

MIEJSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI
ZAKŁAD BUDŻETOWY W ŁOMŻY
18-400 Ł O M Ż A
ul. Spokojna 9, centr. 088/216-01-62
DYREKTOR tel/fax 088/216-03-34
ul. P 718-000-21-44, R 450011383

DRUK Nr 139

Łomża, dnia 12.08.2011r

d. Dz. 3671/M

BRM
16.08.11

Urząd Miejski w Łomży
Centrum Obsługi Mieszkańców
W P Ł Y N Ę Ł O

2011 -08- 12

Ilość
Nr dz Podpis

15848/M

Prezydent
Miasta Łomży

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Zakład Budżetowy w Łomży przedkłada informację o funkcjonowaniu komunikacji miejskiej w Łomży wraz z analizą finansową za 2010r. pod obrady Rady Miejskiej.

DYREKTOR
Bogusław Szczęch

INFORMACJA

***o funkcjonowaniu
komunikacji miejskiej w Łomży***



2010 r.

Komunikacja miejska została uruchomiona w Łomży z dniem 15 lipca 1969 roku. Pierwsze dwie linie, które obejmowały całe miasto obsługiwało wtedy pięć autobusów marki „SAN”.

Do dnia 30 czerwca 1989 r. komunikacja miejska działała w formie zakładu w strukturze organizacyjnej Miejskiego Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej.

Z dniem 1 lipca 1989 r. w wyniku podziału MPGKiM, utworzone zostało Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji jako samodzielna jednostka gospodarcza, działająca w oparciu o status przedsiębiorstwa państwowego.

Z dniem 1 stycznia 1992r. MPK zostało przekształcone w zakład budżetowy i w takiej formie organizacyjno – prawnej funkcjonuje do chwili obecnej. Podstawowym zadaniem MPK było i jest zaspokojenie potrzeb mieszkańców miasta w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Ponadto, w celu zwiększenia wpływów własnych, zakład świadczy usługi w zakresie reklamy i wynajmu autobusów.

Do obowiązków Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji należy także ustalenie tras poszczególnych linii autobusowych, rozkładów jazdy, okresowe badania napełnienia autobusów na poszczególnych liniach, kontrola biletów itd.

Obecnie MPK obejmuje 15 linii autobusowych, w tym 4 linie wybiegające poza granice miasta, obejmujące teren gmin: Łomża, Piątnica, Nowogród, Wizna. Miasto Łomża posiada z tymi gminami porozumienie międzygminne dotyczące realizacji zadań z zakresu zbiorowego transportu publicznego.

Łączna długość linii autobusowych wynosi 168 km a długość tras 103 km. Rocznie autobusy MPK przewożą ok. 3.5 mln osób i przejeżdżają ok.1,75 mln wozokm.

Zatrudnienie w MPK wynosi 107 osób z tego kierowców jest 63.

MPK sukcesywnie odnawia tabor. W latach 2000-2006 zakupiono 15 szt nowych niskopodłogowych autobusów marki Volvo w tym 3 szt z dofinansowaniem z PFRON. W latach 2005-2006 ze środków Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego w ramach projektu **„Rozbudowa i modernizacja systemu transportowego Łomży i okolic – etap I”** zakupiono sześć ekologicznych autobusów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych; dotacja z EFRR wynosiła 4 049 973 PLN).

W celu zwiększenia bezpieczeństwa pasażerów oraz zwiększenia zaufania do przewoźnika i podniesienia atrakcyjności komunikacji miejskiej od roku 2003 wyposażamy nowo zakupywane w system monitoringu (kamery, urządzenia zapisu obrazu).

Obecna struktura rodzajowa taboru:

- Jelcze i Autosany - 14 szt. (przeznaczone do wycofania w najbliższym czasie)
- Scania - 22 szt.
- Volvo 7000 - 8 szt.
- Volvo 7700 - 7 szt.

Obecnie środki na realizację projektu **„Rozbudowa i modernizacja systemu transportowego Łomży i okolic – etap II”** pozyskaliśmy z EFRR w ramach II Osi Priorytetowej Rozwój Infrastruktury Transportowej RPO WP (**Działanie 2.3. Rozwój Transportu Publicznego**). Umowę na dofinansowanie projektu podpisał Prezydent Miasta z Zarządem województwa podlaskiego 29 stycznia 2010 r. Zgodnie z umową całkowity koszt inwestycji miał wynieść 30 058 535,04 PLN, przy czym wartość dotacji z EFRR to 12 218 838,79 PLN. Planowany termin zakończenia projektu to 30.12.2011 r.

