

Łomża dnia 14.08.2012 r

WGK.7243.10.2012.BK

Rada Miejska Łomży

Prezydent Miasta Łomża przedkłada pod obrady Rady Miejskiej oraz Komisji Finansów i Skarbu Miasta informację Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Zakład Budżetowy w Łomży dotyczącą funkcjonowania komunikacji miejskiej w Łomży wraz z analizą finansową Przedsiębiorstwa za 2011 r.

Z up. PREZYDENTA MIASTA

mgr Benjamin J. Dobosz
ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA

W załączeniu:

1. Informacja MPK ZB w Łomży

Łomża, dnia 13.08.2012 r.

Prezydent
Miasta Łomży

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Zakład Budżetowy w Łomży przedkłada informację o funkcjonowaniu komunikacji miejskiej w Łomży wraz z analizą finansową za 2011r. pod obrady Rady Miejskiej oraz Komisji Finansów i Skarbu Miasta.

DYREKTOR

Bogusław Szczęch



I N F O R M A C J A

o funkcjonowaniu komunikacji miejskiej w Łomży

2011

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

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

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

Z dniem 1 stycznia 1992r. MPK zostało przekształcone w zakład budżetowy i w takiej formie organizacyjno – prawnej funkcjonuje do chwili obecnej. Podstawowym zadaniem MPK było i jest zaspokojenie potrzeb mieszkańców miasta w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Ponadto, w celu zwiększenia wpływów własnych, zakład świadczy usługi w zakresie reklamy i wynajmu autobusów.

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

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

Aktualnie łączna długość linii autobusowych wynosi 168 km a długość tras 103 km. Rocznie autobusy MPK przewożą ok. 3.2 mln osób i przejeżdżają ok.1,7 mln wozokm.

Na koniec 2011 r. zatrudnienie w MPK wyniosło 104 osób z tego kierowców jest 60.

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

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

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

W komunikacji miejskiej Łomży od roku 2010 nastąpiły znaczące zmiany jakościowe infrastruktury, taboru i wyposażenia dzięki realizacji projektu „**Rozbudowa i modernizacja systemu transportowego Łomży i okolic – etap II**” współfinansowanego z EFRR w ramach II Osi Priorytetowej Rozwój Infrastruktury Transportowej RPO WP (**Działanie 2.3. Rozwój Transportu Publicznego**). Całkowity koszt inwestycji wyniósł 29 690 773,30 PLN, przy czym wartość dotacji z EFRR to 12 143 172,50 PLN. Planowany termin zakończenia projektu 30.12.2011 r. został dotrzymany.

Projekt obejmował zadania:

- Zakup 22 szt. autobusów niskopodłogowych przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych;
- Przebudowa bazy (zajezdni) Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji w Łomży, przy ul. Spokojnej 9 (w tym: przebudowa i rozbudowa budynku hali obsługowo – naprawczej, przebudowa i modernizacja stacji paliw płynnych MPK, przebudowa układu komunikacyjnego zajezdni MPK, wykonanie odwodnienia na terenie bazy, tj. kanalizacji deszczowej wyposażonej w urządzenia do oczyszczania ścieków deszczowych);
- Przebudowa pętli autobusowych przy ul. Przykoszarowej i przy ul. Nowogrodzkiej;
- Rozbudowa systemu zarządzania, monitorowania, bezpieczeństwa i informacji (w tym: rozbudowa systemu zarządzania taborom; wdrożenie systemu monitoringu w autobusach; wdrożenie systemu bezpieczeństwa transportu publicznego - system łączności kierowcy z bazą i

służbami porządkowymi, wprowadzenie systemu lokalizacji autobusów, system elektronicznej informacji pasażera);

- Wdrożenie systemu biletu elektronicznego;
- Uruchomienie nowych linii autobusowych, przedłużenie lub modyfikacja części linii istniejących.
- Zakup samochodu pomocy technicznej

Obecna struktura rodzajowa taboru:

- Autosany - 5 szt. (przeznaczone do wycofania w najbliższym czasie)
- Scania - 22 szt.
- Volvo 7000 - 8 szt.
- Volvo 7700 - 7 szt.

W układzie komunikacji autobusowej obsługiwanej przez MPK usytuowano 164 przystanki. Liczba oraz rozmieszczenie przystanków jest dostosowana do zagospodarowania przestrzennego obsługiwanych obszarów miasta, co oznacza zadawalającą dostępność układu komunikacyjnego dla użytkownika.

