

Uchwała Nr ..... /12  
Rady Miasta Piły  
z dnia ..... stycznia 2012 r.

**w sprawie zmiany Uchwały Nr XXXIV/406/05 Rady Miasta Piły z dnia 31 maja 2005 r.  
w sprawie wysokości opłat za usługi przewozowe świadczone przez  
Miejski Zakład Komunikacji Spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością w Pile.**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt. 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591, z 2002 r. Dz. U. Nr 23, poz. 220, Nr 62, poz. 558, Nr 113, poz. 984, Nr 153, poz. 1271, Nr 214, poz. 1806, z 2003 r. Dz. U. Nr 80, poz. 717, Nr 162, poz. 1568, z 2004 r. Dz. U. Nr 102, poz. 1055, Nr 116, poz. 1203, Nr 153, poz. 1271, z 2005 r. Dz. U. Nr 172, poz. 1441, z 2006 r. Dz. U. Nr 17, poz. 128, Nr 181, poz. 1337, z 2007 r. Dz. U. Nr 48, poz. 327, Nr 138, poz. 974, Nr 173, poz. 1218, z 2008 r. Dz. U. Nr 180, poz. 1111, Nr 223, poz. 1458, z 2009 r. Dz. U. Nr 52, poz. 420, Nr 157, poz. 1241, z 2010 r. Dz. U. Nr 28, poz. 142 i 146, Nr 40, poz. 230, Nr 106, poz. 675, z 2011 r. Dz. U. Nr 21, poz. 113, Nr 117, poz. 679, Nr 134, poz. 777, Nr 149, poz. 887, Nr 217, poz. 1281), art. 4 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej (tekst jednolity Dz. U. z 2011 r. Nr 45, poz. 236) Rada Miasta Piły uchwala, co następuje:

§ 1. W Uchwale Nr XXXIV/406/05 Rady Miasta Piły z dnia 31 maja 2005 r. w sprawie wysokości opłat za usługi przewozowe świadczone przez Miejski Zakład Komunikacji Spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością w Pile, z późniejszymi zmianami, wprowadza się następujące zmiany:

1) § 2 otrzymuje brzmienie:

„§ 2. Ustala się następujące rodzaje i ceny biletów jednorazowych:

1. Bilet jednorazowy ważny na liniach miejskich, niezależny od długości przejazdu obowiązujący w dni robocze:

- a) Bilet normalny – 2,70 zł,
- b) Bilet ulgowy – 1,35 zł;

2. Bilet jednorazowy ważny na liniach miejskich, niezależny od długości przejazdu obowiązujący w soboty, niedziele i święta:

- a) Bilet normalny – 2,30 zł,
- b) Bilet ulgowy – 1,15 zł;

3. Bilet jednorazowy ważny na liniach rekreacyjnych (Płotki):

- a) Bilet normalny – 2,70 zł,
- b) Bilet ulgowy – 1,35 zł;

4. Na liniach specjalnych uruchamianych doraźnie na imprezy lub uroczystości obowiązują ceny biletów jak w ust. 1;

5. Ustala się opłatę za przewóz zwierząt i rzeczy w wysokości 2,70 zł;

6. Opłacie za przewóz nie podlega:

- 1) Bagaż pasażerów posiadających ważny bilet okresowy,
- 2) Przewóz wózka inwalidzkiego, z którego korzysta w podróży osoba niepełnosprawna,
- 3) Przewóz wózka dziecięcego z dzieckiem.”

2) § 3 otrzymuje brzmienie:

„§ 3. Ustala się następujące rodzaje i ceny biletów okresowych:

1. Bilet miesięczny imienny, ważny od poniedziałku do piątku, na liniach miejskich o niekontrolowanej liczbie przejazdów:
  - 1) bilet trasowany (na 1 linię):
    - a) bilet normalny – 66,00 zł,
    - b) bilet ulgowy – 33,00 zł;
  - 2) bilet sieciowy :
    - a) bilet normalny – 74,00 zł,
    - b) bilet ulgowy – 37,00 zł.
2. Bilet miesięczny imienny, ważny we wszystkie dni tygodnia, na liniach miejskich, o niekontrolowanej liczbie przejazdów:
  - 1) bilet trasowany (na 1 linię):
    - a) bilet normalny – 82,00 zł,
    - b) bilet ulgowy – 41,00 zł;
  - 2) bilet sieciowy:
    - a. bilet normalny – 94,00 zł,
    - b. bilet ulgowy – 47,00 zł.
3. Bilet na okaziciela, ważny we wszystkie dni tygodnia, na liniach miejskich, o niekontrolowanej liczbie przejazdów – 132,00 zł.
4. Bilety okresowe sieciowe: 15- dniowe, 30- dniowe oraz 90- dniowe, ważne przez okres 15 dni, 30 dni lub 90 dni od daty zakodowanej na karcie miejskiej pasażera:
  - a) 15- dniowy normalny – 52,00 zł,
  - b) 15- dniowy ulgowy – 26,00 zł,
  - c) 30- dniowy normalny – 94,00 zł,
  - d) 30- dniowy ulgowy – 47,00 zł,
  - e) 90- dniowy normalny – 240,00 zł,
  - f) 90- dniowy ulgowy – 120,00 zł.”

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Piły.

§ 3. Uchwała obowiązuje od dnia 1 marca 2012 r.

## UZASADNIENIE

do uchwały nr ...../12  
Rady Miasta Piły  
z dnia ..... stycznia 2012 r.

### **w sprawie zmiany Uchwały Nr XXXIV/406/05 Rady Miasta Piły z dnia 31 maja 2005 r. w sprawie wysokości opłat za usługi przewozowe świadczone przez Miejski Zakład Komunikacji Spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością w Pile.**

Proponowana zmiana taryfy cenowej z 15 grudnia 2009 r. wynika przede wszystkim ze wzrostu cen oleju napędowego oraz innych czynników kosztotwórczych, niezależnych od Miejskiego Zakładu Komunikacji Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w Pile. Spółka, realizując zadanie własne Gminy o charakterze użyteczności publicznej, wykonuje pracę przewozową prawie 3 mln kilometrów, zużywając ponad 1 mln litrów oleju napędowego.

Od 2010 roku następuje dynamiczny wzrost ceny paliwa, a jego zużycie stanowi podstawowy element kosztów. Na początku 2010 roku cena netto oleju napędowego wynosiła 3,10 zł/l, a w grudniu 2011 r. nastąpił drastyczny wzrost ceny do wysokości 4,35 zł/l. Z powodu tak znacznego (o 40 %) wzrostu cen Spółka w 2011 r. wydała dodatkowo 653 000,00 zł, a prognozy pokazują, że dynamika wzrostu ceny oleju napędowego może być jeszcze wyższa.

Rosnących kosztów z powodu wzrostu cen paliwa oraz innych czynników kosztowych (amortyzacja, stawka rentowa, ubezpieczenie OC, energia), Spółka nie jest w stanie pokryć przychodami ze sprzedaży biletów po aktualnej cenie.

Drugim, bardzo ważnym czynnikiem rzutującym na bilans Spółki jest spadek sprzedaży usług, jako rezultat wzrostu motoryzacji (w liczbie posiadanych samochodów). Niekorzystne zjawiska zachodzą również w demografii.

Mimo wzrostu cen biletów jednorazowych oraz okresowych, w ofercie MZK są duże możliwości wyboru biletu na korzystnych warunkach (jednorazowy weekendowy, 15, 30 lub 90 dniowy).

Pomimo proponowanego wzrostu cen biletów okresowych, wartość statystycznego przejazdu, przy zakupie np. biletu 90 dniowego wynosi 1,04 zł, a w przypadku biletu ulgowego – 0,52 zł. Należy również pamiętać, że ze względu na znaczny obszar miasta Piły objęty komunikacją miejską (103 km<sup>2</sup>), autobusy pokonują trasę wielu kilometrów bez przystanków, zapewniając przejazd nowoczesnym taborem.

ZASTĘPCA PREZYDENTA

*Krzysztof Szewc*

**MIEJSKI ZAKŁAD KOMUNIKACJI  
SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ W PIŁE**

**WPROWADZENIE DO ZMIANY TARYFY  
NA USŁUGI KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W PIŁE**

PIŁA GRUDZIEŃ 2011

## **SPIS TRESCI**

1. Wstęp
  - a. Informacje ogólne
  - b. Rodzaj prowadzonej działalności
  - c. Charakterystyka grup pasażerów korzystających z usług komunikacji miejskiej
  - d. Standardy jakościowe usług
2. Katalog ulg i zwolnień z odpłatności za przejazdy środkami komunikacji miejskiej
3. Uzasadnienie do wniosku
  - a. Zakres rzeczowy usług planowanych do realizacji w 2012 r.
  - b. Charakterystyka najbardziej istotnych kosztów działalności komunikacyjnej
4. Proponowany wariant cen usług komunikacji miejskiej
5. Podsumowanie - skutki finansowe podwyżki cen

## **I. Wstęp**

### **a. Informacje ogólne**

Miejski Zakład Komunikacji Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Pile prowadzi działalność zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, która określa zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym oraz zasady finansowania w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, stosując jednocześnie inne akty prawne obowiązujące Spółkę, m.in. ustawę - Prawo przewozowe, ustawę o samorządzie gminnym, ustawę o gospodarce komunalnej.

Poza przepisami ogólnymi o randze ustawy lub rozporządzenia Spółka stosuje także przepisy prawa miejscowego m.in. Uchwałę Nr XXXIV/406/05 Rady Miasta Piły z dnia 31 maja 2005 r. (ze zmianami) w sprawie wysokości opłat za usługi przewozowe świadczone przez Miejski Zakład Komunikacji Spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością w Pile.

### **b. Rodzaj prowadzonej działalności**

Miejski Zakład Komunikacji Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Pile prowadzi działalność na podstawie umowy Spółki (rep. „A” 11609/2000, z dnia 14 grudnia 2000 roku).

Głównym celem działalności Spółki jest świadczenie, na zlecenie Gminy Piła, usług transportu zbiorowego.

Spółka prowadzi także:

- sprzedaż paliwa i energii elektrycznej na rzecz kontrahentów będących przedsiębiorcami
- usługi wynajmu składników majątkowych Spółki (budynków i terenu)
- wynajem autobusów z kierowcą
- najem powierzchni pod reklamę
- usługi stacji diagnostycznej
- usługi kontroli biletów i windykacji na rzecz innego przewoźnika.

Zyski wypracowywane z działalności przeznacza na zmniejszenie niedoboru występującego w działalności podstawowej.

### **c. Charakterystyka pasażerów korzystających z usług komunikacji miejskiej**

Taryfowa grupa klientów obejmuje pasażerów wyodrębnionych na podstawie katalogu ulg gminnych i ustawowych, a także na podstawie sposobu rozliczeń za korzystanie z usług.

Ze względu na poziom odpłatności wyodrębnia się trzy grupy pasażerów:

- 1) osoby bez uprawnień do ulgowych przejazdów, korzystające z komunikacji miejskiej na podstawie biletów normalnych (100 % odpłatności),
- 2) osoby uprawnione do korzystania z biletów ulgowych,
- 3) osoby uprawnione do bezpłatnych przejazdów.

Ze względu na sposób rozliczeń za korzystanie z usług dokonuje się podziału na:

- 1) pasażerów korzystających z komunikacji miejskiej okazjonalnie, zazwyczaj na podstawie biletu jednorazowego,
- 2) pasażerów stałych (lojalnych klientów) kupujących zwykle bilety okresowe.

