



Sprawozdanie z działalności Miejskiego Zakładu Komunikacji w Stargardzie Szczecińskim w 2006 r.

Zakres informacji:

- charakterystyka zakładu
- informacja z wykonania planu finansowego w 2006r.
 - ✓ 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 1990r. o samorządzie gminnym /Dz. U. Nr 142, poz. 1591, z 2001r. z późniejszymi zmianami/, jako zaspakajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty samorządowej w zakresie lokalnego 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 miasta Stargardu Szczecińskiego, koszty i inne obciążenia, stan środków obrotowych, stan należności i zobowiązań na początek i koniec okresu i rozliczenia z budżetem.

Działalność gospodarcza 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 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 w zakresie przewidzianym tą regulacją prawną dla jednostek organizacyjnych samorządu gminnego, oraz przepis szczególny tj. Ustawa o czasie pracy kierowców (Dz. U. nr 92, poz. 879 z 16 kwietnia 2004r.).

Zakład tworzy odpis na Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych zgodnie z Ustawą z dnia 04 marca 2004r. 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

- Ludność miasta Stargardu Szczecińskiego(*tys. osób*) ~ **71,0**
(wg danych o zameldowaniu na dzień 31.12.2006r.)
- Ludność zamieszkująca obszar działania MZK
(miasto Stargard + 21 miejscowości) (*tys. osób*) -ok. **80,0**
- Ilość linii komunikacyjnych (*szt.*) - **18**
- w tym miejsko-gminnych - **7**
- Długość tras linii komunikacyjnych ogółem (*km*) - **96,9**
- w tym na obszarze gmin - **51,7**
- Długość linii komunikacyjnych ogółem (*km*) - **200,5**
- w tym na obszarze gmin - **62,4**
- Średnia prędkość eksploatacyjna (*km/godz.*) - **18,52**
- Liczba autobusów ogółem
/wg stanu na 31.12.2006r/ (*szt.*) - **38**
- maksymalna liczba autobusów ekspediowanych
na linie w godz. szczytów przewozowych (*szt.*) - **27**
- Wskaźnik wykorzystania taboru (%) - **76,16**
- Pojemność autobusów mierzona ilością
miejsc pasażerskich (*szt.*) - **4491**
- w tym autobusy niskowejsciowe - **2151**
- Liczba przewiezionych pasażerów (*mln*) - ok. **8,82**
- Praca przewozowa taboru – liczba (*wozokm.*) - **1768494**
w tym:
- przewozy okazjonalne - **4304**
- przewozy osób niepełnosprawnych (Volkswagen) - **27215**
- przewozy na dodatkowych kursach do Morzyczyna
w okresie wakacji szkolnych - **3488**
- Uśrednione zużycie paliwa na
100 km przebiegu statystycznego autobusu (*l/100km*) - **33,85**
- Zatrudnienie ogółem (*etaty/osób*) **134,75/136**
- w tym kierowcy - **68/68**

***Informacja z wykonania planu finansowego za okres
od początku roku do 31.12.2006 r.***

Wyszczególnienie	Przychody w zł	
	Plan	Wykonanie
I. Przychody ogółem:	9 233 897	8 895 679
1. § 2650 Dotacja przedmiotowa z budżetu miasta	3 360 000 (brutto)	3 360 000 (brutto) 3 140 187 (netto)
2. § 0830 Wpływy z usług	5 803 897	5 659 865
w tym:		
~ przychody ze sprzedaży biletów,		5 322 724
- w tym z opłat dodatkowych		95 847
(za jazdę bez biletu),		
~ za przewozy osób niepełnosprawnych,		5 972
~ za usługi z przewozów okazjonalnych,		19 356
~ z opłat za sprzątanie infrastruktury		70 935
przystankowej,		
~ z opłat za usługi reklamy,		87 212
~ przychody ze sprzedaży usług serwisowych,		153 666
3. Pozostałe przychody finansowe (odsetki)		14 922
4. § 0970 Wpływy z różnych dochodów	70 000	80 705
w tym:		
- odszkodowania od ubezpieczyciela mienia		63 225
- wynagrodzenie płatnika składek ZUS		1 150
- pozostałe przychody operacyjne		16 330

Wyszczególnienie	Koszty i inne obciążenia w zł	
	Plan	Wykonanie
II. Rozchody ogółem:	9 233 897	8 955 365
1. Koszty wg. podziałki klasyfikacji budżetowej	9 233 897	8 948 313
§ 3020 Wydatki osobowe nie zaliczone do wynagrodzeń: - świadczenia rzeczowe wynikające z przepisów BHP (mleko, napoje chłodzące, mydło itp.) - ekwiwalent za używanie własnego obuwia i odzieży, oraz za pranie, - zakup odzieży dla kierowców, - zakup posiłków regeneracyjnych,	29 100	31 662 7 789 20 519 2 632 722
§ 3050 Zasądzone renty	8 120	8120
§ 4010, 4040, 4110, 4120 - Wynagrodzenia osobowe pracowników plus pochodne (razem).	6 100 800	6 035 772
§ 4140 Wpłaty na PFRON.	54 000	54 647
§ 4170 Wynagrodzenia bezosobowe	6 000	5 952
§ 4210 Zakup materiałów i wyposażenia w tym: - paliw silnikowych i olejów smarnych, - ogumienia, - pozostałych części zamiennych, - znaczków poczt., sądowych, skarbowych - mat. bezpośredniego użytkowania,	2 249 720	2 247 555 1 796 079 41 090 363 089 2 391 44 906
§ 4260 Zakup energii i wody w tym: - elektrycznej, - ciepłej, - wody.	82 000	80 785 35 397 36 778 8 610
§ Zakup usług remontowych	21 000	22 201

