Raport roczny

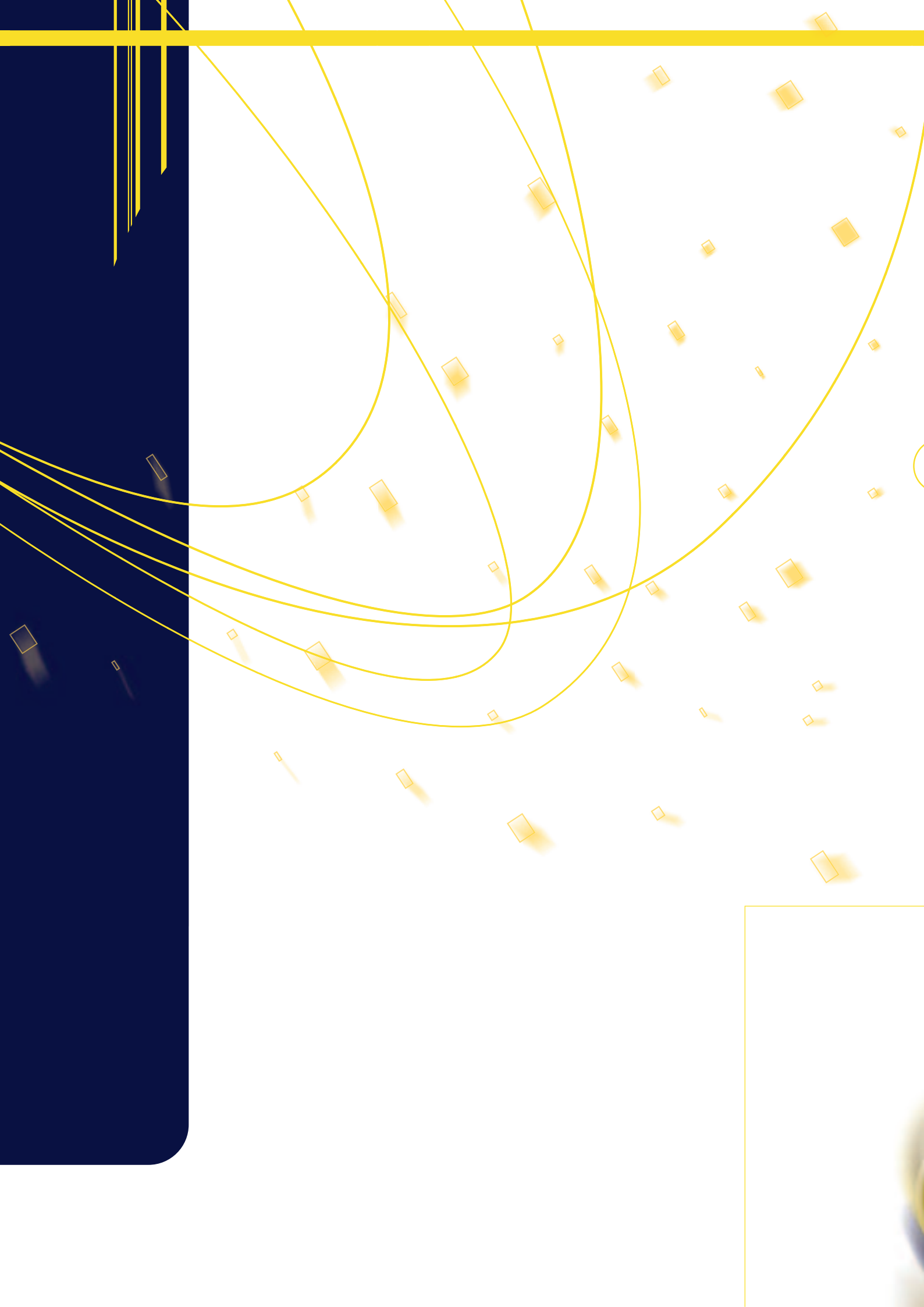
MPK-Łódź

2008



MPK-Łódź

RAPORT ROCZNY 2008



List Zarządu



List Zarządu



dr Krzysztof Wąsowicz
Prezes Zarządu

Śmiało można zaryzykować twierdzenie, że dla MPK-Łódź Spółka z o.o. rok 2008 był wyjątkowy. Biorąc pod uwagę nasycenie wydarzeniami najwyższej rangi, jest to ocena ze wszech miar uzasadniona. Na pierwsze miejsce wysuwa się zakończenie realizacji I etapu Projektu pn. Łódzki Tramwaj Regionalny (ŁTR). To największa inwestycja komunikacyjna ostatnich lat w Łodzi. Wyznaczyła nowe standardy i od razu stała się wzorem, do którego mają być równane kolejne linie przeznaczone do modernizacji.

W styczniu uroczyście witano pierwszy niskopodłogowy, klimatyzowany tramwaj kupiony do obsługi ŁTR, a budowę zakończono 1 lipca, czyli niespełna rok po rozpoczęciu inwestycji. W ramach całego projektu pasażerowie zyskali nowoczesny tabor i prawie 16 km torowiska, spełniającego europejskie wymogi, a także wyjątkowe w skali kraju rozwiązania: Obszarowy System Sterowania Ruchem, do którego włączono kilkadziesiąt skrzyżowań oraz elektroniczne tablice informacji pasażerskiej, umieszczone na najbardziej uczęszczanych przystankach.

Z tej inwestycji mogą być dumni zarówno ci, którzy przyczynili się do jej zakończenia, jak i mieszkańcy Łodzi. Dzięki niej nasze miasto dołączyło do europejskich metropolii, gdzie w nowoczesnym transporcie szynowym znaleziono lekarstwo na problemy komunikacyjne. Nie bez przyczyny ŁTR łączy północne i południowe krańce miasta. To najbardziej uczęszczany szlak komunikacyjny Łodzi, o czym wiedzieli już przemysłowcy z przełomu XIX i XX w., uruchamiając pierwsze linie tramwajowe. Wzdłuż nich miasto rozwijało się najdynamiczniej. Dzięki projektowi gruntownej modernizacji trasy na linii północ-południe, połączenie to ma szansę stać się – tak jak ponad wiek temu – bodźcem do przyspieszonego rozwoju aglomeracji i polepszenia komfortu życia jej mieszkańców.

Wyznaczając nowe trendy w komunikacji tramwajowej Spółka nie zapomniała również o rozwoju trakcji autobusowej. W styczniu podpisano pionierską umowę na dostawę 25 nowych niskopodłogowych autobusów przegubowych. Zgodnie z nią dostawca pojazdów odpowiada również za ich serwis. Kilka miesięcy później podpisano kolejną umowę, tym razem na 37 autobusów. To był mocny akcent kończący ważny etap w odnowie taboru autobusowego. W ciągu trzech lat MPK-Łódź Spółka z o.o. kupiło 198 autobusów, wymieniając połowę jego stanu.

Rok 2008 przyniósł pierwszą od lat dużą reorganizację pracy zakładów komunikacyjnych. Zlikwidowano zajezdnię autobusową przy ul. Kilińskiego. Większość jej zadań przejął obiekt przy ul. Nowe Sady. W ubiegłym roku zakończyła się jego gruntowna modernizacja. Teraz ta zajezdnia jest jedną z najnowocześniejszych w kraju. Nie była to jedyna zmiana. W wyniku przekształceń zaplecze techniczne zajezdni autobusowych podporządkowano bezpośrednio zakładom eksploatacyjnym, wydzielając je w ten sposób z Zakładu Techniki. Zmiany te nie są bezpośrednio odczuwalne przez pasażerów, jednak w sposób znaczący wpłynęły na możliwość dalszej poprawy jakości świadczonych usług.

Jak widać Spółka bardzo dużo inwestowała w infrastrukturę i tabor, ale nie tylko. Nie zapomniano o ludziach. Powstał Ośrodek Szkolenia Motorniczych, a po siedmiu latach przerwy zorganizowano kursy dla nowych adeptów tego zawodu.

Spółka zadbała również o bezpieczeństwo swoich pracowników i pasażerów. Zakończono cykl szkoleń kierowców, motorniczych i pracowników Sekcji Nadzoru Ruchu w zakresie udzielania pierwszej pomocy. Akcja objęła 400 osób. Kupiono także defibrylator. Jak się szybko okazało był to przysłowiowy strzał w dziesiątkę. Już 30 kwietnia, czyli kilka dni po zakupieniu tego urządzenia, przeszkolony pracownik MPK-Łódź Spółka z o.o. w autobusie linii 69 uratował życie pasażerowi, który zasłabł.



Radosław Podogrocki
Członek Zarządu

Tak bogaty w wydarzenia rok również zakończył się mocnym akcentem. W grudniu Spółka obchodziła 110-lecie istnienia komunikacji miejskiej w Łodzi. Jubileusz uczczono uliczną paradą, w której uczestniczyły zarówno tramwaje zabytkowe, jak i najnowsze nabytki.

W roku 2008 MPK-Łódź Spółka z o.o. położyło nacisk na poprawę warunków pracy i standardu usług, ale także kwalifikacji załogi i bezpieczeństwa. Tylko zrównoważony rozwój gwarantuje pełen sukces. Pozostaje mieć nadzieję, że zrealizowane przedsięwzięcia będą procentowały w latach następnych zadowoleniem pasażerów i spełnieniem zawodowym pracowników.

Prezes Zarządu dr Krzysztof Wąsowicz
Członek Zarządu Radosław Podogrocki

A Letter of the Management Board

It can be boldly stated that the year 2008 was unique for MPK-Łódź Spółka z o.o. Taking into account saturation with events of the highest importance such assessment is more than justified.
The completion of the first stage of "ŁTR" - Łódzki Tramwaj Regionalny Project (Łódź Regional Streetcar Project) has to be ranked the most important. It has been the largest transport investment in Łódź in recent years. It has set new standards and at once has become a model which is to be followed by another lines planned to be modernized.
In January the first low floor air-conditioned streetcar purchased for ŁTR service was ceremonially welcomed. The construction was finished on 1 July, i.e. almost a year after the investment had been started. The whole project provided passengers with a modern fleet and almost 16 kilometers of a streetcar line meeting European requirements. A unique solution on a country's scale was also obtained: Regional System of Traffic Control, in which several dozens of intersections were included, and electronic boards with passenger information placed on the busiest stops.
Both those who contributed to its completion and the Łódź inhabitants can be proud of this investment. Owing to it our city joined other European metropolises where the modern track transport became a cure for the transport problems. There is a reason why ŁTR links northern and southern edges of the city. It is the busiest public transport route of Łódź, which was already realized at the turn of the 19th and 20th centuries by industrialists who opened first streetcar lines. Along these lines the city developed most dynamically. Thanks to the project of a profound modernization of the route of the north-south line, this connection has a chance to become a stimulus for the accelerated development of the conurbation and the improvement of the inhabitants' living conditions, as it happened almost a century ago.
While setting new trends in the streetcar transport, the Company did not forget to develop the bus system. In January a pioneer agreement for delivery of 25 new low floor articulated buses was signed in January. According to this agreement the supplier is also responsible for servicing the buses. A few months later another contract was signed, this time for delivery of 37 buses. It was a significant feature ending an important stage of the modernization of the bus fleet. During three years MPK-Łódź Spółka z o.o. bought 198 buses, replacing a half of the fleet.
The year 2008 brought the first in years meaningful reorganization of work of the transport companies. The bus depot on Kilińskiego street was closed. Most of its duties was taken over by the Nowe Sady depot. Last year its major modernization was finished. Currently this depot is one of the most modern ones in Poland. It was not the only change. As a result of transformation, the technical base of bus depots was brought under control of the exploitation plants, sectioning them off from the Technical Plant. Passengers have not been directly affected by these changes, which significantly impacted the possibilities of further improvement of the services rendered.
Apparently the Company invested a lot in the infrastructure and the fleet, but not only in them. People have not been forgotten. The Streetcar Drivers Training Center was opened and after a seven-year break training courses for new trainees of this job were organized.
The Company also took care of the safety of their employees and passengers. The cycle of first aid trainings for drivers, streetcar drivers and workers of the Traffic Control Section were completed. The action included 400 people. A defibrillator was also purchased which transpired to be a great success. Already on 30 April, i.e. a few days after the purchase of the equipment, a trained worker of MPK-Łódź Spółka z o.o., on a bus of the Line No. 69, saved the life of a passenger who collapsed.
The year so full of events also ended with a major element. In December the Company celebrated the 110th anniversary of establishment of the public transport in Łódź. The jubilee was celebrated with a street parade attended both by monumental streetcars and the latest purchases.
In 2008 the Company paid special attention to improvement of working conditions and the standard of services. It also put greater emphasis on raising staff qualifications and enhancement of safety. Only a balanced development can guarantee a complete success. It has to be hoped that the undertakings which were realized will pay off in passenger satisfaction and employees job satisfaction in the next years.

President of the Management Board
dr Krzysztof Wąsowicz
Member of the Management Board
Radosław Podogrocki

Schreiben des Vorstands

Man kann es wagen zu behaupten, dass das Jahr 2008 für die MPK-Łódź Spółka z o.o. (Städtisches Verkehrsunternehmen) außergewöhnlich war. Wenn man die Vielzahl wichtiger Ereignisse berücksichtigt, handelt es sich um eine vollauf berechtigte Einschätzung.
An erster Stelle steht der Abschluss der ersten Phase des Projekts mit der Bezeichnung Łódzki Tramwaj Regionalny (Regionalstraßenbahn Łódź). Es handelt sich um die größte Verkehrsinvestition in Łódź während der letzten Jahre. Sie hat neue Standards gesetzt und wurde sofort zu einem Vorbild, an dem sich weitere Strecken, die zur Modernisierung vorgesehen sind, orientieren sollen.
Im Januar wurde feierlich die erste klimatisierte Niederflurstraßenbahn begrüßt, die für den Betrieb der Regionalstraßenbahn Łódź vorgesehen ist, und der Bau wurde am 1. Juli, also fast ein Jahr nach Investitionsbeginn, abgeschlossen. Im Rahmen des gesamten Projekts haben die Passagiere einen modernen Fahrpark und fast 16 km Gleise erhalten, die europäische Anforderungen erfüllen und auch mit einer landesweit einzigartigen Lösung verknüpft sind, nämlich einem lokalen Verkehrssteuerungssystem, an das Dutzende Kreuzungen sowie elektronische Anzeigetafeln für Passagiere an den am meisten genutzten Haltestellen angeschlossen sind.
Auf dieses Investitionsvorhaben können sowohl diejenigen stolz sein, die zu seinem Abschluss beigetragen haben, als auch die Einwohner der Stadt Łódź. Ihm ist es zu verdanken, dass unsere Stadt zum Kreis der europäischen Metropolen gehört, die einen modernen Schienentransport als Mittel zur Lösung ihrer Verkehrsprobleme ansehen. Nicht ohne Grund verbindet die Regionalstraßenbahn Łódź den nördlichen und südlichen Stadtrand. Es handelt sich um die belebteste Nahverkehrsverbindung der Stadt. Das wussten bereits die Industriellen an der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert, die die ersten Straßenbahnlinien in Betrieb nahmen. Entlang dieser Strecken entwickelte sich die Stadt am dynamischsten. Dank der geplanten grundlegenden Modernisierung der Nord-Süd-Verbindung hat diese die Chance, wie vor über einem Jahrhundert Impulse für eine beschleunigte Entwicklung der Agglomeration und eine Verbesserung des Lebenskomforts ihrer Einwohner zu setzen.
Neue Trends beim Straßenbahnbetrieb setzend, vergisst das Unternehmen gleichzeitig nicht, auch das Buslinienangebot weiterzuentwickeln. Im Januar wurde ein erster Vertrag über die Lieferung von 25 Niederflur-Gelenkbussen unterzeichnet. Dieser sieht vor, dass der Fahrzeuglieferant auch für den Service zuständig ist. Einige Monate später wurde ein weiterer Vertrag, der 37 Busse betraf, geschlossen. Damit wurde eine wichtige Phase im Rahmen der Erneuerung des Busbestands beendet. Im Laufe von drei Jahren hat die MPK-Łódź Spółka z o.o. 198 Busse gekauft und somit die Hälfte ihres Bestands ausgetauscht.
Das Jahr 2008 brachte die erste große Neuorganisation der Verkehrsbetriebe seit Jahren. Der Betriebshof an der ul. Kilińskiego wurde aufgelöst. Die meisten seiner Aufgaben hat das Objekt an der ul. Nowe Sady übernommen, das im vergangenen Jahr grundlegend erneuert worden ist. Jetzt bildet dieser Betriebshof einen der modernsten im ganzen Land. Das war nicht die einzige Veränderung. Infolge der Umgestaltungen wurde der technische Bereich der Betriebshöfe unmittelbar den für den Betrieb zuständigen Einheiten untergeordnet und so aus dem Technikbetrieb ausgegliedert. Die Fahrgäste bekommen diese Veränderungen nicht direkt zu spüren, jedoch haben sie die Möglichkeit geschaffen, die Qualität der erbrachten Leistungen weiter zu heben.
Wie man sieht, hat das Unternehmen umfangreiche Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeugbestand getätigt. Darüber hinaus hat es auch an die Mitarbeiter gedacht. Es entstand ein Schulungszentrum für Straßenbahnführer und nach sieben Jahren Unterbrechung wurden erneut Kurse für Berufsanfänger organisiert.
Das Unternehmen hat auch für die Sicherheit seiner Mitarbeiter und Fahrgäste gesorgt. Abgeschlossen wurde eine Reihe von Erste-Hilfe-Kursen für Busfahrer, Straßenbahnführer und Mitarbeiter der Verkehrsüberwachung. An der Aktion waren 400 Personen beteiligt. Es wurde auch ein Defibrillator gekauft. Diese Anschaffung hat sich buchstäblich schnell bezahlt gemacht, denn schon am 30. April, wenige Tage nach dem Erwerb dieses Geräts, hat ein geschulter Mitarbeiter der MPK-Łódź Spółka z o.o. in einem Linienbus einem Passagier das Leben gerettet.
Das derart ereignisreiche Jahr ging mit einer besonderen Veranstaltung zu Ende. Im Dezember feierte das Unternehmen 110 Jahre öffentlichen Nahverkehr in Łódź. Das Jubiläum wurde mit einer Straßenparade begangen, an der sowohl historische Straßenbahnen als auch Neuanschaffungen beteiligt waren.
2008 hat das Unternehmen besonderen Wert auf die Verbesserung der Arbeitsbedingungen und des Leistungsstandards, aber auch auf die Hebung der Qualifikationen des Personals und der Sicherheit, gelegt. Nur eine ausgewogene Entwicklung garantiert einen vollen Erfolg. Wir hoffen, dass die umgesetzten Vorhaben in den nächsten Jahren durch zufriedene Fahrgäste und Mitarbeiter zum Ausdruck kommen werden.

Vorstandsvorsitzender Dr. Krzysztof Wąsowicz
Vorstandsmitglied Radosław Podogrocki





Działalność przedsiębiorstwa

Uwarunkowania

MPK-Łódź Spółka z o.o. jest spółką prawa handlowego, działającą w oparciu o postanowienia stosownych przepisów, a w szczególności Aktu Założycielskiego. W Spółce funkcjonuje system zarządzania jakością, certyfikowany w 2003 roku na zgodność z normą PN-EN ISO 9001:2001, a następnie odnowiony w 2006 roku.

Podstawowym dokumentem odniesienia w sprawozdaniu za 2008 rok jest Plan Rzeczowo-Finansowy, zatwierdzony przez wszystkie organy Spółki. W zakresie działalności podstawowej wykonywane zadania przewozowe określane są umową z Zarządem Dróg i Transportu (ZDiT) w Łodzi. Precyzuje ona m.in. liczbę kilometrów do przejechania, typy taboru oraz wynagrodzenie za wykonane usługi. Umowa ta określa również zasady sprzedaży przez Spółkę biletów lokalnego transportu zbiorowego.

W roku 2008 – podobnie jak miało to miejsce w roku poprzednim – wydarzeniem, które determinowało działalność podstawową Spółki, była realizacja Projektu Łódzki Tramwaj Regionalny (ŁTR). Do jej ostatecznego zakończenia, czyli do 1 lipca, występowało istotne ograniczenie w przewozach tramwajowych przy jednoczesnym zwiększeniu znaczenia trakcji autobusowej poprzez linie komunikacji zastępczej. Powstała sytuacja wymagała skierowania do obsługi komunikacji zastępczej łącznie do 55 dodatkowych autobusów. Liczba ta ulegała stopniowemu zmniejszaniu w wyniku oddawania do użytku kolejnych odcinków ŁTR.

