

TZR-RT.7240.188.2026

Opole, dnia 01 kwietnia 2026 r.

**Pan
Jacek Kasprzyk
Przewodniczący
Komisji Budżetowej
Rady Miasta Opola**

Zgodnie z przyjętym przez Radę Miasta Opola planem pracy Komisji Infrastruktury na 2026 r., w załączeniu przedkładam materiał „**Dochody MZK Spółki z o.o. w latach 2023-2025 z podziałem na rodzaje dochodów: bilety (okresowe, normalne, ulgowe itp.), ekspozycje reklam w autobusach i na przystankach, inne. Wydatki MZK Sp. z o.o. w latach 2023-2025 z podziałem na rodzaje wydatków. Liczba kierowców korzystających z komunikacji miejskiej w darmowe piątki w latach 2023-2025.**”.

Z poważaniem

Prezydent Miasta

Arkadiusz Wiśniewski



Dochody MZK Spółki z o.o. w latach 2023-2025 z podziałem na rodzaje dochodów: bilety (okresowe, normalne, ulgowe itp.), ekspozycje reklam w autobusach i na przystankach, inne. Wydatki MZK Sp. z o.o. w latach 2023-2025 z podziałem na rodzaje wydatków. Liczba kierowców korzystających z komunikacji miejskiej w darmowe piątki w latach 2023-2025.

1. Rekompensata – fundament finansowania MZK sp. z o.o.

Miejski Zakład Komunikacyjny sp. z o.o. jest spółką celową ze 100% udziałem Miasta Opola. Kontrola nad działalnością Spółki sprawowana jest przez Radę Nadzorczą, której członkowie powoływani są przez Prezydenta Miasta Opola (oraz jeden przez członków załogi). Spółka MZK powołana została w celu realizacji zadań własnych Miasta Opola dotyczących zaspokajania potrzeb mieszkańców w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Spółka pełni rolę Operatora publicznego transportu zbiorowego, organizowanego przez Miasto Opole. Zasady współpracy pomiędzy Miastem i MZK określa umowa wykonawcza zawarta na lata 2024-2033. Podstawowym mechanizmem finansowania Spółki jest wypłacana co miesiąc tzw. rekompensata, która stanowi podstawowy przychód spółki pokrywający koszty jej funkcjonowania powiększone o tzw. rozsądny zysk (ograniczony do poziomu 6% - w praktyce nie wypłacany).

2. Dodatkowe możliwości finansowania Spółki

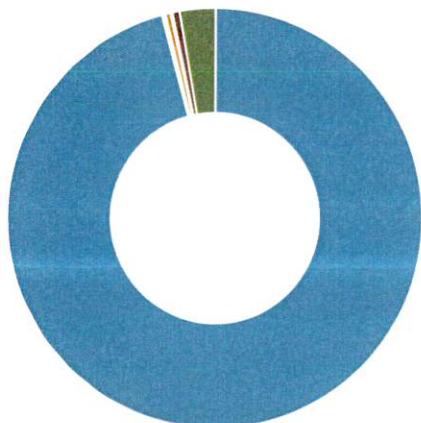
MZK może finansować swoją działalność ze źródeł innych niż rekompensata. Wśród potencjalnych zewnętrznych źródeł przychodów wskazać należy:

- Usługi reklamowe – odpłatne udostępnianie przestrzeni ekspozycyjnej wewnątrz pojazdów autobusowych w celu prezentacji materiałów promocyjnych.
- Stacja Kontroli Pojazdów – działalność głównie na potrzeby własne;
- Wydział Diagnostyki Napraw i Remontów oraz warsztat wymiany opon – działalność głównie na potrzeby własne;
- Pracownia Psychologii i Fizjologii Pracy – działalność głównie na potrzeby własne;
- Umowa z Centrum Handlowym „Turawa Park” – przychody z umowy w praktyce rekompensują stosowanie taryfy miejskiej na kursach dojazdowych do Centrum Handlowego w gminie Turawa;
- Sprzedaż usług pozostałych – przychody z tytułu dzierżawy pomieszczeń magazynowych oraz parkingów Spółki;
- Przychody finansowe – odsetki uzyskane z lokowania wolnych środków pieniężnych gromadzonych na okoliczność wkładu własnego do projektów unijnych;
- Pozostałe przychody operacyjne – kary umowne z tytułu opóźnień w realizacji umów, przychody z tytułu sprzedaży środków trwałych, rezerwy na świadczenia pracownicze z tytułu odpraw emerytalnych i nagród jubileuszowych, a także „odpis równoległy dotacji UE”, co odpowiada zwiększonej dotacji, której odpis występuje równoległe z amortyzacją środków trwałych finansowanych ze środków UE.

Proporcje wszystkich składników przychodów spółki przedstawiono na wykresach 1-3.

Wykres 1. Podział przychodów MZK Sp. z o.o. w 2023 r.

2023

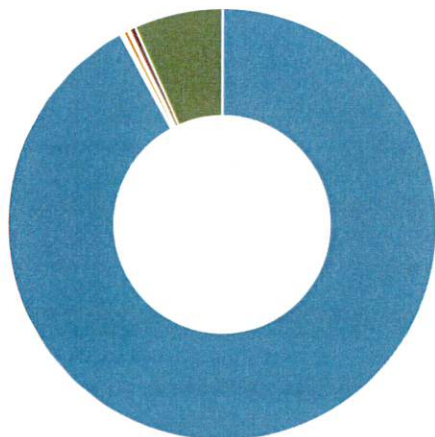


- Rekompensata 58 181 203,66 zł
- Usługi reklamowe 40 815,80 zł
- SKP 111 812,78
- WDNiR + Warsztat 7 779,10 zł
- PPIfP 4 526,82 zł
- CH Turawa Park 252 483,05 zł
- Sprzedaż usług pozostałych 78 067,33 zł
- Przychody finansowe 343 940,80 zł
- Pozostałe przychody operacyjne 1 714 403,02 zł

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK.

Wykres 2. Podział przychodów MZK Sp. z o.o. w 2024 r.

