

Łomża, dnia 12.08.2014 r.

L.Dz. 401/14

Prezydent
Miasta Łomży

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Zakład Budżetowy w Łomży zgodnie z planem pracy Rady Miejskiej i Komisji przedkłada informację o funkcjonowaniu komunikacji miejskiej w Łomży wraz z analizą finansową za 2013r. i za I półrocze 2014 r. pod obrady Rady Miejskiej oraz Komisji Gospodarki Komunalnej i Komisji Finansów i Skarbu Miasta.

DYREKTOR


Janusz Franciszek Nowakowski

INFORMACJA

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



sierpień 2014 r.

I N F O R M A C J A

o funkcjonowaniu komunikacji miejskiej w Łomży sierpień 2014

Komunikacja miejska w Łomży, obchodząca w bieżącym roku 45 lecie istnienia to jednostka organizacyjna Miasta Łomża powołana w celu zaspokojenia potrzeb społeczności lokalnej w zakresie transportu zbiorowego. Funkcjonujemy na łomżyńskim rynku od 1969 roku w różnych formach organizacyjnych (obecnie zakład budżetowy) towarzysząc i ułatwiając życie mieszkańcom miasta i sąsiednich gmin. Naszymi pasażerami są głównie ludzie starsi oraz dzieci i młodzież ucząca się w szkołach. Większość z nich korzysta ze zniżek i ulg, dlatego aby zwiększyć wpływy własne zakład świadczy usługi w zakresie reklamy i wynajmu autobusów. Jednak uwarunkowania prawne (5-letnia trwałość projektu unijnego) oraz ograniczenia organizacyjne (MPK jako zakład budżetowy) nie pozwalają w pełnym zakresie wykorzystać naszego potencjału.

Do dodatkowych obowiązków Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji należy także część zadań zleconych przez organizatora przewozów: ustalanie tras poszczególnych linii autobusowych, rozkładów jazdy, dystrybucja biletów, okresowe badania napełnienia autobusów na poszczególnych liniach, kontrola biletów, i.t.p.

Swoje zadania wykonujemy wykorzystując nowoczesny tabor autobusowy. Posiadamy niskopodłogowe autobusy marek Volvo (15 szt.) i Scania (22 szt.), przystosowane do przewożenia osób niepełnosprawnych, spełniające najwyższe normy w zakresie czystości spalin przewidziane dla tej klasy pojazdów. Posiadamy również 4 autobusy Autosan H9 wykorzystywane w sytuacjach wyjątkowych. Wszystkie pojazdy wyjeżdżające na linie wyposażone są w monitoring rejestrujący sytuację wewnątrz i na zewnątrz autobusu w trakcie jazdy. Zastosowanie tego rozwiązania pozwoliło wyeliminować wiele nieprawidłowości (kradzieże kieszonkowe, wybryki chuligańskie) i zwiększyć poczucie bezpieczeństwa pasażerów. Z naszej pomocy często korzysta Policja przy wyjaśnianiu zdarzeń drogowych. Niedawno – jako pierwsi w Polsce uruchomiliśmy nadawanie za pośrednictwem internetu bezpośredniej relacji z ulic Łomży poprzez mobilną kamerkę zainstalowaną na jednym z naszych autobusów.

MPK obsługuje 15 linii autobusowych, w tym 6 linii wybiegających poza granice miasta, obejmując teren gmin: Łomża, Piątnica, Nowogród, Wizna. Miasto Łomża posiada z tymi gminami porozumienie międzygminne dotyczące realizacji zadań z zakresu zbiorowego transportu publicznego jednak jedyne wpływy jakie pozyskuje z tego tytułu to przychody z biletów. Aby linia była rentowna muszą one pokryć całkowite koszty danej linii. Dlatego bilety pozamiejskie są o wiele droższe, a katalog osób uprawnionych do zniżek jest znacznie bardziej ograniczony niż na liniach miejskich. Jest to sytuacja niespotykana w Polsce – niemal wszędzie gminy podmiejskie partycypują w kosztach utrzymania komunikacji, w części dotyczącej swoich mieszkańców. W zamian mieszkańcy tych gmin mają takie same ulgi jak w mieście.

Aktualnie łączna długość linii autobusowych wynosi 168 km a długość tras 103 km. Z prowadzonych przez nas statystyk wynika, że w 2013 roku autobusy MPK przewiozły ok. 2 mln osób i przejechały ok. 1,7 mln wozokm. Jeśli chodzi o przejechane kilometry ewidencja jest dość ścisła jednak pasażerowie, których policzyliśmy to tylko ci, którzy kupili bilety – normalne i ulgowe. Jednak korzystających z komunikacji miejskiej jest znacznie więcej. Znaczna grupę pasażerów stanowią osoby korzystające z przejazdów bezpłatnych, nie zarejestrowane w naszym systemie. Z przeprowadzanych badań wiemy, że w zależności od okresu przejazdu bezpłatne stanowią od 38% (w roku szkolnym) do 51% (w okresie wakacyjnym). Pełna liczba przewożonych osób może więc być od 800 tys. do 1 mln. wyższa.