Tabela Nr 1

### Liczba mieszkańców Piły w latach lat 2006 – 2012

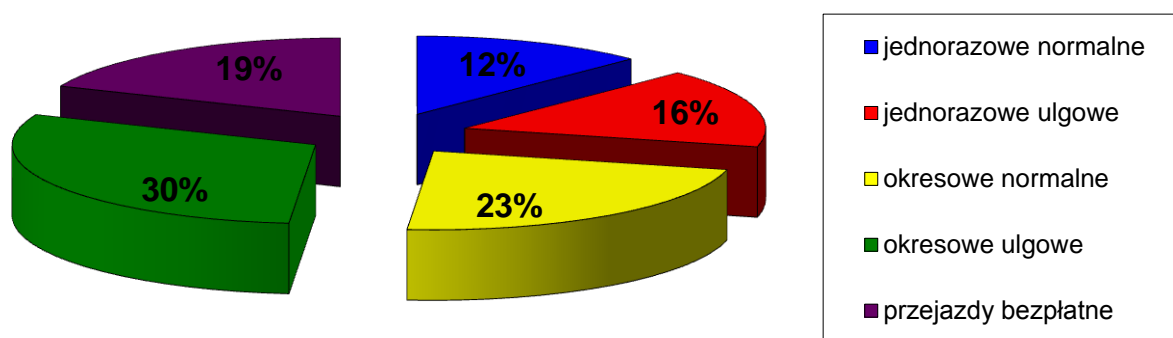
Wyszczególnienie (grupy ludności)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012 prognoza	procentowy wzrost/spadek liczby ludności - 2012 a 2006
między 0 a 4 lata	3 664	3 640	3 633	3 627	3 621	3 614	3 608	-2%
między 5 a 24 lata	20 116	19 622	18 985	18 348	17 712	17 075	16 438	-18%
między 25 a 70 lat	45 428	46 070	46 530	46 990	47 451	47 911	48 372	6%
powyżej 70 lat	5 512	5 698	5 867	6 036	6 205	6 374	6 542	19%
SUMA	74 720	75 030	75 015	75 001	74 989	74 974	74 960	+0,3%

Źródło WUS

Analizując prognozę liczby ludności w poszczególnych grupach wiekowych zaobserwować można niekorzystne zmiany demograficzne, szczególnie istotne dla komunikacji miejskiej w kontekście obowiązujących ulg i zwolnień z odpłatności za przejazdy:

- starzenie się społeczeństwa, przy jednoczesnym odpływie osób młodych,
- wzrost liczby osób powyżej 70 roku życia (w roku 2012 w stosunku do 2006 będzie ich o 19% więcej).

**Udział % pasażerów podróżujących na podstawie biletów miejskich jednorazowych, okresowych normalnych i ulgowych oraz bezpłatnie w roku 2011**



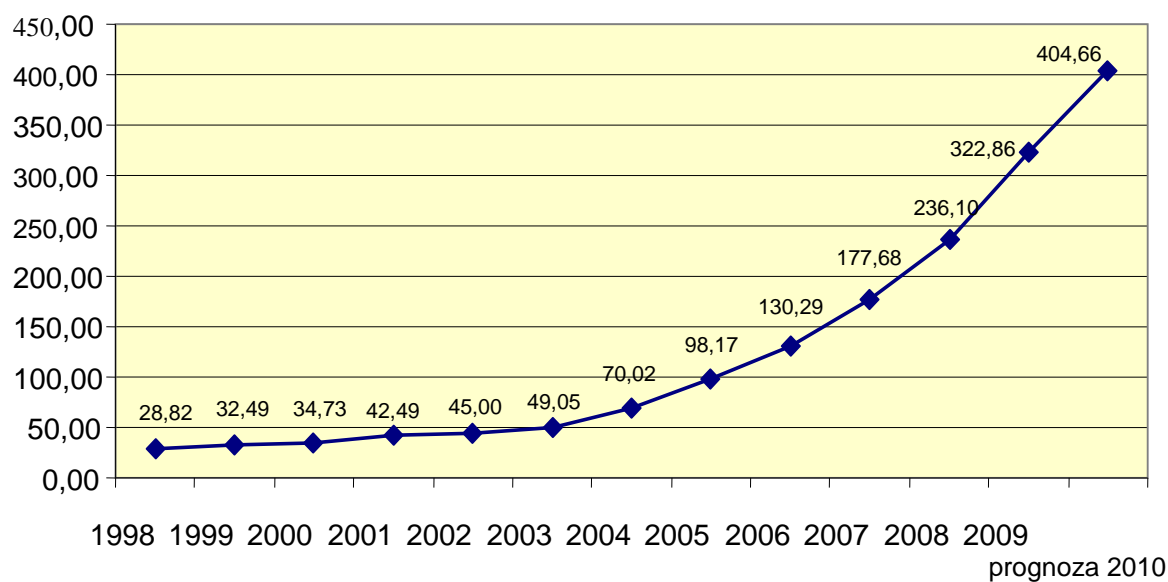
Źródło: informacje własne MZK Piła Sp. z o.o.

Na spadek liczby pasażerów korzystających z komunikacji miejskiej wpływ ma m.in.:

- dynamicznie rozwijająca się motoryzacja indywidualna (29 samochodów na 1000 mieszkańców w 1998 roku i 405 samochodów na 1000 mieszkańców w 2010 roku),
- warunki społeczno – gospodarcze miasta i regionu,
- niż demograficzny w szkołach (w roku szkolnym 2010/2011 nastąpił ok. 10% spadek liczby uczniów).



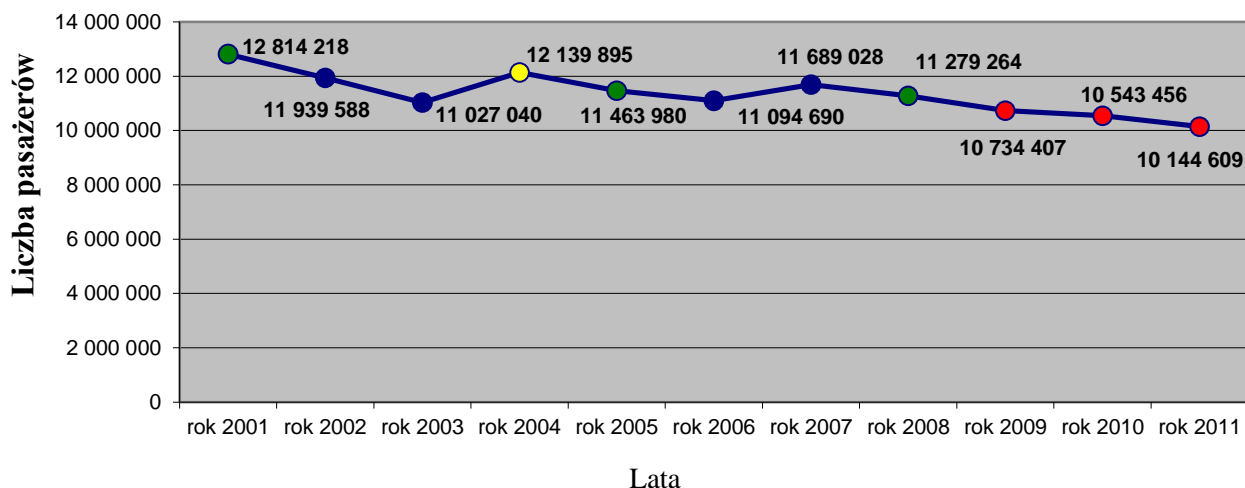
**Liczba samochodów osobowych w przeliczeniu na 1 tysiąc mieszkańców Piły  
w latach 1998 – 2010**



Obie przyczyny (spadek liczby mieszkańców oraz wzrost wskaźnika motoryzacji) w znaczący sposób oddziałują na liczbę osób korzystających z usług komunikacji miejskiej.

W latach 2001 - 2011 spadek ten wyniósł 21 %.

## Liczba pasażerów korzystających z usług MZK Piła Sp. z o.o. w latach 2001 – 2011



Źródło Informacje własne MZK Piła Sp. z o.o.

**d. Standardy jakościowe usług**

**Tabor**

**a. autobusy niskopodłogowe**

Rok	Udział taboru niskopodłogowego	Średni wiek pojazdów
1995	0%	8,3
2000	27%	7,6
2005	42%	8,4
2010	89%	6,7
2011	90 %	6,5

MZK posiada 44 autobusy, z czego 40 są niskopodłogowe, co stanowi ponad 90 % taboru.

Poprawę bezpieczeństwa pasażerów Spółka zapewnia dzięki wyposażeniu ponad 60% taboru w **system monitoringu**.

Komfort podróży, szczególnie w okresie letnim, poprawia **system klimatyzacji** znajdujący się w 13% taboru Spółki.

Nowe autobusy spełniają najwyższe proekologiczne **normy emisji spalin EURO 5**.

**Ponad 90% taboru MZK Piła Sp. z o.o. spełnia normy Unii Europejskiej.**

W związku z wdrażaniem przez Polskę dyrektyw Unii Europejskiej 1999/30/WE, 2000/96/WE oraz 2008/50/WE, które wprowadzają system kontroli i norm stężenia wybranych zanieczyszczeń w powietrzu, nasz kraj stoi przed poważnym wyzwaniem znacznego ograniczenia zanieczyszczeń powietrza, głównie pyłów, tlenków azotu i ozonu. Szczególnie trudna sytuacja występuje na obszarach miejskich, gdzie przekroczenia norm zanieczyszczeń powietrza są największe i najczęściej związane z wysoce rozproszoną emisją od transportu, dlatego też w miastach szczególną rolę w ograniczaniu zanieczyszczenia powietrza odgrywa transport publiczny, który w Polsce oparty jest głównie na przewozach autobusowych.

Największym atutem, w zakresie ochrony atmosfery, jest ich wykorzystanie w komunikacji publicznej do zbiorowego transportu pasażerów. 45 osób można przewieźć 30 samochodami osobowymi spalającymi łącznie średnio 180 litrów paliwa na 100 km. albo jednym autobusem miejskim zużywającym na tym samym dystansie od 30 – 40 litrów paliwa.

#### **b. Częstotliwość kursowania autobusów**

Wysoka częstotliwość kursowania autobusów to najważniejszy postulat przewoźny w ocenie pasażerów komunikacji miejskiej. Ale tylko synchronizacja rozkładów jazdy daje poprawę częstotliwości kursowania pojazdów na najważniejszych ciągach komunikacyjnych, przy zachowaniu stałej wielkości pracy przewoźnej i liczby zaangażowanego taboru. Unikalne opanowanie sztuki koordynacji przez pracowników MZK Piła Sp. z o.o. pozwala na optymalne zsynchronizowanie rozkładów jazdy. Częstotliwość linii priorytetowych w godzinach szczytu wynosi 15 - 19 minut, poza godzinami szczytu 20 minut.

#### **c. Punktualność**

Autobusy są wyposażone w system GPS, co pozwala śledzić ich ewentualne opóźnienia. Punktualność autobusów MZK Piła Sp. z o.o. jest wysoka (*90 % wszystkich kursów odbywa się zgodnie z rozkładem jazdy, z zachowaniem przyjętego przedziału tolerancji +/- 2 min od zaplanowanych godzin odjazdu*).

#### **d. Dostępność biletów**

Spółka ma 3 punkty sprzedaży biletów oraz Biuro Obsługi Klienta - obsługujące system biletu elektronicznego. 60% taboru jest wyposażone w mobilne automaty do sprzedaży biletów.

#### **e. Informacja dla pasażerów**

50% autobusów jest wyposażonych w system informacji głosowej, co stanowi znaczne ułatwienie dla osób niewidomych i słabo widzących. Każdy nowo zakupiony autobus jest wyposażony w taki system.

Autobusy posiadają system informacji wizualnej, informujący o kolejnych przystankach.

W siedzibie Spółki oraz w każdym punkcie sprzedaży są dostępne bezpłatne rozkłady jazdy wszystkich linii autobusowych.

#### **f. Pilska Karta Miejska**

System Pilskiej Karty Miejskiej, którego elementem jest bilet elektroniczny jest zaliczany do grupy nowoczesnych systemów realizowania transakcji finansowych, w tym pobierania opłat w komunikacji miejskiej. Pasażer ma możliwość doładowania karty w każdym momencie bez konieczności oczekiwania w kolejkach, załadowania elektronicznej portmonetki, odtworzenia stanu karty, nawet w przypadku jej zgubienia czy zniszczenia, co było niemożliwe w systemie biletu papierowego.

