


WGK.7243.11.2015.BK

Rada Miejska Łomży

Prezydent Miasta Łomża przedkłada na wniosek Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Zakład Budżetowy w Łomży, informację o funkcjonowaniu Przedsiębiorstwa wraz z analizą finansową za 2014 r. i 4 m-ce 2015 r., pod obrady najbliższej sesji Rady Miejskiej, zgodnie z planem pracy Rady na 2015 r.

z up. PREZYDENTA MIASTA

mgr Andrzej Zdzisław Garlicki
ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA

Akceptował: Andrzej Karwowski – Naczelnik – Wydział Gospodarki Komunalnej – tel. 86 215 67 84

Opracował/sprawę prowadzi: Bogusław Kondratowicz – inspektor – WGK – tel. 86 215 67 87

Łomża, 03.06.2015 r.

L. 012./291/2015

**Prezydent
Miasta Łomży**

Wniosek

W załączeniu przedstawiam informacje o funkcjonowaniu Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Zakład Budżetowy w Łomży i analizę finansową MPK za 2014r. i 4 miesiące 2015r. celem przedłożenia pod obrady najbliższej sesji Rady Miejskiej zgodnie z planem pracy Rady na 2015r.

DYREKTOR

Janusz Franciszek Nowakowski

INFORMACJA

*o funkcjonowaniu
komunikacji miejskiej w Łomży*



czerwiec 2015 r.

I N F O R M A C J A

o funkcjonowaniu komunikacji miejskiej w Łomży

czerwiec 2015

Komunikacja miejska funkcjonuje na łomżyńskim rynku od 1969 roku w różnych formach organizacyjnych (obecnie zakład budżetowy) towarzysząc i ułatwiając życie mieszkańcom miasta i sąsiednich gmin. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji ZB to jednostka organizacyjna Miasta Łomża powołana w celu zaspokojenia potrzeb społeczności lokalnej w zakresie transportu zbiorowego. Naszymi pasażerami są głównie ludzie starsi oraz dzieci i młodzież ucząca się w szkołach. Większość z nich korzysta ze zniżek oraz ulg ustawowych i przyznanych przez Radę Miejską w Łomży.

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 przewozu osób niepełnosprawnych, spełniające najwyższe normy w zakresie czystości spalin przewidziane dla tej klasy pojazdów. Posiadamy również 3 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.

MPK obsługuje 16 linii autobusowych, w tym 7 linii wybiegających poza granice miasta, obejmując teren gmin: Łomża, Piątница, Nowogród, Zbójna, 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 oraz większe możliwości rozwoju gmin poprzez zapewnienie regularnego połączenia pasażerskiego z Łomżą.

Aktualnie łączna długość linii autobusowych wynosi 168 km a długość tras 103 km. Z prowadzonych przez nas statystyk wynika, że w 2014 roku autobusy MPK przewiozły ok. 2,7 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. Znaczną 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 ok. 30% (w roku szkolnym) do ok. 50% (w okresie wakacyjnym). Pełna liczba przewożonych osób może więc być o ok. 1 mln wyższa.

W układzie komunikacji autobusowej obsługiwanej przez MPK usytuowano 172 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 dwóch latach 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, przesunięcia kadrowe pozwalające na efektywniejsze wykorzystanie pracowników (odejścia na emeryturę, pracownicy niewykorzystani np. dozorca 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,
- wprowadzenie 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 maja 2015 r. zatrudnienie w MPK wyniosło 95 osób z tego kierowców jest 58. Udział zatrudnienia kierowców w strukturze pracowników wynosi więc ok. 61% 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.

Zatrudnienie MPK od 1992 r.

