



Sprawozdanie z działalności Miejskiego Zakładu Komunikacji w Stargardzie Szczecińskim w 2013r.

Zakres informacji:

- ◆ charakterystyka zakładu
- ◆ informacja z wykonania planu finansowego w 2013r.
 - ◆ analiza przychodów
 - ◆ analiza kosztów
- ◆ działalność inwestycyjna
- ◆ praca przewozowa taboru
- ◆ stan i wykorzystanie taboru
- ◆ infrastruktura komunikacyjna
- ◆ informacja o zatrudnieniu

Charakterystyka zakładu

Miejski Zakład Komunikacji jest podmiotem realizującym zadanie własne Gminy Miasta Stargardu Szczecińskiego, określone w ustawie z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2013 r. poz. 594 ze zmianami), jako zaspakajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty samorządowej w zakresie lokalnego transportu zbiorowego.

W rozumieniu Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz.13 ze zmianami) MZK jest operatorem publicznego transportu zbiorowego. Zakład funkcjonuje w formie organizacyjno-prawnej zakładu budżetowego Gminy Miasta Stargardu Szczecińskiego. Jest jednostką sektora finansów publicznych. Podstawą gospodarki finansowej zakładu jest roczny plan finansowy, obejmujący przychody, w tym dotację z budżetu Gminy Miasta Stargardu Szczecińskiego, koszty i inne obciążenia oraz stan środków obrotowych, stan należności i zobowiązań na początek i koniec okresu, a także rozliczenia z budżetem.

Działalność operacyjna zakładu oparta jest na dwóch źródłach finansowania, tj.

- przychodach za wykonywanie odpłatnie świadczonych usług,
- przychodu w postaci dotacji przedmiotowej z budżetu miasta, jako refundacji utraconych przychodów z tytułu zrealizowanych ulg i zwolnień grup części obywateli od opłat za przejazdy środkami transportu komunikacji miejskiej.

Operacje finansowe i księgowania są dokonywane według stanowienia przepisów ustawy o rachunkowości i ustawy o finansach publicznych. Natomiast zakupy towarów i usług są realizowane w oparciu o stanowienie przepisów ustawy prawo zamówień publicznych.

W zakresie prawa pracy, do pracowników zakładu mają zastosowanie przepisy ustawy o pracownikach samorządowych, przepisy szczególne tj. ustawa o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2012 r. poz. 1155 ze zmianami) oraz ustawa o transporcie drogowym (Dz. U. z 2013 poz. 1414 ze zmianami).

W zakresie ubezpieczeń społecznych, zakład odprowadza również składkę na emerytury pomostowe za pracowników zatrudnionych w charakterze kierowców autobusów.

Zakład tworzy odpis na zakładowy fundusz świadczeń socjalnych zgodnie z ustawą z dnia 04 marca 2004 r. o zakładowym funduszu świadczeń socjalnych. Ze środków funduszu korzystają pracownicy i byli pracownicy zakładu na zasadach określonych w ustawie oraz Regulaminie Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych, uzgodnionym z organizacjami związków zawodowych, działającymi w zakładzie.

Ważniejsze liczby

➤	Ilość linii komunikacyjnych ogółem	(szt.)	22
	w tym:		
	- miejsko-gminnych		7
	- w dniach od poniedziałku do piątku		19
	- w soboty		13
	- w niedziele i święta		12
➤	Długość tras ogółem	(km)	142
	- w tym na obszarze gmin		86
➤	Długość linii ogółem	(km)	267
	- w tym na obszarze gmin		99
➤	Średnia prędkość eksploatacyjna	(km/godz.)	17,83
➤	Stan autobusów ogółem /na dzień 31.12.2013r./szt.		34
	- maksymalna liczba autobusów ekspediowanych na linie w godz. szczytów przewozowych	(szt.)	28
➤	Wskaźnik wykorzystania taboru	(%)	82,35
➤	Pojemność autobusów mierzona ilością miejsc pasażerskich	(szt.)	4087
	- w tym autobusy nisko-wejściowe		2862
➤	Liczba przewiezionych pasażerów	(mln)	około 7,870
➤	Praca przewozowa taboru – liczba wozokm.		1792 949
	w tym:		
	- przewozy okazjonalne		3456
	- przewozy osób niepełnosprawnych (Busy)		54 835
➤	Uśrednione zużycie paliwa na 100 km przebiegu statystycznego autobusu	(l/100km)	36,98
➤	Zatrudnienie		130 osób
	- w tym kierowcy i dyspozytorzy		72
	osoby		

***Informacja z wykonania planu finansowego za okres
od początku roku do 31.12.2013 r.***

Wyszczególnienie	Przychody w zł	
	Plan	Wykonanie
I. Przychody ogółem:	11 857 000	11 791 295
1. § 2650 Dotacja przedmiotowa z budżetu miasta	5 000 000	5 000 000
2. § 0830 Wpływy z usług w tym:	6 724 640	6 634 655
~ przychody ze sprzedaży biletów,		6 106 859
~ z opłat dodatkowych (za jazdę bez ważnego biletu),		120 959
~ za przewozy osób niepełnosprawnych,		4 844
~ za usługi przewozów okazjonalnych,		29 108
~ za utrzymanie porządku i czystości infrastruktury przystankowej,		86 400
~ za utrzymywanie stanu technicznego infrastruktury przystankowej,		39 584
~ z opłat za usługi reklamy,		144 247
~ przychody ze sprzedaży usług serwisowych,		97 268
~ przychody pozostałe		5 386
3. Pozostałe przychody finansowe (odsetki) § 0920		20 850
4. § 0970 Wpływy z różnych dochodów w tym:	130 000	133 423
- przychody ze sprzedaży środków trwałych		3 570
- odszkodowania od ubezpieczyciela Mienia		118 382
- wynagrodzenie płatnika składek ZUS		1 653
- pozostałe przychody operacyjne		9 818
5. § 0750 Dochody z najmu i dzierżawy składników j.s.t.	2 360	2 367

Wyszczególnienie	Koszty i inne obciążenia w zł	
	Plan	Wykonanie
II. Rozchody ogółem:	12 095 800	12 034 015
1. Koszty wg klasyfikacji budżetowej	12 095 800	12 030 437
§ 3020 Wydatki osobowe nie zaliczone do wynagrodzeń:	46 000	44 157
§ 3050 Zasądzone renty	10 200	10 200
§ 4010, 4040, 4110, 4120, 4780 - Wynagrodzenia osobowe pracowników plus pochodne (razem).	7 603 000	7 570 857
§ 4140 Wpłaty na PFRON.	95 000	92 355
§ 4170 Wynagrodzenia bezosobowe	10 300	10 262
§ 4210 Zakup materiałów i wyposażenia w tym m.in.: - paliw silnikowych i olejów smarnych, - ogumienia, - części zamiennych, - inne materiały służące działalności podstawowej (m.in. farby, lakiery, mat. elektryczne, elementy złączne, szyby autobusów) - wyposażenie oraz PŚT - druki biletów - materiały biurowe - mat. bezpośredniego użytkowania,	3 453 760	3 448 773 2 798 347 103 947 294 495 111 422 12 648 30 890 20 133 37 486
§ 4260 Zakup energii i wody w tym: - elektrycznej, - ciepłej, - wody.	108 000	105 126 54 516 48 441 2 169