Wszystkie podjęte dotychczas działania zmierzają do tego aby usługi świadczone przez MPK zb w Łomży utrzymane były na wysokim poziomie.

W układzie komunikacji autobusowej obsługiwanej przez MPK usytuowano 113 przystanków. Liczba oraz rozmieszczenie przystanków jest dostosowana do zagospodarowania przestrzennego obsługiwanych obszarów miasta, co oznacza zadawalającą dostępność układu komunikacyjnego dla użytkownika.

Średni czas dojścia pieszego od miejsca rozpoczynania podróży do przystanku oraz od przystanku do celu podróży nie przekracza 4 min. Przeciętna odległość przemieszczeń pieszych w podróży komunikacją zbiorową wynosi ok. 300m.

Standard wyposażenia przystanków jest dość zróżnicowany. W ostatnich latach zakupiono 15 nowych przeszklonych wiat (10 szt w 2003 r, 4 szt w 2005 r., 1 szt. w 2006 r.). Zostały one zamontowane na głównych ciągach komunikacyjnych Łomży. Aktualnie na głównych ciągach komunikacyjnych miasta wymieniane są kolejne stare przystanki na nowe przeszklone.

MPK zb w Łomży świadczy usługi przewozowe na rzecz mieszkańców Łomży w oparciu o zgłoszone potrzeby z uwzględnieniem możliwości finansowych zakładu i budżetu miasta. Trasy poszczególnych linii obejmują praktycznie całe miasto zapewniając ludności w miarę tanie i bezpieczne dotarcie do obecnie funkcjonujących zakładów pracy, szkół, placówek kulturalnych, służby zdrowia itp. Zagęszczenie przystanków, częstotliwość kursowania autobusów, godziny odjazdów dopasowane są do stopnia przemieszczania się mieszkańców. Zakres korzystania z przejazdów autobusami komunikacji miejskiej w Łomży, relatywnie jest dość duże. Świadczy o tym ilość przewożonych pasażerów ok. 3,5 mln rocznie czyli około 10 tys. osób dziennie a roczna praca przewozowa wynosi 1,75 mln wozokilometrów,

Większość pasażerów stanowią dzieci, młodzież dojeżdżająca do szkół oraz osoby starsze czyli grupa objęta ulgami. Dzięki ostatnim zakupom nowoczesnych autobusów nasza komunikacja umożliwia przemieszczanie się osób niepełnosprawnych i starszych przy zapewnieniu właściwego standardu podróży. Jest również dobrą wizytówką naszego miasta na zewnątrz.

Projekt „Rozbudowa i modernizacja systemu transportowego Łomży i okolic – etap II”

Najważniejszym, długoterminowym celem projektu jest poprawa warunków rozwoju gospodarczego regionu poprzez rozbudowę i modernizację systemu transportowego Łomży i okolic.

Cel nadrzędny będzie osiągnięty poprzez zakup nowych autobusów, modernizację infrastruktury technicznej zajezdni, wdrożenie nowoczesnych rozwiązań elektronicznych w zakresie zwiększenia jakości użytkowania transportu publicznego i bezpieczeństwa oraz uruchomienie lub przedłużenie linii komunikacyjnych. Realizacja projektu zwiększy dostępność i zasięg komunikacji publicznej, wzmocni także atrakcyjność miasta jako ośrodka wzrostu gospodarczego, a w perspektywie zrównoważonego rozwoju gospodarczego i społecznego całego regionu.

