

DZIAŁALNOŚĆ I FINANSE

TYSKICH LINII TROLEJBUSOWYCH SP. Z O.O.



Materiały na posiedzenie Komisji Finansów Publicznych w dniu 24 września 2024r.

1. Informacje porządkowe

Tyskie Linie Trolejbusowe Spółka z o.o. rozpoczęła działalność w grudniu 1997 roku. W dniu 18.10.2002 Spółka dokonała wpisu do Krajowego Rejestru Sądowego w Rejestrze Przedsiębiorców pod nr KRS 0000135608.

Podstawowym przedmiotem działalności Spółki jest:

- miejski transport pasażerski, konserwacja i naprawa pojazdów samochodowych oraz urządzeń elektrycznych, ujęte w działach 49.31 Z, 33.14 Z, 45.20 Z według PKD.

Spółka działała zgodnie z obowiązującym Kodeksem Spółek Handlowych i Aktem założycielskim.

Czas trwania Spółki jest nieograniczony.

Organem nadzorującym działalność Spółki, zgodnie z Aktem założycielskim jest powołana Uchwałą Zgromadzenia Wspólników Rada Nadzorcza składająca się z trzech osób.

Zarząd Spółki działa w składzie jednoosobowym, funkcję Prezesa Zarządu od dnia 1. września 2017 roku pełni Marcin Rogala.

Kapitał zakładowy Spółki wynosi 36.788.000,00 zł.

Właścicielem całości udziałów w kapitale Spółki jest Gmina Miasta Tychy.

2. Charakterystyka działalności Spółki.

Tyskie Linie Trolejbusowe Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością:

- od dnia 1 stycznia 2019 r. świadczy usługi przewozowe taborem trolejbusowym w formie podmiotu wewnętrznego na zlecenie organizatora komunikacji publicznej, którym jest Zarząd Transportu Metropolitalnego w Katowicach;
- utrzymuje i serwisuje posiadany tabor oraz sieć trakcyjną wraz z podstacjami zasilającymi;
- pracuje w trybie całodobowym;
- posiadają tabor komunikacyjny składający się z 24 trolejbusów oraz 2 elektrobusów (autobusów elektrycznych). Dodatkowo, w celu zapewnienia niezawodnej komunikacji publicznej, Spółka dzierżawi 4 trolejbusy od MPK Lublin;
- obsługuje 8 linii komunikacyjnych oznaczonych literami: A,B,C,D,E,F,G,H;
- realizuje roczną pracę przewozową w ilości przekraczającej 1,4 mln wozokilometrów.

3. Podstawowe dane finansowe za 2023 rok

a) Przychody Spółki ogółem:	22 938 707,19 zł, w tym:
➤ z działalności podstawowej:	17 487 529,04 zł
➤ pozostałe przychody operacyjne:	5 354 364,91 zł
➤ przychody finansowe:	20 683,16 zł
b) Koszty działalności operacyjnej:	24 317 783,21 zł
c) Strata netto:	- 1 615 511,27 zł

4. Istotne zdarzenia w 2023 roku:

- wprowadzono do regularnej eksploatacji pojazdy z Projektu „Zakup elektrycznych pojazdów komunikacji miejskiej wraz z budową i modernizacją systemu zasilania” - współfinansowanego ze środków zewnętrznych w ramach Programu Gepard II;
- przygotowano i złożono wnioski do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska na zakup nowych pojazdów w ramach programu priorytetowego „Zielony Transport Publiczny” – nabór III. Ewentualne dofinansowanie uzależnione jest od możliwości wykorzystania środków z Krajowego Planu Odbudowy;
- przygotowano i złożono wnioski o dofinansowanie projektu „Budowa instalacji fotowoltaicznej wraz z magazynem energii i systemem do zarządzania energią na potrzeby transportu publicznego w Tychach”. Działania w ramach Funduszy Europejskich dla Śląskiego 2021-2027 (Fundusz na rzecz Sprawiedliwej Transformacji) dla Priorytetu: FESL.10.00 – Fundusze Europejskie na transformację dla Działania: FESL.10.06 – Rozwój energetyki rozproszonej opartej o odnawialne źródła energii;
- zatrudniono i przeszkolono na stanowisko kierowców trolejbusów znacząca ilość osób. Znakomita większość nowozatrudnionych to kobiety;
- dokonano optymalizacji rozkładu linii B (dzięki temu praca na tej linii jest bardziej przyjazna zwłaszcza dla kobiet kierowców). Wcześniej linia B została wydłużona do przystanku Sikorskiego Wiadukt. Jest to olbrzymia wartość dodana dla mieszkańców dzielnicy Paprocany oraz Osiedli Z i Z1 w Tychach;
- zrealizowano zadania przewozowe na poziomie 99,88 %;
- zawarto umowę na zakup energii elektrycznej z firmą TAURON Sprzedaż, poprzednim dostawcą energii było PGE S.A. Jest to efekt postępowania organizowanego przez Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię (TLT było członkiem grupy zakupowej). Na 2024 rok cena wynosi 667 zł/MWh (do 31.05.2023 dla TLT obowiązywała cena 421 zł/MWh netto);
- zawarto nową umowę dystrybucyjną z firmą TAURON Dystrybucja. Jest to efekt postępowania organizowanego przez Miasto Tychy;
- zawarto umowę na kompleksowe ubezpieczenie Spółki na okres 2 lat;
- wprowadzono nowy Regulamin pracy;
- wprowadzono nowy Regulamin wynagradzania;
- wprowadzono nowy Regulamin organizacyjny;
- wprowadzono Regulamin zgłoszeń wewnętrznych i powołano Komisję ds. etyki.