## **II. Katalog ulg i zwolnień z odpłatności za przejazdy środkami komunikacji miejskiej na terenie miasta Pily**

Zgodnie z Uchwałą Nr XXXIV/406/05 Rady Miasta Pily z dnia 31 maja 2005 r.( ze zmianami) w sprawie wysokości opłat za usługi przewozowe świadczone przez Miejski Zakład Komunikacji Spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością w Pile oraz przepisami szczególnymi przyznającymi określonym w prawie grupom społecznym katalog osób uprawnionych do przejazdów ulgowych i bezpłatnych jest następujący :

### **Do przejazdów bezpłatnych zgodnie z w/w Uchwałą uprawnieni są:**

1. Uczniowie szkół specjalnych, dziennych ośrodków rehabilitacji i ich opiekunowie
2. Inwalidzi zaliczani do kategorii o znacznym stopniu niepełnosprawności oraz niezdolności do samodzielnej egzystencji i ich przewodnicy
3. Osoby, które ukończyły 70 lat
4. Honorowi dawcy krwi I stopnia zrzeszeni w Zarządzie Okręgu PCK
5. Dzieci do lat 4

**Do przejazdów ulgowych (50%) uprawnieni są :**

1. Dzieci od 4 do 7 lat
2. Uczniowie szkół podstawowych, gimnazjów i szkół ponadgimnazjalnych – do lat 22
3. Emeryci i renciści oraz ich współmałżonkowie, na których emeryci i renciści otrzymują dodatki rodzinne.

Oprócz w/w przepisów gminnych obowiązują także przepisy szczególne (o randze ustawy) przyznające uprawnienia do ulg i zwolnień z odpłatności za przejazdy komunikacją miejską następującym grupom społecznym:

1. Posłom i senatorom (ulga 100%)
2. Inwalidom wojennym i wojskowym (ulga 100%)
3. Kombatantom (ulga 50%)
4. Studentom (ulga 50%)

### **III. Uzasadnienie do wniosku**

Realizacja usługi komunikacji miejskiej świadczonej na wysokim poziomie jakościowym wiąże się z rosnącym dynamicznie kosztem jej realizacji wynikającym głównie z drastycznego wzrostu ceny paliwa, którego Spółka zużywa ok. 1 milion litrów rocznie. Skutkiem odnowy taboru jest także wzrost kosztu amortyzacji.

Mając na uwadze fakt, że usługi komunikacji miejskiej należą do kategorii usług użyteczności publicznej Spółka prowadzi racjonalną i oszczędną gospodarkę starając zapewnić pasażerom bezpieczeństwo i komfort podróży.

Pomimo prowadzenia racjonalnego gospodarowania nie jest możliwe zrównoważenie rosnących kosztów usługi bez jednoczesnego pozyskania środków od pasażera oraz z budżetu miasta Piły.

Spółka realizując usługę komunikacji miejskiej świadczy usługi bez zysku, przeznaczając zyski osiągnięte na innych wykonywanych działalnościach na umniejszenie niedoboru z działalności podstawowej.

#### **a. Zakres rzeczowy usług planowanych do realizacji w 2012 r.**

Zgodnie z planem na rok 2012 MZK Piła Sp. z o.o. parametry rzeczowe planu przewozów są następujące:

- liczba linii autobusowych, na których wykonywane są usługi komunikacji miejskiej – 16 linii miejskich
- liczba wozów w inwentarzu – 44 autobusy
- liczba wozów w ruchu – 39 autobusów
- liczba kilometrów planowanych do wykonania na terenie miasta Piły – 2 689 637 wzkm
- planowana liczba pasażerów na rok 2012:
  - a. 2 861 600 pasażerów<sup>1</sup>, korzystających z komunikacji miejskiej na podstawie biletów jednorazowych,
  - b. 5 403 340 pasażerów, korzystających z komunikacji miejskiej na podstawie biletów okresowych
  - c. 1 872 835 pasażerów, uprawnionych do przejazdów bezpłatnych

#### **b. Charakterystyka najbardziej istotnych kosztów działalności komunikacyjnej**

Zgodnie ze sporządzonym przez Zarząd Spółki planem finansowo – rzeczowym na 2012 r. wzrost kosztów ogółem wyniesie 6,2% w porównaniu do przewidywanych kosztów roku 2011.

Najbardziej istotnymi kosztami działalności Spółki, związanymi z realizacją usług komunikacji miejskiej są:

**Amortyzacja** – wzrost o 7,7% w stosunku do kosztu roku 2011. Powodem jest oddanie do użytkowania 3 nowych autobusów Solaris Urbino, które zostały wprowadzone do ruchu w październiku i listopadzie 2011 r. Koszt amortyzacji od pozostałych składników majątkowych Spółki wynika z planu amortyzacji, który na rok 2012 nie zakłada zmiany stawek.

**Paliwo, oleje i smary** - wzrost o 11,4%. Powodem wzrostu jest istotny wzrost cen ON wynikający ze wzrostu akcyzy oraz istotnej wrażliwości ceny paliwa na wszelkie napięcia i niepewności na rynkach światowych. Spółka skalkulowała średnioroczną cenę netto ON na poziomie 4,30 zł/l. Podstawą tego szacunku jest dostępna wiedza i doświadczenie, lecz brak przewidywalności zachowań rynków może zweryfikować prognozy Spółki. Należy zaznaczyć, że wzrost ceny średniorocznej zaledwie o 0,10 zł skutkuje wzrostem kosztu Spółki o 100 tys. zł.

---

<sup>1</sup> Pasażerem jest każda osoba, która korzysta z przejazdu autobusem komunikacji miejskiej (1 pasażer = 1 przejazd).

*Wykres obrazujący wzrost ceny ON oraz kwoty kosztu ON zużytego do wykonania pracy przewozowej zawierają załączniki do opracowania.*

W styczniu 2010 roku cena paliwa wynosiła 3,12 zł netto /l ON w grudniu 2011 r. – 4,31 zł. Oznacza to, że w okresie dwóch lat wzrost ceny wyniósł 38%. Koszt ON w 2010 r. wyniósł 3.467 tys. zł, w 2011 wyniesie 4.119 tys. zł natomiast w roku 2012 szacowany jest na kwotę 4.588 tys. zł. Wzrost kosztów paliwa w skali każdego z roku wynosi ok. 600 tys. zł.

**Energie ( elektryczna, ciepła )** wzrost kosztów o 13,5% wiąże się z wprowadzoną podwyżką cen CO -10% oraz zapowiadaną podwyżką energii elektrycznej. Zużycie energii cieplnej w roku 2011 jest niższe niż zwyczajowo występujące w innych latach z uwagi na wysokie temperatury w listopadzie i na początku grudnia 2011 r.

**Wynagrodzenia** wzrost kosztów – o 3,9% wynika z faktu wprowadzenia podwyżek wynagrodzeń w roku 2011 począwszy od 1 marca 2011 r. Konsekwencją powyższego są skutki finansowe przechodzące na rok 2012.

W związku z rozwiązaniem umowy o świadczenie usług sprzątnia i mycia pojazdów z dotychczasowym wykonawcą Spółka wykonuje czynności siłami własnymi. Umowa o prace została zawarta z 7 osobami ( 6 etatów), koszty wynagrodzeń zostały wliczone do planu na 2012 r. Średnioroczna liczba etatów planowana na rok 2012 wynosi 161, w tym 101 etatów kierowców autobusów. Przeciętne wynagrodzenie w Spółce za okres I – XI 2011 wynosi zł 3.408,54 zł.

Wobec trudności w zrównoważeniu budżetu roku 2012 i zapowiedzi podniesienia stawki rentowej, Spółka nie zaplanowała podwyżek wynagrodzeń dla pracowników, Zarząd przedstawi zagadnienie pod obrady władz Spółki.

**Ubezpieczenia społeczne i narzuty na wynagrodzenia** wzrost o 16,8% . Przyczyną wzrostu kosztu planowanego jest:

- zapowiedziany przez Ministra Finansów wzrost składki rentowej opłacanej przez pracodawcę o 2% począwszy od lutego 2012 r. (skutek finansowy dla MZK – 126 tys. zł),
- wzrost kwoty funduszu płac, o którym mowa powyżej.

**Ubezpieczenia OC – wzrost o 31%.** Analiza rynku ubezpieczeniowego przeprowadzona przez brokera, z którym Spółka współpracuje wskazuje, że najtańszą ofertą jest oferta dotychczasowego ubezpieczyciela Spółki, która przewyższa koszt polisy z 2011 r. o 31%. Przyczyny tego stanu rzeczy nie leżą po stronie Spółki, gdyż istniejący koszt odszkodowań wypłaconych w ciężar polisy Spółki za okres I – X 2011 r. jest znacząco niższy od wartości składki zapłaconej przez MZK Piła Sp. z o. o.

**Pozostałe koszty** – przyjęte zostały na poziomie zbliżonym do wskaźnika wzrostu inflacji lub poniżej.

#### IV. Proponowany wariant wzrostu cen usług komunikacji miejskiej

Uwzględniając niezależny od Spółki wzrost kosztów świadczonej usługi oraz fakt, że cena aktualnie obowiązująca została wprowadzona Uchwałą Nr XLII/514/09 z dnia 15 grudnia 2009 r. Spółka przedkłada rekomendowany wariant wzrostu cen usług przewozowych zawarty w tabeli nr 2. Pozostałe opracowane przez Spółkę warianty podwyżki cen biletów znajdują się w załączniku do opracowania.

Tabela nr 2

##### Rekomendowany wzrost cen biletów na usługi przewozowe MZK Piła Sp. z o.o.

Rodzaj biletu	cena biletu aktualnie obowiązująca	cena proponowana	wzrost ceny w zł	wzrost ceny w %
1	2	3	4	5
<b><i>bilety jednorazowe normalne</i></b>				
bilet jednorazowy weekendowy	2	<b>2,3</b>	0,3	115,00%
bilet jednorazowy normalny	2,4	<b>2,7</b>	0,3	112,50%
<b><i>bilety jednorazowe ulgowe</i></b>				
bilet jednorazowy ulgowy weekendowy	1	<b>1,15</b>	0,15	115,00%
bilet jednorazowy ulgowy	1,2	<b>1,35</b>	0,15	112,50%
<b><i>bilety okresowe ulgowe</i></b>				
bilet 90 – dniowy ulgowy sieciowy	100	<b>120</b>	20	120,00%
bilet 15-dniowy sieciowy	22	<b>26</b>	4	118,18%
bilet 30-dniowy sieciowy	39	<b>47</b>	8	120,51%
bilet miesięczny sieciowy pn-pt	31	<b>37</b>	6	119,35%
bilet miesięczny sieciowy	39	<b>47</b>	8	120,51%



bilet trasowany pn - pt	28	<b>33</b>	5	117,86%
bilet miesięczny trasowany	34	<b>41</b>	7	120,59%
<b><i>bilety okresowe normalne</i></b>				
bilet 90- dniowy sieciowy	200	<b>240</b>	40	120,00%
bilet 15-dniowy sieciowy	44	<b>52</b>	8	118,18%
bilet 30-dniowy sieciowy	78	<b>94</b>	16	120,51%
bilet miesięczny sieciowy pn -pt	62	<b>74</b>	12	119,35%
bilet miesięczny sieciowy	78	<b>94</b>	16	120,51%
bilet trasowany pn - pt	56	<b>66</b>	10	117,86%
bilet miesięczny trasowany	68	<b>82</b>	14	120,59%
bilet miesięczny na okaziciela	110	<b>132</b>	22	120,00%

*Źródło : MZK Pila Sp. z o.o.*

## **V. Skutki finansowe podwyżki cen**

Ceny usług komunikacji miejskiej kształtowane są w taki sposób, aby realizowana została funkcja komunikacji miejskiej jako usługi użyteczności publicznej,

Przy zachowaniu wolumenu ulg i zwolnień z odpłatności oraz przy wzroście kosztów świadczonej usługi, o których mowa w pkt. 2 i 3 opracowania, nie jest możliwe zaproponowanie wariantu wzrostu cen usług, który mógłby spowodować zrównoważenie planowanych kosztów Spółki w 2012 r. przy zachowaniu kwoty rekompensaty w 2012 r. porównywalnej do wartości z 2011 r.

Wzrost cen usług powoduje jednoczesną korektę popytu szacowaną na ok. 2-4%<sup>2</sup> sprzedaży dla wariantu rekomendowanego, która zmniejsza liczbę klientów korzystających z usług przewozowych, korekta ta dotyczy zazwyczaj pasażerów kupujących bilety jednorazowe (opłacających wyższą cenę za przejazd niż klient kupujący bilet okresowy).

