

Łomża dnia 11.04.2018 r

WGK.7243.7.2018.BK

Rada Miejska Łomży

Zgodnie z porządkiem obrad kwietniowej sesji Rady Miejskiej Łomży, Prezydent Miasta Łomża przedkłada w załączeniu analizę funkcjonowania Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Zakład Budżetowy w Łomży za 2017 r i 3 m-ce 2018 r. Na przedstawioną analizę składają się ogólne informacje o funkcjonowaniu MPK ZB w Łomży w w/w okresie wraz z analizą finansową.

Załączników: szt. 2

z up. PREZYDENTA MIASTA  
  
mgr Andrzej Z. Piastow-Garlicki  
ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA

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

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



# **I N F O R M A C J A**

**o funkcjonowaniu**

**Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji**

**Zakład Budżetowy**

**w Łomży**



**Kwiecień 2018r.**

# I N F O R M A C J A

## o funkcjonowaniu Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji ZB w Łomży kwiecień 2018

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Zakład Budżetowy w Łomży 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 jako 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, wynajmu miejsc parkingowych i wynajmu autobusów. Jednak uwarunkowania prawne oraz ograniczenia organizacyjne zakładu budżetowego nie pozwalają w pełnym zakresie wykorzystać naszego potencjału.

Do dodatkowych obowiązków MPK 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, itp.

Swoje zadania wykonujemy wykorzystując niskopodłogowe autobusy marek Volvo (15 szt.) i Scania (22 szt.), wyposażone w monitoring rejestrujący sytuację wewnątrz i na zewnątrz autobusu w trakcie jazdy. MPK obsługuje 15 linii autobusowych, w tym 6 linii wybiegających poza granice miasta, obejmując teren gmin: Łomża, Piątnica, Nowogród, Wizna, Zbójna. Miasto Łomża posiada z tymi gminami porozumienie międzygminne dotyczące realizacji zadań z zakresu zbiorowego transportu publicznego. Transport zbiorowy finansowany jest z wpływów z biletów oraz dotacji z budżetu Miasta. Gminy ościenne generalnie nie dotują komunikacji, dlatego też jeśli wpływy z biletów na terenie gmin nie pokrywają kosztów likwidujemy kursy o znikomym napełnieniu.

Aktualnie łączna długość linii autobusowych wynosi 168 km a długość tras 103 km. W ciągu roku autobusy MPK przewożą ok. 3,6 mln osób przejeżdżając ok. 1,8 mln wozokm. Pasażerów, którzy płacą za bilety było w 2017r. około 2,6 mln. Pozostałe osoby korzystały z przejazdów bezpłatnych, na podstawie ulg ustawowych bądź przyznanych przez Radę Miasta. Od 1 listopada 2017r. została wprowadzona nowa ulga dla posiadaczy Kart Seniora, która cieszy się bardzo dużym zainteresowaniem mieszkańców Łomży – korzysta z niej już ponad 3,5 tys. osób i liczba ta wciąż się zwiększa.

Od kilku lat intensywnie staramy się przekonać mieszkańców Łomży i okolic do korzystania z komunikacji miejskiej wprowadzając różne udogodnienia i atrakcje dla pasażerów. Od 2012 roku ceny biletów nie wzrosły. W 2015r. wprowadziliśmy tańsze bilety miejskie za przejazdy po godzinie 18 (2 zł normalny 1 zł, ulgowy). Rozszerza się też katalog osób uprawnionych do przejazdów ulgowych lub bezpłatnych (Karta Dużej Rodziny, Karta Seniora, ulgi dla niepełnosprawnych). Okresowo wprowadzane są promocyjne ceny na bilety kupowane przez telefon.

Nasze autobusy dojeżdżają praktycznie w każde istotne miejsce z dość dużą częstotliwością. Zwiększyliśmy dostępność biletów. Mamy niemal wszystkie możliwe formy i kanały dystrybucji biletów: bilet można kupić u kierowcy, w kiosku, w Urzędzie Miejskim, za pomocą telefonu. Można jeździć na bilecie papierowym lub elektronicznym. Jest też dość szeroka gama biletów czasowych i okresowych. Wprowadziliśmy też możliwość płatności elektronicznych za bilety miesięczne kupowane w kasie MPK.

Aby nie sięgać do kieszeni pasażerów szukamy sposobów na obniżanie kosztów – poprzez racjonalizację zatrudnienia, zwiększenie efektywności, uporządkowanie gospodarki paliwowej, wnikliwe analizowanie przychodów oraz pozyskiwanie ich z innych źródeł - takich jak wynajmy autobusów, miejsc parkingowych czy udostępnianie powierzchni reklamowych. **Dotacja otrzymywana przez MPK z budżetu miasta jako refundacja za ulgi jest relatywnie jedną z najniższych w Polsce. Nasz koszt wozokilometra w ubiegłych latach był jednym z najniższych w Polsce – a także najniższym w regionie.**

Na koniec marca 2018 r. zatrudnienie w MPK wyniosło 92 osób z tego kierowców jest 55. Dzięki racjonalizacji zatrudnienia w ostatnich latach znacznie poprawiliśmy wydajność pracy i utrzymaliśmy relatywnie niski koszt wozokilometra. Zatrudnienie MPK od 1992 r. pokazuje poniższa tabela:

lata	1992	2000	2002	2005	2007	2010	2012	2015 -2017	2018
osoby	198	140	133	125	114	107	104	95	92