§ 4280 Zakup usług zdrowotnych.	8 500	7 882
§ 4300 Zakup pozostałych usług.	156 500	160 148
<ul style="list-style-type: none"> - koszty i prowizje bankowe, - inkaso utargów, - ochrona mienia i monitorowanie, - usługi poczt., telefoniczne, transportowe, pralnicze, - wywóz nieczystości, - obsługa informatyczna, - opłaty radiowe i TV, używanie częstotliwości fal radiowych, - obsługa prawna - przegląd tech. samoch., zakup tablic, - szkolenie pracowników, - pozostałe usługi (czynsz dzierżawny i opłaty za dozór techn., ogłoszenia prasowe, ekspertyzy, konserwacje i inne). 		10 936 9 241 32 010 24 675 1 122 12 310 1 274 6 000 15 858 9 130 37 592
§ 4350 Opłaty za usługi internetowe	1 750	1 721
§ 4410 Podróże służbowe krajowe.	5 500	5 234
§ 4430 Różne opłaty i składki · (w tym VAT od dotacji 219 813) <ul style="list-style-type: none"> - opłaty za ubezpieczenia komunikacyjne i mienia - składki na rzecz stow. krajowych. 	325 213	102 568 (322 381) 101 048 1 520
§ 4440 Odpisy na ZFŚS	133 735	132 863
§ 4520 Opłaty na rzecz budżetów jednostek samorządów terytorialnych <ul style="list-style-type: none"> - za gospodarcze korzystanie ze środowiska naturalnego - za zarząd nieruchomością 	18 000	17 445 12 260 5185
§ 4530 Podatek VAT od towarów i usług. (nie podlegający rozliczeniu)	18 000	17 771

§ 4610 Koszty postępowań sądowych. (windykacji należności)	6 000	6 028
§ 6080 wydatki na zakupy inwestycyjne zakładów budżetowych	9 959	9 959
Pozostałe koszty operacyjne i finansowe		7 052

Informacja o rozliczeniu kasowym z budżetem

- **Podatek VAT od otrzymanych dotacji przedmiotowych - 219 813,08zł**

Analiza przychodów z usług przewozowych.

Największe i decydujące znaczenie na wielkość przychodów za odpłatnie świadczone usługi przewozu osób miały wpływy ze sprzedaży biletów. Poziom wielkości tych wpływów był uzależniony wprost od ilości sprzedanych biletów ze przejazd i taryfy opłat tj. cen biletów. Taryfa opłat, obejmująca ceny biletów, wysokość opłaty dodatkowej za jazdę bez biletu oraz wysokość opłat za przewóz osób niepełnosprawnych, w okresie 2006r. pozostawała na niezmiennym poziomie. Aktualnie obowiązujące ceny biletów (z wyjątkiem karnetu 10-przejazdowego) zostały określone w uchwale Nr XXI225/2004 Rady Miejskiej w Stargardzie Szczecińskim z dnia 25 maja 2004r. w sprawie opłat za przewozy oraz zasad korzystania z autobusów Miejskiego Zakładu Komunikacji w Stargardzie Szczecińskim. Obecne ceny karnetów dziesięcioprzejazdowych obowiązują od stycznia 2005r. Wpływy ze sprzedaży biletów wraz z opłatą dodatkową za jazdę bez ważnego biletu i kwotą opłat za przewozy osób niepełnosprawnych, wyniosły 5 328 696 zł. W porównaniu do 2005 r. ta kwota jest niższa o 255 986 zł i wynika bezpośrednio z mniejszej ilości relatywnie przewiezionych pasażerów o około 180 tys. opłaconych przejazdów.

Zmniejszająca się ilość pasażerów korzystających z przejazdów w komunikacji miejskiej jest zjawiskiem występującym powszechnie, w różnym stopniu we wszystkich miastach w kraju. W naszym mieście zjawisko to jest efektem rezygnacji części mieszkańców z przewozów komunikacją miejską na rzecz przejazdów samochodami osobowymi lub przemieszczania się pieszo. Ponadto taki stan rzeczy, wynika z dalszej deregulacji rynku przewozów regularnych osób na obszarze funkcjonowania MZK.

Zjawisko deregulacji przewozów szczególnie występowało na obszarze miasta Stargardu Szczecińskiego oraz gmin Stargard Szczeciński i Kobylanka, od miejscowości, przez które przebiegają trasy linii obsługiwane przez innych konkurencyjnych cenowo przewoźników. Z usług przewozowych innych przewoźników korzystają głównie osoby, które nie posiadają uprawnień do przejazdów ulgowych lub bezpłatnych.

Taryfy opłat za przejazdy innych przewoźników nie przewidują 50% ulg lub przejazdów bezpłatnych, dlatego osoby, które posiadają takie ulgi z mocy Uchwały Rady Miejskiej w Stargardzie Szczecińskim, korzystają z przewozów MZK, natomiast osoby które opłacają przejazd bez zastosowania ulg korzystają, z przewozów przewoźników tańszych. Taka sytuacja ma miejsce na liniach komunikacyjnych miejsko-gminnych od miejscowości Tychowo, Święte, Strzyżno, Witkowo, Kobylanka.

Niezależnie od powyższego, w dalszym ciągu na wielkość przychodów z usług przewozowych w niekorzystny sposób wpłynęła deregulacja rynku przewozów pasażerskich w komunikacji miejskiej, w postaci bezpłatnych linii komunikacyjnych, organizowanych przez H.M. TESCO. Część mieszkańców miasta mając do wyboru taką samą w skutkach usługę (przejazd do miejsca docelowego) za odpłatnością i bez opłaty, nadal dokonywała oczywistego wyboru i przemieszczała się autobusami linii bezpłatnych.

Od stycznia 2007 roku H.M. TESCO zrezygnował z organizacji jednej bezpłatnej linii. Skutki tej nowej sytuacji mogą być widoczne dopiero w 2007 roku.

Bilety na przejazdy, były dystrybuowane przez cztery własne kasy biletowe, kierowców autobusów, oraz około 70 punktów sprzedaży „zewnątrznej” na terenie miasta Stargardu Szczecińskiego i miejscowości ościennych gmin. Ponadto, sprzedaż biletów była prowadzona w trzech stacjonarnych automatach do sprzedaży biletów, na przystankach autobusów przy ul. Wojska Polskiego, ul. Okrzei i ul. Kościuszki. Zjawiskiem niepokojącym w sferze dystrybucji biletów jest zmniejszająca się ilość punktów handlowych typu „Kiosk”, w których mieszkańcy przywykli kupować bilety. Między innymi z tego powodu, bilety są aktualnie dystrybuowane również w sklepach sieci „Żabka”, marketach, placówkach Poczty Polskiej, sklepach branży spożywczej, salonikach prasowych i wszędzie tam, gdzie podmioty prowadzące działalność handlową wyrażają wolę współpracy w tym zakresie z MZK.

