

Uchwała Nr VIII/ 75/99

Rady Miejskiej w Stargardzie Szczecińskim

z dnia 30 marca 1999 roku.

w sprawie przyjęcia sprawozdania z działalności Miejskiego Zakładu Komunikacji w Stargardzie Szczecińskim w 1998r.

Na podstawie art.18 ust.1 ustawy z dnia 8 marca 1990r. o samorządzie gminnym (Dz.U. z 1996r. Nr 13, poz.74, Nr 58 poz.261, Nr 106 poz.496, Nr 132 poz. 622, z 1997r. Nr 9 poz. 43, Nr 106 poz.679, Nr 107 poz.686, Nr 113 poz. 734, Nr 123 poz.775 oraz z 1998r. Nr 155 poz.1014, Nr 162 poz.1126) Rada Miejska w Stargardzie Szczecińskim uchwala, co następuje:

§ 1

Przyjmuje się sprawozdanie z działalności Miejskiego Zakładu Komunikacji w Stargardzie Szczecińskim w 1998r., stanowiące załącznik do uchwały.

§ 2

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Opinia Nr 32/99
Do projektu nie z... za zastrzeżeń
pod względem prawnym i redakcyjnym
Rada Prawny
[Signature]
mgr Monika Kaszczyszyn-Skiba

Przewodniczący Rady Miejskiej
[Signature]
mgr Ryszard Wierzbicki

Uzasadnienie:

Miejski Zakład Komunikacji jest zakładem komunalnym realizującym zadania w zakresie lokalnego transportu zbiorowego, finansowane z wpływów z bieżącej działalności, uzupełnianych dotacją z budżetu miasta.

W 1998 roku Zakład otrzymał dotację do bieżącej działalności w wysokości 1.057 tys.zł, co stanowi ok. 18% kosztów tej działalności oraz 2.866 tys.zł na zakup 6 autobusów i spłatę raty za 2 autobusy zakupione w 1997 roku.

Dotacja do bieżącej działalności oraz zakup nowych autobusów pozwoliły na utrzymanie ilości linii komunikacyjnych oraz częstotliwości kursowania autobusów na poziomie odpowiadającym potrzebom mieszkańców. Pozwoliło to także na utrzymanie cen na przejazdy komunikacją miejską na umiarkowanym i możliwym do akceptacji przez mieszkańców poziomie.

Biorąc pod uwagę koszty działalności eksploatacyjnej i udział w niej wpływów ze sprzedaży biletów oraz podejmowane działania w celu obniżenia kosztów bieżącego funkcjonowania Zakładu - Zarząd Miasta pozytywnie ocenił działalność MZK w 1998 rok.

Mając powyższe na uwadze Zarząd Miasta wnosi o przyjęcie sprawozdania Miejskiego Zakładu Komunikacji z działalności w 1998 roku.

Z-ca PREZYDENTA MIASTA
d/s Techniczno-Ekonomicznych

inż. Andrzej Aorzeń
Członek Zarządu

810512894
Miejski Zakład Komunikacji
ul. Składowa 1
73-110 Stargard Szczeciński
Telefon: (092) 573-22-13, fax 573-22-19
NIP 854-001-41-80

ZAKŁADNIK DO UCHWAŁY
NR VIII/75/99
RADY MIEJSKIEJ
W STARGARDZIE SZCZECIŃSKIM
Z DNIA 30 MARCA 1999 R.

SPRAWOZDANIE

Z DZIAŁALNOŚCI MIEJSKIEGO ZAKŁADU KOMUNIKACJI

W STARGARDZIE SZCZECIŃSKIM W 1998 ROKU

Miejski Zakład Komunikacji w Stargardzie Szczecińskim jest podmiotem gospodarczym realizującym zadanie własne gminy – miasta Stargardu Szczecińskiego tj. ciągle zaspokajanie zbiorowych potrzeb mieszkańców w zakresie lokalnego transportu zbiorowego.

Obsługą komunikacyjną, realizowaną przez Miejski Zakład Komunikacji jest objęta ludność miasta oraz w ramach porozumienia międzygminnego ludność zamieszkująca miejscowości ościennych gmin tj. Stargardu Szczecińskiego, Kobyłanki i Starej Dąbrowy.

Łącznie zakład realizuje przewozy pasażerskie na obszarze zamieszkałym przez około 81 tys. ludności w 18 miejscowościach.

Układ komunikacyjny składał się z 19 linii komunikacyjnych o łącznej długości 186,8 km. W tym 11 linii miejskich o długości 126,7 km i 8 linii komunikacyjnych miejsko-gminnych o długości 60,1 km.

