

ANALIZA FINANSOWA PRZEDSIĘBIORSTWA MPK zb Łomża

I. Cel analizy

Celem niniejszej analizy jest sytuacja finansowa przedsiębiorstwa MPK zb Łomża.

II. Metody zastosowane w analizie

Niniejszą analizę przeprowadzono w oparciu o metodę wskaźnikową badając poziom kosztów i przychodów za pomocą analizy dynamiki.

III. Założenia do analizy

Podczas analizy przyjęto następujące założenia:

- przy analizie składników finansowych brano pod uwagę stany na koniec okresu sprawozdawczego

IV. Analiza przychodów i kosztów MPK Łomża

Tabela 1. Dynamika przychodów i kosztów latach 2006-2007

Kategoria	2007-plan	2007-wykonanie	2006-wykonanie	2007/2006
Przychody	8.217.364	7.491.180	7.684.570	97,48%
Koszty	8.217.364	7.411.197	7.471.608	99,19%
Zysk /strata	0	79.983	212.962	-

1. Analiza przychodów MPK Łomża

Tabela 1 przedstawia dynamikę przychodów i kosztów w MPK Łomża. W strukturze przychodów (por. tabela nr 2 - Szczegółowe wykonanie w latach 2007 i 2006-załącznik) główną pozycję zajmują przychody z usług, których udział w 2006 roku wynosił 63% , a w 2007 roku 62%. Drugim głównym składnikiem przychodów jest dotacja, której udział w 2006 roku wynosił 36%, a w 2007 roku – 37%. Pozostałe składniki stanowią w roku 2006 - 0,67% w roku 2007 - 0,81% udziału w przychodach ogółem.

Udziały w przychodach z usług i dotacji razem wzięte są jednakowe w obydwu analizowanych latach i wynoszą 99% struktury przychodów , różnią się tylko dokładnie o 1% w poszczególnych składowych. Pozostałe źródła poza sprzedażowe stanowią wielkości marginalne w udziale przychodów.

Spadek przychodów w latach 2007/2006 wyniósł 2,52%, z tytułu przychodu z usług 3,78%, wynika głównie ze spadku liczby przewiezionych pasażerów tj. 231.090 w porównaniu do roku poprzedniego. Na powyższy spadek przewozu wpłynęły następujące sytuacje:

- istniejąca corocznie tendencja spadkowa liczby przewożonych pasażerów
- obniżenie wieku grupy uprawnionych do bezpłatnych przejazdów (z 75 do 73 lat)
- ograniczenie kursów w dni wolne od nauki szkolnej, oraz soboty niedziele i święta w celu uzyskania większego efektu w kosztach.

Niewielki spadek nastąpił także w dotacji o 0,70% w stosunku do 2006 roku. Warto tutaj zwrócić uwagę, że wielkość otrzymywanej (planowanej) dotacji wyliczana jest na podstawie algorytmu udziału biletów ulgowych według rodzaju w strukturze sprzedaży tych biletów za 12 miesięcy przed złożeniem projektu planu. Przy takim sposobie określania dotacji, występująca tendencja spadkowa w przewozie pasażerów powoduje również zmniejszenie dotacji. Należy również podkreślić, że nie ma zapisu z którego wynikałoby dofinansowanie z budżetu Miasta do bezpłatnych przejazdów osób z tytułu uprawnień nadanych przez Radę Miasta.

Obniżenie wieku grupy osób uprawnionych do bezpłatnych przejazdów (ostatni projekt uchwały z 73 do 70 lat) powoduje następujące skutki finansowe:

- brak wpływów z przejazdów osób za biletami ulgowymi
- mniejsza dotacja (mniejszy udział biletów ulgowych w sprzedaży)
- brak dotacji do stosowanych ulg (Uchwała Rady Miejskiej)

Na spadek przychodów o 8,84% w stosunku do planu 2007 roku wpływ miały występujące sytuacje omówione przy porównaniu przychodu 2007/2006 oraz planowana podwyżka cen biletów od 01 września 2007r. Ze względu na znaczne ograniczanie kursów i tym samym niezadowolenie pasażerów z częstotliwości przejazdów, planowane wprowadzenie zmiany cen w tym czasie nie przyniosło by oczekiwanych przychodów. W związku z tym podwyżkę zaplanowano w roku 2008 uwzględniając inflację z dwóch lat (ostatnia podwyżka cen 01 lutego 2006r).

2. Analiza kosztów MPK Łomża

Analiza kosztów wykazuje tendencję spadkową kosztów w porównaniu do roku 2006 o 0,81% i o 9,81% w stosunku do planu na rok 2007. Większy spadek kosztów niż spadek przychodów przyczynił się do dodatniego wyniku finansowego z całego roku 2007 (79.983 zł).

Struktura kosztów (por. tabela nr 2 - Szczegółowe wykonanie w latach 2007 i 2006-załącznik) w obydwu analizowanych latach jest podobna. Głównym składnikiem są wynagrodzenia (52,73%), następnie materiały i energia oraz usługi obce (32,43%), narzuty na wynagrodzeniach (9,89%) wydatki związane z zatrudnieniem (2,53%) oraz pozostałe, w tym podatki i opłaty (2,42%).