1992	2000	2002	2004	2005	2006	2007	2008/2009	2010	2011/2012	2013/2014	2015
198	140	133	130	125	119	114	108	107	104	94	95

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 01.01.	1999 01.03.	2000 01.02.	2001 01.02.	2002 01.02.	2004 01.02.	2006 01.02.	2008 01.03.	2010 01.02.	2011 10.11.	01.05.2012 papier /elektron	2013 2014 2015
Rodzaj biletu	(w zł)											
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 wieloprzejazd.	5	6	7	8	9,60	10,20	11,40	12	12,60	12	14	bz

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: uruchomienie trasy do Zbójnej, nowe trasy nowowytwarzanymi ulicami: Akademicka i Browarna,
- poprawa komfortu pasażerom – zwiększenie ilości przystanków z zadaszonymi wiatami
- wprowadzenie nowych rodzajów biletów w tym biletów przez telefon, internet,
- integracja biletu elektronicznego z legitymacją studencką (PWSiIP),
- racjonalizacja ulg: ograniczenie ulg mieszkańcom gmin ościennych,
- przeszkolenie wszystkich kierowców z zasad udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej (we współpracy z GR "Nadzieja"),
- szybkie reagowanie na skargi i wnioski mieszkańców.

Inne działania promujące komunikację miejską:

1. Poprawa wizerunku i opinii nt. MPK
 - poprawa kultury zachowania kierowców (wobec pasażerów i innych kierowców) oraz 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 specjalnych w tym bezpłatnych: plażowej, muzealnej, cmentarnej, wigilijnej.
4. Nawiązanie współpracy ze szkołami i przedszkolami w zakresie przewozu uczniów z zastosowaniem cen z upustami.
5. Wprowadzenie programu „Empek – rabat” oferującego zniżki wszystkim posiadaczom biletów miesięcznych w firmach będących uczestnikami projektu.
6. Wprowadzenie programu „patronackiego” naszych autobusów i autobusów tematycznych – mamy już „Piąteczkę” – autobus tematyczny Publicznego Przedszkola Nr 5, autobus wykorzystywany przez MOSiR, PWSiP czy Fundację „Ty i Ja”.
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 i WORD 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. Organizacja konkursów (plastycznych, fotograficznych) o tematyce komunikacyjnej.
12. Zorganizowanie pierwszego w Polsce koncertu Filharmonii w autobusie komunikacji miejskiej.
13. Udział MPK poprzez transport i reklamę w różnych akcjach społecznościowych np. „Dzień bez papierosa” oraz imprez kulturalnych organizowanych przez jednostki miejskie.
14. Organizowanie happeningów i akcji okolicznościowych w autobusach w tym we współpracy z innymi organizacjami np.: kołędowanie w autobusie, wręczanie drobnych upominków pasażerom (lizaki czy „firmowe” pierniki - serduszka na Walentynki, kwiaty dla pań 8 marca i.tp.).
15. Emisja okolicznościowych biletów elektronicznych.
16. Pokazy i testy najnowszych na rynku europejskim modeli autobusów w tym hybrydowych i elektrycznych.
17. Promocja ponadlokalna:
 - a) 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. oraz prezentacja Miasta Łomży i MPK na forum ogólnokrajowym,
 - b) udział MPK w teledysku Happy Łomża,
 - c) jako pierwsi w Polsce uruchomiliśmy internetowy przekaz z mobilnej kamery zainstalowanej w jednym z naszych autobusów. W trakcie jazdy przekazywany jest obraz z łomżyńskich ulic. Było to na tyle sensacyjne wydarzenie, że zaprezentowane zostało w jednym z wydań „Teleexpressu”. Kamerkę wykorzystujemy również do transmisji różnych wydarzeń – np. Night Power czy dni otwarte. Wielu klientów zainteresowanych jest jej używaniem w trakcie wynajmów autobusów, przy imprezach masowych czy ślubach.

