

**Protokół zespołu kontrolnego Komisji Rewizyjnej
Rady Miejskiej w Pabianicach z dnia 29 grudnia 2017 r.**

**powołanego do przeprowadzenia kontroli w zakresie efektywności systemu komunikacji
miejskiej w Pabianicach realizowanej przez MZK w latach 2013-2015**

A. Część wstępna

Zespół kontrolny działał zgodnie z przyjętym planem pracy i kontroli Komisji Rewizyjnej Rady Miejskiej w Pabianicach na rok 2017. Prowadził kontrolę w okresie od 24 kwietnia 2017 r. do 29 grudnia 2017 r. Członkowie zespołu analizowali dokumenty oraz uczestniczyli w spotkaniach z MZK oraz Wydziałem Infrastruktury Technicznej i Komunikacji

1. Skład zespołu:

1. Piotr Duraj - Przewodniczący zespołu,
2. Joanna Kupś - Członek zespołu,
3. Robert Dudkiewicz - Członek zespołu,

2. Zakres prowadzonej kontroli:

Efektywność systemu komunikacji miejskiej realizowanej przez MZK w latach 2013-2015

B. Część opisowa

W toku kontroli zespół zapoznał się z dokumentami w zakresie efektywności systemu komunikacji miejskiej realizowanej przez MZK Pabianice Sp. z o.o. w latach 2013 – 2015:

1. Poziom odpłatności za usługi komunikacji miejskiej w latach 2013-2015 – koszty obsługi komunikacji miejskiej, dochody z biletów oraz z dotacji celowych z gmin Pabianice, Ksawerów i Rzgów,
2. Rozliczenia należnej rekompensaty za lata 2013 – 2015, przekazane przez Gminę Miejską Pabianice na rzecz MZK Pabianice Sp. z o.o. z tytułu świadczenia przez spółkę usługi przewozowej,
3. Wyniki badań marketingowych wielkości i struktury popytu oraz przychodowości pabianickiej komunikacji miejskiej.

Wyjaśnienia złożyli:

1. Andrzej Różański – naczelnik Wydziału Infrastruktury Technicznej i Komunikacji,
2. Marcin Chmielewski – zastępca naczelnika Wydziału Infrastruktury Technicznej i Komunikacji,
3. Jarosław Habura – prezes zarządu Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego Sp. z o.o.

Ad. 1. Poziom odpłatności

Rok	Rekompensata	Dochody z biletów netto, po upustach, prowizjach	Dotacje celowe z gmin Pabianice, Ksawerów, Rzgów	Dochody razem	Wskaźnik odpłatności
2013	10 340 531,55 zł	3 806 522,44 zł	1 023 178,37 zł	4 829 700,81 zł	46,7%
2014	10 407 490,11 zł	3 715 229,80 zł	1 032 278,39 zł	4 747 508,19 zł	45,6%
2015	10 441 189,94 zł	3 598 404,56 zł	1 037 466,02 zł	4 635 870,58 zł	44,4%

Komisja stwierdziła, że stawka jednostkowa wozokilometra, wypłacana dla spółki MZK Pabianice Sp. z o.o. w latach 2013 – 2015 – pomimo wzrostu kosztów funkcjonowania spółki wynikających m.in. z wzrostu cen paliw, energii, ubezpieczeń, podatków oraz nakładów na wynagrodzenia – nie uległa zmianie i wyniosła 7,68 zł. Różnice w wartości rekompensaty w latach 2013 – 2015 (od kwoty 10 340 531,55 zł do 10 441 189,94 zł) były zdeterminowane wielkością faktycznie wykonanej pracy eksploatacyjnej, wynikającej przede wszystkim z różnej liczby dni roboczych, sobót i niedziel w poszczególnych latach.

Wartość dochodów netto z biletów (po uwzględnieniu upustów i prowizji) na przestrzeni lat 2013 – 2015 spadła z 3 806 522,55 zł do 3 598 404,56 zł, tj. o 5,46%. Spadek dochodów spowodowany był m.in. podjętymi przez Radę Miejską w Pabianicach uchwałami, zmieniającymi zakres uprawnień do bezpłatnych przejazdów. Wprowadzono również integrację taryfową, która zmniejszyła odpłatność za bilety dla pasażerów (rabat marketingowy w ramach ofert Wspólny Bilet Aglomeracyjny i Wspólny Bilet Łódzko-Pabianicki – cena wspólnego biletu niższa niż suma biletów pojedynczych). W latach 2013 – 2015 Rada Miejska podjęła następujące uchwały:

