

**UCHWAŁA NR XX/208/2000**  
**Rady Miejskiej w Stargardzie Szczecińskim**  
**z dnia 21 marca 2000 roku**

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

Na podstawie art.18 ust.1 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (Dz.U. z 1996r. Nr 13 poz.74, zm. Dz.U. 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 i 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 1999 roku, stanowiące załącznik do niniejszej uchwały.

**§ 2**

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady Miejskiej

*mgr Ryszard Wierzbicki*

Opinia Nr 26 / 2000  
Do projektu nie zgłasza zastrzeżeń  
pod względem prawnym i redakcyjnym

**RADCA PRAWNY**

*mgr Magdalena Śmiech*

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 1999 roku koszty działalności zakładu (bez inwestycji) wyniosły 7 990 970 zł. Udział przychodów własnych ze sprzedaży usług w pokryciu kosztów funkcjonowania wyniósł 84,34% i stanowił kwotę 6 739 307 zł. Z uwagi na charakter świadczonych usług użyteczności publicznej, na wyrównanie rentowności zakład otrzymał dotację podmiotową do działalności eksploatacyjnej, której udział w pokryciu kosztów wyniósł 15,66%.

Dotacja do bieżącej działalności pozwoliła 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 zaakceptowania przez mieszkańców poziomie.

Biorąc pod uwagę koszty działalności eksploatacyjnej i udział w nich wpływów ze sprzedaży biletów oraz podejmowane działania w celu obniżenia kosztów bieżącego funkcjonowania zakładu - Zarząd Miasta pozytywnie ocenił działalność Miejskiego Zakładu Komunikacji w 1999 roku.

Z-ca PRZYZYDENTĄ MIASTA  
d/s Techniczno-Eksploatacyjnej

inż. Andrzej Kłopot  
Członek Zarządu



## **SPRAWOZDANIE**

### **Z DZIAŁALNOŚCI MIEJSKIEGO ZAKŁADU KOMUNIKACJI**

### **W STARGARDZIE SZCZECIŃSKIM W 1999 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, Kobylanki i Starej Dąbrowy.

Do 31 sierpnia 1999r., zakład realizował przewozy pasażerskie na obszarze zamieszkałym przez około 81 tys. ludności w 18 miejscowościach.

Od 01 września 1999r., w wyniku wypowiedzenia w części, Porozumienia Komunalnego w zakresie lokalnego transportu zbiorowego przez gminę Kobylankę, z obsługi komunikacyjnej zostały wyłączone miejscowości Zieleniewo i Morzyczyn. Jednocześnie z tym dniem, obsługą komunikacyjną została objęta ludność zamieszkała w miejscowości Koszewo gminy Stargard Szczeciński.

Układ komunikacyjny składał się z 17 dziennych linii komunikacyjnych o łącznej długości 181,9 km. W tym 10 linii miejskich, o długości 81,4 km i 7 linii komunikacyjnych miejsko-gminnych o długości 100,5 km, w których typowo gminna wynosi 62,3 km.

Wg stanu na koniec 1999r. zakład dysponował autobusami w ilości 41 sztuk, w tym 4 autobusami wysokopojemnymi przegubowymi typu IKARUS 280.

W szczytach przewozowych, w dniach od poniedziałku do piątku, na linie komunikacyjne ekspediowano 33 autobusy, natomiast między szczytami przewozowymi 18 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 14 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.

Stan posiadania autobusów i ich struktura wiekowa wg stanu na koniec 1999 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	1
2.	1997r.	- zakup 2 szt. autobusów typu Jelcz 120 M	2
3.	1996r.	- zakup 1 szt. autobusu typu Jelcz 120 MM/1	3
4.	1995r.	- zakup 5 szt. autobusów typu Jelcz 120 M	4
5.	1994r.	- zakup 1 szt. autobusu typu Jelcz 120 MM/1	5
6.	1991r.	- zakup 5 szt. autobusów typu Jelcz PR-110 M	8
Razem zakup 20 sztuk autobusów			
7.	1988r.	- 4 sztuki typu Jelcz M-11	11
8.	1987r.	- 3 sztuki typu Jelcz M-11	12
9.	1986r.	- 2 sztuki typu Jelcz M-11	13
10.	1985r.	- 4 sztuki typu Jelcz M-11	14
		- 4 sztuki typu Jelcz PR-110 M	
11.	1984r.	- 1 sztuka typu Jelcz PR-110 M	15

➤ 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.	