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

Tabela nr 1

1. Struktura przychodów ze sprzedaży biletów za przejazdy (wg posiadanych uprawnień pasażerów)

Udział przejazdów na podstawie	Dane za rok w %		
	2004	2005	2006
Udział przejazdów opłacanych biletami normalnymi	30,26	25,68	25,25
Udział przejazdów opłacanych biletami ulgowymi (bilety ulgowy - 50%)	53,37	59,16	59,64
Udział przejazdów bezpłatnych (na podstawie uprawnień ustawowych i uchwały Rady Miejskiej w Stargardzie Szczecińskim)	16,34	15,13	15,08
Udział przejazdów bez biletów, ujawnionych w trakcie kontroli biletów	0,03	0,03	0,03

Tabela nr 2

2. Struktura przychodów ze sprzedaży biletów (wg rodzaju biletu).

Rodzaj biletu	Dane za rok w %			
	2003	2004	2005	2006
Bilety jednorazowe, jednodniowe i karnety 10-przejazdowe (wymagające kasowania) w tym:	69,43	70,38	71,96	72,18
1/ normalne	37,80	38,13	49,90	48,14
2/ ulgowe (50%)	62,20	61,87	50,10	51,86
Bilety miesięczne i okresowe (sieciowe i 30-dniowe) w tym:	30,57	29,62	28,04	27,82
1/ normalne	32,28	29,11	41,85	44,03
2/ ulgowe (50%)	67,72	70,89	58,15	55,97

Tabela nr 3**3. Struktura przychodów za przejazdy opłacone biletami jednorazowymi.**

Rodzaj biletu	Dane za rok w %			
	2003	2004	2005	2006
Bilety jednorazowe, w tym:	72,35	65,50	51,58	47,44
1/ normalne	53,55	55,50	58,89	60,56
2/ ulgowe (50%)	46,45	44,50	41,11	39,44
Bilety jednodniowe w tym:	0,08	0,41	0,49	0,54
1/ normalne	43,03	20,03	8,26	6,31
2/ ulgowe (50%)	46,97	79,97	91,74	93,69
Karnety dziesięcioprzejazdowe w tym:	27,57	34,09	47,93	52,02
1/ normalne	63,95	53,63	40,57	37,24
2/ ulgowe (50%)	36,05	46,37	59,43	62,76

Tabela nr 4**4. Wskaźniki ilości przejazdów na podstawie biletów przeznaczonych do kasowania.**

Rodzaj biletu	Dane za rok w %			
	2003	2004	2005	2006
Bilety jednorazowe w tym:	70,62	60,85	43,86	39,03
1/ normalne	37,42	38,28	41,71	43,43
2/ ulgowe (50%)	62,58	61,72	58,29	56,57
Bilety jednodniowe w tym:	0,13	0,76	0,85	0,93
1/ normalne	36,08	11,93	4,31	3,26
2/ ulgowe (50%)	63,92	88,07	95,69	96,74
Karnety dziesięcioprzejazdowe w tym:	29,25	38,39	55,29	60,04
1/ normalne	47,01	36,64	25,44	22,88
2/ ulgowe (50%)	52,99	63,36	74,56	77,12

Z przedstawionych analiz struktury przychodów ze sprzedaży poszczególnych rodzajów biletów wynika, że:

- *blisko 60% pasażerów posiada uprawnienia do przejazdów ulgowych, a ponad 15% pasażerów posiada uprawnienia do bezpłatnego korzystania z przejazdów komunikacją miejską w Stargardzie Szczecińskim. Ta prawidłowość skutkuje również w przewozach na terenie ościennych gmin, gdyż głównie ta właśnie populacja ludności korzysta z naszych przewozów.*
Pasażerowie nie posiadający takich uprawnień korzystają z przewozów innych przewoźników niż MZK.
- *ponad 70% pasażerów opłacających przejazdy korzysta z biletów wymagających kasowania (jednorazowych, jednodniowych lub dziesięcioprzejazdowych), a jednocześnie mniej niż 30% pasażerów z biletów sieciowych i okresowych. Z biletów okresowych korzystają pasażerowie, którzy mają potrzebę przejazdów więcej niż dwa razy w ciągu dnia), są to głównie mieszkańcy miasta.*
- *wśród biletów wymagających kasowania, pasażerowie (w grupie ponad 70%) najczęściej posługują się biletami dziesięcioprzejazdowymi.*
- *Systematycznie od kilku lat wzrasta ilość sprzedawanych biletów dziesięcioprzejazdowych. W 2006r. wielkość ta wyniosła już 52,02% przychodów za przejazdy opłacone biletami jednorazowymi. Cena tego biletu (15zł – normalny) obowiązuje od stycznia 2005r. i nie stanowi dziesięciokrotności ceny biletu jednorazowego, jako „idei” biletu dziesięcioprzejazdowego, lecz jego ośmiokrotność. Dla pasażerów, którzy mają potrzebę przejazdów mniej niż 3 razy w ciągu dnia, jest to najtańszy bilet. Stąd też, należy sądzić, że przy tej cenie karnetu dziesięcioprzejazdowego, ta grupa pasażerów systematycznie będzie się powiększać, co widać z zestawienia w tabeli nr 4, a przychody z biletów będą wynikały wprost z ceny biletu dziesięcioprzejazdowego.*

W zakresie swojej działalności, zakład organizuje również kontrolę biletów w autobusach oraz windykuje od pasażerów należności za ujawnione przejazdy bez ważnego biletu. Kontrole biletów realizują uprawnieni przez MZK w Stargardzie Szczecińskim kontrolerzy biletów.

Natomiast windykacja należności z tytułu wykroczeń pasażerskich, w myśl przepisów Ustawy Prawo przewozowe, odbywała się w drodze postępowania sądowego z powództwa cywilnego. Zestawienie wyników kontroli biletów i windykacji należności za przejazdy bez ważnego biletu w okresie ostatnich czterech lat, przedstawia załącznik nr 1.