1. uchwała nr XL/494/13 Rady Miejskiej w Pabianicach z dnia 16 maja 2013 r. zmieniająca uchwałę nr XXIX/330/12 Rady Miejskiej w Pabianicach z dnia 27 lipca 2012 r. w sprawie opłat za usługi lokalnej komunikacji autobusowej – m.in. wprowadzająca uprawnienie do bezpłatnych przejazdów dla niewidomych i ociemniałych bez względu na stopień niepełnosprawności;
2. uchwała nr LII/666/14 Rady Miejskiej w Pabianicach z dnia 30 stycznia 2014 r. zmieniająca uchwałę nr XXIX/330/12 Rady Miejskiej w Pabianicach z dnia 27 lipca 2012 r. w sprawie opłat za usługi lokalnej komunikacji autobusowej – wprowadzająca uprawnienie do bezpłatnych przejazdów dla młodzieży uczącej się w szkołach ponadgimnazjalnych od 18 roku życia najpóźniej do 30 września roku ukończenia szkoły ponadgimnazjalnej znajdującej się w obszarze obsługiwany przez pabianicką lokalną komunikację autobusową, oddającej systematycznie krew, tj. mężczyznom na okres 2 miesięcy od momentu oddania krwi, kobietom na okres 3 miesięcy od momentu oddania krwi;
3. uchwała nr LVII/726/14 Rady Miejskiej w Pabianicach z dnia 15 maja 2014 r. zmieniająca uchwałę nr XXIX/330/12 Rady Miejskiej w Pabianicach z dnia 27 lipca 2012 r. w sprawie opłat za usługi lokalnej komunikacji autobusowej – wprowadzająca honorowanie zintegrowanych aglomeracyjnych biletów okresowych (oferty taryfowe Wspólny Bilet Aglomeracyjny i Wspólny Bilet Łódzko-Pabianicki, obniżające koszt przejazdu dla pasażerów, korzystających z usług MZK Pabianice, MPK-Łódź oraz Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej i Przewozów Regionalnych);

4. uchwała nr IV/26/14 Rady Miejskiej w Pabianicach z dnia 18 grudnia 2014 r. zmieniająca uchwałę nr XXIX/330/12 Rady Miejskiej w Pabianicach z dnia 27 lipca 2012 r. w sprawie opłat za usługi lokalnej komunikacji autobusowej – wprowadzająca uprawnienie do bezpłatnych przejazdów dla opiekunów dzieci niepełnosprawnych – podczas podróży powrotnej do domu (po odwiezieniu dzieci do szkoły) oraz podczas podróży po te dzieci;
5. uchwała nr VII/69/15 Rady Miejskiej w Pabianicach z dnia 26 lutego 2015 r. zmieniająca uchwałę nr LVII/726/14 Rady Miejskiej w Pabianicach z dnia 15 maja 2014 r. zmieniającą uchwałę XXIX/330/12 Rady Miejskiej w Pabianicach z dnia 27 lipca 2012 r. w sprawie opłat za usługi lokalnej komunikacji autobusowej – przedłużająca okres uprawnień do bezpłatnych przejazdów dla młodzieży oddającej krew;
6. uchwała nr X/104/15 Rady Miejskiej w Pabianicach z dnia 23 kwietnia 2015 r. zmieniająca uchwałę nr XXIX/330/12 Rady Miejskiej w Pabianicach z dnia 27 lipca 2012 r. w sprawie opłat za usługi lokalnej komunikacji autobusowej – wprowadzająca bilet 90-dniowy;
7. uchwała nr XVII/219/15 Rady Miejskiej w Pabianicach z dnia 5 listopada 2015 r. zmieniająca uchwałę nr XXIX/330/12 Rady Miejskiej w Pabianicach z dnia 27 lipca 2012 r. w sprawie opłat za usługi lokalnej komunikacji autobusowej – znosząca opłatę za przewóz psa trzymanego na kolanach.

Podjęte uchwały – pomimo nieznacznego uszczuplenia dochodów z biletów autobusowych (5,46% na przestrzeni dwóch lat) – spotkały się z pozytywnym odbiorem społecznym.

Kolejnymi czynnikami mającymi wpływ na spadek dochodów ze sprzedaży biletów był odnotowany na podstawie badań marketingowych spadek popytu na usługi komunikacji miejskiej. Zmniejszenie się łącznej liczby pasażerów pabianickiej komunikacji miejskiej o 5,1% (12,9% w segmencie linii MZK) względem lat 2012-2013 nastąpiło pomimo braku zmian w ofercie przewozowej i taryfowej, które mogłyby negatywnie wpływać na popyt. Wpływ na to miały przede wszystkim:

- dezintegracja taryfowa transportu publicznego w aglomeracji łódzkiej, przekładająca się na sytuację w Pabianicach;
- inwestycje drogowe, uatrakcyjnijające przemieszczanie się samochodem osobowym, zarówno w relacjach wewnątrzmijskich, jak i aglomeracyjnych – do Łodzi: otwarcie obwodnicy Pabianic (lipiec 2012 r.) i upowszechnienie jej użytkowania, otwarcie trasy S-8 na południe od Pabianic (kwiecień 2014 r.), zakończenie remontu ul. Pabianickiej w Łodzi (lipiec 2014 r.) i zakończenie budowy węzła ul. Pabianickiej z Trasą Górną w Łodzi (wrzesień 2014 r.);
- stale i dynamicznie rosnąca liczba rejestrowanych samochodów osobowych oraz zwiększenie skali ich użytkowania, wynikające ze wzrostu zamożności społeczeństwa;
- trend niekorzystnych zmian demograficznych;
- relatywne uatrakcyjnienie tramwaju względem autobusów w przejazdach wewnątrzmijskich.