Uwzględniając trendy występujące na rynku pasażera komunikacji miejskiej w Pile skutek finansowy podwyżki cen szacowany jest w 2012 r. na kwotę 676 tys. zł netto.

Skutki finansowe pozostałych wariantów podwyżki znajdują się w załączniku do opracowania.

---

<sup>2</sup> Na podstawie A. Rudnicki. Jakość komunikacji miejskiej. Zeszyty Naukowo - Techniczne SITK w Krakowie. Kraków 1999, str. 235 – 254

## **ZAŁĄCZNIKI DO OPRACOWANIA**

### **Spis tabel**

1. Podstawowe wskaźniki planu rzeczowego.
2. Najważniejsze przychody i koszty Spółki związane z realizacją usługi przewozowej.
3. Struktura kosztów MZK Piła Sp. z o.o.
4. Zestawienie wariantów podwyżek cen biletów jednorazowych i okresowych.
5. Skutki finansowe możliwych kombinacji wariantów podwyżek cen biletów jednorazowych i okresowych.
6. Ceny usług przewozowych stosowane u innych przewoźników.
7. Zmiany cen hurtowych oleju napędowego w latach 2010 i 2011.
8. Wykaz taboru, którym MZK Piła Sp. z o. o. będzie realizować w 2012 r. usługi przewozowe.

**Załącznik nr 1  
do opracowania**

**Podstawowe wskaźniki planu rzeczowego na 2012 r.**

<b>l.p.</b>	<b>wyszczególnienie</b>	<b>wykonanie 2010 r.</b>	<b>przewidywane wykonanie 2011 r.</b>	<b>plan na 2012 r.</b>	<b>wskaźnik % 2012 / 2011</b>	<b>wskaźnik % 2012 / 2010</b>
<b>USŁUGI KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ NA TERENIE MIASTA PIŁA</b>						
1.	Wielkość pracy przewozowej (dane w wozokilometrach)	2 682 100	2 652 757	2 689 637	101,39	100,28
	liczba autobusów	46	45	44	97,78	95,65
	liczba linii autobusowych	16	16	16	100,00	100,00
	długość tras	74,98	74,98	79,00	105,36	105,36
	długość linii	270,68	270,68	275,00	101,60	101,60
2.	Sprzedż biletów (dane w sztukach)	3 162 673	3 014 218	2 926 123	97,08	92,52
	jednorazowe normalne	1 333 901	1 277 078	1 229 350	96,26	92,16
	jednorazowe ulgowe	1 763 212	1 672 447	1 632 250	97,60	92,57
	okresowe normalne	29 565	29 809	29 749	99,80	100,62
	okresowe ulgowe	35 995	34 884	34 774	99,68	96,61
3.	Liczba pasażerów	10 543 456	10 144 609	10 248 526	101,02	97,20
	na podstawie biletów jednorazowych	3 097 113	2 930 659	2 861 600	97,64	92,40
	na podstawie biletów okresowych	5 498 563	5 339 852	5 403 340	101,19	98,27
	przejazdy bezpłatne	1 947 780	1 874 098	1 983 586	105,84	101,84
4.	Udział pasażerów kupujących bilety jednorazowe w liczbie pasażerów ogółem	29,4%	28,9%	27,9%	96,65	95,05
5.	Udział pasażerów kupujących bilety okresowe w liczbie pasażerów ogółem	52,15%	52,64%	52,72%	100,16	101,10
6.	Udział pasażerów korzystających z przejazdów bezpłatnych w liczbie pasażerów ogółem	18,47%	18,47%	19,35%	104,77	104,77

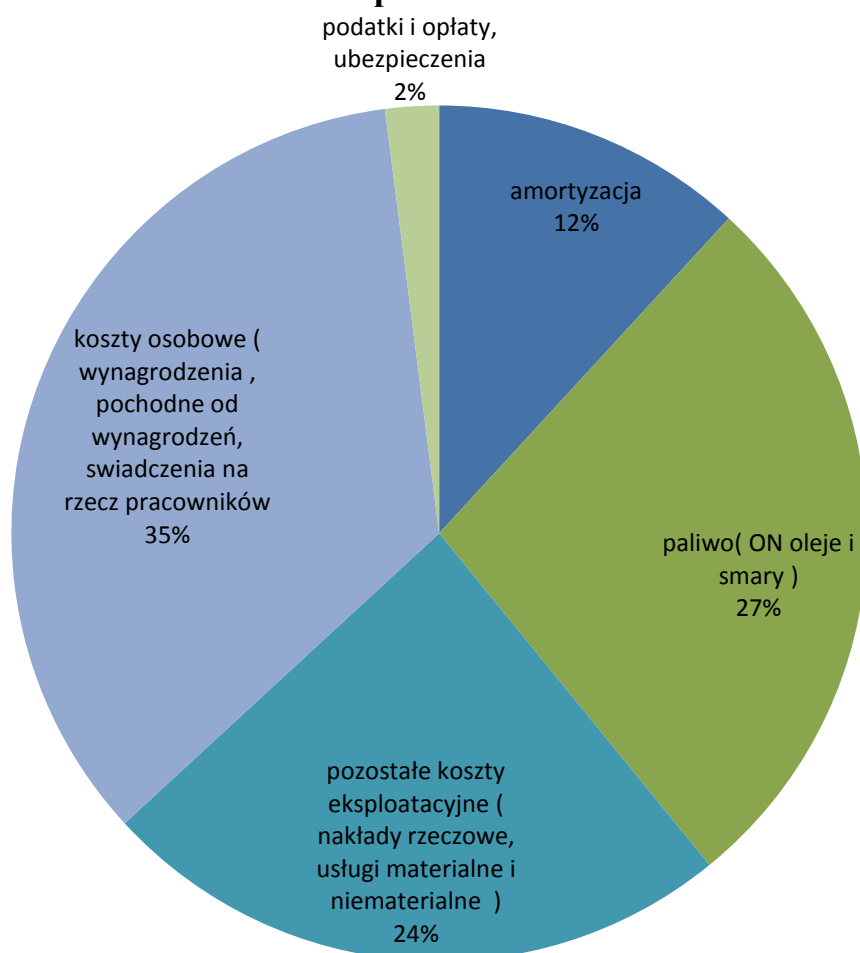
Źródło: dane MZK Piła Sp z  
o.o.

**Załącznik nr 2**  
**Najważniejsze przychody i koszty Spółki związane z realizacją usługi przewozowej**

Przychody	Wykonanie 2010	p.w 2011	p.w 2011/wykon 2010 w %	Plan 2012 ( nie uwzględnia przychodów z tyt. podwyżki ceny)	Plan 2012/p.w 2011 w %	Plan 2012/wykonanie 2010 w %	Plan 2012 minus p.w 2011 w zł
1	2	3	4	5	6	7	8
<b>sprzedaż biletów jednorazowych</b>	5 005 992	4 681 400	93,50%	4 603 700	98,30%	92,00%	-77 700
<b>sprzedaż biletów okresowych</b>	3 393 694	3 194 500	94,10%	3 261 800	102,10%	96,10%	67 300
koszty	Wykonanie 2010	p.w 2011	p.w 2011/wykon 2010 w %	Plan 2012	Plan 2012/p.w 2011 w %	Plan 2012/wykonanie 2010 w %	Plan 2012 minus p.w 2011 w zł
1	2	3	4	5	6	7	8
<b>Amortyzacja</b>	<b>2 049 290</b>	<b>2 040 100</b>	<b>99,60%</b>	<b>2 197 700</b>	<b>107,70%</b>	<b>107,20%</b>	<b>157 600</b>
							0
<b>Zużycie materiałów</b>	<b>7 012 144</b>	<b>7 710 000</b>	<b>110,00%</b>	<b>8 296 300</b>	<b>107,60%</b>	<b>118,30%</b>	<b>586 300</b>
w tym:							0
<b>zużycie paliwa</b>	<b>3 466 568</b>	<b>4 119 500</b>	<b>118,80%</b>	<b>4 588 000</b>	<b>111,40%</b>	<b>132,30%</b>	<b>468 500</b>

Źródło: dane MZK Piła Sp z o.o.

### Struktura kosztów działalności podstawowej MZK Piła Sp. z o.o. w roku 2011



**Zestawienie wariantów podwyżek cen biletów jednorazowych**

numer wariantu	średni wzrost ceny biletu jednorazowego	skutek finansowy podwyżki bez uwzględnienia spadku popytu ( w tys zł)	skutek finansowy uwzględniający spadek popytu i zmniejszenie przychodów netto ( w tys zł)	szacowany wzrost przychodów z podwyżki uwzględniający spadek popytu spowodowany wzrostem ceny	wskaźnik korekty wartości przychodów
wariant nr 1	8% ( cena biletu jednorazowego normalnego wzrasta z 2,40 zł na 2,60 zł)	252	nie jest zakładany spadek popytu związany z podwyżką cen	252	0,00%
wariant nr 2	12 % ( cena biletu jednorazowego normalnego wzrasta z 2,40 zł na 2,70 zł)	377	67	310	2,00%
wariant nr 3	16 % ( cena biletu jednorazowego normalnego wzrasta z 2,40 zł na 2,80 zł)	467	139	328	4,00%

**Zestawienie wariantów podwyżek cen biletów okresowych**

numer wariantu	średni wzrost ceny biletu okresowego	skutek finansowy podwyżki bez uwzględnienia spadku popytu ( w tys zł)	skutek finansowy uwzględniający spadek popytu i zmniejszenie przychodów netto	szacowany wzrost przychodów z podwyżki uwzględniający spadek popytu spowodowany wzrostem ceny	wskaźnik korekty wartości przychodów
wariant I	10% ( bilet miesięczny sieciowy wzrasta z 78 zł do 86 zł )	214	nie jest zakładany spadek popytu związany z podwyżką cen	214	0,00%
wariant II	15 % ( bilet miesięczny sieciowy wzrasta z 78 zł do 90 zł )	309	35	274	1,50%
wariant III	20% ( bilet miesięczny sieciowy wzrasta z 78 zł do 94 zł )	414	48	366	2,00%

**Załącznik nr 5 do opracowania**

Skutki finansowe możliwych kombinacji wariantów podwyżek cen biletów jednorazowych i okresowych ( w tys zł)

