

**STRATEGIA ODTWARZANIA TABORU
autobusowego
Miejskiego Zakładu Komunikacji
w Starogardzie Gdańskim
na lata 2004 - 2010**

I Stan taboru na dzień 31.12.2003 roku

Rok produkcji	IŁOŚĆ	% umorzenia	marka
1988	1	100	Autosan
1990	2	100	Autosan
1991	3	48	Jelcz {po kapitalnym remoncie}
1991	1	100	Jelcz
1992	6	100	Autosan
1993	3	100	Autosan
1994	4	100	Autosan
1997	3	100	SCANIA
1998	10	96	NEOPLAN
Łącznie autobusów 33			

II Strategia wg optymalizacji.

Zmniejszenie stanu taboru autobusowego 33 na 30 autobusów.

Wariant 1

Zakup 4 autobusów standartowych (12 m) w tym jednego w 2004 roku i kolejnych 3 w następnych latach (zastępując Jelcze PR110 po NG) oraz 10 midibusów z przedziału maxi o długości 10 m.

5 autobusów w latach 2004 – 2005 i 5 w latach następnych.

Wariant 2

Zakup autobusów standartowych (12 m) używanych zamiast midibusów.

III PLAN ZAKUPÓW.

**Stan taboru autobusowego w/g lat zakupu
na dzień 01.01.2004.r.**

rok produkcji	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	razem
Autosan H9-35	1	-	2	-	6	3	4	-	-	-	-	16
Jelcz PR110M	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	4
ScaniaCN113C LL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	3
Neoplan N4009	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	10
Łącznie												33

Plan kasacji , zakupu i naprawy głównej taboru w latach 2004-2010

rok zakupu	-	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
stan taboru	-	33	33	30	29	29	29	29	29
kasacja	midi	-	3 ₈₈₋₉₀	3	2	1	-	-	-
	maxi	-	-	1	-	-	-	-	3
zakup nowych	midi	-	-	2	2	1	-	-	-
	maxi	-	-	1	-	-	-	-	3
naprawa główna	midi	-	-	-	3	4	-	-	-
	maxi	-	-	-	-	-	-	-	-

Po dokonaniu analizy i ocenie stanu technicznego posiadanego taboru biorąc pod uwagę docelowe koszty eksploatacyjne proponujemy następujący harmonogram zakupu autobusów niskopodłogowych nowych;

2005 rok - - 1 autobus standardowy (12 m) w miejsce Jelcza nie wyremontowanego,
- 2 autobusy w miejsce skasowanych Autosanów

2006 rok - - 2 autobusy (10m) midi w miejsce skasowanych Autosanów,

2007 rok - - 1 autobus midi w miejsce skasowanego Autosana.

pozostałe autobusy (Autosan , Jelcz) podjąć decyzję o ich wymianie w 2006 roku, lub alternatywnie - przeprowadzając naprawy główne tych autobusów obserwując wielkość popytu na usługi komunikacji.

IV FINANSOWANIE

Koszt zakupu jednego nowego autobusu niskopodłogowego komunikacji miejskiej kształtuje się w wysokości około 700 tys złotych.

Zakłada się wzrost dochodów własnych MZK (z biletów) po zmianie taryfy opłat i przeznaczenie na częściowe pokrycie kosztów zakupów.

Szacuje się, że po wprowadzeniu optymalizacji komunikacji wygospodaruje się wolne środki w wysokości 280 tysięcy złotych rocznie.

Treść	Jest aktualnie		Po optymalizacji	
dotacja	Pozostaje na nie zmienionym poziomie	2.700.000,-	Pozostaje na niezmienionym poziomie	2.700.000,-
Dochody własne	1/ wpływy ze sprzedaży usług przewozowych – 3.888.000,- 2/ wpływy ze sprzedaży usług remontowych i pozostałych – 95.000,- 3/ wpływy finansowe – 30.000,-	4.013.000,-	1/Zakłada się wzrost dochodów własnych ze sprzedaży usług przewozowych po wprowadzeniu zmian cen biletów o 5% tj. o kwotę około 200.000,	4.213.000,-
Koszty	Łącznie przychody	6.713.000,-	Łącznie przychody	6.913.000,-
	Restrukturyzacja zatrudnienia przeprowadzona w 2003 roku pozwoli na utrzymanie kosztów osobowych na dotychczasowym poziomie	6.713.000,-	Wprowadzenie optymalizacji pozwoli na ograniczenie zużycia paliwa i napraw o kwotę około 80.000,- ● wzrost kosztów paliwa	6.633.000,-
	koszty	6.713.000,-	koszty	6.633.000,-
				+ 280.000,-

☺ - w minionych 4 miesiącach roku bieżącego nastąpił znaczny wzrost cen oleju napędowego o około 8%.

Różnica powstała pomiędzy przychodami a kosztami w okresie późniejszym mogłaby być przeznaczona na kumulację środków przeznaczonych na zakup taboru autobusowego.

PRZEWODNICZĄCY
RADY MIEJSKIEJ
Stefan Milewski
Stefan Milewski