Niektóre z wymienionych czynników mają charakter ogólnokrajowy i wpłynęły na spadek popytu na usługi komunikacji miejskiej w wielu miastach, niezależnie od działań w kierunku jej uatrakcyjniania. W Pabianicach oddziaływanie tych czynników zostało wzmocnione przez opisane uwarunkowania regionalne.

Spadek przychodów z biletów na przestrzeni lat 2013-2016 okazał się blisko dwukrotnie mniejszy (6,7%) niż obliczone zmniejszenie wartości popytu w segmencie linii autobusowych MZK (12,9%). Świadczy to o wysokiej skuteczności działań, podjętych w celu poprawy egzekwowania wnoszenia opłat za przejazd. Przychody za 2016 r. ukształtowały się nawet na wyższym poziomie niż w 2015 r.

Na przestrzeni lat 2013 – 2015 odnotowano wzrost wartości dotacji celowych, wypłacanych przez gminy Pabianice, Ksawerów i Rzgów z 1 023 178,37 zł do 1 037 466,02 zł. W 2015 roku Gmina Pabianice udzieliła miastu Pabianice dotacji celowej w wysokości 515.841,19 zł (za kursy linii 260, 261, 262, 265), Gmina Rzgów – 324.181,13 zł (za linie T i W), a Gmina Ksawerów – 197.443,70 zł (za linie 263, 264 i T).

Wskaźnik odpłatności oscylował na poziomie 44,4 – 46,7%, co jest rezultatem nie budzącym zastrzeżeń Komisji.

Ad. 2 Rozliczenia rekompensaty

W zakresie rozliczenia należnej rekompensaty za lata 2013 – 2015, szczegółowej analizie poddano poziom rozsądnego zysku. Zgodnie z *Wytycznymi Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 19 października 2015 r. w zakresie dofinansowania z programów operacyjnych podmiotów realizujących obowiązki świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym*, rozsądny zysk oznacza stopę zwrotu z kapitału, której wymagałoby typowe przedsiębiorstwo, rozważając, czy podjąć się świadczenia danej usługi publicznej w danym okresie, przy uwzględnieniu poziomu ryzyka. Stopa zwrotu z kapitału oznacza wewnętrzną stopę zwrotu (IRR - Internal Rate Return), jaką osiąga przedsiębiorstwo z zainwestowanego kapitału w całym okresie powierzenia (tj. wewnętrzną stopę zwrotu z przepływów pieniężnych w ramach realizacji zobowiązania do świadczenia usług publicznych). Poziom ryzyka zależy od rodzaju usług i charakterystyki mechanizmu rekompensaty. Stopę zwrotu z kapitału, której zażądałoby typowe przedsiębiorstwo można ustalić na przykład poprzez odniesienie do zysków osiąganych w przypadku powierzenia świadczenie podobnych usług na normalnych warunkach rynkowych. Rekomendowaną stopą zwrotu z kapitału własnego dla przedsięwzięć transportowych jest 6% w ujęciu realnym. Ponadto, zgodnie z pkt 6 Załącznika do rozporządzenia WE nr 1370/2007 przez „rozsądny zysk” należy rozumieć stopę zwrotu z kapitału, która w danym państwie członkowskim uznawana jest za normalną dla tego sektora i w której uwzględniono ryzyko lub brak ryzyka ponoszonego w związku z interwencją organu publicznego przez podmiot świadczący usługi publiczne. W celu kalkulacji rekompensaty „rozsądny zysk” operatora nie powinien być utożsamiany z finansowym zyskiem netto roku obrotowego, prezentowanym w rachunku wyników w ramach statutowego sprawozdania finansowego operatora.

Rozsądny zysk spółki MZK z tytułu świadczenia na rzecz gminy usług przewozowych był wielokrotnie poniżej w/w poziomu 6% stopy zwrotu z kapitału własnego (125 348,87 zł w 2013 r., 52 671,71 zł w 2014 r. oraz 57 604,31 zł w 2015 r.).

Analiza rozliczeń należnej rekompensaty za lata 2013 – 2015, przekazanych przez Gminę Miejską Pabianice na rzecz MZK Pabianice Sp. z o.o. z tytułu świadczenia przez spółkę usługi przewozowej, pozwalają stwierdzić, że stawka jednostkowa wozokilometra nie uległa zmianie i wynosiła 7,68 zł – pomimo zasygnalizowanego wcześniej wzrostu kosztów świadczenia usług.