Plany na przyszłość i potrzeby inwestycyjne

Działania wymagające wsparcia władz Miasta:

- pilne uregulowanie zasad funkcjonowania komunikacji miejskiej na terenie gmin ościennych w tym współfinansowania komunikacji miejskiej przez gminy ościenne
- racjonalizacja ulg i uprawnień do przejazdów
- modyfikacja cennika biletowego uwzględniająca zmieniające się warunki (w tym w zakresie współpracy z gminami ościennymi)
- 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, wprowadzenie wzbudzonej przez autobusy sygnalizacji świetlnej)
- dalsza koordynacja wszystkich inwestycji miejskich w zakresie infrastruktury transportowej w tym projektowanie odpowiednich promieni skrętu na skrzyżowaniach, zasad obowiązkowych zatok autobusowych przy każdym zjeździe ze skrzyżowania, ograniczenia kolizji ścieżek rowerowych z przystankami
- uwzględnianie wymogów niepełnosprawnych pasażerów na każdym etapie podróży (szczególnie odpowiednie projektowanie zatok autobusowych)
- 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 komunikacja miejską) obejmującej usługi miejskie publiczne (np. opłaty za basen, parkowanie w strefie płatnego postoj), połączenie karty miejskiej z legitymacją studencką i uczniowską
- preferowanie komunikacji miejskiej jako transportu chroniącego środowisko i zmniejszającego korki na drogach. Zachętą do pozostawienia samochodu mogą być np. dopłaty z zakładów pracy i instytucji do biletów miesięcznych dla swych pracowników (realizowany z powodu braku miejsc parkingowych przykład OSM Piątek może być wzorem np. dla Urzędu Miejskiego w Łomży i innych)
- wraz z realizowaną polityką transportową miasta potrzebna jest dalsza rozbudowana działalność informacyjno – edukacyjna na rzecz lokalnej społeczności. Istotne jest by społeczeństwo utożsamiało się z działaniami w zakresie komunikacji autobusowej i czuło się współodpowiedzialne za jej funkcjonowanie
- potrzebne są dalsze, bardziej rozbudowane badania marketingowe wśród jak największej grupy mieszkańców; Opracowanie bardziej szczegółowych kwestionariuszy ankiet i regularne ich powtarzanie pozwoli oceniać rzeczywiste potrzeby pasażerów. Dostosowywanie się do oczekiwań klientów to nie tylko podniesienie jakości, ale również podniesienie efektywności wszystkich działań MPK ZB.
- przygotowanie wniosku o unijne dofinansowanie zakupów autobusów w nowym okresie programowania (najstarsze autobusy Volvo mają po 15 lat i trzeba je albo wycofać z użytkowania albo wyremontować)
- wyposażenie autobusów w platformy do przewożenia rowerów lub wyznaczenie miejsc na rowery wewnątrz autobusów - takie inicjatywy praktykowane już w innych miastach mają na celu pozyskanie nowych klientów, którzy z miejsca zamieszkania do przystanku muszą pokonać większe odległości.
- **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 pilne !
- ustawienie kolejnych wiat na przystankach autobusowych
- rozszerzenie oferty pozatransportowej na przystankach - np. na wzór dworców tzw. punkty przesiadkowe rozbudować o punkty dodatkowych usług (np. gastronomiczne, handlowe, informacji turystycznej, czy zabaw dla dzieci itp.)
- rozwój systemów informacyjnych pasażerów w tym np. dynamicznej lokalizacji autobusów na poszczególnych przystankach, zapewnienie dostępu WiFi, udostępnienie danych z tych systemów w otwartych protokołach do wykorzystania w aplikacjach mobilnych - z informatyzowanie przystanków pozwoli rozszerzyć ofertę do pasażera o informacje nie tylko związane z podróżą, taryfami, ale również o oferty handlowe czy wydarzenia kulturalne przy równoczesnym zachowaniu wysokiej estetyki
- dalszy rozwój systemów bezpieczeństwa, monitorowania pojazdów i przystanków, odpowiedniego ich oświetlenia
- zakup dwóch małych używanych autobusów (przetestowanie przydatności małych autobusów w warunkach łomżyńskich przed ewentualnym zakupem unijnym autobusów tym razem mniejszych)
- zakupy inwestycyjne: sprzęt i urządzenia na potrzeby warsztatu, klimatyzacja pomieszczeń biurowych, podniesienie standardu obsługi klienta

Planowane niektóre nowe działania we współpracy z różnymi instytucjami:

- powrót do koncepcji współpracy z MZK sp. z o.o. Ostrołęka w zakresie ewentualnego uruchomienia połączenia komunikacji miejskiej między Łomżą i Ostrołęką
- przygotowanie programu ścieżek edukacyjnych z wykorzystaniem komunikacji miejskiej
- przygotowanie linii autobusowej historycznej z wykorzystaniem przystanków
- umożliwiającej poznanie historii Łomży (w ramach obchodów 600-lecia Łomży)

W załączeniu analiza finansowa MPK za 2014 rok i 4 miesiące 2015 roku.