W celu zminimalizowania skutków oddziaływania robót torowo-drogowych na funkcjonowanie komunikacji miejskiej, Spółka podejmowała szereg działań zmierzających do zapewnienia regularności i płynności jej kursowania. Polegały one m.in. na wzmożonym nadzorze nad kursowaniem pojazdów, pozyskiwaniu kierujących oraz organizowaniu dla nich szkoleń, wystąpieniach do Policji i Straży Miejskiej o nadzór na trasach, na których miały miejsce utrudnienia przejazdu autobusów komunikacji miejskiej, a także wystąpieniach do ZDiT o wprowadzenie zmian w organizacji ruchu, ułatwiających przejazd pojazdom komunikacji miejskiej. Dzięki przemyślanej polityce taborowej i personalnej oraz współpracy z instytucjami zewnętrznymi Spółka wywiązała się ze swojego zadania.

Warto podkreślić, że nawet realizacja tak dużej inwestycji jak ŁTR nie wstrzymała istotnych zmian organizacyjnych, dotyczących trakcji autobusowej. Mimo wspomnianego, znacznie zwiększonego w stosunku do lat minionych zapotrzebowania na tego rodzaju przewozy, przeprowadzono reformę pracy w zajezdniach przy jednoczesnym zmniejszeniu ich liczby. Kupiono także 62 nowe niskopodłogowe autobusy.

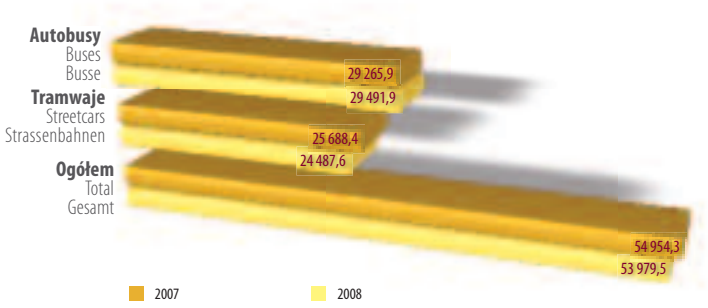
Reorganizacja, która objęła zajezdnie autobusowe, poprawiła wiele istotnych parametrów działalności Spółki, nie miała jednak istotnego wpływu na wielkość zatrudnienia. MPK-Łódź Spółka z o.o. jest w dalszym ciągu jednym z największych pracodawców regionu, a dzięki stałemu inwestowaniu i poprawianiu organizacji pracy utrzymuje się w grupie pięciuset największych polskich przedsiębiorstw.

Przewozy pasażerskie

Choć uwarunkowania zewnętrzne obiektywnie można uznać za bardzo istotne i wyraźnie odciskające swoje piętno na Spółce, zadania podstawowe realizowane były bez „taryfy ulgowej" dla głównej działalności, jaką są przewozy komunikacją miejską. Warunki zewnętrzne stawiały wysokie wymagania także innej natury, nie tylko organizacyjnej. W ogromnym tempie rosły ceny paliw, szczególnie w pierwszym półroczu. Skutki tych wzrostów potęgowane były zwiększonymi zadaniami w trakcji spalinowej. Mimo tych wszystkich okoliczności zadania przewozowe, przyjęte w Planie Rzeczowo-Finansowym na 2008 rok, wykonano w całości.

W 2008 roku MPK-Łódź Spółka z o.o. realizowało usługi przewozowe na 75 liniach komunikacyjnych, funkcjonujących w sieci lokalnego transportu zbiorowego, w tym na 16 liniach tramwajowych i 59 liniach autobusowych (52 dziennych i 7 nocnych). W okresie listopad - grudzień 2008 roku uruchomiona została linia autobusowa oznaczona skrótem „ART". Przewoziła ona pasażerów chcących zwiedzić łódzkie muzea i ważniejsze placówki kulturalne. Spółka świadczyła również usługi przewozowe, które nie były ujęte w umowie z Zarządem Dróg i Transportu. Dotyczyło to tramwajowej linii „P" w relacji Mały Skręt-Pabianice oraz linii turystycznej „0", obsługiwanej wraz z wolontariuszami z Klubu Miłośników Starych Tramwajów.

Długość linii komunikacyjnych w przypadku komunikacji autobusowej wyniosła 879,1 km i wydłużyła się w porównaniu z 2007 rokiem o 4,9 km. Zmiany długości linii wynikały z przesunięcia pętli linii autobusowych nr 51, 53, 60 i 86 z Placu Dąbrowskiego na Dworzec Fabryczny oraz linii 56 i 88 z Placu Dąbrowskiego na ul. Wydawniczą. W komunikacji tramwajowej długość linii zwiększyła się o 16 km, osiągając 237,1 km. Wynikało to z uruchomienia nowej linii – 16. Długość tras pozostała natomiast bez zmian.



Zadania przewozowe (tys. wozokilometrów)
Transport work (Thousand of vehicle kilometers)
Gefahrene Kilometer (Km\Fahrzeug in Tausenden)

W 2008 roku wielkość planowanych zadań przewozowych, ujęta w Planie Rzeczowo-Finansowym na 2008 rok, wyniosła ogółem 53 507,4 tys. wozokilometrów (wzkm) dla obu trakcji, w tym: 24 141,3 tys. wzkm dla komunikacji tramwajowej i 29 366,1 tys. wzkm dla komunikacji autobusowej. Główny ciężar przewozów przejęła – jak każdego roku – trakcja spalinowa. Wozokilometry w tej trakcji sięgnęły 54,9% całości przewozów. Prace, związane z budową ŁTR oraz inne roboty torowo-drogowe wymusiły jednak zmiany, zapewniające dostosowanie planu przewozów do aktualnych potrzeb poprzez utworzenie tzw. planu skorygowanego. W jego wyniku wykonanie usług przewozowych, w podziale na rodzaje komunikacji, nieznacznie zmniejszyło przewagę przewozów autobusowych do 54,6% całości przewozów.

W porównaniu z rokiem 2007 daje się zauważyć wyraźne zmniejszenie straconych wzkm i zmianę w ich strukturze: w przypadku trakcji tramwajowej o 1,62%, zaś dla trakcji autobusowej o 0,10%. Na zmniejszenie strat w komunikacji tramwajowej miało wpływ głównie zakończenie realizacji trasy ŁTR, co bardzo usprawniło komunikację tego typu, przyczyniając się do zmniejszenia opóźnień i wynikających z nich strat kursów. Udział strat wozokilometrów w komunikacji autobusowej nadal wykazuje tendencję spadkową, mimo pogarszania się warunków przejezdności tras (spowodowane jest to wzrostem ruchu samochodowego oraz objazdami, związanymi z remontami dróg i infrastruktury podziemnej). W strukturze strat przewozowych wystąpił spadek udziału strat spowodowanych awariami technicznymi pojazdów, natomiast wzrosły straty wynikające z nieprzejezdności tras. Spadek strat ogółem oraz zmniejszenie udziału awarii technicznych jako przyczyn, jest efektem kontynuowanej w 2008 roku odnowy taboru autobusowego.

Spółka, w ramach działalności przewozowej, wykonuje również specjalistyczne usługi dla pasażerów niepełnosprawnych. Są one świadczone niemalże w ruchu ciągłym, tj. przez 7 dni w tygodniu, 16 godzin dziennie. W 2008 roku kontynuowano odnowę taboru, wprowadzając do obsługi trzy nowe pojazdy marki Fiat Ducato Furgon. W sumie Spółka na koniec roku dysponowała 18 specjalistycznymi samochodami. Przyjęta strategia dała wymierne efekty w postaci zwiększenia stopnia zaspokajania potrzeb osób niepełnosprawnych. Przewieziono bowiem 79 340 osób, czyli o 4 884 więcej w porównaniu z rokiem poprzednim, co stanowi wzrost o 6,56%. Łącznie w 2008 roku wykonano zadania przewozowe w liczbie 603 644 wzkm.

W roku 2008 na dużą skalę prowadzone były prace polegające na przebudowie ulic i skrzyżowań. Brak odpowiedniej przepustowości dróg powodował ponadprzeciętne natężenie ruchu na niektórych ciągach komunikacyjnych. W takich warunkach częściej dochodziło do kolizji wskutek nieuwagi i niezachowania ostrożności przez kierujących. Wynikiem takiej sytuacji był wzrost ogólnej liczby kolizji z udziałem pojazdów komunikacji miejskiej, jak i większy odsetek kolizji w strukturze zanotowanych zdarzeń z udziałem pojazdów Spółki. Warto podkreślić, że kierujący pojazdami MPK-Łódź Spółka z o.o. wykazali w tych warunkach szczególną ostrożność. W roku 2008 nastąpił spadek liczby kolizji oraz wypadków spowodowanych winą kierujących pojazdami komunikacji miejskiej, jak i też z przyczyn technicznych, leżących po stronie Spółki.

W roku 2008 zarejestrowano łącznie 230 wypadków, czyli o 48 mniej niż przed rokiem, w tym 12 zdarzeń z winy MPK-Łódź Spółka z o.o. W porównaniu z wielkościami zarejestrowanymi w 2007 roku oznacza to spadek łącznej liczby wypadków z udziałem pojazdów Spółki o 17,3%, w tym spadek aż o 25% tych, które nastąpiły z winy MPK. W roku 2008 miało miejsce 1 544 zdarzenia z udziałem komunikacji miejskiej, z czego 680 w trakcji autobusowej i 864 w trakcji tramwajowej.

Obsługa pasażerów

W 2008 roku Spółka brała udział w zorganizowanym przez Zarząd Dróg i Transportu przetargu na dostawę, instalację oraz obsługę Łódzkiej Karty Miejskiej. Jej wprowadzenie umożliwi osobom odpowiedzialnym za rozwój lokalnych społeczności sprawne kierowanie i zarządzanie usługami komunalnymi w zakresie transportu, dając tym samym możliwość zwiększenia ich atrakcyjności dla mieszkańców oraz optymalnego wykorzystania posiadanych środków finansowych i taboru. Karta taka pozwoli na świadczenie mieszkańcom Łodzi różnorodnych usług na zasadach rozliczeń bezgotówkowych, jak również na prowadzenie programów lojalnościowych oraz elektroniczną dystrybucję i kontrolę biletów.

W 2008 roku sprzedaż biletów odbywała się za pośrednictwem 22 punktów sprzedaży (9 prowadzonych przez Spółkę i 13 przez ajentów Spółki), 48 automatów typu Pixel, zamontowanych w wagonach tramwajowych obsługujących linię nr 11 oraz przez prowadzących pojazdy komunikacji miejskiej. W grudniu 2008 roku, decyzją Zarządu Dróg i Transportu, Spółka zaprzestała dystrybucji biletów czasowych, które nabywano u kierujących pojazdami, w ich miejsce wprowadzając (na podstawie uchwały Rady Miejskiej) nowe, tzw. jednoprzejazdowe bilety (ważne tylko w pojeździe, w którym zostały skasowane). Przychód z tytułu sprzedaży biletów przez prowadzących pojazdy został ustalony na poziomie 1 038,6 tys. zł, ale ze względu na czasowe zawieszenie tej sprzedaży był o 14,7% niższy od uzyskanego w ubiegłym roku.

W 2008 roku Spółka osiągnęła wpływy ze sprzedaży biletów w wysokości 87 739,8 tys. zł netto. Były one wyższe niż w poprzednim roku o 5,5%. Z uzyskanych wpływów 99,8% stanowiła sprzedaż biletów lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi. Pozostałe wpływy wynikały ze sprzedaży biletów komunikacji podmiejskiej oraz blankietów do biletów okresowych sprzedanych ajentom do dalszej odsprzedaży. Za pośrednictwem sieci ajentów wpływy ze sprzedaży wyniosły 52 585,7 tys. zł netto i były o 23,9% wyższe niż w 2007 roku.

Przeprowadzając analizę porównawczą sprzedaży biletów lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi w latach 2006 - 2008 należy stwierdzić, że mimo łącznego wzrostu sprzedaży biletów odmiennie kształtowały się wpływy z biletów jednorazowych i okresowych.

W 2008 roku – w stosunku do roku poprzedniego – sprzedano o ponad 40% więcej biletów jednorazowych i o 8,8% mniej biletów okresowych, na co mogły mieć wpływ prowadzone na szeroką skalę prace remontowe dróg, sieci wodociągowo-kanalizacyjnej i gazowej oraz budowa ŁTR. W konsekwencji spowodowało to częste zmiany w układzie komunikacyjnym tramwajów oraz autobusów, przyczyniając się do utrudnień w korzystaniu ze środków komunikacji miejskiej przez pasażerów, a to z kolei przełożyło się na spadek sprzedaży biletów okresowych.

W ramach realizacji obsługi pasażerów prowadzono na szeroką skalę akcje informacyjne oraz dążono do utrzymywania prawidłowych relacji w kontaktach z klientami. W 2008 roku MPK-Łódź Spółka z o.o. informowało pasażerów o obowiązujących rozkładach jazdy, przebiegach linii komunikacyjnych, sieci sprzedaży biletów oraz przepisach porządkowych i taryfowych poprzez informację przystankową, informacje podawane w trakcie podróży, infolinię, telegazetę i stronę internetową.

W 2008 roku zostało przyjętych 1 847 skarg oraz 225 wniosków, co łącznie daje wzrost o 12% w porównaniu do roku poprzedniego. Utrzymująca się znaczna liczba skarg i wniosków to po części wynik zarówno coraz łatwiejszych kontaktów klientów ze Spółką, jak i utrudnień w korzystaniu z komunikacji, spowodowanych wzmożonymi inwestycjami Gminy Łódź w infrastrukturę torowo-drogową i wodno-kanalizacyjną.

Pozostała działalność

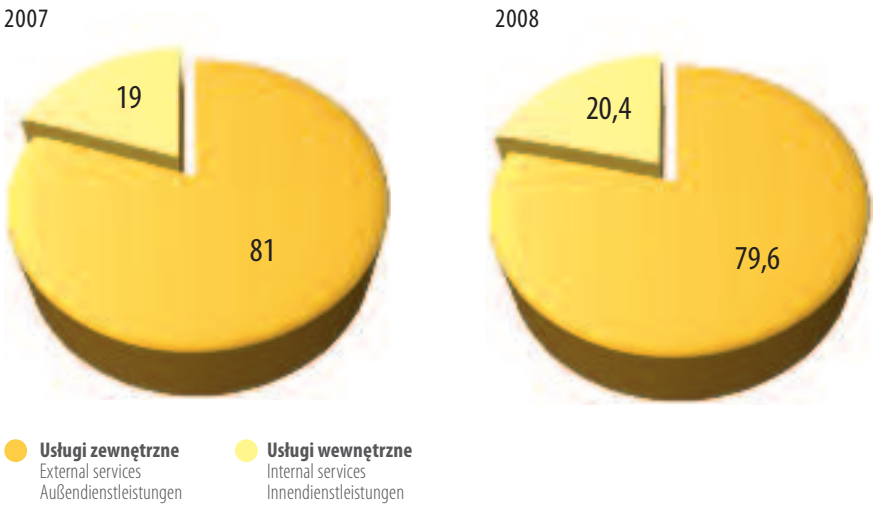
W strukturach MPK-Łódź Spółka z o.o. znajdują się dwie wyspecjalizowane jednostki, mogące świadczyć zarówno usługi wewnętrzne, jak i zewnętrzne. Są to: Zakład Torów i Sieci oraz Zakład Techniki, zatrudniające w sumie kilkuset pracowników. Obydwa zakłady są nie tylko jednymi z najlepiej wyposażonych w Polsce, ale także, co należy mocno podkreślić, posiadają fachowców, którzy w ostatnich latach zdobyli doświadczenie realizując liczne kontrakty zewnętrzne.

W roku 2008 przychody z działalności pomocniczej wyniosły 81 618,8 tys. zł, z czego 64 945,1 tys. zł przypadło na usługi zewnętrzne, zaś 16 673,7 tys. zł na usługi wewnętrzne. Najwięcej, bo 54,1% całości przychodów stanowiły przychody z usług torowo-sieciowych.

Jest to efekt szerokiego uczestnictwa w ogłoszonych przetargach na te usługi, realizowanych na terenie całego kraju. W 2008 roku złożono 19 ofert na łączną kwotę 456 451,8 tys. zł. Osiągnięto skuteczność przetargową w wysokości 21% (4 wygrane przetargi).

Projekty zewnętrzne w zakresie robót torowo-sieciowych objęły całokształt działań związanych z wymianą i remontem ciągów torów tramwajowych oraz sieci trakcji elektrycznej. Łączna wartość wyżej wymienionych prac w zakresie usług wykonywanych dla obcych podmiotów, prowadzonych na terenie Łodzi, jak i poza obszarem Gminy Łódź, wyniosła 35 115,5 tys. zł. Projekty realizowane poza Łodzią to: roboty torowo-sieciowe we Wrocławiu i Bydgoszczy, modernizacja torów i sieci w Szczecinie oraz przebudowa Mostu Szczytnickiego i Warszawskiego we Wrocławiu. Przychody z tych projektów wyniosły od 657 922,9 do 6 474 352,8 zł. Największym łódzkim projektem jest przebudowa ul. Narutowicza.

Na znacznie wyższym poziomie niż w latach ubiegłych (bez mała 15-krotnie więcej niż w 2006 roku i 4-krotnie więcej niż w roku 2007) ukształtowały się przychody z usług zewnętrznych, świadczone przez drugi zakład produkcji pomocniczej Spółki – Zakład Techniki. Tak duże zaangażowanie w prace



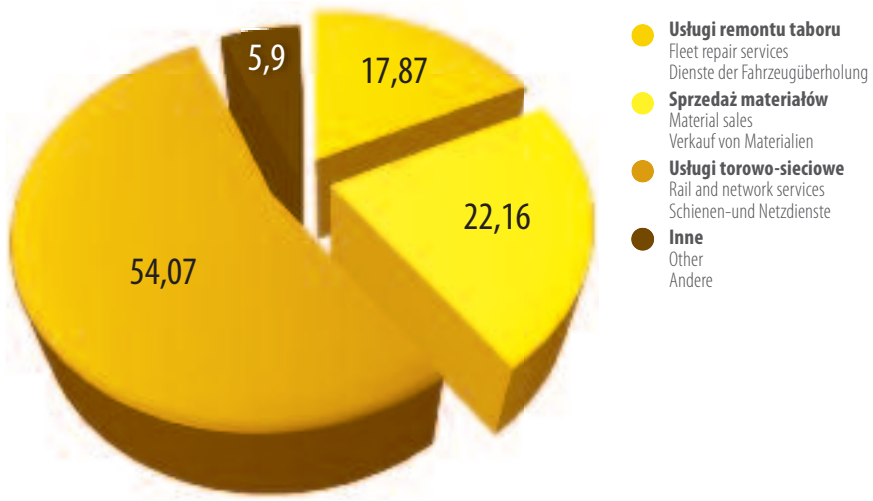
Struktura przychodów z działalności pomocniczej w latach 2007 i 2008 (%)
Auxiliary activities revenues between 2007 and 2008 (%)
Einkommen aus Nebentätigkeit in den Jahren 2007 - 2008 (%)

na rzecz kontrahentów zewnętrznych spowodowało przejściowe zmniejszenie ilości i wartości usług wewnętrznych: modernizacji tramwajów i autobusów. Było to możliwe dzięki obniżeniu wykorzystania taboru tramwajowego podczas realizacji przedsięwzięcia ŁTR oraz uzasadnionej ekonomicznie decyzji o zaniechaniu modernizacji autobusów Jelcz 181MB i zastąpieniu ich używanymi autobusami Mercedes-Benz O 405 GN. Łączna wartość przychodów z tytułu wykonania tych usług zamknęła się kwotą 11 607,3 tys. zł (ponad czterokrotny wzrost w stosunku do roku ubiegłego).

Metody modernizacji, opracowane w Zakładzie Techniki, zyskały uznanie w innych miastach. W 2007 roku zamówienie na modernizację 5 sztuk wagonów tramwajowych złożyły Tramwaje Śląskie z Chorzowa. Dla tej firmy, na przełomie roku, Zakład Techniki wykonał modernizację taboru tramwajowego z zastosowaniem układów impulsowych rozruchu i hamowania. Zakończone już w 2008 roku prace przyniosły Spółce zysk przekraczający 400,0 tys. zł i podpisano następny kontrakt na modernizację kolejnych 20 wagonów tramwajowych typu 105Na dla Tramwajów Śląskich. Do końca roku wykonano połowę tego kontraktu, uzyskując przychód w kwocie 8 390,0 tys. zł.