W związku z powyższym nie stwierdzono nieprawidłowości w zakresie wartości rekompensaty wypłacanej dla MZK z tytułu świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego.

Ad 3 Wyniki badań marketingowych wielkości i struktury popytu

Wiosną 2016 r., a więc przed upływem pięcioletniego terminu określonego w uchwale przyjmującej plan transportowy, na zlecenie Miasta Pabianice, we wszystkich kursach na każdej z linii pabianickiej komunikacji miejskiej przeprowadzono kompleksowe badania wielkości i struktury popytu na usługi przewozowe. Badaniom poddano również wykorzystanie biletów okresowych przez ich posiadaczy, co umożliwiło określenie wartości jednostkowej przejazdów na podstawie tych biletów i obliczenie przychodowości każdego z kursów, poszczególnych linii oraz całej sieci połączeń. Badania przeprowadziła niezależna firma Marcin Gromadzki Public Transport Consulting z Redy.

Dane z badań marketingowych zostały następnie poddane procesowi redukcji i analizy, a przetworzone wyniki badań marketingowych posłużyły jako podstawa opracowania oceny sytuacji rynkowej sieci linii pabianickiej komunikacji miejskiej, w kontekście wielkości i struktury popytu, przychodowości oraz refundacji udzielonych ulg lub zwolnień z opłat.

Na liniach pabianickiej komunikacji miejskiej wykonywano 647 kursów od poniedziałku do środy w dni powszednie (nauki szkolnej), 644 kursy od czwartku do piątku w dni powszednie (nauki szkolnej), 340 kursów w sobotę i 246 kursów w niedzielę.

Rozkłady jazdy pabianickiej komunikacji miejskiej w większości przypadków charakteryzuje stały takt kursowania pojazdów, jednakowy dla wszystkich linii. Stała częstotliwość kursowania pojazdów obsługujących poszczególne linie daje możliwość synchronizacji rozkładów jazdy w skali całej sieci komunikacyjnej. Cecha ta warunkuje atrakcyjność komunikacji miejskiej – w myśl zasady, że odczuwana przez pasażera wspólna częstotliwość kursowania kilku linii będzie wysoka tylko wówczas, gdy zapewniona zostanie rytmiczna obsługa ciągu komunikacyjnego, która polega na równomiernych odstępach czasu pomiędzy kolejnymi pojazdami udającymi się w tym samym kierunku.

W Pabianicach zasada pełnej rytmizacji rozkładów jazdy, przy kategoryzacji linii względem standardu częstotliwości kursów, stosowana jest nieprzerwanie od 2011 r. i uzyskuje akceptację pasażerów.

Strukturę czasową zaangażowania pojazdów pabianickiej komunikacji miejskiej w dniu powszednim uznano – na podstawie doświadczeń Pabianic, jak i innych badanych miast – za bardzo korzystną dla klientów.

W przeciętnym miesiącu kalkulacyjnym (złożonym z 21 dni powszednich, 4 sobót i 5 niedziel), w okresie prowadzenia badań marketingowych – wiosną 2016 r. – rozkłady jazdy przewidywały wykonanie na liniach pabianickiej komunikacji miejskiej łącznie 152 181,5 km. Na liniach autobusowych obsługiwanych przez MZK Pabianice Sp. z o.o. zaplanowano 112 093,6 km (73,7%), a na liniach: autobusowej N4 i tramwajowej 41, obsługiwanych przez łódzkiego operatora komunalnego – 40 087,9 km (26,3%). Wozokilometry techniczne i dojazdowe stanowiły 2 570,8 km, co stanowiło jedynie 1,7% ogółu planu pracy eksploatacyjnej. Jest to rezultat przynajmniej dwukrotnie niższy od średniej uzyskiwanej w innych badanych miastach o podobnej wielkości i liczbie mieszkańców

Średni miesięczny przebieg autobusu MZK zaangażowanego do obsługi linii pabianickiej komunikacji miejskiej wyniósł 5 337 km i okazał się o około 7% większy od obliczonego w innych miastach w kraju o podobnej wielkości, w których regułą jest wykonywanie około 5 tys. km miesięcznie w przeliczeniu na jeden pojazd w ruchu.

Wszystkie autobusy przeznaczone do obsługi sieci komunikacyjnej pabianickiej komunikacji miejskiej były niskopodłogowe. Stanowi to ważny atut pabianickiej komunikacji miejskiej. Doświadczenia z innych miast jednoznacznie wskazują bowiem, że maksymalizacja wykorzystania pojazdów niskopodłogowych w obsłudze zadań przewozowych jest ważnym czynnikiem kształtującym efektywność ekonomiczną komunikacji miejskiej. Realizacja kursu przez autobus niskopodłogowy jest jednym z czynników determinujących decyzję klienta o skorzystaniu z usług przewoźnika miejskiego, a nie o substytuowaniu przejazdu przejściem pieszym – zwłaszcza w miastach małych i średnich.