§ 4270 Zakup usług remontowych	62 000	58 486
§ 4280 Zakup usług zdrowotnych.	8 000	7 027
§ 4300 Zakup pozostałych usług, w tym m.in.: - inkaso utargów, - ochrona mienia i monitorowanie, - obsługa informatyczna, - usługa sprzątania pomieszczeń - obsługa prawna - przegląd tech. samoch., zakup tablic, - pozostałe usługi (czynsz dzierżawny , opłaty za dozór techn., ogłoszenia prasowe, usługi pocztowe, transportowe, koszty i prowizje bankowe i inne).	183 900	179 843 20 400 32 631 27 601 17 082 10 600 17 460 54 069
§ 4350 Opłaty za usługi internetowe	1 500	1 471
§ 4360 Opłaty z tyt. zakupu usług telekomunik. oraz telefonii komórkowej	4 500	4 353
§ 4370 Opłaty z tyt. zakupu usług telekomunik. telefonii stacjonarnej	6 000	5 258
§ 4390 Analizy	1 100	1 044
§ 4400 Opł. czynszowe za pomieszczenia Biurowe	900	850
§ 4410 Podróże służbowe krajowe.	5 900	5 177
§ 4430 Różne opłaty i składki: - opłaty za ubezpieczenia komunikacyjne i mienia	139 000	136 922 136 922
§ 4440 Odpisy na ZFŚS	176 000	175 216
§ 4500 Pozostałe podatki na rzecz budżetów jednostek samorządu terytorialnego	51 400	51 324
§ 4520 Opłaty na rzecz budżetów jednostek samorządu terytorialnego - za gospodarcze korzystanie ze środowiska naturalnego - za zarząd nieruchomością	15000	13 030 7 844 5 186

§ 4530 Podatek VAT od towarów i usług. (nie podlegający rozliczeniu)	23 000	22 071
§ 4610 Koszty postępowań sądowych. (windykacja należności)	17 000	15 040
§ 4700 Szkolenia pracowników.	16 000	13 275
§ 6080 wydatki na zakupy inwestycyjne zakładów budżetowych	58 340	58 320
Pozostałe koszty operacyjne i finansowe		3 578

Analiza przychodów.

Przychody z podstawowej działalności statutowej zakładu, tj. ze sprzedaży biletów wyniosły 6 106 859 złotych. W porównaniu z przychodami z tego tytułu w 2012 r. były wyższe o 92 337 zł.

Taryfa opłat za przejazdy w komunikacji miejskiej, która weszła w życie 01 czerwca 2012r. kształtująca obok ilości pasażerów opłacających przejazdy wielkość przychodów, w okresie całego 2013 roku pozostawała na niezmiennym poziomie. Podaż świadczonych usług przewozowych określana wielkością pracy przewozowej, trasami linii komunikacyjnych, adekwatnością ilości kursów i pojemności autobusów do faktycznego zapotrzebowania w ciągu doby i dni tygodnia również nie uległa znaczącym zmianom. Przychody z innych prowadzonych przez zakład działalności wyniosły 684 436 zł. i stanowiły 10,08% wpływów. Najwyższe przychody z tej kategorii to z obwożenia reklam i usług napraw pojazdów.

Udział wszystkich przychodów z prowadzonych przez zakład działalności gospodarczych i operacyjnych [kwota 6 791 295 zł] w kosztach bieżącego funkcjonowania komunikacji miejskiej wyniósł 56,43%.

Dystrybucja biletów była realizowana w trzech punktach obsługi pasażerskiej MZK zlokalizowanych na terenie miasta, główną kasę biletową oraz kierowców w autobusach. Na obszarze, na którym MZK realizuje usługi komunikacyjne, sprzedaż biletów odbywała się poprzez podmioty prowadzące działalność gospodarczą typu kiosk, sklep, saloniki prasowe w marketach, a także placówkach Poczty Polskiej i wszędzie tam, gdzie prowadzący działalność handlową wyrażali wolę współpracy z MZK. Obecnie MZK współpracuje z ponad 80 takimi podmiotami na podstawie umów cywilno-prawnych o sprzedaży biletów.

Ponadto bilety na przejazdy były dystrybuowane za pomocą systemu moBilet, który pozwala na kupowanie i kasowanie biletów jednorazowych przy użyciu telefonu komórkowego. W 2013 roku przychody z tej formy sprzedaży biletów wyniosły do 650,00 zł miesięcznie. Jest to alternatywny system sprzedaży, zapewniający ciągły dostęp do biletu, niezależnie od miejsca zakupu jak i pory doby.

Szczegółową analizę struktury przychodów ze sprzedaży biletów za przejazdy w komunikacji miejskiej w poszczególnych latach przedstawiają następujące zestawienia.

Tabela nr 1

***Struktura przychodów ze sprzedaży biletów
(wg posiadanych uprawnień pasażerów)***

Posiadane uprawnienie	Dane w poszczególnych latach w %			
	2010	2011	2012	2013
Przejazdy bez zniżek	24,84	25,52	23,94	23,64
Przejazdy z ulgą	60,26	59,61	61,16	61,22
Przejazdy bezpłatne (na podstawie uprawnień ustawowych i uchwały Rady Miasta)	14,85	14,84	14,87	15,11
Przejazdy bez biletów ujawnione w trakcie kontroli biletów	0,05	0,03	0,03	0,03

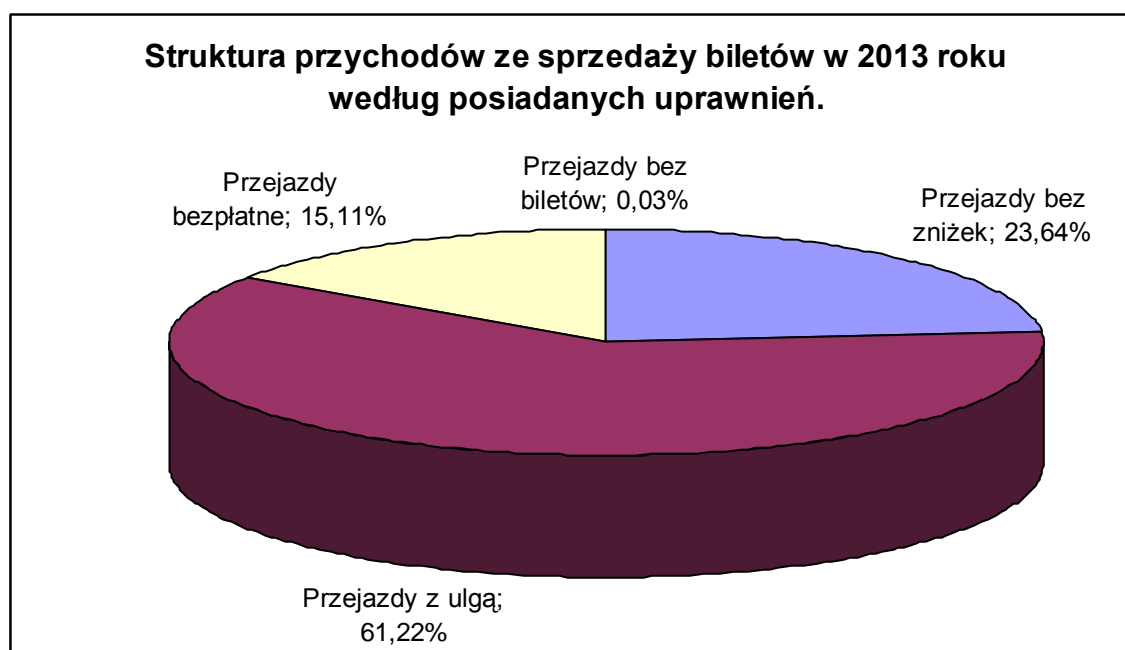


Tabela nr 2**Struktura przychodów ze sprzedaży biletów (wg rodzaju biletu)**

Rodzaj biletu	Dane w poszczególnych latach w %			
	2010	2011	2012	2013
Jednorazowe (za przejazd w strefie A, za przejazd w strefie B lub C oraz w granicach dwóch stref A i B lub B i C, za przejazd w granicach stref A, B, C), jednodniowe/ 24-godzinne, 10-przejazdowe - wymagające kasowania, w tym:	72,47	72,35	72,22	71,00
- normalne	42,01	41,70	39,99	39,68
- ulgowe	57,99	58,30	60,01	60,32
Miesięczne i okresowe (sieciowe 15, 30, 60-dniowe) w tym:	27,53	27,65	27,78	29,00
- normalne	48,22	50,10	46,62	45,29
- ulgowe	51,78	49,90	53,38	54,71