2024

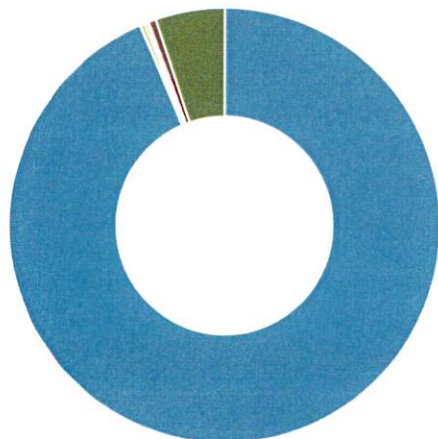


- Rekompensata 62 540 111,11 zł
- Usługi reklamowe 52 604,92 zł
- SKP 123 506,42 zł
- WDNiR + Warsztat 5 633,63 zł
- PPIfP 3 738,19 zł
- CH Turawa Park 247 670,38 zł
- Sprzedaż usług pozostałych 78 417,52 zł
- Przychody finansowe 318 849,79 zł
- Pozostałe przychody operacyjne 4 561 720,35 zł

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK.

Wykres 3. Podział przychodów MZK Sp. z o.o. w 2025 r.

2025



- Rekompensata 67 361 274,58 zł
- Usługi reklamowe 53 030,35 zł
- SKP 196 002,88 zł
- WDNiR + Warsztat 6 305,23 zł
- PPIfP 2 526,83 zł
- CH Turawa Park 157 150,88 zł
- Sprzedaż usług pozostałych 77 950,29 zł
- Przychody finansowe 397 199,14 zł
- Pozostałe przychody operacyjne 3 783 054,59 zł

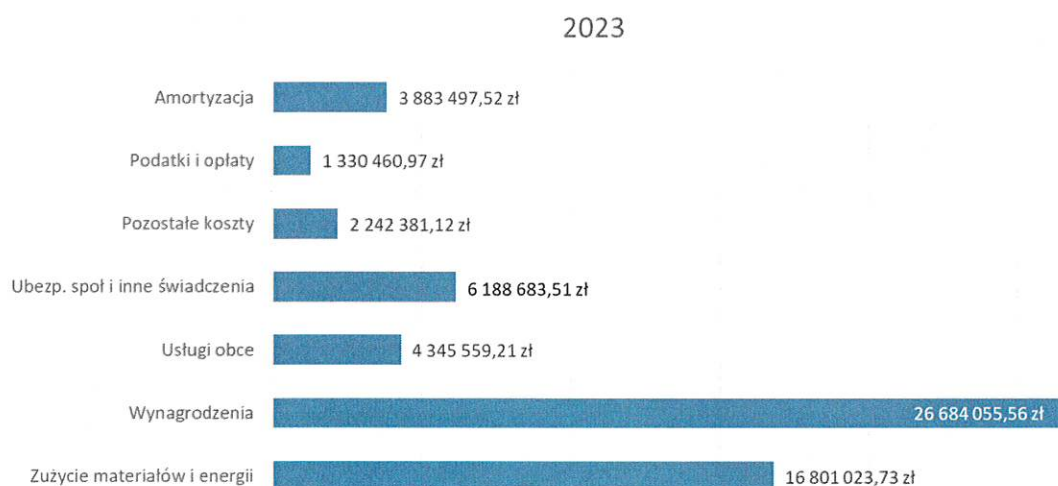
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK.

3. Koszty prowadzonej działalności

Koszty działalności spółki stanowią złożoną strukturę wydatków niezbędnych do zapewnienia ciągłości funkcjonowania przedsiębiorstwa oraz utrzymania wysokiego standardu świadczonych usług. Na ich kształt w największym stopniu wpływają wynagrodzenia pracowników (prawie połowa kosztów spółki), będące zasadniczym i najbardziej kosztotwórczym elementem budżetu operacyjnego. Istotne znaczenie mają również wydatki związane z zużyciem materiałów i energii (ponad 20% kosztów spółki), determinujące sprawność techniczną taboru i stabilność procesów eksploatacyjnych. Uzupełniają je m.in. amortyzacja, odzwierciedlająca stopniowe zużycie majątku trwałego, podatki i opłaty, obowiązkowe świadczenia publicznoprawne, a także ubezpieczenia społeczne, usługi obce oraz pozostałe koszty, tworzące łącznie pełny obraz ekonomicznego obciążenia działalności podstawowej spółki.

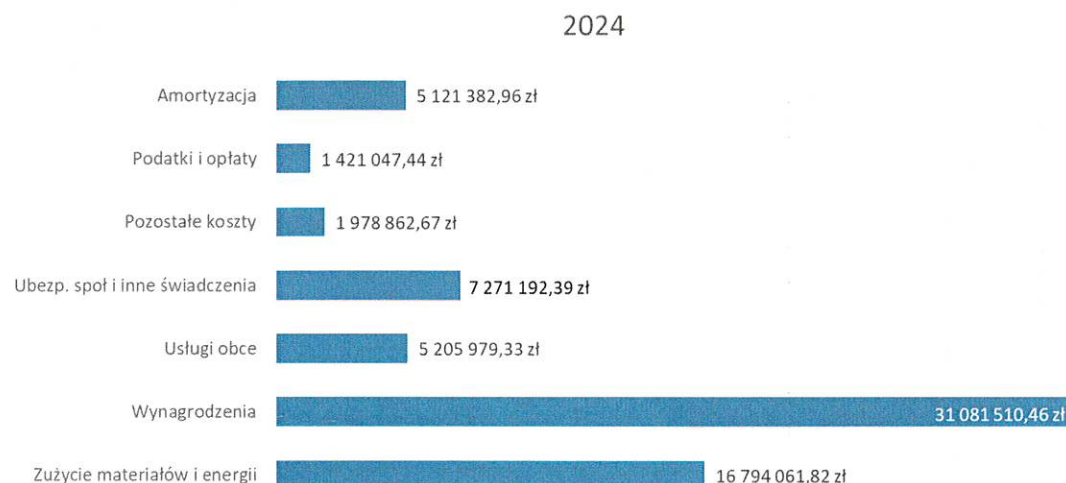
Szczegółowe dane dotyczące poszczególnych składników kosztów spółki przedstawiono na wykresach 4-6. Przychody, koszty oraz wynik finansowy spółki przedstawiono w tabeli 1.

Wykres 4. Podział kosztów MZK Sp. z o.o. w 2023 r.



