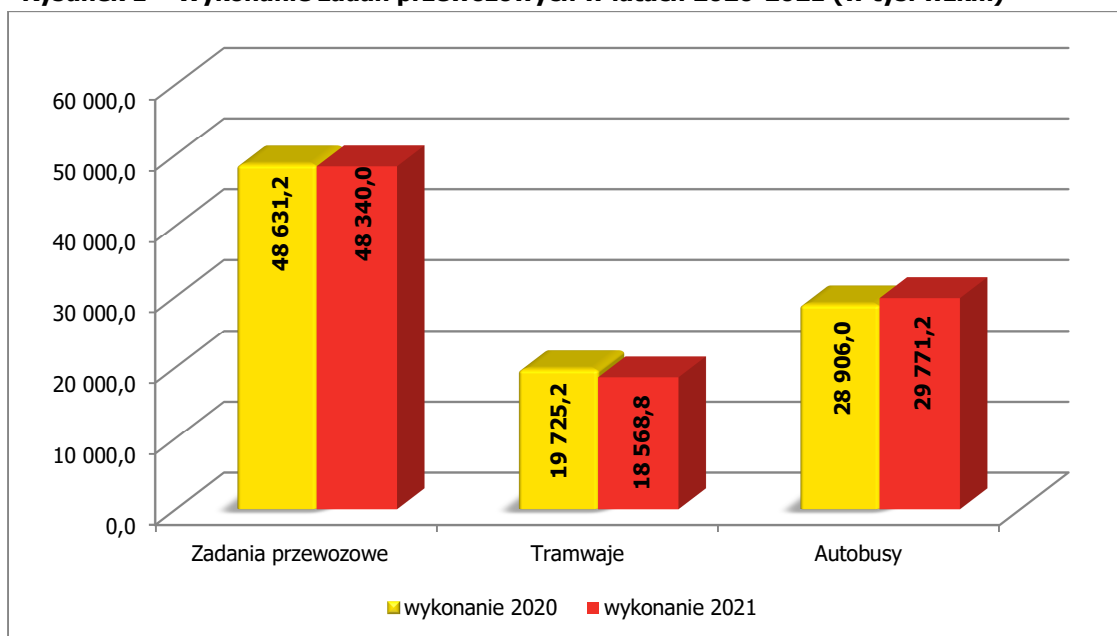
Wielkość planowanej pracy przewozowej na 2021 r. określona została przez Organizatora na poziomie 47 745,4 tys. wzkm, dla obu trakcji, w tym:

- komunikacja autobusowa – 29 233,6 tys. wzkm,
- komunikacja tramwajowa – 18 511,8 tys. wzkm.

Tabela 2 - Stopień realizacji zadań przewozowych w latach 2020-2021 (w tys. wzkm)

Wyszczególnienie	2020 rok wykonanie	2021 rok plan	2021 rok wykonanie	Wykonanie Planu (%)
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5=4/3</i>
Zadania przewozowe	48 631,2	47 745,4	48 340,0	101,2%
Tramwaje, w tym:	19 725,2	18 511,8	18 568,8	100,3%
- Cityrunner	554,7	623,4	656,0	105,2%
- Pesa Swing	1 937,6	2 151,0	2 089,0	97,1%
- 805 Na	14 001,2	11 887,4	12 760,0	107,3%
- GT	2 371,8	3 004,9	2 235,7	74,4%
- ŁTR	859,9	845,1	828,1	98,0%
Autobusy, w tym:	28 906,0	29 233,6	29 771,2	101,8%
- mini	2 374,9	2 914,7	3 160,8	108,4%
- jednoczłonowe	12 854,7	13 139,3	12 786,8	97,3%
- przegubowe	13 676,4	13 179,6	13 823,7	104,9%

Rysunek 1 – Wykonanie zadań przewozowych w latach 2020-2021 (w tys. wzkm)



W 2021 roku Spółka zrealizowała zadania przewozowe na poziomie 48 340,0 tys. wzkm. Nastąpił spadek wykonanych zadań przewozowych ogółem w porównaniu do roku poprzedniego o 291,2 tys. wzkm. W komunikacji tramwajowej zadania spadły o 1 156,4 tys. wzkm w porównaniu do roku poprzedniego a w komunikacji autobusowej zadania wzrosły o 865,2 tys. wzkm. Rok 2021 jest już drugim rokiem z rzędu realizowania niższych zadań przewozowych (w 2018 r. zadania wyniosły 53,2 mln wzkm, w 2019 r. wyniosły 52,3 mln wzkm). Planowane zadania przewozowe na 2021 r. zakładały zmienioną strukturę przewozów na korzyść trakcji spalinowej z jednoczesnym zmniejszeniem trakcji elektrycznej. Powodem były kontynuowane jak i planowane na 2021 rok roboty drogowe oraz nowy układ torowy, co wymuszało czasowe uruchamianie komunikacji zastępczej. Stan epidemii związany z COVID-19, obowiązujący w Polsce od połowy marca 2020 r. powodował ograniczenie planowanych zadań przewozowych. Szczególnie istotnie spadła częstotliwość kursowania tramwajów.

Tabela 3 - Stopień realizacji zadań przewozowych tramwajowych w latach 2020-2021 (w tys. pckm)

Wyszczególnienie	2020 rok wykonanie	2021 rok plan	2021 rok wykonanie	Wykonanie Planu (%)
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5=4/3</i>
Tramwaje, w tym:	12 751,0	12 817,3	12 189,1	95,1%
- Cityrunner	554,7	623,4	656,0	105,2%
- Pesa Swing	1 937,6	2 151,0	2 089,0	97,1%
- 805 N	7 027,1	6 192,9	6 380,3	103,0%
- GT, NF6D	2 371,8	3 004,9	2 235,7	74,4%
- ŁTR	859,9	845,1	828,1	98,0%

W 2021 r. Spółka korzystała z usług podwykonawców przy realizowaniu zadań w komunikacji autobusowej. Zakres zadań przez nich wykonywany był wyższy niż w roku 2020 o 585,1 tys. wzkm. Firma BP Tour realizowała 99,8% zadań zleconych, przez cały rok obsługiwała podmiejską komunikację zastępczą na liniach Z41 do Pabianic oraz 43A i 43B do Konstancyna i Lutomska. Do 20 grudnia 2021 r., kiedy przywrócono ruch tramwajowy między Łodzią a Zgierzem obsługiwała linię Z45 do Zgierza oraz linię Z46 do Ozorkowa, która po tej dacie została skrócona.

Tabela 4 - Stopień realizacji zadań przewozowych autobusowych w latach 2020-2021 realizowanych przez podwykonawców (w tys. wzkm)

wyszczególnienie	2020 rok wykonanie	2021 rok plan	2021 rok wykonanie	Wykonanie Planu (%)
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5=4/3</i>
Autobusy, w tym:	1 192,6	1 745,4	1 777,7	101,8%
- mini	0,0	0,0	0,0	x
- jednoczłonowe	34,9	214,6	3,4	1,6%
- przegubowe	1 157,8	1 530,9	1 774,3	115,9%

W 2021 roku prowadzone były na obszarze całego Miasta roboty torowo-drogowe związane m.in. z:

- przebudową węzła torowego na skrzyżowaniu ul. Kopcińskiego z ul. Narutowicza,
- remontem torowiska na skrzyżowaniu ul. Kilińskiego z ul. Przybyszewskiego,
- remontem torowiska na ul. Limanowskiego pomiędzy ul. Zachodnią a ul. Zgierską; prace obejmowały wymianę starego, wyeksploatowanego torowiska wraz z podkładami i podbudową oraz siecią trakcyjną,
- remontem torowiska na wysokości zajezdni Helenówek; remont obejmował odcinek pomiędzy ul. Okulickiego a granicą miasta, gdzie połączony został z remontowaną trasą do Zgierza (nowe torowisko na całym odcinku wraz z pętlą; nowe zjazdy do zajezdni na terenie której powstanie nowa siedziba Zakładu Techniki MPK-Łódź),
- pracami przy remoncie kanału ogólnospławnego w ul. Legionów na odcinku między pl. Wolnością a ul. Gdańską,
- remontem ulic Struga i 6 Sierpnia, ulicy Traktorowej pomiędzy ul. Aleksandrowską a ul. Rojną, ulicy Obywatelskiej na odcinku od ul. Nowe Sady do al. Waltera-Janke, ulicy Jaracza pomiędzy ul. P.O.W. a ul. Sterlinga, ulicy Konstytucyjnej od ul. Pomorskiej do ul. Małachowskiego,
- remontem wiaduktu na ul. Dąbrowskiego; gruntowny remont to docelowo brak ograniczeń tonażowych i poprawa bezpieczeństwa,
- kontynuacją przebudowy al. Śmigłego-Rydza na odcinku od ul. Piłsudskiego do ul. Przybyszewskiego w ramach projektu „Tramwaj dla Łodzi”.

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 trwającą nadal sytuacją epidemiologiczną wprowadzano w trakcie roku szereg zmian w funkcjonowaniu transportu zbiorowego, aby zminimalizować możliwość kontaktu pasażerów z czynnikami zakaźnymi, w tym między innymi limity pasażerów w pojazdach komunikacji miejskiej.

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 od 2020 r. jest dużo niższy niż w latach poprzednich.

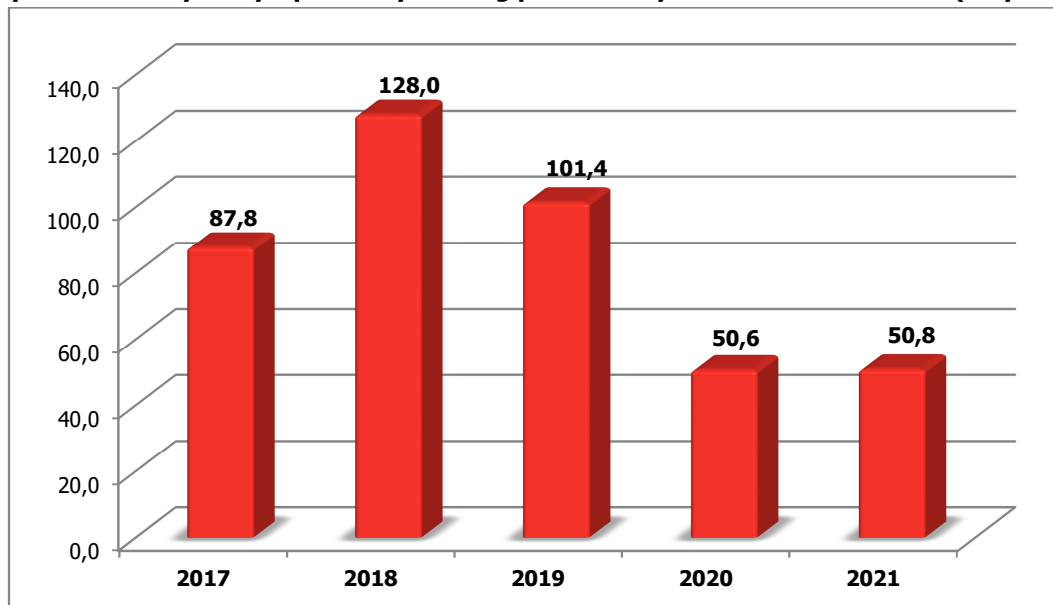
W ramach tych usług Spółka realizowała przewozy:

- 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 2021 roku przychody z pozostałych usług przewozowych wyniosły 50,8 tys. zł, co przy kosztach wynoszących 34,5 tys. zł pozwoliło osiągnąć wynik na poziomie 16,3 tys. zł.

Rysunek 2 - Przychody z pozostałych usług przewozowych w latach 2017-2021 (w tys. zł)



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

2.1.3. STAN TABORU

Zadania przewozowe w 2021 roku realizowane były taborem w średniej liczbie:

- 330,5 szt. tramwajów,
- 361,9 szt. autobusów,

przy średnim stanie inwentarzowym w wysokości:

- 473,4 szt. tramwajów,
- 412,3 szt. autobusów,

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

- 63,7% dla tramwajów,
- 80,1% dla autobusów.

Tabela 5 - Stan taboru (w szt.)

Lp.	Wyszczególnienie	2020	2021
TRAMWAJE			
1.	Stan taboru na początek okresu	498	484
2.	Zwiększenia stanu taboru	19	3
3.	Zdjęcie ze stanu	33	16
4.	Stan na koniec okresu	484	471
5.	Średni stan taboru w inwentarzu	485,5	473,4
6.	Średni stan taboru w ruchu	323,7	330,5
AUTOBUSY			
1.	Stan taboru na początek okresu	415	417
2.	Zwiększenia stanu taboru	18	20
3.	Zdjęcie ze stanu	16	15
4.	Stan na koniec okresu	417	422
5.	Średni stan taboru w inwentarzu	414,0	412,3
6.	Średni stan taboru w ruchu	322,8	361,9

Tabor tramwajowy

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

W 2021 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 2021 r. przekazano do użytkowania 5 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 2018-2021.

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

Tramwaje	Stan inwentarzowy na dzień 31.12.2021 r.	Średni wiek taboru na dzień 31.12.2021 r.
Przegubowe:	117	23,1
Cityrunner	15	19,4
Pesa 122N	10	13,6
Pesa 122NaL Swing	22	6,0
Pesa 122NaL-10 Swing	12	3,6
Duewag GT8N	9	59,2
Duewag M8CN	14	392
Siemens NF6D	35	29,0
Jednoczłonowe:	354	36,4
805Na	354	36,4
Tramwaje ogółem:	471	33,3

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

W 2021 roku wykonano 12 sztuk kompleksowych zabiegów modernizacyjnych wagonów tramwajowych, w tym 10 sztuk wagonów typu 805 Na, 1 sztukę wagonu typu Cityrunner oraz 1 sztukę wagonu typu Siemens NF6D.

Wagony typu 805Na wyposażone zostały w:

- wózki z podwójnym stopniem odsprężynowania (podniesienie komfortu jazdy i znaczne zmniejszenie hałasu),
- przetwornicę statyczną (wyciszenie pracy tramwaju),
- klimatyzację kabiny motorniczego.

Zmodernizowany wagon typu Cityrunner posiada informację pasażerską i monitoring, w tym informację głosową zewnętrzną dla osób niedowidzących. Zapewnione zostało zwiększenie bezpieczeństwa pasażerów poprzez montaż kamer, ponadto tramwaj posiada:

- krajowej produkcji, nowy układ napędowy i układ sterownia (obniżenie poboru energii i kosztów eksploatacji),
- ogrzewanie i klimatyzację przedziału pasażerskiego (podniesienie komfortu podróży w lecie).

Wagon typu NF6D w 2021 r. został zmodernizowany po raz pierwszy przez pracowników Zakładu Techniki. Zmodernizowany wagon posiada informację pasażerską i monitoring, w tym informację głosową zewnętrzną dla osób niedowidzących. Zapewnione zostało zwiększenie bezpieczeństwa pasażerów poprzez montaż kamer, ponadto tramwaj posiada:

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

Tabor autobusowy

MPK - Łódź Spółka z o.o. prowadzi politykę zmierzającą do wymiany zużytego taboru autobusowego na nowy. W grudniu 2021 r. dostarczono 20 niskopodłogowych autobusów przegubowych marki Solaris z podpisanej w lipcu 2021 r. umowy na dostawę 51 pojazdów. MPK - Łódź Spółka z o.o. użytkować będzie pojazdy w formie najmu długoterminowego, wzbogaconego usługami serwisowymi przez najbliższe dziesięć lat.

Zamówienie obejmuje 29 autobusów jednoczłonowych i 22 autobusy przegubowe i pozwoli na wyłączenie z użytkowania najstarszych pojazdów. Oba modele są niskopodłogowe i w pełni klimatyzowane. W pojazdach znajdują się m.in. system monitorowania tzw. martwego pola prawej strony pojazdu. Dzięki ultradźwiękowym sensorom działającym w oparciu o sztuczną inteligencję, kierowca zostanie ostrzeżony (dźwiękowo oraz wizualnie) o ewentualnych obiektach, których nie widać w lusterkach. Pojazdy wyposażane są w niezbędne elementy m.in. w system informacji pasażerskiej, biletomaty, kasowniki. 29 autobusów dwunastometrowych Solaris z elektryczno-spalinowym systemem mild hybrid będą pierwszymi niskoemisyjnymi pojazdami tego producenta w Łodzi. Podczas hamowania system mild hybrid generuje i magazynuje energię, a podczas przyspieszania autobusu wspomaga pracę silnika spalinowego, co umożliwia oszczędności w zużyciu paliwa.

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, kosztocłonnych, 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.

Tabela 7 - Dostawy taboru autobusowego w latach 2017-2021 (w szt.)

Dostawy (rok)	2017	2018	2019	2020	2021
Autobusy, w tym:	-	-	70	18	20
<i>dostawa autobusów w formie najmu długoterminowego</i>	-	-	<i>46</i>	-	<i>20</i>

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 31.12.2021 r.	Średni wiek taboru na dzień 31.12.2021 r.
Przegubowe:	212	9,1
Mercedes 0345 G Conecto	9	15,4
Mercedes 628 B02 Conecto E6	25	7,2
Mercedes 628 B02 Conecto EEV	20	8,2
Mercedes 628 B02 Conecto G	10	11,2
Volvo 7700A	11	14,8
Solaris nUrbino 18 E6	20	2,7
Solaris Urbino 18 BTS	62	13,5
Solaris Urbino 18 E6	20	6,2
Solaris Urbino 18 EEV	15	10,4
Solaris nUrbino 18 E6	20	0,1
Jednoczłonowe:	210	7,6
Mercedes 0530 Citaro E3	11	14,6
Mercedes 628 B01 Conecto E6	17	7,1
Mercedes 628 B01 Conecto EEV	28	8,2
Mercedes 628 B01 Conecto LF	15	11,2
Jelcz M 121 MB3	14	15,8
Volvo 7700	5	14,8
Solaris nUrbino 12 E6	26	2,7
Solaris Urbino 12 E6	20	6,2
Solaris Urbino 12 EEV	32	10,3
Isuzu Novociti Life	42	2,4
Ogółem:	422	8,4

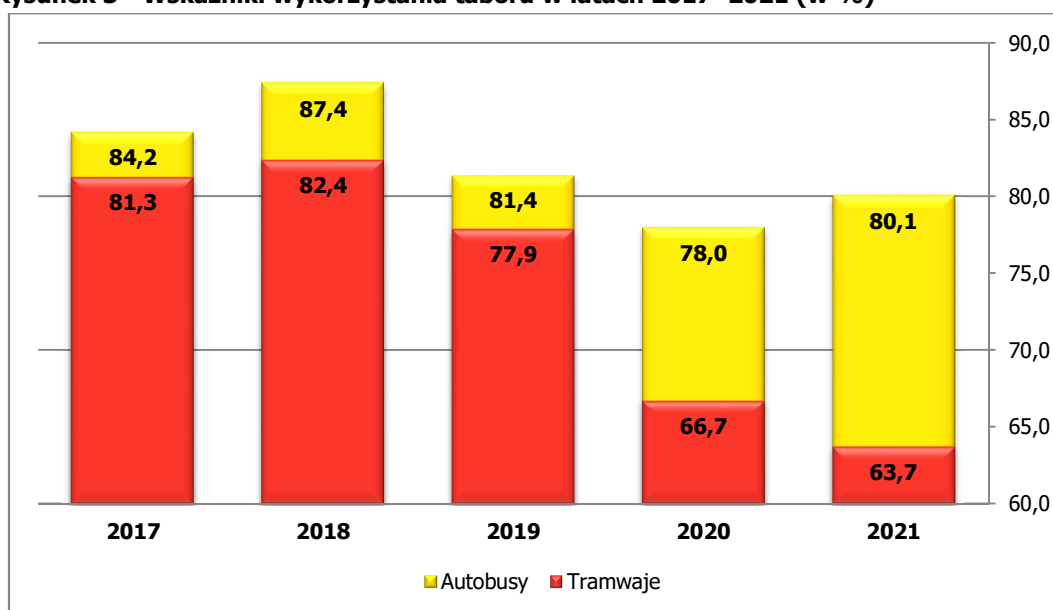
2.1.4. WSKAŹNIKI TECHNICZNO – EKSPLOATACYJNE

Średni wskaźnik gotowości technicznej taboru tramwajowego w roku 2021 był o 15,7 punktu procentowego większy od wskaźnika wykorzystania taboru. Wskaźnik gotowości technicznej świadczy o przygotowaniu tramwajów pod względem technicznym do codziennej eksploatacji. Wskaźnik ten był wystarczający, aby nawet przy wystąpieniu przypadków awarii, kolizji drogowych itp. Spółka zawsze posiadała pozostające w stanie gotowości do użycia dodatkowe wagony tramwajowe. Spadek wskaźnika wykorzystania taboru w latach 2020-2021 spowodowany był zmniejszeniem pracy przewozowej realizowanej trakcją tramwajową.

Wskaźnik gotowości technicznej w taborze autobusowym w roku 2021 był większy od wskaźnika wykorzystania taboru o 7,7 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 2017–2021 (w %)

Wyszczególnienie	2017	2018	2019	2020	2021
Tramwaje					
Wskaźnik gotowości technicznej taboru	87,1	88,2	87,5	84,9	79,4
Wskaźnik wykorzystania taboru	81,3	82,4	77,9	66,7	63,7
Autobusy					
Wskaźnik gotowości technicznej taboru	88,2	89,9	88,8	88,5	87,8
Wskaźnik wykorzystania taboru	84,2	87,4	81,4	78,0	80,1

Rysunek 3 - Wskaźniki wykorzystania taboru w latach 2017–2021 (w %)

2.2. USŁUGI PRZEWOZOWE DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH TRANSPORTEM SPECJALISTYCZNYM

Zakład Przewozu Osób Niepełnosprawnych (ZPON) świadczy usługi przewozowe nieprzerwanie od 27 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 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.

Zakład Przewozu Osób Niepełnosprawnych dysponuje 21 samochodami, z czego 20 liniowych wykorzystywanych jest na bieżąco do świadczenia usług transportowych, 1 do rezerwy technicznej (zastępuje liniowe w przypadku konieczności ich krótkotrwałego wycofania z eksploatacji, w związku z przeglądami, naprawami, itp.). W tym: 17 samochodów marki FIAT Ducato oraz 4 samochody marki Citroen Jumper w pełni przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych. W ciągu ostatnich pięciu 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 76,4% (w 2020 roku 76,1%). Efektywność przewozów mierzona jest liczbą przejechanych wozokilometrów z pasażerem do ogólnej liczby wykonanych wozokilometrów. W 2021 roku odnotowano wzrost o 29 tys. przewiezionych pasażerów, który spowodowany był przede wszystkim „luzowaniem” obostrzeń związanych z pandemią, w tym: zamknięciem szkół i ośrodków szkolno-wychowawczych, przychodni rehabilitacyjnych oraz wielu innych placówek, dla których Zakład świadczy usługi transportowe. To z kolei przełożyło się na zwiększenie liczby przejechanych wozokilometrów z pasażerem (w stosunku do 2020 roku wzrost o 43,7%, przy jednocześnie większej liczbie pasażerów o 63,7%).