**Struktura przychodów ze sprzedaży biletów
w 2013 roku według rodzaju biletu.**

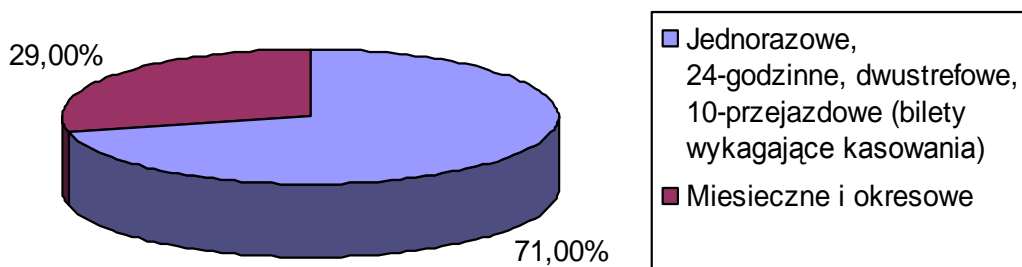


Tabela nr 3

3. Struktura przychodów za przejazdy opłacone biletami przeznaczonymi do kasowania/ jednorazowymi

Rodzaj biletu	Dane w poszczególnych latach w %			
	2010	2011	2012	2013
Jednorazowe (za przejazd w strefie A) w tym:	43,21	42,05	39,60	39,04
- normalne	57,57	59,66	58,57	58,90
- ulgowe	42,43	40,34	41,43	41,00
Jednodniowe / 24 – godzinne w tym:	0,51	0,37	0,18	0,02
- normalne	5,60	5,70	5,39	45,25
- ulgowe	94,40	94,30	94,61	54,75
Karnety dziesięcioprzejazdowe w tym:	47,40	47,17	47,44	45,95
- normalne	29,97	28,39	26,85	26,70
- ulgowe	70,03	71,61	73,15	73,30
Bilety jednorazowe (za przejazd w strefie B lub C, za przejazd w granicach dwóch stref A i B lub B i C oraz za przejazd w granicach stref A, B, C) w tym :	8,88	10,41	12,78	14,99
- normalne	32,77	31,11	31,65	29,44
- ulgowe	67,23	68,89	68,35	70,56

Struktura przychodów za przejazdy opłacone biletami przeznaczonymi do kasowania.

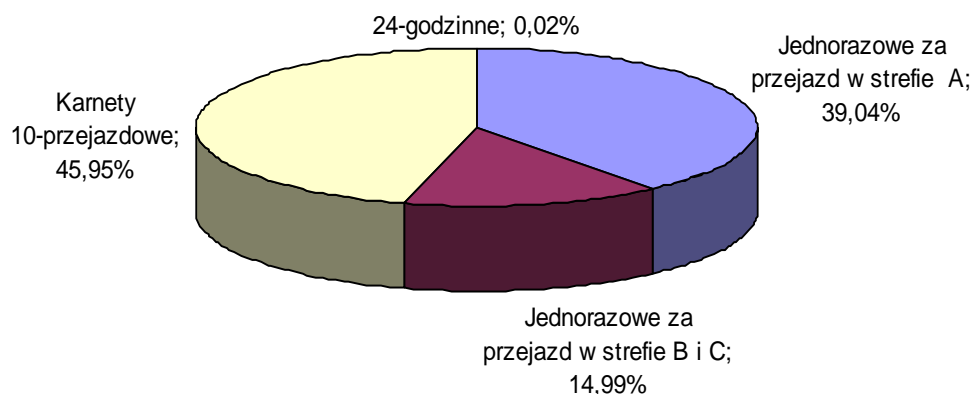


Tabela nr 4

4. Struktura przychodów za przejazdy opłacone biletami miesięcznymi i okresowymi 60, 30, 15 – dniowymi. /

Rodzaj biletu	Dane w poszczególnych latach w %			
	2010	2011	2012	2013
Znaczki do biletów miesięcznych, w tym:	20,83	19,43	20,13	22,81
- normalne	41,63	40,13	30,05	25,03
- ulgowe	58,37	59,87	69,95	74,97
Bilety 15 – dniowe imienne w tym:	4,28	4,86	5,48	5,98
- normalne	37,03	62,86	54,64	54,53
- ulgowe	62,97	37,14	45,36	45,47
Bilety 30 – dniowe imienne w tym:	74,01	71,81	68,85	67,69
- normalne	49,14	51,27	49,85	50,69
- ulgowe	50,86	48,73	50,15	49,31
Bilety 30 – dniowe na okaziciela w tym :	0,13	0,14	0,24	0,23
- normalne	100	95,24	89,93	95,38
- ulgowe	0	4,76	10,07	4,62
Bilety 60 – dniowe imienne w tym:	0,75	3,76	5,30	3,29
- normalne	46,56	60,41	57,48	53,44
- ulgowe	53,44	39,59	42,52	46,56