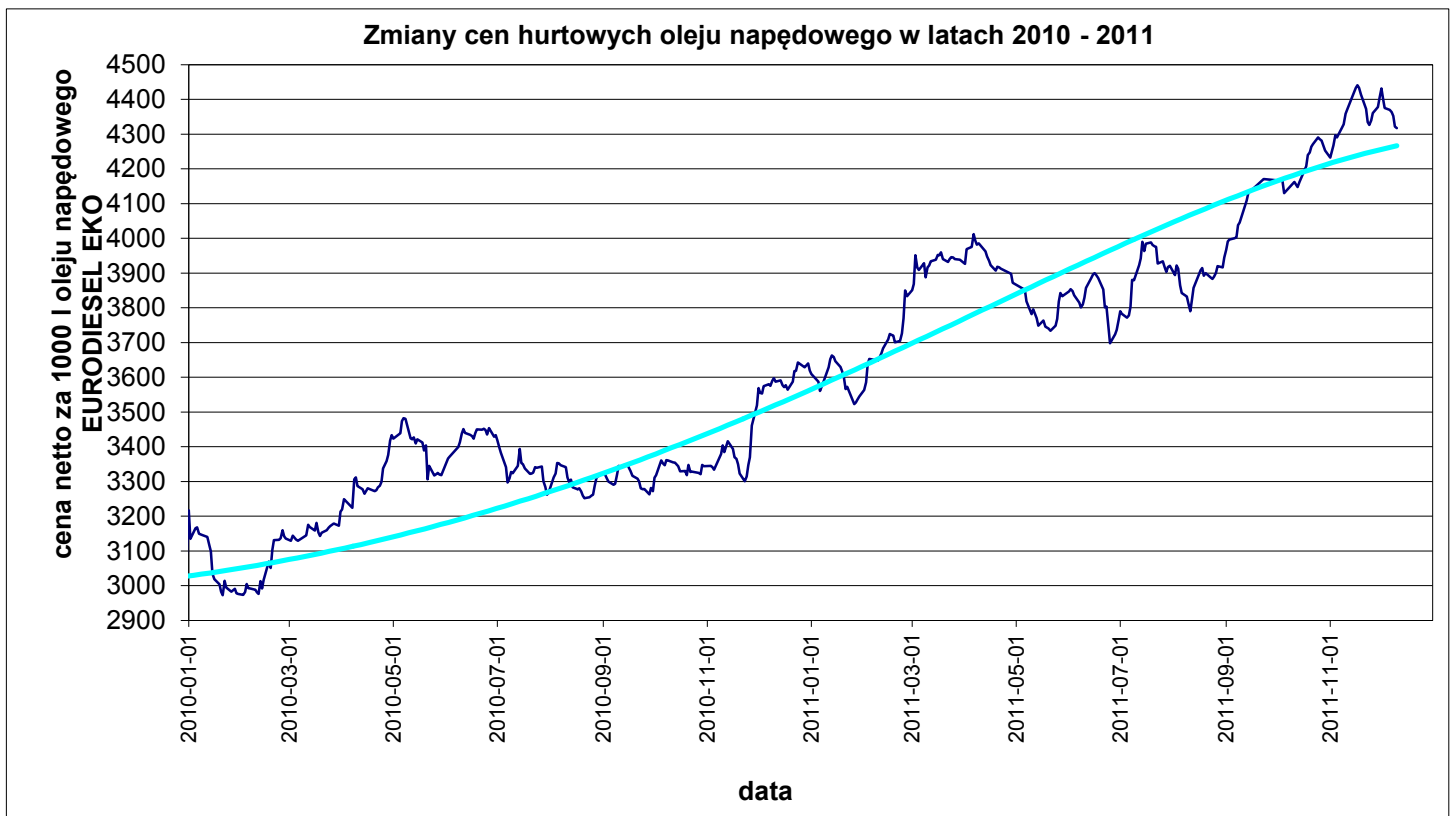
<b>bilety jednorazowe</b>				
	skutki finansowe możliwych kombinacji wariantów podwyżek biletów jednorazowych i okresowych ( w tys zł)	wariant 1 ( 2,60 zł )	wariant 2 ( 2,70 zł )	wariant 3 (2,80 zł )
<b>bilety okresowe</b>	wariant I ( 10%)	466	524	542
	wariant II ( 15%)	526	584	602
	wariant III ( 20%)	618	676	694



## Ceny usług przewozowych stosowane u innych przewoźników

Ceny biletów jednorazowych i miesięcznych normalnych w Wielkopolsce						Liczba biletów jednorazowych, która można kupić za cenę biletu sieciowego ( kol.6/kol.5)	praca przewozowa za 6 miesięcy 2011 r. w km	Dopłaty z Gmin za 6 miesięcy 2011 r.	Dopłata za 1 km
lp	miasto	data wprowadzenia	liczba mieszkańców	jednorazowy normalny	okresowy sieciowy				
	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Gniezno	21.06.2011	69 700	2,50	84	33,6	841 000	2 194 500	2,61
2	Kalisz	13.10.2011	107 900	2,40	100	42	1 740 000	6 052 000	3,48
3	Konin	1.01.2012	79 900	2,60	88	34	1 956 000	5 126 000	2,62
4	Leszno	1.05.2011	64 000	2,50	110	44	579 000	1 882 600	3,25
5	Ostrów Wlkp	1.08.2011	72 300	2,50	88	35,2	1 668 500	2 638 900	-
6	Poznań	19.04.2010	559 400	3,00	81	27	14 937 000	161 967 000	7,94
7	Piła	1.01.2010	74 600	2,40	78	32,5	1 384 000	2 771 000	2

Ceny biletów jednorazowych i miesięcznych normalnych w innych miastach						Liczba biletów jednorazowych, która można kupić za cenę biletu sieciowego ( kol.6/kol.5)	praca przewozowa za 6 miesięcy 2011 r. w km	Dopłaty z Gmin za 6 miesięcy 2011 r.	Dopłata za 1 km
lp	miasto	data wprowadzenia	liczba mieszkańców	jednorazowy normalny	okresowy sieciowy				
	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Gorzów Wlkp	25.03.2011	125 300	2,60	84	32	2 723 400	7 771 900	2,85
2	Grudziądz	1.02.2009	99 000	2,40	76	32	1 585 000	9 822 500	6,2
3	Inowrocław	1.05.2011	76 100	2,40	84	35	827 300	3 616 000	4,37
4	Koszalin	1.07.2011	107 300	2,60	90	35	b.d	3 050 000	b.d
5	Siedlce	1.01.2011	77 300	2,50	86	34	1 126 000	2 302 000	2,04
6	Stupsk	1.09.2011	97 200	2,50	74	30	1 511 000	10 217 000	6,76
7	Stargard Szcz	b.d	70 200	2,20	80	36	905 000	2 290 000	2,53
8	Szczecinek	26.03.2010	38 400	2,40	81	34	545 000	3 093 000	5,68
9	Zielona Góra	b.d.	117 400	2,40	76	32	2 243 000	9 700 000	4,32



Załącznik nr 8 do opracowania												
Wykaz taboru, którym MZK Pila Sp z o.o. będzie realizować w 2012 r. usługi przewozowe												
Lp.	Numer boczny	Marka	Typ pojazdu	Rok budowy	Wiek [lata]	przebieg [kilometry]	Typ silnika	Spełnienie normy EURO	Skrzynia	Układ podłogi	Pojemności długość / ilość miejsc pasażerów (siedzące/stojące)	Klimatyzacja
1	362	JELCZ	120M	2000	12	679 400					12 m /	
2	363	JELCZ	120M	2000	12	699 374				klasyczny	111 (34 / 77)	
3	364	JELCZ	120M	2000	12	728 430				wysoka		
4	361	JELCZ	M. 121MB	1997	15	1 029 386		EURO 2	aut. ZF		100 (34 / 66)	
5	354	NEOPLAN	N 4016	1998	14	713 327		EURO 2				
6	355	NEOPLAN	N 4016	1998	14	689 584		EURO 2	automat			
7	356	NEOPLAN	N 4016	1998	14	781 875	DAF	EURO 2	VOITH		12 m /	brak
8	357	NEOPLAN	N 4016	1998	14	610 880		EURO 2			106 (32 / 74)	
9	358	NEOPLAN	N 4016	1998	14	672 830		EURO 2				
10	359	NEOPLAN	N 4016	1998	14	686 206		EURO 2				
11	360	NEOPLAN	N 4016	1998	14	706 436		EURO 2				
12	375	NEOPLAN	N 4016	1997	15	924 927	MB	EURO 2	automat			
13	376	NEOPLAN	N 4016	1997	15	882 885	MB	EURO 2	ZF			
14	381	NEOPLAN	N 4016	1999	13	751 728	MAN	EURO 2				
15	372	SOLARIS	Urbino 10	2004	8	565 416	MAN	EURO 3	automat	całkowicie	10 m /	
16	373	SOLARIS	Urbino 10	2004	8	543 256	MAN	EURO 3	ZF	niskopodłogowy	87 (22 / 65)	
17	374	SOLARIS	Urbino 10	2004	8	574 708	MAN	EURO 3				
18	404	SOLARIS	Urbino 10	2011	1	8 428	CUMMINS	EEV				- st.kier.
19	377	SOLARIS	Urbino 12	2005	7	465 701	DAF	EURO 3	automat			
20	378	SOLARIS	Urbino 12	2006	6	379 129	DAF	EURO 4	VOITH			
21	379	SOLARIS	Urbino 12	2007	5	302 294	DAF	EURO 4				
22	380	SOLARIS	Urbino 12	2007	5	301 874	DAF	EURO 4				
23	382	SOLARIS	Urbino 12	2009	3	185 119	DAF	EURO 5				
24	383	SOLARIS	Urbino 12	2009	3	185 544	DAF	EURO 5			12 m /	
25	384	SOLARIS	Urbino 12	2009	3	184 272	DAF	EURO 5			100 (29 / 71)	
26	385	SOLARIS	Urbino 12	2009	3	178 468	DAF	EURO 5				
27	386	SOLARIS	Urbino 12	2009	3	180 436	DAF	EURO 5				
28	387	SOLARIS	Urbino 12	2009	3	172 319	DAF	EURO 5				stanowisko
29	388	SOLARIS	Urbino 12	2009	3	171 877	DAF	EURO 5				kierowcy
30	389	SOLARIS	Urbino 12	2009	3	169 885	DAF	EURO 5				
31	390	SOLARIS	Urbino 12	2010	2	122 441	DAF	EEV				
32	391	SOLARIS	Urbino 12	2010	2	122 309	DAF	EEV				
33	392	SOLARIS	Urbino 12	2010	2	129 621	DAF	EEV				
34	393	SOLARIS	Urbino 12	2010	2	134 721	DAF	EEV				
35	394	SOLARIS	Urbino 12	2010	2	132 942	DAF	EEV				
36	395	SOLARIS	Urbino 12	2010	2	132 321	DAF	EEV				
37	402	SOLARIS	Urbino 12	2011	1	9 899	DAF	EEV				
38	403	SOLARIS	Urbino 12	2011	1	11 080	DAF	EEV				
39	396	NEOPLAN	N4411	2002	10	550 082	MB	EURO 3	automat		10 m /	
40	397	NEOPLAN	N4411	2002	10	567 139	MB	EURO 3	ZF		65 (26 / 39)	
41	398	NEOPLAN	N4411	2002	10	570 495	MB	EURO 3		całkowicie		
42	399	NEOPLAN	N4411	2002	10	540 835	MB	EURO 3		niskopodłogowy		cały
43	400	NEOPLAN	N4411	2003	9	499 426	MB	EURO 3				pojazd
44	401	NEOPLAN	N4411	2003	9	477 808	MB	EURO 3				
					<b>średni wiek pojazdów:</b>	<b>7,6</b>						

**MIEJSKI ZAKŁAD KOMUNIKACJI  
SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ W PILE**

**MATERIAŁ UZUPEŁNIAJĄCY DO WPROWADZENIA  
DO ZMIANY TARYFY NA USŁUGI KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ  
W PILE**

PIŁA STYCZEŃ 2012

### **Realizacja usługi komunikacji miejskiej – korzyści i problemy**

MZK w Pile Sp. z o. o funkcjonuje w złożonym, zmiennym otoczeniu i jest uzależniony od czynników zewnętrznych ( paliwo, opony, części do autobusów, energia, podatki). Spółka ma bardzo małe możliwości zmniejszania kosztów wynikających ze zmiany w otoczeniu.

Nowoczesne autobusy zapewniają lepszą jakość życia mieszkańców, chronią środowisko, ale jednocześnie więcej kosztują i są droższe w eksploatacji.

Nowoczesny zespół napędowy – silnik z automatyczną skrzynią biegów zużywa dużo więcej droższego paliwa. Instalacje, urządzenia elektryczne i elektroniczne wymusiły nową technologię akumulatorów, w wyniku czego, są droższe akumulatory. Coraz droższe są opony a racjonalna gospodarka nimi nie niweluje skutki podwyżek cen. Podobna sytuacja występuje w całym segmencie części zamiennych.

Wzrost kosztów pracy wynikający ze wzrostu składki rentowej to także wynik zmiany w otoczeniu. Aby nie podnieść tego czynnika kosztowego spółka nie założyła na 2012 rok podwyżek wynagrodzeń. Jednak brak podwyżek przez wiele lat doprowadził w przeszłości do strajku.

Zmiana sytuacji rynkowej (wyższe dochody społeczeństwa w ostatnich latach, zwiększenie dostępności samochodów indywidualnych) spowodowała spadek popytu na przewozy pasażerskie.

Do najważniejszych celów podróży należą:

- dojazd do szkoły
- dojazd do pracy
- odwiedziny u znajomych
- rekreacja
- dojazd do sklepów na zakupy

Dojazdy do szkoły i do pracy mają największy wpływ na wielkość popytu. Podróże związane z zakupami około 90 % mieszkańców realizuje własnymi samochodami.

Rosnąca liczba samochodów osobowych radykalnie zmieniła podział zadań pomiędzy transportem zbiorowym a transportem indywidualnym.