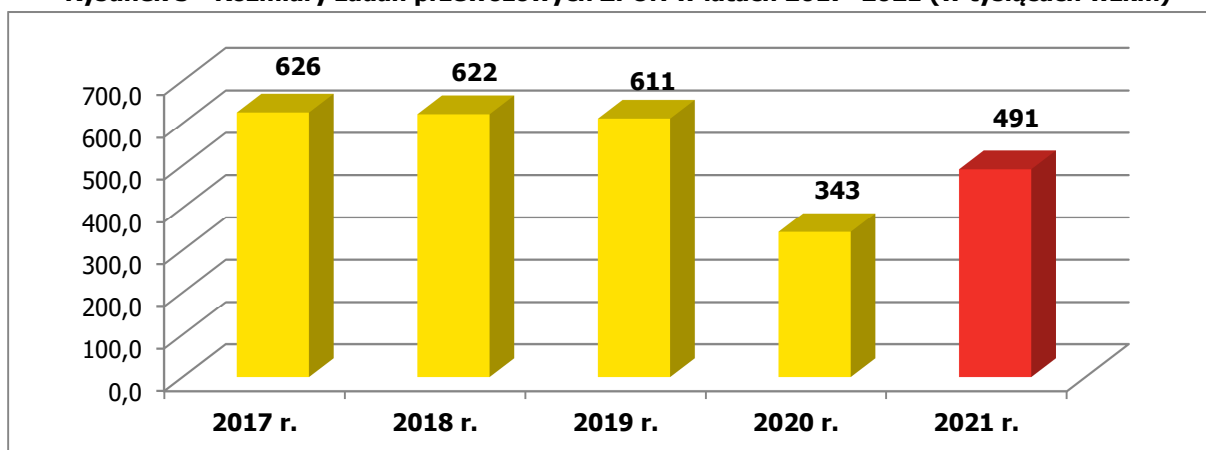
W 2021 roku osiągnięto 92% gotowość techniczną pojazdów do świadczenia usługi (spadek o 2 pp. w stosunku do 2020 roku). Nadzór nad sprawnym planowaniem przeglądów technicznych oraz napraw pojazdów, szybka reakcja na sytuacje awaryjne, a także dobra współpraca z serwisem zewnętrznym dają efekt w postaci skróconego czasu przestoju pojazdów w naprawie. Wskaźnik gotowości technicznej pojazdów mierzony jest liczbą pojazdów sprawnych technicznie do liczby pojazdów w inwentarzu.

Przewozy obsługiwane były przez 64 zatrudnionych, w tym 36 kierowców i 19 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 4 – Przewóz niepełnosprawnych pasażerów

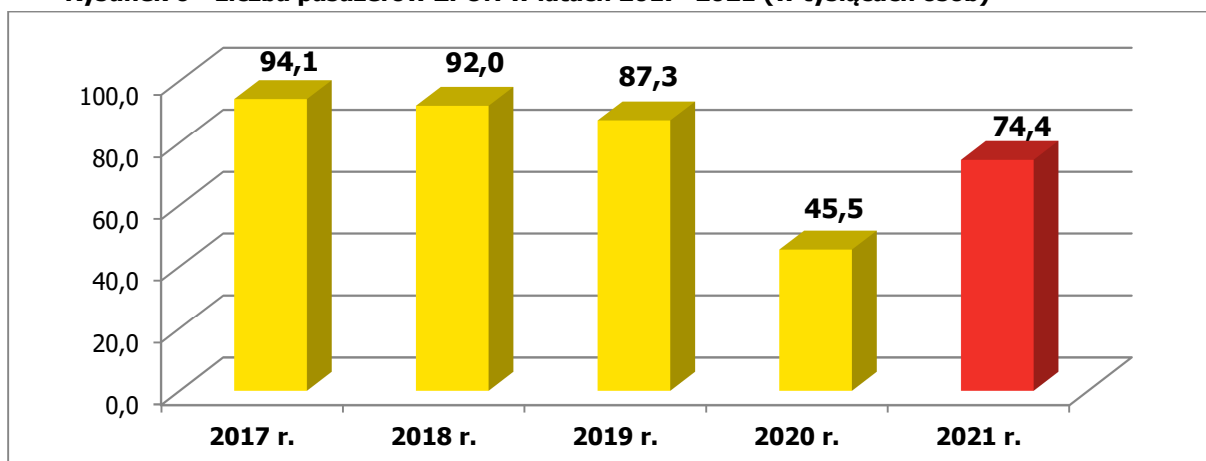


Rysunek 5 - Rozmiary zadań przewozowych ZPON w latach 2017–2021 (w tysiącach wzkm)



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.

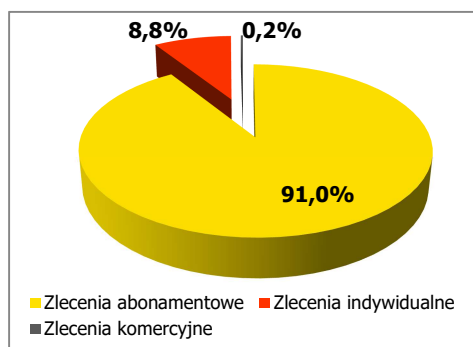
Rysunek 6 - Liczba pasażerów ZPON w latach 2017–2021 (w tysiącach osób)



W roku szkolnym 2020/2021 przyjęto do realizacji 333 zlecenia abonamentowe, w tym:

- 272 to dzieci uczęszczające do szkół i ośrodków szkolno-wychowawczych (81,68% wszystkich zleceń abonamentowych),
- 52 pozostałych to uczestnicy warsztatów terapii zajęciowej (15,62%),
- 9 osób to niepełnosprawni aktywni zawodowo (2,7%).

Rysunek 7 – 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 2021 roku przewieziono znacznie większą liczbę pasażerów niż w 2020. Poziom przychodów w stosunku do 2020 roku wzrósł, co ma związek ze wzrostem rekompensaty Gminy Miasta Łódź.

Tabela 11 - Przychody ZPON w latach 2017-2021 (w tys. zł)

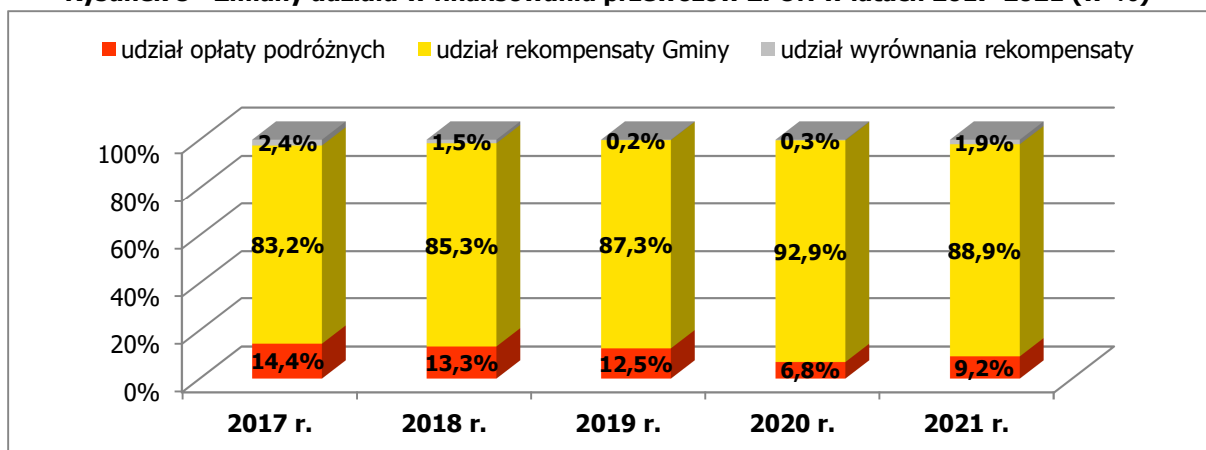
Rok	2017	2018	2019	2020	2021
Przychody	5 519,4	6 023,9	6 296,0	6 844,3	7 181,1

Uwaga: Wartości obejmują wyrównanie do rekompensaty należnej nieujęte dla 2020 r. w Tabeli 25 i Tabeli 26 dla przewozu osób niepełnosprawnych (od 2021 r. zmiana prezentacji danych).

W 2021 roku udział źródeł w finansowaniu przewozów był następujący:

- 6 385,8 tys. zł - rekompensata finansowana z budżetu Gminy Miasta Łódź – 88,9%;
- 659,5 tys. zł - opłaty wnoszone przez podróżnych – 9,2%;
- 135,8 tys. zł – wyrównanie rekompensaty – 1,9%.

W porównaniu z latami wcześniejszymi udział opłat wnoszonych przez pasażerów zwiększył się; w 2021 r. wzrósł o 34% w stosunku do roku 2020; jednak nadal jest mniejszy niż w poprzednich latach. Udział rekompensaty z budżetu Gminy Miasta Łódź (zrealizowany) zmniejszył się, co zostało częściowo zrekompensowane wzrostem wyrównania do rekompensaty należnej.

Rysunek 8 - Zmiany udziału w finansowaniu przewozów ZPON w latach 2017-2021 (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 2011-2021 i wydarzenia determinujące te zmiany przedstawia poniższa tabela.

Tabela 12 - Opis infrastruktury obsługiwanej przez MPK - Łódź Spółka z o.o. w latach 2017-2021

Wyszczególnienie	2017	2018	2019	2020	2021
Kilometry toru pojedynczego	275	250	224	224	221
Liczba zwrotnic	495	483	433	433	429
Liczba podstacji	36	34	32	31	31

2018. wyłączono z eksploatacji dwie podstacje oraz tor i zwrotnice w związku z zawieszeniem komunikacji tramwajowej na linii Zgierz-Ozorków,
 2019. wyłączenie z ruchu trasy do Pabianic oraz trasy Lutomiernsk-Konstantynów,
 2020. wyłączenie 1 podstacji w związku z rozpoczętą przebudową w ramach inwestycji "Łódzki Tramwaj Metropolitalny: etap Pabianice – Ksawerów",
 2021. zastąpienie 4 rozjazdów łukami na ul. Wojska Polskiego.

Tabela 13 - Przychody i koszty z tytułu konserwacji, napraw i remontów torów, sieci i podstacji poza trasą ŁTR w latach 2017-2021 (w tys. zł)

Wyszczególnienie	2017	2018	2019	2020	2021	
					Plan	Wykonanie
PRZYCHODY						
Konserwacje	10 708,4	11 932,1	12 987,9	12 425,7	14 435,5	13 159,9
- torów i urządzeń torowych	5 859,2	7 803,6	8 494,1	8 126,4	14 435,5	8 606,6
- sieci i urządzeń sieciowych	4 849,2	4 128,5	4 493,8	4 299,3		4 553,3
Remonty	8 579,3	8 025,2	4 332,1	13 278,3	10 000,0	7 685,6
- torów i urządzeń torowych	7 206,6	7 225,4	2 958,8	11 124,4	10 000,0	7 595,7
- sieci i urządzeń sieciowych	1 372,7	799,8	1 373,3	2 153,9		90,0
Wyrównanie rekompensaty na działalności torowo-sieciowej	1 866,5	1 075,6	582,4	1 400,8	0,0	1 038,6
Razem	21 154,1	21 032,9	17 902,5	27 104,8	24 435,5	21 884,1
KOSZTY						
Konserwacje	11 933,0	12 301,4	13 050,4	13 108,3	13 849,3	13 089,8
- torów i urządzeń torowych	8 231,9	7 967,3	7 171,5	7 244,5	13 849,3	6 681,7
- sieci i urządzeń sieciowych	3 701,1	4 334,1	5 878,9	5 863,8		6 408,0
Remonty	8 479,8	8 024,3	4 331,9	13 278,3	10 000,0	8 058,2
- torów i urządzeń torowych	6 980,9	7 024,5	2 849,2	11 124,4	10 000,0	6 593,3
- sieci i urządzeń sieciowych	1 498,9	999,8	1 482,6	2 153,9		1 464,9
Razem	20 412,8	20 325,7	17 382,3	26 386,6	23 849,3	21 147,9

Uwaga: Wartość przychodów obejmuje wyrównanie do rekompensaty należnej nieujęte dla 2020 r. w Tabeli 25 i Tabeli 26 (od 2021 r. zmiana prezentacji danych).

Koszty konserwacji, napraw i utrzymania torów i sieci (poza trasą ŁTR) wyniosły w 2021 roku 13 089,8 tys. zł z następującym podziałem na elementy infrastruktury:

- 6 681,7 tys. zł – tory,
- 4 643,0 tys. zł – sieci,
- 1 765,0 tys. zł – podstacje.

Prace zostały wykonane nie przekraczając środków przekazanych przez Miasto na 2021 rok na konserwację i utrzymanie infrastruktury torowo-sieciowej.

Podstawowymi projektami zrealizowanymi w zakresie remontów torów i sieci były prace na trasie do Zgierza, remont torowiska w ul. Limanowskiego i ul. Aleksandrowskiej oraz prace sieci w ul. Zgierskiej (Helenówek-pl. Wolności) o łącznej wartości 8 058,2 tys. zł.

Poza działalnością powierzoną, którą szczegółowo opisano powyżej, Zakład Torów i Sieci realizował w roku 2021 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 2021 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 2021 r. czynny, przy zachowaniu wszelkich zasad bezpieczeństwa.

W 2021 roku sprzedaż biletów przez MPK - Łódź Spółka z o.o. odbywała się za pośrednictwem:

- 140 punktów sprzedaży biletów (3 punkty bezpośrednio prowadzone przez Spółkę, 137 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,
- 700 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 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 2021 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 2021 Spółka uzyskała przychody ze sprzedaży biletów w kwocie 117 032,5 tys. zł. Zwiększenie przychodów o udzielany prowadzącym sprzedaż agentom Spółki upust, który wyniósł w 2021 roku 2 691,5 tys. zł, pozwala ustalić **koszt sprzedaży biletów w cenie nominalnej wynoszący 119 723,9 tys. zł.**

Wpływy z biletów lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi były **wyższe o 17,43 mln zł** (17,5% wzrostu) w porównaniu do 2020 roku.

W 2021 roku wpływy ze sprzedaży biletów w **sieci punktów sprzedaży MPK - Łódź Spółka z o.o.** wyniosły 19 326,4 tys. zł (wzrost w stosunku do 2020 roku o 3 594,7 tys. zł), natomiast w **sieci obcej** (Punkty Sprzedaży Biletów ajencyjne, MZK Pabianice, MUK, hurtownie Carmen, Eurocash i Ruch) 42 302,7 tys. zł (wzrost w stosunku do 2020 roku o 5 108,8 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 2021 roku wyniosła 42 177,7 tys. zł i wzrosła w stosunku do 2020 roku o 2 754,8 tys. zł.

Odnotowano duży **wzrost sprzedaży za pośrednictwem telefonów komórkowych**. Sprzedaż wzrosła w stosunku do roku 2020 o 5 770,3 tys. zł i wyniosła 12 823,9 tys. zł.

W 2021 roku **kontynuowano sprzedaż poprzez elektroniczny system rozliczania przejazdów** (tzw. taryfa przystankowa) (OPS – Open Payment System). Rozwiązanie polega na użyciu karty zbliżeniowej i płatności tylko za liczbę przejechanych przystanków. Przychody ze sprzedaży w 2021 roku z systemu OPS wyniosły 401,9 tys. zł i wzrosły w stosunku do 2020 roku o 203,6 tys. zł.

Rok 2021 to kolejny rok dużej liczby i wartości biletów okresowych sprzedanych za pośrednictwem sklepu internetowego www.migawka.lodz.pl.

W 2021 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 umożliwia 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 2021 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 (w biletomatach i na stronie mpk.lodz.pl);
 - informacje o zmianach w funkcjonowaniu komunikacji.

- 2) Informacje w trakcie podróży, czyli:
 - tablice kierunkowe zewnętrzne i wewnętrzne;
 - numery telefonów: informacyjny, wypadkowy, składania skarg i wniosków;
 - głosowe informacje o przyjeździe tramwaju dla osób niewidzących oczekujących na przystanku;
 - głosowe zapowiedzi przystanków w pojazdach dla podróżujących pasażerów;
 - udzielanie informacji ustnych przez dyspozytorów oraz kierowców i motorniczych;
 - informacje o funkcjonowaniu linii podczas postojów na krańcówkach (pętlach) i przystankach;
 - informacja pasażerska w biletomatach mobilnych.

- 3) Inne kanały informacyjne, czyli:
 - telefon informacyjny - infolinia 42 638 90 20;
 - Internet:
 - www.mpk.lodz.pl
 - www.migawka.lodz.pl – w zakresie sprzedaży biletów i taryfy
 - www.facebook.com/mpklodz
 - www.facebook.com/trafficmpklodz
 - www.instagram.com/mpk_lodz
 - www.twitter.com/MPKLodz

Ponadto, wprowadzono możliwość uregulowania opłaty dodatkowej za brak ważnego biletu za przejazd, kartą płatniczą bezpośrednio u kontrolera w czytniku kontrolerskim.

Podobnie jak w latach ubiegłych w roku 2021 wszelkie skargi, uwagi i wnioski dotyczące świadczonych usług były kierowane do MPK – Łódź Spółka z o.o. za pośrednictwem:

- poczty;
- całodobowej infolinii 42 638 90 20;
- poczty elektronicznej o adresie: opiniempk@mpk.lodz.pl;
- platformy zgłoszeniowej portalu głosowego „Primespeech”;
- bezpośrednio (na czas epidemii kontakt bezpośredni ograniczono do niezbędnego minimum) – punkt kontaktu z pasażerem prowadzony w budynku przy ul. Tramwajowej 6.

2.4.3. KONTROLA BILETOWA

W 2021 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 2021 roku wykonano 370 360 kontroli (o 69 896 kontroli więcej niż w 2020 roku). Jednakże liczba nałożonych opłat dodatkowych w stosunku do 2020 roku była niższa i wyniosła 47 156. Spadek liczby nałożonych opłat w stosunku do 2020 roku oraz mniejsza niż planowana liczba wykonywanych kontroli, wynika głównie z ograniczeń kontroli biletów w związku z epidemią COVID-19, a także ma związek ze zmniejszeniem liczby zatrudnionych kontrolerów na umowę zlecenie (absencje chorobowe spowodowane m.in. obawą przed zarażeniem koronawirusem) 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 była ustalona w roku 2021 na poziomie 40 000 kontroli miesięcznie, czyli 480 000 rocznie.

Tabela 14 - Kontrola biletów w latach 2017-2021

Rok	liczba wykonanych kontroli	liczba nałożonych opłat
2017	566 415	120 672
2018	519 456	104 586
2019	514 525	91 439
2020	300 464	49 584
2021	370 360	47 156

Wartość wpływów z wyegzekwowanych opłat dodatkowych wraz z odsetkami za przejazd bez ważnego biletu wyniosła w 2021 r. 7 179,4 tys. zł i była wyższa o 45% w stosunku do 2020 roku (4 946,6 tys. zł). Wzrost przychodów z opłat dodatkowych wynika z poprawy skuteczności windykacji i większej intensywności pracy ze strony kontrolerów.

Wskaźnik wartościowy skuteczności egzekucji opłat dodatkowych w 2021 r. wyniósł 59,3% i był wyższy niż w 2020 roku o 13 p.p.)

Tabela 15 - Skuteczność egzekucji opłat dodatkowych w latach 2017-2021 (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>
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%
2021	12 104,7	7 179,4	59,3%

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 wewnętrznych ma związek głównie z pracami przy modernizacji tramwajów.

Tabela 16 - Przychody z działalności pomocniczej w latach 2017-2021 (w tys. zł)

Wyszczególnienie	2017	2018	2019	2020	2021
Usługi zewnętrzne	17 251,26	15 256,62	14 188,50	15 157,24	32 339,36
Usługi wewnętrzne	26 655,81	20 080,82	18 542,64	14 054,67	15 847,31
RAZEM	43 907,07	35 337,44	32 731,13	29 211,92	48 186,67

3.1. USŁUGI ZEWNĘTRZNE

3.1.1. USŁUGI TOROWO-SIECIOWE

W roku 2021 Zakład Torów i Sieci działający w ramach Spółki zaangażowany był głównie w prace związane z projektem Łódzki Tramwaj Metropolitalny (odcinek Pabianice-Ksawerów), kontynuował rozpoczętą w 2020 roku przebudowę torowiska na odcinku Helenówek – Kurak – plac Kilińskiego w Zgierzu oraz przebudowę linii tramwajowej w Al. Śmigłego-Rydza w Łodzi. Zakład realizował prace 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 2021 roku realizowany był niewielki zakres usług zewnętrznych zakładu dla spółek komunikacyjnych posiadających tabor tramwajowy w Bydgoszczy, i Elblągu (wymiana obręczy, reprofiliacja kół, regeneracja przekładni).

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 17 - Przychody z pozostałych usług zewnętrznych w latach 2017-2021 (w tys. zł)

Wyszczególnienie	2017	2018	2019	2020	2021
Wynajem	2 600,49	2 570,12	2 777,63	2 478,41	2 320,24
Muzeum - bilety	13,46	17,33	15,08	2,99	5,57
Szkolenia prowadzących pojazdy	694,25	882,53	249,49	6,59	15,05
Reklama - wszystkie nośniki	1 912,13	2 637,2	2 578,69	1 333,99	1 613,46
Pozostałe usługi	3 252,43	3 308,51	4 339,06	5 400,03	5 815,92
Razem	8 472,75	9 415,69	9 959,94	9 222,01	9 770,23

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 2021 roku wynajmowano (w nawiasie zmiana do 2020 roku):

- 904,62 m² powierzchni biurowej (spadek o 199,54 m²),
- 458,47 m² powierzchni magazynowej (wzrost o 96,10 m²),
- 17 360,00 m² gruntów (bez zmian).

Zmiany wynajmowanej powierzchni biurowej i magazynowej wynikają z rotacji Klientów, 3 zrezygnowało, 1 przybył.

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

Przychody z działalności reklamowej w roku 2021 i w poprzednich latach zostały zaprezentowane w poniższej tabeli. Po spadku sprzedaży usług w roku 2020 (początek pandemii), w 2021 roku przychody te zaczęły rosnąć. Trudno jednak określić ile czasu zajmie odbudowanie wolumenu sprzedaży reklam z lat 2018-2019.

Tabela 18 - Przychody z reklamy w latach 2017-2021 (w tys. zł)

Wyszczególnienie	2017	2018	2019	2020	2021
Reklama na taborze	1 697,55	2 296,52	2 155,10	1 137,30	1 334,06
Reklama na budynkach	11,09	11,17	5,84	2,21	3,84
Reklama w międzytorzu	60,59	69,51	67,94	50,31	55,57
Reklama na wiatach	142,91	260,00	349,81	144,17	219,99
Razem	1 912,13	2 637,20	2 578,69	1 333,99	1 613,46

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 utrzymujący się spadek przychodów z wykorzystywanych przez Spółkę nośników reklamowych.