Aby zaspokoić oczekiwania i potrzeby społeczne uruchamiamy coraz więcej bezpłatnych kursów i linii specjalnych. Za darmo można było dojechać na Łomżyńską Wigilię Miejską, Noc Muzeów, Juwenalia czy inne imprezy miejskie organizowane na stadionie i Starym Rynku. Uruchomiliśmy bezpłatną komunikację miejską i podmiejską 1 listopada, a także dodatkową linię „cementarną”. Tradycyjnie już 8 marca za darmo podróżują „empekami” wszystkie panie, w Dniu Seniora – emeryci, a w „Dniu bez Samochodu” posiadacze aut. Wszystkie te działania spotykają się z przychylnymi reakcjami pasażerów. Za symboliczną opłatę można było pojechać na koncerty Muzycznych Dni Drozdowo – Łomża czy Niedzielę Św. Rocha w Nowogrodzie. Katalog usług, który udostępniamy za darmo lub „po kosztach” systematycznie się powiększa - przy ciągłej minimalizacji kosztów zakładu.

W ostatnich latach położyliśmy duży nacisk na bezpieczeństwo przejazdu. Dzięki temu m.in. stosując monitoring wyeliminowaliśmy w autobusach wandalizm, złodziei kieszonek i inne naganne zachowania. Rodzice nie boją się aby dziecko jechało do szkoły autobusem, starsze osoby chętnie wsiadają do autobusu bo nikt ich nie zaczepia, a młodzież ustępuje miejsca. W autobusie można uzyskać ciekawe informacje o tym co dzieje się w mieście, posłuchać wierszy, spotkać kogoś ciekawego, wspólnie pośpiewać, dostać drobny upominek np. na Dzień Kobiet, w Walentynki czy na Dzień Dziecka. W 2017r. roku można było także porozmawiać z Prezydentem w trakcie zorganizowanej w naszym autobusie konferencji prasowej.

Oprócz działań bezpośrednio związanych z przewozem pasażerów w roku 2017 realizowaliśmy zadania promujące komunikację miejską. We współpracy z różnymi instytucjami prowadziliśmy szereg imprez i akcji. Szczególnie dobrze układa się współpraca z jednostkami organizacyjnymi Miasta oraz m.in. z Policją i Stowarzyszeniem „Ja i Ty”. By zachęcić do podróżowania autobusami wspólnie organizujemy „Święto Komunikacji Miejskiej” oraz wspieramy różne imprezy promujące transport zbiorowy.

Już od ponad roku dużym zainteresowaniem i pozytywnym odzewem wśród pasażerów cieszy się „EMPeKowska Biblioteka Mobilna” – ustawione w kilku autobusach skrzyneczki z książkami, które można wypożyczyć lub zabrać przynosząc w to miejsce inne. Wbrew początkowym obawom z książek korzysta wielu pasażerów.

W naszym autobusie tradycyjnie można także głosować – na budżet obywatelski.

Obsługa pasażera została wzbogacona o nowe formy kontaktu – wprowadzono dedykowany adres poczty internetowej umożliwiający szybkie zgłaszanie potrzeb, uwag związanych z rozkładami jazdy i sugestiami dotyczącymi jakości obsługi. Temu celowi służą również ankiety wśród mieszkańców Łomży pozwalające poznać potrzeby transportowe i oczekiwania naszego społeczeństwa. Efektem zgłaszanych potrzeb są nowe przystanki (lokalizacja i zadaszenie) oraz korekty w rozkładach jazdy. Czyste i nowoczesne autobusy w opinii pasażerów to nie tylko dobry wizerunek MPK ale również wizytówka miasta. Otoczenie w jakim działa MPK docenia nasze zaangażowanie w realizację misji, którą przyjęliśmy: przejazd autobusem komunikacji miejskiej z pkt A do punktu B powinien być dla pasażera przyjemnością.

**Dużym osiągnięciem w ostatnim roku było otrzymanie przez MPK tytułu „Pracodawca Przyjazny Pracownikom” w konkursie organizowanym przez NSZZ „Solidarność” pod patronatem honorowym Prezydenta RP Andrzeja Dudy. Znaczący wpływ na ten sukces ma dobra współpraca między dyrekcją a załogą, a w szczególności związkami zawodowymi.**

MPK w 2017 r. aktywnie włączyło się w zainicjowany przez władze Miasta udział w programie **e-bus** umożliwiającym uzyskanie dużego dofinansowania na zakup nowoczesnych autobusów.

Jako jedni z pierwszych komunikacji miejskich w kraju wykonaliśmy instalację fotowoltaiczną na zajezdni o mocy 28,6 kW oraz przygotowaliśmy dokumentację techniczną na jej rozbudowę pod kątem wykorzystania własnego źródła prądu do ładowania autobusów elektrycznych.