5. Inwestycje zrealizowane w 2023 roku (wartości netto):

Ponieważ sieć trakcji trolejbusowej zbudowana kilkadziesiąt lat temu jest już mocno wyeksploatowana, Spółka w 2023 roku kontynuowała prace remontowe i modernizacyjne w tym zakresie.

Zrealizowano następujące zadania:

- „Modernizacja sieci trakcji trolejbusowej w rejonie Ronda Paprocańskiego”: 593 064,59 zł;
- „Budowa nowego zasilania sekcji Bałuckiego, Harcerskiej oraz Budowlanych”: 227 756,86 zł.

Ponadto, przeprowadzono:

- remont sieci trakcyjnej w ulicy Żwakowskiej od ronda Sublańskiego do Ronda Polonia;
- remont ul. Harcerskiej od ronda Sublańskiego do ronda Harcerskiego wraz z rondem Harcerskim.

Spółka zamierza kontynuować prace modernizacyjne w zakresie trakcji trolejbusowej w latach następnych. Obecnie w przygotowaniu jest dokumentacja Projektowa dla następujących inwestycji:

- Modernizacja sieci trakcji trolejbusowej w rejonie Ronda Cassino (*konieczne ze względu na przebudowany wiadukt w ulicy Grota Roweckiego w Tychach*);
- Modernizacja sieci trakcji trolejbusowej w rejonie Ronda Olimpijskiego (*mocne zużycie, miejsce częstych awarii*);
- Modernizacja sieci trakcji trolejbusowej w ulicy Przemysłowej (*w związku z planowaną przez MZUiM przebudową tej drogi*);
- Modernizacja sieci trakcji trolejbusowej w ulicy Piłsudskiego wraz z przyległymi rondami (*mocne zużycie, miejsce częstych awarii*).



Zdjęcie przedstawia nowoczesne trolejbusy z dodatkowym napędem bateryjnym



*Elektrobus podczas ładowania w zatoce postojowej w ulicy Wyszyńskiego
Inwestycja zrealizowana w ramach Projektu „Zakup nowoczesnego taboru autobusowego
z napędem ekologicznym na potrzeby rozwoju transportu publicznego w podregionie tyskim”,
współfinansowanego ze środków unijnych*

6. Sytuacja ekonomiczno-finansowa

Na sytuację ekonomiczno-finansową Spółki główny wpływ mają przychody ze sprzedaży na podstawowej działalności oraz ponoszone koszty. W 2023 roku wykonana praca przewozowa wyniosła 1 440 583 wzm i była na podobnym poziomie jak w roku ubiegłym. Przełożyło się to na przychody z działalności podstawowej o wartości 17 487 529,04 zł.

Najistotniejsze koszty działalności to:

- wydatki na wynagrodzenia z pochodnymi (40% ogółu kosztów),
- koszty amortyzacji (28% ogółu kosztów),
- koszty energii i zużycia materiałów (19% ogółu kosztów).

Największą grupą zawodową w Spółce są kierowcy trolejbusowi, a zatem ich wynagrodzenia stanowią największy udział w kosztach wynagrodzeń. Ponieważ Spółki TLT i PKM Tychy są „siostrzanymi przedsiębiorstwami” przyjęto zasadę dążenia do wysokości wynagrodzeń w Spółce TLT do poziomu wynagrodzeń obowiązujących w PKM Tychy. Wzorem PKM Tychy przyjęto dla kierowców nową siatkę wynagrodzeń zależną od stażu zatrudnienia w Spółce. Niestety, mimo wprowadzonych podwyżek nie udało się zahamować odpływu pracowników. Prawdopodobnie, jest to spowodowane utrzymującą się w Polsce w ubiegłym roku wysoką inflacją, a więc wzrostem kosztów życia i w efekcie poszukiwań przez pracowników lepiej płatnej pracy. Prawie wszyscy kierowcy, którzy w ostatnim czasie zrezygnowali z pracy w TLT są obecnie zatrudnieni w firmach świadczących usługi międzynarodowego transportu rzeczy (TIRy). Biorąc to pod uwagę,

zdecydowano prowadzić kampanię rekrutacyjną nastawioną na kobiety kierowców. Nowozatrudnione osoby Spółka wysyła na kurs kategorii D oraz kwalifikacji zawodowej. Uzyskanie uprawnień trwa przeciętnie od 4 do 6 miesięcy. Rekrutacja kobiet przynosi bardzo pozytywne efekty, gdyż one na długo łączą swoje zawodowe życie ze Spółką. Wbrew ogólnym stereotypom, kobiety są dobrymi i przyzwoitymi kierowcami.

W ostatnich latach, koszt amortyzacji wzrósł kilkukrotnie, co jest efektem zakończenia realizacji potężnych inwestycji w Spółce, w tym między innymi:

- Projektu „Zakup nowoczesnego taboru autobusowego z napędem ekologicznym na potrzeby rozwoju transportu publicznego w podregionie tyskim” oraz
- Projektu „Zakup elektrycznych pojazdów komunikacji miejskiej wraz z budową i modernizacją systemu zasilania” (Gepard 2).