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

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

MPK zb w Łomży świadczy usługi przewozowe na rzecz mieszkańców Łomży w oparciu o zgłoszone potrzeby z uwzględnieniem możliwości finansowych zakładu i budżetu miasta. Trasy poszczególnych linii obejmują praktycznie całe miasto zapewniając ludności w miarę tanie i bezpieczne dotarcie do obecnie funkcjonujących zakładów pracy, szkół, placówek kulturalnych, służby zdrowia itp. Zagęszczenie przystanków, częstotliwość kursowania autobusów, godziny odjazdów dopasowane są do stopnia przemieszczania się mieszkańców.

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

Możliwości rozwojowe

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

„Kurczenie” się rynku przewozów pasażerskich związane jest przede wszystkim z rosnącą konkurencją korporacji taxi oraz zwiększającą się liczbą samochodów osobowych a także dowozem dzieci do szkół przez „gimbusy”. Należy się spodziewać zmniejszenia skali rynku wynikającego również m.in. ze starzenia się społeczeństwa (wzrost liczby pasażerów z biletami darmowymi) oraz ubożenia części społeczeństwa.

DYREKTOR
Bogusław Szlach

Część tabelaryczna

1. Kształtowanie się cen biletów od roku 1998

Rodzaj biletu Data obowiąz.	1998r. 01.01.	1999r. 01.03	2000r. 01.02.	2001r. 01.02.	2002r. 01.02.	2004r. 01.02	2006r. 01.02	2008 01.03	2010 01.02	2011 10.11	2012 papier /elektr
Bilet normalny	1,00	1,20	1,30	1,50	1,70	1.80	2,00	2,10	2,20	2,40	2,8/2,6
Bilet miesięczny:											
na 1 linię	40,00	40,00	40,00	45,00	52,00	56,00	62,00	66,00	71,00	76,00	81/76
na 2 linię	45,00	45,00	45,00	50,00	58,00	62,00	68,00	72,00	77,00	82,00	87/82
na wszystkie linie	50,00	50,00	50,00	52,00	62,00	66,00	72,00	76,00	81,00	86,00	91/86
Bilet 6-przejazd.	5,00	6,00	7,00	8,00	9,60	10,20	11,40	12,00	12.60	12,00 5przej	13,00 5przej

2. Zatrudnienie MPK od 1992 r.

1992r.	2000r.	2001r.	2002r.	2003r.	2004r.	2005r.	2006r.	2007r.	2008	2009	2010	2011
198	140	138,25	132,5	132	130	125	119	114	108	108	107	104

3. Koszt wozokilometra w MPK Łomża na tle innych przewoźników w 2011 r.

Miasto	Koszt wozo/km
Łomża MPK	5,17
Ostrołęka MZK	4,77
Siedlce MPK	6,59
Suwałki PGK	6,07
Ciechanów ZKM	5,16
Białystok KPKM	5,84
Białystok KPK	5,83
Białystok KZK	5,40
Olsztyn MPK	7,22
Ełk MZK	4,77
Warszawa MZA	7,44

ANALIZA FINANSOWA PRZEDSIĘBIORSTWA MPK ZB

Łomża za 2011r.

I. Cel analizy

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

II. Metody zastosowane w analizie

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

III. Założenia do analizy

Podczas analizy przyjęto następujące założenia:

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

IV. Analiza przychodów i kosztów MPK Łomża

Tabela 1. Dynamika przychodów i kosztów w latach 2010-2011

Kategoria	2011-plan	2011-wykonanie	2010-wykonanie	2011/2010
Przychody	8.965.019	8.447.767	8.187.409	103,18%
Koszty	8.918.080	8.633.069	8.256.925	104,56%
Zysk /strata	46.939	-185.302	-69.516	

1. Analiza przychodów MPK Łomża

Tabela 1 przedstawia dynamikę przychodów i kosztów w MPK Łomża. W strukturze przychodów (por. tabela nr 2 - Szczegółowe wykonanie w latach 2010 i 2011-załącznik) główną pozycję zajmują przychody z usług, których udział w 2010 roku wynosił 49% , a w 2011 roku 45%. Drugim głównym składnikiem przychodów jest dotacja, której udział w 2010 roku wynosił 48%, a w 2011 roku – 51%. Pozostałe składniki stanowią w roku 2010 - 3% w roku 2011 - 4% udziału w przychodach ogółem.