Aby ocenić możliwości wykorzystania odnawialnych źródeł energii w infrastrukturze przystankowej (oświetlenie, przyciski alarmowe, monitoring) zamontowaliśmy na jednej z naszych wiatrów ogniwo fotowoltaiczne oraz wiatrak dostarczające energię do oświetlenia oraz ładowania urządzeń mobilnych. Został przygotowany również projekt budowy hali garażowej na autobusy z kolejnymi panelami fotowoltaicznymi na dachu o mocy prawie 300 kW. Ponieważ ustawa o elektromobilności nakłada na samorządy różne obowiązki w tym zakresie wykorzystanie energii odnawialnej jest jednym z priorytetów i sposobem na obniżenie kosztów przyszłej eksploatacji autobusów o napędzie elektrycznym.

## Planowane działania w zakresie transportu zbiorowego w tym wymagające wsparcia władz Miasta.

Bardzo ważnym działaniem w najbliższym czasie będzie przygotowanie do przekształcenia MPK zakład budżetowy w spółkę prawa handlowego. Działalność spółki byłaby dofinansowana w oparciu o rekompensatę liczoną jako różnica między ponoszonymi kosztami i osiąganymi przychodami powiększonymi o rozsądny zysk. W ramach spółki możliwa będzie sprzedaż paliwa i innych materiałów, świadczenie usług warsztatowych, zwiększenie zakresu przewozów na zlecenie.

Inne działania:

- pilne uregulowanie zasad funkcjonowania komunikacji miejskiej na terenie gmin ościennych w tym współfinansowania komunikacji miejskiej przez gminy ościenne w związku z ustawą o transporcie zbiorowym
- 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
- 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, zatok autobusowych przy zjazdach ze skrzyżowania, ograniczenia kolizji ścieżek rowerowych z przystankami
- zaprojektowanie i utworzenie przed szkołami w Łomży zatok autobusowych oraz przebudowa wyjazdów z ulic przy tych szkołach celem poprawy bezpieczeństwa dzieci ( w ramach rozwijającej się współpracy szkół z MPK – m.in. całoroczna obsługa dowozu dzieci na basen, do teatru, do kina)
- modernizacja ul. Wyszyńskiego, ul. 3 Maja pod kątem możliwości wjazdu autobusów komunikacji miejskiej
- kontynuacja regulacji przechodzenia pieszych w porannych godzinach szczytu w newralgicznych punktach miasta (np. przejścia na Pl. Kościuszki)
- uwzględnianie wymogów niepełnosprawnych pasażerów na każdym etapie podróży (szczególnie odpowiednie projektowanie zatok autobusowych i punktów przesiadkowych)
- 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) obejmujące usługi miejskie publiczne
- promowanie komunikacji miejskiej jako transportu chroniącego środowisko i zmniejszającego korki na ulicach. Zachętą do pozostawienia samochodu mogą być np. dopłaty z zakładów pracy i instytucji do biletów miesięcznych dla swych pracowników (przykład OSM Piątnica jako wzór dla innych).

### **Potrzeby inwestycyjne**

- zakup autobusów głównie małych umożliwiających uruchomienie linii przez osiedla
- ustawienie kolejnych wiat na przystankach autobusowych
- 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.

W załączeniu analiza finansowa MPK za 2017 rok i 3 miesiące 2018 roku.

**DYREKTOR**  
  
Janusz Franciszek Nowakowski

## Analiza finansowa MPK ZB za 2017r.

### 1. Analiza przychodów i kosztów

W roku 2017 nastąpił wzrost (tabela 1) zarówno przychodów (o 6,87%) jak i kosztów (o 7,66%) w stosunku do roku poprzedniego. Ponieważ wzrost przychodów był niższy niż kosztów na koniec roku zanotowaliśmy stratę w wysokości 134 089,99 zł. Strata ta zwiększyła istniejące ujemne środki obrotowe z kwoty (-) 219 905,75 zł na początku roku do kwoty (-) 353 995,74 zł na koniec roku.

Tabela 1. Dynamika zmian przychodów i kosztów w latach 2014 - 2017					
Kategoria	2014	2015	2016	2017	2017/2016
Przychody	9 957 373	9 592 496	9 220 717	9 853 752	106,87%
Koszty	9 636 894	9 517 290	9 277 306	9 987 842	107,66%
Zysk/strata	320 479	75 206	-56 589	-134 090	

Jednym z podstawowych powodów powstania straty jest wynikająca z centralizacji rozliczeń podatku Vat konieczność stosowania przez nas prewspółczynnika przy odliczeniach Vatu z faktur zakupowych i wliczania nieodliczonego podatku w koszty. Operacje te znacząco podnoszą je prawie w każdym paragrafie (około 14% wartości netto każdej faktury). Z tego powodu koszty wzrosły w ciągu roku niemal o 550 000 zł. Wstępny prewspółczynnik ustalony na poziomie 44% po zakończeniu roku musiał zostać skorygowany do 39% - co spowodowało powstanie dodatkowych kosztów bilansowych w wysokości ponad 40 000 zł. Oczywiście część tych dodatkowych kosztów była ujęta w planie – w zakresie jaki można było przewidzieć, jednak ich całościowy udział i wpływ na osiągnięty wynik finansowy można ocenić dopiero ex post (rok 2017 jest pierwszym pełnym rokiem obowiązywania centralizacji rozliczeń Vat).