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

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

Tabela 19 - Przychody z usług wewnętrznych w latach 2017-2021 (w tys. zł)

Wyszczególnienie	2017	2018	2019	2020	2021
Usługi wewnętrzne	26 655,81	20 080,82	18 542,64	14 054,67	15 847,31
produkcja i regeneracja na potrzeby własne	1 194,89	1 378,04	1 364,05	1 020,42	1 083,01
usuwanie uszkodzeń taboru	1 790,80	1 219,47	1 227,49	1 132,14	1 237,38
modernizacja tramwajów	22 012,88	14 234,11	13 287,96	10 111,78	12 196,22
pozostałe usługi wewnętrzne	1 657,24	3 249,20	2 663,14	1 790,33	1 330,70

Największy wpływ na wartość pozycji „Produkcja i regeneracja na potrzeby własne” miała produkcja części zamiennych podzespołów torowych (989,3 tys. zł) w związku z naprawami bieżącymi i konserwacjami. Pozostałą część przychodów stanowi regeneracja części do autobusów.

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 2017-2021. Dodatkowo miał na to wpływ spadek zadań przewozowych w 2021 związany m.in. ze spadkiem częstotliwości kursowania tramwajów na skutek wprowadzonych obostrzeń w czasie epidemii.

O ile w 2020 roku zmodernizowano 14 wagonów, to w 2021 zakończono prace przy 12 wagonach, a na 9 kolejnych modernizację rozpoczęto (typy modernizowanych tramwajów pokazano poniżej). Ponadto

przystosowano do eksploatacji kolejne 5 wagonów Siemens NF6D, które zostały zakupione w 2020 roku. Rozpoczęto również prace nad modernizacją wagonu do odladzania sieci.

model tramwaju	805 Na	M8CN	Cityrunner	PESA	NF6D
zmodernizowane	10	-	1	-	1
rozpoczęto modernizację	2	-	2	1	4
przystosowane	-	-	-	-	5

Wartość pozycji „pozostałe usługi wewnętrzne” wynika przede wszystkim z kontynuowanych prac nad modernizacją torów i sieci poza obrysem budowanej hali na zajezdni Telefoniczna (696,5 tys. zł).

4. DZIAŁALNOŚĆ FINANSOWA


W wyniku postępowania przetargowego na usługi finansowe i bankowe, Spółka 11.06.2021 r. podpisała umowę z bankiem PKO BP na świadczenie usług finansowych i bankowych. Bank PKO BP przejął finansowanie Spółki od banku PEKAO S.A. zapewniając:

- refinansowanie wykupu wyemitowanych obligacji,
- możliwość uruchomienia w najbliższych latach nowych środków finansowych w postaci kredytów i/lub objęcia emisji obligacji
- obsługę gwarancji
- obsługę finansową poprzez prowadzenie rachunków bankowych.

Wraz ze zmianą banku Spółka zmieniła instrumenty finansowe. W miejsce obligacji inwestycyjnych i obrotowych uzyskała kredyt inwestycyjny i kredyt w rachunku bieżącym. Dzięki temu Spółka może w sposób bardziej elastyczny zarządzać środkami pieniężnymi i tym samym obniżyć koszt finansowania. Poprzednia umowa z PEKAO S.A. nie dawała Spółce możliwości wcześniejszego wykupu obligacji i Spółka była zmuszona do utrzymywania stałego salda 80 mln zł. To przekładało się na wysokie, stałe koszty odsetek.

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


Lp.	Treść	2020	2021	2021/2020 (%)
1	2	3	4	5=4/3
1	Odsetki	379,4	185,7	48,9%
1.1	- od należności	193,4	25,1	13,0%
1.2	- od środków na rachunkach i lokatach bankowych	36,7	13,9	38,0%
1.3	- od wartości mandatów (opłat dodatkowych)	149,3	146,6	98,2%
2	Przychód z tytułu zmiany stawki WIBOR w umowach leasingu	0,0	0,0	-
3	Przychody z tytułu sprzedaży wierzytelności	0,0	0,0	-
4	Przychody z tytułu gwarancji	0,0	0,0	-
5	Wycena zobowiązania z tyt. emisji papierów wartościowych wg SCN	6 512,8	0,0	0,0%
	Razem	6 892,3	185,7	2,7%

 RZIS, str. 13, SF

W 2021 roku nastąpił znaczny spadek przychodów z działalności finansowej w stosunku do 2020 roku, wyniósł on **6,7 mln zł**, nastąpił on głównie w pozycji: „Wycena zobowiązania z tytułu emisji papierów wartościowych wg skorygowanej ceny nabycia” (-6,5 mln zł), która dotyczyła 2020 roku.

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

Lp.	Treść	2020	2021	2021/2020 (%)
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5=4/3</i>
1	Odsetki	6 019,2	4 376,8	72,7%
1.1	- od kredytów i obligacji	5 968,3	4 325,6	72,5%
1.2	- od zobowiązań	50,9	51,2	100,5%
2	Ujemne różnice kursowe	13,7	55,8	407,5%
3	Koszty uruchomienia kredytów i obligacji	1 258,4	2 386,6	189,7%
4	Utworzenie rezerw	3 218,6	3 125,1	97,1%
5	Koszty z tytułu sprzedaży wierzytelności	0,0	1,6	-
6	Wycena zobowiązania z tyt. emisji papierów wartościowych wg SCN	0,0	13 477,8	-
7	Koszt z tytułu zmiany stawki WIBOR w umowach leasingu	0,0	0,0	-
8	Pozostałe koszty	143,2	2 603,5	1818,6%
	Razem	10 653,0	26 027,1	244,3%
	Wynik na działalności finansowej	-3 760,7	-25 841,5	-


 RZIS, str. 13, SF

W kosztach finansowych, w poszczególnych pozycjach widoczne są skutki zmiany banku obsługującego Spółkę. Wzrost r/r w pozycji koszty uruchomienia kredytów i obligacji jest związany z opłatami dla banku PEKAO S.A. m.in. opłata za aneks do umowy obligacyjnej oraz koszty prowizji za uruchomienie obligacji – na skutek przeniesienia zobowiązań finansowych do nowego banku PKO BP (nierozliczona prowizja została ujęta w kosztach). W pozycji pozostałe koszty ujęto prowizję w wysokości 2,4 mln zł związaną z wcześniejszym wykupem obligacji serii D (PeKaO S.A.). Najważniejszą jednak pozycją, która spowodowała wzrost kosztów finansowych (niepodatkowych) w 2021 roku w stosunku do 2020 roku o **15,4 mln zł** była pozycja związana z wyceną instrumentów finansowych wg skorygowanej ceny nabycia dokonywana przez aktuarium (wzrost o 13,5 mln zł).

5. POZOSTAŁA DZIAŁALNOŚĆ OPERACYJNA

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

Lp.	Treść	2020	2021	2021/2020 (%)
<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	369,0	0,0	0,0%
2	Otrzymane odszkodowania z tyt. uszkodzeń majątku	3 016,7	2 928,1	97,1%
3	Dotacje, subwencje, dopłaty	35 344,5	14 557,2	41,2%
4	Rozwiązanie odpisu aktualizującego należności	153,9	80,3	52,2%
5	Aktualizacja rezerw	326,3	721,8	221,2%
6	Inne	5 251,8	1 516,6	28,9%
6.1	- otrzymane kary i odszkodowania	4 366,8	545,2	12,5%
6.2	- darowizny	0,0	41,6	-
6.3	- pozostałe (w tym mandaty)	885,0	929,8	105,1%
	Razem	44 462,2	19 804,0	44,5%


 RZIS, str. 13, SF

Głównymi czynnikami mającymi wpływ na spadek poziomu przychodów w 2021 roku w stosunku do roku poprzedniego (**-24,7 mln zł**) były:

- 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. W 2021 roku powyższego typu dofinansowań Spółka nie otrzymała.
- niższe w stosunku do roku 2020 o 3,8 mln zł przychody z tytułu kar i odszkodowań.

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

Lp.	Treść	2020	2021	2021/2020 (%)
1	2	3	4	5=4/3
1	Strata z tyt. rozchodu niefinansowych aktywów trwałych	0,0	6 108,0	-
2	Odszkodowania wypłacane poszkodowanym w wypadkach komunikacyjnych	205,0	254,4	124,1%
3	Koszty usuwania uszkodzeń majątku	3 899,7	3 381,1	86,7%
4	Odpis aktualizujący należności	157,3	70,0	44,5%
5	Rezerwy na przyszłe zobowiązania	2 947,8	305,2	10,4%
6	Inne	2 477,8	893,2	36,0%
6.1	Kary umowne	34,4	0,0	0,0%
6.2	Koszty sądowe	638,8	813,0	127,3%
6.3	Pozostałe	1 804,6	80,2	4,4%
	Razem	9 687,6	11 012,0	113,7%
	Wynik na pozostałej działalności operacyjnej	34 774,6	8 792,0	25,3%

 RZIS, str. 13, SF

Głównymi powodami wzrostu kosztów w 2021 roku w stosunku do roku poprzedniego (**+1,2 mln zł**) były:

- wzrost straty z tytułu niefinansowych aktywów trwałych o 6,1 mln zł. Pozycja ta dotyczy likwidacji nieumorzonych środków trwałych związanych z systemami sterowania ruchem SOSR i RAPID wykorzystywanych w projekcie Łódzki Tramwaj Regionalny. ZDiT w ramach modernizacji trasy W-Z, uruchomił nowszy system, który przejął niektóre funkcje dotychczasowych systemów SOSR i RAPID, tym samym w celu uporządkowania sytuacji majątkowej Spółki zasadne była ich likwidacja;
- spadek kosztów rezerw o 2,6 mln zł.

6. WYNIKI EKONOMICZNO – FINANSOWE SPÓŁKI

W 2021 roku w MPK - Łódź Spółka z o. o. uzyskała na całej działalności przychód w łącznej kwocie 766 679,7 tys. zł i poniosła koszty w wysokości 759 644,7 tys. zł.

Osiągnięte przez Spółkę przychody były wyższe niż koszty działalności, co przełożyło się na zysk brutto Spółki w wysokości 7 035,0 tys. zł.

Na powyższy wynik finansowy brutto składają się:

- zysk na działalności operacyjnej (powierzonej, ŁTR i pomocniczej) 24 084,5 tys. zł;
- zysk na pozostałej działalności operacyjnej w kwocie 8 792,0 tys. zł;
- strata na działalności finansowej w kwocie -25 841,5 tys. zł.

6.1. PRZYCHODY

W 2021 roku uzyskano przychody z działalności ogółem w wysokości 766 679,7 tys. zł i były one wyższe od wykonania roku ubiegłego o 9,7%, głównie na skutek wzrostu przychodów za realizację usług świadczonych na rzecz Gminy Łódź oraz przychodów na działalności pomocniczej.

Tabela 24 - Przychody wg rodzaju działalności (w tys. zł)

Lp.	Treść	2020	2021	2021/2020 (%)
1	2	3	4	5=4/3
1.	Przychody za realizację usług świadczonych na rzecz Gminy Miasta Łódź	511 650,2	559 703,4	109,4%
	- usługi przewozowe	473 923,0	524 480,3	110,7%
	<i>w tym ŁTR</i>	<i>24 691,7</i>	<i>27 842,2</i>	<i>112,8%</i>
	- dystrybucja biletów, obsługa pasażera	12 023,2	13 339,0	110,9%
	- naprawy, utrzymanie i konserwacje, torów, sieci i podstacji	12 425,7	13 825,9	111,3%
	- remontów torów, sieci i podstacji	13 278,3	8 058,2	60,7%
2.	Pozostałe usługi przewozowe	50,6	50,8	100,5%
3.	Przychody z działalności pomocniczej	29 211,9	48 186,7	165,0%
	- usługi wewnętrzne	14 054,7	15 847,3	112,8%
	- usługi zewnętrzne	14 059,4	31 125,3	221,4%
	- sprzedaż materiałów	1 097,9	1 214,1	110,6%
4.	Przychody z przewozu osób niepełnosprawnych	6 826,6	7 181,1	105,2%
	- wpływy z biletów	468,0	659,5	140,9%
	- rekompensata miasta	6 358,6	6 521,5	102,6%
5.	Przychody finansowe	6 892,3	185,7	2,7%
6.	Pozostałe przychody operacyjne	44 462,2	19 804,0	44,5%
7.	Zmiana stanu produktów	-6 141,1	5 978,0	-97,3%
8.	Przychody ze sprzedaży biletów	99 600,3	117 032,5	117,5%
9.	Przychód z tytułu prowadzenia kontroli biletów	6 352,4	8 557,6	134,7%
	- wpływy z mandatów	3 889,4	5 876,4	151,1%
	- rekompensata miasta	1 555,1	1 525,1	98,1%
	- mandaty - sprawy sądowe	907,9	1 156,2	127,3%
	OGÓŁEM PRZYCHODY	698 905,3	766 679,7	109,7%

Tabela 25 - Przychody z działalności powierzonej w latach 2020-2021 (w tys. zł)

Lp.	Treść	2020	2021	2021/2020 (%)
1	2	3	4	5=4/3
I.	Przychody ogółem	698 905,3	766 679,7	109,7%
1.	Działalność powierzona przez Gminę Łódź:	494 872,2	539 907,8	109,1%
	- usługi przewozowe	449 231,2	496 638,0	110,6%
	- dystrybucja biletów, obsługa pasażera	12 023,2	13 339,0	110,9%
	- naprawy, utrzymanie i konserwacje, torów, sieci i podstacji	12 425,7	13 825,9	111,3%
	- remonty torów, sieci i podstacji	13 278,3	8 058,2	60,7%
	- przewóz osób niepełnosprawnych	6 358,6	6 521,5	102,6%
	- prowadzenie kontroli biletów	1 555,1	1 525,1	98,1%
2.	Razem pozostała działalność	204 033,2	226 771,9	111,1%

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 2021 r. wyniosły 27 842,2 tys. zł i stanowiły 112,8% wykonania przychodów w 2020 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 2021 roku przychód w wysokości 50,8 tys. zł, co stanowi 100,5% wartości przychodów roku poprzedniego.

Na działalności pomocniczej uzyskano przychody w wysokości 48 186,7 tys. zł. Stanowiły one 165,0% wielkości z roku 2020. Szczegółowo działalność pomocnicza została opisana w pkt. 3 niniejszego rozdziału.

Przychody z pozostałej działalności operacyjnej za rok 2021 osiągnęły wartość 19 804,0 tys. zł. Składały się na nią następujące pozycje:

- dotacje, subwencje i dopłaty (14 557,2 tys. zł)
Na kwotę tę złożyły środki uzyskane na:
 - „Łódzki Tramwaj Regionalny Zgierz – Łódź – Pabianice”;
 - „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”.
- otrzymane odszkodowania, darowizny, naliczone kary (głównie na skutek opóźnień w dostawie tramwajów i autobusów) (586,8 tys. zł);
- odpis aktualizujący należności (80,8 tys. zł);
- aktualizacja rezerw (721,8 tys. zł);
- odszkodowania z tytułu uszkodzeń taboru (2 928,1 tys. zł);
- pozostałe 928,9 tys. zł.

6.2. KOSZTY

W roku 2021 Spółka poniosła koszty ogółem na działalności w wysokości 759 644,7 tys. zł. Były one wyższe o 10,3% niż w roku poprzednim.

Porównanie wykonania roku 2021 do 2020 wskazuje na wzrost kosztów w pozycjach:

- usługi przewozowe o 3,7%;
- dystrybucja biletów, obsługa pasażera o 5,4%;
- usługi wewnętrzne działalności pomocniczej o 12,8%;
- usługi zewnętrzne działalności pomocniczej o 162,0%;
- przewóz osób niepełnosprawnych o 4,2%;
- działalność finansowa o 144,3%;
- pozostała działalność operacyjna o 13,7%;
- koszt własny sprzedanych biletów o 17,7%;
- koszt prowadzenia kontroli biletów o 31,6%.

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

- naprawy, utrzymanie i konserwacje torów, sieci i podstacji o 0,1%;
- remonty torów, sieci i podstacji o 39,3%;
- pozostałe usługi przewozowe o 14,0%;
- sprzedaż materiałów o 7,8%.

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 2021 roku udział kosztów tej grupy usług w kosztach ogółem zmniejszył się w porównaniu do roku poprzedniego z 78,1% do 71,8%. Był to głównie skutek wzrostu udziału kosztów działalności pomocniczej 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 2020 r. i wyniosły w omawianym roku 27 860,3 tys. zł (stanowiąc 5,4% kosztów poniesionych na całej działalności przewozowej).

Tabela 26 - Koszty wg rodzajów działalności w latach 2020-2021 (w tys. zł)

Lp.	Treść	2020	2021	2021/2020 (%)
<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	537 650,1	545 335,6	101,4%
	- usługi przewozowe, w tym:	495 272,4	520 197,7	105,0%
	*/ ŁTR	25 073,1	27 860,3	111,1%
	- dystrybucja biletów, obsługa pasażerów	9 772,4	10 295,5	105,4%
	- naprawy, utrzym. i konserwacja torów, sieci, podst.	13 108,3	13 089,8	99,9%
	- remonty torów, sieci, podst.	13 278,3	8 058,2	60,7%
	- aktualizacja rezerwy na świadczenia pracownicze	6 218,7	-6 305,6	-101,4%
2.	Koszty pozostałych usług przewozowych	40,1	34,5	86,0%
3.	Koszty działalności pomocniczej	22 087,7	36 182,6	163,8%
	- usługi wewnętrzne	14 054,7	15 847,3	112,8%
	- usługi zewnętrzne	7 612,0	19 947,0	262,0%
	- sprzedaż materiałów	421,0	388,3	92,2%
4.	Koszty przewozu osób niepełnosprawnych	6 658,9	6 939,5	104,2%
5.	Koszty działalności finansowej	10 653,0	26 027,1	244,3%
6.	Koszty pozostałej działalności operacyjnej	9 687,6	11 012,0	113,7%
7.	Zmiana stanu produktów	-6 141,1	5 978,0	-97,3%
8.	RAZEM (poz. 1 do poz.7)	580 636,3	631 509,3	108,8%
9.	Koszt własny sprzedanych biletów	101 688,1	119 723,9	117,7%
10.	Koszty prowadzenia kontroli biletów	6 393,0	8 411,4	131,6%
11.	OGÓŁEM KOSZTY	688 717,4	759 644,7	110,3%

Tabela 27 - Koszty działalności powierzonej w latach 2020-2021 (w tys. zł)

Lp.	Treść	2020	2021	2021/2020 (%)
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5=4/3</i>
I.	Koszty ogółem	688 717,4	759 644,7	110,3%
1.	Działalność powierzona przez Gminę Miasta Łódź:	525 628,9	539 131,8	102,6%
	- usługi przewozowe	476 418,0	492 337,4	103,3%
	- dystrybucja biletów i obsługa pasażera	9 772,4	10 295,5	105,4%
	- naprawy, utrzym. i konserwacja torów, sieci, podst.	13 108,3	13 089,8	99,9%
	- remonty torów, sieci, podst.	13 278,3	8 058,2	60,7%
	- przewóz osób niepełnosprawnych	6 658,9	6 939,5	104,2%
	- prowadzenie kontroli biletów	6 393,0	8 411,4	131,6%
2.	Razem pozostała działalność	163 088,5	220 512,9	135,2%

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 34,5 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 2021 roku 36 182,6 tys. zł i były wyższe od wykonania roku poprzedniego o 63,8%. Szczegółowo o działalności pomocniczej napisano w części 3 niniejszego opracowania.

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

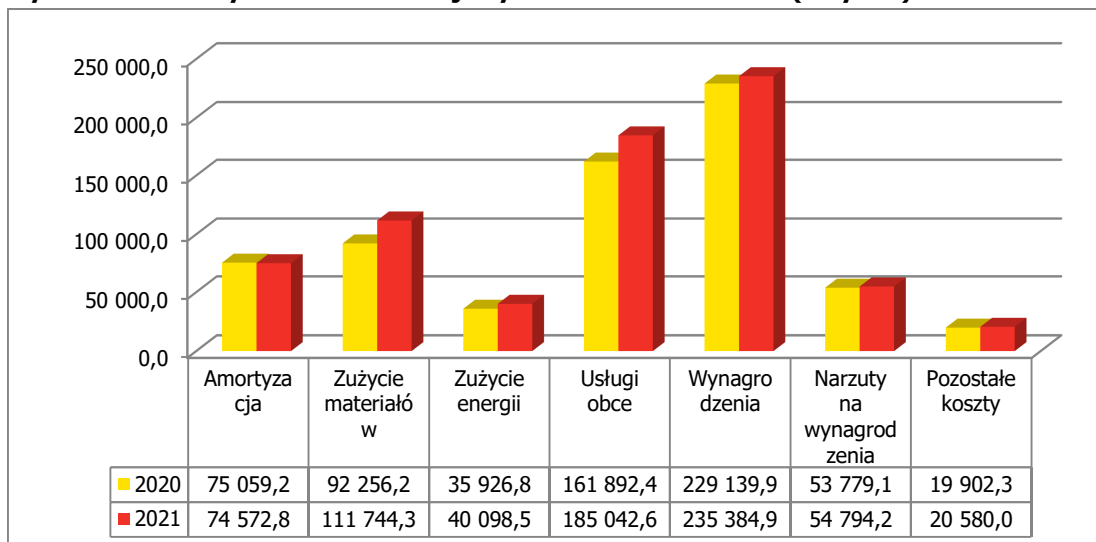
6.2.2. KOSZTY W UKŁADZIE RODZAJOWYM

Koszty rodzajowe w kwocie 722 217,2 tys. zł były wyższe w stosunku do wykonania roku poprzedniego (o 8,1%). Główny wpływ na wzrost kosztów miały koszty zużycia materiałów i usług obcych w tym głównie bilety. Pełne zestawienie kosztów rodzajowych prezentuje poniższa tabela i rysunek.