Autobusy wyprodukowane do 1991 roku włącznie, były wytworzone w technologii i z materiałów zakładającej ich max 10-letni okres eksploatacji. Ilość autobusów powyżej 10 lat eksploatacji wynosi 18 sztuk i stanowi 45% ilości posiadanego taboru.

Mając na uwadze, że zabezpieczenie zbiorowych potrzeb w zakresie lokalnego transportu zbiorowego jest ustawowym obowiązkiem gminy, oraz stan techniczny posiadanego taboru autobusowego, oczywistym jest, że warunkiem koniecznym dla realnego wykonania tego zadania jest zakup nowego taboru w ilości około 10% stanu corocznie. W innej sytuacji należy liczyć się z dużym ryzykiem załamania jakości przewozów pasażerskich w obecnym układzie komunikacyjnym, lub znacznymi ograniczeniami w komunikacji zbiorowej w krótkiej perspektywie czasu, tzn. nienależytym zabezpieczeniem zbiorowych potrzeb ludności miasta.

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. Mając na uwadze ilość przewiezionych pasażerów można traktować o swego rodzaju regularności tych potrzeb przewozowych w czasie.

W 1999r. z tego rodzaju przewozów skorzystały 4.473 osoby. W porównaniu do 1998 roku (888 osób) jest to pięciokrotny wzrost zapotrzebowania.

W roku 1999 autobusy Miejskiego Zakładu Komunikacji w Stargardzie Szczecińskim przewiozły ok. 14.200 tys. pasażerów.

Taki wynik dla przewoźnika jest co najmniej pozytywny, ponieważ liczba ludności korzystająca z komunikacji zbiorowej od około czterech lat jest stabilna, a przecież przy ciągłym wzroście motoryzacji indywidualnej w naszym mikroregionie, obywatel nie jest skazany na przejazd tylko autobusami MZK.

Mimo coraz silniejszego wzrostu przejazdów samochodami osobowymi, ilość pojazdów zarejestrowanych w Stargardzie Szcz. wg danych z grudnia 1999r. wynosi ok. 23 tys. szt., a na obszarze gminy Stargard 4.271 szt., to w dalszym ciągu dominującą formą podróży ludności są środki komunikacji miejskiej.

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 korzystania z komunikacji zbiorowej, co podwyższa rozmiary popytu przewozowego. Z drugiej strony obecność ulg stanowi kompromis między względami ekonomicznymi i społecznymi, który w najbliższym czasie będzie nadal aktywny.

Z powyższego faktu wynika jednak, że lokalna komunikacja zbiorowa w naszym mieście jest co najmniej bardzo istotnym czynnikiem determinującym jakość funkcjonowania miasta, jego mieszkańców oraz regionu.

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 wystąpi coraz silniejsza „konkurencja” tego środka transportu. Na tym polu, rozstrzygać się będzie oblicze przyszłego transportu zbiorowego miejskiego.

W celu zoptymalizowania wielkości podaży przewozów pasażerskich do popytu, zakład podejmował szereg działań, których efektem w 1999 roku były:

- 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.

W końcu roku 1999 zakład zatrudniał 159 pracowników, w tym 131 na stanowiskach robotniczych i 28 na stanowiskach nierobotniczych. We własnym zapleczu technicznym w okresie 1999r. wykonano odbudowę całopojazdową czterech autobusów i tym samym całkowicie zrezygnowano z napraw autobusów w zakładach specjalizujących się w tym zakresie, w kraju.

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 zależne 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 od tej, wykonanej na „zewnątrz”.

Jedną z wielu 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. Taki stan rzeczy występuje w większości miast w kraju, w których funkcjonuje komunikacja zbiorowa.

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**.