Projekt obejmuje zadania:

- Zakup 22 szt. autobusów niskopodłogowych przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych;
- Przebudowa bazy (zajezdni) Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji w Łomży, przy ul. Spokojnej 9 (w tym: przebudowa i rozbudowa budynku hali obsługi – naprawczej, przebudowa i modernizacja stacji paliw płynnych MPK, przebudowa układu komunikacyjnego zajezdni MPK, wykonanie odwodnienia na terenie bazy, tj. kanalizacji deszczowej wyposażonej w urządzenia do oczyszczania ścieków deszczowych);
- Przebudowa pętli autobusowych przy ul. Przykoszarowej i przy ul. Nowogrodzkiej;
- Rozbudowa systemu zarządzania, monitorowania, bezpieczeństwa i informacji (w tym: rozbudowa systemu zarządzania taborem; wdrożenie systemu monitoringu w autobusach; wdrożenie systemu bezpieczeństwa transportu publicznego - system łączności kierowcy z bazą i służbami porządkowymi, wprowadzenie systemu lokalizacji autobusów, system elektronicznej informacji pasażera);
- Wdrożenie systemu biletu elektronicznego;
- Uruchomienie nowych linii autobusowych, przedłużenie lub modyfikacja części linii istniejących.
- Zakup samochodu pomocy technicznej

Główny ciężar realizacji projektu został przepisany Miejskiemu Przedsiębiorstwu Komunikacji Zakład Budżetowy w Łomży, które jest własnością Miasta Łomża. Koordynatorem projektu został dyrektor MPK – Bogusław Szczech. Obsługa finansowa projektu i rozliczanie należy do Urzędu Miejskiego.

Realizacja projektu:

1. W dniu 19.04.2010 r. po przetargu została podpisana umowa z Wykonawcą na realizację zadania: Przebudowa zajezdni (bazy) MPK, przebudowa pętli autobusowych przy ul. Nowogrodzkiej i

Przykoszarowej na wartość 4 269 967,44 zł brutto z terminem zakończenia robót 30.11.2010 r. Roboty objęte zadaniem zostały wykonane w terminie umownym.

2. W dniu 16.11 2010 r. po przetargu została zawarta umowa na dostawę 22 szt. nowych autobusów Scania wyposażonych w system łączności, informacji pasażerskiej, lokalizacji, monitoringu. Zakres robót obejmował również wyposażenie 15 szt Volvo w te same systemy. Termin realizacji umowy do 30 kwietnia 2011r. Koszt zadania 24 196 190, 46 zł. Umowa została zrealizowana.

3. Na przetarg na dostawę samochodu pomocy technicznej w dniu 28 marca wpłynęła jedna oferta Mercedesa za kwotę 169 863 zł. Umowa została podpisana w dniu 24 maja 2011r. z terminem dostawy do 31.08.2011r.

4. Na przetarg na dostawę i wdrożenie systemu biletu elektronicznego w dniu 18.05.2011r. wpłynęła jedna oferta firmy Pixel za kwotę 618 431,70 zł. Umowa została podpisana w dniu 30.05.2011r. z realizacją do dnia 30.10.2011r. Aktualnie firma Pixel przygotowuje oprogramowanie do systemu.

Możliwości rozwojowe

Rynkiem, na którym działa MPK jest głównie obszar Gminy Miejskiej Łomża oraz Gminy: Łomża (wiejska), Piątnica, Nowogród, Wizna. MPK jest głównym dostawcą usług przewozowych regularnych. Możliwości zwiększenia rynku wynikają przede wszystkim z rozwoju infrastruktury mieszkalnej, usługowej i przemysłowej na terenie miasta. W chwili obecnej można stwierdzić, że potencjał rozwoju rynku usług przewozowych regularnych w Łomży nie jest duży, a wręcz można mówić o stabilizacji rynku. Świadczy o tym między innymi fakt powstawania na terenie miasta niedużej liczby nowych mieszkań i spadek liczby mieszkańców.

Należy zwrócić uwagę na możliwość „kurczenia” się rynku, co związane jest z przede wszystkim z rosnącą konkurencją korporacji taxi oraz zwiększającą się liczbą samochodów osobowych. Co więcej należy się spodziewać zmniejszenia skali rynku wynikającego m.in. ze starzenia się społeczeństwa (wzrost liczby pasażerów z biletami darmowymi) oraz ubożenia społeczeństwa

Część tabelaryczna

1. Kształtowanie się cen biletów od roku 1998

Rodzaj biletu	1998r. 01.01.	1999r. 01.03	2000r. 01.02.	2001r. 01.02.	2002r. 01.02.	2004r. 01.02	2006r. 01.02	2008 01.03	2010 01.02
Data obowiąz.									
Bilet normalny	1,00	1,20	1,30	1,50	1,70	1.80	2,00	2,10	2,20
Bilet miesięczny:									
na 1 linię	40,00	40,00	40,00	45,00	52,00	56,00	62,00	66,00	71,00
na 2 linie	45,00	45,00	45,00	50,00	58,00	62,00	68,00	72,00	77,00
na wszystkie linie	50,00	50,00	50,00	52,00	62,00	66,00	72,00	76,00	81,00
Bilet 6-przejazd.	5,00	6,00	7,00	8,00	9,60	10,20	11,40	12,00	12.60