Wg stanu na koniec 1998r. zakład dysponował autobusami w ilości 44 sztuk, w tym 4 autobusami wysokopojemnościowymi przegubowymi typu IKARUS 280.

W szczytach przewozowych w dniach od poniedziałku do piątku na linie komunikacyjne ekspediowano 33 autobusy, natomiast między szczytami przewozowymi 19 sztuk autobusów oraz 2 autobusy linii nocnej realizujące jednocześnie przewozy pracownicze pracowników MZK.

Natomiast w soboty linie komunikacyjne obsługiwane były przez 18 autobusów, a w niedziele i święta przez 15 autobusów. Oferta przewozowa w te dni uwzględniająca również soboty „robocze” była dostosowana do popytu.

Niezależnie od linii regularnych, objętych rozkładami jazdy w okresie lata przy sprzyjających warunkach atmosferycznych funkcjonowała linia „zielona” nad jezioro Miedwie oraz w dwa weekendy również linia „zielona” sondażowo nad jezioro koło m. Grabowo.

Stan posiadania autobusów i ich struktura wiekowa wg stanu na koniec 1998 roku przedstawia się następująco:

➤ Autobusy „Solo” o pojemności nominalnej 110 pasażerów

Lp.	Rok budowy	Ilość sztuk	okres eksploatacji w latach
1.	1998r.	- zakup 6 szt. autobusów typu Jelcz 120 MM/2	-
2.	1997r.	- zakup 2 szt. autobusów typu Jelcz 120 M	1
3.	1996r.	- zakup 1 szt. autobusu typu Jelcz 120 MM/1	2
4.	1995r.	- zakup 5 szt. autobusów typu Jelcz 120 M	3
5.	1994r.	- zakup 1 szt. autobusu typu Jelcz 120 MM/1	4
6.	1991r.	- zakup 5 szt. autobusów typu Jelcz PR-110 M	7
	Razem zakup 20 sztuk autobusów		
7.	1988r.	- 4 sztuki typu Jelcz M-11	10
8.	1987r.	- 3 sztuki typu Jelcz M-11	11
9.	1986r.	- 2 sztuki typu Jelcz M-11	12
10.	1985r.	- 4 sztuki typu Jelcz M-11 i 4 sztuki Jelcz PR-110 M	13
11.	1984r.	- 3 sztuki typu Jelcz PR 110 M	14

➤ autobusy przegubowe o pojemności nominalnej 150 pasażerów

1.	1990r.	- 2 sztuki zakupione używane w 1993 roku	8
2.	1983r.	- 2 sztuki, w tym jeden zakupiono w 1997r. po odbudowie całopojazdowej, drugi odbudowany we własnym zakresie w 1998r.	

Mając na uwadze, że zabezpieczenie zbiorowych potrzeb w zakresie lokalnego transportu zbiorowego jest ustawowym obowiązkiem gminy oraz stan techniczny posiadanego taboru autobusowego (dwa autobusy w maju 1999r. będą musiały być wycofane z eksploatacji ze względu na nieopłacalność naprawy), oczywistym jest, że warunkiem koniecznym dla realnego wykonania tego zadania jest zakup nowego taboru w około 10% stanu corocznie. W innej sytuacji należy liczyć się z dużym ryzykiem załamania jakości przewozów pasażerskich i znacznymi ograniczeniami w komunikacji zbiorowej, tzn. nie należy tym zabezpieczeniem zbiorowych potrzeb ludności miasta.

Zjawiskiem zasługującym na podkreślenie jest coraz wyraźniejszy brak tolerancji ze strony pasażerów na mało estetyczny wygląd wnętrza autobusów starszego typu tj. wyprodukowanych przed 1991r. Powyższe objawia się niszczeniem tapicerki,

siedzeń pasażerskich oraz opisywaniem ścian bocznych autobusów, a jednocześnie takie zjawisko nie występuje w autobusach nowej generacji eksploatowanych już od pięciu lat.

W ramach działalności statutowej zakład świadczył również przewozy osób niepełnosprawnych. Usługobiorcami tego rodzaju przewozów są głównie osoby z ograniczeniami ruchowymi, korzystający najczęściej z usług medycznych i rehabilitacyjnych miejscowych i szczecińskich placówek służby zdrowia. Ten specyficzny charakter przewozów spotyka się z ciągle rosnącym zapotrzebowaniem społecznym, na tyle już ustabilizowanym, że można traktować o swego rodzaju regularności potrzeb przewozowych w czasie, oraz określonego grona pasażerów z niego korzystających.