Tendencja wzrostu przewozów pasażerskich realizowanych samochodami osobowymi wynika m.in. z indywidualnych aspiracji ludzkich posiadania własnego samochodu oraz wzrostu dostępności samochodów. Wskaźnik motoryzacji w Pile już w 2010 przekroczył 400 i jest wyższy niż w niektórych zamożniejszych miastach Unii Europejskiej (Kopenhaga, Zurich).

Wzrost udziału podróży samochodem prowadzi do pogorszenia warunków ruchu autobusów i wpływa nie tylko na prędkość i czas podróży, ale także na zużycie paliwa i powoduje wzrost kosztów eksploatacji.

Układ drogowy w Pile od lat się poprawia ( nowe ulice, mosty), ale każde nowe skrzyżowanie, nowa sygnalizacja świetlna to wyższe koszty eksploatacji.

### **Wzrost Kosztów Paliwa**

Trudności zrekompensowania nieprzewidzianego, dynamicznego wzrostu cen paliw w roku 2011 i dalszego planowanego ich wzrostu w roku 2012 stawiają Spółkę w bardzo trudnej sytuacji. Tymczasem Spółka realizuje zadanie własne Gminy.

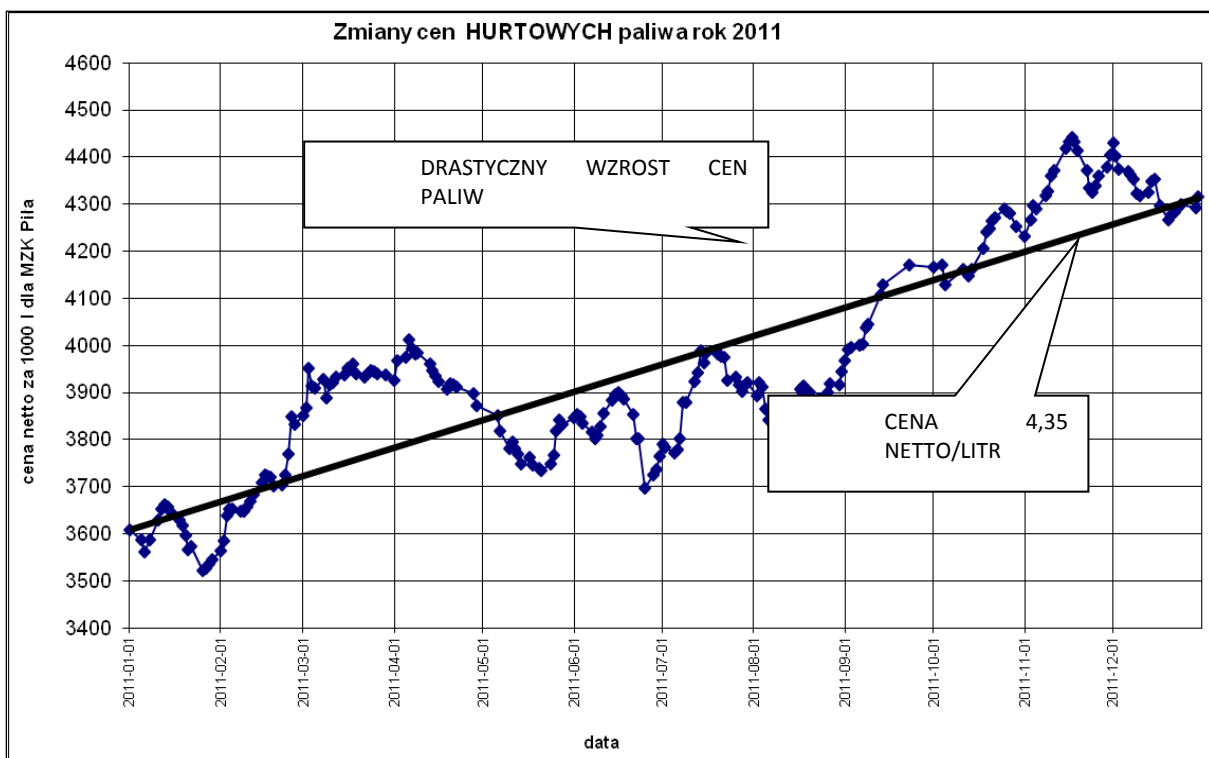
Wzrost kosztów paliwa wynikał z wcześniejszych zmian cen paliwa ( wprowadzenie opłaty produktowej, zwiększenie akcyzy, niepokoje na rynkach światowych ). Już od końca 2010 roku przez cały 2011 rok ceny paliwa zmieniały się tak dynamicznie ( ponad 100 razy), że trudno było to rejestrować. Przyjęta w 2010 roku do planu na 2011 rok średnioroczna cena paliwa 3,28 zł szybko została przekoczona i wyniosła 3,62 zł za litr.

W procesie planowania na rok 2012 przyjęto ( wrzesień 2011). cenę 4,30 zł. Miała to być średnioroczna cena, ale już w grudniu średnia cena staje się nieaktualna, a wyższej ceny nie można przyjąć, bo bardzo „podniesie” to stronę kosztów przy braku odpowiednich przychodów i braku pewności ich kształtowania w przyszłości. Tymczasem cena oleju napędowego jest kluczowym elementem wzrostu kosztów funkcjonowania Spółki.

Ostatnie 3 lata to dynamiczny okres wymiany taboru. Miejsce autobusów o konstrukcji z lat 70-tych XX w. zajęły autobusy nowej generacji wyposażone w automatyczne skrzynie biegów i o kilka procent wyższym eksploatacyjnym zużyciu paliwa, w tym 6 autobusów z klimatyzacją całego przedziału pasażerów. Z racji częstej wymiany powietrza w autobusie z powietrzem go otaczającym ( na każdym przystanku co 3÷4 minuty otwierane są drzwi), przy dużej kubaturze wnętrza pojazdu ( ponad 50m<sup>3</sup>) i w funkcji temperatur: wewnątrz – otoczenie, urządzenia te wykazują zapotrzebowanie na moc ruchu 20-40 kW. Dostarczenie tej mocy wymaga zwiększenia zużycia paliwa przez silnik autobusu, na poziomie nawet kilkunastu procent zużycia eksploatacyjnego ( 4÷6 l więcej na każde przejechane 100 km).

### **Ceny paliw.**

- Cena paliwa na początku 2010 roku wynosiła około 3,10 zł netto/litr,
- Cena paliwa na początku 2011 roku wynosiła 3,60 zł netto /litr,
- Do planu 2012 przyjęto średnią cenę paliwa na poziomie 4,30 zł netto /litr, ( cena oszacowana na podstawie trendu zmian cen paliw do sierpnia 2011 roku),
- W okresie od września do listopada 2011 nastąpił drastyczny wzrost cen paliwa osiągając poziom 4,44 zł netto/litr,
- Cena na koniec roku 2011 wynosiła 4,35 zł netto/litr,
- Drastyczny wzrost cen paliwa jaki miał miejsce od września – listopada 2011 roku spowodował, że cena przyjęta do planu 2012 jest niższa niż cena paliwa z końca roku 2011,
- Z uwagi na drastyczny wzrost cen paliw od września 2011 roku praktycznie zrezygnowano z zakupów oleju napędowego typu miejskiego, droższego o około 12 groszy netto/litr ( olej napędowy miejski Super zapewnia niższy poziom emisji substancji szkodliwych podczas spalania paliwa oraz bardzo dobre właściwości niskotemperaturowe, zapewniające bezpieczną eksploatację w temperaturach do -34 °C.



#### Działania zmierzające do obniżenia kosztów

Oszczędną, w niektórych przypadkach restrykcyjną polityką Spółki w zakresie kosztów przyniosła obniżkę kosztów w 2011 roku o 175 000 zł, a zmiana systemu liczenia dofinansowania dała skutek 520 000 zł.

#### Działania Spółki w 2011r. ( racjonalizatorskie i oszczędnościowe)

Działanie	Skutek finansowy
Zmiana systemu finansowania usług komunikacyjnych	Brak podatku VAT od kwoty otrzymywanej z budżetu gminy przeznaczonej na usługi komunikacji miejskiej- kwota podatku VAT od dofinansowania na 2012 r. 6.500.000 netto wynosi 520 tyś zł.
Wydłużenie czasu eksploatacji wyposażenia informatycznego, do zużycia fizycznego a nie moralnego	20 tyś rocznie
Przesunięcie w czasie remontu wężła sanitarnego	11 tyś rocznie
Odroczenie wykonania modernizacji warsztatu – brak kosztu inwestycji oraz kosztu bieżącego- wyposażenie	74 tyś zł ( koszt bieżący wyposażenie)
Zmniejszenie planowanych kosztów szkoleń ( projekt planu 90 tyś zł p.w. 25 tyś zł)	65 tyś zł
Niższe od wynikających z rozporządzenia Ministra Finansów stawki za korzystanie z pojazdów prywatnych do celów służbowych	5 tyś zł

Inne podejmowane działania to m.in. gospodarowanie ogumieniem oraz regeneracja części zamiennych.

#### Ogumienie

- Rocznie zużywane jest średnio około 120 opon
- W ramach racjonalizacji kosztów zużycia ogumienia opony poddawane są regeneracji ( koszt regeneracji jednej opony to około 490 zł netto),
- Podjęto zmianę producenta stosowanych opon ( przed rokiem 2000 jako podstawową stosowano markę Kormoran, do zeszłego roku Duplon, obecnie prowadzone są testy opon nowego producenta – producent chiński GT Radial,
- Obecnie prowadzone próby z oponami wielosezonowymi do komunikacji miejskiej (GT Radial) wykazują pozytywne rezultaty: ciągła praca w tym zakresie jest niezmiernie ważna, bowiem obok atrakcyjnej ceny produktu ( cena opony 860 zł netto/ oponę wobec ceny opon obecnie stosowanych 1086 zł netto/oponę) decydujący jest poziom bezpieczeństwa i jakości jaki zapewnia opona

W roku 2011 dokonywano zmian w ofercie przewozowej, przyjęto plan optymalizacji na rok 2012.

Spółka prowadzi systematyczny monitoring napełniania autobusów i zmian układu drogowego oraz rozwoju miasta. Mając na celu utrzymanie wysokiego poziomu świadczenia usług wprowadza modyfikacje istniejącej oferty przewozowej, które racjonalizują koszty spółki. Jednak tylko radykalne zmiany w postaci likwidacji autobusów i etatów mogą dać korzyści finansowe niwelujące skutki wzoru kosztów.

#### 1. Zmiany dokonane w 2011r.

- **w grudniu 2010r.** likwidacja wybranych wjazdów autobusów linii nr 2 w ul. Wałęcką w soboty- oszczędność 1536 km rocznie;

- **w grudniu 2010r.** likwidacja kursów autobusów linii nr 17 w soboty do Motylewa, (obsługę osiedla Motylewo przejęły autobusy linii nr 2 z uwagi na efektywne wykorzystanie czasu pracy kierowców) i skrócenie wybranych kursów autobusów linii nr 17 w dni powszednie do Pl. Zwycięstwa (kurs o najmniejszym obciążeniu na odcinku trasy Walki Młodych- Al. Piastów) – oszczędność 12688 km rocznie i 0,33 etatu kierowcy;

- **w marcu 2011r.** optymalizacja oferty przewozowej do Zamiejscowego Ośrodka Dydaktycznego UAM w Pile( zastąpienie linii nr 18 wybranymi kursami autobusów linii nr 4) oszczędność 36 000 km rocznie i 1 etat kierowcy

- **w kwietniu 2011r.** optymalizacja oferty przewozowej linii nr 50 – oszczędność 37 344 km rocznie i 2 x 0, 5 etatu kierowcy;

- **w wrześniu 2011r.** likwidacja kursów autobusów linii nr 0 o najmniejszym napełnieniu – oszczędność 12300 km rocznie i 0, 86 etatu kierowcy;

- **w październiku 2011r.** wprowadzony został dodatkowy przystanek na ul. Andersa dla autobusów linii nr 1, 10 i 15. Wydłużenie czasu przejazdów na w/w liniach nie spowodowało dodatkowych kosztów w postaci dłuższego czasu pracy kierowcy.