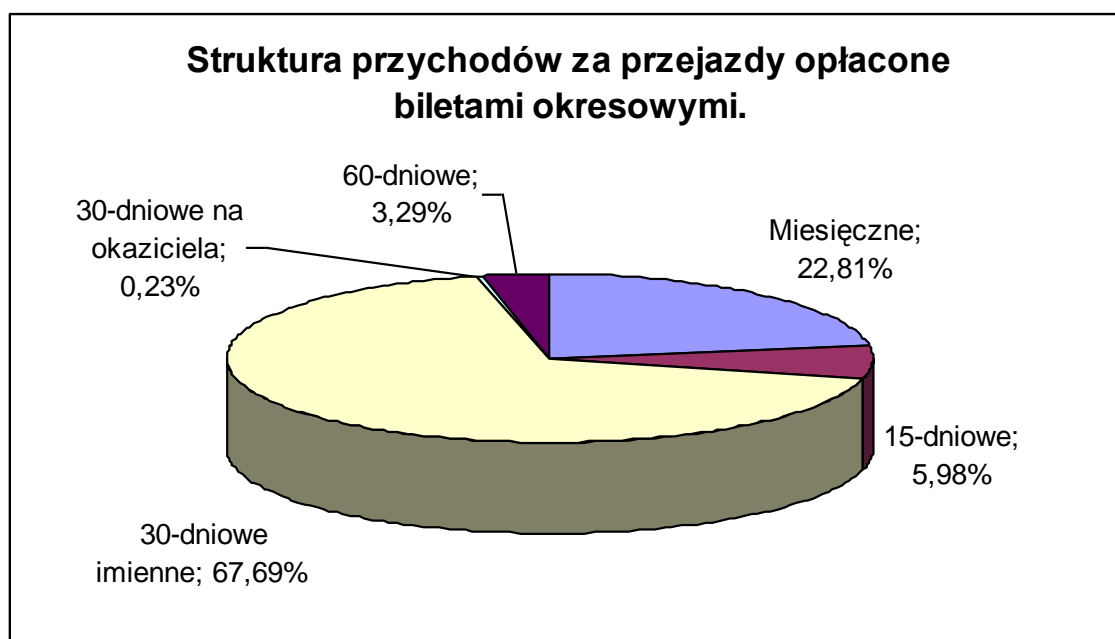
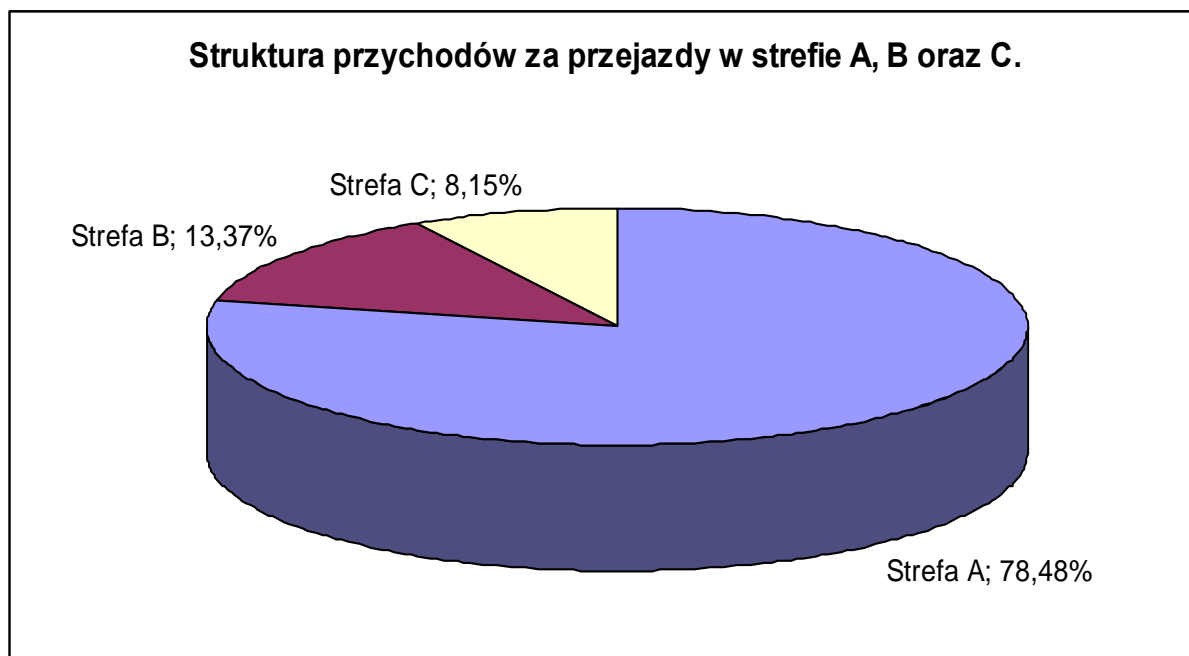


Tabela nr 5

5. Struktura przychodów za przejazdy w strefach A, B oraz C.				
Strefa opłat taryfowych	Całkowite przychody [%]		Oplata przewozowa	
STREF „A” przejazdy w strefie A: miasto Stargard Szczeciński i miejscowość Lipnik oraz w lipcu i sierpniu m. Zieleniewo i Morzyczyn	78,48		Przejazdy opłacone biletami jednorazowymi [%]	76,89
			Przejazdy opłacone biletami okresowymi [%]	23,11
STREFA „B” przejazdy w strefie B lub C oraz w granicach dwóch stref: A i B lub B i C	21,52	13,37	Przejazdy opłacone biletami jednorazowymi [%]	45,54
			Przejazdy opłacone biletami okresowymi [%]	54,46
STREFA „C” przejazdy w granicach trzech stref A, B i C		8,15	Przejazdy opłacone biletami jednorazowymi [%]	55,95
			Przejazdy opłacone biletami okresowymi [%]	44,05



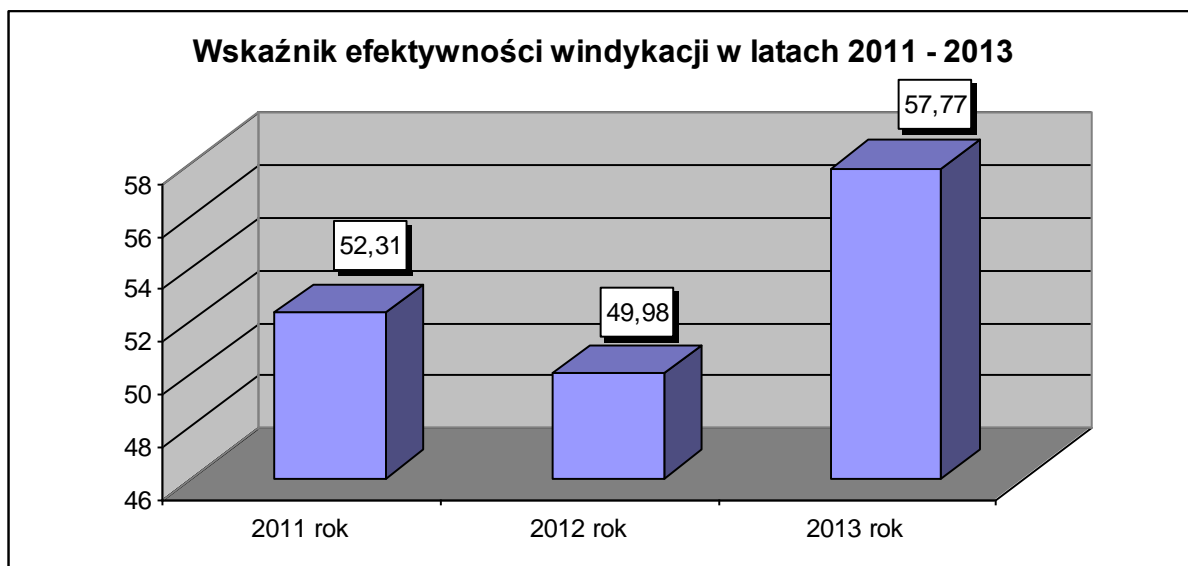
Z powyższych zestawień przedstawiających szczegółową strukturę przychodów ze sprzedaży wszystkich rodzajów biletów wynikają między innymi wnioski w zakresie:

- szacunku skali populacji pasażerów wnoszących pełną opłatę za przejazd oraz korzystających z uprawnień do przejazdów ulgowych albo bezpłatnych (tabela nr 1)
- preferencji pasażerów przy dokonywaniu wyboru formy wnoszenia opłaty za przejazdy autobusami MZK, odzwierciedlających tym samym rodzaj zapotrzebowania na przejazdy np. ciągły w określonym czasie (praca lub nauka) albo nieprecyzowany obligatoryjnymi potrzebami (tabela nr 2)
- preferencji pasażerów oraz skali jej zmian w czasie przy wyborze rodzaju biletu wymagającego kasowania (tabela nr 3)
- preferencji pasażerów oraz skali jej zmiany w czasie przy wyborze rodzaju biletu okresowego, niewymagającego kasowania (tabela nr 4)
- planowania wielkości podaży pracy przewozowej na obszarze gmin objętych porozumieniami międzygminnymi w relacji do rzeczywistych przychodów z przewozów w poszczególnych strefach (tabela nr 5)

Miejski Zakład Komunikacji we własnym zakresie organizuje i przeprowadza kontrolę biletów w autobusach oraz prowadzi windykację należności od pasażerów z tytułu przejazdu bez ważnego biletu. W lutym 2013 roku nawiązano umowę z kancelarią windykacyjną STATIMA, która prowadziła postępowanie windykacyjne w stosunku do określonej grupy dłużników. W trakcie realizacji tej umowy uzyskano wpływy z windykacji należności w kwocie 33 760zł, uzyskując wskaźnik ściągальności na poziomie 12%.