Miejski Zakład Komunikacji w miesiącu lutym 2006r. zawarł umowę o współpracy z Krajowym Rejestrem Długów Biurem Informacji Gospodarczej S.A. we Wrocławiu. Rozpowszechnienie medialne informacji o współpracy z KRD, wywołało wśród pasażerów efekt psychologiczny w postaci zmniejszonej ilości osób, u których podczas kontroli stwierdzono brak ważnego biletu na przejazd, oraz wzrost ilości opłat za wykroczenia pasażerskie z lat ubiegłych.

Okres prawie rocznej współpracy z KRD, przyniósł wymierne efekty finansowe w zakresie windykacji opłat dodatkowych. Przy znacznie mniejszych nakładach finansowych, związanych z poniesionymi kosztami postępowania sądowego i egzekucji komorniczej o 25 973,28 zł w porównaniu do 2005r. , wskaźnik windykacji utrzymano na zbliżonym poziomie do lat ubiegłych, przy jednoczesnym prawie 20 % wzroście wpływów ogółem za przejazdy bez ważnego biletu. Zgodnie z Ustawą z dnia 14 lutego 2003r. o udostępnianiu informacji gospodarczych w Krajowym Rejestrze Długów umieszczani są dłużnicy, których zadłużenie wobec MZK przekracza kwotę 200,00 zł.

W 2006 r. MZK złożyło do Komendy Powiatowej Policji w Stargardzie Szczecińskim kilkadziesiąt wniosków, o wszczęcie postępowania i złożenie wniosku o ukaranie do Wydziału Grodzkiego Sądu Rejonowego w Stargardzie Szczecińskim za wyłudzenie przejazdów autobusami komunikacji miejskiej, bez zamiaru uiszczenia należności, zgodnie z Art. 121 § 1 Kodeksu Wykroczeń. Złożone wnioski dotyczyły osób, które w okresie 12 miesięcy od pierwszego ujawnienia wyłudziły co najmniej trzy przejazdy. Osoby te oprócz konieczności uiszczenia opłaty dodatkowej wraz z przewozową dla MZK, zostały dodatkowo ukarane przez Sąd nałożeniem grzywny, oraz kary ograniczenia wolności lub skierowane do wykonania prac społecznie użytecznych w podmiotach /zakładach/ samorządu terytorialnego, między innymi w MZK w Stargardzie Szczecińskim.

Analizę przychodów i ilości osób przewiezionych pojazdem przystosowanym do przewozu osób niepełnosprawnych przedstawia zestawienie.

	2001r.	2002r.	2003r.	2004r.	2005r.	2006r.
Wpływy z opłat za przewóz osób niepełnosprawnych w zł	8420	9339	8993	6578	6238	5972
Ilość pasażero-przejazdów	2458	3303	3350	4608	5028	6124

Przychody z usług przewozu osób niepełnosprawnych w latach 2006, 2005 i 2004 pozostają na zbliżonym poziomie, jednak mimo znacznego wzrostu ilości osób korzystających z takich przewozów są niższe w porównaniu do lat poprzednich.

Spadkowa tendencja wpływów finansowych z tej działalności jest efektem obniżenia ceny jednostkowej za tę usługę, na mocy uchwały Rady Miejskiej w Stargardzie Szczecińskim Nr XX/226/2004 z dnia 25 maja 2004r. oraz mniejszej ilości osób wnoszących opłatę za tę usługę. Taki stan rzeczy wynika z faktu, że usługobiorcami tych przewozów, są osoby uprawnione do przejazdów bezpłatnych, w tym poruszające się na wózkach inwalidzkich. Natomiast wzrost ilości przewożonych osób niepełnosprawnych, wskazuje na rzeczywiste zapotrzebowanie ludności na ten rodzaj usługi.

Aktualnie przewozy osób niepełnosprawnych są realizowane jednym pojazdem i są to przewozy systematycznie powtarzające się w określonych porach dni od poniedziałku do piątku, określonej grupy osób w okresie roku szkolnego, na określonych trasach. W tym stanie rzeczy, usługa ta jest powszechnie dostępna jedynie w soboty, niedziele i święta lub pozostałe dni tygodnia po godz. 16, oraz w okresach przerw w nauce. Przewozy te były realizowane głównie na obszarze miasta Stargardu Szczecińskiego i gminy Stargard Szczeciński, a korzystały z nich osoby z niepełnosprawnością ruchową, mające potrzeby przemieszczania się przede wszystkim do szkół i zakładów opieki zdrowotnej.

Oprócz przychodów z podstawowej działalności, tj. przychodów za realizację przewozów regularnych osób w komunikacji miejskiej, w zakładzie podejmowane były inne działania powiększające przychody własne zakładu, z których w okresie 2006r. uzyskano przychody w kwocie 331 169zł.

Najistotniejsze z tych przedsięwzięć to:

- usługi auto-serwisu w zakresie przeglądów gwarancyjnych, obsług technicznych i napraw autobusów szkolnych gmin, oraz pojazdów pożarniczych i innych,
- produkcja drzwi do zabudowy kabin kierowcy autobusów dla firmy MAN
- realizacja przewozów okazjonalnych osób,
- usługi obwożenia reklam, na zewnątrz i wewnątrz autobusów,
- produkcja i naprawa wiat przystankowych,
- usługi utrzymania czystości przystanków autobusowych, na terenie miasta Stargardu Szczecińskiego, z których też korzystają inni przewoźnicy.

MZK nawiązało umowy cywilno-prawne z jedenastoma przewoźnikami osób, którzy korzystając z przystanków autobusowych na terenie miasta mają obowiązek utrzymania ich w czystości, zgodnie z Regulaminem Utrzymania Czystości i Porządku Na Terenie Gminy-Miasta Stargardu Szczecińskiego.

Analiza kosztów i innych obciążeń finansowych

Koszty działalności zakładu w 2006r. wynosiły 8 955 365 zł i zostały wykonane poniżej wielkości zaplanowanej o kwotę 278 532 zł.

Według struktury kosztów, największym obciążeniem finansowym zakładu były koszty wynagrodzeń osobowych pracowników, które razem z kosztami pochodnymi od płac, wyniosły 6 035 772 zł. i stanowiły 67,40% wszystkich rozchodów zakładu.