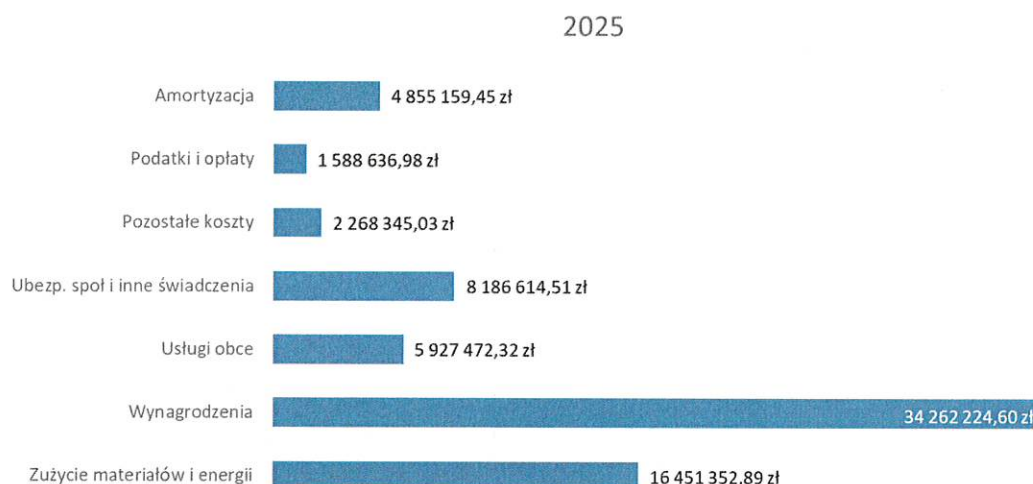
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK.

Wykres 5. Podział kosztów MZK Sp. z o.o. w 2024 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK.

Wykres 6. Podział kosztów MZK Sp. z o.o. w 2025 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK.

Tabela 1. Przychody, koszty oraz wynik finansowy MZK Sp. z o.o. w latach 2023-2025.

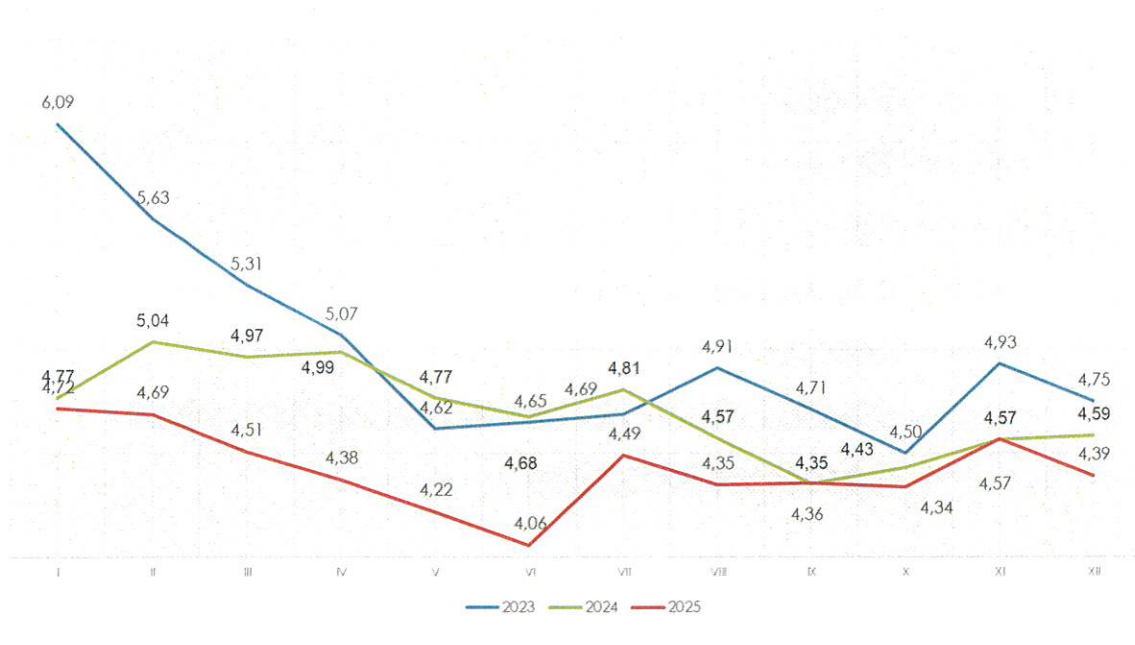
	2023	2024	2025
Przychody ogółem	61 882 957,10 zł	69 393 478,76 zł	73 864 502,68 zł
Koszty ogółem	61 475 661,62 zł	68 874 037,07 zł	73 539 805,78 zł
Wynik	+ 407 295,48 zł	+ 519 441,69 zł	+ 324 696,90 zł

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK.

4. Paliwo i energia – szczególne składniki kosztów spółki

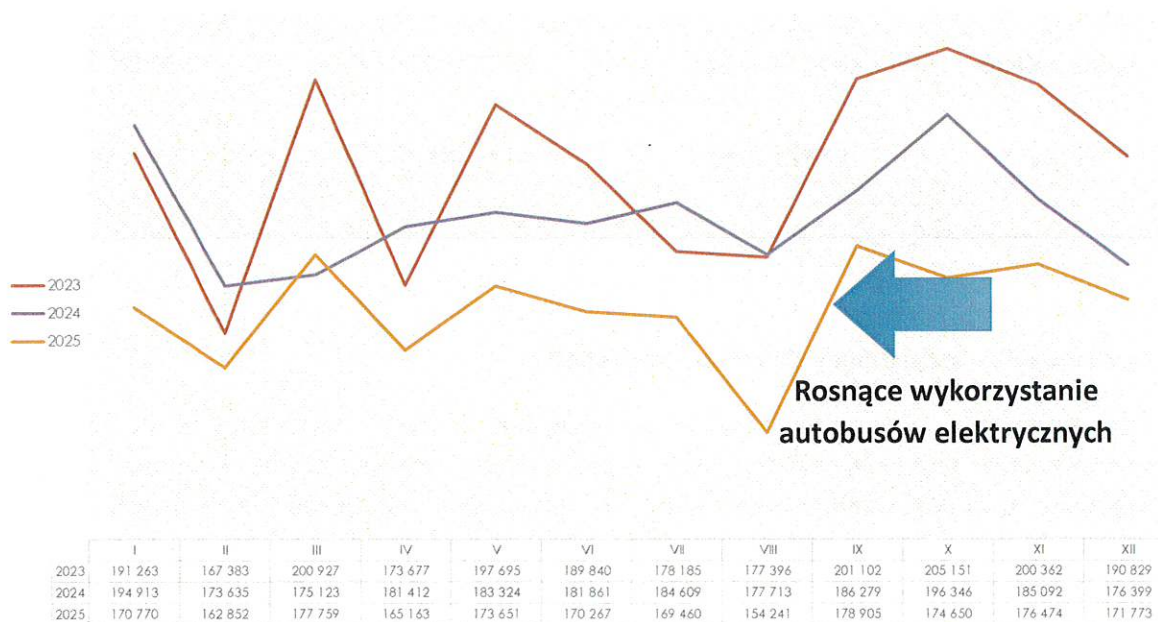
Koszty eksploatacji floty autobusowej mają szczególny charakter wynikający z równoczesnego wykorzystywania pojazdów elektrycznych i spalinowych, których profile kosztowe podlegają odmiennym uwarunkowaniom rynkowym. W przypadku autobusów spalinowych istotnym obciążeniem są dynamiczne zmieniające się w ostatnich tygodniach ceny paliw, które w sposób bezpośredni i negatywny wpływają na stabilność finansową działalności Spółki. Odmiennie kształtuje się sytuacja autobusów elektrycznych, gdzie ceny energii elektrycznej pozostają relatywnie stabilne, co przekłada się na przewidywalność wydatków i stanowi wyraźną przewagę tej technologii nad napędem konwencjonalnym. Dzięki temu udział pojazdów elektrycznych we flocie sprzyja ograniczeniu wrażliwości spółki na zewnętrzne szoki cenowe oraz wspiera bardziej zrównoważone planowanie kosztów operacyjnych. Na wykresach 7 i 8 przedstawiono jednostkowe ceny paliwa oraz jego zużycie na przestrzeni ostatnich lat. Na szczególną uwagę zasługuje znaczące zmniejszenie zużycia paliwa w 2025 roku będące bezpośrednim skutkiem rosnącego udziału autobusów zeroemisyjnych we flocie.