W 2013 ujawniono 2578 przejazdów bez ważnego biletu. W procesie windykacji wyegzekwowano 1123 opłat dodatkowych, uzyskując w ten sposób ponad 43,56 % wskaźnik windykacji należności z tytułu przejazdu bez ważnego biletu. Realizując procedurę windykacji do sądu skierowano 571 pozwów w postępowaniu uproszczonym, a 24 tytuły wykonawcze przekazano do egzekucji komorniczej. Równocześnie do Sądu Rejonowego w Stargardzie złożono 67 wniosków o ukaranie na podstawie art.121 Kodeksu Wykroczeń. W rezultacie tych działań uzyskano łącznie wpływy z windykacji należności z odsetkami oraz zwrotem kosztów postępowania sądowego i komorniczego w kwocie 148 933,11zł (zał. nr.1).

Wskaźnik efektywności windykacji wyrażony ilorazem wielkości wpływów z windykacji do ilości ujawnionych w ciągu roku wykroczeń pasażerskich przedstawia poniższa tabela.



Jedną z realizowanych przez zakład działalności jest przewóz osób niepełnosprawnych pojazdami specjalnie do takiego celu przystosowanymi. Głównymi odbiorcami takich usług są osoby z niepełnosprawnością uczęszczające do: Zespół Szkół Specjalnych, Zespół Szkół Ogólnokształcących nr 2, Zespół Szkół nr 2, Zespół Szkół nr 5, Ośrodek Rehabilitacji – Edukacyjno – Wychowawczy dla Dzieci i Młodzieży z Autyzmem i innymi sprzężeniami, oraz Fundacja Aktywnej Rehabilitacji Oddział Zachodniopomorski, Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej w Stargardzie Szczecińskim i inne uprawnione osoby indywidualne w celach innych niż edukacyjne.

Zestawienie przychodów oraz ilości osób przewiezionych pojazdami przystosowanymi do przewozu osób niepełnosprawnych przedstawia poniższa tabela.

Rok	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Wpływy z opłat za przewóz osób niepełnosprawnych w zł	9080	5232	3947	5276	2739	4844
Ilość pasażero-przejazdów	6971	7401	9434	10251	10417	10828

Opłatę oraz zasadę jej wnoszenia za ten rodzaj przewozów, określa uchwała Rady Miejskiej w Stargardzie Szczecińskim Nr XX/226/2004 z dnia 25 maja 2004r., która aktualnie pozostaje na tym samym poziomie, i wynosi 4,32 zł za kurs na terenie miasta Stargardu Szczecińskiego

Wpływy z tytułu realizacji tych usług przewozowych są w relacji do ponoszonego kosztu nieznaczące. Powyższe wynika z faktu, iż osoby które z nich korzystają posiadają uprawnienia do przewozów nieodpłatnie.

Przewozy osób niepełnosprawnych były realizowane głównie na obszarze miasta Stargardu Szczecińskiego i sporadycznie do innych miejscowości. Korzystały z nich osoby z niepełnosprawnością ruchową, w tym na wózkach inwalidzkich, mające potrzeby przemieszczania się przede wszystkim do szkół i zakładów opieki zdrowotnej. W 2013 r. przewozy były realizowane dwoma pojazdami typu „BUS”, z których jeden jest wyposażony w windę do transportu wózków inwalidzkich, a drugi w rampę stanowiącą podjazd dla wózków.

Ten rodzaj przewozów w okresie roku szkolnego charakteryzuje się systematycznością, która polega na tym, że przewozy powtarzają się w określonych porach dnia i tygodnia dla określonej grupy osób, na określonych trasach. W okresie przerw w nauce w szkołach, zapotrzebowanie na ten rodzaj usługi jest znacznie mniejsze i sprowadza się do kilku w okresie tygodnia.

Od dnia wejścia w życie uchwały Rady Miejskiej Nr XVII/203/2012 z dnia 24 kwietnia 2012 roku opiekunowie dzieci niepełnosprawnych posiadają uprawnienie do bezpłatnych przejazdów autobusami MZK w Stargardzie po odwiezieniu dziecka do szkoły lub w drodze po jego odbiór ze szkoły. Z tego rodzaju uprawnienia w 2012r. skorzystało 59, a w 2013 r. 64 opiekunów dzieci niepełnosprawnych dojeżdżając autobusami komunikacji miejskiej zamiast „busami” do placówek w których uczęszczają ich dzieci. W okresie 2013r. tak uprawnione osoby odbyły około 6200 przejazdów. Wprowadzenie tego rodzaju uprawnienia zatrzymało nadmierny wzrost popytu w stosunku do możliwości wykonania przewozów pojazdami przystosowanymi do przewozu osób niepełnosprawnych.

Do końca 2013 roku na mocy tej samej Uchwały Rady Miejskiej od dnia jej wejścia w życie, wydano 2255 sztuk Identyfikatorów Opiekuna Osoby Niepełnosprawnej, natomiast w ciągu 2013 roku wydano 495 sztuk takich identyfikatorów.

Analiza kosztów i innych obciążeń finansowych

Koszty działalności zakładu w 2013r. wyniosły 12 034 015 zł.

Według struktury kosztów, największym obciążeniem finansowym zakładu były koszty wynagrodzeń osobowych pracowników, które razem z kosztami pochodnymi od płac, wyniosły 7 570 857 zł i stanowiły 62,91% wszystkich kosztów zakładu.

Drugim, co do wielkości kosztem funkcjonowania zakładu był zakup materiałów i wyposażenia, który wyniósł 3 448 773 zł i stanowił 28,65% całości kosztów. Największą pozycję w tej grupie rozchodów, stanowiły

koszty związane z zakupem oleju napędowego i olejów smarnych, które wyniosły 2 798 347 zł i stanowiły 23,25% kosztów.

W 2013r. autobusy MZK zużyły 642 365 litrów oleju napędowego. W porównaniu do 2012r. zużycie oleju napędowego było większe o 21 873 litrów, to koszt zakupu tego paliwa w skali roku był na poziomie 2012 r. i wynikał z niższej ceny jednostkowej oleju napędowego.

Kolejna znacząca grupa rodzajowa kosztów materiałowych w zakładzie, to wydatki związane z zakupem części zamiennych do autobusów, które wyniosły 294 495 zł.

Zakup usług remontowych za kwotę 58 486 zł. dotyczył między innymi: regeneracji części do autobusów oraz innych zleconych podmiotom zewnętrznym usług, które były konieczne do wykonania dla zabezpieczenia prawidłowego funkcjonowania zakładu. Inne koszty i obciążenia finansowe bezpośrednio związane z działalnością zakładu, między innymi takie jak: zakup pozostałych usług (m.in. prowizje bankowe, inkaso utargów, usługi pocztowe, pralnicze, wywóz nieczystości, obsługa informatyczna i prawna, badania techniczne samochodów) wpłaty na PFRON , odpisy na ZFŚS, podatek VAT niepodlegający rozliczeniu, zakup usług zdrowotnych, opłaty za energię, podatek od środków transportowych, ubezpieczenia komunikacyjne pojazdów, koszty postępowania sądowego, wyniosły razem 955 899zł i obejmowały 7,94% wszystkich poniesionych przez zakład w 2013 r. rozchodów.