W układzie komunikacji autobusowej obsługiwanej przez MPK usytuowano 164 przystanki. Zagęszczenie przystanków, częstotliwość kursowania autobusów, godziny odjazdów dopasowane są do stopnia przemieszczania się mieszkańców

Standard wyposażenia przystanków jest dość zróżnicowany. Część przystanków wyposażona jest w wiaty przystankowe. W ciągu ostatnich kilku lat na głównych ciągach

komunikacyjnych miasta ustawiane są nowe wiaty przeszklone, szczególnie na ulicach remontowanych i przebudowywanych.

W ostatnich kilkunastu miesiącach dokonaliśmy radykalnej racjonalizacji kosztów w tym kosztów najważniejszych tj związanych z wydatkami na płace i paliwo.

Najważniejsze zrealizowane działania oszczędnościowe:

- uporządkowanie gospodarki paliwowej w tym wprowadzenie systemu rozliczenia kierowców z wykorzystaniem systemów elektronicznych i informatycznych- weryfikacja norm paliwowych i zasad rozliczania oszczędności
- racjonalizacja zatrudnienia w tym zwolnienia (1 dyspozytor, 1 sprzątaczką), przesunięcia kadrowe pozwalające na efektywniejsze wykorzystanie pracowników (odejścia na emeryturę, pracownicy niewykorzystani np. dozorczy przekwalifikowanie na kierowców)
- uporządkowanie zakładowego układu zbiorowego z uwzględnieniem aktualnej sytuacji organizacyjnej i gospodarczej - zmniejszenie świadczeń wobec załogi
- zmniejszenie wpłat na PFRON – dzięki właściwej polityce kadrowej
- prowadzenie oświetlenia ledowego bazy - zmniejszenie zapotrzebowania energii
- wyrejestrowanie starych autobusów (mniejszy podatek)
- zakup lepszego paliwa pozwalającego na mniejsze jego zużycie
- modernizacja rozkładów jazdy (np. zmiany kierowców na pętlach bez zjazdów do bazy)

Na koniec czerwca 2014 r. zatrudnienie w MPK wyniosło 92 osoby z tego kierowców jest 55. Udział zatrudnienia kierowców w strukturze pracowników wynosi więc ok. 60% i jest o około 5 % wyższy niż średni wynik w Polsce (dane Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej). Dzięki racjonalizacji zatrudnienia w ostatnich latach osiągnięto znaczną poprawę wydajności pracy – 18,48 tys. wozokm/prac (średnia w Polsce – 13,85).

Zatrudnienie MPK od 1992 r.

1992	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
198	140	138	133	132	130	125	119	114	108	108	107	104	104	94	92

Pomimo trudnej sytuacji finansowej MPK naszym priorytetem była stabilizacja cen za przejazdy komunikacją miejską. Stąd też ceny ustalane przez Radę Miejską od 1 maja 2012 roku pozostają niezmiennie i w najbliższym czasie nie przewidujemy ich wzrostu. Poniżej tabela pokazująca ceny za bilety na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat.

Data wprowadzenia	1998	1999	2000	2001	2002	2004	2006	2008	2010	2011	01.05.2012	2013 i 2014
Rodzaj biletu	01.01.	01.03	01.02.	01.02.	01.02.	01.02	01.02	01.03	01.02	10.11	papier /elektron	papier /elektron
Bilet normalny	1	1,2	1,3	1,5	1,7	1.80	2	2,1	2,2	2,4	2,8/2,6	bz
Bilet miesięczny:												
na 1 linię	40	40	40	45	52	56	62	66	71	76	81/76	bz
na 2 linie	45	45	45	50	58	62	68	72	77	82	87/82	bz
na wszystkie linie	50	50	50	52	62	66	72	76	81	86	91/86	bz
Bilet 6-przejazd.	5	6	7	8	9,60	10,20	11,40	12	12.60	12 5przej	14 5przej	bz

Działania w celu zwiększenia przychodów:

- kampania reklamowa wśród zakładów pracy zachęcająca do korzystania z komunikacji miejskiej np. Mleczarnia Piatnica
- bieżąca aktualizacja stawki dopłaty do wozokilometra
- pozyskanie reklamodawców aby korzystali z autobusów jako efektywnego nośnika reklamy
- wynajm terenu na parkowanie

Podniesienie atrakcyjności komunikacji zbiorowej:

- poprawa punktualności kursowania autobusów- wyeliminowanie do minimum spóźnień i przyspieszeń
- lepsze dopasowanie linii i tras autobusów do potrzeb mieszkańców korekta aktualnych tras
- poprawa komfortu pasażerom – zwiększenie ilości przystanków z zadaszonymi wiatami
- wprowadzenie nowych rodzajów biletów w tym biletu przez telefon
- integracja biletu elektronicznego z legitymacją studencką (PWSiIP)
- racjonalizacja ulg: wprowadzenie Karty Dużej Rodziny, ograniczenie ulg mieszkańcom gmin ościennych

Inne działania promujące komunikację miejską:

1. Poprawa wizerunku i opinii nt MPK
 - poprawa kultury zachowania kierowców (wobec pasażerów i innych kierowców) i osób obsługujących pasażerów (kontrolerzy),
 - poprawa czystości w autobusach
 - poprawa wyglądu zewnętrznego kierowcy np. poprzez wprowadzenie jednolitego ubioru
 - pełna i rzetelna informacja o rzeczywistych problemach komunikacji
2. Współpraca z lokalnymi mediami w zakresie promocji komunikacji miejskiej i bieżącej informacji o kursowaniu autobusów szczególnie w zakresie utrudnień w ruchu i objazdów
3. Uruchomienie linii doraźnych: cmentarnej, plażowej, muzealnej,
4. Nawiązanie współpracy ze szkołami w zakresie przewozu uczniów z zastosowaniem cen z upustami
5. Współpraca z innymi jednostkami w zakresie wspólnego wykorzystania nośnika biletu elektronicznego np przez. MOSiR
6. Uruchomienie dodatkowego punktu sprzedaży biletów np. w Galerii Veneda
7. Organizacja dni otwartych w MPK i spotkań edukacyjnych dla dzieci, młodzieży i studentów dot. komunikacji miejskiej, ekologii, logistyki i nowoczesnego zarządzania z wykorzystaniem systemów komputerowych.
8. Współpraca z Policją w zakresie podniesienia bezpieczeństwa w autobusach oraz w edukacji w dziedzinie ruchu drogowego
9. Szkolenie kierowców w zakresie ekonomicznej i bezpiecznej jazdy: konkursy na najlepszego kierowcę
10. Udział MPK w imprezach promujących bezpieczeństwo komunikacyjne np. Night Power
11. Aktywny udział MPK Łomża w działalności Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej w tym organizacja zjazdu Komisji Ruchu i Systemów Elektronicznych w dniach 4-5.09.2014r

Plany na przyszłość i potrzeby inwestycyjne

Działania wymagające wsparcia władz Miasta:

- podniesienie konkurencyjności komunikacji zbiorowej poprzez odpowiednią politykę parkingową i reorganizację strefy płatnego parkowania (rozszerzenie) oraz racjonalizację opłat za postój w strefie

- zmiany w organizacji ruchu pod kątem preferencji dla autobusów komunikacji miejskiej szczególnie przy projektowaniu nowych ulic (pętle autobusowe, zatoki autobusowe, odpowiednie łuki na skrzyżowaniach)
- ustawianie kolejnych wiat na najbardziej wykorzystywanych przystankach autobusowych
- utworzenie centrum przesiadkowego na terenie dworca autobusowego
- rozszerzenie karty miejskiej na kolejne funkcje (oprócz biletu na przejazdy komunikacją miejską) obejmującej usługi miejskie publiczne (np. opłaty za basen, parkowanie w strefie płatnego postoj), połączenie karty miejskiej z legitymacją studencką i uczniowską

Bardzo ważnym działaniem w najbliższym czasie będzie przygotowanie do przekształcenia MPK zakład budżetowy w spółkę prawa handlowego.

Działania do podjęcia po zakończeniu okresu trwałości projektu unijnego:

- sprzedaż paliwa i innych materiałów
- świadczenie usług warsztatowych
- zwiększenie zakresu przewozów na zlecenie

Potrzeby inwestycyjne

- modernizacja myjni autobusowej
- ustawienie kolejnych wiat na przystankach autobusowych
- zakupy inwestycyjne: sprzęt i urządzenia na potrzeby warsztatu, klimatyzacja pomieszczeń biurowych
- ewentualny zakup dwóch małych używanych autobusów (przetestowanie przydatności małych autobusów w warunkach łomżyńskich przed ewentualnym zakupem unijnym autobusów tym razem mniejszych)

W załączeniu analiza finansowa MPK za 2013 rok i I półrocze 2014 roku.

DYREKTOR

Janusz Franciszek Nowakowski

Analiza finansowa MPK ZB za 2013r.

I. Analiza przychodów i kosztów

W poniższej tabeli 1. przedstawiono dynamikę przychodów i kosztów ogółem w MPK Łomża.

Tabela 1.

Kategoria	2012-wykonanie	2013-wykonanie	2013/2012
Przychody	9.819.093	9.608.765	97,86%
Koszty	9.835.891	9.278.931	94,34%
Zysk /strata	-16.798	329.834	

W latach 2012-2013 nastąpił spadek przychodów o 2,14% i kosztów o 5,66%.
Większy spadek kosztów przyczynił się do powstania zysku (329.834zł).

1. Analiza przychodów

Tabela 2. Przychody				
§	Treść	Wykonanie w 2012r.	Wykonanie w 2013r.	2013/2012
2650	Dotacja :	4 857 435,00	4 590 751,28	94,51%
0830	Przychody z usług :	4 033 630,80	4 099 334,66	101,63%
	w tym: ze sprzedaży biletów:	3 971 427,00	3 983 041,37	100,29%
	miejskie	2 767 054,00	2 668 478,38	96,44%
	zamiejskie	1 204 373,00	1 314 562,99	109,15%
	w tym: pozostałe usługi	62 204,00	116 293,29	186,95%
0920	Pozostałe odsetki :	6 848,44	4 433,72	64,74%
0970	Wpływy z różnych dochodów :	842 110,58	816 817,27	97,00%
	Amortyzacja	79 068,41	97 428,51	123,22%
	Razem	9 819 093,23	9 608 765,44	97,86%

W strukturze przychodów (por. tabela nr 2.) główną pozycję zajmuje dotacja, której udział w 2012 roku wynosił 49,47%, a w 2013 roku 47,78%. Drugim głównym składnikiem przychodów jest przychód z usług, których udział w 2012 roku wynosił 41,08%, a w 2013 roku – 42,66%. Pozostałe składniki stanowią w roku 2012 – 9,45%, w roku 2013 - 9,56% udziału w przychodach ogółem.