Ponieważ w przypadku tego pierwszego Projektu środki z dofinansowania zostały przekazane do Spółki poprzez dokapitalizowanie, w rachunku zysków i strat nie pojawiają się przychody pomniejszające koszt amortyzacji w części pochodzącej z dofinansowania. W 2023 roku koszt niepokrytej przychodami amortyzacji wyniósł prawie 1,2 mln zł. Teoretycznie o tyle „lepszy” byłby wynik prezentowany w rachunku zysków i strat gdyby środki z dofinansowania zostały przekazane w inny sposób. Ponadto, zgodnie z zasadą „braku podwójnego finansowania” amortyzacja od środków z dofinansowania nie jest objęta rekompensatą za świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego dlatego to zdarzenie będzie negatywnie wpływać na wynik finansowy również w każdym kolejnym roku obrotowym.

Tabor Spółki uległ znaczącemu odmłodzeniu i unowocześnieniu po realizacji Projektu „Zakup elektrycznych pojazdów komunikacji miejskiej wraz z budową i modernizacją systemu zasilania”. Na realizację Projektu Zarząd Spółki pozyskał unijne środki finansowe w ramach programu Gepard 2. Wartość całego przedsięwzięcia wyniosła: 23.246.050,00 zł netto, w tym:

- dofinansowanie z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska (42,5%) w wysokości: 9.879.571,00 zł,
- dofinansowanie z Regionalnego Programu Operacyjnego: (42,5%) w wysokości: 9.879.571,00 zł,
- pożyczka z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska (15%) w wysokości: 3.475.958,00 zł.

Całe przedsięwzięcie zostało zrealizowane bez udziału środków własnych, co jest zdarzeniem bez precedensu w historii Spółki i rekordem wielkości rocznych nakładów inwestycyjnych.

Ponieważ środki z dofinansowania zostały przelane bezpośrednio na konto Spółki, realizacja projektu nie wpłynęła znacząco na wzrost kosztu amortyzacji.

Istotnym elementem kosztów funkcjonowania przedsiębiorstwa jest zakup trakcyjnej energii elektrycznej. W ostatnich latach ceny zakupu energii elektrycznej znacznie wzrosły

i wszystko wskazuje na to, że ten trend się utrzyma. W 2018 roku jednostkowa cena zakupu energii wynosiła 210,58 zł/MWh, a obecnie 667,00 zł/MWh. Ponadto, wzrastają również koszty przesyłu energii elektrycznej (dystrybucji). W 2021 roku wprowadzona została opłata dodatkowa tzw. opłata mocowa wynosząca wówczas 76,20 zł/MWh, w 2022 roku wynosiła już 102,60 zł/MWh, a obecnie 126,70 zł/MWh.

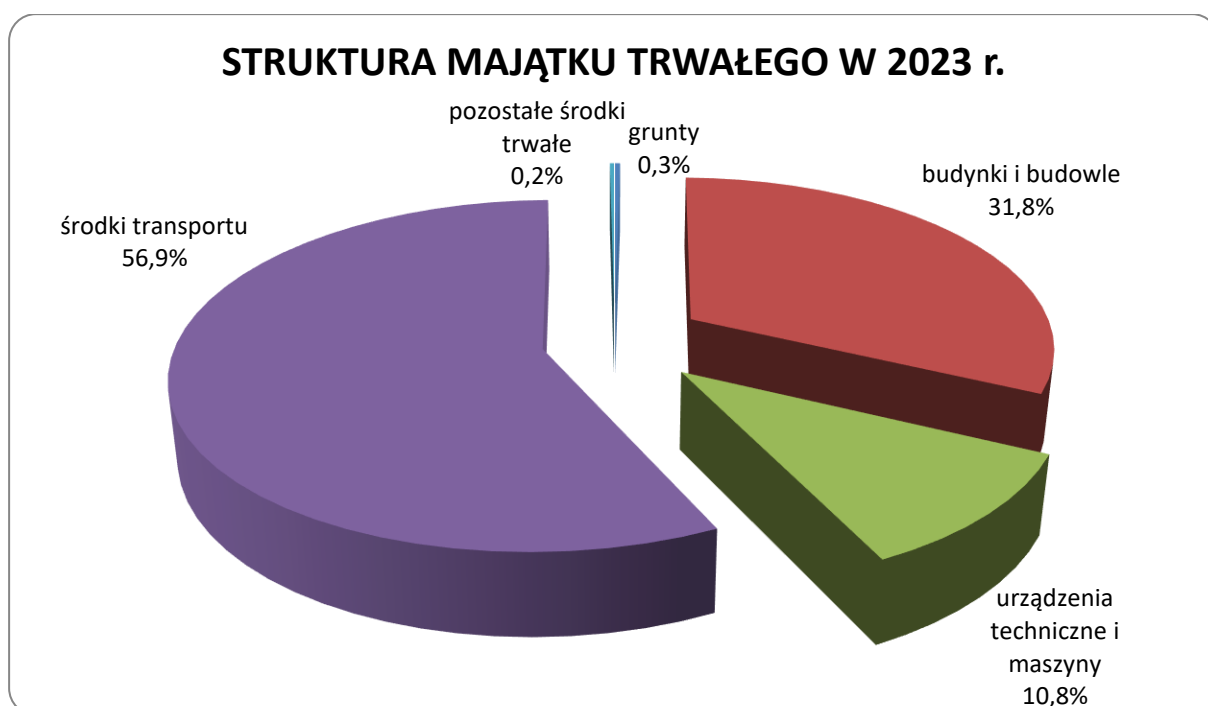
Warto zwrócić uwagę na to, że dzięki nabyciu nowych pojazdów w ramach programu *Gepard 2* i w związku z tym likwidacją starych, tzw. oporowych (prądożernych), już w 2022 roku w stosunku do poprzedniego spadło zużycie energii i to przy wykonaniu większej o 28 531 wzm pracy przewozowej. Na wykresie pokazującym „Koszt zużycia energii trakcyjnej” kolorem czerwonym pokazano hipotetyczny koszt energii w 2023 roku, gdyby nie wymieniono starych pojazdów na nowe. Widać, że wynikająca z tego powodu oszczędność wynosi prawie 250 tys. zł w skali roku.