Drugim co do wielkości kosztem funkcjonowania zakładu był zakup materiałów i wyposażenia, który wyniósł 2 247 555 zł i stanowił 25,10% kosztów. Największą pozycję w tej grupie rozchodów, stanowiły wydatki związane z zakupem oleju napędowego i olejów smarnych, które wynosiły 1 796 079 zł i stanowiły 79,91% kosztów materiałów. W 2006r. pojazdy MZK zużyły 608 844 litry oleju napędowego, przy uśrednionej cenie zakupu 2,871zł za 1 litr, natomiast dla porównania w 2005r. zużyły 647 350 litrów przy średniej cenie zakupu 2,675zł/litr.

Kolejna grupa rodzajowa kosztów materiałowych, to wydatki związane z zakupem części zamiennych do autobusów. Kwota 363 089 zł, bezpośrednio związana jest z wyższymi cenami jednostkowymi części i podzespołów do aktualnie eksploatowanych autobusów „wyższej generacji”. Awaryjność tych autobusów jest znacznie mniejsza od starego typu taboru, jednak koszty zakupu części zamiennych są wyższe, stąd też w porównaniu do 2005r. ta pozycja kosztów materiałów jest wyższa o kwotę 13.573 zł.

Pozostałe koszty działalności zakładu w kwocie 672 038 zł obejmowały 7,5% wszystkich poniesionych przez zakład rozchodów. Szczegółową analizę kosztów, oraz ich strukturę wg miejsc powstawania przedstawia zestawienie (str. 5).

Z tytułu otrzymanej dotacji przedmiotowej w 2006 r. w kwocie brutto 3 360 000 zł. podatek VAT należny od dotacji, stanowił kwotę 219 813,08 zł.

Działalność inwestycyjna

Na sfinansowanie kosztów realizacji zadań inwestycyjnych w 2006 roku Zakład otrzymał z budżetu miasta Stargardu Szczecińskiego dotację celową w kwocie 495 191,90 zł. W ramach tej kwoty zakład zakupił cztery używane autobusy marki MAN, w tym trzy autobusy przegubowe typ NG 272 i jeden 12-metrowy typ NL 202, w cenie po 116 tys. zł netto każdy. Autobusy te, pochodziły z niemieckich firm komunikacji miejskiej i zakupione zostały w wyniku rozstrzygnięcia przetargu nieograniczonego, który wygrała firma MAN. Po przygotowaniu tych autobusów we własnym zapleczu technicznym, w październiku 2006r. zostały skierowane na linie komunikacyjne MZK. Zakup przedmiotowych autobusów, mimo że używanych, ale „nowej generacji” pozwolił na wycofanie z eksploatacji trzech mocno wysłużonych autobusów; dwóch JELCZ PR-110, oraz M-11 oraz IKARUS 280 z 1983r. Ponadto, dzięki tej wymianie taboru możliwa była dalsza poprawa jakości obsługi pasażerów, ponieważ są to autobusy niskowejściowe, przyjazne dla osób niepełnosprawnych i ochrony środowiska naturalnego. Wymiana autobusów, na „nowej generacji”, tj. takie, które spełniają wymogi normy EURO-1 w zakresie emisji spalin i hałasu, powoduje obniżenie opłat jednostkowych za gospodarcze korzystanie ze środowiska naturalnego, które MZK jest zobowiązane ponosić. W ramach tej samej kwoty dotacji celowej zakupiono sprężarkę śrubową, która zastąpiła sprężarkę z 1978r. produkcji, oraz klucz elektryczny do odkręcania i zakręcania nakrętek kół jezdnych autobusów, a także cztery wiaty przystankowe.

Budowa kolejnych wiat przystankowych i ich umiejscowienie na przystankach wskazanych przez mieszkańców, stanowi element polityki pro jakościowej zakładu. Niezależnie od zadań inwestycyjnych zrealizowanych w ramach dotacji celowej, zakład dokonał zakupów inwestycyjnych ze środków własnych § 6080 „Wydatki na zakupy inwestycyjne zakładów budżetowych”.

W przyszłości oprócz inwestycji taborowych planuje się wyposażenie placu postojowego autobusów w instalacje sprężonego powietrza i elektryczną doładowywania akumulatorów, które będą zasilaly autobusy w czasie ich postoju w zajezdni. Zrealizowanie tych planów pozwoli na dalszą racjonalizację kosztów eksploatacyjnych taboru autobusowego oraz ochronę środowiska naturalnego.

Szczegółową informację w zakresie inwestycji zrealizowanych w 2006r. przedstawiają poniższe zestawienia:

I. Wykonanie zadań inwestycyjnych ze środków własnych § 6080 „Wydatki na zakupy inwestycyjne zakładów budżetowych”

1. Ściągacz hydrauliczny SHW 50T	- 4 000,00zł
2. Zestaw komputerowy	- 1 377,05 zł
3. Oprogramowanie Microsoft Windows	- 3 106,56 zł
4. <u>Wiata przystankowa</u>	<u>- 1 475,41 zł</u>
Razem	9 959,02 zł

II. Wykonanie zadań inwestycyjnych finansowanych z dotacji celowej:

1. Autobusy 4 szt. x 116 000,00	464 000,00 zł
2. Wiaty przystankowe:	
- wiata przystankowa	1 989,73 zł
- wiata przystankowa	1 289,46 zł
- wiata przystankowa	1 289,46 zł
- <u>wiata przystankowa</u>	<u>2 473,25 zł</u>
Razem	7 041,90 zł
3. Sprężarka	18 000,00 zł
4. <u>Klucz elektryczny</u>	<u>6 150,00 zł</u>
Razem	495 191,90 zł

Praca przewozowa taboru

W 2006 roku autobusy MZK na regularnych liniach komunikacyjnych przewiozły około 8 820 tys. pasażerów i wykonały przebieg 1 736 975 km. **Statystycznie każdego dnia w 2006 roku z przewozów komunikacją miejską skorzystały 24 164 osoby, przy dziennym przebiegu autobusów 4 759km. To co trzeci mieszkaniec obszaru objętego funkcjonowaniem MZK, każdego dnia co najmniej raz dziennie podróżował autobusem komunikacji miejskiej.**

Na mocy szczegółowego Porozumienia Komunalnego, zawartego pomiędzy gminą-miastem Stargard Szczeciński i gminami Stargard Szczeciński, Kobylanka i Stara Dąbrowa, Miejski Zakład Komunikacji realizuje przewozy osób dla ludności zamieszkującej w 21 miejscowościach tych gmin.