Przychody w stosunku do planu wykonano w 96,29% (tabela 2). Głównymi składnikami przychodów są wpływy z usług i dotacja (§0830; 2650). Większość wpływów z usług stanowi sprzedaż biletów. W roku 2017 nastąpiło zmniejszenie sprzedaży biletów o w stosunku do planu. **Większa część zanotowanego spadku jest konsekwencją wprowadzenia od 1 listopada 2017r. bezpłatnych przejazdów dla posiadaczy Kart Seniora. Warto podkreślić, że spadek wpływów ze sprzedaży biletów nie jest równoznaczny ze zmniejszeniem liczby przewożonych osób. Wręcz przeciwnie – z naszych usług skorzystało około 10% więcej pasażerów niż w poprzednim roku, jednak znacząco zmniejszył się udział przewozów płatnych.**

Ponieważ zwiększyły się wpływy z pozostałych usług w § 0830 (wynajmy, reklama, realizacja zadań zleconych) i częściowo zrekompensowały spadek sprzedaży biletów - ogółem przychody z usług w stosunku do planu były mniejsze tylko o 2,05%.

Niższe od planowanych były również wpływy z pozostałych źródeł (paragrafy 0920, 0950, 0970) obejmujące pozostałe przychody operacyjne. Są to przychody finansowe, w naszym przypadku odsetki bankowe, refundacje wynagrodzeń z Urzędu Pracy czy też wypłaty odszkodowań. Szczególnie ta ostatnia pozycja uległa zmniejszeniu – udało się znacząco ograniczyć ilość szkód z udziałem autobusów (zmniejszone koszty napraw, a tym samym odszkodowania od ubezpieczycieli). Nie było też innych zdarzeń losowych, które spowodowałyby konieczność ubiegania się o odszkodowania.

Koszty w stosunku do planu wykonano w 97,61%. Obniżenie kosztów wynika z konieczności szukania oszczędności spowodowanych mniejszymi wpływami i brakiem płynności. Udało się nam co prawda zmniejszyć je w stosunku do planu o 2,39% jednak odbyło się to kosztem ograniczenia napraw bieżących autobusów do niezbędnego minimum. Planowane naprawy główne silników zostały przesunięte do wykonania w roku 2018. Oczywiście są to zabiegi dające żądny efekt ekonomiczny – faktycznie jest to tylko przesunięcie w czasie. Środki przeniesione w trakcie roku z § 4270 (usługi remontowe) na 4210 (zakup materiałów) pozwoliły na pokrycie rosnących kosztów eksploatacyjnych, powstałych z przyczyn od nas niezależnych. **Prawie o 16% wzrosła średnia cena paliwa w stosunku do 2016r. Przy takim samym zużyciu spowodowało to wzrost kosztów o prawie 420 000 zł (z nieodliczonym Vatem). Coraz droższe są też koszty bieżących napraw - zarówno wykonywanych na miejscu (§4210) jak i zlecanych firmom**

zewnątrznym (§4300). Nasze najstarsze autobusy mają prawie 18 lat, najmłodsze już 7. W porównaniu do roku 2016 koszty napraw bieżących (§4210, 4300) wzrosły o prawie 63% (łącznie z nieodliczanym w 2017r. Vatem).

<b>Tabela 2. Realizacja planu finansowego w poszczególnych paragrafach</b>				
<b>Przychody</b>				
<b>paragraf</b>		<b>plan</b>	<b>wykonanie</b>	<b>wskaźnik wykonania</b>
2650	Dotacja :	4 820 000	4 820 000,00	100,00%
0830	Przychody z usług :	4 670 971	4 575 109,28	97,95%
0920	Pozostałe odsetki :	3 000	1 535,72	51,19%
0950	Wpływy z tyt. kar i odszkodowań	411 985	210 551,57	51,11%
0970	Wpływy z różnych dochodów :	188 847	112 668,23	59,66%
<b>razem</b>		<b>10 094 803</b>	<b>9 719 864,80</b>	<b>96,29%</b>
Amortyzacja			133 887,44	
<b>Koszty</b>				
<b>paragraf</b>		<b>plan</b>	<b>wykonanie</b>	<b>wskaźnik wykonania</b>
3020	Nagrody i wydatki nie zaliczane do wynagrodzeń:	57 000	43 013,52	75,46%
3050	Zasądzone renty	1 380	1 380,00	100,00%
4010	Wynagrodzenia osobowe pracowników :	4 195 510	4 189 956,02	99,87%
4040	Dodatkowe wynagrodzenie roczne :	337 657	323 852,35	95,91%
4110	Składki na ubezpieczenia społeczne :	762 670	746 441,94	97,87%
4120	Składki na Fundusz pracy :	100 663	93 424,56	92,81%
4170	Wynagrodzenia bezosobowe:	3 000	1 000,00	33,33%
4210	Zakup materiałów :	3 040 000	3 036 573,31	99,89%
4260	Zakup energii :	67 500	67 248,37	99,63%
4270	Zakup usług remontowych :	17 558		0,00%
4280	Zakup usług zdrowotnych	8 100	8 031,19	99,15%
4300	Zakup usług pozostałych :	1 063 868	938 609,53	88,23%
4360	Opłaty z tyt. zakupu usług telekomunikacyjnych:	19 000	17 924,64	94,34%
4410	Podróże służbowe :	14 500	8 000,25	55,17%
4430	Różne opłaty i składki :	12 800	10 040,54	78,44%
4440	Odpisy na ZFŚS :	150 040	149 998,41	99,97%
4480	Podatek od nieruchomości :	125 014	121 684,00	97,34%
4500	Pozostałe podatki na rzecz jst :	54 062	34 328,00	63,50%
4520	Opłaty na rzecz budżetu, jst:	14 500	14 135,12	97,48%
4530	Podatek od towarów i usług	1 200	777,83	64,82%
4610	Koszty postępowania sądowego	100	47,00	47,00%
4780	Składki na Fundusz Emerytur Pomostowych	39 271	38 083,05	96,97%
6080	Wydatki na zakupy inwestycyjne z.b. :	9 410	9 405,16	99,95%
<b>razem</b>		<b>10 094 803,00</b>	<b>9 853 954,79</b>	<b>97,61%</b>
Amortyzacja			133 887,44	