Sieć trakcyjna, wybudowana kilkadziesiąt lat temu jest mocno wyeksploatowana, dlatego utrzymanie jej sprawności wymaga stałych nakładów finansowych w celu zapewnienia odpowiednich parametrów eksploatacyjnych. Tempo modernizacji zależne jest od możliwości finansowych Spółki.

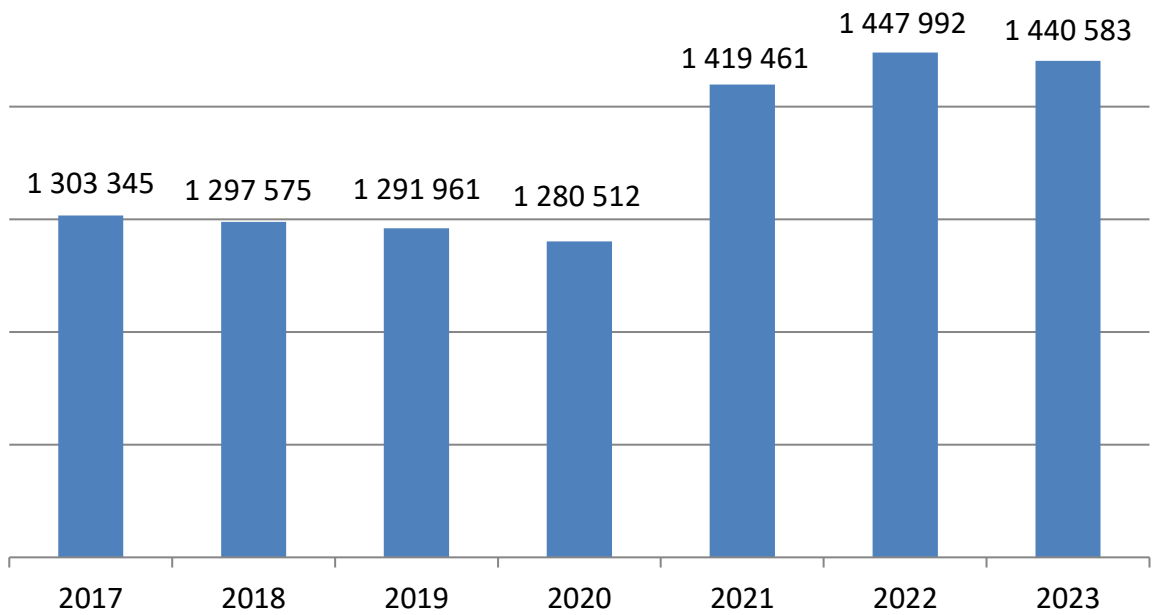
Wysoka amortyzacja, generuje dodatnie przepływy finansowe co korzystnie wpływa na płynność finansową. Dzięki temu możliwe jest prowadzenie działalności inwestycyjnej bez konieczności zaciągania kredytów w bankach komercyjnych.

Przedstawione wyniki finansowe Spółki należy ocenić przez pryzmat jednostek prowadzących podobny rodzaj działalności, gdzie organizatorzy komunikacji trolejbusowej przeznaczali na jej funkcjonowanie znacznie większe środki finansowe.