Udziały poszczególnych stron porozumienia komunalnego w zakresie przewozu osób, wg ilości wykonanej pracy przewozowej wyrażonej w wozo-km w 2006 r. na obszarze poszczególnych gmin kształtował się następująco:

- gmina – miasto Stargard Szczec.	- 84,88%
- gmina Stargard Szczec.	- 12,11%
- gmina Kobylanka	- 2,47%
- gmina Stara Dąbrowa	- 0,52%

Układ komunikacyjny przewozów pasażerskich w 2006r. w dniach od poniedziałku do piątku, składał się z 18 regularnych linii komunikacyjnych o łącznej długości 200.5 km, w tym na terenie gmin 62,4 km. W soboty oraz w niedzielę i święta przewozy te były realizowane przez 16 linii, w tym 6 linii miejsko-gminnych.

Oferta przewozowa składająca się z ilości linii i ich tras, oraz ilości kursów autobusów na poszczególnych liniach, w komunikacji miejskiej, kształtowana była w oparciu o planowane koszty jej funkcjonowania i dokładne badania marketingowe, w tym potoków pasażerskich na wszystkich kursach wszystkich liniach, które zostały przeprowadzone w ostatnich miesiącach roku 2005.

W oparciu o wyniki tych badań w styczniu 2006r. dokonano korekty - modyfikacji tras linii i rozkładów jazdy. W rezultacie tych działań, uzyskano zmniejszenie przebiegu autobusów o 169 872 kilometrów, tj. o 8,99% w porównaniu do stanu z 2005r. Dodatkowo dostosowano pojemność autobusów dla konkretnych kursach poszczególnych linii, kierując na te kursy zakupione wcześniej niskowejściowe autobusy

przegubowe. Po zakupie w 2006r. roku trzech autobusów przegubowych, w chwili obecnej łącznie osiem autobusów tego typu, jeździ na 3 liniach całodziennych i 5 liniach przerywanych.

Powyższa modyfikacja polegała na zmianie koncepcji obsługi rejonu wokół ul. Al. Żołnierza, przez skrócenie tras linii 6, 11, i 7, dla których przystanki końcowe zostały ustawione na pętli przy Pl. Wolności. Z uwagi na małe zapotrzebowanie ze strony pasażerów na przewozy, szczególnie w porze wieczorowej, została całkowicie zlikwidowana linia Nr 26 z Witkowa do Żarowa i linia nr 20. Kursy zlikwidowanych linii, zastąpione zostały kursami linii nr 6, 11 i 18. Dzięki temu rozwiązaniu było możliwe szybkie reagowanie w sposób autonomiczny na zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców Żarowa, os. Kossaka oraz Witkowa. Wcześniej jakakolwiek zmiana rozkładu jazdy linii 26 wynikająca z potrzeb np. mieszkańców Żarowa powodowała negatywne konsekwencje dla mieszkańców Stargardu i Witkowa i odwrotnie. Obecnie taki problem nie istnieje.

Dla pełnego zweryfikowania i określenia ewentualnych niezidentyfikowanych potrzeb przewozowych mieszkańców miasta i okolic w roku 2006 kilkakrotnie na liniach 3, 5, 6 i N były wprowadzane kursy sondażowe, których końcowym efektem było uruchomienie konkretnego połączenia. W oparciu o takie badania zapotrzebowania na przewozy, w uzgodnieniu z gminą Stargard Szczeciński uruchomiono dodatkowe kursy na linii nr 5, których podstawowym zadaniem był przewóz osób pracujących w nowo powstałych firmach na terenie miasta.

Oferta przewozowa, a w konsekwencji zrealizowana praca przewozowa była efektem ciągłego procesu badań marketingowych i innych analiz zmian, które zachodziły w otoczeniu firmy, a służyły określeniu potrzeb przewozowych mieszkańców. Procesy decyzyjne dotyczące tras linii, rozkładów jazdy, pojemności autobusów podporządkowane były zaspokojeniu w możliwie największym stopniu oczekiwań pasażerów w zakresie rzeczywistych potrzeb korzystania z przejazdów komunikacją miejską. Mimo drastycznego wzrostu ilości samochodów osobowych, autobus był i jest nadal najbezpieczniejszym środkiem transportu drogowego. Rezygnacja z jazdy samochodem osobowym na rzecz podróży autobusem, to zmniejszenie ilości pojazdów na ulicach, mniej korków i sytuacji stresowych, to redukcja liczby wypadków i urazów, to wreszcie ograniczenie zużycia paliwa, emisji spalin, to wkład w ochronę środowiska. Ilość przewożonych pasażerów, skala wielkości w stosunku do liczby ludności aglomeracji wskazuje, że komunikacja miejska jest nadal jednym z najważniejszych czynników determinujących jakość funkcjonowania miasta i jego mieszkańców.

Stan i wykorzystanie taboru autobusowego

W okresie do października 2006 roku, w MZK eksploatowano 37 sztuk autobusów, a od października 2006r. 38 szt. autobusów. Zwiększenie ilości autobusów o jeden, nastąpiło w związku z likwidacją trzech i zakupem czterech autobusów. Likwidacja dwóch autobusów: IKARUS 280 i JELCZ M11, po bezskutecznej próbie sprzedaży w drodze dwóch przetargów publicznych nastąpiła przez przekazanie ich do uprawnionej stacji demontażu pojazdów. Natomiast, JELCZ PR-110 również po próbie sprzedaży w przetargu publicznym, został sprzedany dla Muzeum Techniki Komunikacji Miejskiej w Szczecinie. Na koniec 2006r. MZK dysponuje jeszcze sześcioma autobusami z roku produkcji od 1987 do 1990, dla których ich producenci przewidzieli około 10-letni okres eksploatacji do pierwszej odbudowy w ramach napraw głównych. Odbudowy tych autobusów zostały wykonane w latach poprzednich i nie planuje się kolejnych ich napraw głównych, gdyż będą w pierwszej kolejności wycofywane z eksploatacji. We własnym zapleczu technicznym wykonano odbudowę całopojazdową trzech autobusów z 1995 i 1996 roku produkcji. Zrezygnowano z odbudowy autobusów starszych, gdyż koszt ich odbudowy w relacji do przyszłego okresu eksploatacji byłby ekonomicznie nieuzasadniony.