DYREKTOR

Janusz Franciszek Nowakowski

Analiza finansowa MPK ZB za 2014r.

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	2014 wykonanie	2014/2013
Przychód	9 819 093	9 608 765	9 957 373	103,63%
Koszty	9 835 891	9 278 931	9 636 894	103,86%
Zysk /strata	-16 798	329 834	320 479	97,16%

W latach 2013 -2014 nastąpił wzrost przychodów o 3.63% i kosztów o 3.86%.

1. Analiza przychodów

Tabela 2. Przychody				
§	Treść	Wykonanie w 2013r.	Wykonanie w 2014r.	2014/2013
2650	Dotacja :	4 590 751,28	4 660 000,00	101,51%
0830	Przychody z usług :	4 099 334,66	4 071 035,64	99,31%
	w tym: ze sprzedaży biletów:	3 983 041,37	3 863 556,38	97,00%
	miejskie	2 668 478,38	2 634 687,19	98,73%
	zamięjskie	1 314 562,99	1 228 869,19	93,48%
	w tym: pozostałe usługi	116 293,29	207 479,26	178,41%
0920	Pozostałe odsetki :	4 433,72	4 802,88	108,33%
0970	Wpływy z różnych dochodów :	816 817,27	1 117 111,68	136,76%
	Amortyzacja	97 428,51	104 423,28	107,18%
	Razem	9 608 765,44	9.957.373,48	103,63%

W strukturze przychodów (por. tabela nr 2.) główną pozycję zajmuje dotacja, której udział w 2013 roku wynosił 47,78%, a w 2014 roku 46,80%. Drugim głównym składnikiem przychodów jest przychód z usług, których udział w 2013 roku wynosił 42,66%, a w 2014 roku – 40,88%. Pozostałe składniki stanowią w roku 2013 – 9,56%, w roku 2014 – 12,32% udziału w przychodach ogółem. Udziały w przychodach z usług i dotacji razem wzięte wynoszą w 2013 roku 90,44%, a w 2014 roku 87,68% struktury przychodów, różnią się o 2,76%, wynika to ze spadku przychodów ze sprzedaży biletów a wzrostem pozostałych przychodów. Pozostałe źródła poza sprzedażowe różnią się w analizowanych latach też o 2,76%.

Podstawowym źródłem przychodów z usług jest sprzedaż biletów. W 2014 roku spadła ona o 3,00%, wynikało to ze spadku sprzedaży biletów miejskich o 1,27% i zamięjskich o 6,52%. W tym samym czasie nastąpił spadek w przewozie pasażerów nie posiadających prawa do bezpłatnych przejazdów o 55.921 osób. Głównym powodem jest spadek wielkości populacji osób

w wieku szkolnym, a wzrost populacji osób w wieku po 70 roku życia. Duży wpływ na wielkość sprzedaży ma zwiększenie zakresu ulg (w tym KDR).

Składnikiem, który posiada niewielki udział w przychodach z usług są pozostałe usługi (reklama, wynajem autobusów, przystanków i usługi warsztatu). W roku 2014 nastąpił znaczny wzrost tych usług - o 78,41% w stosunku do roku 2013. Znacząco wzrosły także przychody poza sprzedażowe (wpływy z odszkodowań) o 36,78%. Udział biletów miejskich w sprzedaży ogółem w 2013 roku 67,00%, a w 2014 roku 68,19%. Udział sprzedaży zamiejskiej w 2013 roku wynosił 33,00%, a w 2014 roku 30,19%.