Udziały w przychodach z usług i dotacji razem wzięte wynoszą w 2012 roku 90,55%, a w 2013 roku 90,44% struktury przychodów, różnią się tylko o 0,11%, natomiast w poszczególnych składowych różnice są większe. Pozostałe źródła poza sprzedażowe mają niewielki udział w przychodach, różnią się w analizowanych latach też o 0,11%. Są to nieznaczne wahania nie podlegające analizie. Podstawowym źródłem przychodów z usług jest sprzedaż biletów. W 2013 roku wzrosły one zaledwie o 0,29%. Ten niewielki wzrost wynikał ze spadku sprzedaży biletów miejskich o 3,53% i wzrostu sprzedaży biletów zamiejskich o 9,2% (wynikłego

z podwyżki cen biletów od 01 marca 2013r.). W tym samym czasie nastąpił spadek w przewozie pasażerów o 140.631 osób.

Składnikiem, który posiada niewielki udział w przychodach z usług są pozostałe usługi (reklama, wynajem autobusów, przystanków). W roku 2013 nastąpił znaczny wzrost tych usług - o 86,95% w stosunku do roku 2012 i wynika on głównie ze zwiększenia wpływów za reklamy.

Udział biletów miejskich w sprzedaży ogółem w 2012 roku 69,67%, a w 2013 roku 67,00%. Udział sprzedaży zamiejskiej w 2012 roku wynosił 30,33%, a w 2013 roku 33,00%.

Struktura kosztów (por. tabela nr 3 - szczegółowe wykonanie w latach 2012 i 2013) w obydwu analizowanych latach jest podobna. Głównym składnikiem w 2013r. są: wynagrodzenia (47,64%), plus narzuty na wynagrodzenia (9,14%) - łącznie 56,78%, następnie materiały i energia oraz usługi obce (38,28%), wydatki związane z zatrudnieniem (1,92%) oraz pozostałe, w tym podatki i opłaty (3,02%).

Tabela 3. Koszty

§	Treść	Wykonanie w 2012r.	Wykonanie w 2013r.	2013/2012
3020	Nagrody i wydatki nie zaliczane do wynagrodzeń:	84 282,47	36 927,51	43,81%
3050	Zasądzone renty	1 380,00	1 380,00	100,00%
4010	Wynagrodz. osobowe pracowników :	4 264 498,83	4 096 189,69	96,05%
4040	Dodatkowe wynagr. roczne :	320 786,74	308 907,55	96,30%
4110	Składki na ubezpieczenia społeczne :	753 557,09	718 877,74	95,40%
4120	Składki na Fundusz pracy :	94 217,82	92 087,92	97,74%
4140	Wpłaty na PEFRON:	42 314,00		
4170	Wynagrodzenia bezosobowe:	23 700,00	15 460,00	65,23%
4210	Zakup materiałów :	2 984 547,00	2 908 330,46	97,45%
4260	Zakup energii :	49 520,47	59 402,62	119,96%
4280	Zakup usług zdrowotnych	2 118,00	2 715,30	128,20%
4300	Zakup usług pozostałych :	757 354,72	558 359,08	73,72%
4350	Zakup usług dostępu do sieci Internet:	1 158,00	4 389,86	379,09%
4360	Opłaty z tyt. telefonii komórkowej:	24 174,86	17 121,25	70,82%
4370	Opłaty z tyt. telefonii stacjonarnej:	4 894,98	4 153,75	84,86%
4410	Podróże służbowe :	2 306,56	8 431,87	365,56%
4430	Różne opłaty i składki :	4 890,49	8 876,28	181,50%
4440	Odpisy na ZFŚS :	145 127,75	136 923,26	94,35%
4480	Podatek od nieruchomości :	119 881,00	124 345,00	103,72%
4500	Pozostałe podatki na rzecz jedn. sam.teryt :	27 647,00	25 060,00	90,64%
4520	Opłaty na rzecz budż. jedn. samorz. teryt :	7 394,10	6 128,70	82,89%
4530	Podatek od towarów i usług :	0,00		
4570	Odsetki od nieter. wpłat z tyt. pod. i opłat :			
4580	Pozostałe odsetki :	7,94		
4610	Koszty postępowania sądowego	3 605,00	9 782,00	271,35%
4670	Odsetki od nieter. wpłat pod. od nieruch.:			
4680	Odsetki od nieterminowych wpłat Vat:		36,48	
4740	zakup mat. pap.do sprz. drukarskiego:			
4750	zakup akcesoriów komputerowych:			
4780	Składki na Fundusz Emerytur Pomostowych	37 457,88	37 616,24	100,42%
6080	Wydatki na zakupy inwestycyjne z.b. :			
1000	Straty nadzwyczajne:			
4720	Amortyzacja	79 068,41	97 428,51	123,22%
Razem		9 835 891,11	9 278 931,07	94,34%

Wynagrodzenie w stosunku do roku 2012 spadło o 3,95%. Wynika to ze spadku zatrudnienia (4 osoby) spowodowanego osiągnięciem wieku emerytalnego przez pracowników.