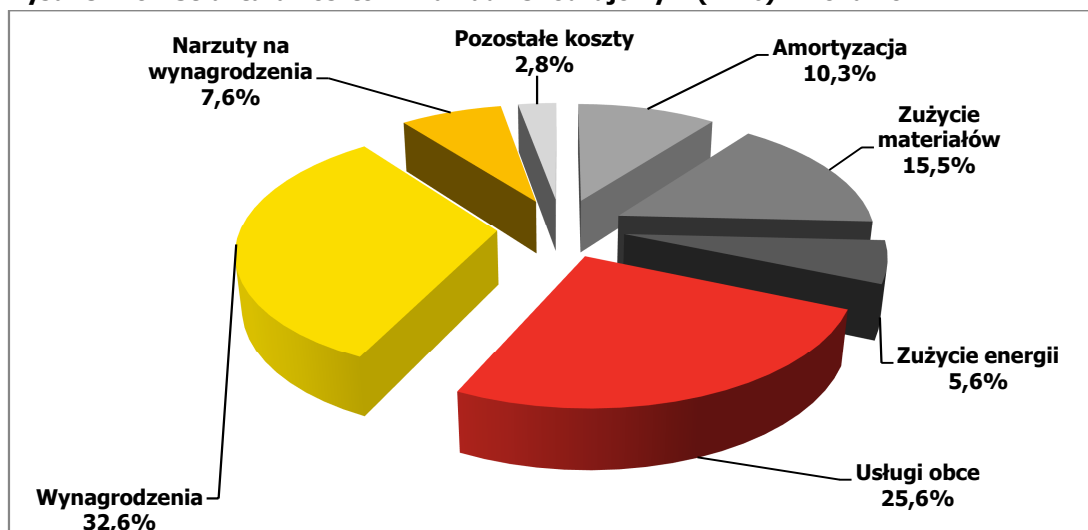
Tabela 28 - Koszty w układzie rodzajowym w latach 2020-2021 (w tys. zł)

Lp.	Treść	2020	2021	2021/2020 (%)
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5=4/3</i>
1.	Amortyzacja	75 059,2	74 572,8	99,4%
2.	Zużycie materiałów, w tym:	92 256,2	111 744,3	121,1%
	- pędnych	43 182,0	55 770,9	129,2%
	- ogumienia	770,8	865,4	112,3%
	- części zamiennych	25 627,9	28 771,5	112,3%
	- pozostałych, w tym:	22 675,6	26 336,5	116,1%
	*/ bilety	12 384,9	14 139,2	114,2%
3.	Zużycie energii, w tym:	35 926,8	40 098,5	111,6%
	- trakcyjnej	29 815,2	33 652,1	112,9%
	- pozostałej elektrycznej	1 862,3	1 703,6	91,5%
	- cieplej, wody i gazu	4 249,3	4 742,8	111,6%
4.	Usługi obce, w tym:	161 892,4	185 042,6	114,3%
	- konserwacji i remontu budynków i budowli	733,9	726,4	99,0%
	- transportu i sprzętu	8 630,4	13 381,1	155,0%
	- łączności (telekom.)	454,3	481,9	106,1%
	- utrzymanie czystości pomieszczeń budynków, taboru	10 686,0	11 722,0	109,7%
	- dozoru mienia	3 331,7	3 840,4	115,3%
	- usługi utrzymania ekspedycji	190,3	210,7	110,7%
	- dzierżawa majątku Gminy Miasta Łódź	11 707,9	11 707,9	100,0%
	- pozostałe, w tym:	126 157,8	142 972,4	113,3%
	*/ bilety	89 303,1	105 584,8	118,2%
5.	Wynagrodzenia	229 139,9	235 384,9	102,7%
6.	Narzuły na wynagrodzenia, w tym:	53 779,1	54 794,2	101,9%
	- ZFŚS	6 044,9	6 322,4	104,6%
7.	Pozostałe koszty, w tym:	19 902,3	20 580,0	103,4%
	- PFRON	4 449,3	4 646,3	104,4%
	- podatek od nieruchomości	7 251,0	7 412,3	102,2%
	- ubezpieczenia majątkowe	4 194,0	4 288,4	102,2%
	- podatek od śr. transportowych	636,0	633,8	99,6%
	- inne (łącznie z podatkiem VAT)	3 372,0	3 599,2	106,7%
8.	Koszty w układzie rodzajowym	667 955,8	722 217,2	108,1%

Rysunek 9 - Koszty w układzie rodzajowym w latach 2020-2021 (w tys. zł)



Rysunek 10 - Struktura kosztów w układzie rodzajowym (w %) w roku 2021



W stosunku do roku 2020 struktura kosztów w 2021 roku uległa zmianie. Zmiany te spowodowane były głównie wzrostem w grupie zużycia materiałów (o 1,7 punktu procentowego), zwiększeniem kosztu usług obcych (o 1,4 punktu procentowego) i kosztu zużycia energii (o 0,2 punktu procentowego) co spowodowało spadek udziału w innych grupach: amortyzacji (o 0,9 punktu procentowego), wynagrodzeń i narzutów na wynagrodzenia (łącznie o 2,2 punktu procentowego) oraz pozostałych kosztów (o 0,1 punktu procentowego).

Koszty amortyzacji spadły w roku 2021 w porównaniu do roku 2020 (o 0,6%). Dostawę nowego taboru autobusowego zrealizowano częściowo dopiero w grudniu 2021 r. (20 sztuk autobusów) natomiast zakupiono inne, nowe pozycje, o czym mowa w pkt. 8.1.

Wartość zużycia materiałów ogółem w 2021 r. wyniosła 111 744,3 tys. zł i była o 21,1% wyższa niż w roku poprzednim. Zwiększenie kosztów zużycia materiałów wystąpiło w następujących pozycjach:

- zużycie materiałów pędnych – wzrost o 12 589,0 tys. zł, którego przyczyną była wyższa cena oleju napędowego w porównaniu do roku poprzedniego - średnia jednostkowa cena zakupu paliwa zwiększyła się o 26,6%,
- ogumienie – wzrost o 94,6 tys. zł,
- zużycie części zamiennych – wzrost o 3 143,7 tys. zł, w tym głównie części zamiennych tramwajowych o 1 972,6 tys. zł na skutek wyższych kosztów dot. modernizacji tramwajów,

- zużycie pozostałych materiałów, w tym bilety sprzedawanych w formie papierowej – wzrost o 1 754,2 tys. zł.


Wartość zużycia mediów wyniosła w 2021 r. 40 098,5 tys. zł, wzrosła w stosunku do roku poprzedniego o 11,6%. Koszty zużycia energii trakcyjnej wzrosły o 3 836,9 tys. zł, co spowodowane było wyższym jednostkowym zużyciem energii na skutek niższych niż zwykle temperatur w I kwartale 2021 r. oraz dodatkowo wprowadzoną od 1 stycznia 2021 r. opłatą mocową.

Tabela 29 - Koszty zużycia części zamiennych wg rodzaju części w latach 2020-2021 (w tys. zł)

Lp.	Treść	2020	2021	2021/2020 (%)
1	2	3	4	5=4/3
1.	Części zamienne tramwajowe	12 860,0	14 832,5	115,3%
2.	Części zamienne autobusowe	4 867,4	5 835,3	119,9%
3.	Części torowe	4 727,2	4 264,3	90,2%
4.	Części sieciowe	2 101,8	3 092,5	147,1%
5.	Części samochodowe	23,6	26,0	110,3%
6.	Pozostałe części zamienne	1 047,9	720,9	68,8%
7.	Razem części zamienne	25 627,9	28 771,5	112,3%

Tabela 30 - Koszty usług obcych w latach 2020-2021 (w tys. zł)

Lp.	Treść	2020	2021	2021/2020 (%)
1	2	3	4	5=4/3
1.	Usługi konserwacji i remontu budynków i budowli	733,9	726,4	99,0%
2.	Usługi transportu (podwykonawstwo usług)	8 630,4	13 381,1	155,0%
3.	Usługi łączności (telekomunikacji)	454,3	481,9	106,1%
4.	Utrzymanie czystości pomieszczeń, budynków, taboru	10 686,0	11 722,0	109,7%
5.	Dozór mienia	3 331,7	3 840,4	115,3%
6.	Koszty utrzymania ekspedycji	190,3	210,7	110,7%
7.	Dzierżawa majątku Gminy Miasta Łódź	11 707,9	11 707,9	100,0%
8.	Pozostałe usługi obce, w tym:	126 157,8	142 972,4	113,3%
	- usługi przewozowe (Spółdzielnia)	3 555,5	3 220,3	90,6%
	- remonty torów i sieci oraz wynajem sprzętu	3 803,4	5 186,6	136,4%
	- czynsze i dzierżawy (poza majątkiem Gminy Miasta Łódź)	7 807,0	7 266,7	93,1%
	- wywóz nieczystości oraz wynajem sanitariatów	1 047,9	1 207,4	115,2%
	- usługi bankowe	167,7	201,1	119,9%
	- konserwacje, przeglądy, naprawy ŚT	2 012,3	2 091,3	103,9%
	- ekspertyzy techniczne, wyceny, opinie prawne	1 266,6	1 299,9	102,6%
	- prace remontowe i serwisowe tramwajów i autobusów	14 894,5	14 535,1	97,6%
	- pozostałe, w tym:	91 603,0	107 963,9	117,9%
	*/ bilety	89 303,1	105 584,8	118,2%
9.	Razem usługi obce	161 892,4	185 042,6	114,3%

 Tabela nr 26, str. 40, SF

W 2021 roku odnotowano wzrost kosztów usług obcych o 14,3%. Zwiększenie kosztów wystąpiło m.in. w zakresie kosztów:

- usług transportowych – w 2021 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 renegotjowaniem cen usług przez podmioty świadczące te usługi,
- remontów torów i sieci oraz wynajem sprzętu – wynikał z wysokiego zakresu remontów torów i sieci zleconego przez Miasto oraz usług zewnętrznych torowo-sieciowych (technologie i urządzenia wysokospecjalistyczne, którymi dysponują podwykonawcy są niedostępne dla Spółki w związku z wysokimi kosztami ich zakupu),
- biletów elektronicznych sprzedawanych poprzez doładowania kart płatniczych.

W 2021 r. odnotowano wzrost kosztów wynagrodzeń o 2,7% oraz narzutów na wynagrodzenia o 1,9% w porównaniu do roku poprzedniego. W zakresie dotyczącym wynagrodzeń osobowych wzrost ten wynika z wprowadzonych z dniem 1 stycznia 2021 r. przeszerogowań pracowników oraz wypłaconych kwot szczególnych a także ze wzrostu minimalnego wynagrodzenia za pracę (o 7,7% w porównaniu do roku poprzedniego).

Pozostałe koszty rodzajowe były wyższe niż w roku poprzednim o 3,4%. O zwiększeniu tych kosztów zdecydowały głównie wzrosty kosztów w pozycjach: PFRON (o 4,4%), podatek od nieruchomości (o 2,2%), ubezpieczenia majątkowe (o 2,2%) oraz inne koszty (o 6,7%).

W zakresie innych kosztów rodzajowych najwyższy wzrost dotyczy pozycji inne podatki i opłaty, w tym wzrost z tytułu opłat za korzystanie z przystanków (od III kwartału 2021 r. Operator naliczał opłaty za linie zastępcze i przystanki tymczasowe).

Tabela 31 - Pozostałe koszty w latach 2020-2021 (w tys. zł)

Lp.	Wyszczególnienie	2020	2021	2021/2020 (%)
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5=4/3</i>
1.	Pozostałe koszty	19 902,3	20 580,0	103,4%
2.	PFRON	4 449,3	4 646,3	104,4%
3.	podatek od nieruchomości	7 251,0	7 412,3	102,2%
4.	ubezpieczenia majątkowe	4 194,0	4 288,4	102,2%
5.	podatek od środków transportowych	636,0	633,8	99,6%
6.	inne (łącznie z podatkiem VAT)	3 372,0	3 599,2	106,7%


 Tabela nr 27, str. 40, SF

Tabela 32 - Inne koszty rodzajowe w latach 2020-2021 (w tys. zł)

Lp.	Wyszczególnienie	2020	2021	2021/2020 (%)
1	2	3	4	5=4/3
1.	Inne koszty rodzajowe, w tym:	3 372,0	3 599,2	106,7%
2.	VAT obciążający koszty	47,1	49,5	105,0%
3.	Inne podatki i opłaty	2 699,2	2 939,8	108,9%
4.	Podróże służbowe	11,6	44,9	388,6%
5.	Ryczałty za używanie samochodów prywatnych	70,5	77,6	110,1%
6.	Koszty reprezentacji	6,9	9,3	134,0%
7.	Koszty reklamy	227,9	229,1	100,6%
8.	Pozostałe koszty	308,9	249,1	80,6%

6.2.3. KOSZTY WEDŁUG UKŁADU KALKULACYJNEGO

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

W zakresie komunikacji autobusowej koszty wzrosły w stosunku do poprzedniego roku o 7,6%. Zadania przewozowe w zakresie komunikacji autobusowej zrealizowano na wyższym niż w 2020 roku poziomie (o 1,8%).

Najwyższy wzrost kosztów odnotowano w zakresie materiałów pędnych tj. o ponad 12 mln zł, na skutek wyższych cen oleju napędowego.

Wzrost kosztów wynagrodzeń o 2,8% w porównaniu do roku poprzedniego wynika z przeprowadzonych przeseregowań pracowników od 1 stycznia 2021 r. Dodatkowo w całym roku występowały braki kadrowe w grupie kierowców autobusów i w konsekwencji konieczność uruchamiania pracy w godzinach nadliczbowych.

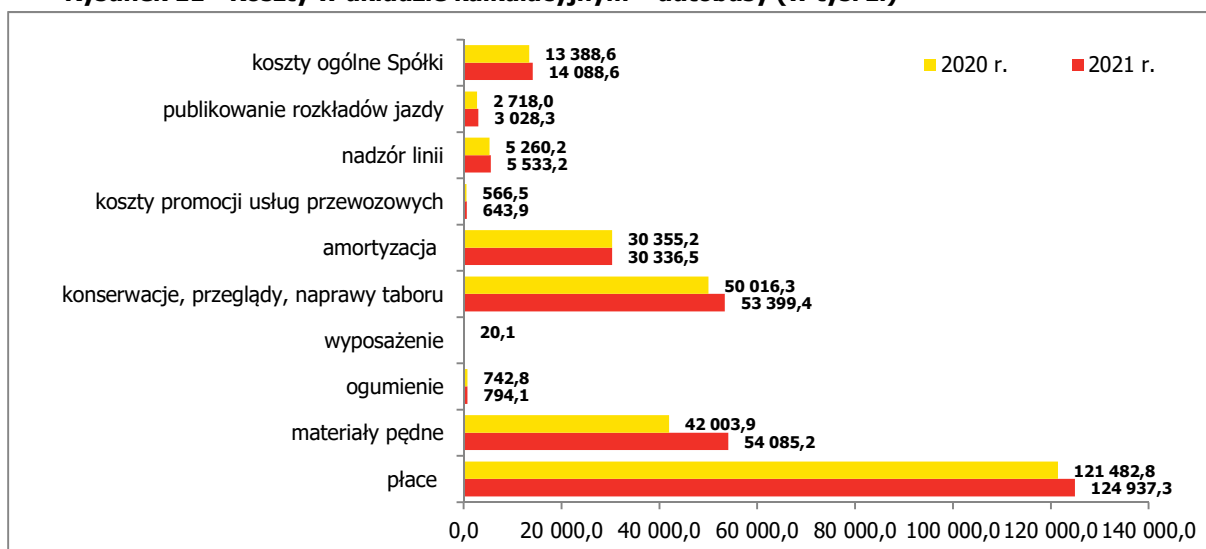
Odzwierciedleniem wzrostu w pozycji konserwacja, naprawy taboru, pozostałe koszty jest wzrost kosztów związany m.in. z podwykonawstwem usług transportowych, usług czystościowych i dozoru mienia oraz ze wzrostem kosztów zużycia części zamiennych autobusowych.

Koszty amortyzacji były niższe. Dostawę nowego taboru autobusowego rozpoczęto dopiero pod koniec 2021 r.

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

Lp.	Wyszczególnienie	Wykonanie		2021/2020 (%)
		2020	2021	
1	2	3	4	5=4/3
1.	Koszty eksploatacji	245 187,6	264 196,4	107,8%
1.1	płace	121 482,8	124 937,3	102,8%
1.2	materiały pędne	42 003,9	54 085,2	128,8%
1.3	ogumienie	742,8	794,1	106,9%
1.4	wyposażenie	20,1	0,0	0,0%
1.5	konserwacje, naprawy taboru, pozostałe koszty	50 016,3	53 399,4	106,8%
1.6	amortyzacja	30 355,2	30 336,5	99,9%
1.7	koszty promocji usług przewozowych	566,5	643,9	113,7%
2.	Nadzór linii	5 260,2	5 533,2	105,2%
3.	Publikowanie rozkładów jazdy	2 718,0	3 028,3	111,4%
4.	Koszty ogólne Spółki	13 388,6	14 088,6	105,2%
5.	Razem koszty usług przewozowych	266 554,4	286 846,6	107,6%

Rysunek 11 - Koszty w układzie kalkulacyjnym – autobusy (w tys. zł)



W zakresie komunikacji tramwajowej odnotowano wzrost kosztów o 2,0%, przy jednoczesnym spadku zadań przewozowych tramwajowych o 1,2 mln wzkm.

Wzrost kosztów nastąpił głównie w pozycji energia trakcyjna (na skutek wyższego jednostkowego zużycia energii na skutek niższych niż zwykle temperatur w I kwartale 2021 r. oraz wprowadzoną od 1 stycznia 2021 r. opłatą mocową) oraz w pozycji konserwacje, naprawy taboru, pozostałe koszty (głównie na skutek wzrostu usług czystościowych, dozoru mienia itp.).

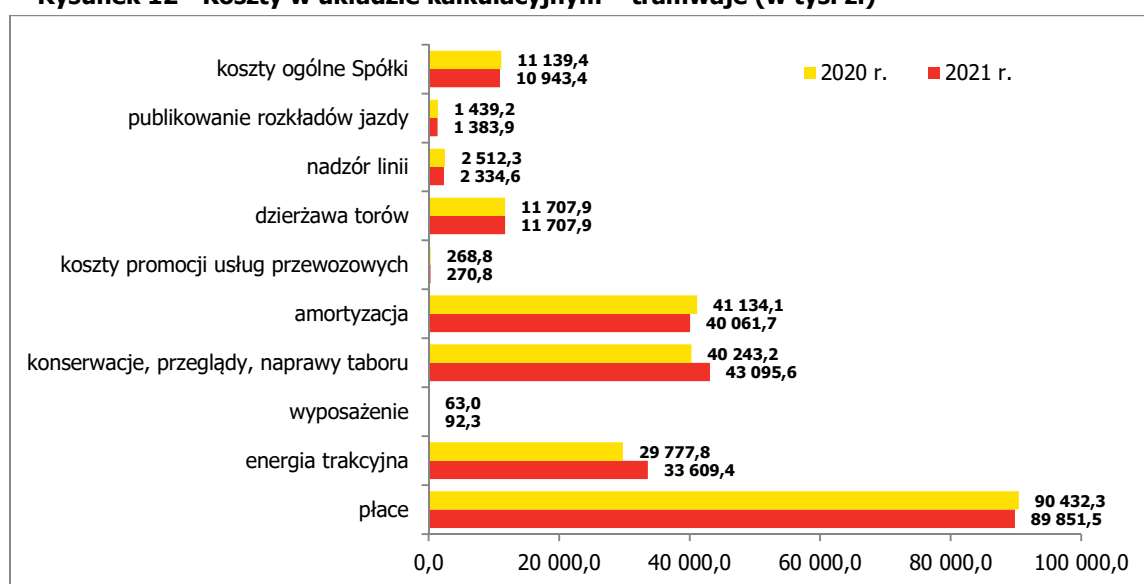
Koszty płac w roku 2021 w stosunku do roku poprzedniego spadły o 0,6% co wynika ze zmniejszonego zatrudnienia w grupie motorniczych o 45 etatu. Stan zatrudnienia był wystarczający do zmniejszonych zadań przewozowych.

Odnotowuje się również spadek o 3,6% kosztów amortyzacji w roku 2021 w porównaniu do roku 2020. Jest to skutek starzejącego się taboru tramwajowego i braku dostaw nowego oraz minimalnego zakresu prac modernizacyjnych w tym zakresie.

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

Lp.	Wyszczególnienie	Wykonanie 2020	Wykonanie 2021		2021/2020 (%)
			Razem T	w tym ŁTR	
1	2	3	4	5	6=4/3
1.	Koszty eksploatacji	213 627,1	218 689,2	26 075,3	102,4%
1.1	płace	90 432,3	89 851,5	3 113,8	99,4%
1.2	energia trakcyjna	29 777,8	33 609,4	2 760,0	112,9%
1.3	wyposażenie	63,0	92,3	0,0	146,5%
1.4	konserwacje, naprawy taboru, poz. koszty	40 243,2	43 095,6	8 334,7	107,1%
1.5	amortyzacja	41 134,1	40 061,7	11 866,7	97,4%
1.6	koszty promocji usług przewozowych	268,8	270,8	0,0	100,7%
1.7	dzierżawa torów	11 707,9	11 707,9	0,0	100,0%
2.	Nadzór linii	2 512,3	2 334,6	0,0	92,9%
3.	Publikowanie rozkładów jazdy	1 439,2	1 383,9	368,6	96,2%
4.	Koszty ogólne Spółki	11 139,4	10 943,4	1 416,4	98,2%
5.	Razem koszty usług przewozowych	228 718,0	233 351,1	27 860,3	102,0%

Rysunek 12 - 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 7 035,0 tys. zł oraz wynikiem netto w wysokości 4 153,9 tys. zł.

Tabela 35 - Rachunek wyników wg rodzajów działalności ogółem (w tys. zł)

Lp.	Treść	2020	2021	2021/2020 (%)
1	2	3	4	5=4/3
A.	PRZYCHODY	698 905,3	766 679,7	109,7%
1.	Przychody działalności operacyjnej	647 550,9	746 690,0	115,3%
2.	Przychody pozostałe operacyjne	44 462,2	19 804,0	44,5%
3.	Przychody finansowe	6 892,3	185,7	2,7%
B.	KOSZTY	688 717,4	759 644,7	110,3%
1.	Koszty działalności operacyjnej	668 376,8	722 605,6	108,1%
2.	Koszty pozostałe operacyjne	9 687,6	11 012,0	113,7%
3.	Koszty finansowe	10 653,0	26 027,1	244,3%
C.	WYNIK	10 187,9	7 035,0	69,1%
1.	Wynik na działalności operacyjnej	-20 825,9	24 084,5	-
2.	Wynik na pozostałej działalności operacyjnej	34 774,6	8 792,0	25,3%
3.	Wynik na działalności finansowej	-3 760,7	-25 841,5	-
E.	WYNIK FINANSOWY BRUTTO	10 187,9	7 035,0	69,1%
F.	Podatek dochodowy	4 341,2	2 881,1	66,4%
G.	WYNIK FINANSOWY NETTO	5 846,7	4 153,9	71,0%

 Tabela nr 20, str. 36, SF

Na poszczególnych rodzajach działalności Spółka osiągnęła następujące wyniki:

- zysk na pozostałej działalności przewozowej o wartości 16,3 tys. zł;
- zysk na przewozach osób niepełnosprawnych w kwocie 241,9 tys. zł, wpływy z opłat wnoszonych przez pasażerów wynoszące 659,5 tys. zł oraz rekompensata z budżetu Gminy Miasta Łódź w kwocie 6 521,5 tys. zł w pełni pokryły koszty funkcjonowania zakładu;
- zysk na działalności pomocniczej w kwocie 12 004,1 tys. zł, z czego zdecydowana większość przypada na usługi zewnętrzne, które przyniosły zysk w kwocie 11 178,3 tys. zł a 825,7 tys. zł to dodatni wynik na sprzedaży materiałów;
- zysk na prowadzeniu kontroli biletów w kwocie 146,2 tys. zł;
- strata na działalności finansowej w kwocie 25 841,5 tys. zł, jest głównie konsekwencją:
 - kosztów finansowych od kredytów i obligacji w 2021 roku, które wyniosły 4 325,6 tys. zł,
 - kosztów związanych z wyceną instrumentów finansowych wg skorygowanej ceny nabycia dokonywaną przez aktuarusza w wysokości 13 477,8 tys. zł,
 - kosztów rezerw w postaci odsetek od zobowiązania wekslowego powstałego po zakończeniu realizacji inwestycji na trasie Łódzkiego Tramwaju Regionalnego (3 125,1 tys. zł),
- zysk na pozostałej działalności operacyjnej w kwocie 8 792,0 tys. zł;
- strata na sprzedaży biletów w cenie nominalnej wynosząca 2 691,5 tys. zł, wynika z formy rozliczeń z tytułu sprzedaży biletów na zlecenie Gminy Miasta Łódź i jest równa wartości upustów udzielonych agentom prowadzącym sprzedaż biletów na rzecz Spółki. Spółka uzyskuje pokrycie tej straty w formie rekompensaty.