Podstawowym celem badań marketingowych, przeprowadzonych wiosną 2016 r. na liniach pabianickiej komunikacji miejskiej, miało być dostarczenie informacji o wielkości i strukturze oraz rozkładzie przestrzennym i czasowym popytu na usługi przewozowe. Rozpatrywano popyt efektywny, czyli występujący na rynku w warunkach obowiązywania określonej oferty przewozowej. Na liniach pabianickiej komunikacji miejskiej badania marketingowe popytu przeprowadzone zostały kompleksowo i objęły:

- liczbę pasażerów we wszystkich kursach na każdej z linii w dniu powszednim, w sobotę i niedzielę;
- liczbę pasażerów wysiadających, wsiadających i pozostających w pojeździe po ruszeniu z każdego przystanku;
- rodzaj biletów wykorzystywanych przez pasażerów;
- rodzaj uprawnień upoważniających do przejazdów ulgowych i bezpłatnych;
- liczbę osób podróżujących bezpłatnie bez stosownych uprawnień (tzw. gapowiczów);
- przychodowość kursów, linii i całej sieci komunikacyjnej, z uwzględnieniem obsługiwanych jednostek administracyjnych;
- rzeczywisty czas przejazdu całej trasy kursu i odcinków pomiędzy przystankami węzłowymi;
- ewentualne sugestie pasażerów zgłaszane obserwatorom oraz uwagi obserwatorów odnotowywane na kartach pomiarowych;

W skali dnia powszedniego popyt na usługi pabianickiej komunikacji miejskiej ukształtował się na poziomie 22 782 pasażerów, z których 14 096 (61,9%) przypadało na linie autobusowe, a 8 686 – na linię tramwajową (38,1%). W dniu powszednim największą liczbę pasażerów przewieziono na linii tramwajowej 41, z której usług skorzystało aż 8 686 osób (38,1% łącznej ich liczby). Kolejną, pod względem wielkości przewozów w tym rodzaju dnia, okazała się linia autobusowa 1, z przewozami dziennymi na poziomie 3 656 pasażerów (16,0%). Próg 1,0 tys. pasażerów w dniu powszednim przekroczyły jeszcze linie: 2, 3 i 7, z których skorzystało odpowiednio: 1 543, 1 521 i 1 231 osób.

Jak wyżej zasygnalizowano, na przestrzeni lat 2012 – 2016 nastąpił spadek liczby pasażerów komunikacji miejskiej o 5,1%. W porównaniu do wyników za lata 2012-13, ujętych w planie transportowym, największy bezwzględny wzrost liczby pasażerów w dniu powszednim dotyczył linii 41, na której przewieziono aż o 863 (11,0%) osoby więcej niż w 2012 r. Jest to skutek m.in. poprawy komfortu podróży – pojedyncze wagony Konstal 805Na zastąpiono pojemniejszymi tramwajami – składami dwuwagonowymi. W segmencie linii autobusowych

MZK Pabianice Sp. z o.o. najistotniejsze zwiększenie liczby pasażerów zarejestrowano w dniu powszednim na linii podmiejskiej T.

Najlepiej wykorzystane były w dniu powszednim tramwaje linii 41, przewożące 5,6 pasażera w przeliczeniu na kilometr, czyli aż o 47,4% więcej od wartości przeciętnej dla całej sieci komunikacyjnej. Kolejną pod względem wykorzystania przez pasażerów w dniu powszednim była linia autobusowa 4, z wynikiem 4,4 pasażera w przeliczeniu na kilometr. Próg 4 pasażerów na wozokilometr osiągnęły jeszcze linie 1 i 6.

Zarejestrowana na liniach pabianickiej komunikacji miejskiej przeciętna liczba pasażerów na kilometr w dniu powszednim – wynosząca 3,8 – okazała się zbliżona do wyników z innych miast o podobnej wielkości. W miastach tych przewozi się z reguły około 3,5-4,0 pasażera w przeliczeniu na kilometr.

Jest to wynik lepszy od uzyskanego w czasie badań z 2011 r., przed reformą sieci komunikacyjnej – wówczas przewożono w dniu powszednim 3,7 pasażera w przeliczeniu na kilometr.

W sobotę popyt na usługi pabianickiej komunikacji miejskiej ukształtował się na poziomie 11 017 pasażerów, czyli 48,4% popytu w dniu powszednim (przy nieznacznie wyższej podaży – mierzonej liczbą wykonanych kilometrów – na poziomie 55,3% dnia powszedniego). Z linii obsługiwanych przez MZK Pabianice Sp. z o.o. skorzystało 5 919 osób (53,7%), natomiast z linii obsługiwanych przez MPK-Łódź Sp. z o.o. – 5 098 osób (46,3%).