### Zestawienie wyników kontroli biletów i windykacji należności za jazdę bez biletu

Lp.	Wyszczególnienie		Rok 1996	Rok 1997	Rok 1998	Rok 1999
1.	Ilość spisów	sztuk	2.463	4.446	3.562	2.859
2.	Ilość spraw zapłaconych	sztuk	1.240	2.477	1.850	1.166
3.	Wskaźnik windykacji	%	50	56	52	40,78
4.	Kwota wpływów, razem	zł	36.271,98	85.657,95	78.992,25	70.191,53
5.	Ilość pozwów złożonych do sądu	sztuk	-	774	693	552
6.	Koszty opłat sądowych	zł	-	11.616,00	10.901,00	9.669,00
7.	Ilość wpłat z tytułu pozwu	sztuk	-	153	130	79
8.	Kwota wpływów z pozwów	zł	-	9.074,09	8.211,15	5.504,74
9.	Ilość tytułów wykonawczych skierowanych do egzekucji komorniczej	sztuk	-	-	22	228
10.	Ilość zapłaconych opłat z egzekucji komorniczej	sztuk	-	-	7	40
11.	Kwota wpływów z egzekucji komorniczej	zł	-	-	593,13	4.210,48
12.	Ilość wniosków anulowanych z tytułu niewypłacalności w drodze egzekucji komorniczej	sztuk	-	-	4	103
13.	Efektywność windykacji	zł/ilość spisów	14,73	19,27	22,18	24,55

Efektywność windykacji, mierzona stosunkiem kwoty wpływów do ilości spisów w poszczególnych latach wykazuje tendencje rosnącą. Powyższe wynika ze wzrostu opłat dodatkowych obligujących pasażera do ich uiszczenia w przypadku jazdy bez ważnego biletu, ale przede wszystkim z większej skuteczności windykacji na drodze sądowej.

Podwyższenie opłaty dodatkowej (pięćdziesięciokrotność kwoty biletu jednorazowego normalnego), przy liberalizacji uregulowania w zakresie korzystania z biletów sieciowych (możliwość okazania ważnego biletu sieciowego w ciągu trzech dni od dnia kontroli) powoduje malejącą tendencję ilości spisów, co uzasadnia trafność podejmowanych przez Radę Miasta decyzji w zakresie taryfy opłat za przejazdy jak i uregulowań porządkowych dla korzystania z komunikacji zbiorowej.

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 własnych ze sprzedaży usług, zależnych od taryfy opłat za przejazdy,
- dotacji z budżetu miasta, jako częściowe pokrycie kosztów przejazdów ulgowych i bezpłatnych.

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

Koszty działalności eksploatacyjnej zakładu, 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 1999 roku koszty działalności zakładu (bez inwestycji) wyniosły 7.990.970 zł. Udział przychodów własnych ze sprzedaży usług w pokryciu kosztów funkcjonowania wyniósł 84,34% i stanowił kwotę 6.739.307 zł.

Na tle wskaźników finansowych 146 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, której udział w pokryciu kosztów wyniósł 15,66 %.

Szczegółowe wskaźniki rzeczowo-finansowe w działalności zakładu w 1999 roku zawiera **załącznik nr 3** do sprawozdania.