Pozostałe składniki – narzuty na wynagrodzenia, wydatki związane z zatrudnieniem, podatki i opłaty oraz inne – spadły łącznie o 6,79%. Wśród nich – narzuty – są pochodną wynagrodzeń, a ich dynamika jest proporcjonalna do dynamiki wynagrodzeń, czyli uległa zmniejszeniu. Podatki i opłaty uległy zmianie o wzrost wskaźnika inflacji i zwiększonej wartości majątku (oddanie nowych środków trwałych do użytkowania).

Drugi najważniejszy czynnik kosztowy – materiały i energia oraz usługi obce – wykazują spadek o 7,06%, w stosunku do roku 2012. Spadek ten wynika głównie z mniejszych kosztów zużycia paliwa.

Tabela 4. Porównanie wybranych wskaźników ekonomicznych w latach 2011-2013

Wskaźniki	2011	2012	2013
Wykonane kilometry	1.669.680	1.713.194	1 713 566
Dynamika (w %)	-	102,61%	100,02%
Koszt paliwa	2.331.669	2.746.831	2 521 816
Dynamika (w %)	-	117,81%	91,81%
Koszt paliwa/1 km	1,40	1,60	1,47

Koszt paliwa (olej napędowy, oleje silnikowe, olej przekładniowy, olej boxol, płyny do chłodnic, do spryskiwaczy szyb, smary).

Tabela 4 przedstawia sytuację w zakresie wykonanych kilometrów i kosztów paliwa, jako jednego z najważniejszych składników kosztów – w pozycji „materiały” (86,71%). Można zauważyć, że od roku 2011 liczba wykonywanych kilometrów kształtuje się prawie na jednakowym poziomie, odpowiadającym faktycznym potrzebom mieszkańców.

Większy spadek w 2011 wynikał z dodatkowego ograniczenia kilometrów w związku z remontami i przebudowami dróg. Oznacza to, że w analizowanych latach dokonywano zmian polegających tylko na przesunięciach poszczególnych kursów (czasowo lub na inne linie) pod potrzeby mieszkańców.

Koszt paliwa wzrósł w roku 2012 o 17,81% (cena oleju napęd. wzrosła o 10,75%) i spadł w roku 2013 o 8,92% (cena oleju napęd. spadła o 4,40%). Wzrost tego kosztu w 2012 roku wynika z przyjętych wcześniej norm zużycia paliwa oraz wahań cen paliwa. Mniejszy koszt paliwa w 2013r. w stosunku do 2012 roku wynika z racjonalizacji norm zużycia paliwa, oraz spadku i ustabilizowania się poziomu cen paliwa.

Wynik finansowy z działalności usługowej zakładu za rok 2013 wyniósł 329.834,37zł. Zysk ten zmniejszył istniejące minusowe środki obrotowe z 852.578,75zł (początek roku) do kwoty 522.744,38 zł.

Przychody w stosunku do planu zostały wykonane prawie w 100% (mniej tylko o 0,21%) koszty zaś w 96,33% (mniej o 3,67%). Kosztów nie wykonano w stosunku do planu we wszystkich paragrafach, jednak decydującym składnikiem obniżenia kosztów było mniejsze zużycie materiałów i energii (§ 4210 i 4260).

Tabela 6. Realizacja planu finansowego w poszczególnych paragrafach:

Przychody				
paragraf		plan	wykonanie	wskaźnik wykonania
0830	przychody z usług	4 100 000	4 099 334,66	99,98%
2650	dotacja przedmiotowa	4 660 000	4 590 751,28	98,51%
0920;0970	pozostałe paragrafy	771 448	821 250,99	106,46%
razem		9 531 448	9 511 336,93	99,79%
	Pokrycie amortyzacji	99 542	97 428,51	97,88%
Koszty				
paragraf		plan	wykonanie	wskaźnik wykonania
4010	wynagrodzenie	4 114 827	4 096 189,69	99,55%
4040	wynagrodzenie dodatkowe	314 390	308 907,55	98,26%
4170	wynagrodzenie bezosobowe	16 000	15 460, 00	96,63%
4110; 4120; 4780	narzuty na wynagrodzenia	861 034	848 581,90	98,55%
3020	wydatki nie zalicz do wynagrodzeń	41 000	36 927,51	90,07%
4440	odpis na f-sz socjalny	152 335	136 923,26	89,88%
4210; 4260	zużycie materiałów i energii	3 240 925	2 967 733,08	91,57%
4300	usługi pozostałe	559 000	558 359,08	99,89%
4480; 4500	podatki i opłaty na rzecz j.s.t.	150 260	149 405,00	99,43%
4520;4140	ochrona środowiska , trwały zarząd	9 117	6 128,70	67,22%
3050,4280,4350,4360,4370, 4410,4430,4680,4610	pozostałe	72 560	56 886,79	78,40%
razem		9 531 448	9 181 502,56	96,33%
	amortyzacja	99 542	97 428,51	97,88%