W roku 1998 autobusy Miejskiego Zakładu Komunikacji w Stargardzie Szczecińskim przewiozły ok. 14.400 tys. pasażerów i wykonały 2.181.372 km przebiegu. W porównaniu z rokiem poprzednim ilość przewiezionych pasażerów nieznacznie wzrosła, bo o ok. 400 tys.

Taki wynik dla przewoźnika jest co najmniej pozytywny, ponieważ ilość przewozów od około trzech lat stabilizuje się, a przecież przy ciągłym wzroście motoryzacji indywidualnej w naszym mikroregionie, obywatel nie jest skazany na przejazd tylko autobusami MZK.

Obok opłat za przejazdy, na wielkość popytu przewozowego, ma również wpływ zakres stosowanych ulg za przejazdy. Ulgi lub nawet zwolnienia z opłat zachęcają wręcz do nadużywania usług, co sztucznie podwyższa rozmiary popytu przewozowego. Z drugiej strony obecność ulg stanowi kompromis między względami ekonomicznymi i społecznymi, który będzie nadal aktywny w najbliższym czasie.

Z powyższego faktu wynika jednak, że lokalna komunikacja zbiorowa w naszym mieście jest co najmniej jednym z bardzo istotnych czynników determinujących jakość funkcjonowania miasta i jego mieszkańców.

Mimo coraz silniejszego wzrostu przejazdów samochodami osobowymi, w dalszym ciągu dominującą formą podróży są środki komunikacji miejskiej.

Chociaż komunikacja zbiorowa w porównaniu z komunikacją indywidualną w przeliczeniu na jednostkę przewozową tj. pasażero-kilometr jest tańszą, zużywa mniej energii, powoduje mniejsze zanieczyszczenie środowiska, zajmuje mniej powierzchni ulic, nie potrzebuje miejsc parkingowych, to nie ulega wątpliwości, że w najbliższym czasie będziemy mieć do czynienia z coraz silniejszą „konkurencją” tego środka transportu i na tym polu rozstrzygać się będzie oblicze przyszłego transportu miejskiego zbiorowego.

W celu zoptymalizowania wielkości podaży przewozów pasażerskich do popytu, zakład podejmuje szereg działań, których efektem w 1998 roku było:

- zmiany rozkładów jazdy i częstotliwości kursowania autobusów na liniach komunikacyjnych w relacji do zmiany czasu pracy i stanu zatrudnienia zakładów pracy oraz szkół na terenie miasta i ościennych gmin;
- wprowadzenie linii komunikacyjnej nr 14 z jednoczesnym zmniejszeniem ilości autobusów o dwa obsługujących linię 17 i zwiększeniem o jeden autobus obsługujący linię 8;
- zwiększenie ilości kursów na linii nr 4 w pierwszym szczycie przewozowym przez wprowadzenie dodatkowego autobusu dla tej linii komunikacyjnej. Podstawą tej zmiany było przeciążenie autobusów tej linii na odcinku od ul. Szczecińska – Moniuszki do przystanku przy ul. Gdyńskiej.

W końcu roku 1998 zakład zatrudniał 159 pracowników, w tym 132 na stanowiskach robotniczych i 27 na stanowiskach nierobotniczych. We własnym zapleczu technicznym w okresie 1998r. wykonano odbudowę całopojazdową sześciu autobusów, w tym po raz pierwszy autobusu przegubowego. Tym samym całkowicie zrezygnowano z napraw autobusów z zakładach specjalistycznych. Taki stan rzeczy wynika z polityki gospodarczej zakładu, skierowany na max obniżanie kosztów działalności eksploatacyjnej oraz racjonalne wykorzystanie własnych stanowisk pracy.

Koszty odbudowy autobusu we własnym zakresie są różne w zależności od zakresu naprawy i typu autobusu, jednak nie przekraczają 50% kosztów takich samych napraw w zakładach wyspecjalizowanych w tej działalności, natomiast okres eksploatacji autobusu po odbudowie własnej nie jest krótszy.

Jedną z działalności zakładu wspomagającą działalność podstawową jest kontrola biletów w autobusach.

Z informacji uzyskanych w wyniku kontroli i potwierdzonych strukturą nominalów sprzedanych biletów wynika, że ok. 60% wszystkich przewiezionych pasażerów korzysta z uprawnień do biletów ulgowych lub przejazdów bezpłatnych.