Jednocześnie obok tak przestarzałego i wyeksploatowanego taboru, pozostałe autobusy prezentują konstrukcje „nowej generacji”, wyposażone w automatyczne skrzynie biegów i silniki spełniające wymogi normy EURO-1 w zakresie emisji spalin i hałasu.

MZK skutecznie zarządza bezpieczeństwem aktywnym taboru poprzez dbałość o takie elementy, jak stan techniczny taboru, wczesne wykrywanie niesprawności, tak aby nie było możliwe wprowadzenie do eksploatacji niesprawnego pojazdu. Równie ważna jest dbałość o predyspozycje, umiejętności i sprawność psychofizyczną zatrudnionych kierowców.

Obecnie 27 z 38 autobusów jest wyposażonych w elektroniczne tablice informacyjne, a 11 z nich w moduł dynamicznej informacji pasażerskiej o nazwach kolejnych, następujących po sobie przystankach autobusowych linii komunikacyjnych. MZK aktualnie dysponuje 17 autobusami niskowejściowymi, których parametry techniczno-eksploatacyjne, tj. bezstopniowe pomosty wejściowe w co najmniej jednych drzwiach, oraz mała awaryjność są odpowiedzią na wysokie wymagania pasażerów w zakresie jakości podróżowania.

Takie właśnie autobusy, w pierwszej kolejności obsługują linie, z których najczęściej korzystają osoby starsze i mniej sprawne ruchowo. Kursy obsługiwane przez te autobusy oznaczone są w rozkładach jazdy tych linii literą „N”.

Narastającym problemem w wyposażeniu autobusów jest utrzymanie sprawności technicznej kasowników biletów. Urządzenia te, w ilości 103 sztuki ze 133 są użytkowane od 1992r. i aktualnie nie są już produkowane do nich części zamienne. W związku z tym w najbliższym czasie koniecznym będzie wypracowanie nowej metody pobierania opłat za przewozy np. z zastosowaniem „elektronicznej portmonetki” lub zakup nowych kasowników nowej generacji.

Mając na uwadze stopień wyeksploatowania autobusów oraz ustawowy obowiązek gminy zabezpieczenia zbiorowych potrzeb mieszkańców w zakresie lokalnego transportu zbiorowego, warunkiem koniecznym dla jego rzetelnego realizowania na nie pogorszonym poziomie, jest sukcesywny w kolejnych latach zakup nowych autobusów, zarówno wielko i średniopojemnych. W innej sytuacji wystąpi ryzyko pogorszenia jakości usług komunikacji miejskiej, przy jednoczesnym realnym wzroście kosztów utrzymania sprawności technicznej posiadanego taboru.

Szczegółowy wykaz autobusów z informacjami dodatkowymi zawiera załącznik nr 2.

Infrastruktura komunikacyjna

- Przystanki autobusowe na liniach komunikacyjnych realizowanych przez MZK - razem, **259 szt.**
w tym przystanki na terenie miasta Stargardu Szczecińskiego **176 szt.**
- Przystanki wyposażone w poszerzoną informację o przebiegu tras linii komunikacyjnych **33 szt.**
- Wiaty przystankowe razem **52 szt.**
- Kasy biletowe z pomieszczeniami socjalnymi dla pracowników MZK zlokalizowane przy:

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

W celu poszerzenia zakresu informacji dla pasażerów na przystankach w centrum miasta, obsługiwanych przez kilka linii, eksponowany jest przebieg tras poszczególnych linii, z wyszczególnieniem nazw ulic i przystanków wzdłuż całego przebiegu tras linii.

W 2006 roku zakład wyprodukował cztery nowe wiaty przystankowe i zakupił od firmy „Ruch” jedną używaną. Wiaty zostały zamontowane na przystankach przy ulicy Szczecińskiej, Moniuszki, Czarnieckiego „Rondo”, Piłsudskiego-Konopnickiej, Piłsudskiego-Warzywna i Reymonta. Jednocześnie, ze względu na zły stan techniczny konstrukcji, zagrażającej bezpieczeństwu pasażerów zlikwidowano wiaty przystankowe przy ulicy Piłsudskiego-Warzywna oraz Chrobrego.

Informacja o zatrudnieniu.

*Struktura zatrudnienia wg stanu na dzień 31 grudnia 2006r.
w etatach / osobach*

- kierowcy	68 / 68
- zaplecze techniczne	22 / 22
- sprzedawcy biletów	8 / 9
- robotnicy zajezdniowi, magaz. i gosp.	5,75 / 6
- administracja	26 / 26
w tym dyspozytorzy	5 / 5
- kontrolerzy biletów	5 / 5
<hr/>	
RAZEM	134,75 / 136

Zmiany w zatrudnieniu w 2006r. przebiegały w taki sposób, że zatrudniono trzech nowych pracowników i rozwiązano stosunek pracy z sześcioma pracownikami. Zatrudniono jednego pracownika na stanowisko Głównego Księgowego i dwóch pracowników w wymiarze $\frac{3}{4}$ etatu w charakterze sprzedawcy biletów i robotnika gospodarczego.

Rozwiązanie stosunku pracy z pracownikami nastąpiło w związku z przejściem na emeryturę (trzy osoby), oraz na zasadzie porozumienia stron (trzy osoby).

W 2006r. pięciu bezrobotnych absolwentów, ze skierowania z Powiatowego Urzędu Pracy w Stargardzie Szczecińskim odbywało w naszym zakładzie staż absolwencki na różnych stanowiskach pracy, na których zdobywali umiejętności do samodzielnego wykonywania pracy.

Ponadto, w 2006 roku zakład dodatkowo był zobligowany do zatrudnienia 70 osób skazanych wyrokami, w łącznej ilości godzin pracy - 6.340, a skierowanych przez Sąd Rejonowy w Stargardzie Szczecińskim w celu wykonania nieodpłatnej kontrolowanej pracy na cele społeczne. Do wykonania tych prac zgłosiły się 32 osoby i wykonały prace w ilości 900 godzin. Pozostałe osoby nie zgłosiły się do wykonywania w/w prac. Osoby te wykonywały prace porządkowe na przystankach lub były zatrudniane do mycia i sprzątania autobusów w zajezdni autobusowej.