Szczegółową analizę kosztów, oraz ich wielkości wg miejsc powstawania przedstawia zestawienie (str. 5).

Działalność inwestycyjna

W 2013 r. wydatki inwestycyjne były zrealizowane ze środków własnych zakładu i stanowiły kwotę 58 320,00 zł. Wydatki te dotyczyły realizacji następujących zadań:

1. produkcja i montaż wiaty przystankowej – przystanek Plac Wolności – Wojska Polskiego
2. zakup zestawu komputerowego
3. zakup sprężarki i zbiornika powietrza
4. zakup i montaż bramy wjazdowej do hali napraw
5. modernizacja systemu ogrzewania hali napraw

Praca przewozowa taboru

Komunikacja miejska ma w swoim założeniu charakter usługi użyteczności publicznej o następujących głównych funkcjach:

- zapewnia dowóz dzieci do szkół,
- zapewnia dojazd do miejsc pracy, korzystania z usług rekreacji i wypoczynku, zastępując transport indywidualny,
- zapewnia możliwość transportu osobom niepełnosprawnym,
- umożliwia bezpłatne przejazdy osobom uprawnionym,
- zwiększa dostępność komunikacyjną dla obszarów okolicznych gmin, w których przewoźnicy komercyjni nie są w stanie uruchomić rentownych połączeń.

Mając powyższe na uwadze oferta przewozowa Miejskiego Zakładu Komunikacji na poszczególnych liniach kształtowana była w oparciu o badania popytu potrzeb przewozowych mieszkańców oraz możliwe do poniesienia koszty jej funkcjonowania. Dlatego szczegółowe rozkłady jazdy obejmujące ilość kursów i godziny odjazdu autobusów oraz ich pojemność stanowiły odzwierciedlenie faktycznych, zbiorowych potrzeb przewozowych mieszkańców miasta Stargardu Szczecińskiego i miejscowości okolicznych gmin. Na podstawie bieżąco prowadzonych badań przewozów pasażerów i opartej na nich analizie rzeczywistych potrzeb przewozowych, stałego kontaktu ze stronami Porozumień Międzygminnych oraz zakładów pracy zlokalizowanych w obu stargardzkich parkach przemysłowych, ciągle doskonalono zarówno układ tras linii komunikacyjnych, częstotliwość kursowania jak i kierunki odjazdów autobusów poszczególnych linii. Odzwierciedleniem pozyskanych informacji były zmiany w sposobie realizacji części kursów na poszczególnych liniach, uzależniając ich wykonanie od rzeczywistego napelnienia w określonych porach doby, dnia tygodnia i roku. Zmiany te nastąpiły na liniach komunikacyjnych nr 3G, oraz 28B od 01.07.2013 roku oraz na linii komunikacyjnej nr 4 od 01.09.2013 roku. Od 01.07.2013 roku zmieniono też przebieg linii komunikacyjnej nr 28B wydłużając ją o ulicę Metalową na terenie Parku Przemysłowego Nowoczesnych Technologii.

W 2013 roku na terenie działania Miejskiego Zakładu Komunikacji prowadzono kilka ważnych robót drogowych które miały znaczący wpływ na funkcjonowanie komunikacji miejskiej. W związku z remontem drogi powiatowej pomiędzy miejscowościami Kunowo – Zieleniewo w dniach od 1 do 12 lipca 2013 roku uruchomiono tymczasową linię komunikacyjną nr 50 kursującą na trasie Koszewo, Koszewko, Wierzchład, Kunowo, Skalin, ul. Most Kamienny, Broniewskiego, Warszawska, Staszica, Czarnieckiego, Plac Wolności. Na okres budowy ronda u zbiegu ulic

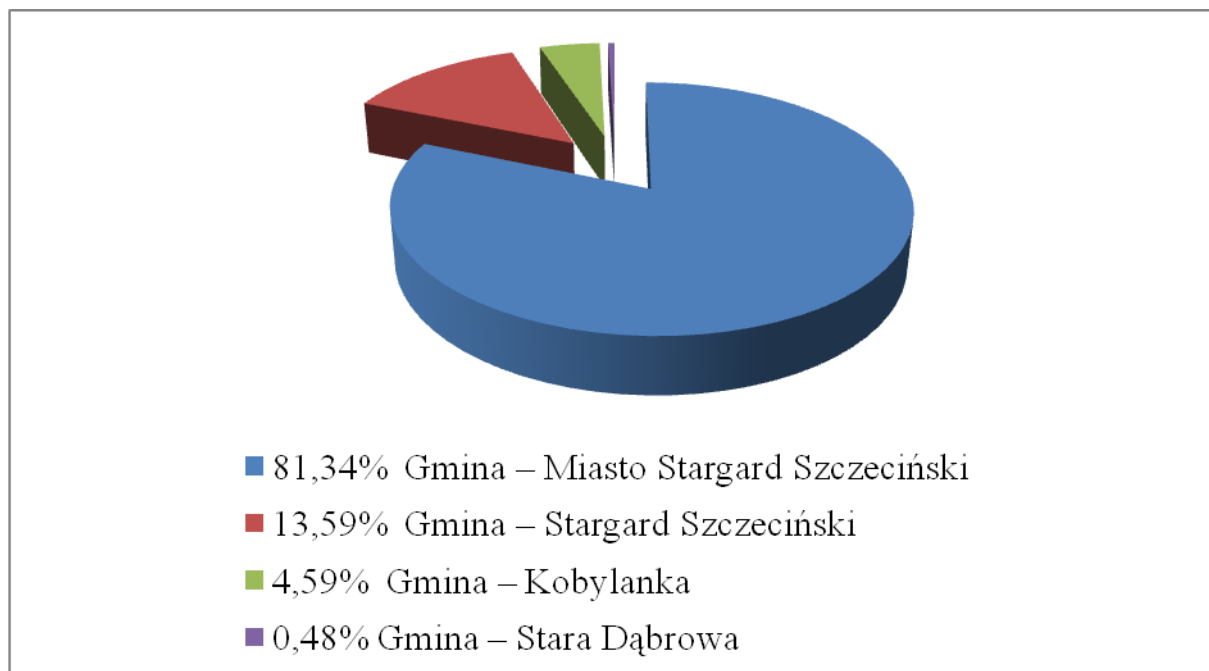
Broniewskiego, Niepodległości, Warszawskiej, Różanej zmieniono część trasy linii komunikacyjnej nr 22 w części dotyczącej os. Pyrzyckiego, ekspediowano też dodatkowe autobusy na linie komunikacyjne nr 2 i 22 dla zniwelowania opóźnień na tych liniach komunikacyjnych. Z tego powodu mimo iż nie wykonano większej liczby wozokilometrów przez okres budowy ronda zużyto więcej o około 6800 litrów oleju napędowego.

Na koniec 2013 roku przewozy pasażerskie w komunikacji miejskiej były realizowane w ramach 22 regularnych dziennych linii komunikacyjnych. W dniach od poniedziałku do piątku na 19 dziennych liniach komunikacyjnych obsługiwanych przez 28 autobusów, w soboty na 13 dziennych liniach komunikacyjnych obsługiwanych przez 11 autobusów. Natomiast w niedziele i święta na 12 dziennych liniach komunikacyjnych obsługiwanych przez 9 autobusów. Ponadto we wszystkie dni tygodnia wykonywane są przewozy pasażerskie na linii Nocnej przez 2 autobusy. W miesiącach czerwiec, lipiec i sierpień, w soboty, niedziele i święta nad jezioro Miedwie są uruchamiane dodatkowo kursy na linii nr 3 oraz linii nr 4.

