

Andrzej Abramowicz, Maciej Abramowicz

Perspektywy rozwoju komunikacji miejskiej w Łodzi

Celem artykułu jest analiza funkcjonowania komunikacji miejskiej w Łodzi, zapewnianej przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji sp. z o.o. w Łodzi. Dane zawarte w artykule pokazują problemy w zakresie dążenia MPK do realizacji zapisów Zielonej księgi w kierunku nowej kultury mobilności w mieście [16] oraz europejskiej polityki transportowej, zakładającej zmniejszenie o połowę liczby samochodów o napędzie konwencjonalnym w transporcie miejskim do 2030 r. i całkowitą eliminację ich z miast do 2050 r. [1]. Istotnym obszarem działań w tym zakresie są inwestycje taborowe i infrastrukturalne.

Wstęp

Wymagania stawiane przed miastami Unii Europejskiej, w tym także miastem Łódź, w zakresie dążenia do polepszenia jakości życia poprzez ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i zdrowie ludzi sprawiają, że zarząd MPK i władze miasta podejmują liczne inicjatywy zmierzające do urzeczywistnienia idei zrównoważonego rozwoju [8].

Historia Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Łodzi sięga końca XIX w. Początkowo usługi przewozowe świadczone były tramwajami. Pierwsze autobusy pojawiły się w 1948 r. Połączono wówczas 2 podmioty zajmujące się przewozami tramwajowymi (Koleje Elektryczne Łódzkie i Łódzkie Wąskotorowe Elektryczne Koleje Dojazdowe).

Transformacja gospodarcza zapoczątkowana na przełomie lat 80. i 90. XX w. spowodowała konieczność dostosowania Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego do reguł gospodarki rynkowej. W 1991 r. Rada Miasta przyjęła uchwałę w sprawie kierunków zmian strukturalnych w MPK. Z dniem 1 stycznia 1993 r. MPK przekształcone zostało w spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością. W spółce tej systematycznie wdrażane są innowacyjne rozwiązania, mające służyć poprawie jakości usług w komunikacji miejskiej oraz sprzyjające urzeczywistnieniu idei zrównoważonego rozwoju. Koszty tych zmian są jednak wysokie – mają istotny wpływ na sytuację finansową spółki.

Uwarunkowania finansowe i kadrowe

Porównując miasta podobne do Łodzi pod względem wielkości, stwierdzić można, że przychody MPK (ok. 500 mln zł rocznie) należą do najwyższych w Polsce. Przyjęty sposób finansowania inwestycji spowodował jednak, że firma ta należy także do grupy o największym zadłużeniu. W 2006 r. spółka wyemitowała obligacje na kwotę 166 mln zł, która przeznaczona została na sfinansowanie budowy Łódzkiego Tramwaju Regionalnego. Spłatę obligacji zaplanowano do 2030 r. [14].

Sprawozdanie finansowe sporządzone na koniec 2012 r. wykazuje stratę w wysokości 8,8 mln zł oraz zmniejszenie kapitału własnego o 3,2 mln zł. Oznacza to, że spółka stratę pokryła w części z kapitału własnego, co jest zjawiskiem niekorzystnym, bowiem utrata kapitału prowadzi do utraty zdolności kredytowej. Niestety jest to zjawisko powszechne w przedsiębiorstwach transportowych z kapitałem publicznym [6]. Główną przyczyną strat jest brak rentowności przewozów pasażerskich, ponieważ strata, jaką zanotowała spółka, dotyczy działalności podstawowej, czyli publicznego transportu zbiorowego.

Przychody ze sprzedaży biletów w komunikacji miejskiej Łodzi w 2014 r. wyniosły ok. 140 mln zł (rys 1.). Stanowi to niespełna 30% dochodów MPK w Łodzi ogółem.

Lokalny transport zbiorowy dofinansowywany jest z budżetu m. Łodzi. Kształtowanie się wydatków budżetowych na komunikację miejską w Łodzi przedstawiono na rys. 2.

W 2010 r. zarząd MPK – mając na uwadze podjęte przez Radę Miejską Łodzi decyzje dotyczące warunku spełnienia przez spółkę unijnej definicji podmiotu wewnętrznego [12] – nie uczestniczył w przetargach na świadczenie usług będących przedmiotem powierzenia zadań miasta. Dlatego też spółka zmniejszała w ciągu 2010 r. sprzedaż usług i nie podejmowała zleceń, które nie mogły być zbilansowane i zakończone. Spełnienie ww. warunku znalazło odbicie w wysokości przychodów uzyskanych w 2010 r.