Wobec znacznego zaangażowania potencjału Zakładu Techniki w zlecenia zewnętrzne, wynikające z przejściowego zmniejszenia zapotrzebowania na bieżące utrzymanie i modernizację taboru tramwajowego oraz bardzo licznych zakupów nowego i używanego taboru autobusowego (odpowiednio: 62 szt. Solaris Urbino 18 i 10 szt. Mercedes-Benz O 405 GN), przychody z usług wewnętrznych w roku 2008 spadły do 16 673,7 tys. zł, czyli do poziomu 79% wartości uzyskanej w roku 2007.

Zakład Techniki, w ramach usług wewnętrznych, dokonywał również produkcji i regeneracji części i podzespołów, głównie tramwajowych. Działalność w tym zakresie pozwoliła na ciągłość obsługi technicznej wagonów tramwajowych, a wartość produkcji i regeneracji wyniosła ogółem 6 149,1 tys. zł.



Struktura przychodów z usług zewnętrznych działalności pomocniczej w 2008 roku (%)
Revenue structure of external services of auxilliary activities in 2008 (%)
Struktur der Einkommen aus der Aussenleistungen im Jahre 2008 (%)





Finanse

Bilans

Wartość aktywów i pasywów na dzień 31 grudnia 2008 roku wyniosła 719 407,2 tys. zł, co stanowi 124,6% sumy bilansowej na koniec 2007 roku. Po stronie aktywów sytuacja ta zdeterminowana była wzrostem aktywów trwałych o ponad 65% oraz spadkiem o ponad połowę aktywów obrotowych.

W grupie aktywów największy udział mają aktywa trwałe, których stan na koniec grudnia 2008 roku wyniósł 619 781,44 tys. zł. Udział aktywów trwałych w wartości majątku ogółem wzrósł z 64,9% do 86,2%, co było efektem realizowanych w 2008 roku wielu zadań inwestycyjnych. Równolegle z własnymi inwestycjami, związanymi z odnową taboru oraz modernizacją zajezdni przy ul. Nowe Sady, Spółka, jako beneficjent środków unijnych, realizowała w 2008 roku niezwykle ważną dla Łodzi inwestycję: modernizację trasy Łódzkiego Tramwaju Regionalnego wraz z towarzyszącą mu infrastrukturą.

MPK-Łódź Spółka z o.o. zainteresowane jest umacnianiem roli przewoźnika nie tylko na rynku usług komunikacji miejskiej, ale i międzymiastowej. Rozwijanie różnych form aktywności gospodarczej pozwoli zabezpieczyć Przedsiębiorstwo przed zmianami koniunktury. Realizacją tych działań było nabycie w 2008 roku udziałów w dwóch spółkach: PKS Myślenice Spółka z o.o. i PKS Nowy Targ Spółka z o.o. W bilansie zatem pojawiła się nowa pozycja: inwestycje długoterminowe.

W 2008 roku nastąpił spadek aktywów obrotowych w stosunku do roku poprzedniego, a ich udział w majątku ogółem wyniósł 13,8%. Znajdujące się na rachunkach środki, pochodzące z emisji obligacji oraz dopłat do kapitału zakładowego, w pełni wykorzystano w trakcie realizacji inwestycji ŁTR. Spadek o 56% miał miejsce również w pozycji krótkoterminowych rozliczeń międzyokresowych.

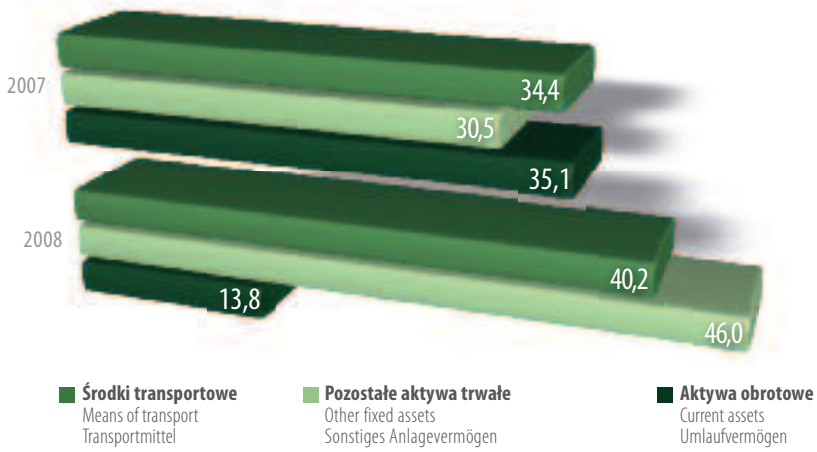
W bilansie, po stronie pasywów, również nastąpiły znaczące zmiany. Kapitały własne wzrosły o 8%, co było efektem kilku czynników: wzrostu kapitału zakładowego Spółki o prawie 40 000,0 tys. zł, przekazania zysku osiągniętego w roku 2007 na podwyższenie kapitału zapasowego, utworzenia kapitału rezerwowego z tytułu dokapitalizowania sukcesywnej odnowy taboru MPK-Łódź Spółka z o.o.

Warto podkreślić, iż zobowiązania z tytułu dostaw i usług, niezbędne dla prawidłowego bieżącego działania firmy, spadły w stosunku do końca 2007 roku o prawie 37%.

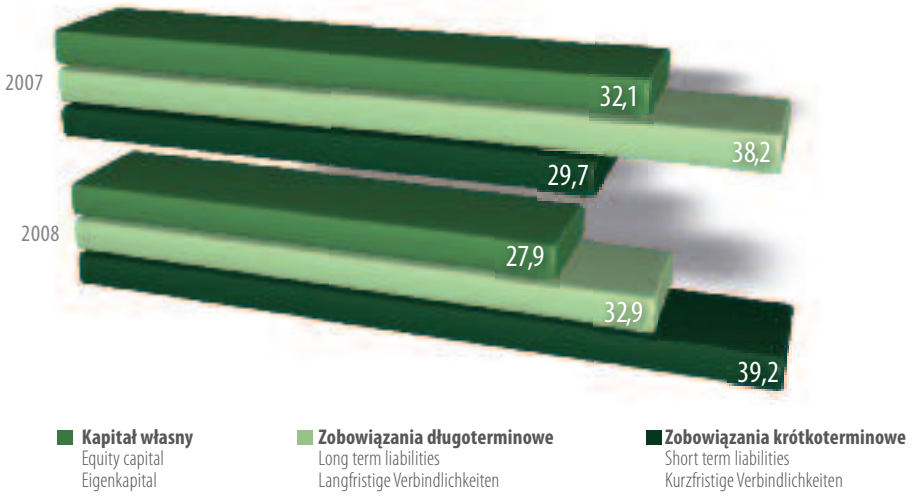
Ponad trzykrotnie zwiększyła się wartość rozliczeń międzyokresowych. W grupie tej znajdują się m.in. środki otrzymane z funduszy unijnych w ramach dofinansowania Projektu Łódzki Tramwaj Regionalny. W 2008 roku do Spółki wpłynęły główne kwoty należne z tego tytułu.

Większość zmian w bilansie Spółki na koniec 2008 roku było następstwem zakończenia procesów inwestycyjnych, realizowanych w trakcie ostatnich dwóch lat, tj. Projektu Łódzki Tramwaj Regionalny, modernizacji zajezdni przy ul. Nowe Sady oraz kontynuowania systematycznej, intensywnej odnowy taboru autobusowego.

Struktura bilansu



Struktura aktywów na dzień 31 grudnia 2007 roku i 2008 roku (%)
The structure of assets on 31.12.2007 and 2008 (%)
Struktur der Aktiva nach dem Iststand vom 31.12.2007 und 2008 (%)



Struktura pasywów na dzień 31 grudnia 2007 roku i 2008 roku (%)
The structure of liabilities on 31.12.2007 and 2008 (%)
Struktur der Passiva vom 31.12.2007 und 2008 (%)

Rachunek zysków i strat

W 2008 roku MPK-Łódź Spółka z o.o. wypracowało wynik brutto w wysokości 3 027,1 tys. zł. Po pomniejszeniu o obowiązkowe odpisy z tytułu podatku dochodowego w kwocie 1 221,4 tys. zł, wynik netto wyniósł 1 805,7 tys. zł.

Na taki wynik finansowy miała wpływ głównie strata na działalności podstawowej, zleconej przez Gminę Łódź, w kwocie 22 673,5 tys. zł (na etapie budowy Planu Rzeczowo-Finansowego zakładano, że przyniesie ona stratę w wysokości niespełna 5 500,0 tys. zł). Wobec ograniczonych możliwości budżetowych miasta przychody, otrzymane z działalności zleconej, nie pokryły znacznie wyższych niż planowano kosztów. Wyraźny wzrost kosztów w stosunku do roku ubiegłego odnotowano głównie w pozycjach „paliwo" oraz „energia", spowodowany podwyżką cen tych nośników. Również na usługach w zakresie napraw, utrzymania oraz konserwacji torów, sieci i podstacji poniesiono stratę, spowodowaną pogorszeniem wskaźnika awaryjności infrastruktury torowo-sieciowej.

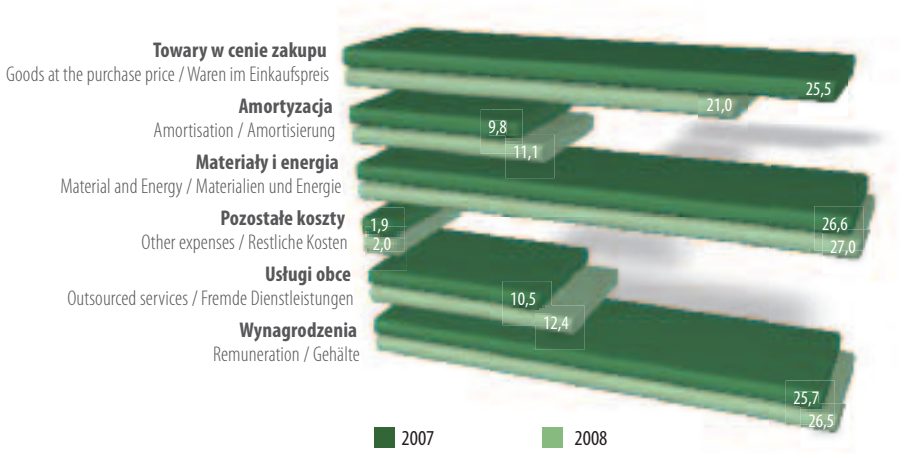
Strata na przewozach osób niepełnosprawnych wyniosła 222,99 tys. zł. Jej przyczyną był większy zakres usług wykonanych przez Zakład Przewozu Osób Niepełnosprawnych, z czym wiąże się poniesienie wyższych kosztów, m.in. zużycia materiałów, konserwacji, czy napraw pojazdów wykonywanych siłami obcymi. Jednak strata ta była trzykrotnie niższa niż pierwotnie zakładano, bowiem miasto zdecydowało przydzielić dodatkowe środki na ten cel w kwocie 631,1 tys. zł.

Jako zjawisko pozytywne oceniać należy osiągnięcie zysku z działalności pomocniczej w kwocie ponad 15 000,0 tys. zł, czyli blisko trzy razy większy niż planowano. Uzyskano go nie tylko dzięki realizacji projektów zewnętrznych, ale także sprzedaży materiałów.

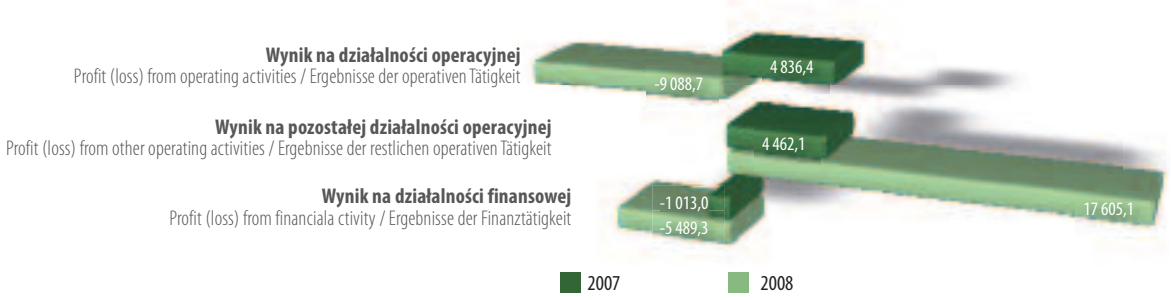
Zysk na pozostałej działalności operacyjnej, w kwocie 17 605,1 tys. zł, osiągnięto przede wszystkim dzięki sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych oraz sprzedaży reklam.

Mniejsza również niż zakładano była strata na sprzedaży biletów. Wynik, o którym mowa, wyniósł bowiem 165,1 tys. zł. Również – pomimo ujemnego wyniku na kontroli biletów – był on trzykrotnie lepszy niż w roku ubiegłym.

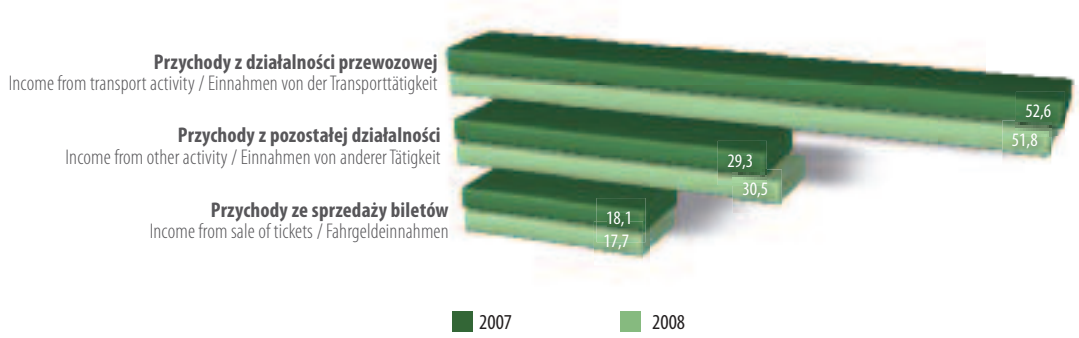
Rok 2008 zamknął się przychodami na poziomie 496 187,0 tys. zł oraz kosztami w wysokości 493 159,9 tys. zł. Dynamika przychodów wyniosła 107,8%.



Koszty działalności operacyjnej w 2007 roku i 2008 roku (%)
The costs of the operational activity in 2007 and 2008 (%)
Kosten der operativen Tätigkeit in Jahre 2007 und 2008 (%)



Struktura rachunku wyników w 2007 roku i 2008 roku (tys. zł)
The structure of the income statement of 2007 and 2008 (thousand PLN)
Struktur der Ergebnisse in Jahre 2007 und 2008 (im Tausend PLN)



Przychody wg rachunku wyników w 2007 roku i 2008 roku (%)
Revenues shown in the income statement of 2007 and 2008 (%)
Struktur der Einnahmen in Jahre 2007 und 2008 (%)

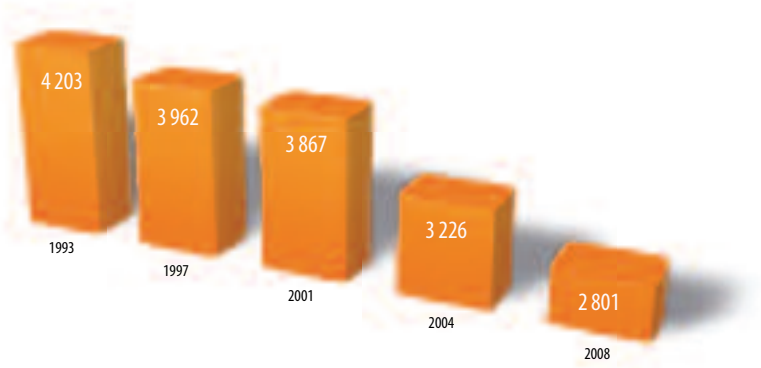


Polityka personalna



Polityka personalna

W 2008 roku Spółka miała za sobą intensywne zmiany poziomu zatrudnienia, przeprowadzone w okresie restrukturyzacji. Kontynuowano jednak działania mające na celu dalsze podniesienie sprawności i efektywności realizacji zamierzonych celów przy jednoczesnym zmniejszeniu kosztów pracy. Osiągnięto je poprzez doskonalenie struktury organizacyjnej i dostosowywanie zakresu działań osób i komórek organizacyjnych, kształtowanie optymalnych poziomów struktury zatrudnienia do zakresu realizowanych zadań, stosowanie kryteriów merytorycznych (kwalifikacje, kompetencje) w zakresie decyzji dotyczących przyjęć, przeniesień i zwolnień pracowników, doskonalenie działającego w przedsiębiorstwie systemu ocen pracowników i ciągły monitoring pracowników bezpośrednio obsługujących pasażerów.



Przeciętne zatrudnienie w latach 1993 - 2008 (etaty)
Average employment between 1993 - 2008 (number of jobs)
Beschäftigung in dem Zeitraum 1993 - 2008 (Anzahl der Arbeitsstellen)

Średnie zatrudnienie ogółem w 2008 roku wyniosło 2 801,25 etatów i było niższe o 5,25 etatu w porównaniu z rokiem 2007.

Osiągnięty stan zatrudnienia w 2008 roku był najniższym stanem od roku 1993, tj. od chwili powstania MPK-Łódź Spółka z o.o. w obecnej formie organizacyjno-prawnej jako spółki prawa handlowego. Zmniejszenie stanu zatrudnienia w latach 1993 - 2008 osiągnęło wielkość 1 401,75 etatów, co przy zwiększonym zakresie zadań Spółki świadczy o wzroście wydajności pracy.

Na powyższy obraz wpływały przede wszystkim dokonywane zmiany zatrudnienia w grupie stanowisk robotniczych (kierowców autobusów i motorniczych). Rotacje w zatrudnieniu prowadzących pojazdy były odzwierciedleniem zmian w zakresie ilości zlecanych MPK-Łódź Spółka z o.o. usług przewozowych w lokalnym transporcie zbiorowym w Łodzi.

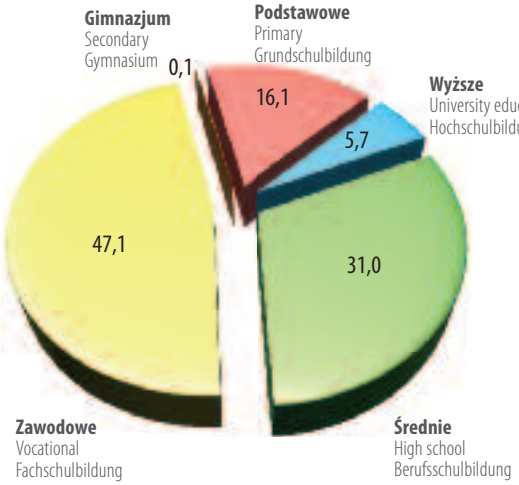
Przeciętne zatrudnienie
w podstawowych grupach zawodowych:

Wyszczególnienie	2007 rok	2008 rok		%	%
	wykonanie	plan	wykonanie	5:3	5:4
Ogółem przedsiębiorstwo	**2 806,50**	**2 913,00**	**2 801,25**	**99,8**	**96,2**
z tego:					
stanowiska nierobotnicze	423,00	416,00	418,25	98,9	100,5
stanowiska robotnicze	2 383,50	2 497,00	2 383,00	100,0	95,4
z tego:					
motorniczowie	522,50	551,00	488,50	93,5	88,7
kierowcy autobusów	821,00	900,00	891,25	108,6	99,0
robotnicy obsługi i remontu taboru	615,75	612,00	584,50	94,9	95,5
robotnicy torowo-sieciowi	185,00	192,00	187,50	101,4	97,7
pozostali robotnicy	239,25	242,00	231,25	96,7	95,6

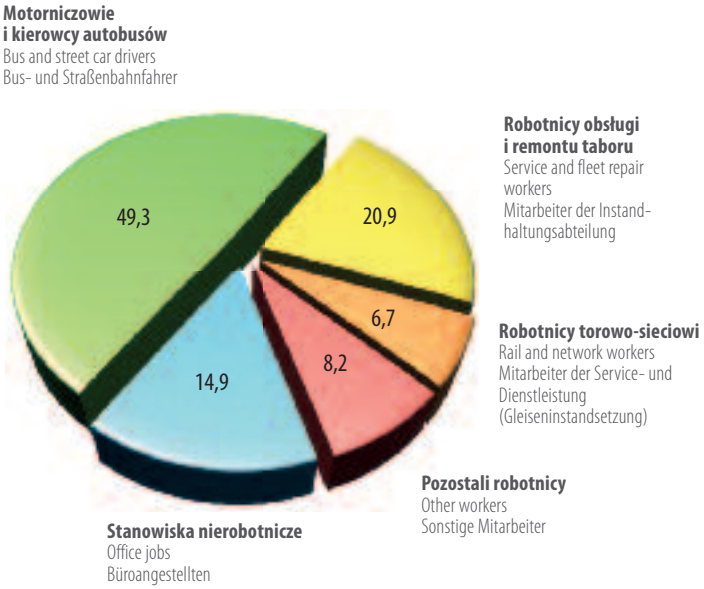
Zmniejszenie zatrudnienia ogółem w stosunku do 2007 roku to wynik spadku zatrudnienia w grupie stanowisk nierobotniczych. Liczba stanowisk robotniczych, w porównaniu do ubiegłego roku, nie uległa zmianie. Miały miejsce natomiast różnice w poziomie zatrudnienia w odniesieniu do podstawowych grup zawodowych. W grupie motorniczych zmniejszenie zatrudnienia to wynik ograniczeń kursowania pojazdów z powodu robót remontowych w mieście, skutkujących koniecznością okresowego skracania linii tramwajowych lub ich czasowego zawieszenia. Natomiast w grupie pracowników obsługi i remontów zmniejszenie zatrudnienia było efektem zakupu nowych autobusów przegubowych Solaris Urbino 18 wraz z obsługą serwisową. Spółka odnotowała zwiększenie średniego rocznego zatrudnienia w grupie kierowców autobusów, wynikające z poszerzenia zakresu usług przewozowych w komunikacji autobusowej. Zwiększenie zatrudnienia w grupie robotników torowo-sieciowych spowodowane było rozwojem zakresu usług torowych, prowadzonych w ramach działalności pomocniczej.