Zmianę wprowadzono w oparciu o zwiększenie efektywności czasu pracy kierowców, ale zainteresowanie pasażerów oraz ruch drogowy i zapisy ustawy o czasie pracy kierowcy wymuszają zmiany w drugim kierunku.



## **2. Zmiany planowane do wprowadzenia w 2012r.**

- **w styczniu 2012r.** racjonalizacja oferty przewozowej linii nr 6 w niedziele i święta z uwagi na niski popyt na usługę – oszczędność 2 151, 6 km rocznie;
- **w lutym 2012r.** planowana optymalizacja trasy wybranych kursów autobusów linii nr 9 na odcinku Działki Zalesie – Dolaszewo 4 272 km rocznie;
- w II połowie 2012r. na podstawie badania napętnienia pojazdów planowane są ograniczenia liczby wykonywanych km na liniach nr 0, 10 i 11

## **3. Zmiany oferty przewozowej uwzględniające rozwój miasta, ale powodujące wzrost kosztów**

- ze względu na przeprowadzone w listopadzie 2011r. badania natężenia ruchu, w listopadzie 2011r. planowane jest wydłużenie czasu przejazdu dla wybranych linii autobusowych 5, 11 i 16. Wyżej wymieniona zmiana spowoduje konieczność wprowadzenia dodatkowego autobusu do obsługi linii priorytetowej nr 5
- w 2012r. w raz z rozwojem osiedla K3 planowane jest wydłużenie trasy autobusów linii priorytetowej nr 3 dla ul. Miłej, co wpłynie na wprowadzenie dodatkowego autobusu do obsługi tej linii, aby zachować dotychczasową częstotliwość na tej linii
- przygotowanie projektu zmian układu komunikacyjnego na rok 2013 w rejonie ul. 14 Lutego, 11 Listopada i ul. Piłsudskiego spowodowany przebudową układu drogowego w centrum miasta (linie NR 0,1,4,5,15);

## **Wnioski końcowe**

W 2009 roku Spółka występowała o nieduże zmiany cen. Przy braku akceptacji zmian, mimo wzrastających cen w otoczeniu, Spółka przeprowadzała optymalizację układu komunikacyjnego oraz racjonalizację kosztów. Jednakże czynione działania nie były i nie są w stanie wygenerować większego skutku finansowego, z uwagi na zmniejszającą się liczbę pasażerów ogółem w tym w szczególności korzystających z biletów normalnych, przy wzrastającej liczbie przejazdów bezpłatnych.

Zarejestrowana miesięczna liczba osób korzystających z komunikacji miejskiej jest – w odniesieniu do innych miast - niska (poniżej 11 przejazdów wykonywanych miesięcznie przez statystycznego mieszkańca). W skali miesiąca autobusy przewożą przeciętnie 3,5 pasażera w przeliczeniu na wozokilometr.

Spadek liczby pasażerów nie wynika z wolno zmieniających się cen biletów (w przeszłości wzrost cen o kilka groszy w cenie biletu okresowego był prawie niezauważalny), ale jest efektem korzystania z samochodu osobowego.

Wzrost cen biletów wynika głównie z konieczności pokrycia dochodami stałego wzrostu kosztów komunikacji (w tym szczególnie dotkliwego wzrostu cen paliwa) i przy utrzymującym się, a nawet mimo zwiększającego się poziomowi subwencjonowania usług.

### **Załączniki**

1. Informacja dotycząca ceny ON oraz planowanej kwoty kosztów na 2011 i 2012
2. Główne przesłanki proponowanego wzrostu cen biletów
3. Zestawienie różnic w cenach wybranych części zamiennych nowych i regenerowanych
4. Zużycie podstawowych materiałów do obsługi i napraw pojazdów
5. Przychody netto w poszczególnych kwartałach roku 2010 i 2011, według rodzajów biletów
6. Tabele autorstwa F5 Consulting:
  - a. „Brak pozyskanych środków w postaci dopłat z Gminy Piła lub podwyższania cen biletów”
  - b. „Liczba pasażerów komunikacji miejskiej ulega obniżeniu. Istnieje słaba korelacja pomiędzy wzrostem cen biletów a spadkiem liczby pasażerów. Przy spadku cen liczba pasażerów nie wzrasta”
  - c. Obniżenie jakości usług będzie prowadziło do dalszego zmniejszania liczby osób korzystających z komunikacji miejskiej

## Informacja dotycząca ceny ON oraz planowanej kwoty kosztów na 2011 i 2012

rok 2011

źródło informacji dla Gminy Piła	cena ON netto					koszt ON				
	średnioroczna wykonana cena ON netto w 2010 r	prognozowana średnioroczna cena netto ON	średnioroczna wykonana cena ON (rok 2011)	planowany wzrost ceny netto	osiągnięty wzrost ceny 2011 w porównaniu do 2010	koszt 2010 r.	planowany na 2011 koszt paliwa netto	koszt wykonany netto 2011 r (p.w)	planowany na 2011 r wzrost kosztu ON w zł	osiągnięty wzrost kosztu ON ( p.w 2011 minus wykon 2010
pismo z 14 października 2010 znak DE 2599/2010	3,28	3,62	3,96	110,4%	120,7%	3 466 568	3 710 497	4 119 500	243 929	652 932
pismo Z dnia 2 marca 2011 DE 1050/2011										
plan finansowy rzeczowy Spółki na 2011 r. strona 6										

cena obowiązująca na rynku w momencie planowania ceny na 2011 r - **3,20 - 3,25 zł netto**średnioroczna cena przyjęta do planowania - **3,62 zł netto**miesiąc roku 2011, kiedy została osiągnięta zaplanowana cena średnioroczna - I 2011, w okresie od września 2010 do I 2011 wzrost ceny 13% ( z 3,20 na **3,62**)

rok 2012

źródło informacji dla Gminy Piła	cena ON netto			koszt ON		
	średnioroczna wykonana cena ON netto w 2011 r	prognozowana średnioroczna cena netto ON	planowany wzrost ceny netto w %	koszt 2011 r.	planowany na 2012 koszt paliwa netto	planowany na 2012 r wzrost kosztu ON w zł
pismo z dnia 29 września 2011 DE 2912/2011	3,96	4,3	108,6%	4 119 500	4 588 000	468 500

cena obowiązująca na rynku w momencie planowania ceny na 2012 r - **3,84 zł netto**średnioroczna cena przyjęta do planowania - **4,30 zł netto**cena 4,30 została osiągnięta na rynku 15 listopada 2011 r kiedy nastąpił **drastyczny wzrost ceny z 4,10 na 4,41 zł** za litr ON) w grudniu 2011 r. cena ustabilizowała się na poziomie 4,35 zł netto

## GŁÓWNE PRZESŁANKI PROPONOWANEGO WZROSTU CEN BILETÓW



- **Wzrost kosztów paliwa**
  - Dramatyczny wzrost cen paliwa
- **Wzrost podatku VAT na usługi z 7% do 8%**
- **Wzrost kosztów energii**
- **Wzrost kosztów ubezpieczenia społecznego**
  - Wzrost składki rentowej
- **Wzrost kosztów ubezpieczenia OC**

- **Wymiana taboru na autobusy nowoczesne, bardziej komfortowe**
  - powoduje wyższe jednostkowe zużycie paliwa (automatyczna skrzynia biegów, klimatyzacja)
  - w zamian – korzystniejsze parametry związane z ochroną środowiska (niższe zadymianie i hałas, ograniczenie emisji szkodliwych zanieczyszczeń do atmosfery)
- **Wzrost kosztów eksploatacyjnych**
- **Wzrost kosztów amortyzacji**
- **Wzrost kosztów wynikających z zainstalowania i utrzymania automatów biletowych i biletu elektronicznego**

- **Zmiany demograficzne powodują:**
  - wzrost liczby osób powyżej 70 roku życia (uprawnieni do przejazdów bezpłatnych)
- **Dynamiczny rozwój motoryzacji indywidualnej**

- **Wzrost liczby skrzyżowań z sygnalizacją świetlną**
  - powoduje więcej zatrzymań („ruszeń”) i oczekiwania na przejazd, co prowadzi do: spadku prędkości eksploatacyjnej, większego zużycia paliwa, zwiększenia pracy kierowcy
- **Nowe przystanki autobusowe, ze skutkami jak w/w**
- **Lepsze warunki dla samochodu osobowego**

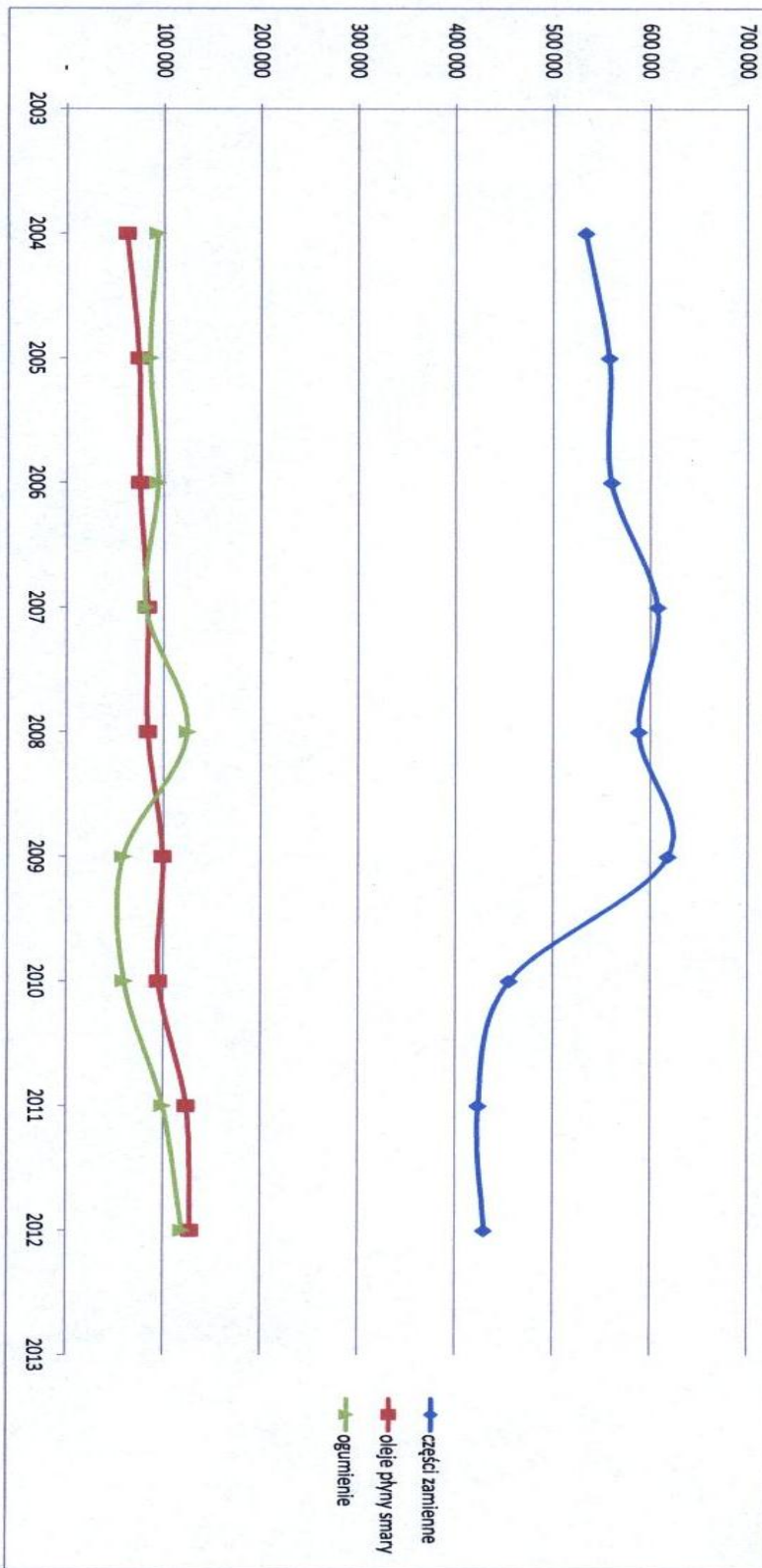
**Zestawienie różnic w cenach wybranych części zamiennych nowych i regenerowanych**