2. Zatrudnienie MPK od 1992 r.

1992r.	2000r.	2001r.	2002r.	2003r.	2004r.	2005r.	2006r.	2007r.	2008	2009	2010
198	140	138,25	132,5	132	130	125	119	114	108	108	107

3. Koszt wozokilometra w MPK Łomża na tle innych przewoźników w 2010 r.

Miasto	Koszt wozo/km
Łomża MPK	4,76
Ostrołęka MZK	b.d
Siedlce MPK	5,82
Suwałki PGK	5,82
Ciechanów ZKM	5,05
Białystok KPKM	4,9
Białystok KPK	5,24
Białystok KZK	4,84
Olsztyn MPK	6,44
Łódź MPK	6,22
Warszawa MZA	6,65

4. Cena biletów w MPK Łomża na tle innych przewoźników stan na dzień 12.08.2011r.

Miasto	Cena biletu normalnego	Cena biletu ulgowego	Obowiązują od dnia:
Łomża MPK	2,20 zł	1,10 zł	01.02.2010
Ostrołęka MZK	2,60 zł	1,30 zł	01.04.2011
Augustów NECKO	2,30 zł	1,15 zł	01.01.2011
Siedlce MPK	2,50 zł	1,25 zł	01.01.2011
Suwałki PGK	2,50 zł	1,25 zł	01.06.2011
Ciechanów ZKM	2,40 zł	1,20 zł	01.01.2010
Białystok KPK	2,40 zł	1,20 zł	01.05.2011

ANALIZA FINANSOWA PRZEDSIĘBIORSTWA MPK ZB

Łomża za 2010r.

I. Cel analizy

Celem niniejszej analizy jest przedstawienie sytuacji finansowej przedsiębiorstwa MPK ZB w Łomży.

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 2009-2010

Kategoria	2010-plan	2010-wykonanie	2009-wykonanie	2010/2009
Przychody	8.234.043	8.131.483	7.609.683	106,86%
Koszty	8.056.732	8.200.999	7.613.976	107,71%
Zysk /strata	177.311	- 69.516	-4.293	

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 2009 i 2010-załącznik) główną pozycję zajmują przychody z usług, których udział w 2009 roku wynosił 54% , a w 2010 roku 50%. Drugim głównym składnikiem przychodów jest dotacja, której udział w 2009 roku wynosił 45%, a w 2010 roku – 48%. Pozostałe składniki stanowią w roku 2009 - 1% w roku 2010 - 2% udziału w przychodach ogółem.

Udziały w przychodach z usług i dotacji razem wzięte wynoszą w 2009r. 99% a w 2010r. 98% struktury przychodów, różnią się o tylko o 1%, natomiast w poszczególnych składowych występujące różnice są większe. Pozostałe źródła pozasprzedazowe mają niewielki udział w przychodach.

Całkowity wzrost przychodów w latach 2009/2010 wyniósł 6,86%. Z tytułu przychodu z usług nastąpił spadek o 1,27%, wynika to głównie ze spadku liczby przewiezionych pasażerów tj.o 230.142 w porównaniu do roku poprzedniego. Na spadek ten wpłynęły następujące sytuacje:

- tendencja spadkowa liczby przewożonych pasażerów (według danych Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej liczba osób przewożonych komunikacją zbiorową w Polsce od 1989r. zmniejszyła się o prawie 60% i wciąż spada),

- ograniczenie kursów w dni wolne od nauki szkolnej, oraz soboty niedziele i święta w celu uzyskania większego efektu w kosztach,

- w związku z remontem dróg oraz wprowadzeniem jednokierunkowego ruchu na ul. Piłsudskiego i Spokojnej nastąpiło wydłużenie czasu jazdy na poszczególnych liniach, dlatego też pasażerowie przy krótkich trasach rezygnowali z przejazdów komunikacją miejską.