W sobotę najlepiej wykorzystane były właśnie tramwaje linii 41, przewożąc przeciętnie 5,1 pasażera w przeliczeniu na kilometr, czyli o 34% więcej od wartości średniej dla całej sieci komunikacyjnej. Kolejnymi pod tym względem okazały się linie autobusowe 3 i 5, z przewozami na poziomie odpowiednio 3,6 i 3,5 pasażera w przeliczeniu na kilometr. Dość dobre wykorzystanie pojazdów cechowało także linie 1 i 7, na których przewożono przeciętnie 3,2 i 3,1 pasażera na wozokilometr. Efektywność wykorzystania pojazdów w sobotę w 2016 r. (3,3 pasażera na kilometr) była o 14% wyższa niż w 2011 r., tj. przed zasadniczymi zmianami w podaży usług. W 2011 r. przewożono w sobotę średnio 2,9 pasażera na wozokilometr.

W niedzielę popyt na usługi pabianickiej komunikacji miejskiej ukształtował się na poziomie 6 701 pasażerów, tj. tylko 26,4% wielkości popytu w dniu powszednim i 60,8% popytu w sobotę, przy analogicznych stosunkach podaży usług – odpowiednio 39,1% i 70,7%. Na linii MZK Pabianice Sp. z o.o. przypadło w tej wielkości 3 778 pasażerów (56,4%), natomiast 2 923 pasażerów (43,6%) – na linii MPK-Łódź Sp. z o.o.

Najlepiej wykorzystane w niedzielę także były tramwaje linii 41, z przewozami na poziomie 4,8 pasażera w przeliczeniu na kilometr. Kolejna pod tym względem okazała się linia 5, z dość dobrym wynikiem 3,8 pasażera na kilometr. Wynik powyżej średniej odnotowano jeszcze na liniach 265 i 4.

Wykorzystanie pojazdów w niedzielę w 2016 r. (2,8 pasażera na kilometr) było o 8% lepsze od wyniku uzyskanego w 2011 r., przed reorganizacją siatki połączeń (wówczas pojazdy przewożyły w niedzielę po 2,6 pasażera na kilometr).

W skali przeciętnego miesiąca, popyt na usługi pabianickiej komunikacji miejskiej ukształtował się na poziomie 555 995 pasażerów, z czego 338 582 osoby (60,9%) przewieziono na liniach obsługiwanych przez MZK Pabianice Sp. z o.o., natomiast 217 413 osób (39,1%) – na liniach MPK-Łódź Sp. z o.o.

Największy udział w przewozach w skali miesiąca uzyskała linia 41, z której usług skorzystało łącznie 216 868 osób, co stanowiło aż 39,0% ogółu pasażerów. Drugą pod względem wielkości miesięcznych przewozów, była linia 1, z której w skali miesiąca skorzystało 88 840 pasażerów (16,0% łącznej liczby klientów pabianickiej komunikacji miejskiej). Ponad dwukrotnie niższe przewozy odnotowano na linii 2 – 40 686 pasażerów (7,3% ogółu pasażerów). Próg 30 tys. pasażerów przekroczyła jeszcze tylko linia 3, z której usług skorzystało 35 217 osób w ciągu miesiąca (6,3% wszystkich pasażerów). Powyżej 20 tys. pasażerów przewiozły natomiast autobusy każdej z linii: 4, 5, 6, 7 i T.

Z czterech linii o największych średniomiesięcznych przewozach – 1, 2, 3 i 41 – skorzystało łącznie 381 611 osób, a więc 68,6% wszystkich pasażerów pabianickiej komunikacji miejskiej. Były to połączenia o największym znaczeniu w obsłudze komunikacyjnej miasta i powiązanych z nim gmin ościennych.

Na pięciu liniach: 1, 4, 5, 7 i 41 udział w przewozach pasażerów był wyższy od udziału w pracy eksploatacyjnej, mierzonej liczbą wykonywanych wozokilometrów. Najkorzystniej pod tym względem wypadła linia tramwajowa 41, na której udział w przewozach pasażerów stanowił 150% udziału w pracy eksploatacyjnej. W segmencie linii autobusowych, najlepszy wynik uzyskała linia 4, dla której udział w przewozach pasażerów stanowił 108% udziału w wielkości pracy eksploatacyjnej.

W przeciętnym miesiącu, w skali całej sieci komunikacyjnej, przewożono 3,7 pasażerów w przeliczeniu na wozokilometr, w tym 3,0 pasażerów na wozokilometr w segmencie linii MZK Pabianice Sp. z o.o. i 5,4 pasażera na kilometr w grupie linii MPK-Łódź Sp. z o.o. Podczas badań marketingowych w 2011 r. efektywność wykorzystania pojazdów była nieznacznie niższa – wówczas przewożono średniomiesięcznie 3,6 pasażerów na kilometr.