W roku 2008 w Spółce obserwowano ruch zatrudnionych zarówno na stanowiskach robotniczych, jak i nierobotniczych. Przy doborze nowych pracowników kierowano się potrzebą pozyskania potencjału o kwalifikacjach i kompetencjach, których nie posiadano w zasobach ludzkich Spółki. Występująca fluktuacja kadr nie ograniczała się wyłącznie do przyjęć i zwolnień. Przenoszono również pracowników na inne stanowiska pracy. Wszystkie te działania miały za zadanie optymalne wykorzystanie posiadanych zasobów ludzkich.

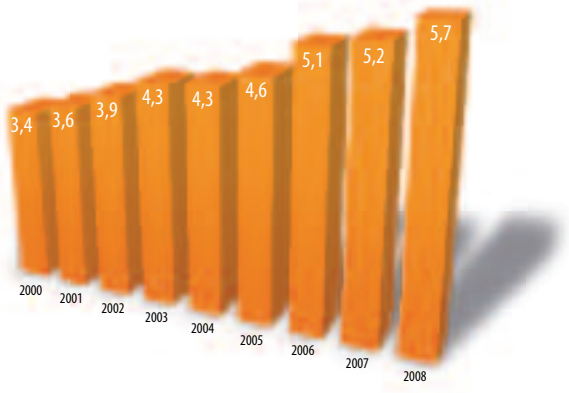
Zgodnie z prowadzoną polityką zatrudnienia systematycznie podnosi się poziom wykształcenia załogi. Wzrósł udział pracowników z wykształceniem wyższym, jednocześnie zmniejszył się udział osób z wykształceniem podstawowym.



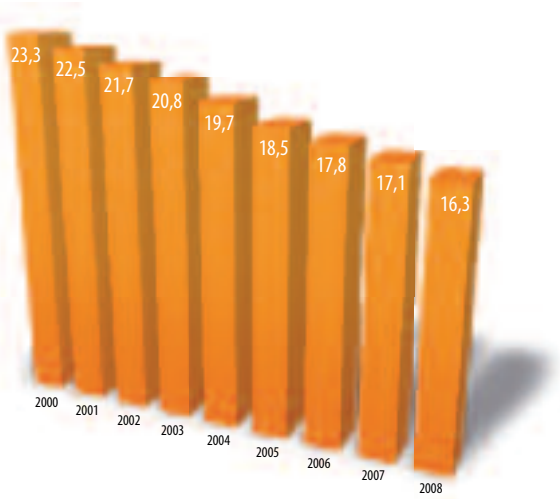
Struktura zatrudnienia według wykształcenia na dzień 1 stycznia 2009 roku (%)
Employment structure according to education types on 1 January 2009 (%)
Struktur der Ausbildung der Beschäftigten am 1 Januar 2009 (%)



Struktura zatrudnienia wg grup zawodowych w roku 2008 (%)
Employment structure according to professional groups in 2008 (%)
Teilung der Beschäftigten nach Berufsgruppen - 2008 (%)



Wskaźnik udziału pracowników z wykształceniem wyższym w latach 2000 - 2008 (%)
The rate of employees with higher education between 2000 - 2008 (%)
Anteil der Mitarbeiter mit Hochschulbildung im Zeitraum von 2000 bis 2008 (%)



Wskaźnik udziału pracowników z wykształceniem podstawowym w latach 2000 - 2008 (%)
The rate of employees with primary education between 2000 - 2008 (%)
Anteil der Mitarbeiter mit Grundschulausbildung im Zeitraum von 2000 bis 2008 (%)

Co roku Spółka przeznacza środki na działania mające na celu wzrost poziomu wykształcenia, wiedzy i umiejętności pracowników. Prowadzone szkolenia nie tylko zapewniły posiadanie koniecznych uprawnień i potrzebnej wiedzy, ale również pozwoliły na osiągnięcie wyższego poziomu wykształcenia.

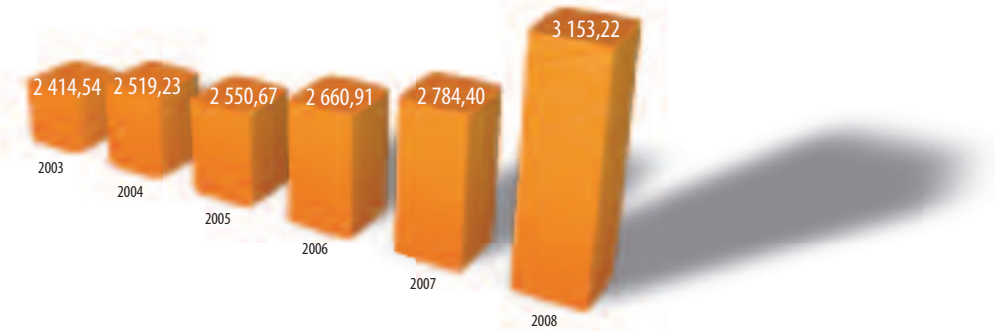
Niezależnie od realizowanego w roku 2008 projektu szkoleniowego dla kadry menadżerskiej, przeprowadzono dla 20 osób z tej grupy sesje „development centre", pozwalające na określenie poziomu kompetencji menadżerskich i stanowiskowych.
Spółka docenia gotowość pracowników do podejmowania wysiłku związanego ze szkoleniem. Wyższe kwalifikacje to większa elastyczność w zarządzaniu personelem. Wykształceni pracownicy to grupa bardziej skłonna do podejmowania nowych zawodowych wyzwań. W okresie intensyfikacji działalności pomocniczej posiadanie takiej kadry jest szczególnie pożądane.
W roku 2008 w MPK-Łódź Spółka z o.o. na szkolenia pracowników wyasygnowano kwotę 451,5 tys. zł, z czego 376,1 tys. zł w ramach zaplanowanego budżetu usług szkoleniowych oraz 75,4 tys. zł na koszty związane ze szkoleniami, tj. koszty podróży, noclegów, czy diet.
Od 2008 roku Spółka prowadzi Ośrodek Szkolenia Motorniczych. Przeprowadzono trzy edycje kursów szkoleniowych dla osób, które chciały podjąć pracę w tym zawodzie. Osobom skierowanym z Powiatowych Urzędów Pracy koszty szkolenia pokrywały te placówki. Dla osób indywidualnych, deklarujących chęć przepracowania w Spółce minimum trzy lata, przygotowano szczególną ofertę: opłatę ulgową w wysokości 50% kosztów przypadających na jednego uczestnika.
Praca Ośrodka Szkolenia Motorniczych pozwoli na szybsze uzupełnienie braków kadrowych w tej grupie zawodowej. Poszukiwania pracowników w tym zawodzie na rynku pracy przyniosłyby z pewnością znacznie słabsze efekty.

Łączna kwota wynagrodzeń w roku 2008 była wyższa o 13,4% w porównaniu z 2007 rokiem.

Wzrost w zakresie wynagrodzeń osobowych – w stosunku do roku poprzedniego – spowodowany był głównie dokonanymi z dniem 1 kwietnia przeszeregowaniami pracowników. W sierpniu, realizując porozumienie zawarte z NSZZ „Solidarność", wypłacono pracownikom dodatkowe nagrody w wysokości średnio 500 zł brutto na osobę.

W zakresie wynagrodzeń bezosobowych blisko 70% wzrost w stosunku do roku poprzedniego spowodowany był istotnym zwiększeniem ilości zawieranych umów cywilnoprawnych. Wiązało się to z przejęciem większego zakresu obowiązku kontroli biletów i zatrudnieniem kontrolerów głównie na umowę zlecenie.

Zmiany przeciętnego wynagrodzenia w latach 2003 - 2008 przedstawia poniższy wykres:

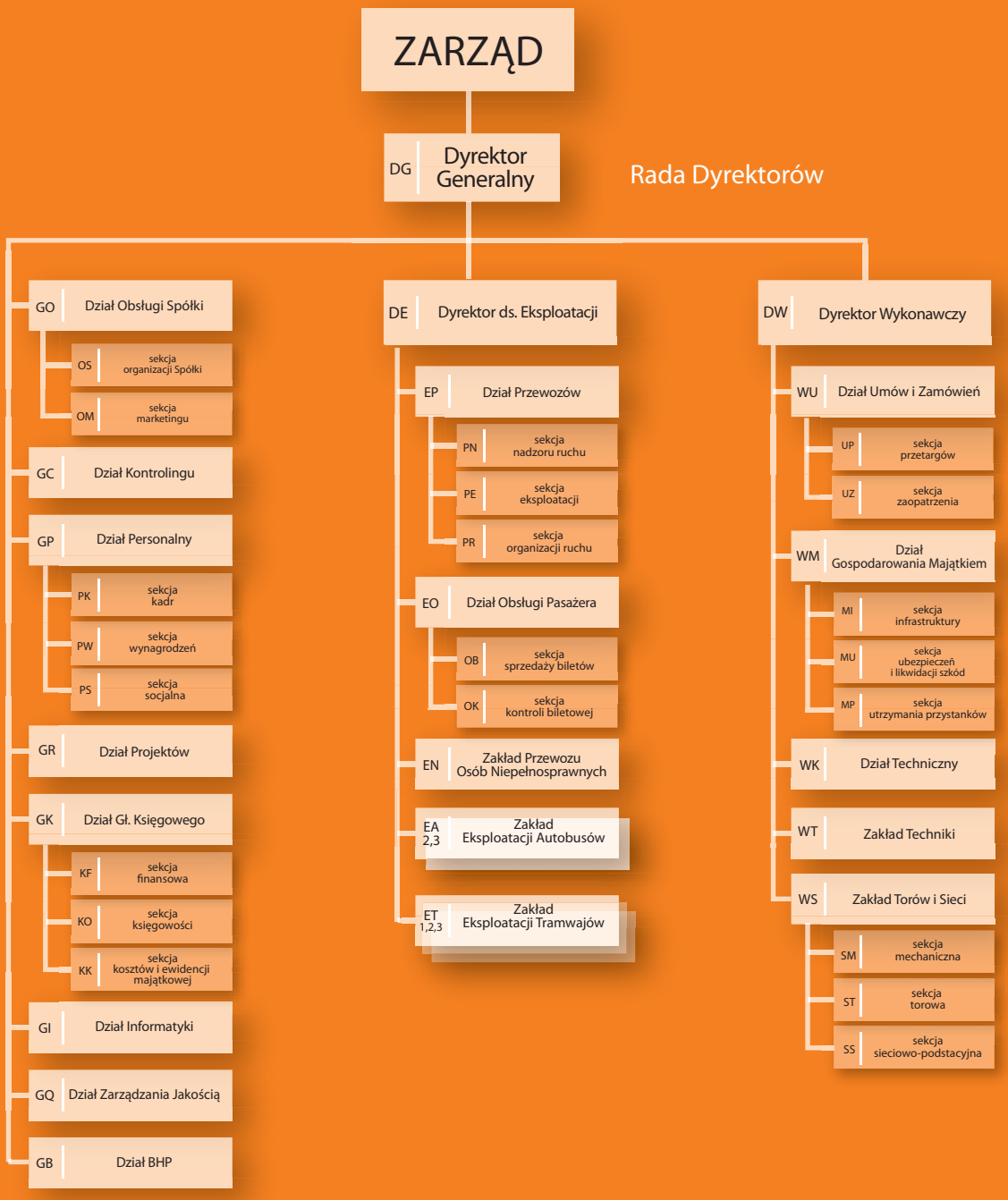


Przeciętne wynagrodzenie w latach 2003 - 2008 (zł)
Average salary between 2003 - 2008 (PLN)
Durchschnittlohn in Zeitraum 2003 - 2008 (PLN)

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie pracowników w 2008 roku osiągnęło poziom 3 153,22 zł i było wyższe o 13,2% w porównaniu z rokiem poprzednim. Jest to nienotowany do tej pory wzrost.

Schemat struktury organizacyjnej Spółki

(obowiązujący od dnia 1 lipca do dnia 31 grudnia 2008 roku)





Polityka majątkowa



Polityka majątkowa

Stan taboru tramwajowego w 2008 roku wzrósł o 10 nowych niskopodłogowych wagonów typu 122N, wyprodukowanych przez firmę PESA, a zakupionych w ramach realizacji Projektu Łódzki Tramwaj Regionalny. Na koniec roku wyniósł on 470 sztuk.

W 2008 roku kontynuowana była przez Spółkę polityka odnowy taboru autobusowego, w ramach której zakupiono łącznie 72 autobusy w miejsce 83 wycofanych z eksploatacji. Na ulicach Łodzi pojawiły się 62 nowe autobusy Solaris Urbino 18 oraz 10 używanych Mercedesów-Benz O 405 GN. Z eksploatacji wycofano natomiast 6 autobusów jednoczłonowych oraz 77 przegubowych, w tym najbardziej wyeksploatowane Ikarusy 280. Dzięki tej polityce udział autobusów niskopodłogowych wzrósł do ponad 82%.

W 2008 roku zmodernizowano 18 wagonów tramwajowych, tym samym wydłużono ich okres eksploatacji o kolejne 15 lat. Zwiększono także ich walory użytkowe i podniesiono komfort podróży. Każdy z tych wozów otrzymał nowy design, który zyskał uznanie pasażerów.

W Zakładzie Techniki MPK-Łódź Spółka z o.o. w roku 2008 wyremontowano również 10 wagonów 105Na dla Tramwajów Śląskich, których pasażerowie w specjalnej ankiecie wskazali łódzką modernizację jako najlepszą.

Średni wiek tramwajów, utrzymujący się na porównywalnym poziomie 18 - 19 lat, zapewniają sukcesywne remonty kapitalne, modernizacje oraz zakup nowych jednostek. Spółka posiada 344 wagony tramwajowe po remoncie kapitalnym, w tym 29 ze zmodernizowanym napędem.

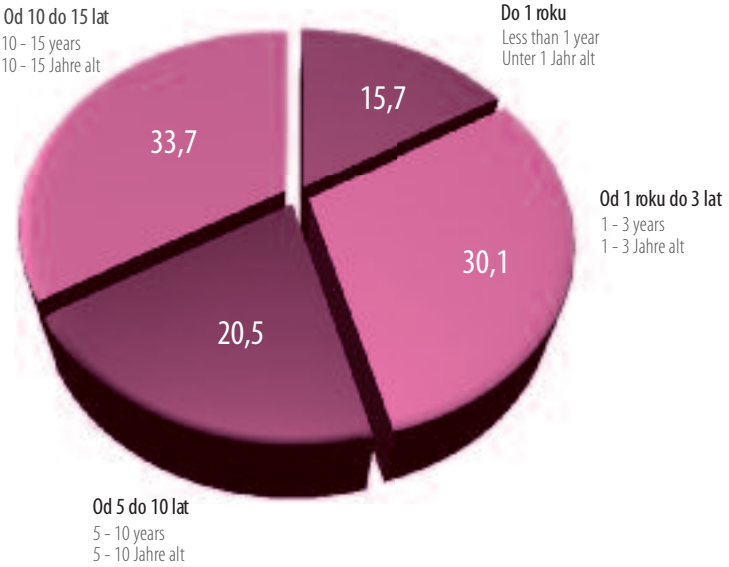
Bardzo istotnym wydarzeniem w 2008 roku było oddanie do użytku Łódzkiego Tramwaju Regionalnego. W ramach tej inwestycji zakupiono 10 nowoczesnych niskopodłogowych wagonów PESA 122N, wyremontowano 16 kilometrów torowisk oraz dokonano modernizacji 10 podstacji trakcyjnych. Ponadto przeprowadzono prace dostosowujące zajezdnię przy ul. Telefonicznej do obsługi nowego taboru (dobudowano dodatkowe tory postojowe, zainstalowano specjalistyczne urządzenia).

Na początku roku 2008 Spółka sprzedała teren zajezdni autobusowej przy ul. Kilińskiego. Jednostki z tej bazy zostały rozlokowane w dwóch pozostałych zajezdniach: przy ul. Limanowskiego i ul. Nowe Sady.

Pod koniec roku 2008 zakończono modernizację zajezdni autobusowej przy ul. Nowe Sady, dzięki której jest ona w stanie pomieścić do 207 autobusów. W trakcie prac powiększono gabaryty budynku technicznego, wyremontowano plac postojowy oraz unowocześniono stację paliw.

W roku 2008 powiększyła się flota pojazdów specjalistycznych. Zakład Przewozów Osób Niepełnosprawnych zyskał trzy nowe Fiaty Ducato, a na terenie zajezdni przy ul. Telefonicznej pojawił się nowy dźwig tramwajowy MAN oraz akumulatorowy holownik.

Zadania przewozowe w 2008 roku realizowane były z użyciem taboru komunikacyjnego w liczbie (średnio w ruchu): 319,4 wagonów tramwajowych i 325,3 autobusów.