Ze sprzedaży biletów i przeprowadzanych kontroli przejazdów komunikacją miejską wynika, że z naszych usług korzystają przede wszystkim dzieci i młodzież dojeżdżające do szkół oraz osoby starsze, będące na emeryturze czy rencie. Pasażerowie ci korzystają z biletów ulgowych, a w wieku 70 lat i powyżej jeżdżą bezpłatnie. Ponadto z ulgowych i bezpłatnych przejazdów autobusami komunikacją miejską korzystają inni uprawnieni do tych przejazdów zg. z uchwałą Rady Miejskiej nr 151/XXVI z dnia 28 lutego 2008r. Jest to

realizacja spoczywającego na samorządzie obowiązku zapewnienia społeczności lokalnej transportu zbiorowego, szczególnie dla osób „słabszych” społecznie. Niestety powoduje to znaczny spadek przychodów z wykonywanych przez zakład usług.

Nastąpił wzrost dotacji o 13% w stosunku do 2009 roku. Wynikło to przede wszystkim ze zmiany sposobu naliczania dotacji. Od 2010 roku dotacja naliczana jest jako dopłata do kosztu wozokilometra, a nie jak było w poprzednich latach jako dopłata do przejazdów ulgowych.

Znaczący wzrost wpływów z różnych dochodów (185,65%) do roku 2009 wynikał ze zwrotów poniesionych kosztów realizacji projektu unijnego „Rozbudowa i modernizacja systemu transportowego Łomży i okolic – etap II”. Wzrost ten wystąpił zarówno po stronie przychodów jak i kosztów, bez wpływu na wynik finansowy.

Na spadek przychodów o 1,25% w stosunku do planu 2010 roku wpływ miały występujące sytuacje omówione przy porównaniu przychodu 2009/2010.

2. Analiza kosztów MPK Łomża

Analiza kosztów wykazuje tendencję wzrostową kosztów w porównaniu do roku 2009 o 7,71% i o 1,79% w stosunku do planu na rok 2010. Większy wzrost kosztów niż wzrost przychodów przyczynił się do ujemnego wyniku finansowego z całego roku 2010 (69.516 zł).

Struktura kosztów (por. tabela nr 2 - Szczegółowe wykonanie w latach 2009 i 2010-załącznik) w obydwu analizowanych latach jest podobna. Głównym składnikiem są wynagrodzenia (55,06%), następnie materiały i energia oraz usługi obce (30,04%), narzuty na wynagrodzenia, (9,70%) wydatki związane z zatrudnieniem (2,57%) oraz pozostałe, w tym podatki i opłaty (2,63%).

Wynagrodzenie jest ściśle związane z liczbą zatrudnionych pracowników. W roku 2009 z pracy odeszło 4 osoby (2 osoby na emeryturę i 2 osoby w trybie porozumienia stron), a przyjęto do pracy 2 osoby. W roku 2010 na emeryturę odeszło 2 osoby. Zmiany te w analizowanych latach były podobne i nie wpłynęły na koszt wynagrodzenia. Wzrost kosztu wynagrodzeń o 2,75% do roku 2009 wynika z podwyżki płac (wsk. inf.1,1%) oraz różnicy w wypłatach odpraw i nagród jubileuszowych (wysokość tych wypłat jest zmienna, w zależności od liczby uprawnionych w danym roku). Koszty wynagrodzeń w stosunku do planu zostały wykonane prawie w 100%.

Drugi najważniejszy czynnik kosztowy – materiały i energia oraz usługi obce – wykazują większe koszty o 18,26% (do roku 2009) i 3,32% (do planu na 2010 rok). Wynika to głównie z kosztów zużycia paliwa.