Tabela 5. Wykonanie podstawowych wskaźników ekonomiczno- finansowych w roku 2013		
Lp.	Wyszczególnienie	Wartość
1.	Wpływy ze sprzedaży biletów	3 983 041,37
2.	Wpływy z wynajmu ,reklam	116 293,29
3.	Pozostałe wpływy	821 250,99
4.	Razem wpływy własne	4 920 585,65
5.	Wpływy własne z amortyzacją	5 018 014,16
6.	Dotacja z budżetu	4 590 751,28
7.	Koszty ogółem	9 181 502,56
8.	Koszty z amortyzacją	9 278 931,07
10.	Wsk. pokrycia kosztów wpływami własnymi	53,60%
11.	Zatrudnienie ogółem	95 osób
	w tym: kierowców	61 osób
12.	Ilość przejechanych wozokm	1 713 566
13.	Koszt 1-go wozokm	5,36 zł
14.	Koszt 1-go wozokm z amortyzacją	5,41 zł
16..	Wskaźnik gotowości technicznej	88,23%

3. Podsumowanie

Wymiernym efektem poprawy sytuacji w MPK Łomża jest spadek kosztów w przeliczeniu na liczbę wykonywanych kilometrów. W poniższej tabeli nr 7 porównano MPK w Łomży na tle innych miejskich zakładów komunikacji w regionie. Do porównania wybrano zakłady zlokalizowane w miastach o podobnej liczbie mieszkańców: Siedlce, Suwałki, Ełk i Ostrołękę.

Tabela 7

Miasto	Siedlce	Suwałki	Łomża	Ełk	Ostrołęka
Ludność (os.)	76.495	69.331	63.387	59.370	53.375
Liczba autobusów (szt.)	45	34	41	33	33
Liczba wozokilometrów	2.158.000	1.443.000	1.713.000	1.364.000	1.556.000
Stan zatrudnienia (os.)	142	77	95	brak danych	92
Koszt 1 wozokm (zł)	7,41	7,00	5,41	5,96	6,59

Źródło: Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej – dane za 2013r

Najistotniejszy wskaźnik efektywności w komunikacji – koszt wozokilometra plasuje nas na pierwszym miejscu spośród okolicznych komunikacji, a także bardzo wysoko w skali kraju.

DYREKTOR

 Janusz Franciszek Nowakowski

Analiza finansowa MPK ZB za I półrocze 2014r.

I. Analiza przychodów i kosztów za I półrocze 2014r.

W poniższej tabeli 1. przedstawiono dynamikę przychodów i kosztów ogółem z uwzględnieniem statystycznie wynagrodzenia dodatkowego.

Tabela 1.

Kategoria	I półrocze 2013r.wykonanie	I półrocze 2014r.wykonanie	2014/2013
Przychody	4 880 869	4 831 943	99,00%
Koszty	4 525 834	4 538 986	100,29%
Zysk /strata	355 035	292 902	82,50%

W I półroczu 2014 roku nastąpił spadek przychodów o 1,00%, i wzrost kosztów o 0,29% w stosunku do półrocza 2013 roku.

1. Analiza przychodów MPK Łomża

Tabela 2. Przychody				
§	Treść	Wykonanie I półrocze 2013r.	Wykonanie I półrocze 2014r.	2014/2013
2650	Dotacja :	2 404 980	2 405 000	100,00%
0830	Przychody z usług :	2 152 340	2 046 224	95,07%
	w tym: ze sprzedaży biletów	2 097 059	1 974 970	94,18%
	pozostałe usługi	55 281	71 255	128,90%
0920	Pozostałe odsetki :	1 969	2 768	140,65%
0970	Wpływy z różnych dochodów :	273 740	324 511	118,55%
	w tym :usługi zlecone przez organizatora	79 643	65 040	81,66%
	Amortyzacja	47 840	53 440	111,71%
	Razem	4 880 869	4 831 943	99,00%

W strukturze przychodów (por. tabela nr 2.) główną pozycję zajmuje dotacja, której udział w 2013 roku wynosił 49,27%, a w 2014 roku 49,77%. Drugim głównym składnikiem przychodów jest przychód z usług, których udział w 2013 roku wynosił 44,10%, a w 2014 roku 42,35%. Pozostałe składniki stanowią w roku 2013 6,63 %, w roku 2014 6,77% udziału w przychodach ogółem.

Udziały w przychodach z usług i dotacji razem wzięte wynoszą w 2013 roku 93,37%, a w 2014 roku 92,12% struktury przychodów, różnią się tylko o 1,25%, natomiast w poszczególnych składowych różnice są większe. Pozostałe źródła poza sprzedażowe mają niewielki udział w przychodach, różnią się w analizowanych półroczach tylko o 0,14%.

Podstawowym źródłem przychodów z usług jest sprzedaż biletów. W I półroczu 2014 roku wielkość tej sprzedaży spadła o 5,82%, co wynika głównie ze spadku przewożonych pasażerów o 42.903 osób. Jest to pochodną zarówno coraz mniejszej liczby uczniów, jak również pojawiania się coraz większej liczby samochodów osobowych i istniejącego stanu bezrobocia. Drugim ważnym czynnikiem odpowiedzialnym za spadek sprzedaży biletów jest wprowadzenie od kwietnia 2014 Karty Dużej Rodziny. Wywołała ona spadek sprzedaży w okresie kwiecień – czerwiec o około 9.000 zł.

Dodatkowo należy podkreślić, że relatywnie droższe miesięczne bilety papierowe były wycofywane, a w ich miejsce wprowadzano tańsze miesięczne bilety elektroniczne.