Obszar funkcjonowania Miejskiego Zakładu Komunikacji obejmuje miasto Stargard Szczeciński oraz w ramach Porozumień Międzygminnych 32 miejscowości zlokalizowane na terenie 3 Gmin. W tak zdefiniowanej aglomeracji zamieszkuje około 81 tys. mieszkańców. W 2013r. autobusy Miejskiego Zakładu Komunikacji przewiozły około 7870 tys. pasażerów wykonując pracę przewozową 1792949 wozokilometrów. Statystycznie każdego dnia w 2013 roku z przejazdów autobusami komunikacji miejskiej, skorzystało ponad 21 tys. pasażerów. Mimo bardzo znaczącego wzrostu ilości samochodów osobowych, oraz zaangażowania przewoźników działających na liniach komunikacyjnych poza miastem, to dominującą formą w ramach zbiorowych potrzeb przewozowych przemieszczania się ludności w aglomeracji są nadal przewozy komunikacji miejskiej Stargardu Szczecińskiego.

Szczególne znaczenie dla kształtowania oferty przewozowej, zwłaszcza na liniach miejsko-gminnych miały wnioski oraz uzgodnienia z przedstawicielami gmin, będących stroną Porozumienia Międzygminnego w zakresie lokalnego transportu zbiorowego na ich terenie. To w uzgodnieniu z gminami, określano częstotliwość i godziny odjazdu autobusów oraz trasy linii komunikacyjnych przebiegających na ich obszarze. Konsekwencją realizacji tych uzgodnień, jest wielkość udziałów poszczególnych gmin w pokrywaniu części kosztów eksploatacji w formie dotacji przedmiotowej odnoszonej do jednego wozokilometra i przekazywanej dla zakładu.

Udział procentowy według ilości wykonanych wozokilometrów stron Porozumienia Międzygminnego w zakresie przewozu osób, na obszarach poszczególnych gmin w 2013 r. kształtował się następująco:



- Gmina – Miasto Stargard Szczeciński - 1458315,5 km
- Gmina – Stargard Szczeciński - 243672,8 km
- Gmina – Kobylanka - 82290,7 km
- Gmina – Stara Dąbrowa - 8670 km

Stan i wykorzystanie taboru autobusowego

W okresie 2013 r. MZK eksploatował 34 autobusy, w tym 24 szt. (70%) to autobusy „nisko-wejściowe”, przyjazne dla osób niepełnosprawnych ruchowo (bez stopni w co najmniej jednym drzwiach w wejściu do autobusu).

Eksploatowano 7 autobusów przegubowych [MEGA], 26 autobusów 12-metrowych [MAXI] oraz 1 autobus 10 metrowy [MIDI]. Z 34 szt. ogółem, 22 autobusy są wyposażone w urządzenia do przekazu dynamicznej informacji pasażerskiej w zakresie nazwy kolejno następujących po sobie przystanków na konkretnej linii komunikacyjnej. Tylko 2 autobusy z całego stanu taboru, nie posiadają elektronicznych tablic informacji pasażerskiej. Z uwagi na to, że są to autobusy zakupione w roku 1994 i 1996, nie będą one już doposażone w jakiejkolwiek dodatkowe nowe urządzenia, w tym elektronicznych tablic informacyjnych.

Sześć autobusów ze stanu 34 szt. stanowiło rezerwę „liniową i techniczną”, niezbędną dla zrealizowania codziennych kursów linii, objętych rozkładami jazdy. Ilość autobusów tworzących rezerwę, stanowi wielkość proporcjonalną do nakładu czasu pracy niezbędnego do przywrócenia sprawności technicznej autobusów, przez wykonywanie planowanych obsług technicznych, usuwanie awarii, oraz napraw powypadkowych najdłużej eliminujących autobusy z eksploatacji.

Szczególną uwagę należy zwrócić na fakt, że średni okres eksploatacji taboru wynosi 14,3 lat, a ich średni całkowity przebieg w najcięższych warunkach eksploatacji pojazdów to 699 tys. km. Mając na uwadze tendencje w zakresie mobilności ludności, jako jednej z podstawowych potrzeb człowieka oraz zadania komunikacji miejskiej – zabezpieczenia zbiorowych potrzeb w zakresie przewozów osób, istnieje ekonomicznie uzasadniona konieczność realizacji części przewozów autobusami o większej pojemności pasażerskiej tzn. autobusami MEGA oraz o mniejszej pojemności pasażerskiej tzn. autobusami MIDI.

Szczegółowy wykaz autobusów z informacjami uzupełniającymi zawiera załącznik nr 2.

Infrastruktura komunikacyjna

Przystanki autobusowe

- Przystanki autobusowe na liniach komunikacyjnych realizowanych przez MZK - razem, - **311 szt.**
w tym przystanki na terenie miasta Stargardu Szczecińskiego - **191 szt.**
- miejskie przystanki wyposażone w poszerzoną informację o przebiegu tras linii komunikacyjnych - **35 szt.**
- miejskie przystanki wyposażone w wiatę - **63 szt.**
- miejskie przystanki wyposażone w ławkę - **21 szt.**

Kasy biletowe z pomieszczeniami socjalnymi dla pracowników:

- | | |
|------------------------|-----------------------------|
| - ul. Składowa 1 | - siedziba firmy |
| - ul. Piłsudskiego 4/5 | - w budynku STBS Sp. z o.o. |
| - ul. Tańskiego | - zabudowa kontenerowa |
| - ul. Szczecińska | - zabudowa kontenerowa |

Miejski Zakład Komunikacji w roku 2013 w ramach swojej działalności sprawował stałą pieczę nad utrzymaniem, estetyki i właściwym stanem technicznym wszystkich urządzeń przystankowych, znaków przystankowych, ławek i wiat w granicach administracyjnych miasta. W ramach tych działań między innymi wymieniono pokrycia dachów w pięciu wiatach przystankowych na nowe, wymieniono znaki przystankowe D-15, wykonano konieczne prace malarskie.

Utrzymanie w należyтым stanie infrastruktury przystankowej nie stanowiłoby trudności, gdyby nie akty wandalizmu na wiatkach i pozostałych urządzeniach przystankowych. W 2013r. zgłoszono na policję i jednocześnie do ubezpieczyciela 76 przypadków wybicia szyb w wiatkach przystankowych. Wysokość szkód i jednocześnie wypłaconych odszkodowań z tego tytułu wynosiła 15154,25 zł netto. Wiaty przystankowe zlokalizowane przy ulicach Konopnickiej, Szczecińska – wieżowiec, Czarnieckiego – kościół były najczęściej dewastowanymi w 2013 roku.

INFORMACJA O ZATRUDNIENIU

Struktura zatrudnienia (etaty) wg stanu na dzień 31 grudnia 2013r.

- kierowcy i dyspozytorzy	72
- pracownicy serwisu	18,5
- sprzedawcy i kontrolerzy	13,25
- robotnicy zajezdniowi, magaz. i gosp.	4
- pracownicy administracji	20,25
RAZEM	128

W okresie 2013 roku w zakładzie następowały zmiany w stanie zatrudnienia pracowników zarówno na stanowiskach urzędniczych jak i obsługi.

Zatrudniono dziewięcioro nowych pracowników w charakterze kierowców autobusów, jednego w charakterze kontrolera biletów, jednego mechanika napraw pojazdów samochodowych oraz jednego elektromechanika. W wyniku konkursu na stanowisko urzędnicze zatrudniono Kierownika Wydziału Eksploatacji i Organizacji Ruchu.