Wykres 7. Wykres cen (netto) paliwa ON kupowanego przez MZK Sp. z o.o. w latach 2023-2025 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK.

Wykres 8. Wykres zużycia paliwa w latach 2023-2025 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK.

Zużycie energii elektrycznej w podstawowej działalności spółki pozostaje na stabilnym i przewidywalnym poziomie, co ułatwia planowanie kosztów. Inaczej wygląda sytuacja w przypadku ładowania autobusów elektrycznych — tutaj zapotrzebowanie na energię stopniowo rośnie, ponieważ autobusy elektryczne są coraz intensywniej wykorzystywane w pracy przewozowej. Ważnym elementem tego obszaru jest fakt, że część kosztów pokrywa Miasto – pokrywające koszty ładowania autobusów na pantografowej stacji szybkiego ładowania autobusów elektrycznych przy ul. Prószyńskiej. Te wydatki na energię ustabilizowały się na poziomie poniżej 500 tys. zł rocznie, co

odciąża budżet spółki i łagodzi wzrost kosztów wynikający z rozbudowy floty zeroemisyjnej. Zestawienie kosztów z tytułu zużycia energii elektrycznej w MZK Sp. z o.o. oraz kosztów ponoszonych przez Miasto Opole przedstawiono w tabelach 2 i 3.

Tabela 2. Koszty energii elektrycznej MZK Opole Sp. z o.o. w latach 2023-2025.

	ENERGIA ELEKTRYCZNA	ENERGIA ELEKTRYCZNA AUTOBUSY ELEKTRYCZNE
2023 rok	473 238,29 zł	285 229,91 zł
2024 rok	434 287,59 zł	1 023 085,24 zł
2025 rok	344 337,33 zł	1 464 853,38 zł

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK.

Tabela 3. Koszty energii elektrycznej ponoszonych przez Miasto Opole z tytułu ładowania autobusów elektrycznych na pantografowej stacji szybkiego ładowania autobusów elektrycznych przy ul. Prószkowskiej w latach 2023-2025.

Pantografowa stacja szybkiego ładowania autobusów elektrycznych ul. Prószkowska	
2023 rok	442 441,27 zł
2024 rok	497 774,49 zł
2025 rok	498 130,46 zł

Źródło: Opracowanie własne

5. Sprzedaż biletów komunikacji miejskiej w podziałem na typy biletów oraz ulgi.

Sprzedaż biletów komunikacji miejskiej realizowana jest obecnie w wielokanałowym systemie dystrybucji, który zapewnia pasażerom swobodny i wygodny dostęp do oferty przewozowej. Bilety można nabywać zarówno w biletomatach stacjonarnych i mobilnych, jak i w kasach biletowych, a także za pośrednictwem popularnych aplikacji mobilnych takich jak SkyCash, MObilet, zBiletem czy Opole+. Dodatkowo sprzedaż prowadzona jest przez internet oraz w punktach obsługi sprzedaży (POS), co znacząco poszerza dostępność usług. Na poniższych wykresach przedstawiono wolumen sprzedaży biletów z podziałem na bilety jednorazowe i okresowe, z rozróżnieniem na ofertę miejską i pozamiejską. Dodatkowo zaprezentowany będzie podział sprzedaży według ulg przysługujących pasażerom, natomiast bilety okresowe zostaną pokazane osobno jako sieciowe oraz trasowane, co pozwoli na pełniejsze zobrazowanie struktury i trendów sprzedażowych.

Tabela 4. Sprzedaż biletów miejskich ogółem w latach 2023-2025.

	JEDNORAZOWE	OKRESOWE OGÓŁEM	OKRESOWE SIECIOWE (imienne i na okaziciela)	TRASOWANE
2023	4 575 815 szt.	96 381 szt.	71 000 szt.	25 381 szt.
2024	4 509 816 szt.	103 639 szt.	78 804 szt.	24 835 szt.
2025	4 353 392 szt.	105 455 szt.	82 393 szt.	23 062 szt.

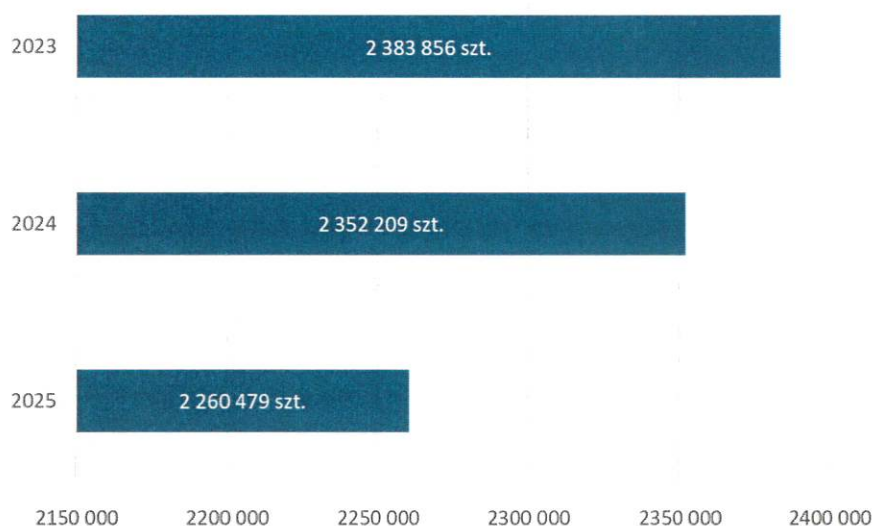
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK.