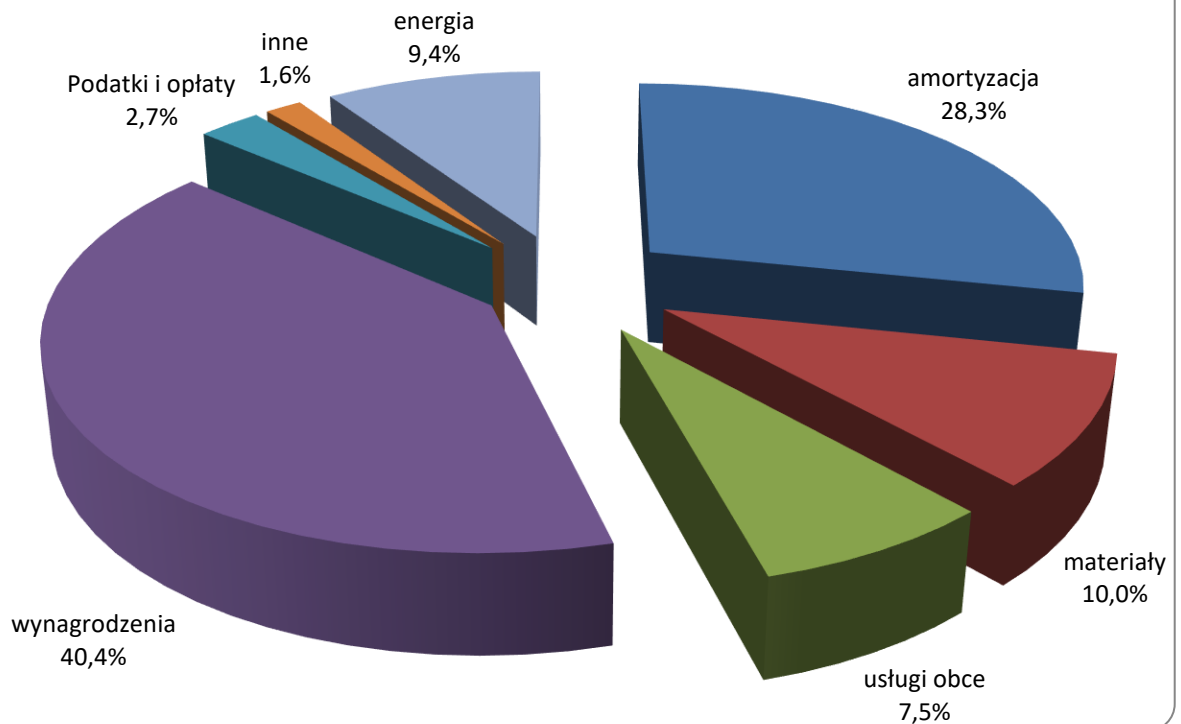
7. Graficzne przedstawienie najważniejszych danych Spółki.