Tabela 36 - Szczegółowe zestawienie przychodów, kosztów, wyników wg działalności w 2021 roku (w tys. zł)


Lp.	Treść	Przychody	Koszty	Wynik
1	2	3	4	5=3-4
	DZIAŁALNOŚĆ OGÓŁEM	766 679,7	759 644,7	7 035,0
1.	Działalność podstawowa zlecona przez Gminę Miasta Łódź, w tym:	559 703,4	545 335,6	14 367,8
	- usługi przewozowe, w tym:	524 480,3	520 197,7	4 282,6
	*/ ŁTR	27 842,2	27 860,3	-18,1
	- dystrybucja biletów, obsługa pasażerów	13 339,0	10 295,5	3 043,5
	- naprawy, utrzym. i konserwacja torów, sieci, podstacji oraz remonty	21 884,1	21 147,9	736,2
	- aktualizacja rezerw pracowniczych		-6 305,6	6 305,6
2.	Pozostałe usługi przewozowe	50,8	34,5	16,3
3.	Z-d Przewozu Osób Niepełnosprawnych	7 181,1	6 939,5	241,6
	- wpływy ze sprzedaży biletów	659,5		
	- dopłata miasta	6 521,5		
4.	Działalność pomocnicza	48 186,7	36 182,6	12 004,1
	- usługi wewnętrzne	15 847,3	15 847,3	0,0
	- usługi zewnętrzne	31 125,3	19 947,0	11 178,3
	- sprzedaż materiałów	1 214,1	388,3	825,7
5.	Działalność finansowa	185,7	26 027,1	-25 841,5
6.	Działalność pozostała operacyjna	19 804,0	11 012,0	8 792,0
7.	Sprzedaż biletów w cenie nominalnej	117 032,5	119 723,9	-2 691,5
8.	Zmiana stanu produktów	5 978,0	5 978,0	0,0
9.	Prowadzenie kontroli biletów	8 557,6	8 411,4	146,2
10.	WYNIK BRUTTO			7 035,0
11.	Podatek dochodowy			2 881,1
12.	WYNIK NETTO			4 153,9

6.4. BILANS

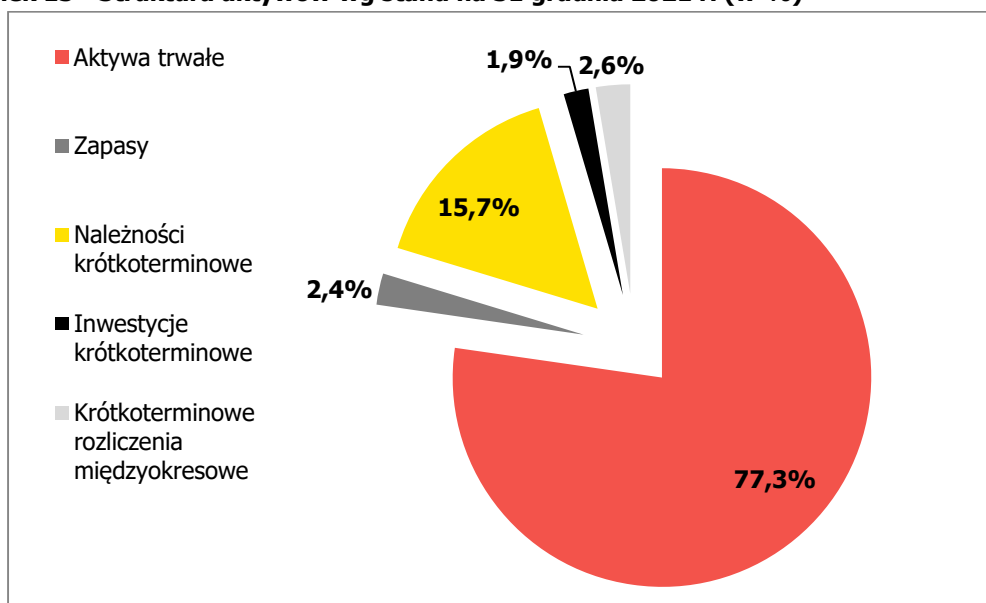
6.4.1. AKTYWA

Tabela 37 - Aktywa (w tys. zł)

Lp.	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2020 r.		Stan na 31.12.2021 r.		2021/2020 (%)
		Wartość	Wskaźnik struktury w %	Wartość	Wskaźnik struktury w %	
1	2	3	4	5	6	7=5/3
I.	Aktywa trwałe	726 118,7	73,7%	706 051,5	77,3%	97,2%
1.	Wartości niematerialne i prawne	801,7	0,1%	619,9	0,1%	77,3%
2.	Rzeczowe aktywa trwałe	682 559,4	69,3%	657 357,6	71,9%	96,3%
3.	Należności długoterminowe	23,1	0,0%	19,1	0,0%	82,4%
4.	Inwestycje długoterminowe	0,0	0,0%	0,0	0,0%	-
5.	Długoterminowe rozliczenia międzyokresowe	42 734,4	4,3%	48 054,9	5,3%	112,5%
II.	Aktywa obrotowe	258 805,1	29,0%	207 580,4	22,7%	80,2%
1.	Zapasy	21 484,2	2,2%	22 140,1	2,4%	103,1%
2.	Należności krótkoterminowe	99 084,0	10,1%	143 884,6	15,7%	145,2%
	<i>w tym:</i>					
	- z tyt. dostaw i usług	42 837,9	4,3%	136 771,9	15,0%	319,3%
3.	Inwestycje krótkoterminowe	45 354,8	4,6%	17 433,2	1,9%	38,4%
4.	Krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe	92 882,1	9,4%	24 122,6	2,6%	26,0%
RAZEM AKTYWA		984 923,8	100,0%	913 631,9	100,0%	92,8%

 Bilans, str. 10-11, SF

Rysunek 13 - Struktura aktywów wg stanu na 31 grudnia 2021 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 2021 r. wyniósł 637 834,7 tys. zł. Na kwotę tę składały się:

- wartość brutto majątku 1 570 534,9 tys. zł,
- wartość umorzenia 932 700,2 tys. zł.

W roku 2021 miał miejsce spadek wartości środków trwałych i wartości niematerialnych i prawnych łącznie o 24 353,5 tys. zł, w efekcie poniższych czynników:


- spadku wartości netto środków transportu o 13 672,1 tys. zł;
- spadku wartości netto specjalistycznych maszyn i urządzeń o 5 918,3 tys. zł;
- spadku wartości netto „Wartości niematerialnych i prawnych” o 181,8 tys. zł;
- spadku wartości netto budynków i budowli o 4 563,0 tys. zł;
- spadku wartości netto pozostałych środków trwałych o 18,2 tys. zł.

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

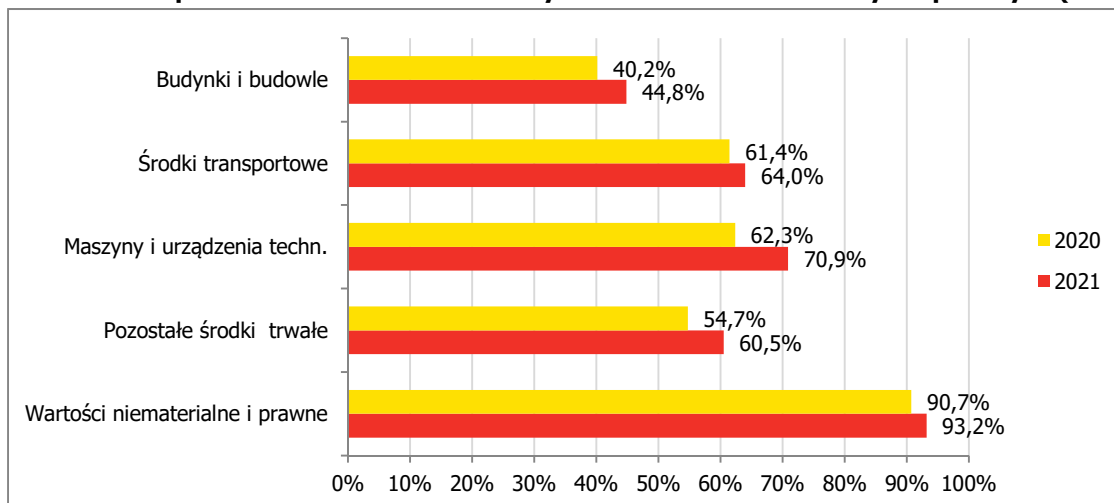
Zmiany w poziomie umorzenia poszczególnych pozycji aktywów prezentuje tabela i wykres:

Tabela 38 - Zmiany w poziomie umorzenia poszczególnych pozycji aktywów (w tys. zł)

Lp.	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2020 r.		Stan na 31.12.2021 r.	
		Wartość netto	% umorzenia	Wartość netto	% umorzenia
1	2	3	4	5	6
I.	Środki trwałe, z tego:	661 386,4	55,9%	637 214,8	59,2%
1.	Grunty	19 209,3	0,0%	19 209,3	0,0%
2.	Budynki i budowle	202 398,7	40,2%	197 835,7	44,8%
4.	Środki transportowe	402 256,2	61,4%	388 584,1	64,0%
5.	Maszyny i urządzenia techn.	33 607,2	62,3%	27 688,8	70,9%
6.	Pozostałe środki trwałe	3 915,2	54,7%	3 896,9	60,5%
II.	Wartości niematerialne i prawne	801,7	90,7%	619,9	93,2%
III.	Środki trwałe w budowie	21 125,0	-	19 995,9	-
IV.	Zaliczki na środki trwałe w budowie	48,0	-	147,0	-
V.	Należności długoterminowe	23,1	-	19,1	-
VI.	Inwestycje długoterminowe	0,0	-	0,0	-
VII	Długot. rozlicz. międzyokresowe	42 734,4	-	48 054,9	-
1.	Aktywa z tyt. odroc. pod. dochodowego	30 089,9	-	34 636,6	-
2.	Inne rozliczenia międzyokresowe	12 644,6	-	13 418,3	-
RAZEM AKTYWA TRWAŁE		726 118,7	53,8%	706 051,5	56,9%

 Bilans, str. 10-11, SF

Rysunek 14 – Stopień umorzenia środków trwałych i wartości niematerialnych i prawnych (w %)



W 2021 roku w stosunku do roku poprzedniego, stopień umorzenia majątku trwałego wzrósł. Aktywami o najwyższym stopniu umorzenia pozostają w 2021 r. wartości niematerialne i prawne (93,2%).

Środki trwałe w budowie na koniec 2021 r. wyniosły 19 995,9 tys. zł i były niższe w stosunku do roku poprzedniego o 1 129,1 tys. zł.

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

Tabela 39 - Wskaźniki pokrycia majątku w latach 2019-2021

Wskaźniki pokrycia majątku	Formuła	2019	2020	2021
Wskaźnik pokrycia majątku trwałego kapitałem własnym	kapitał własny/ aktywa trwałe	0,19	0,22	0,25
Wskaźnik pokrycia majątku kapitałem stałym	(kapitał własny + zobowiązania długoterminowe + długoterminowe rozliczenie międzyokresowe bierne)/ aktywa trwałe	0,72	0,75	0,78

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 34 636,6 tys. zł. Pozostałe długoterminowe rozliczenia międzyokresowe wynoszą natomiast 13 418,3 tys. zł.

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

Zwiększenie stanu zapasów na koniec 2021 roku w stosunku do roku 2020 (różnica +655,9 tys. zł) wynikało z:

- wzrostu zapasów materiałowych dla tramwajów (+1 180,3 tys. zł);
- spadku zapasów materiałowych dla autobusów (-39,8 tys. zł);
- spadku zapasów materiałowych dla części torowo - sieciowych (-487,6 tys. zł);
- wzrostu pozostałych zapasów (+3,1 tys. zł).

Łączna kwota należności Miasta wzrosła w stosunku do 2020 roku z poziomu 123 723,1 tys. zł do poziomu 146 500,9 tys. zł na koniec 2021 roku (wzrost o 22 777,8 tys. zł).

Wartość należności z tytułu podatków, ubezpieczeń społecznych itp. wyniosła 0,7 mln zł i była niższa niż na koniec roku poprzedniego (spadek o 8,8 mln zł).

Pozostałe należności ukształtowały się na poziomie 6,4 mln zł.

Na środki pieniężne i inne aktywa pieniężne (17,4 mln zł) składały się:


- środki zabezpieczające spłatę raty obligacji przychodowych w terminie do 31 maja 2022 r. zgromadzone na tzw. Rachunku Przedsięwzięcia: 7,7 mln zł;
- środki na rachunku ZFŚS: 7,9 mln zł;
- pozostałe: 1,9 mln zł.

Z puli środków pieniężnych wykazanych na dzień 31.12.2021 o wartości 17,4 mln zł, 0,4 mln zł to środki z możliwością swobodnego korzystania z nich. Natomiast pozycje obejmujące kwotę 17,0 mln złotych to środki o specjalnym przeznaczeniu:

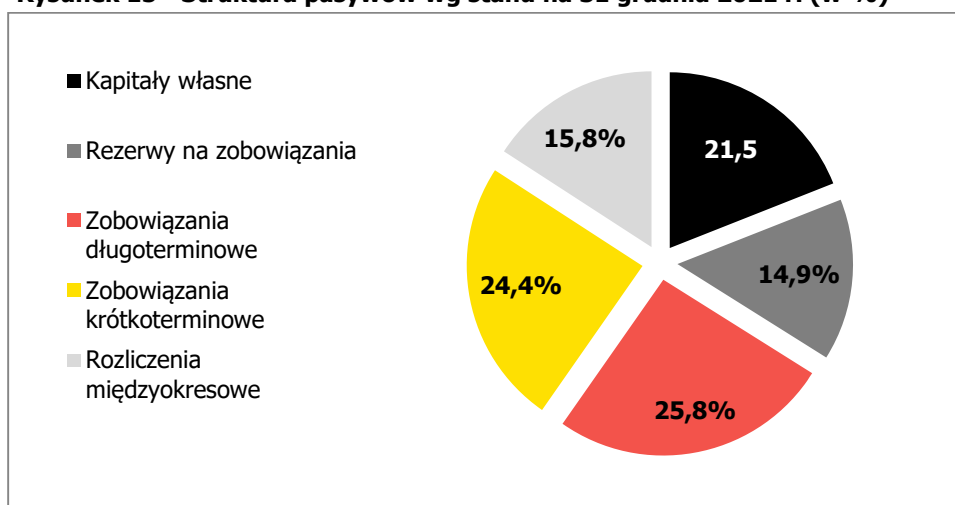
- na spłatę obligacji przychodowych 7,7 mln zł;
- środki z Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych (dyscyplina w tym zakresie obowiązuje pracodawcę) 7,9 mln zł;
- pozostałe 1,5 mln zł.

Tabela 40 - Pasywa (w tys. zł)

Lp.	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2020 r.		Stan na 31.12.2021 r.		2021/2020 (%)
		Wartość	Wskaźnik struktury w %	Wartość	Wskaźnik struktury w %	
1	2	3	4	5	6	7=5/3
I.	Kapitały własne	159 522,6	16,2%	173 751,8	19,0%	108,9%
1.	Kapitał zakładowy	545 182,6	55,4%	549 351,5	60,1%	100,8%
2.	Kapitał zapasowy	460,8	0,0%	467,1	0,1%	101,4%
3.	Kapitał z aktualizacji wyceny	93,6	0,0%	93,6	0,0%	100,0%
4.	Zysk (strata) z lat ubiegłych	-395 383,2	-40,1%	-451 030,5	-49,4%	114,1%
5.	Zysk (strata) netto	9 168,9	0,9%	4 153,9	0,5%	45,3%
6.	Pozostałe kapitały rezerwowe	0,0	0,0%	70 716,2	7,7%	-
II.	Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania	825 401,2	83,8%	739 880,1	81,0%	89,6%
1.	Rezerwy na zobowiązania	149 718,6	15,2%	136 030,3	14,9%	90,9%
2.	Zobowiązania długoterminowe	230 928,8	23,4%	235 745,1	25,8%	102,1%
2.1.	- zobowiązania finansowe	230 928,8	23,4%	235 745,1	25,8%	102,1%
3.	Zobowiązania krótkoterminowe	248 956,4	25,3%	223 317,2	24,4%	89,7%
3.1.	- zobowiązania finansowe	119 909,4	12,2%	71 770,5	7,9%	59,9%
3.2.	- zobowiązania z tytułu dostaw i usług	28 667,0	2,9%	37 050,4	4,1%	129,2%
3.3.	- pozostałe zobowiązania i fundusze	100 380,1	10,2%	114 496,3	12,5%	114,1%
4.	Rozliczenia międzyokresowe	195 797,4	19,9%	144 787,5	15,8%	73,9%
RAZEM PASYWA		984 923,8	100,0%	913 631,9	100,0%	92,8%

 Bilans, str. 10-11, SF

Rysunek 15 - Struktura pasywów wg stanu na 31 grudnia 2021 r. (w %)



Kapitały własne wzrosły w 2021 roku w stosunku do roku 2020 o 8,9% (wzrost w kwocie 14 229,1 tys. zł). Był to efekt między innymi dodatniego wyniku Spółki za 2021 rok (4 153,9 tys. zł), dokapitalizowania ŁTR w wysokości 4 175,2 tys. zł oraz dokapitalizowania w związku z projektem zakupu 17 autobusów elektrycznych

wraz z infrastrukturą (5 900,0 tys. zł). Dokapitalizowanie w kwocie 64,8 mln zł, jakie miało miejsce w 2021 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 2021 roku (-451,0 mln zł), nie odzwierciedla realnej kondycji finansowej Spółki, ponieważ obejmuje sumę dokapitalizowań z przeznaczeniem na zapłatę rekompensaty w latach 2014-2021 (kwota 353,0 mln zł). Informacja o umorzeniu udziałów znajduje się w podrozdziale 9.2. W 2022 roku Spółka nie nabyła udziałów własnych.

Rezerwy związane na przyszłe przewidywane koszty oszacowano na kwotę 136 030,3 tys. zł. Zmniejszenie rezerw w stosunku do 2020 roku (13 688,3 tys. zł) było spowodowane między innymi zmniejszeniem rezerwy na świadczenia emerytalne i podobne (6 305,6 tys. zł) oraz zmniejszeniem rezerwy na odroczone podatki dochodowe (9 538,2 tys. zł).

Zobowiązania zarówno krótko jak i długookresowe zmalały w stosunku do roku ubiegłego, łącznie o 20 822,9 tys. zł, głównie w wyniku:

- zmniejszenia stanu zobowiązań kredytowych i obligacyjnych o 59 769,9 tys. zł głównie na skutek:
 - spłat rat kapitałowych kredytów i obligacji w 2021 roku w wysokości 19 908,9 tys. zł;
 - niższego salda kredytu w rachunku bieżącym na koniec 2021 roku w stosunku do stałego limitu obligacji obrotowych na koniec 2020 roku (spadek o 53 105,8 tys. zł).

Rozliczenia międzyokresowe zmniejszyły się z poziomu 195 797,4 tys. zł do poziomu 144 787,5 tys. zł (spadek o 51 009,8 tys. zł).

6.5. WSKAŹNIKI EFEKTYWNOŚCI DZIAŁANIA

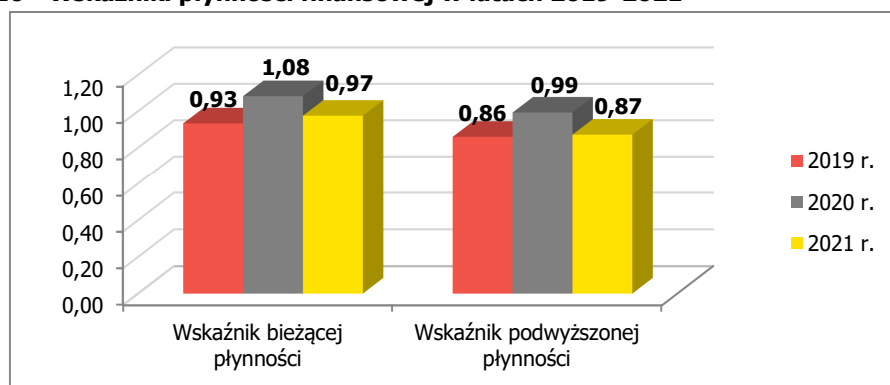
Poniżej zaprezentowano zestaw wskaźników opisujących efektywność działania Spółki. Na poziom tych wskaźników wpływ mają podstawowe wielkości ekonomiczne, czyli wielkość przychodów uzyskiwana przez Spółkę z prowadzonej działalności oraz ponoszonych przez nią kosztów, poziom zysku netto oraz suma bilansowa.

Tabela 41 - Wskaźniki płynności

Wskaźniki płynności	Formuła	2019 r.	2020 r.	2021 r.
Wskaźnik bieżącej płynności	$(\text{aktywa obrotowe}) / (\text{zobowiązania krótkoterminowe ogółem} - \text{fundusze specjalne})$	0,93	1,08	0,97
Wskaźnik podwyższonej płynności	$(\text{aktywa obrotowe} - \text{zapasy}) / (\text{zobowiązania krótkoterminowe ogółem} - \text{fundusze specjalne})$	0,86	0,99	0,87

Wskaźnik bieżącej płynności informuje o potencjalnej zdolności do spłaty bieżących zobowiązań za pomocą krótkoterminowych aktywów. W 2021 roku wyniósł 0,97 i zmniejszył się w stosunku do poprzedniego roku. Dla branży transportowej wskaźnik ten powinien kształtować się na poziomie wyższym od 1 (optymalnie powinien on przyjmować poziom 1,1 - 1,2). Wskaźnik podwyższonej płynności dla Spółki osiągnął w 2021 r. wartość 0,87.