Obniżenie o 11,77% w stosunku do planu kosztów w § 4300 wynika z mniejszej ilości szkód majątkowych jakie wystąpiły w 2017r. W związku ze zmniejszeniem kosztów dodatkowego wynagrodzenia rocznego (§4040) o 4,09% w stosunku do planu wystąpiły kilkuprocentowe zmniejszenia w § 4110, 4112, 4780 (składki na ubezpieczenia społeczne, FP, FEP). W §4500 przewidziano wyższy podatek od środków transportowych ze względu na przewidywane przekazanie z UM autobusów Scania po zakończeniu trwałości projektu unijnego, które jednak nie nastąpiło - dlatego plan został wykonany w 63,50%. W pozostałych



paragrafach wystąpiły niewielkie oszczędności procentowe i kwotowe wynikające przede wszystkim z konieczności redukcji wydatków w związku z trudną sytuacją finansową

## 2. Analiza przychodów w porównaniu z rokiem 2016

W strukturze przychodów (tabela 2) główną pozycję zajmuje dotacja, która stanowiła 49,77% wszystkich przychodów w 2016 roku i 48,92% w 2017r. Drugim co do wielkości składnikiem są przychody z usług, których udział w 2016 roku wynosił 44,87%, a w 2017 roku: 46,43%. Pozostałe składniki stanowią w roku 2016: 5,36%, zaś w roku 2017: 4,65% udziału w przychodach ogółem. Udziały w przychodach z usług i dotacji razem wzięte wynoszą w 2016 roku 94,64%, a w 2017 roku 95,35% - nastąpił więc nieznaczny wzrost. W 2017r. do klasyfikacji budżetowej został wprowadzony nowy paragraf: 0950 – wpływy z kar i odszkodowań stąd podział pozostałych wpływów na dwie kategorie – w 2016 były one ujęte w paragrafie 0970. Ponieważ wpływy z tytułu odszkodowań były niższe niż w poprzednim roku nastąpił lekki spadek przychodów pozostałych.

Podstawowym źródłem przychodów z usług jest sprzedaż biletów. W 2017 roku jest ona mniejsza o 3,32% w stosunku do roku poprzedniego. Spadek ten wynika przede wszystkim z opisanego powyżej wprowadzenia od 1 listopada bezpłatnych przejazdów dla posiadaczy Kart Seniora (linie miejskie) oraz zmniejszenia liczby uczniów w szkołach, a tym samym liczby osób korzystających z biletów szkolnych (linie miejskie i pozamiejskie). Ponieważ nowa ulga została nam zrekompensowana z budżetu miasta zauważalnie wzrosły wpływy z pozostałych usług.

**Tabela 3. Porównanie struktury i dynamiki przychodów w latach 2016 -2017**

paragraf	treść	2016r.		2017r.		dynamika zmian
		przychody ogółem	udział w przychodach	przychody ogółem	udział w przychodach	2017/2016
2650	Dotacja przedmiotowa	4 588 789,15	49,77%	4 820 000,00	48,92%	105,04%
0830	Przychody z usług	4 137 384,07	44,87%	4 575 109,28	46,43%	110,58%
	w tym: ze sprzedaży biletów:	3 745 687,15		3 621 267,08		96,68%
	- miejskich	2 654 257,59		2 560 350,83		96,46%
	-zamijskich	1 091 429,56		1 060 916,97		97,20%
	w tym: pozostałe usługi	391 696,92		953 841,48		243,52%
0920	Pozostałe odsetki	3 377,75	0,04%	1 535,72	0,02%	45,47%
0950	Wpływy z tytułu kar i odszkodowań			210 551,57	2,14%	
0970	Wpływy z różnych dochodów	391 437,79	4,25%	112 668,23	1,14%	
	Równowartość odpisów amortyzacyjnych	99 727,75	1,08%	133 887,44	1,36%	134,25%
<b>Razem</b>		<b>9 220 716,51</b>	<b>100,00%</b>	<b>9 853 752,24</b>	<b>100,00%</b>	<b>106,87%</b>

Ze szczegółowej analizy sprzedaży biletów według rodzajów wynika, że największy spadek (ilościowo i wartościowo) nastąpił w sprzedaży biletów papierowych miejskich - jednorazowych, wieloprzejazdowych, miesięcznych. Szczególnie uwidocznili się to w dwóch ostatnich miesiącach roku, kiedy z bezpłatnych przejazdów zaczęli korzystać posiadacze Kart Seniora. Wzrosła sprzedaż biletów elektronicznych, które są relatywnie tańsze oraz jednorazowych i dekadowych biletów czasowych, a także biletów kwartalnych –

najwyraźniej ich wprowadzenie było właściwą odpowiedzią na zapotrzebowanie pasażerów. Zwiększyła się również sprzedaż biletów rozprowadzanych przez internet i telefon.