Do końca 2010 r. za świadczenie usług na rzecz miasta spółka była wynagradzana według ryczałtu za utrzymanie torów, a w przypadku usług przewozowych – za wielkość wykonanej pracy eksploatacyjnej (liczbę wozokm).

Od 2011 r., po uzyskaniu przez spółkę statusu podmiotu wewnętrznego, wynagrodzeniem za świadczone usługi na rzecz miasta jest rekompensata wypłacana spółce na podstawie umowy zawartej z Miastem Łódź w dniu 28 lutego 2011 r. Umowa ta została zawarta według zasad wynikających z Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego 1370/2007. Umowa ta określa m.in. zobowiązania, które musi wypełniać MPK, jak również obszar geograficzny, którego zobowiązania te dotyczą. Zawiera także obiektywne i przejrzyste kryteria, według których obliczana jest rekompensata, zapobiegająca nadmiernemu jej poziomowi. Wysokość rekompensaty, zgodnie z regulacją zawartą w załączniku do rozporządzenia 1370/2007, nie może przekroczyć kwoty odpowiadającej wynikowi finansowemu netto. Oblicza się go ze wzoru [3]:

$$WFN = K - P_s - P_t + Z$$

gdzie:

K – koszty poniesione w związku ze zobowiązaniem z tytułu świadczenia usług publicznych lub pakietem takich zobowiązań nałożonym przez właściwy organ i zawartym w umowie o świadczenie usług publicznych lub w zasadzie ogólnej;

P_s – wszystkie dodatnie wpływy finansowe wygenerowane na sieci obsługiwanej w ramach danego zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych;

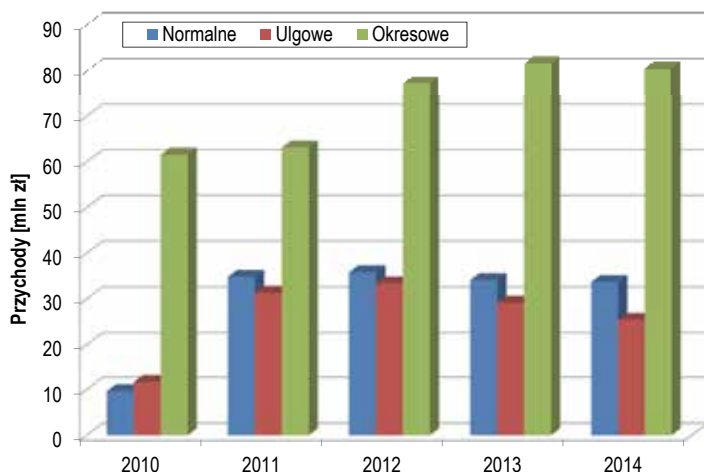
P_t – przychody taryfowe i inne przychody wygenerowane podczas wypełniania zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych;

Z – rozsądny zysk.

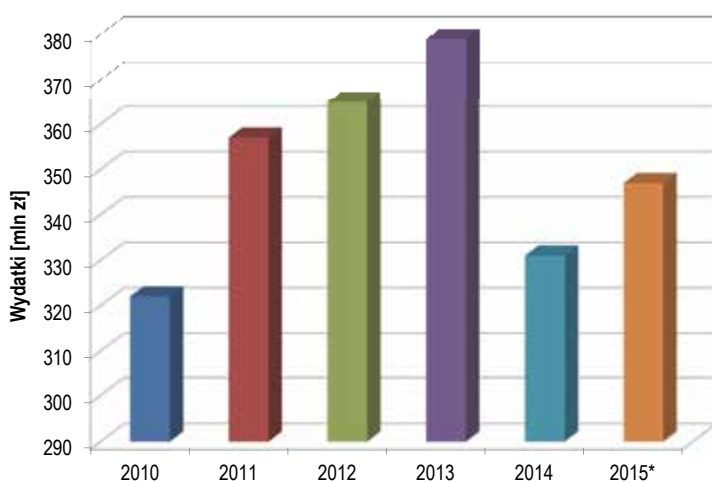
W 2010 roku MPK eksploatowało 378 autobusów. Do kierowania nimi zatrudnionych było 930 kierowców. W 2015 r. liczba autobusów wzrosła do 443, a liczba kierowców do 1 048. Oznacza to, że wskaźnik zatrudnienia na 1 autobus poprawił się nieznacznie – z 2,46 kierowcy na 1 autobus w 2010 r. do 2,36 w 2015 r.