Tabela 5. Sprzedaż biletów pozamiejskich ogółem w latach 2023-2025.

	JEDNORAZOWE	OKRESOWE SIECIOWE (imienne i na okaziciela + wewnątrzystrefowe)	TRASOWANE
2023	122 381 szt.	3 618 szt.	909 szt.
2024	123 336 szt.	3 956 szt.	767 szt.
2025	124 567 szt.	4 090 szt.	669 szt.

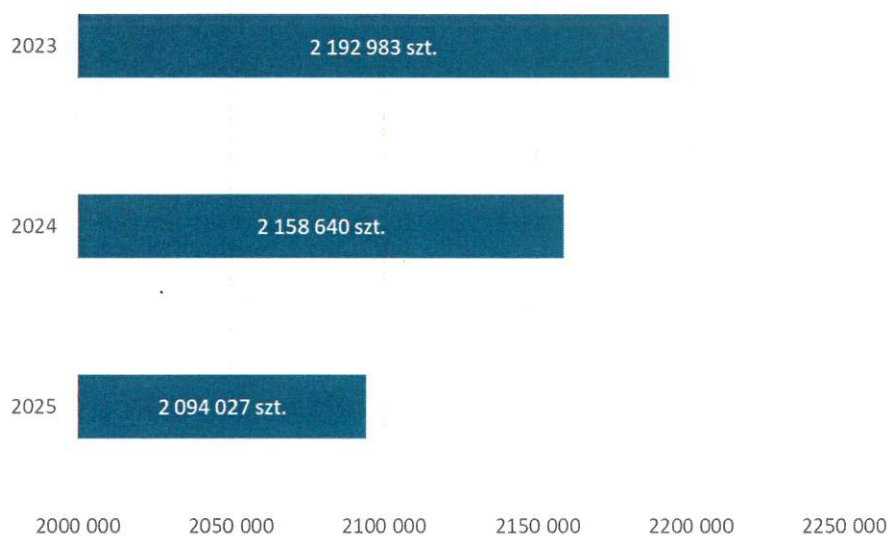
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK.

Wykres 9. Sprzedaż biletów miejskich jednorazowych ulgowych w latach 2023-2025.



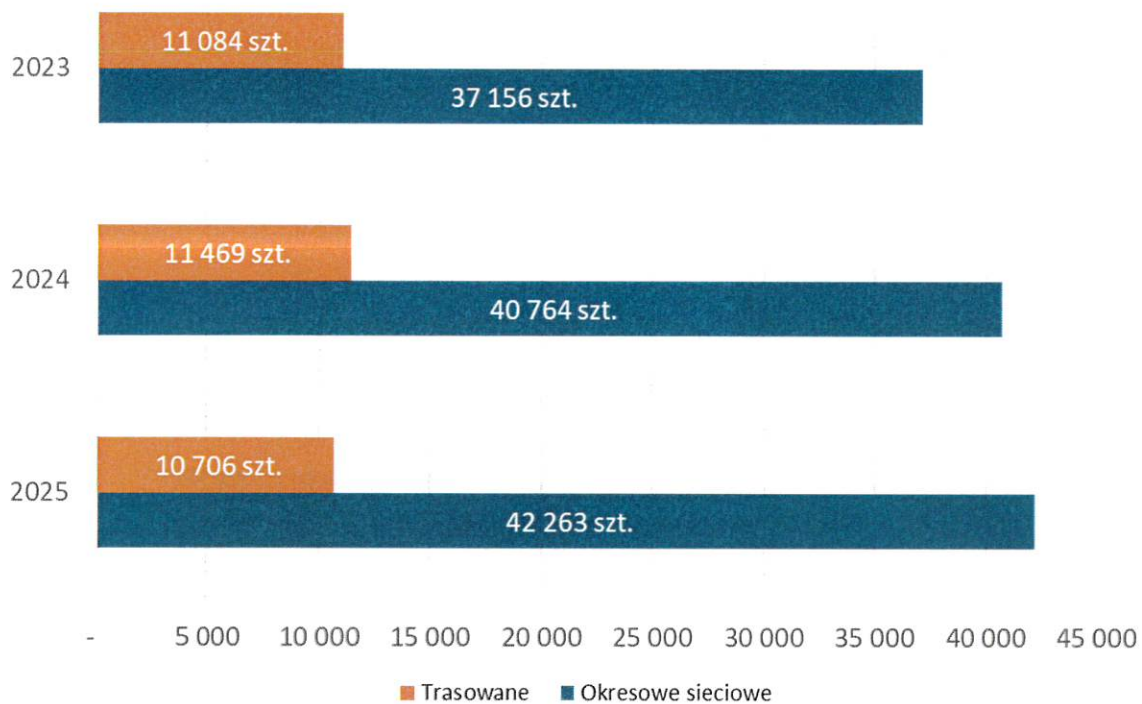
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK.