Rysunek 16 - Wskaźniki płynności finansowej w latach 2019-2021



Wskaźniki rentowności za 2021 rok uległy pogorszeniu w stosunku do 2020 r. ze względu na niższy niż w 2020 r. zysk netto (4,2 mln zł w 2021 r. wobec 9,2 mln zł w roku 2020).

Tabela 42 - Wskaźniki rentowności

Wskaźniki rentowności	Formuła	2019 r.	2020 r.	2021 r.
Rentowność sprzedaży netto (ROS) w %	$\text{zysk netto} * 100 / \text{przychody netto ze sprzedaży i zównane z nimi}$	0,13	1,42	0,56
Rentowność kapitału własnego (ROE) w %	$\text{zysk netto} * 100 / \text{kapitał własny stan na koniec badanego okresu}$	0,63	5,75	2,39
Rentowność majątku (aktywów) (ROA) w %	$\text{zysk netto} * 100 / \text{stan majątku na koniec badanego okresu}$	0,09	0,93	0,45

Rysunek 17 - Wskaźniki rentowności w latach 2019-2021

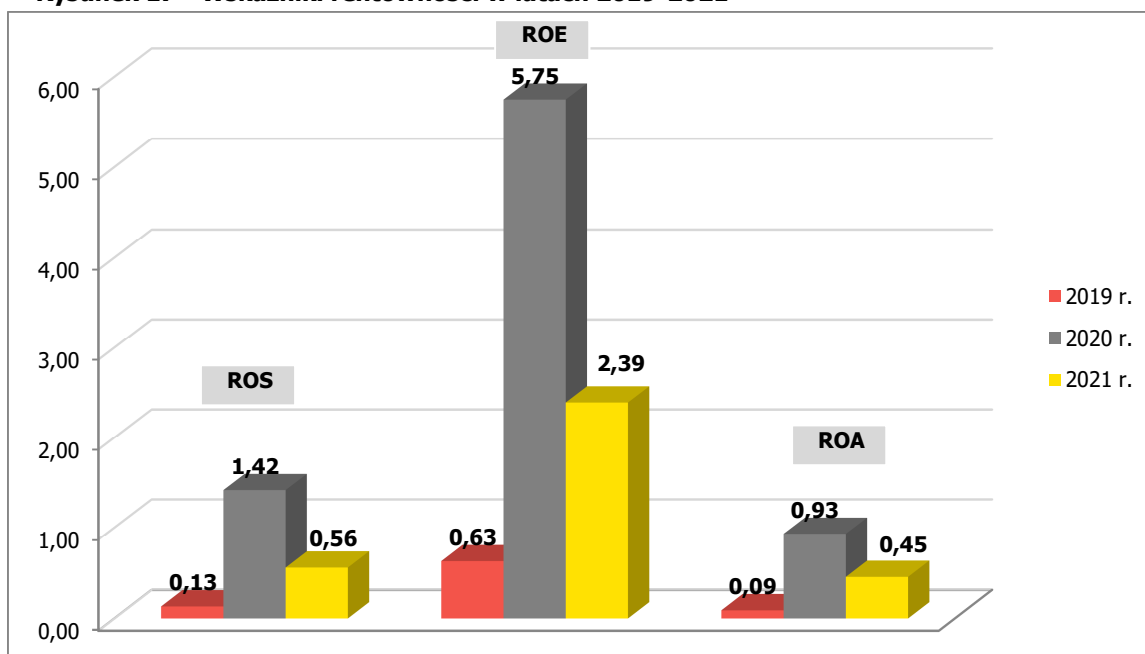
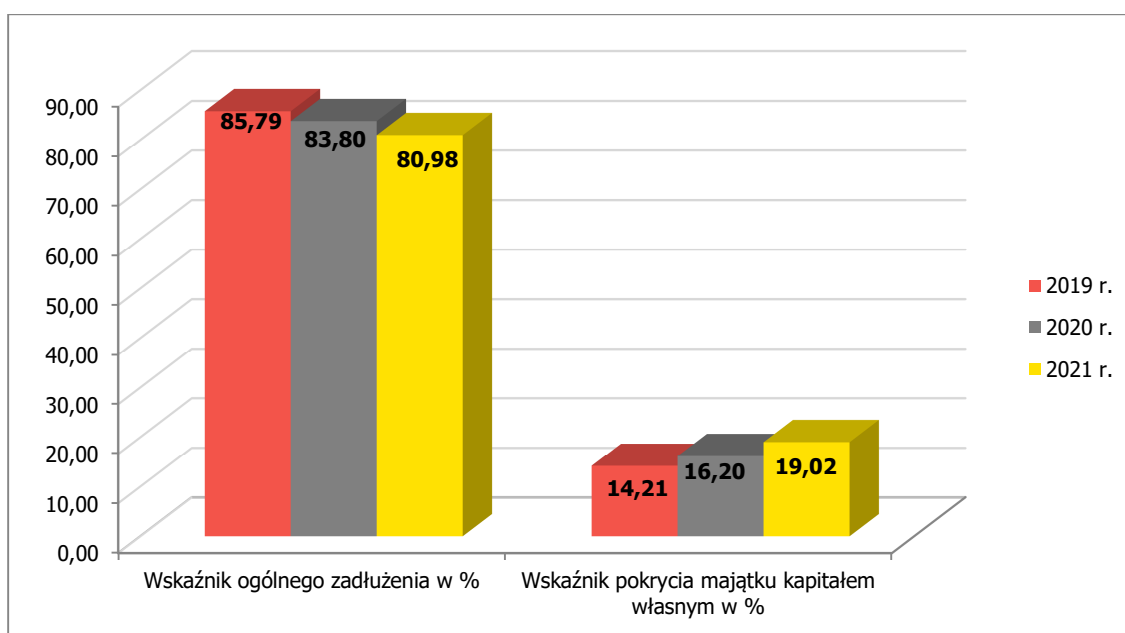


Tabela 43 - Wskaźniki zadłużenia

Wskaźniki zadłużenia	Formuła	2019 r.	2020 r.	2021 r.
Wskaźnik ogólnego zadłużenia w %	Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania *100 / aktywa ogółem	85,79	83,80	80,98
Wskaźnik pokrycia majątku kapitałem własnym w %	Kapitał własny*100 / aktywa ogółem	14,21	16,20	19,02

Rysunek 18 - Wskaźniki zadłużenia w latach 2019-2021

Wyższe tempo spadku zobowiązań i rezerw niż aktywów ogółem skutkowało w 2021 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 2021 r. wyniósł on 19,02.

Tabela 44 - Wskaźniki sprawności działania w latach 2019-2021

Wskaźniki sprawności działania	Formuła	2019 r.	2020 r.	2021 r.
Wskaźnik rotacji majątku	przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi / stan majątku na koniec badanego okresu	0,68	0,66	0,82
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)	90	86	72
Wskaźnik rotacji zobowiązań w dniach	(przeciętny stan zobowiązań z tyt. dostaw i usług * 365) / koszty działalności operacyjnej minus koszty amortyzacji	32	27	19
Wskaźnik rotacji zapasów w dniach	(przeciętny stan zapasów * 365) / koszty działalności operacyjnej minus koszty amortyzacji	13	13	12
Wskaźnik cyklu konwersji gotówki	rotacja zapasów + rotacja należności - rotacja zobowiązań	71	72	66

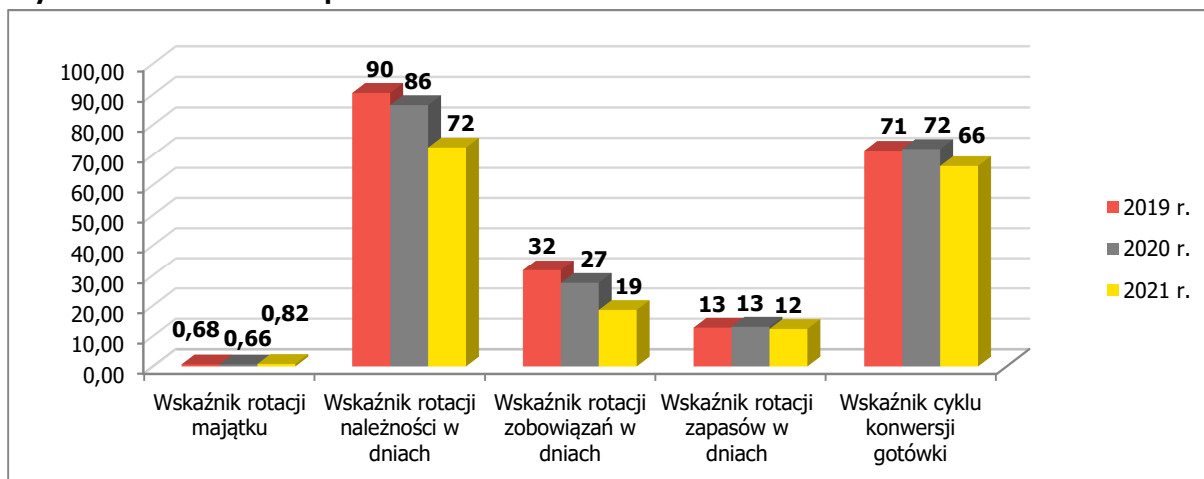
Wskaźnik rotacji majątku na koniec 2021 roku uległ zwiększeniu w stosunku do 2020 roku. Wskaźnik ten mówi ile zł przychodu przypada na każdą złotówkę zaangażowanego majątku (dla branży przyjmuje się wartość 1,4 zł).

Wskaźnik rotacji należności na koniec 2021 roku zmniejszył się w stosunku do 2020 roku o 14 dni. Główną przyczyną takiej sytuacji jest spadek średniego stanu należności z tytułu realizacji usług zleconych przez Gminę oraz wzrost przychodów netto ze sprzedaży.

Okres kredytowania MPK - Łódź Spółka z o.o. przez dostawców w 2021 r. skrócił się w stosunku do roku 2020 o 8 dni, podobnie jak okres zamrożenia środków pieniężnych (zmniejszenie o 1 dzień).

Rozpiętość czasowa między cyklem eksploatacyjnym (czasem od wydatkowania gotówki na surowce i materiały do uzyskania gotówki za wytworzone i sprzedane produkty), a finansowym spadła w stosunku do 2020 roku o 6 dni.

Rysunek 19 - Wskaźniki sprawności działania w latach 2019-2021



7. SYTUACJA KADROWO – PŁACOWA

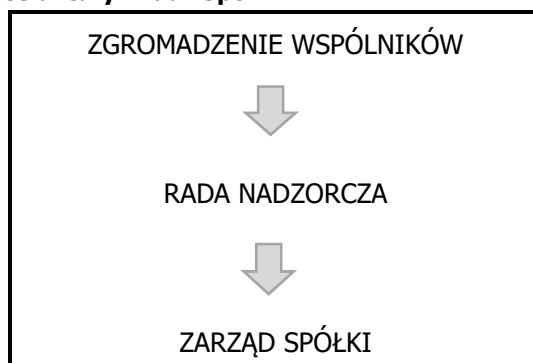
W 2021 roku Spółka kontynuowała działania mające na celu dalsze podniesienie sprawności i efektywności realizacji celów Spółki przy jednoczesnym zmniejszeniu kosztów pracy. Działania te realizowano poprzez:

- 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 2021 roku w MPK - Łódź Spółka z o.o. pozostawała w stosunku do roku poprzedniego niezmienną.

Rysunek 20 - Schemat struktury władz Spółki



Najwyższym organem Spółki jest Zgromadzenie Wspólników. Stosownie do postanowień ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej (tekst jednolity - Dz.U. z 2021 r. poz. 679.) oraz ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (tekst jednolity - Dz.U. z 2021 r. poz. 1372 z późn. zmian.), funkcję Zgromadzenia Wspólników Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego – Łódź Spółka z o.o. pełni Prezydent Miasta Łodzi. W roku 2021 Prezydentem Miasta Łodzi była pani Hanna Zdanowska. Jednocześnie w 2021 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 2021 roku Rada Nadzorcza MPK – Łódź Spółka z o.o. X kadencji funkcjonowała w składzie:

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

Przedstawicielem pracowników w Radzie Nadzorczej był pan Norbert Jurczakowski.

W 2021 roku przeprowadzono w MPK – Łódź Spółka z o.o. zaległe wybory na przedstawicieli pracowników w organie nadzorczym Spółki. Pierwotnie wybory miały odbyć się w 2020 roku, jednak ze względu na zaistniałą sytuację epidemiczną, działając w porozumieniu z Biurem Nadzoru Właścicielskiego Urzędu Miasta Łodzi, zawieszono czynności podjęte dla ich przeprowadzenia. Wybory przeprowadzono w dniu 26 marca 2021 roku. Mając na uwadze ich wyniki, Zgromadzenie Wspólników w dniu 27 maja 2021 roku dokonało zmian w składzie Rady Nadzorczej MPK – Łódź Spółka z o.o., odwołując dotychczasowego przedstawiciela pracowników p. Norberta Jurczakowskiego (Uchwała nr 20/21 ZW) i powołując w jego miejsce p. Władysława Bigosa (Uchwała nr 21/21 ZW).

Od dnia 27 maja 2021 roku, Rada Nadzorcza działa w następującym składzie:

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

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

Na dzień 1 stycznia 2021 roku Zarząd MPK - Łódź Spółka z o.o. funkcjonował w składzie:

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

W dniu 27 maja 2021 roku p. Sławomir Worach złożył pismo o rezygnacji z dniem 31 maja 2021 roku z funkcji Członka Zarządu Spółki. Działając na podstawie rekomendacji Wspólnika, Rada Nadzorcza w jego miejsca powołała do składu Zarządu p. Krzysztofa Maciaszczyka. Pan Krzysztof Maciaszczyk został powołany na stanowisko Wiceprezesa Zarządu, z dniem 1 czerwca 2021 roku (Uchwała nr 24/21 RN z dnia 27 maja 2021 roku).

Od dnia 1 czerwca 2021 roku Zarząd MPK - Łódź Spółka z o.o. działa w składzie:

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

W związku z powołaniem przez Radę Nadzorczą do składu Zarządu Spółki drugiego Wiceprezesa oraz mając na uwadze postanowienia § 7 ust. 2 Regulaminu Zarządu Spółki, Prezes Zarządu został zobowiązany do wyznaczenia osoby I Wiceprezesa, który będzie go zastępować podczas nieobecności. Realizując powyższy obowiązek, Prezes Zarządu wyznaczył pana Krzysztofa Kamińskiego – Wiceprezesa Zarządu MPK – Łódź Spółka z o.o., do pełnienia od dnia 1 czerwca 2021 r., funkcji I Wiceprezesa Zarządu Spółki, o czym poinformował Radę Nadzorczą.

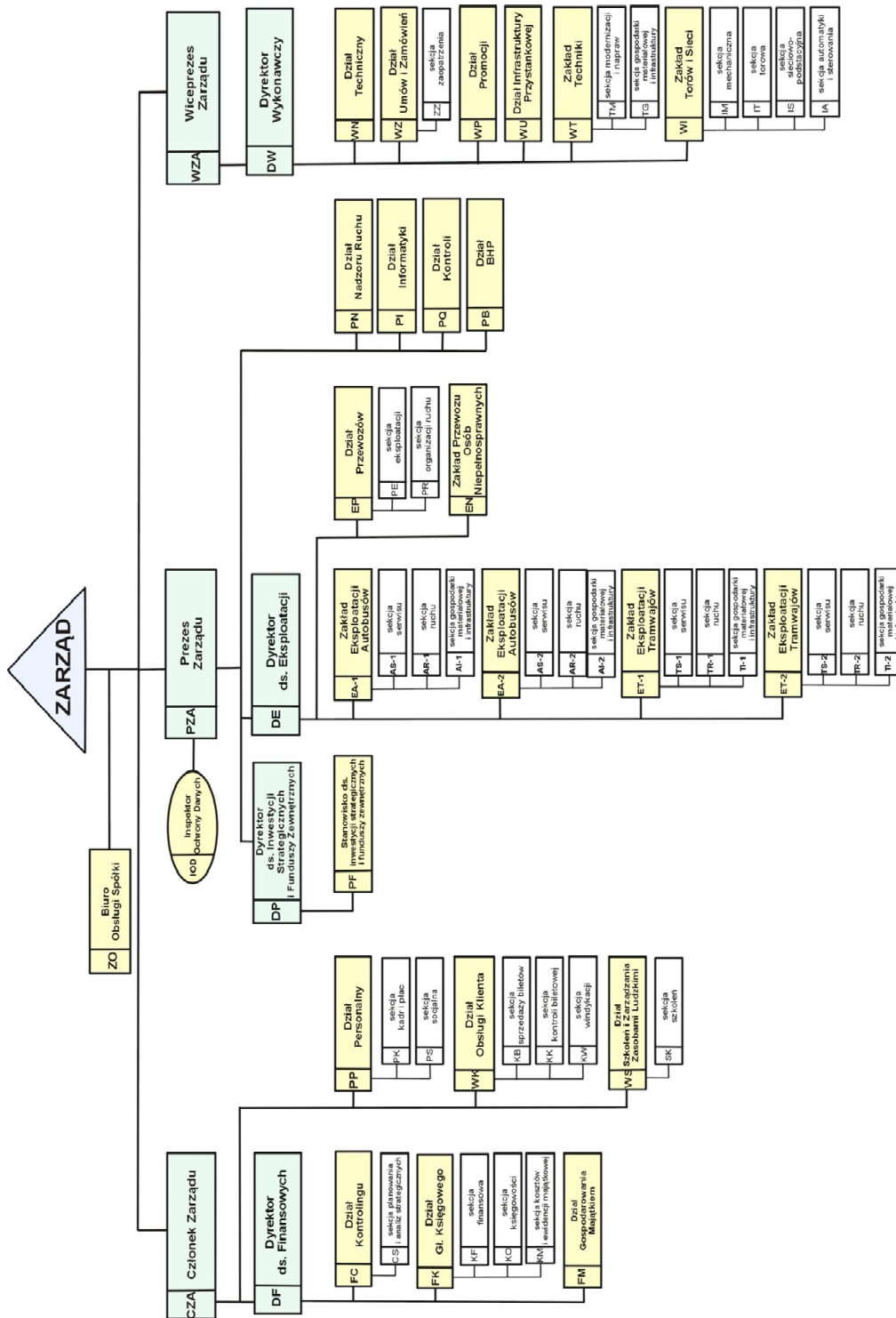
Na dzień 1 stycznia 2021 roku w MPK - Łódź Spółka z o.o. obowiązywał schemat struktury organizacyjnej wprowadzony Zarządzeniem nr 15/20 Prezesa Zarządu z dnia 17 czerwca 2020 roku, dokonującym zmian w Regulaminie organizacyjnym Spółki. Obowiązujący w MPK - Łódź Spółka z o.o. Regulamin organizacyjny określa 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 MPK – Łódź Spółka z o. o., w szczególności związanych z realizacją usług publicznych z zakresu lokalnego transportu zbiorowego powierzonych Spółce przez Miasto Łódź.

Z dniem 1 lutego 2021 roku, Zarządzeniem nr 1/21 Prezesa Zarządu z dnia 20 stycznia 2021 roku, dokonano zmian w strukturze organizacyjnej, polegających na likwidacji samodzielnego stanowiska Inspektora Ochrony Danych oraz włączeniu go do nowo powołanego Działu Zarządzania Zgodnością, którego funkcją jest realizacja zadań z zakresu Polityki Zgodności (Compliance), prowadzenie spraw związanych z przestrzeganiem zasad ochrony danych osobowych i bezpieczeństwa informacji, a także sprawowanie bieżącego nadzoru nad aktualizacją Umowy o świadczenie usług publicznych w ramach organizacji lokalnego transportu zbiorowego. W związku z powołaniem Działu Zarządzania Zgodnością oraz przejściu kompetencji wcześniej przypisanych do samodzielnego stanowiska Inspektora Ochrony Danych oraz częściowo do Działu Kontroli, dokonano stosownych korekt w zakresie zadań poszczególnych samodzielnych komórek organizacyjnych.

Rysunek 22 - Struktura organizacyjna obowiązująca na dzień 1 stycznia 2021 r.



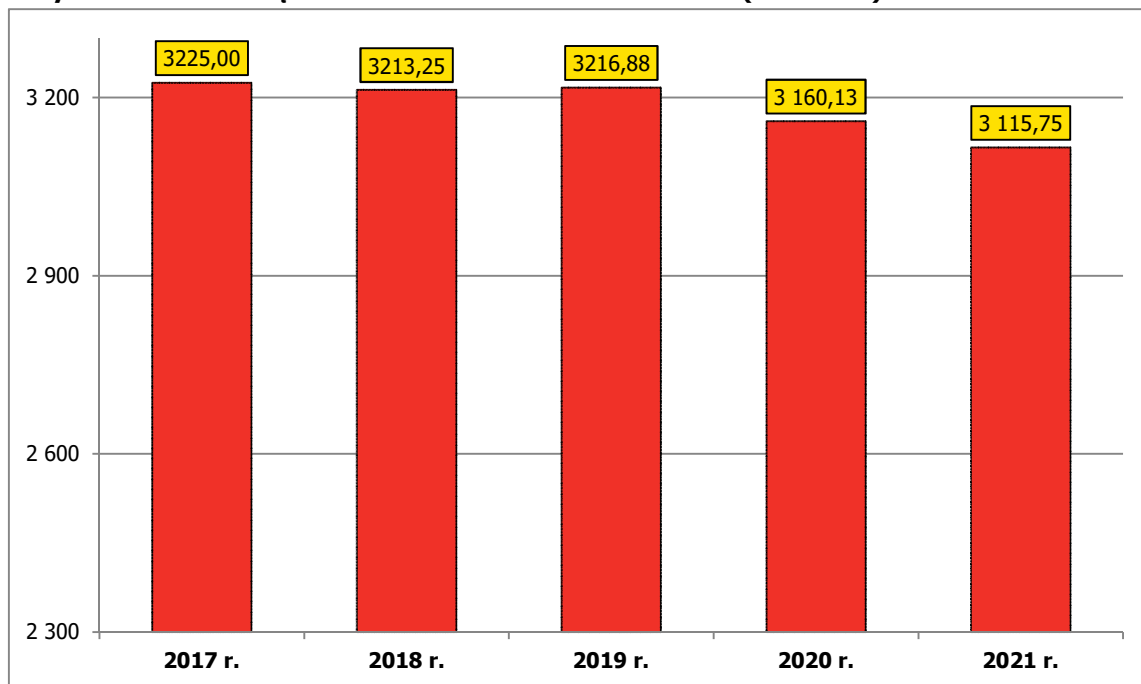
Schemat struktury organizacyjnej Spółki (obowiązujący od dnia 1 lipca 2020 r.)