Składnikiem, który posiada niewielki udział w przychodach z usług są pozostałe usługi (reklama, wynajem autobusów, przystanków). W roku 2014 wzrosły one o 28,90% w stosunku do roku 2013. Wystąpił także wzrost przychodów z wpływów różnych o 18,55%.

2. Analiza kosztów MPK Łomża

Wykonanie kosztów w I półroczu 2014 roku jest na poziomie roku 2013 różni się tylko o 0,29%.

Struktura kosztów (por. tabela nr 3 - szczegółowe wykonanie w I półroczach 2013 i 2014 roku) w obydwu analizowanych okresach jest podobna.

Tabela 3. Koszty				
§	Treść	Wykonanie w I półroczu 2013r.	Wykonanie w I półroczu 2014r.	2013/2012
3020	Nagrody i wydatki nie zaliczane do wynagrodzeń:	13 031	22 534	171,54%
3050	Zasądzone renty	690	690	100,00%
4010	Wynagrodz. osobowe pracowników :	1 980 336	1 947 496	98,34%
4040	Dodatkowe wynagr. roczne :	157 195	147 214	93,65%
4110	Składki na ubezpieczenia społeczne :	347 423	341 780	98,38%
4120	Składki na Fundusz pracy :	44 693	42 996	96,20%
4140	Wpłaty na PEFRON:	0		
4170	Wynagrodzenia bezosobowe:	3 823	3 935	102,93%
4210	Zakup materiałów :	1 441 864	1 384 118	96,00%
4260	Zakup energii :	30 706	28 597	93,13%
4280	Zakup usług zdrowotnych	1 752	1 939	110,67%
4300	Zakup usług pozostałych :	231 899	336 305	145,02%
4350	Zakup usług dostępu do sieci Internet:	597	3 295	551,93%
4360	Oplaty z tyt. telefonii komórkowej:	10 249	6 184	60,34%
4370	Oplaty z tyt. telefonii stacjonarnej:	2 256	1 698	75,26%
4410	Podróże służbowe :	2 313	3 988	172,42%
4430	Różne opłaty i składki :	6 551	6 304	96,23%
4440	Odpisy na ZFŚS :	105 154	102 966	97,92%
4480	Podatek od nieruchomości :	62 173	62 439	100,43%
4500	Pozostałe podatki na rzecz jedn. sam.teryt :	12 530	12 646	100,93%
4520	Oplaty na rzecz budż. jedn. samorz. teryt :	3 117	3 117	100,00%
4530	Podatek od towarów i usług :	0,00		
4570	Odsetki od nieter. wpłat z tyt. pod. i opłat :			
4580	Pozostałe odsetki :	0		
4610	Koszty postępowania sądowego	1 648	7 742	469,78%
4670	Odsetki od nieter. wpłat pod. od nieruch.:			
4680	Odsetki od nieterminowych wpłat Vat:			
4740	zakup mat. pap.do sprz. drukarskiego:			
4750	zakup akcesoriów komputerowych:			
4780	Składki na Fundusz Emerytur Pomostowych	17 994	17 563	97,60%
6080	Wydatki na zakupy inwestycyjne z.b. :			
1000	Straty nadzwyczajne:			
4720	Amortyzacja	47 840	53 440	111,71%
Razem		4 525 834	4 538 986	100,29%

Głównym składnikiem w 2014r. są wynagrodzenia (46,24%) plus narzuty na wynagrodzenia (8,86%) - łącznie 55,10%, następnie materiały i energia oraz usługi obce (38,78%), wydatki związane z zatrudnieniem (2,82%) oraz pozostałe, w tym podatki i opłaty (3,30%).

Wynagrodzenie jest ściśle związane z liczbą zatrudnionych pracowników. W I półroczu 2014 roku zatrudnienie zostało zmniejszone o 2 osoby (średnio) w porównaniu do poprzedniego okresu. Pozwoliło to na zmniejszenie kosztów wynagrodzenia o 1,07%.

Drugi najważniejszy czynnik kosztowy – materiały i energia oraz usługi obce wykazują niewielki wzrost o 0,83%, w stosunku do 2013 roku. Wzrost ten wynika ze wzrostu kosztów usług pozostałych.

Tabela 4. Porównanie wybranych wskaźników ekonomicznych w I półroczach 2012-2014

Wskaźniki	2012	2013	2014
Wykonane kilometry	903 715	877 531	865 566
Dynamika (w %)	-	97,10%	98,64%
Koszt paliwa	1 478 691	1 314 398	1 218 148
Dynamika (w %)	-	88,89%	92,68%
Koszt paliwa/1 km	1,64	1,50	1,41

Koszt paliwa (olej napędowy, oleje silnikowe, olej przekładniowy, olej boxol, płyny do chłodziń, do spryskiwaczy szyb, smary)

Tabela 4 przedstawia sytuację w zakresie wykonanych kilometrów i kosztów paliwa, jako jednego z najważniejszych składników kosztów – w pozycji „materiały” (88,00%). Można zauważyć, że liczba wykonywanych kilometrów w poszczególnych półroczach pokazują tendencję spadkową – odpowiednio o 2,9% w 2013r. i 1,36% w 2014r. Wynika to głównie z racjonalizowania tras przejazdów.