Najlepiej wykorzystane w skali miesiąca były tramwaje linii 41, przewożąc 5,5 pasażera w przeliczeniu na kilometr. W segmencie linii autobusowych, najlepszy wynik osiągnęła linia 4 – 3,9 pasażera na wozokilometr. Dość dobry rezultat cechował także linię 7, na której przewożono 3,8 pasażera na kilometr. Niewiele gorszy wynik – 3,7 pasażera na wozokilometr – odnotowano na liniach 1 i 5. Minimalnie niższy rezultat – 3,6 pasażera w przeliczeniu na kilometr – zarejestrowano z kolei na linii 6. Próg 3,0 pasażerów na wozokilometr przekroczyły jeszcze linie 3 i 262, przewożące odpowiednio 3,4 i 3,2 pasażera na kilometr.

W skali całej sieci komunikacyjnej pabianickiej komunikacji miejskiej, podczas badań marketingowych nie odnotowano żadnego przypadku przekroczenia poziomu granicznego nappełnień. To w skali kraju ewenement – skutek pozytywnej zmiany polityki taborowej organizatora pabianickiej komunikacji miejskiej. We wrześniu 2013 r. z obsługi linii tramwajowej 41 całkowicie wyeliminowano pojedyncze wagony 805Na, zastępując je składami dwuwagonowymi. Istotna zmiana obsady taborowej nastąpiła w latach 2013-2014 także na liniach autobusowych obsługiwanych przez MZK Pabianice Sp. z o.o. Z obsługi sieci komunikacyjnej wycofano dwa z trzech midibusów marki Jelcz M081MB/3 „Vero”, wprowadzając w ich miejsce używane autobusy MAN A21, o pojemności pasażerskiej standardowej dla komunikacji miejskiej, wskutek czego wyeliminowano problem przepełnień w segmencie linii autobusowych.

Pasażerowie podróżujący nieodpłatnie bez uprawnień, czyli tzw. gapowicze, stanowili tylko 2,8% wszystkich pasażerów komunikacji autobusowej. Jest to wskaźnik bardzo niski.

Jednocześnie udział pasażerów podróżujących na podstawie:

- biletów normalnych – wyniósł 29,6% (42,3% wszystkich osób płacących za przejazd);

- biletów ulgowych – wyniósł 40,4% (57,7% wszystkich osób płacących za przejazd).

Udział pasażerów podróżujących nieodpłatnie na podstawie stosownych uprawnień wyniósł 27,2%.

Na podstawie wyników badań marketingowych, przeprowadzonych wiosną 2016 r. w pabianickiej komunikacji miejskiej, w skali całej sieci komunikacyjnej ustalono następujące całkowite przychody netto ze sprzedaży biletów (łącznie autobusy i tramwaje):

- w dniu powszednim – w kwocie 24 918,30 zł;
- w sobotę – 12 103,43 zł;
- w niedzielę – 6 720,66 zł;
- w przeciętnym miesiącu – 605 301,33 zł.

W przeliczeniu na 1 wozokilometr i 1 pasażera, w skali przeciętnego miesiąca linie pabianickiej komunikacji miejskiej wygenerowały przychody jednostkowe w wysokości odpowiednio 3,97 i 1,09 zł. Wielkość przychodu w przeliczeniu na jeden wozokilometr należy uznać za wysoką (co zdeterminowały wysokie przychody na linii 41), a w przeliczeniu na jednego pasażera – za niską (co zdeterminował wysoki udział osób podróżujących nieodpłatnie).

Najwyższe kwotowo przychody osiągnęła linia tramwajowa 41 (240 843,07 zł) oraz linia autobusowa 1 (93 519,51 zł), a najniższe – linie autobusowe: W (203,87 zł), N4 (744,62 zł) i 260 (1 610,48 zł).

Najwyższymi przychodami w przeliczeniu na 1 wozokilometr, charakteryzowała się linia tramwajowa 41 (6,08 zł). W segmencie linii MZK Pabianice Sp. z o.o. najwyższe przychody na wozokilometr osiągnęły natomiast linie 4 i 7 (odpowiednio 4,16 i 4,09 zł). Najniższe przychody na wozokilometr wygenerowały linie: W (0,71 zł) i 264 (0,77 zł).

W przeliczeniu na 1 pasażera najwyższymi przychodami charakteryzowała się linia nocna N4 (1,37 zł) oraz linia T (1,34 zł). Najniższe przychody jednostkowe w tej kategorii uzyskała natomiast linia 264 (0,71 zł).

Przeciętny jednostkowy poziom deficytu wyniósł 4,45 zł na wozokilometr. Deficytowość była cechą każdej z linii.

W analizie rentowności usług komunikacji miejskiej określa się wskaźnik odpłatności, który przedstawia stopień pokrycia kosztów przychodami ze sprzedaży biletów.

W dniu powszednim linie pabianickiej komunikacji miejskiej osiągnęły wskaźnik odpłatności na poziomie 48,6%, w sobotę – 43,0%, a w niedzielę – 36,0%. W skali przeciętnego miesiąca sieć linii pabianickiej komunikacji miejskiej charakteryzowała się odpłatnością na poziomie 47,2%.