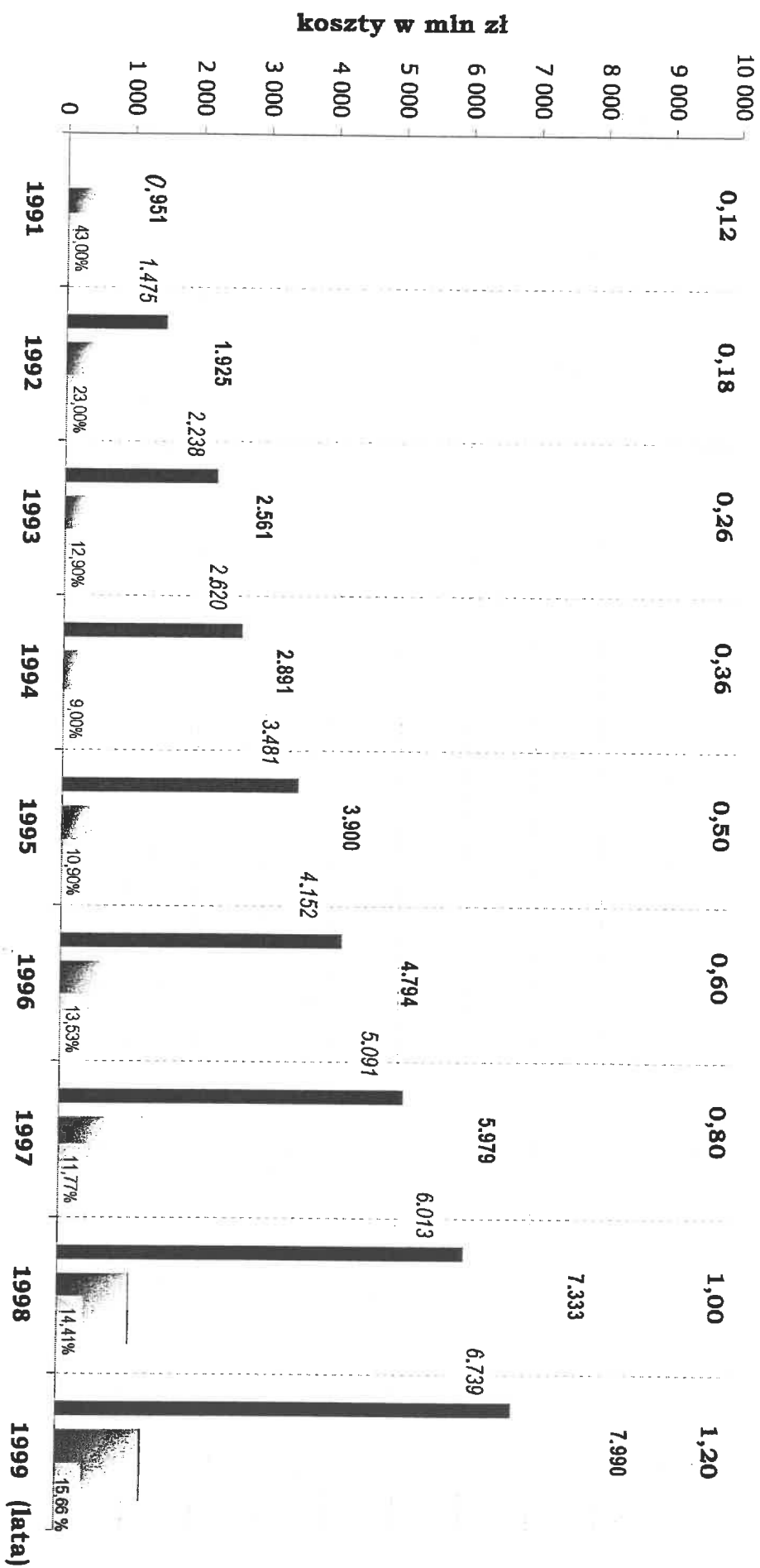
Działalność gospodarczą w 1999 roku zakład zrealizował bez jakichkolwiek zobowiązań finansowych wobec budżetów oraz dostawców usług i towarów.

Sprawozdanie przedstawia

**Jan Gumuła**

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'Jan Gumuła', written in a cursive style.

cena podstawowego biletu w zł



## DANE RZECZOWO - FINANSOWE ZA ROK 1999

### (wykonanie)

#### I. Eksploatacja

1. Koszty działalności eksploatacyjnej	7.990.970 zł
w tym:	
▪ koszty materiałów i wyposażenia	1.963.623 zł
▪ wynagrodzenia	4.090.654 zł
▪ odpisy na ZUS i FP	842.195 zł
▪ pozostałe koszty	1.094.498 zł
2. Przychody z działalności eksploatacyjnej	6.739.307 zł
w tym:	
▪ przychody ze sprzedaży biletów	6.406.014 zł
▪ przychody pozostałe	333.293 zł
3. Wielkość dotacji budżetowej	1.458.000 zł
4. Udział przychodów własnych w kosztach	84,34 %
5. Udział dotacji w kosztach działalności eksploatacyjnej	15,66 %
6. Udział poszczególnych kosztów w kosztach ogółem:	
▪ materiałów i wyposażenia	24,57 %
▪ wynagrodzeń	51,19 %
▪ odpisów na ZUS i FP	10,53 %
▪ pozostałych kosztów	13,69 %
7. Udział w przychodach ogółem:	
▪ przychodów ze sprzedaży biletów	95,05 %
▪ pozostałych przychodów	4,15 %
8. Przeciętne zatrudnienie (etaty)	159
▪ na stanowiskach nierobotniczych	131
▪ na stanowiskach robotniczych	29