Plany inwestycyjne spółki

Na dzień 31.12.2014 r. spółka dysponowała 443 autobusami. Najstarsze autobusy mają powyżej 20 lat. To o 5 lat więcej niż średni wiek autobusów w Polsce, a o 10 lat więcej niż u naszego zachodniego sąsiada, w Niemczech. Autobusy MPK w wieku ponad 20



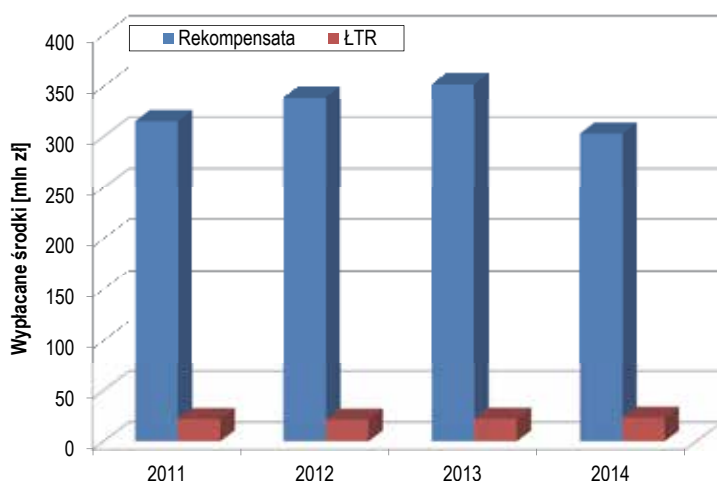
Rys. 1. Przychody MPK w Łodzi ze sprzedaży biletów w latach 2010–2014
Źródło: oprac. własne na podst. danych Urzędu Miasta w Łodzi.



Rys. 2. Wielkość wydatków z budżetu Miasta Łodzi na lokalny transport zbiorowy w latach 2010–2014

* Planowane wydatki na rok 2015

Źródło: oprac. własne na podst. danych Urzędu Miasta w Łodzi.



Rys. 3. Wielkość środków wypłaconych dla MPK w Łodzi w latach 2011–2014 z tytułu rekompensaty za świadczenie usług publicznych w ramach organizacji lokalnego transportu zbiorowego oraz w ramach rozliczania usług na trasie ŁTR
Źródło: oprac. własne na podst. danych Zarządu Dróg i Transportu w Łodzi.

lat stanowią zaledwie 0,98% ogólnej liczby autobusów, co ilościowo stanowi 4 pojazdy i zdaje się być bez znaczenia. Druga z kolei grupa wiekowa – 16–20 lat – jest już większa i stanowi 7,58% (34 autobusy). Autobusy w wieku poniżej 10 lat stanowią 73% łącznej liczby autobusów. Aby dorównać standardom niemieckim, MPK powinno w ciągu kolejnych 4 lat pozyskać ok. 160 autobusów. Z danych Urzędu Miasta w Łodzi wynika, że taka liczba autobusów zostanie kupiona w latach 2015–2018 (dodatkowo miasto kupi 45 tramwajów) [11]. Do odtworzenia taboru autobusowego niezbędne będą wydatki na poziomie 102,4 mln zł.

Nowe autobusy przyczynią się do ograniczenia emisji spalin. Kreując nową kulturę mobilności, MPK powinno uwzględniać w programie inwestycyjnym pozyskanie autobusów zasilanych paliwami alternatywnymi. Zakup takich autobusów związany jest przede wszystkim z dbałością o środowisko naturalne. Możliwe do uzyskania zmniejszenie kosztów operacyjnych wskazuje, że ich zakup nie jest atrakcyjną inwestycją z punktu widzenia efektywności finansowej. Przyszłe oszczędności kosztów zużycia paliw i energii nie rekompensują bowiem zwiększonych wydatków inwestycyjnych. W finansowanie takich zakupów powinny być więc zaangażowane środki publiczne [7].

Planowane zakupy autobusów pozwolą na wymianę 36% taboru w ciągu najbliższych 4 lat. Zakładając, że nowe autobusy będą zastępowały najstarsze pojazdy, w 2019 r. nie będzie autobusów z normą emisji spali niższą niż Euro 3, a ok. 75% autobusów spełniałoby wymogi normy Euro 6 bądź standardu czystości spali EEV.