Udziały w przychodach z usług i dotacji razem wzięte wynoszą w 2010r. 97%, a w 2011r. 96% struktury przychodów, różnią się tylko o 1%, natomiast w poszczególnych składowych różnice są większe. Pozostałe źródła pozasprzedawcze mają niewielki udział w przychodach, różnią się w analizowanych latach o 1% wynika to z amortyzacji i wpływów otrzymanych z odszkodowań powypadkowych.

Całkowity wzrost przychodów w latach 2010/2011 wyniósł 3,18%. Z tytułu przychodu z usług nastąpił spadek o 4,71%. Wynikło to z podanych niżej przyczyn:

- remonty dróg i okresowe zamknięcia ulic Piłsudskiego, Zawadzkiej, Przykoszarowej i Al. Legionów powodowały konieczność skracania linii oraz stosowania objazdów, częste oczekiwanie w „korkach” a w efekcie przedłużanie czasu przejazdów. W zależności od prowadzonych prac zmiany w częstotliwości i trasach następowały co miesiąc i to dodatkowo dezorientowało pasażerów. Były to czynniki wpływające negatywnie na ilość korzystających z komunikacji publicznej osób – przy krótszych odcinkach przejście pieszo było znacznie szybsze niż autobusem,

- ogólne tendencje spadkowe w ilościach przewożonych pasażerów.

Ze sprzedaży biletów i przeprowadzonych kontroli przejazdów komunikacją miejską wynika, że z naszych usług korzystają przede wszystkim dzieci i młodzież dojeżdżające do szkół oraz osoby starsze, będące na emeryturze czy rencie. Pasażerowie ci korzystają z biletów ulgowych, a w wieku 70 lat i powyżej jeżdżą bezpłatnie. Ponadto z ulgowych i

bezpłatnych przejazdów autobusami komunikacji miejskiej korzystają inni uprawnieni do tych przejazdów zg. z uchwałą Rady Miejskiej 151/XXVI/08 z 27 lutego 2008r. Jest to realizacja spoczywająca na samorządzie obowiązku zapewnienia społeczności lokalnej transportu zbiorowego, szczególnie dla osób „słabszych” społecznie. Niestety powoduje to znaczny spadek przychodów z wykonywanych przez zakład usług.

Na spadek przychodów o 5,77% w stosunku do planu 2011 roku wpływ miały sytuacje omówione przy porównaniu przychodu 2010/2011.

2. Analiza kosztów MPK Łomża

Wysokość kosztów wykazuje tendencję wzrostową w porównaniu do roku 2010 o 4,56% i obniżenie o 3,20% w stosunku do planu na rok 2011. Większy wzrost kosztów niż wzrost przychodów przyczynił się do ujemnego wyniku finansowego z całego roku 2011 (185.302 zł).

Struktura kosztów (por. tabela nr 2 - Szczegółowe wykonanie w latach 2010 i 2011-załącznik) w obydwu analizowanych latach jest podobna. Głównym składnikiem są wynagrodzenia (50,88%), następnie materiały i energia oraz usługi obce (34,39%), narzuty na wynagrodzenia, (8,97%) wydatki związane z zatrudnieniem (3,25%) oraz pozostałe, w tym podatki i opłaty (2,51%).

Wynagrodzenie jest ściśle związane z liczbą zatrudnionych pracowników. W roku 2011 z pracy odeszło 5 osób (3 osoby na emeryturę i 2 osoby w trybie porozumienia stron), w tym 3 osoby na początku stycznia. Do pracy przyjęto również 5 osób, jednak 3 z nich dopiero w miesiącu październiku. Nie została również wypłacona odprawa emerytalna dyrektora. Pozwoliło to na zmniejszenie kosztów wynagrodzeń o 2,72% do roku 2010. Koszty wynagrodzeń w stosunku do planu nie zostały wykonane o 4,79%.

Drugi najważniejszy czynnik kosztowy – materiały i energia oraz usługi obce – wykazują wzrost w stosunku do 2010r. o 20,15%, zaś plan na 2011 został wykonany prawie w 100%. Wzrost wynika głównie z kosztów zużycia paliwa i przeglądów autobusów Scania.