Najwyższym wskaźnikiem odpłatności w przeciętnym miesiącu, wynoszącym 57,7%, charakteryzowała się linia 41. Wskaźnik odpłatności na poziomie wyższym od 50%, charakteryzował jeszcze cztery linie: 4 (54,1%), 7 (53,3%), 1 (51,3%) i 6 (50,5%).

Obliczone poziomy deficytów występujących w poszczególnych jednostkach administracyjnych zostały uwzględnione w porozumieniach międzygminnych i aneksach do porozumień. Począwszy od 2017 roku kwota dotacji wypłacanych przez gminy Pabianice, Ksawerów i Rzgów wzrosła do poziomu ponad 1,2 mln zł.

Reasumując, na podstawie analizy wyników badań marketingowych, wobec zadowolającego i dość wyrównanego wykorzystania pojazdów większości linii miejskich oraz w warunkach rozliczeń z gminami ościennymi, opartych o zasadę wyrównywania w całości przez te gminy różnic pomiędzy kosztami obsługi komunikacyjnej a osiąganymi przychodami, uznano, że nie zachodzi potrzeba istotnej modyfikacji oferty przewozowej – w zakresie tras linii i ich rozkładów jazdy.

Ewentualna decyzja o zwiększeniu nakładów na zakup usług przewozowych w komunikacji miejskiej powinna dotyczyć w pierwszej kolejności tych innych obszarów i okresów podaży usług, które charakteryzuje największe wykorzystanie – w takim przypadku zmiany nie będą miały charakteru niszowego, tylko odczuje je możliwie największa liczba mieszkańców. W czasie badań marketingowych pasażerowie powszechnie krytykowali ich zdaniem zbyt niską, tylko 60-minutową częstotliwość kursowania tramwajów linii 41 w soboty po godzinie 15 i w niedziele przez cały dzień. W 2017 r. podwojono liczbę kursów linii 41 w soboty po 15 oraz w niedziele przez cały dzień.

W ślad za badaniami marketingowymi unowocześniono taryfę opłat – wprowadzono bilety 40 i 60-minutowe, umożliwiające przesiadanie się. Bilety te zastąpiłyby obecne bilety jednorazowe sprzedawane przez kierowców.

Ponadto Komisja Kontrolna stwierdziła, że podjęto skuteczne działania w celu zwiększenia liczby pasażerów komunikacji autobusowej poprzez wprowadzenie Karty Pabianiczana. Spowodowało to znaczący wzrost liczby podróży środkami komunikacji miejskiej. W każdym z miesięcy od maja (pierwszy pełny miesiąc funkcjonowania zniżek na podstawie Karty) do września br. odnotowano wzrost liczby przejazdów odpłatnych (biletowanych). Od maja do września 2016 roku zarejestrowano 1 165 118 przejazdów odpłatnych, natomiast w analogicznym okresie 2017 roku – 1 300 564 przejazdów, co daje wzrost o 135 446 przejazdów, a więc aż o 11,6% rok do roku. We wrześniu 2017 r. odnotowano wzrost liczby przejazdów biletowanych aż o 52 150 rok do roku, co daje przyrost liczby podróży o 18,2%.

C. Podsumowanie

Komisja Rewizyjna po szczegółowym przeanalizowaniu:

- poziomu odpłatności za usługi komunikacji miejskiej w latach 2013-2015,
- rozliczeń należnej rekompensaty za lata 2013 – 2015,
- wyników badań marketingowych wielkości i struktury popytu oraz przychodowości pabianickiej komunikacji miejskiej

stwierdza, że **efektywność systemu komunikacji miejskiej w Pabianicach realizowanej przez MZK w latach 2013-2015 nie wzbudziła zastrzeżeń Zespołu Kontrolnego.**

Na tym zespół kontrolny zakończył swoją pracę.

Podpisy członków zespołu:

Piotr Duraj - Przewodniczący zespołu

Joanna Kupś - Członek zespołu

Robert Dudkiewicz - Członek zespołu

Zgodnie z § 11.3 Regulaminu Działania Komisji Rewizyjnej Rady Miejskiej w Pabianicach Kierownik Jednostki Kontrolowanej ma prawo nie podpisać protokołu oraz ma prawo zgłaszania w terminie 7 dni od otrzymania protokołu w formie pisemnej uwag co do jego treści oraz przebiegu kontroli.

Zespół kontrolny przekazuje protokół w dniu
Prezydentowi Miasta Pabianic Panu Grzegorzowi Mackiewiczowi

..... (podpis)

Na podstawie § 11.4 Regulaminu Działania Komisji Rewizyjnej Rady Miejskiej w Pabianicach zespół kontrolny przekazuje protokół przyjęty na posiedzeniu Komisji Rewizyjnej w dniu

Prezydentowi Miasta Pabianic.....

Przewodniczącemu Rady Miejskiej