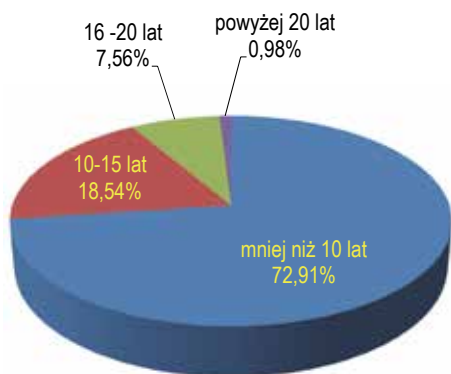
Tabor tramwajowy, jaki posiada spółka na dzień 27.04.2015 r., to 500 wagonów tramwajowych zakupionych w różnych latach. Najstarsze wagony pochodzą z 1957 r., a najmłodsze z roku 2008. Spółka we własnym zakresie dokonywała modernizacji wagonów tramwajowych i tylko dzięki temu żywotność wagonów typu 805 ocenia się na 30 lat. Tylko w 2010 r. spółka zmodernizowała 18 takich wagonów. W historii spółki zaledwie dwukrotnie dokonano zakupu nowego taboru tramwajowego: w 2002 r. 15 tramwajów Cityrunnerów i w 2008 r. 10 tramwajów Pesa.

Zakup nowoczesnego taboru tramwajowego w najbliższym czasie jest realny, bo współfinansowany z funduszy unijnych w ramach „Programu Infrastruktura i Środowisko. Priorytet: VII. Transport przyjazny środowisku. Działanie: 7.3. Transport miejski w obszarach metropolitalnych”. Wartość dofinansowania wyniesie 166 mln zł, tj. 40% ogólnej sumy kontraktu. Planowane są kolejne zakupy – 28 tramwajów w 2018 r. (z wykorzystaniem funduszy unijnych już z nowej perspektywy budżetowej 2014–2020).

Nowe pojazdy wyposażone będą w automaty biletowe, system informacji pasażerskiej, kamery monitorujące wnętrze, intercom zapewniający kontakt z prowadzącym pojazd, system ogrzewania i klimatyzacji.

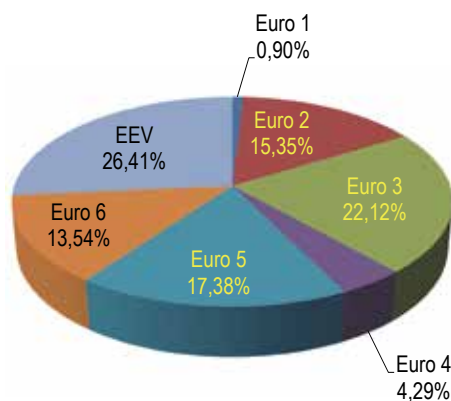
Zakończenie

Planowane inwestycje taborowe MPK w Łodzi, mimo ich wsparcia z funduszy Unii Europejskiej, wymagają znacznego zaangażowania środków krajowych. Dla ich zapewnienia niezbędne jest współdziałanie zarządu spółki z władzami miasta. W przeciwnym przypadku sytuacja finansowa spółki, a w szczególności jej płynność, może ulec pogorszeniu. Taki scenariusz stanowiłby zagrożenie dla urzeczywistnienia idei zrównoważonego rozwoju.



Rys. 4. Struktura wiekowa autobusów eksploatowanych przez MPK Sp. z o.o. w Łodzi. Stan na 31.12.2014 r.

Źródło: oprac. własne na podst. danych MPK Sp. z o.o. w Łodzi.



Rys. 4. Podział taboru autobusowego MPK Sp. z o.o. w Łodzi według norm czystości spalin. Dane na 31.12.2014 r.

Źródło: oprac. własne na podst. danych MPK Sp. z o.o. w Łodzi.

Inwestycje taborowe w komunikacji miejskiej są istotnym czynnikiem kreowania nowej kultury mobilności, przyczyniającej się do zrównoważonego podróżowania w aglomeracji. Ta koncepcja powoduje, że transportu funkcjonuje w sposób utrzymujący harmonię ze środowiskiem naturalnym i cywilizacyjnym, w tym kulturowym, prowadząc do ograniczenia wykorzystania samochodów osobowych [13]. Przy takim założeniu podczas planowania podróży miejskich istotną rolę nadal odgrywa możliwość wyboru najkorzystniejszego sposobu przemieszczania się, nie tylko jednak z punktu widzenia samego podróżnego, ale również – albo przede wszystkim – z punktu widzenia całego otoczenia, w tym drugiego człowieka, środowiska naturalnego, a także przyszłych pokoleń [2].