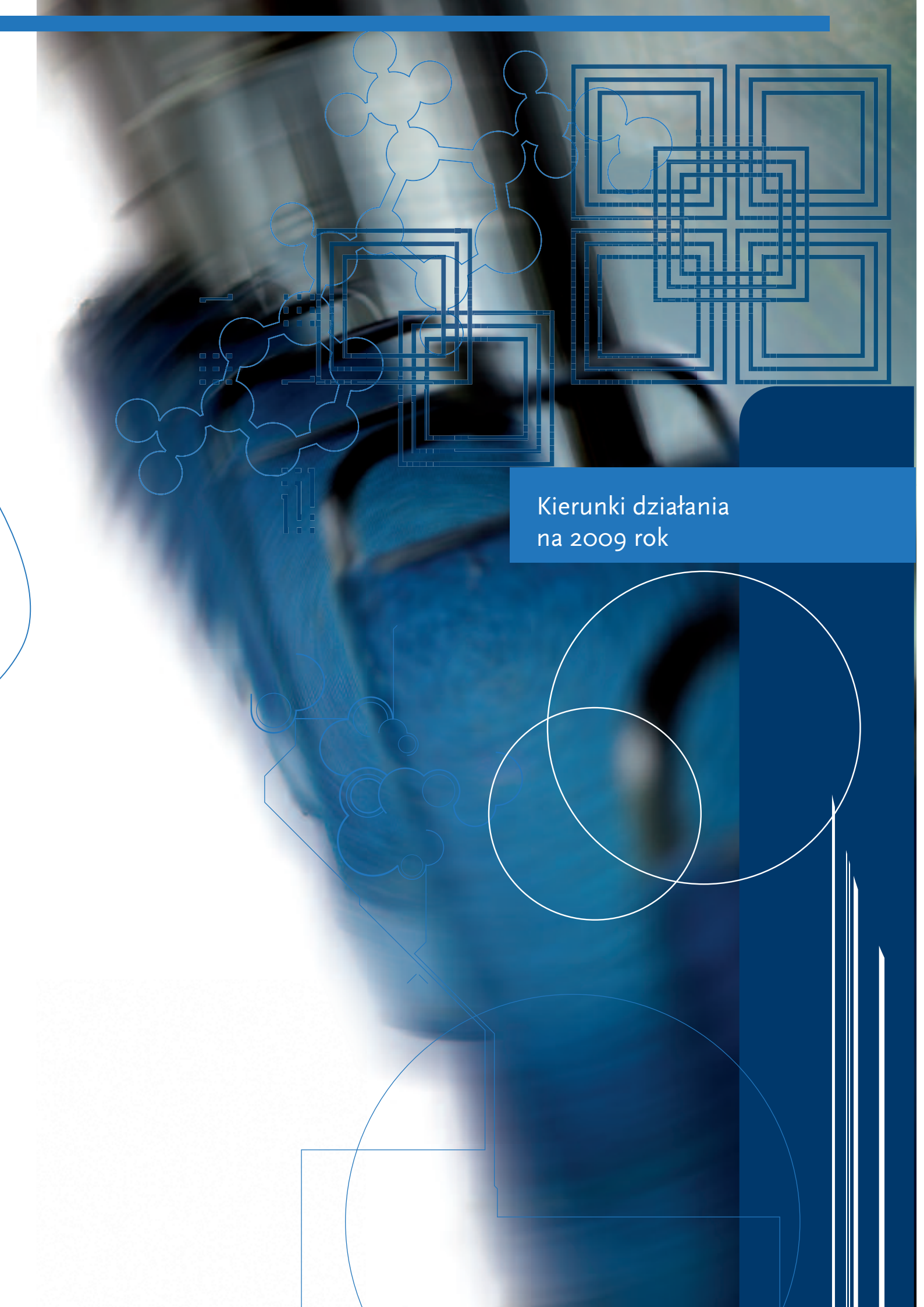


Struktura wiekowa taboru autobusowego w 2008 roku (%)
Age structure of the bus fleet in 2008 (%)
Die Altersstruktur des Busbestandes im Jahr 2008 (%)



Średni wiek taboru w okresie 2002 - 2008 r. (lata)
Average age of the fleet in the period of 2002 - 2008 (in years)
Durchschnittsalter des Fahrzeugbestandes (in Jahren) im Zeitraum Jahren 2002 – 2008





Kierunki działania na 2009 rok

Kierunki działania na 2009 rok

Najważniejszym zadaniem w 2009 roku będzie zapewnienie Spółce na najbliższe 10 - 15 lat zamówienia z Gminy Łódź na usługi przewozowe i inne, zlecane do tej pory na podstawie kończącej się w 2009 roku umowy o świadczeniu usług przewozowych na liniach komunikacyjnych lokalnego transportu zbiorowego oraz obsługi pasażerów korzystających z lokalnego transportu zbiorowego.

W zakresie poprawy obsługi komunikacyjnej i podniesienia standardu usług przewozowych:

- dążenie do zapewnienia niezawodności kursowania pojazdów komunikacji miejskiej poprzez m.in.: utrzymanie wysokiej sprawności technicznej pojazdów, dostosowanie rozkładów jazdy do funkcjonowania komunikacji miejskiej w warunkach utrudnień w ruchu spowodowanych robotami torowo-drogowymi i wodno-kanalizacyjnymi, zacieśnienie współpracy z Policją i Strażą Miejską w celu poprawy płynności ruchu dla pojazdów komunikacji miejskiej
- prowadzenie działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa pasażerów i kierujących poprzez dalsze instalowanie systemu monitoringu w pojazdach komunikacji miejskiej
- wdrażanie do eksploatacji Obszarowego Systemu Sterowania Ruchem na trasie Łódzkiego Tramwaju Regionalnego
- podejmowanie działań na rzecz zmian w organizacji ruchu, ułatwiających kursowanie pojazdów komunikacji miejskiej
- zgłaszanie do Zarządu Dróg i Transportu projektów zmian w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej



Działania na rzecz poprawy obsługi pasażera:

- podnoszenie kwalifikacji osób będących w stałym, bezpośrednim kontakcie z klientem
- zwiększanie dostępności biletów zarówno dla odbiorców indywidualnych, jak i zbiorowych poprzez poszukiwanie nowych kanałów dystrybucji i doskonalenie istniejących
- rozszerzenie zakresu możliwości kontaktu pasażerów z MPK-Łódź Spółka z o.o. poprzez uruchomienie automatycznego połączenia z wybraną przez nich komórką organizacyjną Spółki
- wprowadzenie rejestrowania rozmów telefonicznych prowadzonych z pasażerami zgłaszającymi się do Spółki w celu zapewnienia całodobowego kontaktu z klientami
- czynny udział pracowników Spółki w projekcie Łódzkiej Karty Miejskiej, uruchamianym przez Zarząd Dróg i Transportu, dla zapewnienia wzrostu dostępności biletów w sieci sprzedaży prowadzonej przez Spółkę
- podjęcie działań w celu zapewnienia aktualnej i kompleksowej informacji o usługach świadczonych przez Spółkę za pośrednictwem dostępnych nośników informacji
- kontynuowanie montażu nowych, estetycznych wiat przystankowych
- wnikliwe rozpatrywanie postulatów i wniosków pasażerów w celu dostosowywania rozkładów jazdy do ich potrzeb
- kontynuowanie działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa pasażerów i kierujących pojazdami Spółki, w tym także z wykorzystaniem monitoringu wewnątrz pojazdów
- uruchamianie w sezonie wiosenno-letnim przewozów rekreacyjnych dla mieszkańców Łodzi



Działania na rzecz poprawy organizacji i wzrostu efektywności:

- wdrażanie kolejnego modułu zintegrowanego systemu komputerowego „Eksploatacja"
- wprowadzenie zmian organizacyjnych, zmierzających do usprawnienia procesów informacyjno-decyzyjnych, których celem jest osiągnięcie optymalnego poziomu organizacji i wykorzystania pozostających w dyspozycji Spółki zasobów ludzkich i materialnych
- w zakresie polityki personalnej:
  - modyfikacja Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy w celu dostosowania zapisów do aktualnych preferencji i wymagań stawianych załodze Spółki
  - organizowanie konkursów na stanowiska kierownicze
  - dążenie do poprawy efektywnego wykorzystania czasu pracy
  - dostosowanie poziomu zatrudnienia do zakresu realizowanych zadań
  - modyfikacja systemu okresowych ocen pracowników
  - wartościowanie wybranych stanowisk pracy
- prowadzenie szkoleń kadry kierowniczej, przystosowujących wiedzę do poszerzającego się zakresu działań podejmowanych przez Spółkę
- rozwój Ośrodka Szkolenia Motorniczych w celu zapobieżenia brakom zatrudnienia w tej grupie prowadzących, jak i podniesienia jego rangi jako specjalistycznego ośrodka szkoleniowego w regionie
- kontynuowanie szkoleń w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy celem utrzymania tendencji spadkowej wypadków przy pracy
- umacnianie wśród załogi zasadności korzystania z porad psychologicznych, dostępnych w uruchomionym w tym celu punkcie
- zapewnienie w drodze przetargu najkorzystniejszej dla pracowników Spółki oferty profilaktycznej opieki medycznej na najbliższe cztery lata
- wdrożenie zaplanowanego na okres dwóch lat programu profilaktycznego, ukierunkowanego na choroby związane z pracą kierujących pojazdami komunikacji miejskiej
- działania na rzecz rozwoju Grupy Kapitałowej MPK-Łódź Spółka z o.o. poprzez korzystne nabywanie udziałów zarówno w spółkach świadczących usługi komunikacji miejskiej, jak i międzymiastowej
- konsolidacja gospodarcza, organizacyjna i rachunkowa podmiotów wchodzących w skład Grupy Kapitałowej MPK-Łódź Spółka z o.o.
- utrzymanie certyfikatu systemu zarządzania jakością potwierdzającego, że Spółka spełnia wymagania normy PN-EN ISO 9001:2001
- wdrożenie Systemu Zarządzania Środowiskowego zgodnego z wymaganiami normy ISO 14001

Działania w celu poprawy stanu technicznego taboru i zaplecza:

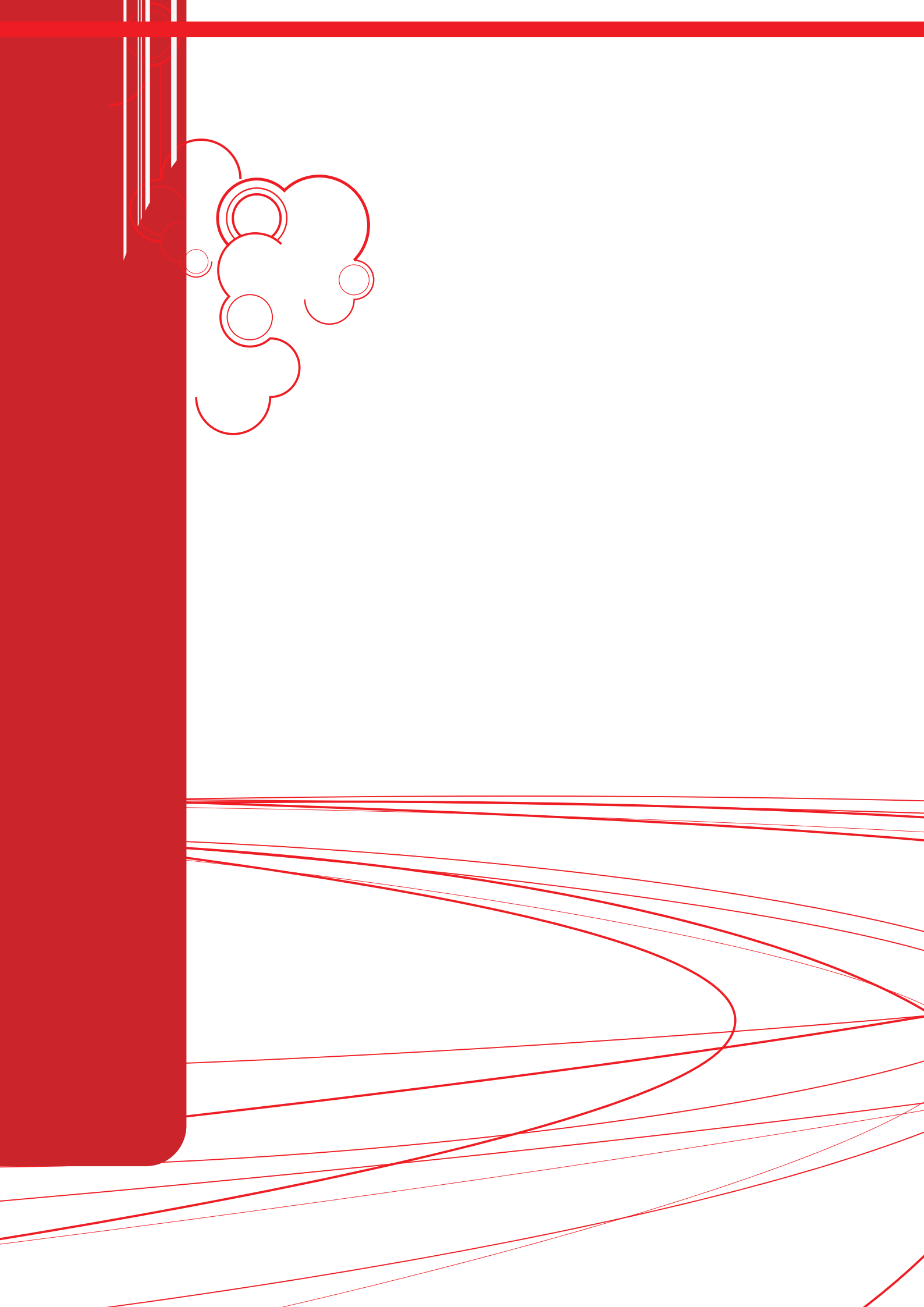
- kontynuowanie modernizacji i odnowy taboru tramwajowego typu 805Na
- efektywne wykorzystywanie majątku trwałego poprzez jego aktywizację bądź sprzedaż (przewidywana sprzedaż zajezdni tramwajowej przy ul. Kilińskiego pozwoliłaby na modernizację dwóch pozostałych zajezdni tramwajowych przy ul. Telefonicznej i przy ul. Pabianickiej)

Działania na rzecz pozyskania dodatkowych przychodów:

- świadczenie usług przewozowych firmom oraz różnym zorganizowanym grupom osób
- uczestniczenie w przetargach, składanie ofert na świadczenie usług komunikacji miejskiej na rzecz innych miast
- przebudowa linii tramwajowych, remonty torów, sieci i podstacji na zlecenie podmiotów zewnętrznych
- świadczenie usług remontowych w zakresie taboru tramwajowego
- wykorzystanie znajomości rynku materiałów torowo-sieciowych do rozszerzenia sprzedaży materiałów
- rozszerzanie zakresu obsługi zaopatrzeniowej spółek zależnych

Działania na rzecz ochrony środowiska:

- wdrażanie procedur dla ISO 14001
- monitorowanie zewnętrznych osłon na wózki w celu wyeliminowania źródeł hałasu
- wyciszanie zespołów tramwajowych, takich jak: wentylatory, zespoły wirujące silnika, napędy drzwi
- stosowanie przetwornic statycznych, pozwalających na ograniczenie emitowanego poziomu hałasu, istotnie zmniejszając uciążliwość komunikacji miejskiej w odczuciu mieszkańców Łodzi
- poprawa skuteczności odpylania wyciągów wentylacyjnych, eksploatowanych na terenie obiektów Spółki
- wprowadzanie w tramwajach zmodernizowanych przekładni o podwyższonej szczelności (eliminacja wycieku oleju)
- zmniejszenie zużycia energii elektrycznej w zmodernizowanych pojazdach szynowych, a co za tym idzie ograniczenie emisji do atmosfery składników spalin i zanieczyszczeń
- selektywna zbiórka odpadów technologicznych, powstających w toku działalności remontowej przedsiębiorstwa oraz ich unieszkodliwianie zgodnie z zaleceniami obowiązujących przepisów o odpadach
- zmniejszenie zużycia wody poprzez eksploatację zamkniętych obiegów wody w myjniach autobusowych
- korzystanie z ogrzewania gazem ziemnym w budynku nie korzystającym z sieci miejskiej





Sprawozdanie finansowe

Balance Sheet (PLN)
Bilanz (PLN)

BILANS

na dzień 31 grudnia 2008 roku (zł)

AKTYWA		Stan na koniec bieżącego roku obrotowego	Stan na początek bieżącego roku obrotowego	PASYWA		Stan na koniec bieżącego roku obrotowego	Stan na początek bieżącego roku obrotowego
0		1	2	0		1	2
A.	**AKTYWA TRWAŁE**	**619 781 437,88**	**374 785 751,57**	**A.**	**KAPITAŁ WŁASNY**	**200 702 853,15**	**185 162 587,96**
I.	**Wartości niematerialne i prawne**	**515 986,99**	**688 726,77**	**I.**	**Kapitał zakładowy**	**172 859 400,00**	**133 123 527,00**
1.	Koszty zakończonych prac rozwojowych	0,00	0,00	**II.**	**Należne wpłaty na kapitał podstawowy**	**0,00**	**0,00**
2.	Wartość firmy	0,00	0,00	**III.**	**Udziały własne**	**0,00**	**0,00**
3.	Inne wartości niematerialne i prawne	515 986,99	688 726,77	**IV.**	**Kapitał zapasowy**	**15 557 487,96**	**9 394 684,53**
4.	Zaliczki na wartości niematerialne i prawne	0,00	0,00	**V.**	**Kapitał z aktualizacji wyceny**	**486 400,00**	**512 187,00**
II.	**Rzeczowe aktywa trwałe**	**605 071 353,31**	**373 782 942,60**	**VI.**	**Pozostałe kapitały rezerwowe**	**9 993 888,00**	**35 995 428,00**
1.	Środki trwałe	598 020 791,40	242 813 941,74	**VII.**	**Zysk (strata) z lat ubiegłych**	**0,00**	**0,00**
a.	grunty (w tym prawo użytkowania wieczystego gruntu)	23 447 350,00	21 837 250,00	**VIII.**	**Zysk (strata) netto**	**1 805 677,19**	**6 136 761,43**
b.	budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej	238 774 062,66	14 405 334,51	**IX.**	**Odpisy z zysku netto w ciągu roku obrotowego**	**0,00**	**0,00**
c.	urządzenia techniczne i maszyny	46 666 975,44	8 034 732,98				
d.	środki transportu	288 951 396,91	198 364 599,02				
e.	inne środki trwałe	181 006,39	172 025,23				
2.	Środki trwałe w budowie	7 050 561,91	88 197 613,94				
3.	Zaliczki na środki trwałe w budowie	0,00	42 771 386,92				
III.	**Należności długoterminowe**	**0,00**	**0,00**				
1.	Od jednostek powiązanych	0,00	0,00				
2.	Od pozostałych jednostek	0,00	0,00				
IV.	**Inwestycje długoterminowe**	**11 990 023,98**	**0,00**				
1.	Długoterminowe aktywa finansowe	11 990 023,98	0,00				
a.	w jednostkach powiązanych	11 990 023,98	0,00				
a1.	udziały	7 600 000,00	0,00				
a2.	udzielone pożyczki	4 390 023,98					
V.	**Długoterminowe rozliczenia międzyokresowe**	**2 204 073,60**	**314 082,20**				
1.	Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	190 758,06	69 757,02				
2.	Inne rozliczenia międzyokresowe	2 013 315,54	244 325,18				

B.	**AKTYWA OBROTOWE**	**99 625 796,56**	**202 646 663,63**	**B.**	**ZOBOWIĄZANIA I REZERWY NA ZOBOWIĄZANIA**	**518 704 381,29**	**392 269 827,24**
I.	**Zapasy**	**23 912 674,66**	**16 392 747,75**	**I.**	**Rezerwy na zobowiązania**	**366 638,29**	**249 231,69**
1.	Materiały	8 000 432,80	11 447 434,08	1.	Rezerwa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	90 458,76	249 231,69
2.	Półprodukty i produkty w toku	14 764 336,60	2 289 433,85	2.	Pozostałe rezerwy	276 179,53	0,00
3.	Produkty gotowe	0,00	0,00	a.	długoterminowe	0,00	0,00
4.	Towary	1 142 040,22	1 048 290,86	b.	krótkoterminowe	276 179,53	0,00
5.	Zaliczki na dostawy	5 865,04	1 607 588,96	**II.**	**Zobowiązania długoterminowe**	**236 817 945,80**	**220 589 891,16**
II.	**Należności krótkoterminowe**	**35 047 090,68**	**57 710 009,41**	1.	Wobec jednostek powiązanych	0,00	0,00
1.	Należności od jednostek powiązanych	3 506 969,79	0,00	2.	Wobec pozostałych jednostek	236 817 945,80	220 589 891,16
a.	z tytułu dostaw i usług, o okresie spłaty do 12 miesięcy	3 506 969,79	0,00	a.	kredyty i pożyczki	1 434 240,00	916 320,00
2.	Należności od pozostałych jednostek	31 540 120,89	57 710 009,41	b.	z tytułu emisji dłużnych papierów wartościowych	151 600 164,00	158 800 082,00
a.	z tytułu dostaw i usług, o okresie spłaty:	26 591 970,98	45 108 135,41	c.	inne zobowiązania finansowe	47 779 040,46	
a1.	do 12 miesięcy	26 591 970,98	45 108 135,41	d.	inne	36 004 501,34	60 873 489,16
a2.	powyżej 12 miesięcy	0,00	0,00	**III.**	**Zobowiązania krótkoterminowe**	**186 915 800,64**	**140 438 858,38**
b.	z tytułu podatków, dotacji, ceł, ubezpieczeń społecznych i zdrowotnych oraz innych świadczeń	416 387,66	5 794 188,30	1.	Wobec jednostek powiązanych	0,00	0,00
c.	inne	4 531 762,25	6 807 685,70	2.	Wobec pozostałych jednostek	180 910 269,21	134 645 918,65
d.	dochodzone na drodze sądowej	0,00	0,00	a.	kredyty i pożyczki	56 416 306,94	35 755 845,75
III.	**Inwestycje krótkoterminowe**	**35 886 800,41**	**117 774 795,06**	b.	z tytułu emisji dłużnych papierów wartościowych	13 849 498,00	10 989 702,00
1.	Krótkoterminowe aktywa finansowe	35 886 800,41	117 774 795,06	c.	inne zobowiązania finansowe	41 556 181,69	
a.	w jednostkach powiązanych	966 506,27	0,00	d.	z tytułu dostaw i usług, o okresie wymagalności	21 167 431,23	33 920 305,99
a1.	udzielone pożyczki	966 506,27	0,00	d1.	do 12 miesięcy	21 167 431,23	33 920 305,99
b.	w pozostałych jednostkach	500 000,00	0,00	d2.	powyżej 12 miesięcy	0,00	0,00
b1.	udzielone pożyczki	500 000,00	0,00	e.	zaliczki otrzymane na dostawy	1 568,00	5 674,73
c.	środki pieniężne i inne aktywa pieniężne	34 420 294,14	117 774 795,06	f.	z tytułu podatków, ceł, ubezpieczeń i innych świadczeń	10 255 996,29	7 429 749,40
c1.	środki pieniężne w kasie i na rachunkach	34 132 552,42	117 355 358,69	g.	z tytułu wynagrodzeń	5 308 207,91	4 629 595,60
c2.	inne środki pieniężne	287 741,72	419 436,37	h.	inne	32 355 079,15	41 915 045,18
c3.	inne aktywa pieniężne	0,00	0,00	3.	Fundusze specjalne	6 005 531,43	5 792 939,73
2.	Inne inwestycje krótkoterminowe	0,00	0,00	**IV.**	**Rozliczenia międzyokresowe**	**94 603 996,56**	**30 991 846,01**
IV.	**Krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe**	**4 779 230,81**	**10 769 111,41**	1.	Ujemna wartość firmy	0,00	0,00
				2.	Inne rozliczenia międzyokresowe	94 603 996,56	30 991 846,01
				a.	długoterminowe	94 334 892,57	27 868 735,77
				b.	krótkoterminowe	269 103,99	3 123 110,24
	Suma aktywów	**719 407 234,44**	**577 432 415,20**		**Suma pasywów**	**719 407 234,44**	**577 432 415,20**