Od początku 1997 roku w wyniku zmiany ustawy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji windykację należności za jazdę bez ważnego biletu dokonuje się na drodze sądowej.

Zestawienie wyników kontroli biletów i windykacji należności za jazdę bez ważnego

biletu przedstawia załącznik nr 1.

Miejski Zakład Komunikacji w Stargardzie Szczecińskim od stycznia 1991r. funkcjonuje w strukturze organizacyjno-prawnej zakładu budżetowego.

Działalność finansowa zakładu oparta jest na dwóch źródłach finansowania tj. na:

- wpływach ze sprzedaży usług, zależnych od taryfy opłat za przejazd,
- dotacji z budżetu miasta.

Na uwagę zasługuje fakt, że nie zachodzi prawidłowość, według której każdemu wzrostowi ceny biletu odpowiadałby wzrost stopnia pokrycia kosztów wpływami. Relacja koszty – wpływy kształtuje się pod wpływem jeszcze innych czynników np.: wskaźnika inflacji.

Koszty działalności eksploatacyjnej, wpływy ze sprzedaży usług, oraz udział dotacji w wyrównaniu rentowności działalności eksploatacyjnej zakładu w okresie jego samodzielnego funkcjonowania przedstawia załącznik nr 2 do sprawozdania.

W 1998 roku koszty działalności zakładu (bez inwestycji) wyniosły 7.332.896 zł. Udział przychodów własnych ze sprzedaży usług w pokryciu kosztów funkcjonowania wyniósł 82,01% i stanowił kwotę 6.013.577 zł.

Na tle wskaźników finansowych 142 przedsiębiorstw komunikacji miejskiej w kraju jest to niewątpliwie pozytywny wynik działalności gospodarczej zakładu. Z uwagi na charakter świadczonych usług użyteczności publicznej, na wyrównanie rentowności zakład otrzymał, dotację podmiotową do działalności eksploatacyjnej w kwocie 1.057.270 zł co stanowi wskaźnik 17,99% udziału w pokryciu kosztów.


Szczegółowe wskaźniki rzeczowo-finansowe w działalności zakładu w 1998 roku zawiera załącznik nr 3 do sprawozdania.

Dla realizowania działalności inwestycyjnej w 1998 roku z budżetu miasta zakład otrzymał dotację w kwocie 2.866.460 zł, która przede wszystkim była przeznaczona na spłatę rat za dwa autobusy zakontraktowane w 1997 roku i zakup sześciu kolejnych sztuk autobusów.

Działalność gospodarczą w 1998 roku zakład zrealizował bez jakichkolwiek zobowiązań finansowych wobec budżetów oraz dostawców usług i towarów.