W planowaniu inwestycji taborowych zarząd MPK, przy współdziałaniu władz miasta, powinien uwzględnić możliwość wykorzystania alternatywnych źródeł energii. Pozytywnym kierunkiem zmian są planowane zakupy nowych tramwajów. Wydaje się również celowe uwzględnienie alternatywnych źródeł napędu w kupowanych autobusach. Jest to szczególnie istotne w aspekcie celów europejskiej polityki transportowej, zakładających zmniejszenie o połowę liczby pojazdów z napędem konwencjonalnym do 2030 r. i całkowitą eliminację ich z miast do 2050 r. [1].

Bibliografia:

1. Biała księga *Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*. COM(2011) 144.
2. Ciastoń-Ciulkin A., *Zrównowazona mobilność mieszkańców obszarów zurbanizowanych*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2014, nr 11.
3. Dyr T., *Dylematy ustalania rekompensaty za usługi publicznego transportu zbiorowego*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2013, nr 9.
4. Dyr T., *Europejska strategia w zakresie paliw alternatywnych*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2013, nr 11.
5. Dyr T., Kozubek P. R., *Ocena transportowych inwestycji infrastrukturalnych współfinansowanych z funduszy Unii Europejskiej*, Instytut Naukowo-Wydawniczy „Spatium”, Radom 2013.
6. Dyr T., *Ocena finansowa przedsiębiorstw komunikacji miejskiej*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2013, nr 3.
7. Dyr T., Rama P., *Strategia odnowy taboru MZK w Toruniu*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2014, nr 5.
8. Hawlena J. (red.), *Transport a strategia zrównoważonego rozwoju Unii Europejskiej*, Instytut Naukowo-Wydawniczy „Spatium”, Radom-Katowice 2011.

9. Klata J., *Praktyczne problemy wdrażania przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*, „Komunikacja Publiczna” 2011, nr 1, wydanie specjalne: <http://www.prawotransportowe.pl/baza-wiedzy/publikacje> (dostęp z dnia 13.05.2015 r.).
10. Kowalski M., Nesterak J., Wodyński S., Żelaszczyk A., *Performance Management w zarządzaniu rentownością kursów przewoźnych w kontekście krajowych zmian prawnych regulujących publiczny transport zbiorowy*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2013, nr 6.
11. Pismo Wiceprezydenta Miasta Łodzi znak ZDiT-DO.0511.104.2015 z dnia 17.04.2015 r.
12. Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70: Dz. Urz. WE L 315 z 3.12.2007, s. 1–13.
13. Rudnicki A., *Zrównowazona mobilność a rozwój przestrzenny miasta*, „Architektura” 2010, nr 1.
14. *Strategia Zintegrowanego Rozwoju Łodzi 2020+. Diagnoza strategiczna Łodzi*, Biuro Strategii, Partnerstwa i Funduszy, Oddział Strategii Rozwoju Miasta Urzędu Miasta Łodzi.
15. *Strategia Zintegrowanego Rozwoju Łodzi 2020+*, Przyjęta uchwałą Nr XLIII/824/12 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 25 czerwca 2012 r.
16. Zielona księga *W kierunku nowej kultury mobilności w mieście*. COM(2007) 551.
17. Ziółkowska K., *Strefa ultra niskiej emisji spalin w Londynie*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2015, nr 3.

Autorzy:

mgr **Andrzej Abramowicz** – doktorant na Wydziale Ekonomicznym Uniwersytetu Technologiczno-Humanistycznego w Radomiu
mgr **Maciej Abramowicz** – doktorant na Wydziale Ekonomicznym Uniwersytetu Technologiczno-Humanistycznego w Radomiu

Development prospects of the public transport in Łódź

Analysis of functioning the public transport in Łódź, carried out by Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Sp. z o.o. in Łódź is the main purpose of the article. Data included in the article demonstrate the company's problems in aspiration to accomplish the Green Paper regulations towards the new mobility culture in the city [16] and assumptions of the European transport policy assuming halving the number of cars with conventional engines in the public transport by 2030 and their total elimination from cities by 2050 [1]. Stock and infrastructure investments analysis are essential in this area.