2. Analiza kosztów

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

Tabela 3. Koszty				
§	Treść	Wykonanie w 2013r.	Wykonanie w 2014r.	2014/2013
3020	Nagrody i wydatki nie zaliczane do wynagrodzeń:	36 927,51	51 489,68	139,43%
3050	Zasądzone renty	1 380,00	1 380,00	100,00%
4010	Wynagrodz. osobowe pracowników :	4 096 189,69	4 067 051,14	99,295
4040	Dodatkowe wynagr. roczne :	308 907,55	301 151,07	97,49%
4110	Składki na ubezpieczenia społeczne :	718 877,74	719 349,90	100,07%
4120	Składki na Fundusz pracy :	92 087,92	91 474,12	99,33%
4140	Wpłaty na PEFRON:			
4170	Wynagrodzenia bezosobowe:	15 460,00	13 935,00	90,14%
4210	Zakup materiałów :	2 908 330,46	2 776 801,53	95,48%
4260	Zakup energii :	59 402,62	55 356,40	93,19%
4280	Zakup usług zdrowotnych	2 715,30	3 461,30	127,47%
4300	Zakup usług pozostałych :	558 359,08	1 045 645,91	187,27%
4350	Zakup usług dostępu do sieci Internet:	4 389,86	6 129,98	139,64%
4360	Oplaty z tyt. telefonii komórkowej:	17 121,25	12 502,16	73,02%
4370	Oplaty z tyt. telefonii stacjonarnej:	4 153,75	3 237,84	77,95%
4410	Podróże służbowe :	8 431,87	6 447,99	76,47%
4430	Różne opłaty i składki :	8 876,28	8 981,39	101,18%
4440	Odpisy na ZFŚS :	136 923 26	134 735,41	98,40%
4480	Podatek od nieruchomości :	124 345,00	124 877,00	100,43%
4500	Pozostałe podatki na rzecz jedn. sam.teryt :	25 060,00	25 209,00	100,59%
4520	Oplaty na rzecz budż. jedn. samorz. teryt :	6 128,70	6 095,70	99,46%
4570	Odsetki od nieter. wpłat z tyt. pod. i opłat :			
4580	Pozostałe odsetki :			
4610	Koszty postępowania sądowego	9 782,00	7 741,83	79,14%
4670	Odsetki od nieter. wpłat pod. od nieruch.:			
4680	Odsetki od nieterminowych wpłat Vat:	36,48		
4780	Składki na Fundusz Emerytur Pomostowych	37 616,24	37 204,52	98,91%
6080	Wydatki na zakupy inwestycyjne z.b. :		32 212,00	
1000	Straty nadzwyczajne:			
4720	Amortyzacja	97 428,51	104.423,28	107,18%
	Razem	9 278 931,07	9.636.894,15	103,86%

Głównym składnikiem w 2014r. są: wynagrodzenia (45,47%), plus narzuty na wynagrodzenia (8,80%) - łącznie 54,27%, następnie materiały i energia oraz usługi obce (40,50%), wydatki związane z zatrudnieniem (1,95%) oraz pozostałe, w tym podatki i opłaty (3,28%).

Wykonanie kosztów za 2014r. w większości składników jest mniejsze lub niewiele większe w porównaniu do 2013r. Znaczące różnice w analizowanych latach wystąpiły głównie w dwóch rodzajach kosztów - zakupu materiałów i usług pozostałych. W kosztach zakupu materiałów nastąpił spadek o 4,54% w porównaniu do poprzedniego roku i wynika on z tytułu obniżki ceny paliwa średnio o 0,25 zł za 1 litr, natomiast wzrost o 87,27% wystąpił w pozycji zakupu usług pozostałych i wynika głównie ze wzrostu kosztów szkód powypadkowych oraz przeglądów i napraw autobusów w serwisach.