Lp.	Nazwa części	Liczba części	Część nowa		Część regenerowana		Oszczędności
			Cena	Wartość	Cena	Wartość	
1	Chłodnica N4016	5	2 700	13 500	1 055	5 276	8 224
2	Zbiornik wyrównawczy	2	495	990	100	200	790
3	Piasta koła	3	2 300	6 900	648	1 944	4 956
4	Tarcza koła	10	335	3 350	150	1 501	1 849
5	Zacisk h-ca przód	18	1 950	35 100	800	14 402	20 698
6	Zacisk h-ca tył	2	2 393	4 786	800	1 600	3 186
7	Wspornik osi	2	1 650	3 300	438	876	2 424
8	Drażek reakcyjny TV	12	2 704	32 448	380	4 561	27 887
9	Końcówka drażka	15	635	9 525	200	3 002	6 524
10	Dmuchawa K3	1	1 303	1 303	209	209	1 094
11	Dmuchawa szyby	2	1 153	2 306	160	320	1 986
12	Silnik nagrzewnicy	2	315	630	50	100	530
13	Nagrzewnica fronbox	1	610	610	200	200	410
14	Alternator	4	1 620	6 480	398	1 592	4 888
15	Rozrusznik	4	1 812	7 250	420	1 680	5 569
16	Docisk sprzęgła	6	920	5 520	380	2 281	3 239
17	Alternator	5	1 650	8 250	450	2 251	6 000
				142 248		41 996	100 252

Załącznik nr 4

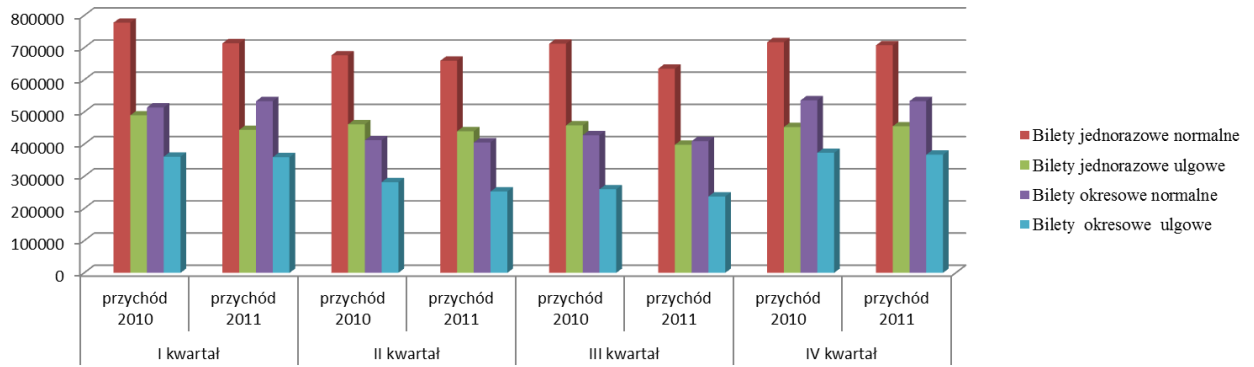
Zużycie podstawowych materiałów do obsługi i napraw pojazdów

Koszty	wykonanie										przew.		plan	
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2010	2011	2012	2013
części zamienne	533 953	558 177	560 496	607 709	588 562	618 301	455 471	424 000	430 000					
oleje płynny smary	61 886	74 321	75 284	83 425	83 873	99 413	94 997	124 000	128 000					
ogumienie	93 369	85 990	94 084	81 729	124 750	58 679	59 808	100 000	120 000					

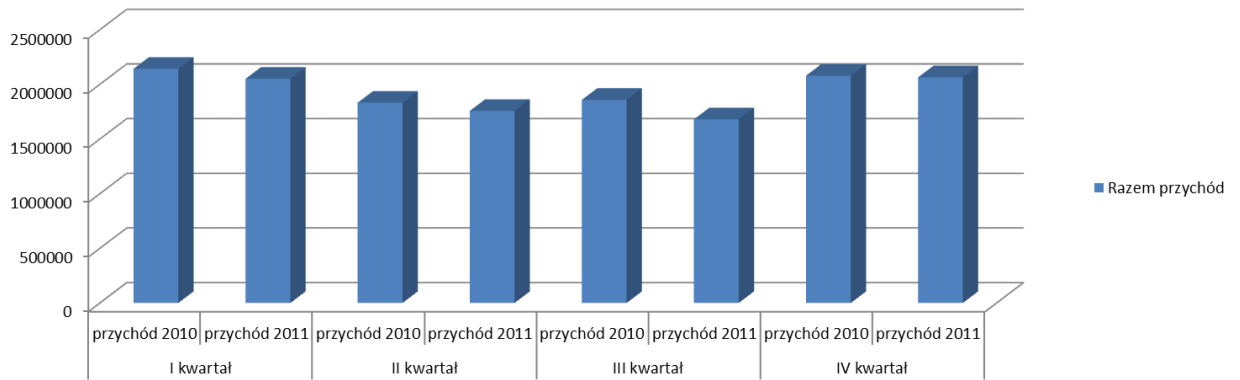


**Załącznik nr 5**

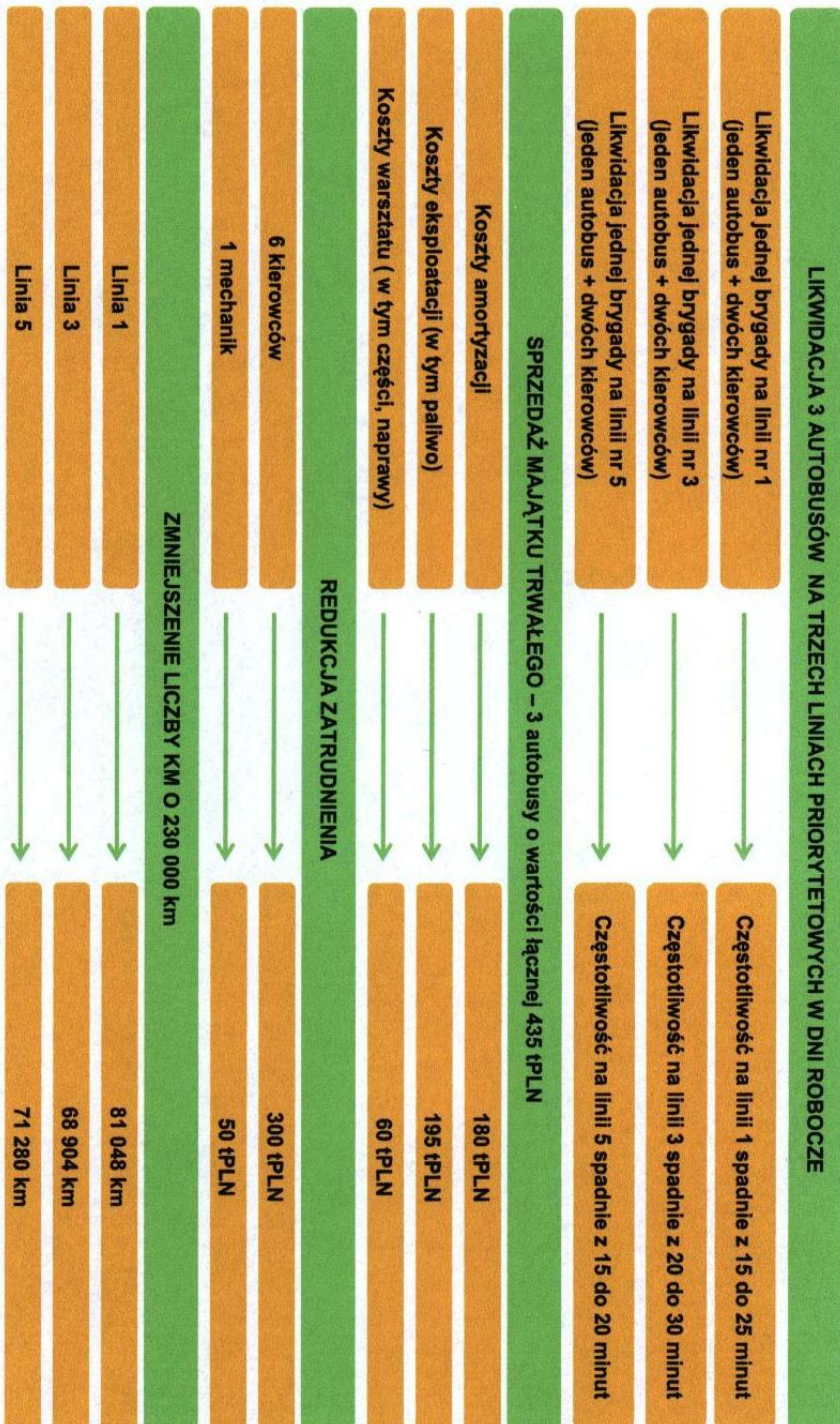
**Przychody netto w poszczególnych kwartałach roku 2010 i 2011 wg rodzajów biletów**



**Przychody netto w poszczególnych kwartałach roku 2010 i 2011**



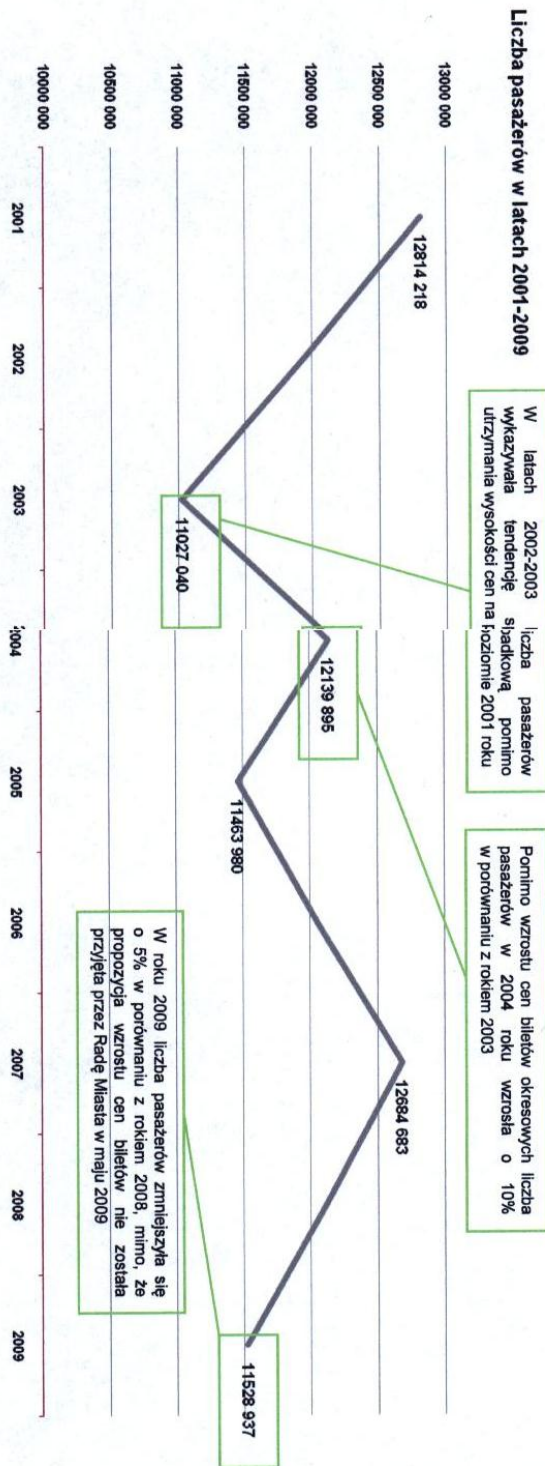
### Brak pozyskanych środków w postaci dopłat z Gminy Piła lub podwyższenia cen biletów





Tendencje rynkowe

**Liczba pasażerów komunikacji miejskiej ulega obniżeniu. Istnieje słaba korelacja pomiędzy wzrostem cen biletów a spadkiem liczby pasażerów. Przy spadku cen liczba pasażerów nie wzrasta.**



Źródło: Informacje za Spółki



fsk consulting

**Obniżenie jakości usług będzie prowadziło do dalszego zmniejszania liczby osób korzystających z komunikacji miejskiej.**

Załącznik 6c