Wykres 10. Sprzedaż biletów miejskich jednorazowych normalnych w latach 2023-2025



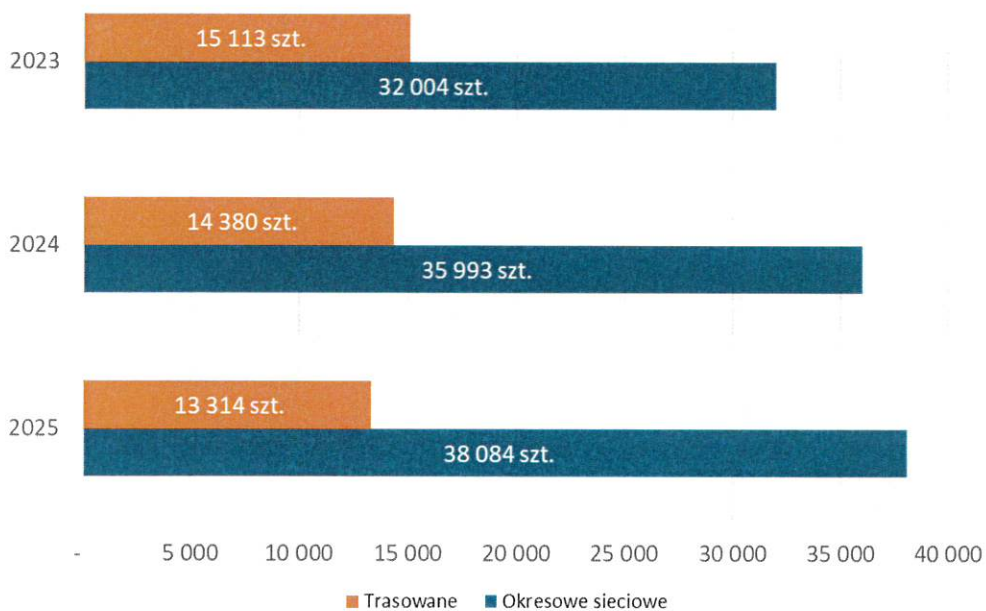
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK.

Wykres 11. Sprzedaż biletów miejskich okresowych ulgowych w latach 2023-2025.



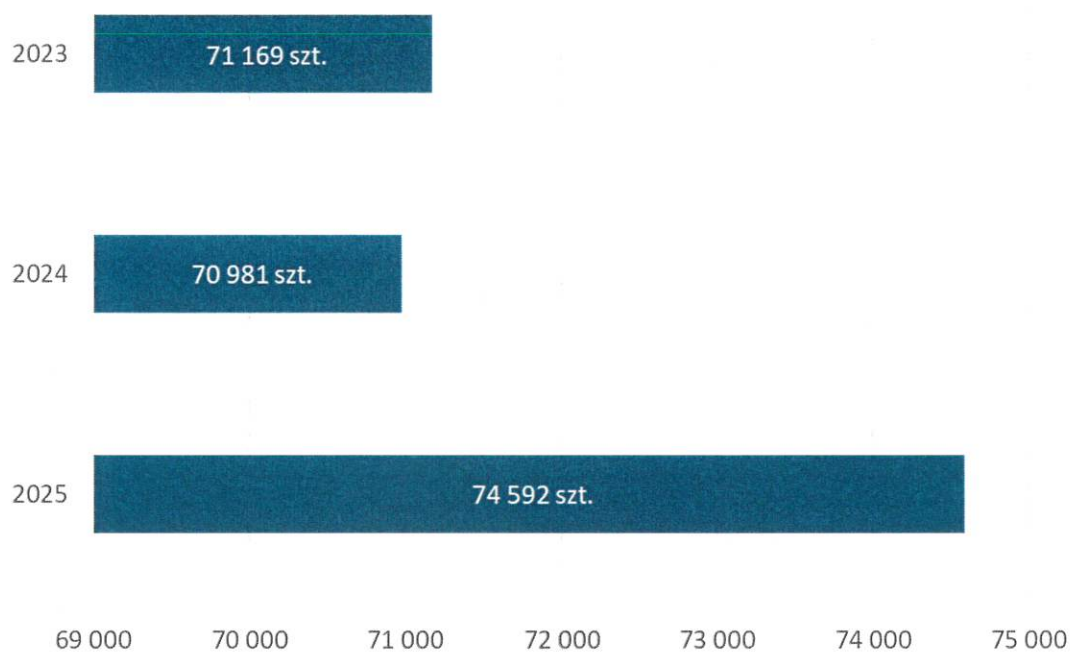
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK.

Wykres 12. Sprzedaż biletów miejskich okresowych normalnych w latach 2023-2025.



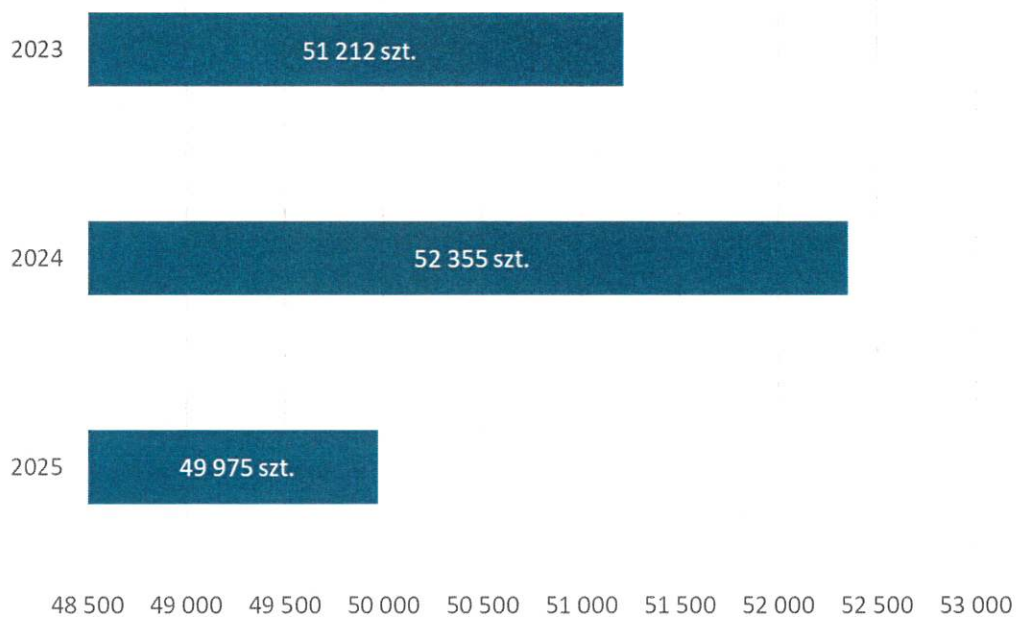
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK.

Wykres 13. Sprzedaż biletów pozamiejskich jednorazowych ulgowych w latach 2023-2025.