Wynagrodzenie jest ściśle związane z liczbą zatrudnionych pracowników. W roku 2007 z pracy odeszło 9 osób w tym 5 osób na emeryturę i 4 osoby w trybie porozumienia stron, a przyjęto do pracy 1 osobę. Koszt wynagrodzeń utrzymał się prawie na poziomie roku 2006, a w porównaniu do planu był mniejszy o 3,29%. Mniejszy koszt wynagrodzeń wynika ze spadku zatrudnienia. Drugi najważniejszy czynnik kosztowy – materiały i energia oraz usługi obce – wykazują mniejsze koszty o 2,43% (do roku 2006) i 17,81% (do planu na 2007rok)

Wynika to głównie z oszczędności (kosztów zużycia paliwa) uzyskanych z ograniczenia kursów na wszystkich liniach o około 110.000 wozokm (omówione przy przychodach). Ponadto z oszczędnej gospodarki zużycia pozostałych materiałów i braku istniejącej płynności finansowej.

Tabela 3. Porównanie wybranych wskaźników ekonomicznych w latach 2004-2007

Wskaźniki	2004	2005	2006	2006
Wykonane kilometry	2.413.325	2.263.095	2.170.425	2.054.193
Dynamika (w %)	-	93,77%	95,91%	94,64%
Koszt paliwa	1.989.459	2.078.941	2.035.750	1.875.900
Dynamika (w %)	-	104,50%	97,92%	92,15%
Koszt paliwa/1 km	0,82	0,92	0,94	0,91

Tabela 3 przedstawia sytuację w zakresie wykonanych kilometrów i kosztów paliwa, jako jednego z najważniejszych składników kosztów – pozycji „materiały”. Można zauważyć, że od roku 2005 liczba wykonywanych kilometrów ulega zmniejszeniu – w roku 2005 o 6,23% , w roku 2006 o 4,09% a w roku 2007 o 5,36%. Oznacza to racjonalizowanie tras przejazdu i częstotliwości, co podwyższa wypełnienie i rentowność. Natomiast w tym samym czasie koszt paliwa wzrósł – w roku 2005 o 4,5%, a zmniejszył się w 2006 r. o 2,08%, i w roku 2006 o 7,9%. co oznacza, że średnia cena paliwa w analizowanym okresie 2004-2006 uległa znacznemu podwyższeniu (wzrost kosztu a spadek wykonanych kilometrów). Koszt paliwa na 1 km wzrósł w tych latach aż o 14,63%.

Pozostałe składniki – narzuty na wynagrodzenia, wydatki związane z zatrudnieniem, podatki i opłaty oraz inne – stanowią łącznie 14.84%. Wśród nich – narzuty – są pochodną wynagrodzeń i ich dynamika jest proporcjonalna do dynamiki wynagrodzeń, czyli praktycznie bez zmian. Podatki i opłaty również uległy minimalnej zmianie o wzrost wsk. inflacji.

Wykonanie podstawowych wskaźników ekonomiczno- finansowych za rok 2007 przedstawia się następująco:

1. Wpływy ze sprzedaży biletów	4.593.543zł
2. Wpływy z najmu , reklam	74.641zł
3. Pozostałe wpływy	60.891zł
4. Razem wpływy własne	4.729.075zł
5. Dotacja z budżetu	2.762.105zł
6. Koszty ogółem	7.411.197 zł
7. Wskaźnik pokrycia kosztów wpływami własnymi	63,81%
8. Zatrudnienie ogółem	111 osób
9. Średnia płaca miesięczna	2.711 zł
10. Ilość przejechanych wozokm	2.054.193 km
11. Koszt 1-go wozokm	3,61 zł
12. Koszt 1 –go wozokm z amortyzacją	4,38 zł
13. Wskaźnik gotowości technicznej	93,01%

W przedstawionych w/ w wskaźnikach na uwagę zasługuje wskaźnik pokrycia kosztów wpływami własnymi, który wynosi ponad 60%.

3. Podsumowanie

Należy stwierdzić, że w firmie MPK Łomża w roku 2007 nastąpiły zmiany w zakresie racjonalizacji wykonywanych tras, poprawy wykorzystania dostępnych środków, polepszenia informacji dla podróżnych. Warto zauważyć, że powstały zysk jest w głównej mierze efektem uzyskanych oszczędności w kosztach w stosunku do założonego planu finansowego (spadek kosztów paliwa).

MPK od dawna boryka się z problemem braku płynności finansowej, dodatni wynik finansowy netto w kwocie 58.909zł po uwzględnieniu podatku dochodowego (21.040zł) poprawił kondycję finansową firmy (zmniejszył ujemny fund. obrotowy do wielkości 514.527zł).

W celu poprawy płynności finansowej niezbędne jest wsparcie finansowe z budżetu miasta (dofinansowanie brakujących środków obrotowych).

Polityka w zakresie płynności finansowej jest dla firmy bardzo ważna, zatem konieczne będzie przesuwanie pewnych płatności w czasie (np. opłat za paliwo wobec dostawcy) i korzystanie z kredytowania przez dostawców. Z drugiej strony nie ma dużego pola manewru w zakresie przyspieszenia wpływów przychodów i tym samym skracania okresu spływu należności (np. sprzedaż dokonywana przez kierowców, którzy wpłacają na bieżąco pieniądze do kasy za bilety wieloprzejazdowe sprzedane w autobusach wynosi ok.85%). Struktura przychodów biletów składa się z biletów jednorazowych, wieloprzejazdowych i miesięcznych. Ze względu na brak możliwości skłonienia wszystkich pasażerów do zakupu biletów miesięcznych pozwalających na otrzymanie zapłaty z góry, nie można spodziewać się zmiany preferencji wśród podróżnych na korzyść kupowania wyłącznie biletów miesięcznych. Z kolei konkurencyjne do autobusu formy podróżowania (taxi, własne pojazdy) są zdecydowanie droższą formą przejazdu, ale coraz częściej stosowaną, o czym świadczy spadek liczby pasażerów osób, a tym samym spadek wielkości przychodów.