7.2. ZATRUDNIENIE

Przeciętne zatrudnienie ogółem w 2021 roku wyniosło 3 115,75 etatów i było niższe o 44,375 etatów w porównaniu z rokiem 2020.

Analizując poziom przeciętnego zatrudnienia w Spółce widać że w latach 2017 - 2019 poziom zatrudnienia utrzymuje się na zbliżonym poziomie natomiast w latach 2020 - 2021 sukcesywnie spada.

Rysunek 21 - Przeciętne zatrudnienie w latach 2017-2021 (w etatach)



W całym roku 2021 poziom przeciętnego zatrudnienia miał tendencję spadkową. Od stycznia do października 2021 r. zatrudnienie w Spółce spadło o 57,25 etatów. W listopadzie i grudniu obserwowany jest wzrost o 8,5 etatu.

Rysunek 22 - Przeciętne zatrudnienie w poszczególnych miesiącach 2021 roku (w etatach)

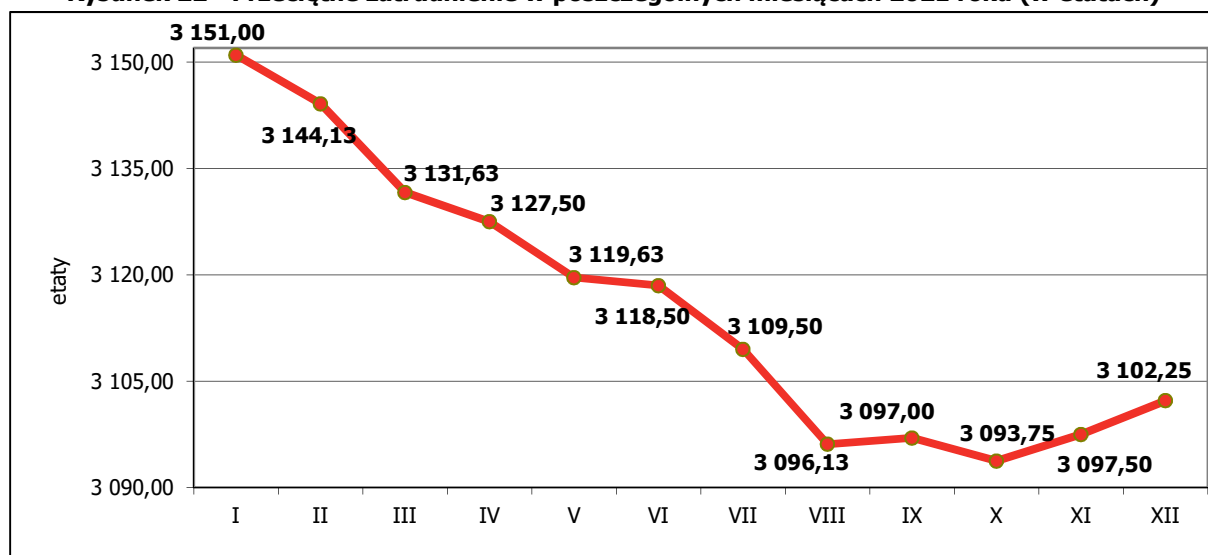
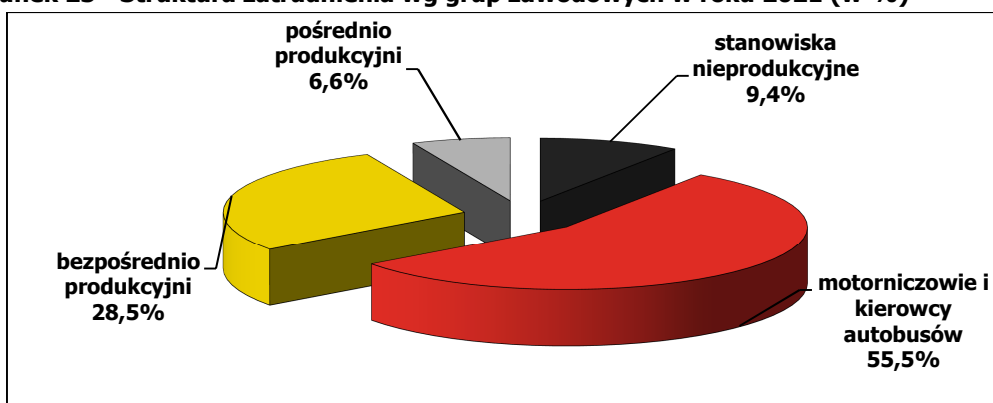


Tabela 45 - Przeciętne zatrudnienie w podstawowych grupach zawodowych (w etatach)

Wyszczególnienie	2020	2021	% 3 : 2
1	2	3	4
Ogółem przedsiębiorstwo	3 160,13	3 115,75	98,6%
z tego:			
stanowiska nieprodukcyjne	287,50	294,13	102,3%
stanowiska produkcyjne	2 872,63	2 821,63	98,2%
z tego:			
motorniczowie	724,63	679,63	93,8%
kierowcy autobusów	1 052,50	1 048,75	99,6%
bezpośrednio produkcyjni	888,63	887,13	99,8%
pośrednio produkcyjni	206,88	206,13	99,6%

W 2021 roku największy spadek zatrudnienia nastąpił głównie w grupie prowadzących pojazdy (motorniczowie o 45 etatów, kierowcy autobusów o 3,75 etatu) natomiast w pozostałych grupach zawodowych spadek ten był niewielki.

Grupa pracowników bezpośrednio produkcyjnych to pracownicy: serwisów autobusowych i tramwajowych oraz torowo – sieciowi. Grupa pracowników pośrednio produkcyjnych to: dyspozytor, mistrz, magazynier, sprzedawca oraz kontroler biletów. Stanowiska nieprodukcyjne to pracownicy administracyjni tzw. „back office”.

Rysunek 23 - Struktura zatrudnienia wg grup zawodowych w roku 2021 (w %)

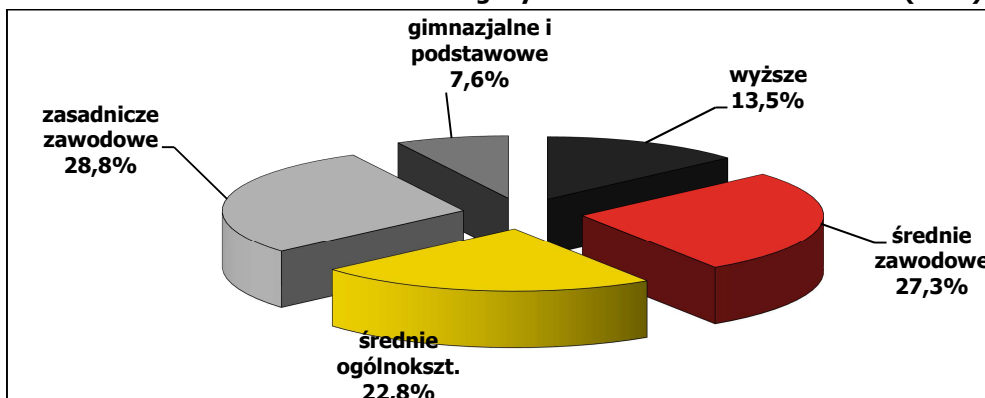
Dominującą grupą w zatrudnieniu ogółem była grupa prowadzących pojazdy (motorniczowie i kierowcy autobusów) stanowiąca 55,5% ogólnego zatrudnienia. Warto podkreślić, że na przestrzeni lat 2003–2021 udział procentowy prowadzących pojazdy, grupy realizującej podstawowe zadania przedsiębiorstwa, w ogóle zatrudnionych w Spółce sukcesywnie wzrasta: od 41,8% w 2003 r., 49,3% w 2008 r., 53,34% w 2015 r., do 55,5% w 2021 r.

W roku 2021 w Spółce obserwowano zmiany zatrudnienia zarówno na stanowiskach produkcyjnych, jak i nieprodukcyjnych. Przyjęto do pracy 142 osoby, rozwiązano stosunek pracy z 194 osobami, przeniesiono na inne stanowiska pracy 96 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 zatrudnionych było 11 osób. Powodem utworzenia tego stanowiska były problemy z naborem na stanowisko kierowca 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 2022 r. wyniósł 13,5% i był wyższy o 9,21 punktu procentowego niż w roku 2003. Jednocześnie maleje

udział osób z wykształceniem podstawowym, który na dzień 1 stycznia 2022 r. wynosił 7,6% - spadek o 12,15 punktu procentowego w porównaniu do 2003 roku.

Rysunek 24 - Struktura zatrudnienia według wykształcenia na 1.01.2022 roku (w %)



7.2.1. SZKOLENIA

W 2021 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 2021 Dział Szkoleń i Zarządzania Zasobami Ludzkimi zapewnił dla 439 osób szkolenia zrealizowane przez podmioty zewnętrzne oraz zorganizował szkolenia wewnętrzne dla 40 osób, łącznie przeszkolono 479 osób (poza szkoleniem w formach szkolnych).

Tabela 46 - Realizacja szkoleń pracowników w latach 2020-2021

Rodzaje szkoleń	2020		2021	
	Liczba szkoleń	Liczba przeskol. osób	Liczba szkoleń	Liczba przeskol. osób
Szkolenia w formach pozaszkolnych	51	522	59	439
Szkolenia w formach szkolnych	14	14	10	10
Szkolenia prowadzone przez trenerów wewnętrznych	10	136	4	40
łącznie formy szkolne i pozaszkolne /bez szkoleń BHP/	75	672	73	489
Szkolenia BHP	95	1 169	110	1 195
łącznie ze szkoleniami BHP	170	1 841	183	1 684

W 2021 roku realizacja szkoleń BHP była podporządkowana do zasad organizacji szkoleń w trakcie trwającej nadal pandemii. Wszystkie szkolenia mają przedłużony okres ważności do 60 dni po zakończeniu pandemii. Szkolenia w formie e-learningowej przebiegały planowo. Ogólnie zrealizowano 110 szkoleń BHP dla 1195 pracowników, w tym 85 szkoleń dla 1008 pracowników na stanowiskach robotniczych.

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

Wewnętrzne szkolenia zrealizowane w roku 2021 przez trenerów będących pracownikami Spółki dotyczyły:

- rozpoznawania i reagowania na zagrożenia związane z używaniem substancji psychoaktywnych oraz profilaktyce zachowań przemocowych w miejscu pracy (skierowane do dyspozytorów),
- ulepszania metod nauki w celu lepszego i szybszego wdrażania do pracy przyszłych prowadzących (skierowane do instruktorów jazdy).

W 2021 r. Spółka kontynuowała kursy dla kandydatów na motorniczych prowadzone przez Ośrodek Szkolenia Motorniczych przy MPK - Łódź Spółka z o.o. W 2021 r. przeprowadzono i zakończono 2 edycje szkolenia, w której uczestniczyło 28 osób z czego 20 osób ze Spółki, a 8 osób z zewnątrz (w tym 3 kobiety). Średni wiek osób kończących szkolenie wyniósł 28 lat. Ośrodek Szkolenia Motorniczych zorganizował w 2021 r. również warsztaty doskonalenia zawodowego dla jedenastu instruktorów nauki jazdy.

Mimo trwających jeszcze prac nad dokończeniem symulatora tramwajowego oraz braku jego pełnej funkcjonalności, urządzenie to w roku 2021 po raz pierwszy było wykorzystywane do celów szkoleniowych. Grupa 16 kursantów przeszła szkolenie na symulatorze. Szkolenie to obejmowało część teoretyczną (zaznajomienie z budową kabiny tramwaju, z zasadami jazdy po zwrótnicach i łukach oraz przejazdu przez izolator sekcyjny) oraz część praktyczną.

W 2021 r. kontynuowano organizowanie kursów umożliwiających zdobycie uprawnień pozwalających na zatrudnienie na stanowisku kierowcy autobusu. W grudniu 2020 roku został zarejestrowany Ośrodek Szkolenia Kierowców przy MPK- Łódź Spółka z o.o. Dzięki temu w roku 2021 zorganizowano 3 kursy na prawo jazdy kat. D, które ukończyły 43 osoby. Przed rozpoczęciem każdego z kursów Dział Szkoleń i Zarządzania Zasobami Ludzkimi prowadzi „Szkolenia wprowadzające” na kursy motorniczych i kierowców autobusów, które w swoim zakresie obejmują obsługę pasażera, obsługę pasażera trudnego, obsługę osób niepełnosprawnych, przepisy wewnętrzne, organizację pracy na zajezdni oraz zasady udzielania pierwszej pomocy w środkach komunikacji miejskiej.

W 2021 r. prowadzone były 3 kursy obejmujące dwudniowe szkolenie wprowadzające dla kandydatów dla kierowców autobusów dla 43 osób oraz 1 kurs obejmujący trzydniowe szkolenie wprowadzające dla kandydatów na motorniczych dla 8 osób.

7.3. WYKORZYSTANIE CZASU PRACY

W 2021 roku wskaźnik wykorzystania nominalnego czasu pracy w przedsiębiorstwie wyniósł 80,65%. Najniższy wskaźnik wystąpił na stanowiskach robotniczych tj. 80,33%, natomiast na stanowiskach nierobotniczych osiągnął poziom 82,47%. Porównując wskaźniki wykorzystania nominalnego czasu pracy roku 2021 do roku 2020 stwierdza się jego spadek w grupie stanowisk nierobotniczych o 1,8 pp., a w grupie stanowisk robotniczych wzrost o 0,1 pp.

Najniższe wykorzystanie czasu nominalnego w grupie pracowników na stanowiskach robotniczych wystąpiło u motorniczych (77,11%) oraz opiekunów w Zakładzie Przewozu Osób Niepełnosprawnych (77,48%), spowodowane wysokim poziomem absencji chorobowej - odpowiednio 18,63 i 20,9 godz./1 zatrudnionego.

Wskaźnik godzin nadliczbowych w przedsiębiorstwie w 2021 roku stanowił 3,36% czasu przepracowanego. Średniomiesięczny czas przepracowany w godzinach nadliczbowych na jednego zatrudnionego pracownika wyniósł 4,71 godz. i był wyższy 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.

Czas nieprzepracowany w przeliczeniu średnio na jednego zatrudnionego wyniósł 32,48 godz. (w stosunku do 2020 r. wzrost o 0,14 godz.), z czego 51,08% to urlopy wypoczynkowe, 42,06% przypada na choroby i urlopy macierzyńskie, 6,87% na pozostałe nieobecności. Największy przyrost dotyczy absencji chorobowych, o 6,88% w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego. Powodem była utrzymująca się pandemia choroby COVID-19 rozprzestrzeniająca się od połowy marca 2020 roku.

Tabela 47 - Czas pracy w latach 2020-2021 (w godzinach miesięcznie na 1 pracownika)

Wyszczególnienie	2020			2021		
	Stanowiska robotnicze	Stanowiska nierobotnicze	Razem pracownicy	Stanowiska robotnicze	Stanowiska nierobotnicze	Razem pracownicy
Czas nominalny	168,67	168,67	168,67	168	168	168
Czas przepracowany, z tego:	139,71	142,38	140,1	140,45	138,97	140,23
godziny normalne	135,32	142,13	136,33	134,97	138,56	135,52
godziny nadliczbowe	4,39	0,25	3,77	5,48	0,41	4,71
Czas nieprzepracowany, z tego:	33,35	26,54	32,34	33,03	29,44	32,48
urlopy wypoczynkowe	18,1	15,76	17,75	16,31	18,17	16,59
choroby, opieki i urlopy macierzyńskie	13,38	9,34	12,78	14,45	9,32	13,66
nieobecności usprawiedliwione	1,85	1,44	1,79	2,17	1,95	2,14
nieobecności nieusprawiedliwione	0,02	0	0,02	0,10	0,00	0,09


7.4. WYNAGRODZENIA PRACOWNIKÓW

Łączna kwota wynagrodzeń w roku 2021 wyniosła 235 384,9 tys. zł i była wyższa o 2,7% niż w 2020 roku.

W zakresie wynagrodzeń osobowych zauważa się wzrost o 2,0% w stosunku do roku poprzedniego. W oparciu o uzgodnienia dokonane przez Zarząd Spółki z działającymi na terenie Przedsiębiorstwa organizacjami związkowymi z dniem 1 stycznia 2021 roku dokonano przeszeręgowań pracowników Spółki w kwocie 200 zł dla pełnego etatu. Ponadto w październiku 2021 roku wypłacono kwotę szczególną w wysokości 1 100,00 zł brutto dla każdego pracownika oraz w grudniu dodatkową kwotę w wysokości 450 zł brutto dla każdego pełnego etatu.

Tabela 48 - Wynagrodzenia w latach 2020-2021 (w tys. zł)

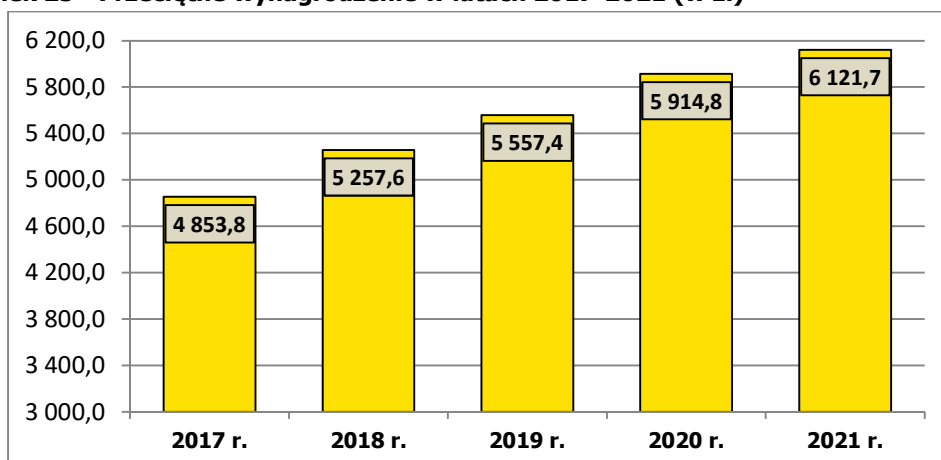
Wyszczególnienie	jedn. miary	2020	2021	2021/2020 (%)
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5=4/3</i>
Wynagrodzenia ogółem	tys. zł	229 139,9	235 384,9	102,7
z tego:				
wynagrodzenia osobowe pracowników	tys. zł	224 296,7	228 884,2	102,0
wynagrodzenia bezosobowe	tys. zł	4 843,2	6 500,7	134,2
Przeciętne miesięczne wynagrodzenie pracowników	zł	5 914,8	6 121,7	103,5

 Tabela nr 41, str. 54, SF

Wartość wynagrodzeń bezosobowych w 2021 roku była wyższa o 34,2% w stosunku do roku poprzedniego. Znaczącą pozycję w wynagrodzeniach bezosobowych stanowią wynagrodzenia wynikające z umów zawieranych z kontrolerami biletów. Z powodu wystąpienia w 2020 roku pandemii COVID-19 zostały ograniczone kontrole przeprowadzane w pojazdach komunikacji miejskiej, a tym samym zmniejszono liczbę zatrudnionych kontrolerów, jednak w 2021 roku ograniczono obostrzenia i wszystko wracało do stanu sprzed pandemii. To z kolei wpłynęło na zwiększenie liczby kontrolerów i ilości przeprowadzanych kontroli.

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie pracowników wyniosło 6 121,7 zł, wzrosło o 3,5% w stosunku do roku poprzedniego. Na wzrost przeciętnych wynagrodzeń wpłynęły dokonane przeszeregowania oraz wypłata kwoty szczególnej.

Rysunek 25 - Przeciętne wynagrodzenie w latach 2017-2021 (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 2021 r. 27 120,2 tys. zł.

Tabela 49 – Zadania inwestycyjne zrealizowane w 2021 roku (w tys. zł)

L.p.	Wyszczególnienie	Razem
1	2	3
1	tabor autobusowy	0,0
2	tabor tramwajowy	12 114,1
3	tabor niekomunikacyjny	2 517,9
4	wyposażenie informatyczne	147,7
5	systemy informatyczne	226,1
6	infrastruktura	4 252,9
7	obce środki trwałe	9,2
8	maszyny/urządzenia/narzędzia/wyposażenie	7 852,3
	Razem inwestycje	27 120,2

 Tabela nr 4, str. 23, SF

TABOR KOMUNIKACYJNY

Zakupiono i po wykonaniu prac przystosowawczych wprowadzono do eksploatacji 6 wagonów tramwajowych Siemens NF6D, w tym jeden poddano modernizacji (wartość 6 479,6 tys. zł).

Ponadto wykonano kompleksowe zabiegi modernizacyjne systemem gospodarczym na 10 wagonach tramwajowych Konstal 805Na, które wprowadzono do eksploatacji (o wartości 3 282,5 tys. zł) oraz wagon Citirunner (o wartości 2 352,1 tys. zł)

TABOR NIEKOMUNIKACYJNY

Wykupiono z najmu 32 pojazdy transportu technologicznego o łącznej wartości 1 164,5 tys. zł. Na potrzeby Zakładu Torów i Sieci zakupiono samochód specjalny pogotowie techniczne (wieżowy żuraw) o wartości 255,3 tys. zł

INFORMATYKA

W ramach wyposażenia informatycznego wprowadzono 40 nowych zestawów komputerowych. Dokonano też zakupu licencji Microsoft Office oraz licencji na oprogramowanie antywirusowe ESET.

INFRASTRUKTURA

W pierwszej połowie 2019 r. oddano do użytku nowoczesną halę przeglądowo – naprawczą na terenie zajezdni Telefoniczna. W 2021 roku kontynuowano prace nad modernizacją infrastruktury torowo-sieciowej zajezdni. Rozliczenie tej inwestycji nastąpiło w 2021 roku i zamknęło się wartością 3 993,4 tys. zł.

Inną ważną inwestycją infrastrukturalną Spółki była w 2021 roku była modernizacja rozdzielni prądu stałego przy ul. Przechodniej o wartości 289,1 tys. zł.

Celem wzmocnienia ochrony punktów socjalnych wprowadzono zabezpieczenia elektroniczne. Prace wykonano w następujących punktach socjalnych: Rondo Inwalidów, ul. Aleksandrowska (Kochanówka), ul. Czajkowskiego (Widzew), ul. Lodowa (cmentarz Zarzew), dworzec Łódź Chojny, Stoki, Zdrowie, centrum handlowe M1, ul. Marysińska (stadion). Łączna wartość inwestycji w punkty socjalne wyniosła 183,7 tys. zł.