Profit and Loss Account (PLN)
Gewinn-und Verlustrechnung (PLN)

Rachunek zysków i strat

za okres od dnia 1 stycznia 2008 roku do dnia 31 grudnia 2008 roku (zł)
/wariant porównawczy/

Przychody i koszty		Za bieżący rok obrotowy	Za poprzedni rok obrotowy	Przychody i koszty		Za bieżący rok obrotowy	Za poprzedni rok obrotowy
0		1	2	0		1	2
A.	**Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi, w tym:**	**473 031 464,24**	**451 041 436,18**	**G**	**Przychody finansowe**	**1 365 318,80**	**1 678 773,64**
-	od jednostek powiązanych	4 419 401,29	0,00	I.	Dywidendy i udziały w zyskach, w tym:	159 500,00	0,00
I.	Przychody netto ze sprzedaży produktów	337 485 621,82	309 583 706,55	-	od jednostek powiązanych	159 500,00	0,00
II.	Zmiana stanu produktów	13 734 065,74	-785 630,29	II.	Odsetki, w tym:	1 102 179,53	1 030 725,16
III.	Koszt wytworzenia produktów na własne potrzeby jednostki	16 673 730,22	21 092 781,53	-	od jednostek powiązanych	283 613,57	0,00
IV.	Przychody netto ze sprzedaży towarów i materiałów	105 138 046,46	121 150 578,39	III.	Zysk ze zbycia inwestycji	0,00	0,00
B.	**Koszty działalności operacyjnej**	**482 120 208,17**	**446 204 994,68**	IV.	Aktualizacja wartości inwestycji	0,00	0,00
I.	Amortyzacja	53 282 264,78	43 696 101,26	V.	Inne	103 639,27	648 048,48
II.	Zużycie materiałów i energii	130 246 409,94	118 680 172,57	**H.**	**Koszty finansowe**	**6 854 643,27**	**2 691 765,13**
III.	Usługi obce	59 753 822,99	46 880 864,71	I.	Odsetki, w tym:	6 226 318,72	2 168 757,34
IV.	Podatki i opłaty	6 676 879,05	5 454 377,07	-	dla jednostek powiązanych	0,00	0,00
V.	Wynagrodzenia	107 076 626,71	94 443 486,00	II.	Strata ze zbycia inwestycji	0,00	0,00
VI.	Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia	20 880 132,91	20 201 813,37	III.	Aktualizacja wartości inwestycji	0,00	0,00
VII.	Pozostałe koszty rodzajowe	2 957 087,40	2 975 522,51	IV.	Inne	628 324,55	523 007,79
VIII.	Wartość sprzedanych towarów i materiałów	101 246 984,39	113 872 657,19	**I.**	**Zysk (strata) z działalności gospodarczej (F+G-H)**	**3 027 081,22**	**8 285 539,29**
C.	**Zysk (strata) ze sprzedaży (A-B)**	**-9 088 743,93**	**4 836 441,50**	**J.**	**Wynik zdarzeń nadzwyczajnych (J.I.-J.II.)**	**0,00**	**0,00**
D.	**Pozostałe przychody operacyjne**	**21 790 216,27**	**7 419 074,22**	I.	Zyski nadzwyczajne	0,00	0,00
I.	Zysk ze zbycia niefinansowych aktywów trwałych	14 815 586,59	2 424 810,24	II.	Straty nadzwyczajne	0,00	0,00
II.	Dotacje	1 119 505,04	0,00	**K.**	**Zysk (strata) brutto (I±J)**	**3 027 081,22**	**8 285 539,29**
III.	Inne przychody operacyjne	5 855 124,64	4 994 263,98	**L.**	**Podatek dochodowy**	**1 221 404,03**	**2 148 777,86**
E.	**Pozostałe koszty operacyjne**	**4 185 066,65**	**2 956 984,94**	**M.**	**Pozostałe zmniejszenia zysku**	**0,00**	**0,00**
I.	Strata ze zbycia niefinansowych aktywów trwałych	0,00	0,00	**N.**	**Pozostałe zwiększenia straty**	**0,00**	**0,00**
II.	Aktualizacja wartości aktywów niefinansowych	1 002 744,32	829 498,08	**O.**	**Zysk (strata) netto (K-L+M-N)**	**1 805 677,19**	**6 136 761,43**
III.	Inne koszty operacyjne	3 182 322,33	2 127 486,86				
F.	**Zysk (strata) z działalności operacyjnej (C+D-E)**	**8 516 405,69**	**9 298 530,78**				

Rachunek przepływów pieniężnych

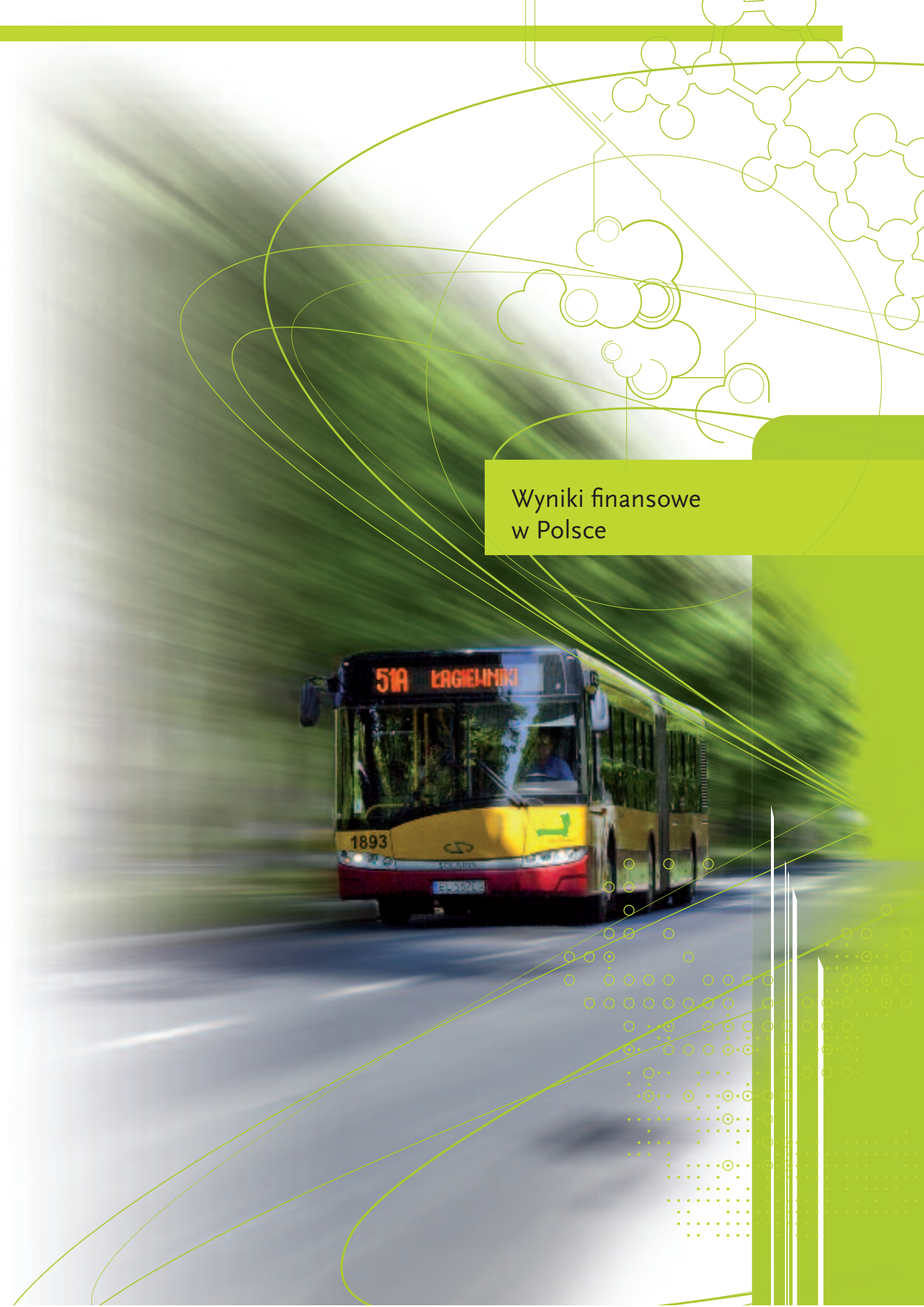
za okres od dnia 1 stycznia 2008 roku do dnia 31 grudnia 2008 roku (zł)

Cash Flow (PLN) / Liquidität (PLN)

Wyszczególnienie		Za bieżący rok obrotowy	Za poprzedni rok obrotowy
1		2	3
A.	**Przepływy środków pieniężnych z działalności operacyjnej**		
I.	**Zysk (strata) netto**	**1 805 677,19**	**6 136 761,43**
II.	**Korekty razem**	**134 021 154,28**	**37 021 647,84**
1.	Amortyzacja	53 282 264,78	43 696 101,26
2.	Zysk (strata) z tytułu różnic kursowych	-80 413,70	12 680,54
3.	Odsetki i udziały w zyskach (dywidendy)	5 572 794,59	1 848 847,28
4.	Zysk (strata) z działalności inwestycyjnej	-14 815 586,59	-2 424 810,24
5.	Zmiana stanu rezerw	117 406,60	-727 395,30
6.	Zmiana stanu zapasów	-7 519 926,91	-3 223 641,36
7.	Zmiana stanu należności	22 662 918,73	-26 968 862,96
8.	Zmiana stanu zobowiązań krótkoterminowych z wyjątkiem pożyczek i kredytów	6 644 264,54	-617 493,28
9.	Zmiana stanu rozliczeń międzyokresowych	67 653 134,88	25 599 331,32
10.	Inne korekty	504 297,36	-173 109,42
III.	**Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej (I+/-II)**	**135 826 831,47**	**43 158 409,27**
B.	**Przepływy środków pieniężnych z działalności inwestycyjnej**		
I.	**Wpływy**	**21 452 277,90**	**2 466 473,00**
1.	Zbycie wartości niematerialnych i prawnych oraz rzeczowych aktywów trwałych	21 292 777,90	2 466 473,00
2.	Zbycie inwestycji w nieruchomości oraz wartości niematerialne i prawne	-	-
3.	Z aktywów finansowych, w tym:	159 500,00	-
a)	w jednostkach powiązanych	159 500,00	-
	-dywidendy i udziały w zyskach	159 500,00	
b)	w pozostałych jednostkach	-	-
	-zbycie aktywów finansowych		
	-dywidendy i udziały w zyskach		
	-spłata udzielonych pożyczek długoterminowych		
	-odsetki		
	-inne wpływy z aktywów finansowych		
4.	Inne wpływy inwestycyjne	-	-
II.	**Wydatki**	**254 528 760,86**	**143 802 331,94**
1.	Nabycie wartości niematerialnych i prawnych oraz rzeczowych aktywów trwałych	243 755 844,18	107 640 029,19
2.	Inwestycje w nieruchomości oraz wartości niematerialne i prawne		
3.	Na aktywa finansowe, w tym:	10 272 916,68	-
a)	w jednostkach powiązanych	10 272 916,68	-
	-nabycie aktywów finansowych	5 200 000,00	
	-udzielone pożyczki długoterminowe	5 072 916,68	
b)	w pozostałych jednostkach	-	-
	-nabycie aktywów finansowych		
	-udzielone pożyczki długoterminowe		
4.	Inne wydatki inwestycyjne	500 000,00	36 162 302,75
III.	**Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej (I-II)**	**-233 076 482,96**	**-141 335 858,94**

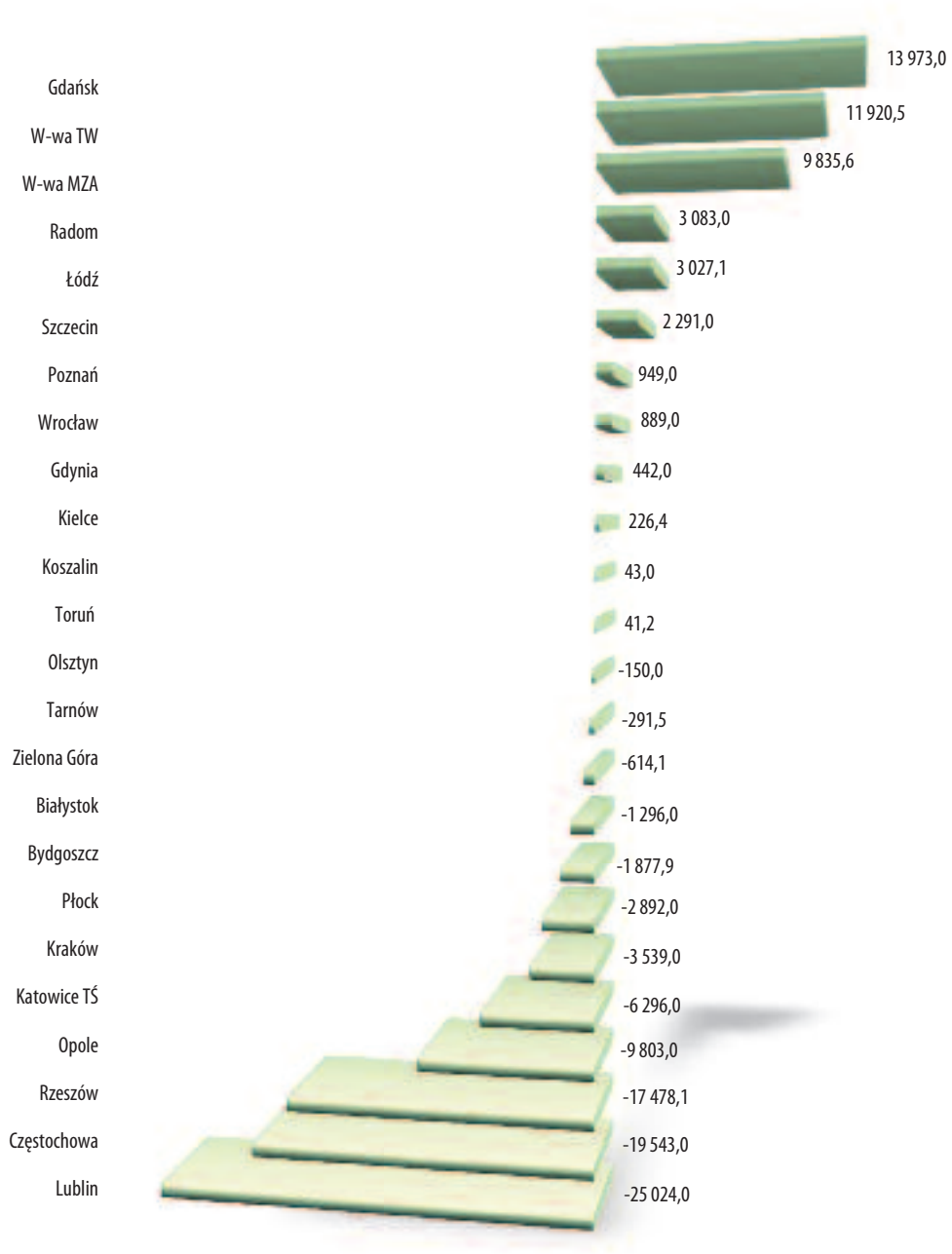
Wyszczególnienie		Za bieżący rok obrotowy	Za poprzedni rok obrotowy
1		2	3
C.	**Przepływy środków pieniężnych z działalności finansowej**		
I.	**Wpływy**	**70 115 208,90**	**263 240 636,52**
1.	Wpływ netto z wydania udziałów i innych instrumentów kapitałowych oraz dopłat do kapitału	9 993 888,00	57 493 908,00
2.	Kredyty i pożyczki	55 921 320,90	39 746 728,52
3.	Emisja dłużnych papierów wartościowych		166 000 000,00
4.	Inne wpływy finansowe	4 200 000,00	
II.	**Wydatki**	**56 220 296,26**	**50 381 776,03**
1.	Nabycie udziałów własnych	-	-
2.	Dywidendy i inne wypłaty na rzecz właścicieli	-	-
3.	Inne niż wypłaty na rzecz właścicieli, wydatki z tytułu podziału zysku	-	-
4.	Spłaty kredytów i pożyczek	34 742 939,71	40 443 416,80
5.	Wykup dłużnych papierów wartościowych	7 199 918,00	
6.	Z tytułu innych zobowiązań finansowych		
7.	Płatności zobowiązań z tytułu umów leasingu finansowego	7 869 976,17	7 312 022,91
8.	Odsetki	6 140 543,49	2 151 397,26
9.	Inne wydatki finansowe	266 918,89	474 939,06
III.	**Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej (I-II)**	**13 894 912,64**	**212 858 860,49**
D.	**Przepływy pieniężne netto razem (A.III+/-B.III+/-C.III)**	**-83 354 738,85**	**114 681 410,82**
E.	**Bilansowa zmiana stanu środków pieniężnych, w tym:**	**-83 354 500,92**	**114 681 318,58**
	-zmiana stanu środków pieniężnych z tytułu różnic kursowych	237,93	-92,24
F.	**Środki pieniężne na początek okresu**	**117 774 795,06**	**3 093 476,48**
G.	**Środki pieniężne na koniec okresu (F+/-D), w tym:**	**34 420 056,21**	**117 774 795,06**
	-o ograniczonej możliwości dysponowania	18 541 566,00	67 508 331,99

Wyniki finansowe w Polsce



Wynik finansowy brutto w przedsiębiorstwach komunikacji miejskiej wybranych miast Polski w 2008 roku (tys. zł)

Structure of financial result of public transport companies in Poland in 2008 (thousand of PLN gross profit)
Finanzergebnis bei Verkehrsunternrhmen in Polen im Jahre 2008 (Tausend PLN brutto)



1.	Gdańsk	13 973,0
2.	W-wa TW	11 920,5
3.	W-wa MZA	9 835,6
4.	Radom	3 083,0
5.	Łódź	3 027,1
6.	Szczecin	2 291,0
7.	Poznań	949,0
8.	Wrocław	889,0
9.	Gdynia	442,0
10.	Kielce	226,4
11.	Koszalin	43,0
12.	Toruń	41,2
13.	Olsztyn	-150,0
14.	Tarnów	-291,5
15.	Zielona Góra	-614,1
16.	Białystok	-1 296,0
17.	Bydgoszcz	-1 877,9
18.	Płock	-2 892,0
19.	Kraków	-3 539,0
20.	Katowice TŚ	-6 296,0
21.	Opole	-9 803,0
22.	Rzeszów	-17 478,1
23.	Częstochowa	-19 543,0
24.	Lublin	-25 024,0





Streszczenie
w języku angielskim i niemieckim

Company's activity

In 2008, realization of "ŁTR" - Łódzki Tramwaj Regionalny Project (Łódź Regional Streetcar Project) was an undertaking which determined the basic activity of the Company. Until the project's completion, i.e. 1 July, significant limitations in tram transportation occurred while at the same time the importance of the bus system was growing thanks to substitute transport lines. The above situation required 55 additional buses in total to have been assigned to the substitute transport service. In order to minimize the negative effects that rail and road works had on the functioning of the public transport, the Company undertook several activities aimed at ensuring its regularity and the flow running.