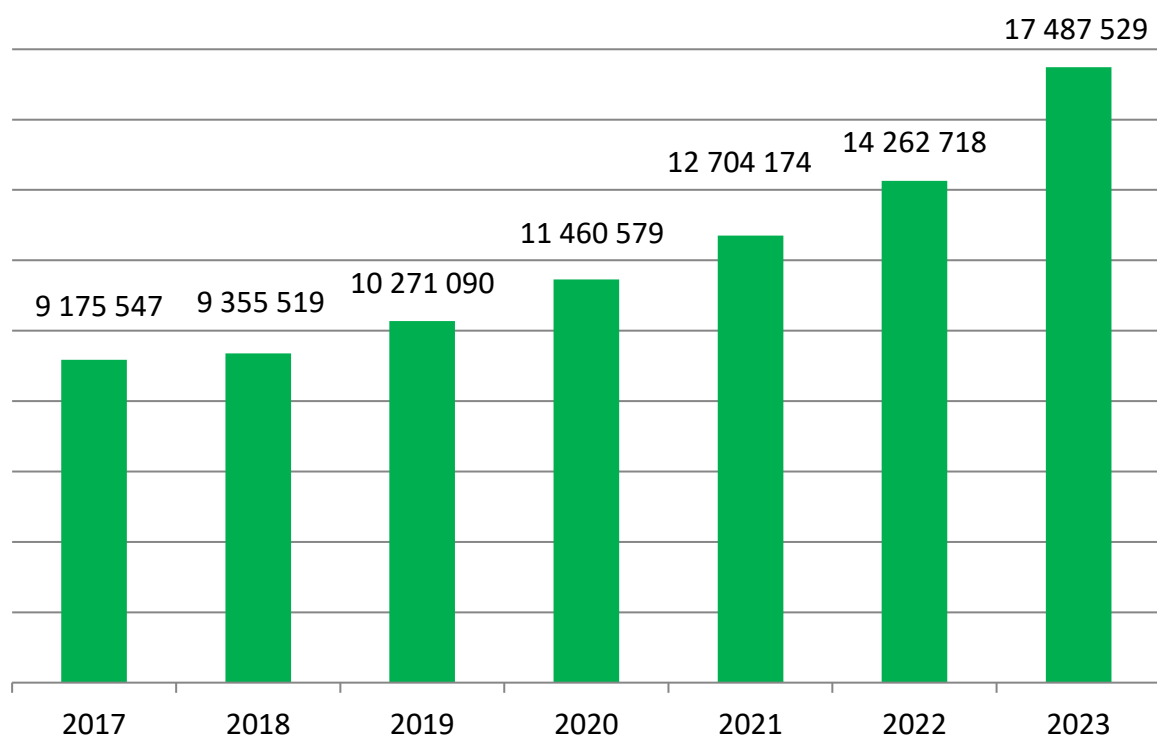
WIELKOŚĆ ZADAŃ PRZEWOZOWYCH W WZKM



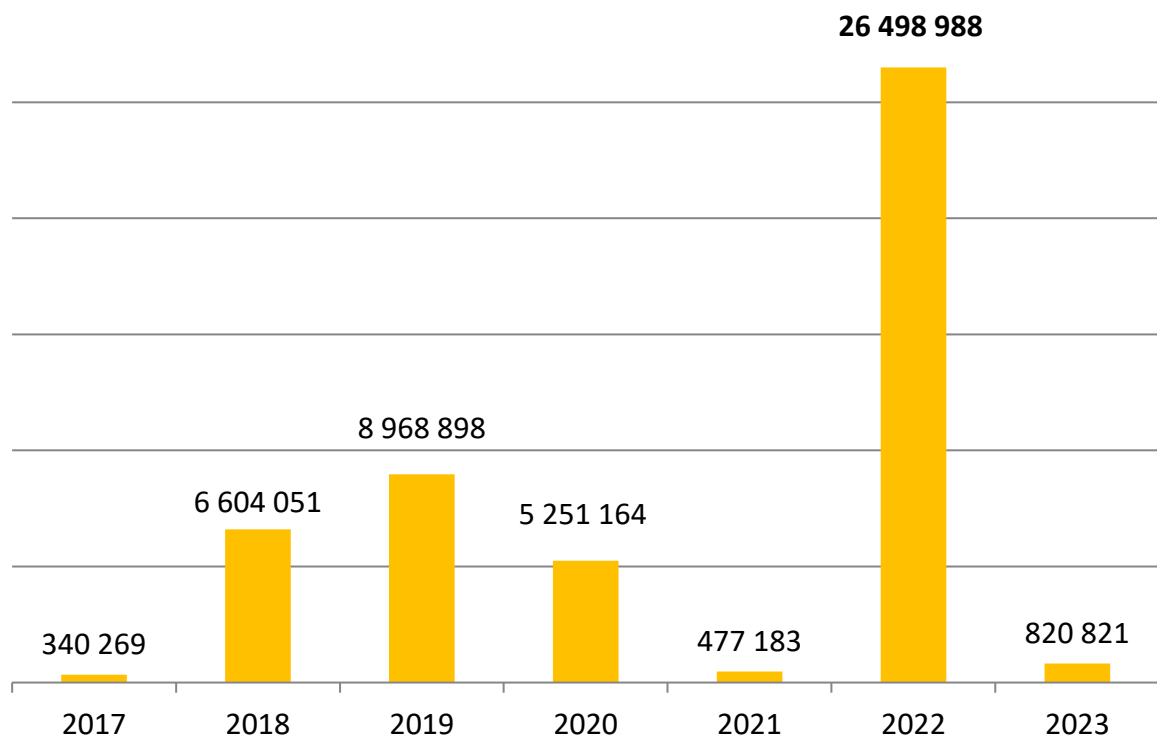
STRUKTURA KOSZTÓW DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ W 2023 ROKU



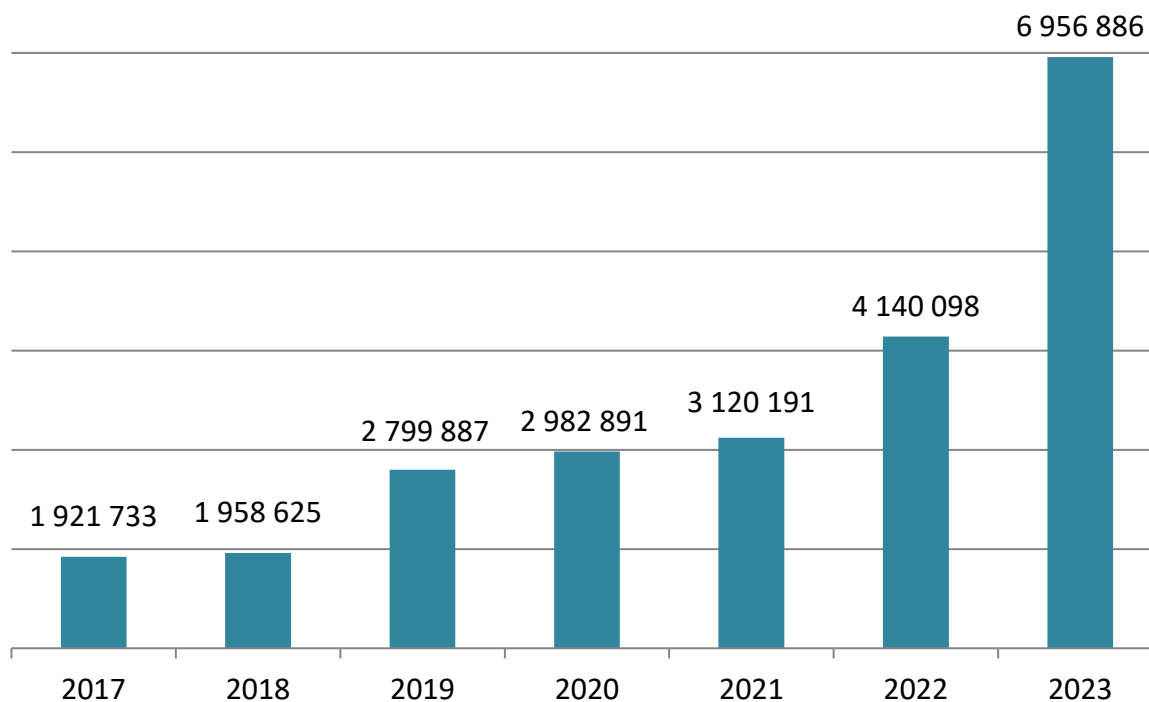
PRZYCHODY Z DZIAŁALNOŚCI PODSTAWOWEJ [ZŁ]