MASZYNY/URZĄDZENIA

Wiaty dla autobusów elektrycznych wyposażono w ładowarki elektryczne o wartości 5 985,0 tys. zł. Na potrzeby Zakładu Torów i Sieci zakupiono mobilny system do lokalizacji uszkodzeń kabli trakcyjnych.

8.2. DZIAŁALNOŚĆ REMONTOWA

W 2021 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 726,4 tys. zł. Kwoty te wydatkowano na bieżące usuwanie awarii wodno-kanalizacyjnych, elektrycznych i ciepłowniczych oraz m.in. na niezbędną naprawę ściany budynku biurowego oraz naprawę poszycia dachu w pomieszczeniu do przechowywania materiałów i narzędzi w Zakładzie Torów i Sieci, naprawę izolacji podłogowej w pomieszczeniach socjalnych w Zakładzie Eksploatacji Tramwajów nr 1.

MASZYNY, URZĄDZENIA

Na konserwacje maszyn i urządzeń poniesiono koszty w wysokości 1 076,5 tys. zł. Najistotniejszą kwotą tj. 562,1 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 2022 ROK

9.1. KIERUNKI DZIAŁANIA NA 2022 ROK

W dniu 24 lutego 2022 wojska rosyjskie rozpoczęły inwazję wojskową na sąsiadującą z Polską, Ukrainę. Wywołana przez Rosję wojna zdestabilizowała gospodarkę nie tylko polską ale także globalną. Sytuacja ta wpływa istotnie na wzrostu cen wielu produktów i usług. W przypadku Spółki szczególnie odczuwalne są między innymi wzrosty cen ropy na giełdach światowych do wartości najwyższych od roku 2008(130\$ za baryłkę), artykułów metalowych, części zamiennych. Wzrost cen może przełożyć się na koszty prowadzenia przez Spółkę działalności w 2022 roku. Uwzględniając jednak fakt, że podstawowa działalność prowadzona jest w oparciu o umowę powierzenia, która gwarantuje Spółce wynagrodzenie od Gminy Miasta Łódź w formie rekompensaty poniesionych kosztów, w/w skutki konfliktu nie powinny mieć wpływu na sytuację majątkową i finansową Spółki w dającej się przewidzieć przyszłości oraz nie występuje ryzyko zaniechania prowadzenia działalności.

Jednocześnie obecne wychodzenie gospodarki ze stanu pandemii, może mieć zarówno pozytywne jak i negatywne skutki dla funkcjonowania Spółki. Do pozytywnych aspektów należy zaliczyć możliwość zmniejszenia nieobecności chorobowych pracowników szczególnie w newralgicznej grupie jaką są prowadzący pojazdy komunikacji miejskiej. Natomiast większy wzrost gospodarczy wywołujący zwiększone zapotrzebowanie rynku na wszelkie artykuły stalowe, metalowe części zamienne itp. spowoduje wzrost kosztów związanych z ich nabyciem. Mając powyższe na uwadze należy liczyć się, że wartości zawarte w Planie Rzeczowo Finansowym na rok 2022 mogą różnić się od wartości rzeczywistych w 2022 roku.

Planowane działania podejmowane przez Spółkę w 2022 r. zostały szczegółowo opisane w Planie Rzeczowo-Finansowym (PRF). Plan ten został zatwierdzony Uchwałą Rady Nadzorczej nr 44/21 z 3 grudnia 2021 roku, w sprawie zatwierdzenia „Planu Rzeczowo-Finansowego na 2022 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 2022 r. Wśród najważniejszych działań planowanych do przeprowadzenia w znajdują się:

- zakończenie prac 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,
- rozpoczęcie budowy nowego Zakładu Techniki na terenie starej zajezdni Helenówek, nakłady inwestycyjne związane z budową Zakładu zostały określone na 89 mln zł. Spółka zakłada, że w 2022 r. z całkowitej kwoty nakładów zostanie wydatkowana kwota 27,5 mln zł. Inwestycja zgodnie z założeniami powinna zakończyć się w 2023r.
- najem długoterminowy łącznie 52 szt. przegubowych autobusów niskopodłogowych
- modernizacja Centralnej Dyspozytorni Mocy oraz budowa trójkąta manewrowego dla tramwajów na terenie Zakładu Torów i Sieci.
- modernizacja posiadanego taboru tramwajowego.
- zakup 6 specjalistycznych pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych
- wymiana ponad 500 szt. biletomatów w pojazdach komunikacji miejskiej

Spółka na bieżąco i w sposób ciągły realizuje zadanie Miasta w zakresie komunikacji miejskiej. Dlatego też w wyznaczonych na 2022 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 52 szt. autobusów niskopodłogowych,
 - zakup 17 autobusów elektrycznych,
 - modernizację posiadanego taboru tramwajowego, w roku 2022 przewidzianych jest 9 takich modernizacji,
- poprawę bezpieczeństwa pasażerów, co oczekuje się uzyskać w wyniku:
 - kontynuowania, stosownie do potrzeb, kursów szkoleniowych dla motorniczych w Ośrodku Szkolenia Motorniczych,
 - kontynuowania kursów dla kandydatów na kierowców we własnym Ośrodku Szkolenia Kierowców,
 - kontynuowania systemu szkoleń motorniczych (nowych i zatrudnionych już w Spółce) przy użyciu 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

Pomimo trwającej pandemii, w roku 2021 Spółka, w reżimie sanitarnym, prowadziła szkolenia dla pracowników, zarówno dla kierowców i motorniczych, ale również dla instruktorów nauki jazdy tramwajem i kandydatów na kurs motorniczych i kierowców. Pracownicy Ci aktualizowali swoją wiedzę między innymi na temat obsługi pasażera jak i szkolili się z udzielania pierwszej pomocy i obsługi defibrylatora.

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 2022 Spółka planuje wprowadzić do użytku pierwsze w historii MPK-Łódź autobusy elektryczne, co wpłynie na poprawę stanu

technicznego posiadanego taboru. Również w zakresie pojazdów specjalistycznych służących do przewozu osób niepełnosprawnych Spółka planuje zakup nowych pojazdów w tym także elektrycznych.

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 osiąganych wyników pracy, zaangażowania i odpowiedzialności pracownika.

Cele te będą realizowane poprzez:

- realizację premii kwartalnej uzależnionej od okresowej oceny pracowniczej
- dokonywanie zmian w zatrudnieniu poprzez zatrudnianie, przenoszenie pracowników odpowiednio do wdrożonych nowych struktur komórek organizacyjnych według kryteriów merytorycznych (posiadanych przez nich kwalifikacji, kompetencji),
- zapewnienie kierowcom autobusów szkoleń okresowych,
- 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,
- kontynuowanie naboru kandydatów na motorniczych i kierowców autobusu z wykorzystaniem profesjonalnego kwestionariusza opracowanego przy udziale psychologa zatrudnionego w MPK - Łódź,
- wprowadzenie darmowych kursów umożliwiających uzyskanie kwalifikacji do prowadzenia autobusu lub tramwaju w komunikacji miejskiej,
- rozszerzenie prowadzonego kursu na motorniczego o moduł wirtualnej jazdy na symulatorze tramwajowym, który daje możliwość przetestowania kandydatów,
- prowadzenia własnego Ośrodka Szkolenia Kierowców w celu uniezależnienia się od firm zewnętrznych oraz optymalizacji procesu szkolenia kandydatów na kierowców autobusów komunikacji miejskiej,
- uruchomienie giełdy pracy wraz Powiatowym Urzędem Pracy,
- umożliwienie podejmowania pracy w MPK-Łódź Spółka z o.o. przez obcokrajowców,
- rozpoczęcie korzystania z usług agencji pracy w zakresie pracy na stanowisku kierowca autobusu,
- stworzenie w systemie IFS bazy kompetencji pracowniczych.

Działania w zakresie obsługi informatycznej

W zakresie obsługi informatycznej w roku 2022, podejmowane działania będą koncentrowały się na:

- uruchomienie systemu telemetrycznego do monitorowania, zarządzania ładownikami znajdującymi się na terenie miasta Łodzi oraz zajezdni EA1.
- odbiory systemów pokładowych w nowo dostarczanych autobusach Solaris i Volvo
- ustaleniach/kontroli rozwiązań realizowanych w ramach dostawy systemów pokładowych w autobusach elektrycznych Volvo oraz ładowarek,
- odbiorze infrastruktury LAN oraz sieci WiFi – projekt związany z realizacją zadań wybudowania wiaty, stacji transformatorowej dla dostarczanych autobusów elektrycznych w zajezdni autobusowej EA1 przy ul. Limanowskiego,
- pracach związanych z przygotowaniem do postępowania na zakup Zintegrowany System Informatyczny (ZSI) w zakresie m.in. grafik, dyspozytor oraz oprogramowania do planowania i optymalizacji rozkładów jazdy,

- utrzymaniu całej infrastruktury sieci LAN/WAN w MPK,
- nadzorze łączności radiowej typu Push To Talk,
- przygotowaniu infrastruktury pod nowy system sprzedaży biletów za pośrednictwem aplikacji mobilnej,
- nadzór nad rozwiązaniami typu antywirus i urządzenie brzegowe UTM,
- pomoc jednostkom organizacyjnym w zakresie monitoringu wizyjnego CCTV,
- współpraca 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
- migracja starych rozwiązań KD/SSWiN/CCTV do wdrożonego systemów kontroli dostępu (KD), monitoringu wizyjnego (CCTV) oraz systemu sygnalizacji włamań i napadu (SSWiN) firmy Kantech w nowych samoobsługowych punktach socjalnych, w celu zapewnienia bezpieczeństwa jak i zabezpieczenia mienia pozostającego w tych punktach,
- wdrożeniu oprogramowania do monitorowania sieci oraz zarządzania licencjami,
- zakupie sprzętu teleinformatycznego,
- zakupie oprogramowania,
- zakupie urządzeń drukujących,
- przygotowania do przetargu w zakresie telefonii stacjonarnej i komórkowej,
- kontynuacji wymiany stacji roboczych niespełniających obowiązującej Polityki Bezpieczeństwa Informacji i wymagań eksploatowanych aplikacji,
- współpracy przy projekcie modernizacji obiektów Zakład Techniki – Helenówek, ET-2 Chocianowice,
- zapewnieniu dla Przedsiębiorstwa dalszego działania systemu informacji prawnej typu Lex,
- zestawieniu nowych połączeń, komunikacji w nowych biletomatach firmy Mennica,
- analizie i przygotowaniu postępowania związanego z zapewnieniem dalszej i bezprzerwowej komunikacji między lokalizacjami Przedsiębiorstwa oraz dostępem do sieci Internet,
- zakupie niezbędnego dla poszczególnych jednostek organizacyjnych sprzętu i oprogramowania.

9.2. PRZEWIDYWANA SYTUACJA FINANSOWA NA 2022 ROK

Plan Rzeczowo-Finansowy (Plan) na 2021 rok został sporządzony i zaakceptowany przez organy Spółki - Zarząd i Radę Nadzorczą (Uchwała 44/21 Rady Nadzorczej z 3 grudnia 2020 r. ws. zatwierdzenia „Planu Rzeczowo-Finansowego na 2022 rok”). Plan określa przede wszystkim zadania jakie otrzymała Spółka na 2022 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.

Bieżące wydatki na umowę powierzenia określił Aneks nr 77 z 7 lutego 2022 roku. Dla umowy dot. przewozów na trasie ŁTR środki na finansowanie tych usług określił Aneks nr 19 z 24 stycznia 2022 roku.

W 2014 roku i w latach 2016-2021 Miasto korzystało z dokapitalizowania, które stanowiło zapłatę należnej rekompensaty. W kolejnych latach Miasto przeznaczało następujące kwoty na zapłatę rekompensaty w formie dokapitalizowania. I tak:

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

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

W roku 2022 dokapitalizowanie na finansowanie należnej rekompensaty planowane jest na kwotę 25,4 mln zł. Spółka zwróciła się do Organizatora, aby wynagrodzenie wynikające z Umowy Powierzenia przekazywane było na rachunek bieżący Spółki, a nie w formie podwyższenia kapitału jak miało to miejsce w latach poprzednich. Dotychczasowa forma rozliczania wpływa negatywnie na strukturę pasywów Spółki, powiększa stratę z lat ubiegłych co skutkuje koniecznością podejmowania przez Zgromadzenie Wspólników w kolejnych latach uchwał o dalszym istnieniu i funkcjonowaniu Spółki. W związku z powyższym Spółka złożyła wniosek do Biura Nadzoru Właścicielskiego UMŁ, dotyczący wyrażenia zgody na rozpoczęcie procesu mającego na celu umorzenie udziałów w celu pokrycia straty z lat ubiegłych. Spółka otrzymała pismo, w którym BNW poinformowało o pozytywnej opinii Wydziału Budżetu co do planowanego procesu i wyraziło zgodę na rozpoczęcie procedury umorzenia. Planowana wysokość umorzenia to 62 099 udziałów co stanowi zmniejszenie kapitału Spółki o około 451,0 mln zł.

Z roku na rok zwiększa się niedopasowanie wartości wydatków na rekompensatę w rocznym budżecie Miasta z wartością planowanej na dany rok rekompensaty zaakceptowanej przez Organizatora. Sytuacja ta może prowadzić do problemów płynnościowych Spółki w roku 2022 jak i w latach późniejszych.

Środki na transport zbiorowy, zawarte w Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta przeznaczone dla Spółki, są w roku 2022 niewystarczające na pokrycie planowanej wielkości należnej Spółce rekompensaty. Tym samym istnieją konieczność zwiększenia środków na komunikację miejską w celu uniknięcia problemów płynnościowych Spółki oraz spełnienia przez Spółkę kowenantów instytucji finansującej.

Pomimo, że w roku 2020 Spółka wypracowała dodatni wynik finansowy brutto w kwocie 7,0 mln zł, ze względu na konsekwencje wynikające z dokapitalizowania celem zapłaty za rekompensatę, konieczne będzie podjęcia 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 kredyty. Są one źródłem finansowania projektów inwestycyjnych, ale również bieżącej działalności Spółki, tzw. kredyt w rachunku bieżącym. Spółka 11 czerwca 2021 podpisała umowę na usługi finansowe z nowym instytucją finansową. Skutkiem tego była m.in. zmiana finansowania bieżącej działalności z wcześniej stosowanych obligacji na kredyt w rachunku bieżącym, co pozwoliło uelastyczyć formę finansowania jak i zmniejszyć koszty związane z obsługą. Również wcześniejsze obligacje wyemitowane na potrzeby inwestycyjne zostały zastąpione kredytem inwestycyjnym.

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

Ryzyka finansowe

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

Ryzyko utraty płynności finansowej

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

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

Modernizacja trasy Łódzkiego Tramwaju Regionalnego prowadzona w latach 2006-2008 współfinansowana była z funduszy unijnych. MPK – Łódź Spółka z o.o. realizowała tę inwestycję na podstawie umowy z Łódzkim Urzędem Wojewódzkim w Łodzi – Instytucją Pośredniczącą. Wojewoda Łódzki, kwestionuje kwalifikowalność części wydatków projektu i żąda zwrotu kwoty 31 924 440,01 zł wraz z odsetkami.

W związku z istniejącym zabezpieczeniem wekslowym projektu Łódzki Urząd Wojewódzki wypełnił w 2013 roku weksel, a w 2016 roku Prokuratoria Generalna 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

Problem braku dostatecznej liczby prowadzących występuje w Spółce szczególnie w zakresie pracowników kierujących autobusami, wywołany jest to naturalnymi odejściami pracowników przy jednoczesnym braku napływu odpowiedniej liczby nowych pracowników z rynku pracy. Spółka dodatkowo obok już posiadanego Ośrodka Szkolenia Motorniczych, w grudniu 2020 roku otworzyła własny Ośrodek Szkolenia Kierowców na kat. D., w którym w roku 2021 prowadzono już szkolenia „własnych” kierowców kat D.

Spółka dla ograniczenia ryzyka braku prowadzących:

- zwiększa stawki wynagrodzenia dla przyjmowanych do pracy kierowców i motorniczych, dla zwiększenia zainteresowania tą pracą,

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

Ryzyko ograniczenia zakresu działalności na skutek wystąpienia kryzysu gospodarczego wywołanego pandemią

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 prawie 2 lata 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 (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 2020-2021	9
Tabela 2 - Stopień realizacji zadań przewozowych w latach 2020-2021 (w tys. wzkm).....	10
Tabela 3 - Stopień realizacji zadań przewozowych tramwajowych w latach 2020-2021 (w tys. pckm)	11
Tabela 4 - Stopień realizacji zadań przewozowych autobusowych w latach 2020-2021 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 2017-2021 (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 2017-2021 (w %).....	17
Tabela 10 - Cennik usług ZPON.....	20
Tabela 11 - Przychody ZPON w latach 2017-2021 (w tys. zł).....	20
Tabela 12 - Opis infrastruktury obsługiwanej przez MPK - Łódź Spółka z o.o. w latach 2017-2021	21
Tabela 13 - Przychody i koszty z tytułu konserwacji, napraw i remontów torów, sieci i podstacji poza trasą ŁTR w latach 2017-2021 (w tys. zł)	21
Tabela 14 - Kontrola biletów w latach 2017-2021.....	25
Tabela 15 - Skuteczność egzekucji opłat dodatkowych w latach 2017-2021 (w tys. zł)	25
Tabela 16 - Przychody z działalności pomocniczej w latach 2017-2021 (w tys. zł)	26
Tabela 17 - Przychody z pozostałych usług zewnętrznych w latach 2017-2021 (w tys. zł)	26
Tabela 18 - Przychody z reklamy w latach 2017-2021 (w tys. zł)	27
Tabela 19 - Przychody z usług wewnętrznych w latach 2017-2021 (w tys. zł)	27
Tabela 20 - Przychody z działalności finansowej (w tys. zł)	28
Tabela 21 - Koszty z działalności finansowej (w tys. zł)	29
Tabela 22 - Przychody z pozostałej działalności operacyjnej (w tys. zł)	29
Tabela 23 - Koszty pozostałej działalności operacyjnej (w tys. zł)	30
Tabela 24 - Przychody wg rodzaju działalności (w tys. zł)	31
Tabela 25 - Przychody z działalności powierzonych w latach 2020-2021 (w tys. zł).....	32
Tabela 26 - Koszty wg rodzajów działalności w latach 2020-2021 (w tys. zł)	34
Tabela 27 - Koszty działalności powierzonych w latach 2020-2021 (w tys. zł)	34
Tabela 28 - Koszty w układzie rodzajowym w latach 2020-2021 (w tys. zł).....	35
Tabela 29 - Koszty zużycia części zamiennych wg rodzaju części w latach 2020-2021 (w tys. zł)	37
Tabela 30 - Koszty usług obcych w latach 2020-2021 (w tys. zł)	37
Tabela 31 - Pozostałe koszty w latach 2020-2021 (w tys. zł).....	38
Tabela 32 - Inne koszty rodzajowe w latach 2020-2021 (w tys. zł)	39
Tabela 33 - Koszty komunikacji autobusowej - w układzie kalkulacyjnym (w tys. zł).....	40
Tabela 34 - Koszty komunikacji tramwajowej - w układzie kalkulacyjnym (w tys. zł)	41
Tabela 35 - Rachunek wyników wg rodzajów działalności ogółem (w tys. zł)	42
Tabela 36 - Szczegółowe zestawienie przychodów, kosztów, wyników wg działalności w 2021 roku (w tys. zł) ...	43
Tabela 37 - Aktywa (w tys. zł).....	44
Tabela 38 - Zmiany w poziomie umorzenia poszczególnych pozycji aktywów (w tys. zł).....	45
Tabela 39 - Wskaźniki pokrycia majątku w latach 2019-2021	46
Tabela 40 - Pasywa (w tys. zł)	48
Tabela 41 - Wskaźniki płynności	49
Tabela 42 - Wskaźniki rentowności	50
Tabela 43 - Wskaźniki zadłużenia	51
Tabela 44 - Wskaźniki sprawności działania w latach 2019-2021	51
Tabela 45 - Przeciętne zatrudnienie w podstawowych grupach zawodowych (w etatach).....	58
Tabela 46 - Realizacja szkoleń pracowników w latach 2020-2021	59

Tabela 47 - Czas pracy w latach 2020-2021 (w godzinach miesięcznie na 1 pracownika)	61
Tabela 48 - Wynagrodzenia w latach 2020-2021 (w tys. zł)	61
Tabela 49 – Zadania inwestycyjne zrealizowane w 2021 roku (w tys. zł)	62

SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1 – Wykonanie zadań przewozowych w latach 2020-2021 (w tys. wzkm)	10
Rysunek 2 - Przychody z pozostałych usług przewozowych w latach 2017-2021 (w tys. zł)	12
Rysunek 3 - Wskaźniki wykorzystania taboru w latach 2017–2021 (w %).....	17
Rysunek 4 – Przewóz niepełnosprawnych pasażerów	18
Rysunek 5 - Rozmiary zadań przewozowych ZPON w latach 2017–2021 (w tysiącach wzkm)	19
Rysunek 6 - Liczba pasażerów ZPON w latach 2017–2021 (w tysiącach osób).....	19
Rysunek 7 – Struktura zleceń ZPON.....	19
Rysunek 8 - Zmiany udziału w finansowaniu przewozów ZPON w latach 2017-2021 (w %).....	20
Rysunek 9 - Koszty w układzie rodzajowym w latach 2020-2021 (w tys. zł).....	36
Rysunek 10 - Struktura kosztów w układzie rodzajowym (w %) w roku 2021	36
Rysunek 11 - Koszty w układzie kalkulacyjnym – autobusy (w tys. zł).....	40
Rysunek 12 - Koszty w układzie kalkulacyjnym – tramwaje (w tys. zł)	41
Rysunek 13 - Struktura aktywów wg stanu na 31 grudnia 2021 r. (w %)	44
Rysunek 14 – Stopień umorzenia środków trwałych i wartości niematerialnych i prawnych (w %)	46
Rysunek 15 - Struktura pasywów wg stanu na 31 grudnia 2021 r. (w %).....	48
Rysunek 16 - Wskaźniki płynności finansowej w latach 2019-2021	50
Rysunek 17 - Wskaźniki rentowności w latach 2019-2021	50
Rysunek 18 - Wskaźniki zadłużenia w latach 2019-2021	51
Rysunek 19 - Wskaźniki sprawności działania w latach 2019-2021	52
Rysunek 20 - Schemat struktury władz Spółki.....	53
Rysunek 21 - Przeciętne zatrudnienie w latach 2017-2021 (w etatach)	57
Rysunek 22 - Przeciętne zatrudnienie w poszczególnych miesiącach 2021 roku (w etatach)	57
Rysunek 23 - Struktura zatrudnienia wg grup zawodowych w roku 2021 (w %).....	58
Rysunek 24 - Struktura zatrudnienia według wykształcenia na 1.01.2022 roku (w %)	59
Rysunek 25 - Przeciętne wynagrodzenie w latach 2017-2021 (w zł).....	62