In 2008 MPK- Łódź Spółka z o.o. performed transport services running 75 transport lines operating in the network of the local general transport, including 16 streetcar lines and 59 bus lines (52 daytime and 7 night lines). In case of the bus system the length of the transport lines was equal to 879,1 which means it lengthened by 4,9 km in comparison to the year 2007. As for the streetcar system, the length of lines grew by 16 km, reaching 237,1 km. It was a consequence of opening a new line – No. 16.

In 2008 the scope of the planned transport tasks included in the Material and Financial Plan for 2008 came in total to 53 507 400 of vehicle-kilometers for both bus and streetcar systems including 24 141 300 of vehicle-kilometers for the streetcar system and 29 366 100 of vehicle-kilometers for the bus system. While compared to the year 2007 a distinct decline of the lost vehicle-kilometers as well as a change in their structure can be observed: in case of the streetcar system by 1,62% and for the bus system by 0,10%. Reduction of losses in the streetcar system was mainly impacted by the completion of the ŁTR which significantly improved the tram transport. The structure of transport losses showed a decrease of share of losses caused by technical breakdowns of vehicles. On the other hand losses resulting from the routes having been impassable increased. The decline of the total losses and decrease of the technical failures share being the reason of losses was a result of the modernization of the bus fleet which continued in 2008.

Within transport operations the Company also performed specialist services for disabled passengers. These services were offered almost in a continuous movement, i.e. 7 days a week, 16 hours a day. The adopted strategy brought notable effects in the form of the rise in the degree to which the needs of the disabled were satisfied because 79 340 people were transported, i.e. 4 884 people more than in the previous year.

In 2008 tickets were sold through 22 points of sale (9 run by the Company and 13 run by concession holders), 48 Pixel ticket machines installed in carriages operating on line No. 11, and through the agency of drivers of public transport vehicles. In 2008 the Company's revenues obtained from tickets sale amounted to net 87 739 800 PLN. They were higher than in the previous year by 5,5%.

In the structure of MPK-Łódź Spółka z o.o. there are two specialized units which can render both internal and external services. These are: The Network and Rail Plant and The Technical Plant which employ several hundred of workers in total. Not only are both of them ones of the best equipped plants in Poland but they also have specialists who, in recent years, were acquiring experience realizing numerous external contracts.

In 2008 the Company's revenue from auxiliary activities was equal to 81 618 800 PLN, out of which 64 945 100 PLN came from external services. It is a result of broad participation in tenders which those services were put to, realized throughout the country.

External projects in the scope of network and rail works covered entirety of activities related to replacement and modernization of streetcar rail routes and the network of electric traction. The total value of the above mentioned works included in the scope of services rendered for external entities performed in Łódź and outside the area of the Łódź District amounted to 35 115 500 PLN. Projects realized outside Łódź are: network and rail works in Wrocław and Bydgoszcz, modernization of a network and rails in Szczecin and redevelopment of the Szczytno and Warsaw Bridges in Wrocław. Revenues from these projects amounted from 657 922,9 to 6 474 352,8 PLN. The largest Łódź project is the redevelopment of Narutowicza street.

A significantly higher level, when compared to previous years, (nearly 15 times higher than in 2006 and 4 times higher than in 2007) was reached by revenues from external services rendered by the Company's other plant of auxiliary production – the Technical Plant. Modernization methods worked out in the Technical Plant gained recognition in other cities. In 2007 Silesian Streetcars from Chorzów placed an order for modernization of 5 streetcar carriages. For the same firm, in the middle of the year 2008, the Technical Plant carried out modernization of the streetcar fleet with the application of start-up and braking impulse systems. The works completed already in 2008 brought the Company a profit exceeding 400 000 PLN. A contract for modernization of another 20 streetcar carriages of 105N type for Silesian Streetcars has already been signed. Until the end of the year a half of this contract was completed bringing a revenue 839 000 PLN.

Finance

On 31 December 2008 the value of assets and liabilities amounted to 719 407 200 PLN, which is 124,6% of the balance sum reached at the end of 2007. The situation on the assets side was determined by the increase in fixed assets by over 65% and by the decrease in current assets by over a half. Fixed assets whose amount reached the level of 619 781 440 PLN have the greatest share in the assets group. The share of fixed assets in the value of the total capital grew from 64,9% to 86,2% which was a result of many investment projects implemented in 2008.

The objective of MPK-Łódź Spółka z o.o. is to reinforce its role as a carrier not only on the local but also intercity public transport services market. Developing various forms of business activity will allow to secure the Company against changes in the economic situation. Purchasing shares in two companies: PKS Myślenice Spółka z o.o. and PKS Nowy Targ Spółka z o.o. in 2008 was an example of realization of such activities. As a result a new item, long term investments, appeared in the balance sheet. Most changes in the Company's balance sheet at the end of 2008 were a consequence of the completion of investment processes implemented during the last two years, i.e. Łódź Regional Streetcar Project, modernization of the depot in Nowe Sady and continuation of systematic intensive modernization of the bus fleet.

In 2008 MPK-Łódź Spółka z o.o. made a gross profit of 3 027 100 PLN. After deducting the income tax, the net profit amounted to 1 805 700 PLN. Its level was mainly impacted by the loss on the basic business activity, ordered by the Łódź District, in the amount of 22 673 500 PLN. Due to a limited budget of the city the revenues gained from the ordered activity did not cover much higher, than initially estimated, costs. The costs increase, when compared to the previous year, was noted mainly in the items of "fuel" and "energy".

Gaining a profit on the auxiliary activities in the amount of 15 000 000 PLN, nearly three times higher than it was planned, has to be assessed as a positive phenomenon. It was acquired not only from realization of external projects, but also from

the sale of materials. The profit on the other operational business equal to 17 605 100 was gained mainly thanks to the sale of non-financial fixed assets and the sale of advertisements.

Personal policy

In 2008 activities aimed at further enhancement of efficiency and effectiveness of the intended goals and a simultaneous reduction of labor costs were continued. Average total employment in 2008 reached the level of 2 801,25 jobs. In the period from 1993 to 2008 the employment decreased by 1 401,75 jobs, which with the increased scope of the Company's operations shows the rise in the work output.
However in 2008, in MPK-Łódź Spółka z o.o., for the first time in 6 years, more people got employed than laid off. The Company registered the increase of the average annual employment in the group of bus drivers which resulted from broadening the scope of transport services offered in the bus transport. The rise of employment in the group of network and rail workers was caused by the development of the range of the rail services rendered within auxiliary activities.
In compliance with the Company's employment policy the level of the staff education has also been increasing systematically. The share of employees having higher education diplomas grew and at the same time the share of people with primary education declined.
Conducted trainings ensured not only acquisition of necessary qualifications and the knowledge knowledge needed, but also allowed to reach a higher level of education. Independently of the training project for managerial staff implemented in 2008, "development center" sessions were organized for 20 people from this group, which allowed to determine managerial and position competence level. In 2008 MPK-Łódź Spółka z o.o. spent 451 500 PLN on employees trainings. Since 2008 the Company has been running the Streetcar Drivers Training Center. Three editions of training courses for people who wanted to get employed as streetcar drivers have already been completed. The activities of the Center will allow to fill vacancies in the group of streetcar drivers more quickly. The search for workers of such profession done on the labor market would certainly bring much worse results.
The total amount of salaries in 2008 was higher by 13,4% in comparison to 2007. The increase in personal salaries compared to the previous year was caused mainly by the changes in the employees' positions classification made on 1 April. In August, implementing the agreement made with NSZZ „Solidarność", employees were paid additional prizes in the average amount of 500 PLN gross per person. In 2008 an average monthly salary of an employee reached the level of 3 153,22 PLN before taxes and was higher by 13,2% in comparison to the previous year. Such a spectacular increase has not been observed so far.

Capital policy

In 2008 transport tasks were performed with the use of the fleet including (in traffic on average): 319,4 streetcar carriages and 325,3 buses. In the same year the Company continued the policy of the bus fleet modernization within which total of 72 buses was purchased to replace 83 ones that were withdrawn from exploitation. 62 new buses of Solaris Urbino 18 type and 10 used Mercedes-Benz O 405 GN buses appeared on the streets of Łódź. The share of low floor buses grew up to 82%.
In 2008 18 streetcar carriages were modernized, and that way their exploitation time was lengthened by another 15 years. Their functional advantages were increased and the comfort of travelling was enhanced. Each of these vehicles received a new design which was appreciated by passengers.
The average age of streetcars maintaining at the level of 18 - 19 years is ensured by successive complete repair, modernization and the purchase of new units. The Company owns 344 streetcar carriages which undergone extensive repair including 29 with modernized drive.
One of the most significant events of 2008 was the completion and putting into operation of Łódź Regional Streetcar Project (ŁTR). Within this investment 10 modern low floor carriages of PESA 122N type were purchased, almost 16 kilometers of streetcar lines were repaired and 10 system substations were modernized. Moreover, works adapting the depot on Telefoniczna street to the new fleet service were done (additional parking lines were built, specialized equipment was installed).
At the beginning of 2008 MPK-Łódź sold the grounds of the bus depot on Kilińskiego street. At the end of 2008 modernization of the Nowe Sady bus depot was completed. Owing to rebuilding the depot will be able to hold up to 207 buses. The scope of works encompassed, among others, expansion of the dimensions of a technical building, repairs of the parking space and modernization of the filling station.
In 2008 the fleet of specialized vehicles expanded. The Disabled Transportation Firm purchased three new Ducato Fiat vehicles, and on site of the depot on Telefoniczna street a new MAN streetcar elevator as well as an electric tug appeared.

Trends in operations for 2009

The most important objective for 2009 will be providing the Company with orders for transport services from the Łódź District for the next 10 - 15 years, which have been placed so far on the basis of a contract on rendering transport services within transport lines of the general local public transport system and the service of passengers using the means of the local general public transport, expiring in 2009. In the scope of improvement of the transport service and enhancement of the transport service standard, MPK-Łódź Spółka z o.o. will strive to ensure reliability of the public transport flow through, among others, maintaining high technical efficiency of vehicles, adapting timetables to the public transport operating in difficult traffic conditions caused by the rail, road, water and sewage works and through taking actions aiming at enhancement of the passenger, driver and fleet safety thanks to further installing of a monitoring system on vehicles of the public transport.
A lot of emphasis will be placed to the improvement of the passenger service, mainly achieved through raising qualifications of people being in a permanent direct contact with customers, introduction of recording telephone conversations with passengers calling the Company, in order to ensure a 24-hour contact with customers, active participation of the Company's employees in the City Card project implemented by the City's Road and Bridge Management Board whose goal is providing the increase of tickets availability in the sale network run by the Company, undertaking activities for providing up-to-date and complex information on the services offered by the Company via available information media and proceeding with installation of the new esthetic bus and streetcar shelters.
Other plans include, among others, the commencement of implementation of another module of "Exploitation", an integrated computer system, modification of the Corporate Collective Labor Agreement in order to adapt the existing regulations to the actual preferences and requirements issued to the Company, development of the Streetcar Drivers Training Center in order to prevent vacancies in this group of drivers as well as to enhance its importance of a specialized training center in the region, implementation of a 2-year preventive program targeted at diseases related to work performed by the drivers of the public transport vehicles, appointing and actions for the development of the MPK capital group through advantageous purchasing shares of companies offering both local and intercity public transport services, implementation of the Environment Management System in accordance with the ISO 14001 standard and proceeding with modernization of the streetcar fleet of 805 Na type.
The Company intends to continue to broaden possibilities of acquiring additional revenues, mainly in the scope of rendering transport services to companies and other various organized groups of people, reconstruction of streetcar lines, repairs of rails, networks and substations ordered by external entities and offering repair services in the scope of the streetcar fleet. It is also planned to participate in tenders for rendering public transport services to other cities.

Unternehmenstätigkeit

Im Mittelpunkt der Unternehmensaktivitäten stand 2008 die Umsetzung des Projekts mit der Bezeichnung Łódzki Tramwaj Regionalny (Regionalstraßenbahn Łódź). Bis zu seinem endgültigen Abschluss, also bis zum 1. Juli, ist es zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Straßenbahnverkehrs gekommen, die durch die zusätzliche Einrichtung von Ersatzbuslinien ausgeglichen wurde. Die entstandene Situation erforderte es, die Personenbeförderung mit bis zu 55 Ersatzbussen sicherzustellen. Um die Auswirkungen der Gleis- und Straßenarbeiten auf die Funktion der städtischen Verkehrsbetriebe zu minimieren, ergriff das Unternehmen eine Reihe von Maßnahmen, die einen regelmäßigen und unterbrochenen Nahverkehr garantierten.
2008 hat die MPK-Łódź Spółka z o.o. 75 öffentliche Nahverkehrslinien betrieben, nämlich 16 Straßenbahn- und 59 Buslinien (52 tagsüber und 7 während der Nachtstunden). Die Gesamtlänge der Busliniennetzes betrug 879,1 km und verlängerte sich im Vergleich mit dem Jahr 2007 um 4,9 km. Die Straßenbahnlinien wurden um 16 km auf nun 237,1 km verlängert. Das ergab sich aus der Inbetriebnahme der neuen Straßenbahnlinie 16.
Die im Sach- und Finanzplan 2008 angesetzten Beförderungswerte sahen vor, in diesem Jahr insgesamt 53.507.400 Fahrkilometer mit beiden Verkehrsmitteln zu leisten, und zwar 24.141.300 km mit Straßenbahnen und 29.366.100 km mit Bussen. Im Vergleich mit dem Jahr 2007 kann man einen deutlichen Rückgang nicht geleisteter Fahrkilometer und eine Veränderung ihrer Struktur feststellen, und zwar im Falle des Straßenbahnbetriebs um 1,62% und im Falle des Busverkehrs um 0,10%. Einfluss auf die Verringerung der Verluste beim Straßenbahnbetrieb und seine Verbesserung hatte hauptsächlich die Fertigstellung der Strecke der Regionalstraßenbahn Łódź. Es kam zu einem Rückgang des Anteils der Verluste, die durch technische Störungen von Fahrzeugen verursacht worden sind. Zugenommen haben hingegen Verluste, die sich aus einer mangelnden Befahrbarkeit von Strecken ergeben. Die Abnahme der Gesamtverluste sowie die Minderung des Anteils technischer Ausfälle als Verlustursache sind die Folge der 2008 fortgesetzten Erneuerung des Bus-Fuhrparks.
Das Unternehmen hat im Rahmen seiner Beförderungstätigkeit auch spezielle Leistungen für behinderte Passagiere erbracht, und zwar 16 Stunden täglich an allen Wochentagen. Die verfolgte Strategie lieferte fühlbare Ergebnisse in Form eines besseren Service für behinderte Fahrgäste. Es wurden nämlich 79.340 Personen befördert, d.h. 4.884 mehr als im Vergleich zum Vorjahr.
2008 erfolgte der Fahrscheinverkauf mit Hilfe von 22 Verkaufsstellen (9 Stellen wurden vom Unternehmen selbst und 13 von Pächtern betrieben) sowie 48 Pixel-Automaten, die in den Straßenbahnwaggons der Linie Nr. 11 installiert sind. Erwerben konnte man Fahrscheine auch bei den Fahrern des jeweiligen öffentlichen Verkehrsmittels. Mit dem Verkauf von Fahrscheinen erzielte das Unternehmen einen Umsatz in Höhe von 87.739.800 PLN netto. Somit ist dieser im Vergleich zum Vorjahr um 5,5% gestiegen.
Teil der MPK-Łódź Spółka z o.o. sind zwei spezielle Einheiten, die sowohl interne als auch externe Leistungen erbringen können. Es handelt sich um den Gleis- und Netzbetrieb sowie den Technikbetrieb, die insgesamt mehrere hundert Mitarbeiter beschäftigen. Beide Betriebe gehören nicht nur zu den am besten ausgestatteten in Polen, sondern verfügen auch über Fachkräfte, die während der letzten Jahre bei der Ausführung zahlreicher externer Aufträge Erfahrungen gesammelt haben.
Im Jahr 2008 beliefen sich die Erträge aus dieser Nebentätigkeit auf 81.618.800 PLN, davon entfielen 64.945.100 PLN auf externe Leistungen. Das ist das Ergebnis einer umfassenden Teilnahme an im ganzen Land durchgeführten Ausschreibungen.
Externe Projekte im Bereich Straßen- und Gleisbauarbeiten bezogen sich auf umfassende Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Austausch und der Instandsetzung von Straßenbahnstrecken und Oberleitungen. Der Gesamtwert der genannten Arbeiten, die als Leistungen für externe Unternehmen sowohl in als auch außerhalb der Gemeinde Łódź ausgeführt worden sind, betrug 35.115.500 PLN. Außerhalb der Stadt Łódź wurden folgende Projekte realisiert: Gleis- und Oberleitungsarbeiten in Wrocław und Bydgoszcz, Modernisierung von Gleisen und Oberleitungen in Szczecin sowie Umbau der Szczytnicki-Brücke und der Warszawski-Brücke in Wrocław. Die Erträge aus diesen Projekten betrugen 657.922,90 bis 6.474.352,80 PLN. Das größte Projekt in Łódź stellte der Umbau der ul. Narutowicza dar.
Auf einem wesentlich höheren Niveau als in den vergangenen Jahren (ungefähr fünfzehnmal mehr als 2006 und viermal mehr als 2007) bewegten sich die mit externen Leistungen erzielten Erträge, die vom zweiten Hilfsbetrieb der Unternehmens, nämlich dem Technikbetrieb, erzielt worden sind. Die vom Technikbetrieb entwickelten Modernisierungsmethoden haben in anderen Städten Anerkennung gefunden. 2007 hat das Unternehmen Schlesische Straßenbahnen (Tramwaje Śląskie) aus Chorzów einen Auftrag hinsichtlich der Modernisierung von fünf Straßenbahnwaggons erteilt. Für diese Firma hat der Technikbetrieb zur Jahreswende eine Modernisierung der Straßenbahnfahrzeuge unter Einsatz einer Fahrstufensteuerung vorgenommen. Die bereits 2008 abgeschlossenen Arbeiten haben dem Unternehmen einen Gewinn von über 400.000 PLN gebracht und es wurde mit der Firma Schlesische Straßenbahnen der nächste Vertrag über die Modernisierung weiterer 20 Straßenbahnwaggons vom Typ 105Na unterzeichnet. Bis zum Jahresende wurde die Hälfte dieses Vertrags erfüllt und damit ein Ertrag in Höhe von 8.390.000 PLN erzielt.