Tabela 3. Porównanie wybranych wskaźników ekonomicznych w latach 2007-2010

Wskaźniki	2007	2008	2009	2010
Wykonane kilometry	2.054.193	1.804.225	1.716.334	1.723.163
Dynamika (w %)	-	87,83%	95,13%	100,40%
Koszt paliwa	1.875.900	1.883.915	1.543.298	1.828.403
Dynamika (w %)	-	100,43%	81,92%	118,47%
Koszt paliwa/1 km	0,91	1,04	0,90	1,06

Tabela 3 przedstawia sytuację w zakresie wykonanych kilometrów i kosztów paliwa, jako jednego z najważniejszych składników kosztów – pozycji „materiały” (86,28%). Można zauważyć, że od roku 2008 liczba wykonywanych kilometrów ulega zmniejszeniu w roku 2008 o 12,17% , w roku 2009 o 4,87% a w roku 2010 wzrosła o 0,40% (z tyt. remontu dróg omówiono przy przychodach). Oznacza to racjonalizowanie tras przejazdu i częstotliwości, co podwyższa wypełnienie i rentowność. Natomiast w tym samym czasie koszt paliwa wzrósł – w roku 2008 o 0,43%, zmniejszył się w 2009 r. o 18,08%, i w roku 2010 wzrósł o 18,47%. co oznacza, że średnia cena paliwa w analizowanym okresie 2007-2010 uległa znacznemu podwyższeniu (wzrost kosztu a spadek wykonanych kilometrów).

Pozostałe składniki – narzuty na wynagrodzenia, wydatki związane z zatrudnieniem, podatki i opłaty oraz inne – stanowią łącznie 14.90%. 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 wskaźnika inflacji.

Wykonanie podstawowych wskaźników ekonomiczno- finansowych za rok 2010 przedstawia się następująco:

1. Wpływy ze sprzedaży biletów	3.890.975zł
2. Wpływy z najmu , reklam	146.972zł
3. Pozostałe wpływy	187.149zł
4. Razem wpływy własne	4.225.096zł
5. Dotacja z budżetu	3.906.387zł
6. Koszty ogółem	8.200.999 zł
7. Wskaźnik pokrycia kosztów wpływami własnymi	51,50%
8. Zatrudnienie ogółem	108 osób
w tym: kierowców	64osoby
9. Średnia płaca miesięczna	3.205 zł
10. Ilość przejechanych wozokm	1.723.163 km
11. Koszt 1-go wozokm	4,76 zł
12. Koszt 1 –go wozokm z amortyzacją	4,79 zł
13. Wskaźnik gotowości technicznej	93,35%

3. Podsumowanie

W komunikacji miejskiej w Łomży od roku 2008 nastąpiły znaczące zmiany w zakresie racjonalizacji wykonywanych tras, poprawy wykorzystania dostępnych środków, polepszenia informacji dla podróżnych. Mimo podjętych działań i oszczędnej gospodarki materiałami w 2010r. wystąpił ujemny wynik finansowy w wysokości 69.516 zł. Należy zauważyć, że jest on w głównej mierze efektem wzrostu kosztu paliwa.

MPK od dawna boryka się z problemem braku płynności finansowej, a poniesiona strata zwiększyła ujemny fundusz obrotowy do wielkości 650.479 zł (koniec roku). W celu poprawy płynności finansowej niezbędne jest wsparcie finansowe z budżetu miasta (dofinansowanie brakujących środków obrotowych).

Polityka w zakresie płynności finansowej jest dla zakładu bardzo ważna. Niestety z powodu ciągłego braku środków finansowych konieczne jest przesuwanie niektórych płatności w czasie (np. opłat za paliwo wobec dostawcy) i korzystania z kredytu kupieckiego. Z drugiej strony nie ma dużego pola manewru w skracaniu okresu spływu należności za sprzedane bilety. Przedsiębiorstwo sprzedaje bilety jednorazowe, wieloprzejazdowe i miesięczne. Najkorzystniejsza jest sprzedaż biletów miesięcznych. Pozwala na otrzymanie zapłaty „z góry” oraz eliminuje przejazdy na „gapę”, jednak nie należy spodziewać się, że wszyscy pasażerowie będą korzystać z takich biletów, 80% sprzedaży biletów wieloprzejazdowych dokonywana jest przez kierowców, którzy wpłacają na bieżąco swoje utargi do kasy. Pozostałe bilety wieloprzejazdowe i jednorazowe sprzedawane są przez sieć hurtową i detaliczną, z terminem płatności do 14 dni.

MPK jako przewoźnik ma ograniczony wpływ na zwiększanie wysokości przychodów, ze względu na rosnącą ilość osób podróżujących prywatnymi samochodami lub korzystających z usług taxi, braku przemysłu oraz występującym bezrobociu. Powyższy problem dotyczy komunikacji w całej Polsce.

DYREKTOR
Bogusław Szczęśliwy