Wspomniany wcześniej wzrost wpływów z pozostałych usług wynika z kilku czynników. Ponieważ nasza sytuacja finansowa jest coraz trudniejsza szukamy dodatkowych źródeł dochodów. Wynajmujemy autobusy, miejsca postojowe, udostępniamy powierzchnie reklamowe, świadczymy usługi warsztatowe, wykonujemy zlecane zadania organizatora i.t.p. Działania te przyniosły nam wzrost przychodów w stosunku do poprzednich lat, jednak bez wsparcia samorządu ( refundacja Kart Seniora) nasza sytuacja byłaby znacznie trudniejsza. Jako zakład budżetowy mamy bardzo ograniczone możliwości generowania większych przychodów własnych, ponieważ warunki demograficzne Łomży powodują, że z roku na rok spada ilość pasażerów, którzy płacą za przejazd (głównie młodzież szkolna), a usługi dodatkowe, które najczęściej świadczymy na rzecz jednostek miejskich są wykonywane „po kosztach” lub nie pokrywają kosztów (np. ekspozycje reklam na przystankach i w autobusach).

### 3. Analiza kosztów w porównaniu z 2016r.

**Tabela 4. Struktura i dynamika kosztów w latach 2016 -2017**

paragraf	treść	2016r.		2017r.		dynamika zmian 2017/2016
		koszt	udział w kosztach	koszt	udział w kosztach	
3020	Nagrody i wydatki nie zaliczane do wynagrodzeń:	42 037,76	0,45%	43 013,52	0,43%	102,32%
3050	Zasądzone renty	1 380,00	0,01%	1 380,00	0,01%	100,00%
4010	Wynagrodzenie. osobowe	<b>4 154 104,94</b>	<b>44,78%</b>	<b>4 189 956,02</b>	<b>41,95%</b>	<b>100,86%</b>
4040	Dodatkowe wynagr. roczne :	315 902,87	3,41%	323 852,35	3,24%	102,52%
4110	Składki na ubezpiec. społeczne	722 356,44	7,79%	746 441,94	7,47%	103,33%
4120	Składki na Fundusz pracy :	91 311,15	0,98%	93 424,56	0,94%	102,31%
4170	Wynagrodzenia bezosobowe:	935,00	0,01%	1 000,00	0,01%	106,95%
4210	Zakup materiałów :	2 478 849,16	<b>26,72%</b>	3 036 573,31	<b>30,40%</b>	<b>122,50%</b>
4260	Zakup energii :	55 608,40	0,60%	67 248,37	0,67%	120,93%
4270	Zakup usług remontowych :	44 157,23	0,48%		0,00%	0,00%
4280	Zakup usług zdrowotnych	3 756,55	0,04%	8 031,19	0,08%	213,79%
4300	Zakup usług pozostałych :	851 054,92	<b>9,17%</b>	938 609,53	<b>9,40%</b>	<b>110,29%</b>
4360	Oplaty z tyt. zakupu usług telekomunikacyjnych:	16 332,66	0,18%	17 924,64	0,18%	109,75%
4410	Podróże służbowe :	9 940,81	0,11%	8 000,25	0,08%	80,48%
4430	Różne opłaty i składki :	9 989,94	0,11%	10 040,54	0,10%	100,51%
4440	Odpisy na ZFŚS :	137 936,96	1,49%	149 998,41	1,50%	108,74%
4480	Podatek od nieruchomości :	125 014,00	1,35%	121 684,00	1,22%	97,34%
4500	Pozostałe podatki na rzecz jst	35 820,00	0,39%	34 328,00	0,34%	95,83%
4520	Oplaty na rzecz budż. jst	7 543,70	0,08%	14 135,12	0,14%	187,38%
4530	Podatek od towarów i usług		0,00%	777,83	0,01%	
4610	Koszty postępowania sądowego	512,81	0,01%	47,00	0,00%	9,17%
4780	Składki na FEP	37 028,20	0,40%	38 083,05	0,38%	102,85%
6080	Wydatki na zakupy inwest. z.b.	36 004,78	0,39%	9 405,16	0,09%	26,12%
4720	Amortyzacja	99 727,75	1,07%	133 887,44	1,34%	134,25%
<b>Razem</b>		<b>9 277 306,03</b>	<b>100%</b>	<b>9 987 842,23</b>	<b>100%</b>	<b>107,66%</b>

Głównym składnikiem kosztów w MPK są wynagrodzenia wraz z pochodnymi (ZUS). W 2017 r. stanowiły 53,98%, w stosunku do roku poprzedniego udział w kosztach ogółem zmniejszył się o 3,37%. Drugim co do wielkości elementem kosztów są wydatki eksploatacyjne – zakup materiałów (paliwa, części zamienne, opony) oraz usług napraw zewnętrznych. Koszty te w 2016r. stanowiły 36,37% całości zaś w 2017r. już 39,80%. Szczególnie wyraźnie widać to w przedstawieniu dynamiki zmian (tabela 3.). Jak widać w tabeli mimo stosowanych ograniczeń wzrosły wszystkie koszty, w niektórych paragrafach (zwłaszcza dotyczących eksploatacji autobusów) nawet ponad 20% - przyczyny wyjaśniliśmy wcześniej.