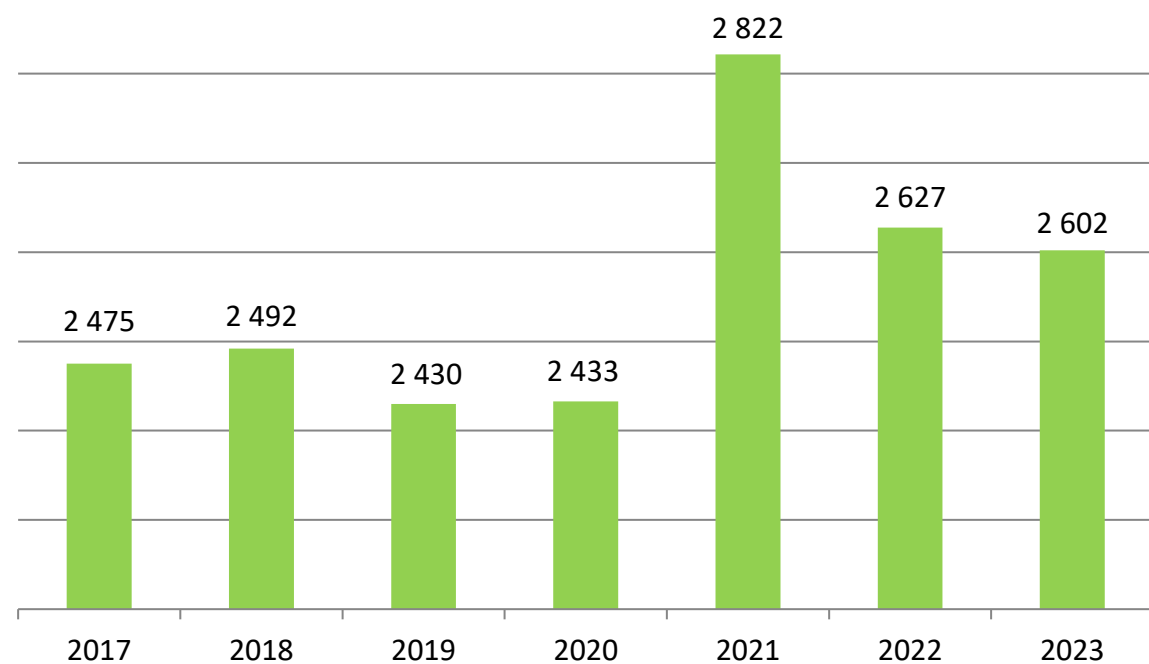
WIELKOŚĆ NAKŁADÓW INWESTYCYJNYCH [ZŁ]



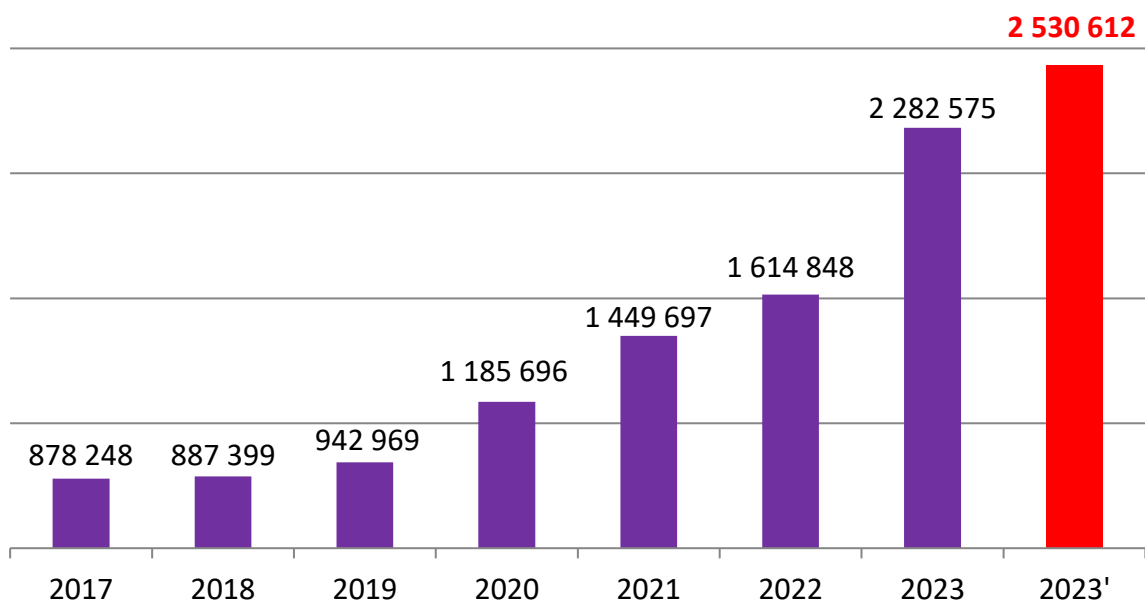
KOSZT AMORTYZACJI [ZŁ]