Finanzen

Der Wert der Aktiva und Passiva zum 31. Dezember 2008 betrug 719.407.200 PLN, was 124,6% der Ende 2007 festgestellten Bilanzsumme entspricht. Auf Seiten der Aktiva war dies die Folge der Zunahme der langfristigen Vermögenswerte um über 65% und einer Abnahme des Umlaufvermögens um über die Hälfte. Den größten Anteil an den Aktiva haben langfristige Vermögenswerte, deren Bestand Ende Dezember 2008 619.781.440 PLN betrug. Der Anteil der langfristigen Vermögenswerte am Gesamtvermögen wuchs von 64,9% auf 86,2%, was eine Folge der vielen Investitionsmaßnahmen ist, die 2008 realisiert worden sind.
Die MPK-Łódź Spółka z o.o. ist an der Festigung ihrer Rolle als Beförderungsunternehmen nicht nur auf dem Gebiet des städtischen Nahverkehrs, sondern auch des Regionalverkehrs mit anderen Städten interessiert. Die Erschließung unterschiedlicher Wirtschaftsfelder wird es dem Unternehmen erlauben, sich gegen konjunkturelle Schwankungen abzusichern. Der Umsetzung dieses Ziels diente 2008 der Erwerb von Anteilen an zwei Unternehmen, nämlich der PKS Myślenice Spółka z o.o. und der PKS Nowy Targ Spółka z o.o. Deshalb ist in der Bilanz die neue Position „langfristige Investitionen" ausgewiesen worden. Die meisten Veränderungen in der Bilanz des Unternehmens für 2008 waren die Folge des Abschlusses von Investitionsvorhaben, die während der beiden letzten Jahre durchgeführt worden sind, u.a. des Projektes Regionalstraßenbahn Łódź, der Modernisierung des Betriebshofs in Nowe Sady sowie der Fortsetzung der systematischen und intensiven Erneuerung des Busbestands.
Im Jahr 2008 hat die MPK-Łódź Spółka z o.o. ein Bruttoergebnis in Höhe von 3.027.100 PLN erwirtschaftet. Nach Abzug der Körperschaftssteuer betrug das Nettoergebnis 1.805.700 PLN. Ausschlaggebend für seine Höhe war hauptsächlich der Verlust aus der betrieblichen Tätigkeit im Auftrag der Gemeinde Łódź in Höhe von 22.673.500 PLN. Angesichts der beschränkten finanziellen Möglichkeiten der Stadt deckten die aus der übertragenen Tätigkeit erhaltenen Erträge nicht die Aufwendungen, die wesentlich höher als geplant waren. Wachsende Aufwendungen im Vergleich zum Vorjahr wurden hauptsächlich bei den Positionen „Kraftstoff" sowie „Energie" verzeichnet.
Positiv zu werten ist die Erreichung eines Gewinns aus der Nebentätigkeit in Höhe von über 15.000.000 PLN, der fast dreimal höher als geplant war. Er wurde nicht nur dank der Realisierung externer Projekt, sondern auch durch den Verkauf von Materialien erzielt. Der Gewinn aus der sonstigen betrieblichen Tätigkeit in Höhe von 17.605.100 PLN wurde vor allem dank des Verkaufs nicht-finanzieller Vermögenswerte sowie des Verkaufs von Werbeflächen erzielt.

Personalpolitik

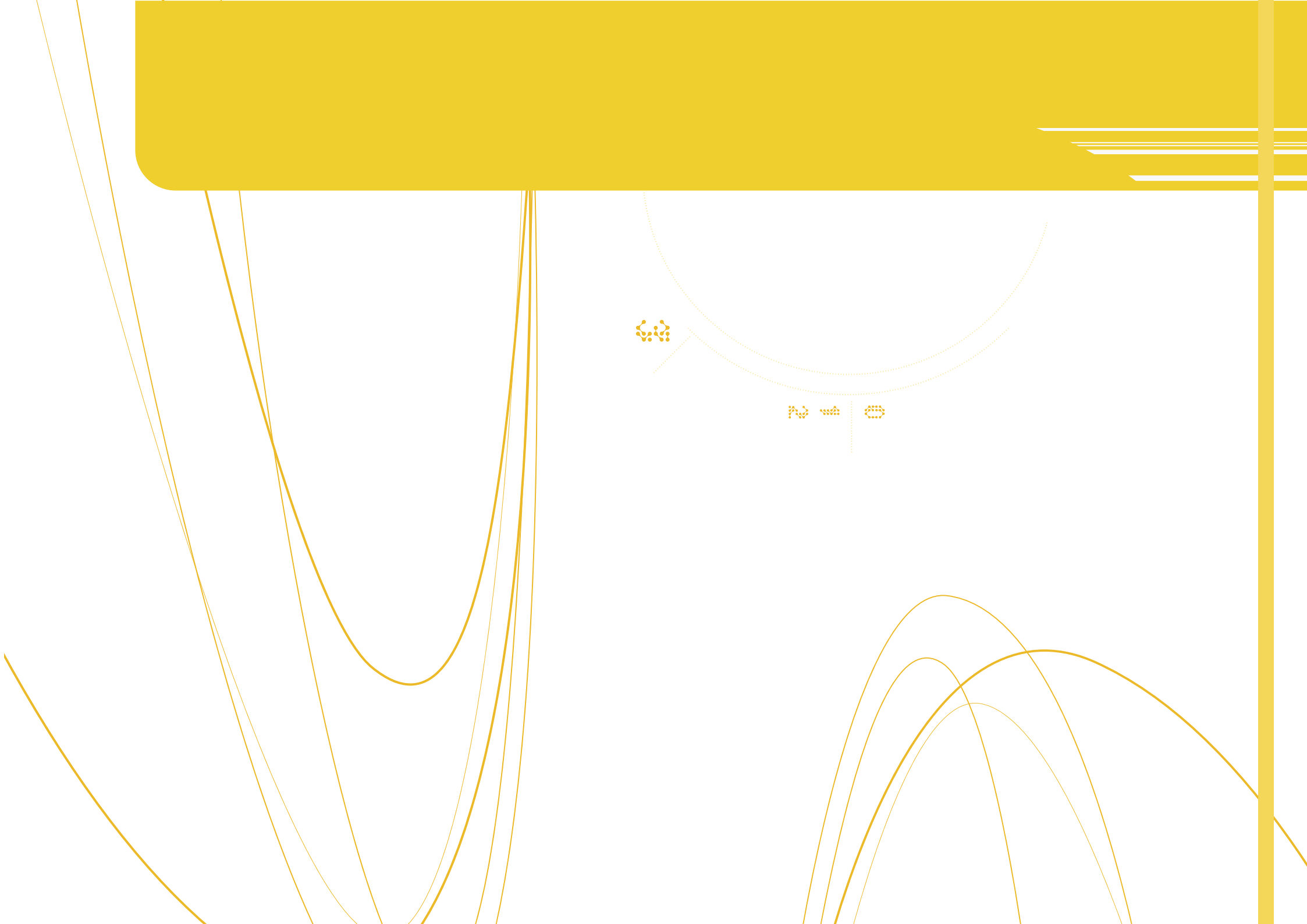
2008 wurden Maßnahmen fortgesetzt, die einer Hebung der Effektivität bei der Erreichung der angestrebten Ziele bei gleichzeitiger Senkung der Personalkosten dienen. Insgesamt betrug 2008 die durchschnittliche Beschäftigung 2.801,25 Planstellen. In den Jahren 1993 - 2008 kam es zu einer Herabsetzung des Beschäftigungsstands um 1.401,75 Planstellen, was angesichts des vergrößerten Aufgabenbereichs des Unternehmens von einer zunehmenden Arbeitseffizienz zeugt.
Jedoch hat die MPK- Łódź Spółka z o.o. im Jahr 2008 zum ersten Mal seit sechs Jahren mehr Personen eingestellt als entlassen. Das Unternehmen hat eine Erhöhung der jahresdurchschnittlichen Beschäftigung bei den Busfahrern verzeichnet, die sich aus einer Erweiterung des Umfangs der Bus-Beförderungsleistungen ergibt. Die Zunahme der Beschäftigung im Bereich Gleis- und Oberleitungsarbeiten ergab sich aus der Intensivierung der Gleisbauleistungen, die im Rahmen der Nebentätigkeit angeboten wurden. Gemäß der verfolgten Beschäftigungspolitik wird auch das Ausbildungsniveau der Belegschaft systematisch verbessert. Zugenommen hat der Anteil der Mitarbeiter mit Hochschulabschluss. Gleichzeitig hat sich der Anteil der Personen mit einfacher Schulbildung vermindert.
Die durchgeführten Schulungen haben nicht nur den Besitz der notwendigen Befugnisse und des erforderlichen Wissens gewährleistet, sondern es auch gestattet, ein besseres Ausbildungsniveau zu erreichen. Unabhängig vom im Jahr 2008 realisierten Schulungsprojekt für Manager wurde für 20 Personen aus dieser Gruppe ein "Development Centre" angeboten, das eine Bestimmung der Managerkompetenzen ermöglichte. Im Jahr 2008 hat die MPK-Łódź Spółka z o.o. für Mitarbeiterschulungen einen Betrag von 451.500 PLN vorgesehen. Seit 2008 betreibt die Gesellschaft ein Schulungszentrum für Straßenbahnführer. Es wurden drei Kurse für Personen durchgeführt, die eine Beschäftigung als Straßenbahnführer aufnehmen möchten. Die Tätigkeit des Zentrums erlaubt es, schneller Personallücken in dieser Berufsgruppe zu schließen. Die Suche von Mitarbeitern auf dem Arbeitsmarkt würde sicherlich zu wesentlich schlechteren Ergebnissen führen.
Der Gesamtbetrag der Löhne und Gehälter im Jahr 2008 ist im Vergleich mit dem Jahr 2007 um 13,4% gestiegen. Diese Zunahme gegenüber dem Vorjahr war hauptsächlich eine Folge der zum 1. April vorgenommenen Neueinstufung der Mitarbeiter. Darüber hinaus wurde den Beschäftigten im August gemäß einer mit der Gewerkschaft NSZZ „Solidarność" getroffenen Vereinbarung eine zusätzliche Prämie in Höhe von durchschnittlich 500 PLN brutto pro Person gewährt. Die durchschnittliche monatliche Vergütung der Mitarbeiter im Jahr 2008 betrug 3.153,22 PLN und war somit 13,2% höher als im Vorjahr. Es handelt sich um eine bisher einzigartige Zunahme.

Vermögen

Die Beförderungstätigkeit wurde 2008 unter Einsatz von 319,4 Straßenbahnwaggons und 325,3 Bussen (durchschnittlich im Betrieb) ausgeübt. 2008 führte das Unternehmen seine auf einer Erneuerung des Fahrzeugbestands beruhende Strategie fort und hat insgesamt 72 Busse gekauft, die 83 außer Betrieb genommene ersetzten. Auf den Straßen von Łódź sind nun 62 neue Busse der Marke Solaris Urbino 18 sowie 10 gebrauchte Mercedes-Benz O 405 GN zu sehen. Der Anteil der Niederflurbusse ist auf über 82% gewachsen.
Im Jahr 2008 wurden 18 Straßenbahnwaggons modernisiert und somit auch ihre Nutzungszeit um weitere 15 Jahre verlängert. Verbessert wurden ebenfalls ihre Nutzungseigenschaften, wodurch auch der Reisekomfort optimiert wurde. Jeder der Waggons erhielt ein neues Design, das bei Passagieren Anerkennung gefunden hat.
Das Durchschnittsalter der Straßenbahnen von 18 - 19 Jahren ermöglichen sukzessive Generalinstandsetzungen, Modernisierungen sowie der Kauf neuer Einheiten. Das Unternehmen besitzt 344 generalüberholte Straßenbahnwaggons. 29 haben ein modernisiertes Antriebssystem erhalten.
Ein sehr wichtiges Ereignis im Jahr 2008 war die Inbetriebnahme der Regionalstraßenbahn Łódź. Im Rahmen dieser Investitionsmaßnahme wurden 10 moderne Niederflurwaggons vom Typ PESA 122N gekauft, fast 16 Kilometer Gleise instandgesetzt und 10 Unterwerke modernisiert. Darüber hinaus wurden Arbeiten durchgeführt, die den Betriebshof an der ul. Telefoniczna für die Aufnahme der neuen Fahrzeuge eingerichtet haben (er wurde um zusätzliche Abstellgleise erweitert und es wurden spezielle Anlagen installiert).
Zu Beginn des Jahres hat die Firma MPK-Łódź das Gelände des Busbetriebshofs an der ul. Kilińskiego verkauft. Gegen Ende 2008 wurde die Modernisierung des Busbetriebshofs Nowe Sady abgeschlossen, so dass dieser in der Lage sein wird, bis zu 207 Busse aufzunehmen. Während der Arbeiten wurden u.a. das technische Gebäude vergrößert, der Halteplatz instandgesetzt und die Tankstelle modernisiert.
2008 wurde die Flotte der Spezialfahrzeuge vergrößert. Der Betrieb für Beförderungen behinderter Personen erhielt drei neue Fahrzeuge des Typs Fiat Ducato. Für den Betriebshof an der ul. Telefoniczna wurden ein neuer MAN-Straßenbahnkran und ein akkumulatorbetriebener Schlepper angeschafft.

Geplante Entwicklung im Jahr 2009

Die wichtigste Aufgabe im Jahr 2009 wird es sein, dem Unternehmen die Voraussetzungen dafür zu verschaffen, in den nächsten 10 bis 15 Jahren Aufträge der Gemeinde Łódź für die Ausführung von Beförderungsleistungen erhalten zu können. Mit diesen war es bisher auf der Grundlage eines 2009 auslaufenden Vertrags über die Erbringung von Beförderungsleistungen sowie Serviceleistungen für Fahrgäste im Rahmen des öffentlichen Nahverkehrs beauftragt worden. Um die Funktion des Nahverkehrs zu verbessern und das Niveau der Beförderungsleistungen zu heben, wird die MPK-Łódź Spółka z o.o. zuverlässige Linienverbindungen anstreben, und zwar unter anderem durch die Aufrechterhaltung einer guten technischen Funktionsfähigkeit der Fahrzeuge, die Anpassung der Fahrpläne für den öffentlichen Nahverkehr an erschwerte Verkehrsbedingungen, die sich aus Arbeiten an Straßen, Gleisen, Kanalisation und Wasserleitungen ergeben, sowie die Umsetzung von die Sicherheit von Fahrgästen und Mitarbeitern verbessernden Maßnahmen durch die fortgesetzte Installation von Überwachungssystemen in öffentlichen Verkehrsmitteln.
Großer Wert wird auf eine Verbesserung des Fahrgastservice gelegt werden, und zwar hauptsächlich durch die Hebung der Qualifikationen von Personen, die in einem ständigen, unmittelbaren Kontakt mit Kunden stehen, die Einführung einer Aufzeichnung von Telefongesprächen, die mit sich beim Unternehmen meldenden Fahrgästen geführt werden, die Sicherstellung einer ganztägigen Kontaktmöglichkeit für Kunden, die aktive Beteiligung von Mitarbeitern des Unternehmens am Stadtkarte-Projekt, das von der Straßen- und Transportverwaltung initiiert worden ist, um eine verbesserte Verfügbarkeit von Fahrscheinen im vom Unternehmen betriebenen Verkaufsnetz sicherzustellen, die Ergreifung von Maßnahmen zur Gewährleistung aktueller und umfassender Informationen über die vom Unternehmen erbrachten Leistungen unter Vermittlung verfügbarer Informationskanäle sowie die fortgesetzte Montage neuer, ästhetischer Unterstände an Haltestellen.
Die übrigen Pläne umfassen unter anderem die Einführung eines weiteren Moduls des integrierten Computersystems („Betrieb"), eine Änderung des betrieblichen Tarifvertrags, um seine Bestimmungen den aktuellen Präferenzen und Anforderungen, die an die Belegschaft des Unternehmens gestellt werden, anzupassen, den Ausbau der Tätigkeit des Schulungszentrums für Straßenbahnführer, um einem Personalmangel in dieser Berufsgruppe vorzubeugen, und die Hebung seiner Bedeutung als Fach-Schulungszentrum in der Region, die Einführung eines auf zwei Jahre angelegten Vorsorgeprogramms, das auf typische Berufskrankheiten von im städtischen Nahverkehr tätigen Fahrern ausgerichtet ist, die Gründung und Entwicklung einer MPK-Kapitalgruppe durch den vorteilhaften Erwerb von Anteilen an Firmen, die Leistungen im Nahverkehrs- und Regionalverkehrssektor erbringen, die Einführung eines Umwelt-Management-Systems gemäß der Norm ISO 14001 sowie die fortgesetzte Modernisierung und Erneuerung des Bestands an Straßenbahnfahrzeugen des Typs 805 Na.
Darüber hinaus beabsichtigt das Unternehmen, zusätzliche Erträge zu erzielen, und zwar durch die Erbringung von Beförderungsleistungen für Unternehmen sowie unterschiedliche organisierte Personengruppen, den Umbau von Straßenbahnstrecken, die Instandsetzung von Gleisen, Oberleitungen und Unterwerken im Auftrag externer Firmen sowie die Modernisierung von Straßenbahnfahrzeugen. Geplant ist auch die Teilnahme an Ausschreibungen über die Erbringung von öffentlichen Nahverkehrsleistungen in anderen Städten.



Ciekawostki



Ciekawostki

Styczeń

MPK-Łódź Spółka z o.o. podpisało pionierską umowę z firmą Solaris Bus & Coach SA na dostawę 25 przegubowych niskopodłogowych autobusów. W ramach kontraktu producent zapewnia także serwis pojazdów przez 10 lat eksploatacji. To pierwsza tego typu umowa w Łodzi, a druga w Polsce po Warszawie.

Luty

Decyzją Krajowej Izby Gospodarczej Prezes MPK-Łódź Spółka z o.o. – Krzysztof Wąsowicz – został powołany w skład grupy ekspertów Komitetu Gospodarki Komunalnej, czym doceniono jego zasługi w tym sektorze.

Marzec

Odbyła się inauguracyjna przejażdżka dwoma tramwajami PESA 122N na odcinku trasy Łódzkiego Tramwaju Regionalnego, zlokalizowanym wzdłuż al. Kościuszki i ul. Zachodniej. Po raz pierwszy mogli z nich skorzystać pasażerowie.

Kwiecień

Pracownik sekcji nadzoru ruchu dokonał na pętli przy ul. Rokicińskiej resuscytacji serca pasażerowi autobusu linii 69, ratując mu życie. Odbyło się to zaledwie kilka dni po wyposażeniu sekcji nadzoru ruchu w defibrylator i zakończeniu szkolenia pierwszej grupy pracowników Spółki z zakresu udzielania pierwszej pomocy. Do końca 2008 roku przeszkolonych zostało 400 osób.

Maj

Rozstrzygnięto konkurs pn. „Oceń modernizację wagonów tramwajowych", zorganizowany przez Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego oraz Tramwaje Śląskie SA. Łódzka realizacja była najwyżej oceniana przez pasażerów. W konkursie startowały także wozy zmodernizowane w Poznaniu i na Śląsku.

Czerwiec

Już po raz szósty na ulicach Łodzi pojawiła się linia turystyczna „0", uruchomiona przez MPK-Łódź Spółka z o.o. wspólnie z Klubem Miłośników Starych Tramwajów. Podróż ze Zdrowia na pętlę przy ul. Warszawskiej odbywała się zabytkowym składem 5N+5ND.

Lipiec
Po niespełna rocznej budowie uruchomiono Łódzki Tramwaj Regionalny. Na trasie z Chocianowic do Helenówka zadebiutowało dziesięć niskopodłogowych wagonów typu PESA 122N.

Sierpień
Uruchomiono elektroniczne tablice informacyjne na ośmiu przystankach wzdłuż trasy ŁTR – pierwsze tego typu urządzenia w Łodzi. Wyświetlacze pokazują numer linii, pętlę docelową oraz czas odjazdu tramwaju z przystanku.

Wrzesień
Łódzka komunikacja autobusowa obchodziła swoje 60 urodziny. Przez ten czas na ulicach miasta spotkać można było wiele typów autobusów: od Bussingów i Sanów, przez popularne niegdyś Jelcze („ogórki"), do współczesnych niskopodłogowych Solarisów.

Październik
Po remoncie i modernizacji na Śląsk wrócił pierwszy z dziesięciu wagonów 105Na, które w hali Zakładu Techniki MPK-Łódź Spółka z o.o. zyskują drugą młodość. To wynik kolejnego tego typu zlecenia, gdyż w ciągu ostatnich lat już remontowano tramwaje ze Śląska, a także z Gdańska i Poznania.

Listopad
Zakończyła się zakrojona na szeroką skalę modernizacja zajezdni autobusowej przy ul. Nowe Sady. W trakcie prac m.in. wyremontowano plac postojowy, powiększono gabaryty budynku technicznego oraz unowocześniono stację paliw. Po remoncie zajezdnia jest w stanie pomieścić 207 jednostek.

Grudzień
Dokładnie 110 lat temu po raz pierwszy na ulice Łodzi wyjechały tramwaje – i to od razu elektryczne! Podczas parady, zorganizowanej dla uczczenia tego jubileuszu, można było zobaczyć prawie wszystkie łódzkie wagony: od Lilpopa II z 1929 roku do nowiutkiej PESY 122N.



RAPORT ROCZNY 2008



Miejskie Przedsiębiorstwo
Komunikacyjne - Łódź Spółka z o.o.

ul. Tramwajowa 6
90-132 Łódź
tel. +48 42 672 11 11
fax +48 42 672 12 09

www.mpk.lodz.pl