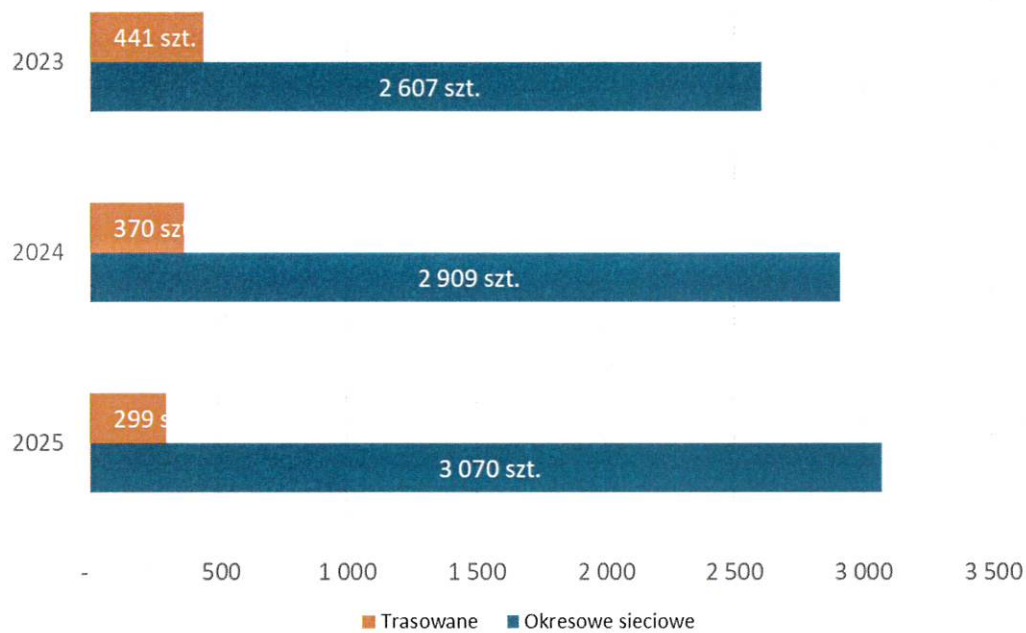
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK.

Wykres 14. Sprzedaż biletów pozamiejskich jednorazowych normalnych w latach 2023-2025.



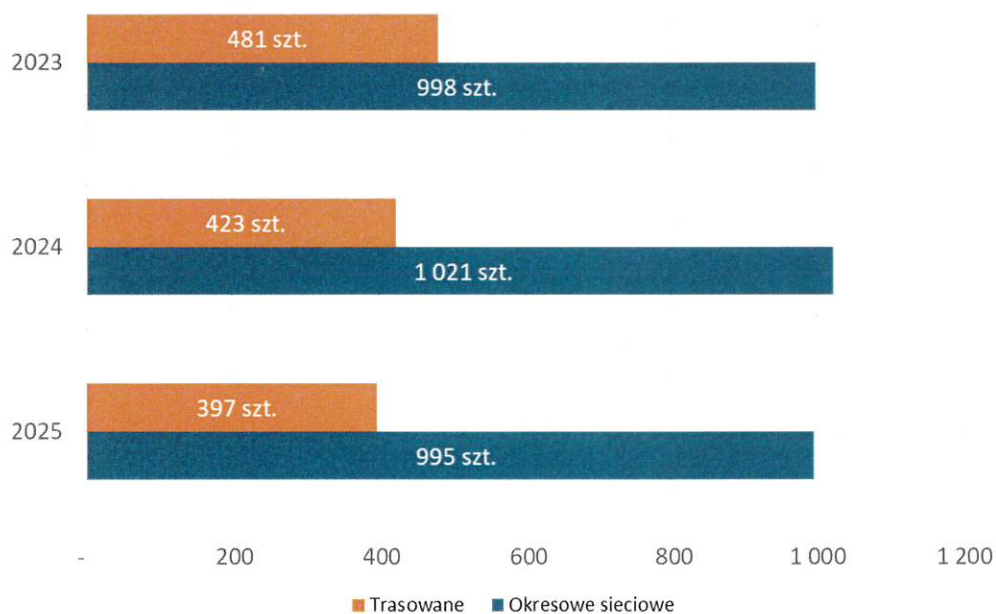
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK.

Wykres 15. Sprzedaż biletów pozamiejskich okresowych ulgowych w latach 2023-2025.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK.

Wykres 16. Sprzedaż biletów pozamiejskich okresowych normalnych w latach 2023-2025.

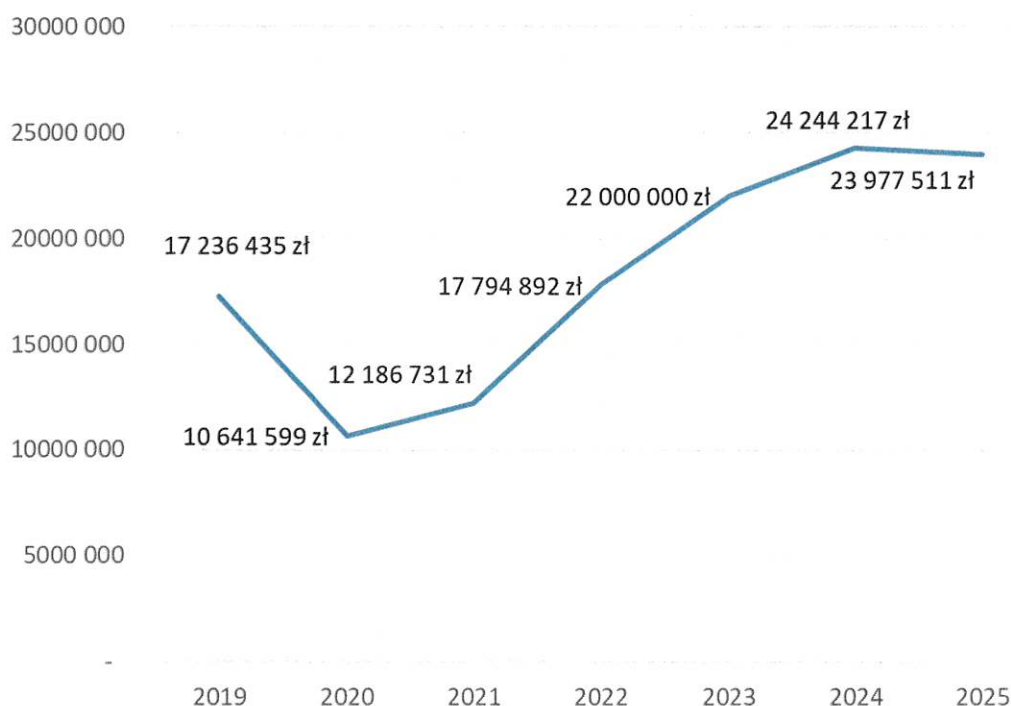


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK.