Sprawozdanie opracował

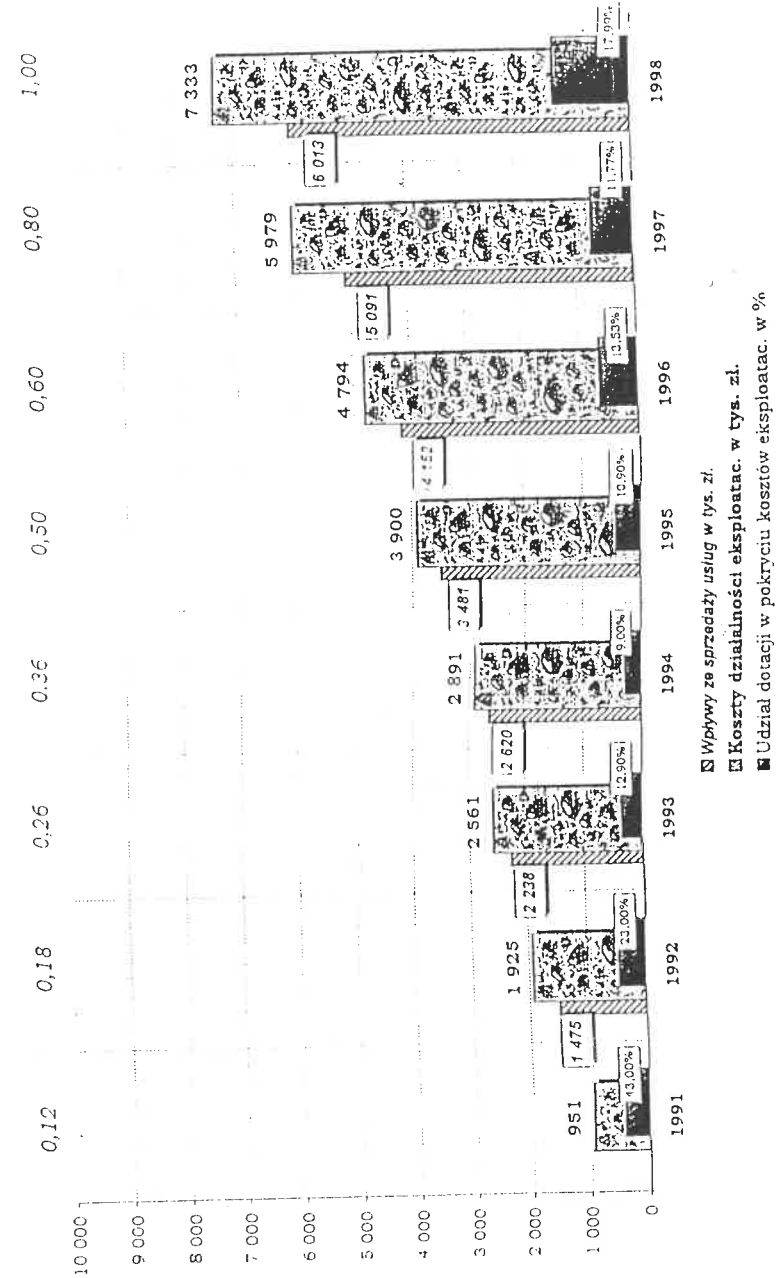
Jan Gumuła



Zestawienie wyników kontroli biletów i windykacji należności za jazdę bez biletu

	Wyszczególnienie	Rok 1996	Rok 1997	Rok 1998
1.	Ilość spisów	2.463	4.446	3.562
2.	Ilość spraw zapłaconych	1.240	2.477	1.850
	%	50	56	52
3.	Kwota wpływów	36.271,98	85.657,95	78.992,25
4.	Ilość pozwów złożonych do sądu	-	774	693
5.	Koszty opłat sądowych	-	11.616,00	10.901,00
6.	Ilość wpłat z tytułu pozwu	-	153	130
7.	Kwota wpływów z pozwów	-	9.074,09	8.211,15
8.	Ilość tytułów wykonawczych skierowanych do egzekucji komorniczej	-	-	22
9.	Ilość zapłaconych opłat z egzekucji komorniczej	-	-	7
10.	Kwota wpływów z egzekucji komorniczej	-	-	593,13
11.	Ilość wniosków anulowanych z tytułu niewypłacalności w drodze egzekucji komorniczej	-	-	4

cena jednokrotnego biletu w zł



DANE RZECZOWO - FINANSOWE ZA ROK 1998**(wykonanie)****I. Eksploatacja**

1. Koszty działalności eksploatacyjnej	7.332.896 zł
w tym:	
▪ koszty materiałów i wyposażenia	1.782.922 zł
▪ wynagrodzenia	2.918.961 zł
▪ odpisy na ZUS i FP	1.521.937 zł
▪ pozostałe koszty	1.109.076 zł
2. Przychody działalności eksploatacyjnej	6.013.577 zł
w tym:	
▪ przychody ze sprzedaży biletów	5.802.324 zł
▪ przychody pozostałe	211.253 zł
3. Wielkość dotacji budżetowej	1.057.270 zł
4. Udział przychodów w kosztach	82,07 %
5. Udział dotacji w kosztach działalności eksploatacyjnej	17,99 %
6. Udział w kosztach ogółem:	
▪ materiałów i wyposażenia	24,31 %
▪ wynagrodzeń	39,81 %
▪ odpisów na ZUS i FP	20,76 %
▪ pozostałych kosztów	15,12 %
7. Udział w przychodach ogółem:	
▪ przychodów ze sprzedaży biletów	96,19 %
▪ pozostałych przychodów	3,51 %
8. Przeciętne zatrudnienie	157,64 etatu
▪ na stanowiskach nierobotniczych	27,50 etatu
▪ na stanowiskach robotniczych	130,14 etatu
9. Przeciętne wynagrodzenie w zakładzie (bDN)	1.470,57 zł

II. Finansowanie inwestycji

	2.866.460 zł
1. Autobus JELCZ 120 MM/2 - szt. 6	2.441.760 zł
2. Zobowiązanie z 1997r. - 2 rata za 2 szt. autobusów JELCZ 120 M	411.840 zł
3. Komputery z drukarkami - szt. 2	10.360 zł
4. Program „Bilet”	2.500 zł