Tabela 5. Wykonanie podstawowych wskaźników ekonomiczno- finansowych w I półroczu 2013		
Lp.	Wyszczególnienie	Wartość
1.	Wpływy ze sprzedaży biletów	1 974 970
2.	Wpływy z wynajmu, reklam	71 255
3.	Pozostałe wpływy	327 279
4.	Razem wpływy własne	2 373 5604
5.	Wpływy własne z amortyzacją	2 426 944
6.	Dotacja z budżetu	2 405 000
7.	Koszty ogółem	4 307 601
8.	Koszty z amortyzacją	4 361 041
10.	Wsk. pokrycia kosztów wpływami własnymi	55,10%
11.	Zatrudnienie ogółem w tym: kierowców 56 osób	94 osoby
12.	Ilość przejechanych wozokm	865 566
13.	Koszt 1-go wozokm	4,98zł
14.	Koszt 1-go wozokm z amortyzacją	5,04zł
16..	Wskaźnik gotowości technicznej	91%

Koszt paliwa zmniejszył się w roku 2013 o 11,11% (cena oleju nap. spadła o 4,48%) i w roku 2014 o 7,32% (cena oleju nap. spadła o 3,52%). Mniejszy koszt zużycia paliwa wynika ze spadku ceny oleju napędowego oraz racjonalnej gospodarki paliwowej.

Pozostałe składniki – narzuty na wynagrodzenia, wydatki związane z zatrudnieniem (oszczędność paliwa, usługi zdrowotne, środki czystości, odzież robocza – wynikająca z ZUZP), podatki i opłaty oraz inne – spadły łącznie do roku 2013 o 0,24%.

Realizacja planu finansowego w poszczególnych paragrafach w zł.

Tabela 6. Przychody				
paragraf		plan	wykonanie	wskaźnik wykonania
0830	przychody z usług	4 125 256	2 046 224	49,60%
2650	dotacja przedmiotowa	4 810 000	2 405 000	50,00 %
0920;0970	pozostałe paragrafy	584 744	327 278	55,97%
	Pokrycie amortyzacji	100 000	53 440	53,44%
	Razem	9 620 000	4 831 943	50,23%
Koszty				
paragraf		plan	wykonanie	wskaźnik wykonania
4010	wynagrodzenie	4 099 395	1 947 496	47,51%
4040	wynagrodzenie dodatkowe	320 866		
4170	wynagrodzenie bezosobowe	10 000	3 935	39,35%
4110; 4120; 4780	narzuty na wynagrodzenia	873 487	371 608	42,54%
3020	wydatki nie zalicz do wynagrodzeń	39 500	22 534	57,05%
4440	odpis na f-sz socjalny	139 476	102 966	73,82%
4210; 4260	zużycie materiałów i energii	3 326 366	1 412 714	42,47%
4300	usługi pozostałe	494 300	336 305	68,03%
4480; 4500	podatki i opłaty na rzecz j.s.t.	150 750	75 085	49,81%
4520;4140	ochrona środowiska ,trwały zarząd	6 317	3 117	49,34%
3050,4280,4350,4360,4370, 4410,4430,4580,4610	Pozostałe	59 543	31 841	53,44%
	Amortyzacja	100 000	53 440	53,44%
	Razem	9 620 000	4361 041	45,33%

W I półroczu 2014 r. wystąpiła nadwyżka przychodów nad kosztami w wysokości 470.902 zł (brutto). Po uwzględnieniu (statystycznie) kosztów dodatkowego wynagrodzenia rocznego wraz z narzutami na to wynagrodzenie w wysokości 178.000 zł oraz mniejszych wpływów ze sprzedaży biletów w II półroczu, w miesiącach lipiec, sierpień i grudzień, a także możliwego wzrostu cen paliwa, przewidujemy wynik finansowy na koniec roku na poziomie dodatnim (niewielki zysk). Ze względu na minusowy stan środków obrotowych na początek roku 2014 (- 522.744 zł) osiągnięcie choć minimalnego zysku jest jedynym sposobem na poprawę sytuacji finansowej.

Przychody w stosunku do planu wykonano w 50,23%, koszty zaś w 45,33%. Mniejsze wykonanie kosztów o 4,67% do planu wynika głównie z § 4210 zużycie materiałów i energii, które zostało spowodowane przez: spadek cen paliwa w porównaniu do I półrocza 2013 roku o 3,52%, oszczędną gospodarkę paliwową, oraz przesunięcie większości wydatków eksploatacyjnych na II półrocze (przeeglądy, wymiany oleju, filtrów, opon itp.).

3. Podsumowanie

Zmniejszenie przychodów wynika głównie ze spadku liczby uczniów dojeżdżających do szkół (m.in. z uwagi na niż demograficzny) oraz z rosnącej liczby osób podróżujących prywatnymi samochodami. Wprowadzone dodatkowe zniżki dla pasażerów (np. Karta Dużej Rodziny), przyczyniły się także do spadku przychodów. Wzrost wpływów z pozostałych usług i różnych dochodów tylko w części pokrył utracone przychody z tytułu zmniejszenia ilości i wartości sprzedanych biletów.

Niestety oszczędności w kosztach w formule zakładu budżetowego powodują zmniejszenie dotacji (która stanowi maksymalnie 50% kosztów), czyli zmniejszenie przychodów ogółem, co z kolei pogarsza wynik finansowy.

DYREKTOR

Janusz Franciszek Nowakowski