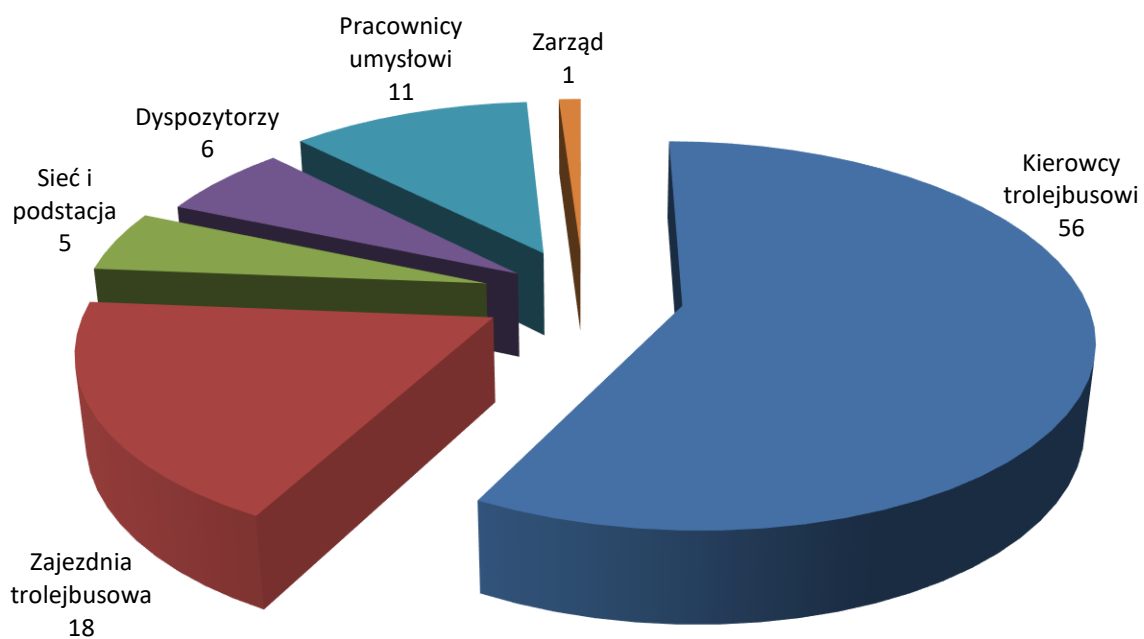
ZUŻYCIE ENERGII TRAKCYJNEJ [MWh]



KOSZTY ENERGII TRAKCYJNEJ [ZŁ] (z dystrybucją)



PRZECIĘTNE ZATRUDNIENIE W 2023 ROKU



8. Podsumowanie, przewidywane kierunki rozwoju.

Tyskie Trolejbusy od ponad 40 lat przyczyniają się do zmniejszenia niskiej emisji i szkodliwych substancji odpowiedzialnych za tworzenie smogu w mieście.

Zerowa emisyjność w miejscu eksploatacji pojazdów oraz zredukowany hałas to podstawowa zaleta komunikacji elektrycznej, mającej korzystny wpływ na jakość życia mieszkańców. Ogromny efekt ekologiczny w Tychach osiągnięto wprowadzając taką komunikację do centrum miasta.

Zaletą nowoczesnych trolejbusów jest znacznie mniejsze zapotrzebowanie na energię elektryczną oraz zasobnik bateryjny, który umożliwia regularną jazdę w miejscach bez sieci trakcyjnej. Pozwala to na ich bardziej elastyczne wykorzystanie, a także obsługę komunikacyjną w innych częściach miasta. Niewątpliwą zaletą trolejbusu wyposażonego w baterię jest brak konieczności postoju w celu jej naładowania, bateria ładuje się podczas jazdy pod siecią trakcyjną, tzw. „*in motion charging*”.

Komfort życia mieszkańców w znacznym stopniu zależy od sprawnie działającej komunikacji publicznej. Niezawodność jej funkcjonowania wymaga systematycznego ponoszenia nakładów finansowych na odbudowę taboru i infrastruktury. Rozwój komunikacji w znacznym stopniu możliwy jest dzięki finansowaniu zewnętrznemu, w tym w szczególności dzięki środkom unijnym. Do tego rozwoju znakomicie przyczyniła się realizacja Projektu „*Zakup nowoczesnego taboru autobusowego z napędem ekologicznym na potrzeby rozwoju transportu publicznego w podregionie tyskim*”. W ramach tego Projektu, w latach 2018-2020 zostały zrealizowane inwestycje w Spółce na łączną kwotę 22.742.700,00 zł brutto, w tym zakup elektrobuses, które obsługują linię H (dawniej 291 obsługiwana przez PKM taborem spalinowym). Ponadto, w ramach programu Gepard 2 zrealizowano Projekt pn. „*Zakup elektrycznych pojazdów komunikacji miejskiej wraz z budową i modernizacją systemu zasilania*”. Na realizację tego Projektu pozyskano środki z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska oraz Regionalnego Programu Operacyjnego. W ramach tego Projektu zakupiono 6 sztuk nowoczesnych trolejbusów hybrydowych oraz zmodernizowano podstacje zasilające o łącznej wartości 28 502 851,50 zł brutto. Nowe pojazdy zastąpiły stare, wyeksploatowane pojazdy, zużywające znacznie więcej energii elektrycznej. **Zarząd nie ustaje w szukaniu możliwości sfinansowania kolejnych inwestycji, które wpływają na ciągłe ulepszanie komunikacji trolejbusowej w Tychach.**

Niestety, przeszkodą w dalszym rozwoju elektromobilności jest galopujący wzrost cen energii elektrycznej co mocno wpływa na koszty funkcjonowania zeroemisyjnego transportu publicznego. Dodatkowo, brutalny atak Rosji na Ukrainę spowodował niepewną sytuację geopolityczną, która przekłada się na brak stabilności na rynku paliw i energii. Paradoksalnie, wysokie ceny zakupu oleju napędowego oraz gazu (w tym CNG) mogą spowodować, że transport publiczny oparty o pojazdy elektryczne może stać się jeszcze bardziej konkurencyjny.

PREZES ZARZĄDU



Marcin Rogala