Sprawozdanie opracował ***Jan Gumuła***

**Zestawienie wyników kontroli biletów i windykacji należności
za jazdę bez ważnego biletu w 2006r.**

Lp	Wyszczególnienie		Rok 2003	Rok 2004	Rok 2005	Rok 2006
1	Ilość ujawnionych przejazdów bez ważnego biletu	sztuk	2446	3.496	2.511	2.355
2	Ilość zapłaconych opłat dodatkowych	sztuk	891	1.461	1.201	1.093
3	Wskaźnik windykacji	2:1 [%]	36,43	41,79	47,83	46,41
4	Ilość pozwów złożonych do sądu / po 3 miesiącach od daty ujawnienia przejazdu/	sztuk	828	1.974	1.042	206
5	Koszty opłat sądowych	zł	18.914	23.994	23.550,50	5.769,20
6	Kwota wpływów po nakazie sądowym	zł	15.250,28	21.812,83	25.005,52	47.097,75
7	Ilość tytułów wykonawczych kierowanych do egzekucji komorniczej	sztuk	189	219	246	0
8	Ilość zapłaconych opłat po egzekucji komorniczej	sztuk	22	25	37	45
9	Koszty egzekucji komorniczej	zł	8.565,16	7.391,00	8.385,63	193,65
10	Kwota wpływów po egzekucji komorniczej	zł	4.729,78	6.637,24	8.425,72	10.001,85
11	Ilość wniosków umorzonych z tytułu niewypłacalności w drodze egzekucji komorniczej	sztuk	272	234	41	46
12	Kwota wpływów - ogółem	zł	72.649,27	100.296,15	96.323,35	115.058,11
13	Wskaźnik efektywności windykacji	13:1	29,70	28,69	38,36	48,86

Wykaz autobusów MZK w Stargardzie Szczecińskim
wg stanu na dzień 31 grudzień 2006 r.

Lp.	Rok budowy	Marka i typ	Nr garażowy	Przebieg całkowity Km	Przebieg w 2006 roku	Istotne uwagi	Ilość lat eksploatacji
1.	1987	JELCZ M11	870	913967	50359		20
2.	1988	JELCZ M11	871	963113	54364		19
3.	1988	JELCZ M11	872	1015251	49111		19
4.	1988	JELCZ M11	873	973347	52050		19
5.	1990	IKARUS 280	811	907514	33378	AUTOBUS PRZEGUBOWY	17
6.	1990	IKARUS 280	812	919610	39262	AUTOBUS PRZEGUBOWY	17
7.	1992	MAN NG272	815	758183	57211	AUTOBUS PRZEGUBOWY NISKOWEJŚCIOWY	15
8.	1992	MAN NG 272	816	763834	56738	AUTOBUS PRZEGUBOWY NISKOWEJŚCIOWY	15
9.	1993	MAN NG 272	813	638146	13377	AUTOBUS PRZEGUBOWY NISKOWEJŚCIOWY	14
10.	1993	MAN NG 272	817	703622	14730	AUTOBUS PRZEGUBOWY NISKOWEJŚCIOWY	14
11.	1993	MAN NG 272	819	708994	11725	AUTOBUS PRZEGUBOWY NISKOWEJŚCIOWY	14
12.	1994	JELCZ 120MM1	820	632598	44754		13
13.	1995	JELCZ 120M	821	547205	28343		12
14.	1995	JELCZ 120M	822	528748	27641		12
15.	1995	JELCZ 120M	823	519665	30106		12
16.	1995	JELCZ 120M	824	532999	30294		12
17.	1995	JELCZ 120M	825	498112	27820		12
18.	1996	JELCZ 120MM1	826	545547	45440		11
19.	1997	JELCZ 120M	827	444372	42802		10
20.	1997	JELCZ 120M	828	433637	40012		10
21.	1998	JELCZ 120MM2	829	484404	61432		9
22.	1998	JELCZ 120MM2	830	468312	53389		9
23.	1998	JELCZ 120MM2	831	482973	58088		9
24.	1998	JELCZ 120MM2	832	467195	50414		9
25.	1998	JELCZ 120MM2	833	461116	54130		9
26.	1998	JELCZ 120MM2	834	445087	55138		9
27.	2000	MAN NL222	801	443560	58169	AUTOBUS NISKOWEJŚCIOWY	7
28.	2000	MAN NL222	802	448710	58949	AUTOBUS NISKOWEJŚCIOWY	7
29.	2002	MAN NL 222	803	303026	56604	AUTOBUS NISKOWEJŚCIOWY	5
30.	2002	MAN NL223	804	284607	47703	AUTOBUS NISKOPODŁOGOWY	5
31.	1994	MAN NL202	805	526285	7257	AUTOBUS NISKOPODŁOGOWY	13
32.	2002	SCANIA L94UA6X2*2	818	143291	62745	AUTOBUS PRZEGUBOWY NISKOWEJŚCIOWY	3
33.	2002	SCANIA L94UB4X2	840	124355	48025	AUTOBUS NISKOWEJŚCIOWY	3
34.	2002	SCANIA L94UB4X2	841	124376	51578	AUTOBUS NISKOWEJŚCIOWY	3
35.	2002	SCANIA L94UB4X2	842	131974	56058	AUTOBUS NISKOWEJŚCIOWY	3
36.	2002	SCANIA L94UB4X2	843	117985	56294	AUTOBUS NISKOWEJŚCIOWY	3
37.	2002	SCANIA L94UB4X2	844	131807	59057	AUTOBUS NISKOWEJŚCIOWY	3
38.	2002	SCANIA L94UB4X2	845	119751	54984	AUTOBUS NISKOWEJŚCIOWY	3
razem					1699531		

Średni przebieg roczny w 2006 w/w autobusów 44724 km

Przebieg wykonany w 2006 roku przez wycofane autobusy z eksploatacji – 41748 km (809, 814, 874)

Autobusy 805,813 817 i 819 w eksploatacji od października 2006

ŚREDNI WIEK TABORU – 10,5 LAT