Musimy też podkreślić, że praktycznie nie zmieniła się wysokość wypłaconych pracownikom wynagrodzeń. Płace w MPK od kilku lat utrzymują się na stałym poziomie i powoli zaczyna się to stawać problemem, szczególnie jeśli chodzi o kierowców. Rynek pracy w Polsce staje się rynkiem pracownika, coraz trudniej znaleźć fachowców – przekłada się to na konieczność oferowania lepszych warunków – zwłaszcza płacowych. Aby zapewnić stabilne funkcjonowanie i obsługę wszystkich linii musimy co roku zatrudniać kilku nowych kierowców, na miejsce osób, które odeszły na emeryturę bądź znalazły lepiej płatną pracę. Do tej pory byliśmy dość atrakcyjnym pracodawcą, teraz znaleźć dobrego pracownika jest nam bardzo trudno. Najprawdopodobniej w roku 2018 trzeba będzie również ten koszt podnieść aby zapewnić właściwy poziom świadczonych przez nas usług.

#### 4. Informacja z wykonania przychodów i kosztów za okres I – III 2018r.

Tabela 5. Wykonanie podstawowych wskaźników ekonomiczno- finansowych za I kw. 2018r.		
Lp.	Wyszczególnienie	Wartość
1.	Wpływy ze sprzedaży biletów	876 046,68
2.	Wpływy z wynajmu , reklam i pozostałych usług	326 595,16
3.	Pozostałe przychody	47 341,80
4.	Razem wpływy własne	1 249 983,64
5.	Wpływy własne z amortyzacją	1 285 575,82
6.	Dotacja z budżetu	1 395 000,00
7.	Koszty ogółem	2 420 296,94
8.	Koszty z amortyzacją	2 455 889,12
9.	Wskaźnik pokrycia kosztów wpływami własnymi	51,65%
10.	Zatrudnienie ogółem	92
	w tym: kierowców	55
11.	Średnia płaca miesięczna	3 741,61
12.	Ilość przejechanych wozokm	445 431
13.	Koszt 1-go wozokm	5,64
14.	Koszt 1-go wozokm z amortyzacją	5,72
15.	Wskaźnik gotowości technicznej	100%

Koszt zużycia paliwa na 1 wozokilometr w pierwszym kwartale 2018r. wyniósł 1,44 zł ( za cały 2017r. było to 1,35 zł), a koszty napraw w I kwartale 2018r. wzrosły o 24% w stosunku do analogicznego okresu ubiegłego roku. Jak widać przewidywane tendencje wzrostowe kosztów eksploatacji będą się utrzymywać. Co prawda koszt wozokilometra jest nieco niższy niż na koniec roku – jest to jednak sytuacja przejściowa wynikająca z niższych obciążeń płacowych w miesiącu marcu (brak nagród jubileuszowych, odpraw emerytalnych i.t.p).

Poniższa tabela zawiera pozostałe wskaźniki umożliwiające wstępne porównanie ubiegłego roku z pierwszym kwartałem bieżącego (tabela 5). Pozytywnym elementem jest zwiększenie w pierwszym kwartale 2018r. udziału wpływów własnych w kosztach ogółem (ok. 52%, - w 2017r. było poniżej 50%). Ponieważ jednak nasza działalność ma charakter cykliczny (radykalne zmniejszenie wpływów w okresie wakacji), pierwszy kwartał roku nie daje jeszcze pełnego obrazu rzeczywistych przychodów i kosztów.

Lp.	Wyszczególnienie	Wartość
1.	Wskaźnik pokrycia kosztów wpływami własnymi	49,72%
2.	Zatrudnienie ogółem	95
	w tym: kierowców	57
3..	Średnia płaca miesięczna	3 678,63
4.	Ilość przejechanych wozokm	1 736 981,00
5.	Koszt 1-go wozokm	5,73
6	Koszt 1-go wozokm z amortyzacją	5,80
7.	Wskaźnik gotowości technicznej	92%

Wynik finansowy z działalności usługowej zakładu za 3 m-ce zamknął się zyskiem w wysokości 224 687 zł. bez uwzględnienia statystycznie kosztów, które będą poniesione w kolejnych miesiącach, a dotyczą całego roku (np. naliczenie funduszu socjalnego, dodatkowego wynagrodzenia rocznego z pochodnymi itp.)

## 5. Podsumowanie

MPK od wielu lat boryka się z brakiem płynności finansowej. Mimo tego, że nasze koszty są relatywnie niskie, z przyczyn niezależnych od nas – a opisanych wcześniej nie udaje się zbilansować kosztów przychodami.

Wysokie, ujemne środki obrotowe (- 353 995,74 na koniec 2017r.) zmuszają nas do wspomaganie się kredytem kupieckim, negocjowania z kontrahentami i przedłużania terminów płatności zobowiązań. Obawiamy się, że taka sytuacja może doprowadzić do momentu, kiedy nasi partnerzy będą zmuszeni odmówić dalszych dostaw towarów i usług.