Rozwiązanie stosunku pracy nastąpiło z dziesięcioma pracownikami. W związku z przejściem na emeryturę – cztery osoby, za porozumieniem stron – pięć osób, z upływem czasu na jaki została zawarta umowa – jedna osoba. Ponadto dwie osoby przeszły na rentę chorobową.

W ciągu 2013 roku 4 osoby bezrobotne odbywały w zakładzie staż ze skierowań z Powiatowego Urzędu Pracy w Stargardzie Szczecińskim. Osoby te zatrudnione były na różnych stanowiskach pracy, na których zdobywali umiejętności do samodzielnego wykonywania pracy.

Ponadto w 2013 roku zakład zobligowany był do zatrudnienia 61 osób skazanych wyrokami Sądu Rejonowego w Stargardzie Szczecińskim w celu wykonania nieodpłatnej kontrolowanej pracy na cele społeczne o łącznej ilości 3 530 godzin. Do wykonania tych prac zgłosiło się 47 osób i wykonano prace w ilości 2 384,5 godziny. Pozostałe osoby nie zgłosiły się do wykonywania ww. prac lub przystąpią do niej w 2014 roku. Osoby te wykonywały prace porządkowe na terenie zajezdni MZK oraz angażowane były do mycia i sprzątania autobusów.

Dyrektor MZK

Jan Gumuła

**Zestawienie wyników kontroli biletów i windykacji należności
za jazdę bez ważnego biletu w 2013 r.**

Lp	Wyszczególnienie		Rok 2011	Rok 2012	Rok 2013
1	Ilość ujawnionych przejazdów bez ważnego biletu	sztuk	2.892	2.784	2.578
2	Ilość zapłaconych opłat dodatkowych	sztuk	1.317	1250	1.123
3	Wskaźnik windykacji	2:1	45,54%	45,57%	43.56%
4	Ilość pozwów skierowanych do sądu	sztuk	774	621	571
5	Koszty opłat sądowych	zł	23.220	18.630	17.130
6	Ilość wpłat po wydaniu nakazu zapłaty	sztuk	155	153	185
7	Kwota wpływów po sądowym nakazie zapłaty	zł	42.388,28	38.252,72	57.747,87
8	Ilość tytułów wykonawczych kierowanych do egzekucji komorniczej	sztuk	70	50	24
9	Ilość zapłaconych opłat po egzekucji komorniczej	sztuk	61	32	10
10	Koszty egzekucji komorniczej	zł	12.269,11	6.773,67	4.529,11
11	Kwota wpływów po egzekucji komorniczej	zł	26.964,24	12.980,70	5.871,54
12	Ilość wniosków umorzonych z tytułu niewypłacalności w drodze egzekucji komorniczej	sztuk	58	41	39
13	Ogólna wartość wpływów z tytułu windykacji - ogółem	zł	151.284,53	139.147,15	148.933,11
14	Wskaźnik efektywności windykacji	13:1	52.31	49.98	57.77

**Wykaz autobusów MZK w Stargardzie Szczecińskim
wg stanu na dzień 31 grudnia 2013 r.**

L.P.	Rok budowy	Marka i typ	Nr garażowy	Przebieg całkowity w km	Przebieg w 2013 roku w km	Istotne uwagi	Ilość lat eksploatacji
1.	1992	MAN NG 272	815	1 020 824	36 172	AUTOBUS PRZEGUBOWY NISKOWEJŚCIOWY	22
2.	1993	MAN NG 272	813	920 243	32 906	AUTOBUS PRZEGUBOWY NISKOWEJŚCIOWY	21
3.	1993	MAN NG 272	817	958 819	40 004	AUTOBUS PRZEGUBOWY NISKOWEJŚCIOWY	21
4.	1993	MAN NG 272	819	965 128	30 996	AUTOBUS PRZEGUBOWY NISKOWEJŚCIOWY	21
5.	1994	MAN NL 202	805	866 190	53 486	AUTOBUS NISKOPODŁOGOWY	20
6.	1994	JELCZ 120MM1	820	907 530	38 642		20
7.	1996	JELCZ 120MM1	826	816 103	36 932		18
8.	1997	JELCZ 120M	827	758 004	48 649		17
9.	1997	JELCZ 120M	828	760 185	43 217		17
10.	1998	JELCZ 120MM2	829	843 562	48 249		16
11.	1998	JELCZ 120MM2	830	859 675	43 352		16
12.	1998	JELCZ 120MM2	831	881 930	55 739		16
13.	1998	JELCZ 120MM2	832	837 753	50 009		16
14.	1998	JELCZ 120MM2	833	850 355	52 356		16
15.	1998	JELCZ 120MM2	834	820 470	45 967		16
16.	1999	MAN A21/NL223	806	685 207	46 774	AUTOBUS NISKOPODŁOGOWY	15
17.	1999	MAN A21/NL223	807	688 207	50 777	AUTOBUS NISKOPODŁOGOWY	15
18.	2000	MAN NL 222	801	882 399	69 718	AUTOBUS NISKOWEJŚCIOWY	14
19.	2000	MAN NL 222	802	875 958	58 335	AUTOBUS NISKOWEJŚCIOWY	14
20.	2001	MAN NL 223	808	803 270	51 107	AUTOBUS NISKOPODŁOGOWY	13
21.	2001	MAN A66	836	558 288	62 417	AUTOBUS NISKOPODŁOGOWY	13
22.	2002	MAN NL 222	803	773 590	71 374	AUTOBUS PRZEGUBOWY NISKOWEJŚCIOWY	12
23.	2002	MAN NL 223	804	693 318	60 331	AUTOBUS NISKOWEJŚCIOWY	12
24.	2002	SCANIA L94UA6X2*2	818	438 151	38 068	AUTOBUS NISKOWEJŚCIOWY	12
25.	2002	SCANIA L94UB4X2	840	524 268	57 515	AUTOBUS NISKOWEJŚCIOWY	12
26.	2002	SCANIA L94UB4X2	841	540 459	63 156	AUTOBUS NISKOWEJŚCIOWY	12
27.	2002	SCANIA L94UB4X2	842	540 641	61 618	AUTOBUS NISKOWEJŚCIOWY	12
28.	2002	SCANIA L94UB4X2	843	531 456	60 426	AUTOBUS NISKOWEJŚCIOWY	12
29.	2002	SCANIA L94UB4X2	844	537 155	63 151	AUTOBUS NISKOPODŁOGOWY	12
30.	2002	SCANIA L94UB4X2	845	491 777	53 060	AUTOBUS NISKOPODŁOGOWY	12
31.	2008	SCANIA 270UB4X2	846	354 613	61 779	AUTOBUS PRZEGUBOWY NISKOPODŁOGOWY	6
32.	2008	SCANIA 270UB4X2	847	341 980	66 608	AUTOBUS PRZEGUBOWY NISKOPODŁOGOWY	6
33.	2009	MAN LIONS CITY A23	811	215 044	41 030	AUTOBUS PRZEGUBOWY NISKOWEJŚCIOWY	5
34.	2009	MAN LIONS CITY A23	812	216 887	43 438	AUTOBUS PRZEGUBOWY NISKOWEJŚCIOWY	5
		WYCOFANE Z EKSPLOATACJI					
35.	1994	MAN NM 152	835	bd	0	AUTOBUS MIDI (9m) NISKOPODŁOGOWY	20
OGÓŁEM					1 737 358		
ŚREDNI WIEK TABORU							14,3
ŚREDNI ROCZNY PRZEBIEG 1 AUTOBUSU					51 099		
ŚREDNI CAŁKOWITY PRZEBIEG 1 AUTOBUSU OD POCZĄTKU EKSPLOATACJI				698 807			