6. Przychody Miasta z tytułu sprzedaży biletów komunikacji miejskiej ogółem

Przychody Miasta z tytułu sprzedaży biletów komunikacji miejskiej stanowią kluczowy element finansowania lokalnego systemu transportu zbiorowego, choć ich pozyskiwanie odbywa się w modelu, w którym właścicielem wpływów jest Miasto, natomiast proces dystrybucji biletów realizowany jest odpłatnie przez MZK Sp. z o.o. Takie rozwiązanie pozwala Miastu zachować pełną kontrolę nad polityką taryfową i wysokością przychodów, jednocześnie wykorzystując operacyjne doświadczenie spółki w zakresie sprzedaży i obsługi pasażerów oraz kontroli biletów i windykacji należności. W efekcie powstaje spójny system, w którym przychody biletowe są księgowane po stronie samorządu, a profesjonalna organizacja sprzedaży – prowadzona przez spółkę – zapewnia efektywność, dostępność oraz ciągłość obsługi wszystkich kanałów dystrybucyjnych. Na poniższym wykresie przedstawiono wysokość przychodów Miasta z tytułu sprzedaży biletów komunikacji miejskiej.

Wykres 17. Przychody Miasta z tytułu sprzedaży biletów komunikacji miejskiej ogółem w latach 2019-2025.

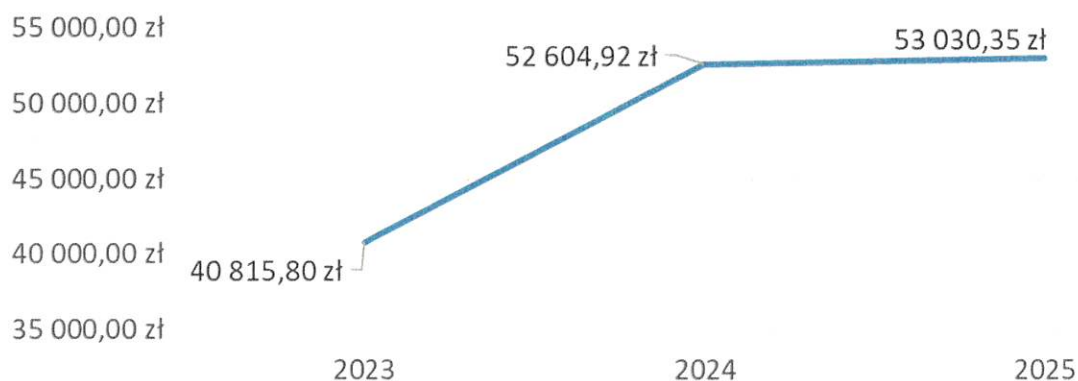


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK.

7. Sprzedaż usług reklamowych

Sprzedaż usług reklamowych w autobusach jest mocno ograniczona, ponieważ duża część dostępnej przestrzeni została zarezerwowana wyłącznie na potrzeby Miasta Opola. W praktyce oznacza to, że jedyną dostępną formą reklamy komercyjnej pozostaje sprzedaż części miejsc na plakaty wewnątrz pojazdów. Jednocześnie nie ma możliwości umieszczania reklam na zewnętrznym poszyciu autobusów – zabraniają tego zarówno zapisy umów o dofinansowanie zakupu taboru, jak i warunki gwarancji dotyczące kompozytowego poszycia. W efekcie oferta reklamowa spółki ma charakter ograniczony i musi funkcjonować w jasno wyznaczonych ramach. Powierzchnie reklamowe na wiatkach przystankowych przy przystankach komunikacyjnych znajdują się w dyspozycji Miejskiego Zarządu Dróg w Opolu. Na wykresie 18 przedstawiono wysokość przychodów MZK sp. z o.o. z tytułu sprzedaży usług reklamowych.

Wykres 18. Sprzedaż usług reklamowych MZK Sp. z o.o. w latach 2023-2025.

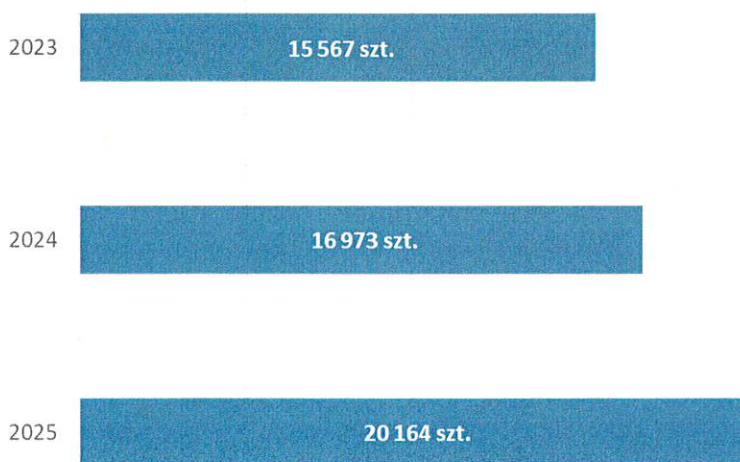


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK.

8. Bezpłatne przejazdy dla posiadaczy samochodów

Bezpłatne przejazdy dla posiadaczy samochodów w każdy piątek stanowią element zachęty do korzystania z komunikacji miejskiej zamiast transportu indywidualnego. Inicjatywa ta ma na celu zachęcenie kierowcy do spróbowania, przetestowania możliwości dojazdu autobusem, uniknięcia konieczności prowadzenia samochodu, poszukiwania parkingu, płacenia za postój, etc., co z kolei ma przekładać się na zmianę nawyków transportowych, zakup biletu np. miesięcznego. Ideą jest oczywiście ograniczenie ruchu samochodowego w mieście, zmniejszenie emisji spalin oraz odciążenie głównych ciągów komunikacyjnych. Kierowcy, którzy zdecydują się pozostawić auto i skorzystać z autobusu, mogą podróżować bezpłatnie na podstawie ważnego dowodu rejestracyjnego pojazdu, co upraszcza cały proces i zwiększa dostępność rozwiązania. Program ten sprzyja promocji transportu zbiorowego, jednocześnie podkreślając jego rolę jako wygodnej i bardziej przyjaznej środowisku alternatywy. Na wykresie 19 przedstawiono dane dotyczące liczby kierowców, którzy skorzystali z bezpłatnych przejazdów.

Wykres 19. Liczba bezpłatnych przejazdów posiadaczy samochodów osobowych w latach 2023-2025.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK.

Przydział Miasta
Arkadiusz Wiśniewski