Tabela 4. Porównanie wybranych wskaźników ekonomicznych w latach 2012-2014

Wskaźniki	2012	2013	2014
Wykonane kilometry	1.713,194	1.713.566	1.697.995
Dynamika (w %)	-	100,02%	99,09%
Koszt paliwa	2.746.831	2.521.816	2.342.515
Dynamika (w %)	-	91,81%	92,89%
Koszt paliwa/1 km	1,60	1,47	1,38
Środki obrotowe	-852 578,75	-522 744,38	-202 265,05

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

Tabela 4 przedstawia sytuację w zakresie wykonanych kilometrów i kosztów paliwa, jako jednego z najważniejszych składników kosztów – w pozycji „materiały” (84,36%). Można zauważyć, że od roku 2012 liczba wykonywanych kilometrów kształtuje się prawie na jednakowym poziomie, z niewielkim spadkiem w 2014r. Koszt paliwa spadł w roku 2013 o 8,92% i w roku 2014 o 7,11% . Mniejszy koszt paliwa w latach 2013, 2014 r. w stosunku do 2012 roku wynika z racjonalizacji norm zużycia paliwa oraz spadku cen paliwa.

Wynik finansowy z działalności usługowej zakładu zamknął się zyskiem w wysokości 320.479,33 zł. Wynik ten zmniejszył istniejące minusowe środki obrotowe, które wynosiły (-) 522.744,38zł na początek roku do kwoty (-) 202.265,05 zł. Pozytywnym elementem osiągniętego wyniku jest wskaźnik pokrycia kosztów wpływami własnymi, który za 2014r. wynosi 54,48% (dla porównania – w roku 2013 wskaźnik ten wynosił 53,60%).

W przychodach wykonanie jest większe o 3,3% w stosunku do planu. Wynika to z osiągnięcia większych przychodów z tytułu reklam, wynajmu, usług warsztatu i pozostałych przychodów tj. wpływów od ubezpieczycieli ze szkód powypadkowych. Koszty wykonano zgodnie z planem. Sprzyjającym czynnikiem w wykonaniu kosztów prawie w 100% do planu było obniżenie i ustabilizowanie się poziomu cen paliwa.

Tabela 5. Realizacja planu finansowego w poszczególnych paragrafach:

Przychody				
paragraf		plan	wykonanie	wskaźnik wykonania
0830	przychody z usług	3 994 916,00	4 071 035,64	101,91%
2650	dotacja przedmiotowa	4 660 000,00	4 660 000,00	100,00%
0920;0970	pozostałe paragrafy	883 160,00	1 121 914,56	127,03%
razem		9 538 076,00	9 852 950,20	103,30%
	Pokrycie amortyzacji	104 773,00	104 423,28	99,67%
Koszty				
paragraf		plan	wykonanie	wskaźnik wykonania
4010	wynagrodzenie	4 067 100,00	4 067 051,14	100,00%
4040	wynagrodzenie dodatkowe	301 200,00	301 151,07	99,98%
4170	wynagrodzenie bezosobowe	14 000,00	13 935,00	99,54%
4110; 4120; 4780	narzuty na wynagrodzenia	848 300,00	848 028,54	99,97%
3020	wydatki nie zalicz do wynagrodzeń	51 500,00	51 489,68	99,98%
4440	odpis na f-sz socjalny	135 000,00	134 735,41	99,80%
4210; 4260	zużycie materiałów i energii	2 832 400,00	2 832 157,93	99,99%
4300	usługi pozostałe	1 046 000,00	1 045 645,91	99,97%
4480; 4500	podatki i opłaty na rzecz j.s.t.	150 196,00	150 086,00	99,93%
4520;4140	ochrona środowiska , trwałe zarząd	6 100,00	6 095 70	99,93%
3050.4280.4350.4360.4370. 4410.4430.4680.4610. 6080	pozostałe	86 280,00	82 094,49	95,15%
razem		9 538 076,00	9 532 470,87	99,94%
	amortyzacja	104 773,00	104 423,28	99,67%