W przedstawionej poniżej analizie podstawowego składnika eksploatacyjnego – paliwa widać jaka skokowa zmiana dokonała się w ostatnim roku. Przy porównywalnej liczbie przejechanych kilometrów ponad 20% zwiększył się koszt paliw, zaś udział paliw w koszcie wozokilometra zwiększył się o 30%.

Wskaźniki	2014	2015	2016	2017
Wykonane kilometry	1 697 995	1 756 662	1 754 694	1 736 981
Dynamika	-	103,46%	99,89%	98,99%
Koszt paliwa (z olejami silnikowymi, smarami, boxolem, itp.)	2 342 515	2 087 694	1 922 023	<b>2 339 814</b>
Dynamika (w %)	-	89,12%	92,06%	121,74%
Koszt paliwa/1 km	1,38	1,19	1,04	<b>1,35</b>
Środki obrotowe	-202 265,05	-163 316 ,22	-219 905,75	-353 995,74

W 2016 roku paliwo było najtańsze w okresie kilku ostatnich lat, ale jak widać tendencja się odwróciła i ceny zaczynają rosnąć. Na razie mieścimy się w zaplanowanych na ten cel kosztach, jednak obawiamy się, że do końca roku możemy je przekroczyć.

Podstawowy wskaźnik oceny porównywania firm działających w branży komunikacyjnej to koszt 1 wozokilometra. „Łomżyński” wozokilometr do tej pory utrzymywał się zawsze w pierwszej dziesiątce firm komunikacyjnych w Polsce (jest ich około 200). Zawsze byliśmy najlepsi w regionie (tabela 7). Dużo pracy i wysiłku wymagało od nas utrzymanie takiego stanu. Wyczerpaliśmy już jednak wszelkie możliwości szukania oszczędności wewnątrz firmy.

**Tabela 8. Koszty wozokilometra w komunikacji miejskiej**

Rok	Łomża	Białystok	Ostrołęka	Elk	Suwalki
2012	5,74	7,08 do 7,12	5,90	5,55	6,22
2013	5,41	6,50 do 6,94	6,59	5,96	7,00
2014	5,68	6,17 do 7,03	6,05	6,10	6,54
2015	5,42	5,96 do 6,89	5,91	6,21	7,31
2016	5,29	6,32 do 6,93	6,31	6,21	7,07
2017	5,80	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.

*Źródło : Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej*

Wszystkie sąsiednie miasta mają wyższe koszty i otrzymują więcej środków z budżetów miast. W 2017r. samorząd Ostrołęki przeznaczył na utrzymanie komunikacji miejskiej ponad 7 700 000 zł (przed wprowadzeniem bezpłatnej komunikacji) – co daje średni koszt na 1 mieszkańca około 144 zł. W Elku było to 6 163 000 zł – czyli około 104 zł na 1 mieszkańca. W Łomży wielkość dopłaty oscylowała w granicach 85 zł na jednego mieszkańca miasta.

Ewenementem w skali kraju jest fakt, że przewozy zamiejskie obsługujemy bez dofinansowania z gmin - wpływy z biletów muszą pokrywać koszty. W przypadku gdy wpływy nie wystarczają na ich pokrycie likwidowane są nierentowne kursy. Dla przykładu w Elku do każdego kilometra gminy ościenne dopłacają ponad 5zł (gmina Elk - 5,23 zł w 2018r., gmina Stare Juchy - dopłata 6,24 zł w 2017r.) – oprócz normalnych opłat za bilety wnoszonych przez pasażerów.

Miniony rok był dla MPK bardzo trudny. Znaczący wzrost kosztów eksploatacji, których nie udało się pokryć wpływami spowodował pogorszenie sytuacji finansowej. Koszt wozokilometra, który na końcu 2016 roku wynosił 5,29 wzrósł do 5,80 i prawdopodobnie będzie rósł nadal. Ze względu na trudności finansowe wiele kosztów przesunęliśmy w czasie - na rok 2018.

Centralizacja rozliczeń podatku Vat, której podlegamy jako zakład budżetowy miasta Łomża (obowiązek stosowania prewspółczynnika) powoduje, że bardzo mocno rosną nasze dodatkowe obciążenia – a tym samym obciążenia samorządu. Forma organizacyjna (zakład budżetowy), która do tej pory mogła funkcjonować na rynku stosunkowo „tanio” teraz zaczyna być coraz bardziej kosztowna. Dopóki nie było „skokowego” wzrostu kosztów z przyczyn od nas niezależnych (paliwo, naprawy, niedoliczony Vat) udawało nam się działać w miarę spokojnie, mimo tego, że nie wszystkie wprowadzane dla pasażerów ulgi były nam refundowane (np. Karta Dużej Rodziny). Jednak w obecnej sytuacji, przy ograniczonych możliwościach dodatkowego zarobkowania, nie mamy jak pokryć rosnących kosztów. Bez wsparcia ze strony samorządu trudno będzie utrzymać dotychczasowy poziom usług.

Główny Księgowy  
mgr Halina Pawelczyk

DYREKTOR  
Janusz Franciszek Nowakowski