Tabela 6. Wykonanie podstawowych wskaźników ekonomiczno- finansowych w roku 2014		
Lp.	Wyszczególnienie	Wartość
1.	Wpływy ze sprzedaży biletów	3 863 556,38
2.	Wpływy z wynajmu ,reklam, usług warsztatu	207 479,26
3.	Pozostałe wpływy	1 121 914,56
4.	Razem wpływy własne	5 192 950,02
5.	Wpływy własne z amortyzacją	5 297 373,48
6.	Dotacja z budżetu	4 660 000,00
7.	Koszty ogółem	9 532 470,87
8.	Koszty z amortyzacją	9 636 894,15
9.	Wsk. pokrycia kosztów wpływami własnymi	54,48%
10.	Zatrudnienie ogółem	94 osoby
	w tym: kierowców	56 osób
11.	Średnia płaca miesięczna	3 605 zł
12.	Ilość przejechanych wozokm	1 697 995
13.	Koszt 1-go wozokm	5,61 zł
14.	Koszt 1-go wozokm z amortyzacją	5,67 zł
16..	Wskaźnik gotowości technicznej	91%

3. Podsumowanie

MPK od dawna borykało się z problemem braku płynności finansowej, a osiągnięty zysk łącznie za okres dwóch ostatnich lat w wysokości 650.313,70 zł znacznie poprawił sytuację finansową. Minusowe środki obrotowe z kwoty 852.578,75 zł uległy zmniejszeniu do kwoty 202.265,05 zł. Wypracowanie tak dużego zysku było możliwe dzięki wyraźnemu spadkowi sumy kosztów. Co ważne, spadek kosztów wynikał z podjęcia zmian o charakterze długotrwałym, tzn. bardziej racjonalnej gospodarki paliwowej, redukcji zatrudnienia a także spadku i ustabilizowania się cen paliwa. W tym samym czasie nastąpił spadek wysokości sprzedaży z biletów (wpływ KDR i innych ulg) i liczby pasażerów. Spadek ten w większości zrekomensowały przychody z pozostałych usług.

Informacja z wykonania przychodów i kosztów za okres I – IV 2015r

Wykonanie podstawowych wskaźników ekonomiczno- finansowych za I - IV 2015r.		
Lp.	Wyszczególnienie	Wartość
1.	Wpływy ze sprzedaży biletów	1 371 718,52
2.	Wpływy z wynajmu , reklam i pozostałych usług	61 553,28
3.	Pozostałe przychody	171 762,68
4.	Razem wpływy własne	1 605 034,58
5.	Wpływy własne z amortyzacją	1 638 925,82
6.	Dotacja z budżetu	1 591 000,00
7.	Koszty ogółem	2 873 7 84,22
8.	Koszty z amortyzacją	2 907 675,46
9.	Wskaźnik pokrycia kosztów wpływami własnymi	55,85%
10.	Zatrudnienie ogółem	95 osób
	w tym: kierowców	58 osób
11.	Średnia płaca miesięczna	3.384,00
12.	Ilość przejechanych wozokm	588 295
13.	Koszt 1-go wozokm	4,88 zł
14.	Koszt 1-go wozokm z amortyzacją	4,94 zł
15.	Wskaźnik gotowości technicznej	91%

Wynik finansowy z działalności usługowej zakładu za 4 m-ce zamknął się zyskiem w wysokości 322.250,36 zł – podobnie do roku poprzedniego. Po uwzględnieniu statystycznie kosztów (które będą dopiero zaksięgowane na koniec roku) dodatkowego wynagrodzenia rocznego wraz z pochodnymi na to wynagrodzenie i kosztów funduszu świadczeń socjalnych proporcjonalnie do wykonanych miesięcy wynik finansowy – zysk wyniesie około 200.000 zł. Istotnym czynnikiem wpływającym na poziom kosztów w komunikacji miejskiej jest gospodarka paliwowa (średnio miesięczne zużycie oleju napędowego wynosi 48.000 l). Każda zniżka lub wyżka cen paliwa przekłada się bezpośrednio na wynik finansowy. Duży wpływ na wynik finansowy ma również nierównomierność przychodów w ciągu roku. Dużo mniejsze wpływy ze sprzedaży biletów w okresie wakacyjnym pogorszą wynik finansowy w najbliższych miesiącach.