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

Wskaźniki	2008	2009	2010	2011
Wykonane kilometry	1.804.225	1.716.334	1.723.163	1.669.680
Dynamika (w %)	-	95,13%	100,40%	96,90%
Koszt paliwa	1.883.915	1.543.298	1.828.403	2.331.669
Dynamika (w %)	-	81,92%	118,47%	127,52%
Koszt paliwa/1 km	1,04	0,90	1,06	1,40

Tabela 3 przedstawia sytuację w zakresie wykonanych kilometrów i kosztów paliwa, jako jednego z najważniejszych składników kosztów – pozycji „materiały” (90,97%). Można zauważyć, że od roku 2008 liczba wykonywanych kilometrów ulega zmniejszeniu: w roku 2009 o 4,87%, w roku 2010 wzrosła o 0,40% (objazdy związane z remontami dróg) i ponownie zmniejszyła się w roku 2011 o 3,10%. Oznacza to racjonalizowanie tras przejazdu i częstotliwości kursowania autobusów, co podwyższa wypełnienie i rentowność.

Koszt paliwa malał jedynie w roku 2009 o 18,08% a wzrósł w roku 2010 o 18,47% i w roku 2011 o 27,52%. co oznacza, że średnia cena paliwa w analizowanym okresie 2009-2011 uległa znacznemu podwyższeniu – tylko w 2011r. wzrosła o 20,44% w stosunku do roku 2010 (znaczny wzrost kosztu przy spadku wykonanych kilometrów). W roku 2011 nastąpił również wzrost kosztu zużycia paliwa związany z wprowadzeniem do eksploatacji 22 szt.

nowych autobusów Scania, dla których norma zużycia paliwa została ustalona w wysokości 40l./100km. („stare” autobusy Jelcz - 31l. i Autosan - 23,5l. na 100km)

Pozostałe składniki – narzuty na wynagrodzenia, wydatki związane z zatrudnieniem, podatki i opłaty oraz inne – stanowią łącznie 14,73% kosztów. Wśród nich – narzuty – są pochodną wynagrodzeń, a ich dynamika jest proporcjonalna do dynamiki wynagrodzeń, czyli uległa zmniejszeniu. Podatki i opłaty również uległy zmianie tylko o wzrost wskaźnika inflacji.

Wykonanie podstawowych wskaźników ekonomiczno- finansowych za rok 2011 przedstawia się następująco:

1. Wpływy ze sprzedaży biletów	3.679.771zł
2. Wpływy z najmu , reklam	88.757zł
3. Pozostałe wpływy	245.587zł
4. Razem wpływy własne	4.014.115zł
5. Dotacja z budżetu	4.434.661zł
zmniejszona o zwrot z tyt. przek.50% kosztów	-78.333zł
	4.356.328zł
6. Koszty ogółem	8.555.745zł
Koszty z amortyzacją	8.633.069zł
7. Wskaźnik pokrycia kosztów wpływami własnymi	47,00%
8. Zatrudnienie ogółem	104 osoby
w tym: kierowców	60 osób
9. Średnia płaca miesięczna	3.253 zł
10. Ilość przejechanych wozokm	1.669.680
11. Koszt 1-go wozokm	5,12 zł
12. Koszt 1 –go wozokm z amortyzacją	5,17 zł
13. Wskaźnik gotowości technicznej	94,13%

3. Podsumowanie

W komunikacji miejskiej w Łomży od roku 2009 nastąpiły znaczące zmiany jakościowe infrastruktury, taboru i wyposażenia. Wyremontowano bazę, przebudowano warsztat naprawczy, zbudowano nową stację paliw, zakupiono bezpieczne, wygodne, nowoczesne autobusy. Podjęto również wiele zadań w zakresie racjonalizacji wykonywanych tras, lepszego wykorzystania dostępnych zasobów, poprawy jakości, bezpieczeństwa i standardu oferowanych usług.

Mimo tych działań i oszczędnej gospodarki materiałami w 2011r. wystąpił ujemny wynik finansowy w wysokości 185.302 zł. Należy zauważyć, że jest on w głównej mierze efektem wzrostu cen i zużycia paliwa. Znaczące są również koszty związane z realizacją projektu unijnego. Zgodnie z jego wymogami stworzono 2 nowe etaty (elektronik i informatyk). Wprowadzone systemy pozycjonowania pojazdów za pomocą gps i telefony komórkowe dla kierowców wymagają opłat abonamentów. W związku z zainstalowaniem nowych urządzeń (np. stacja paliw) i systemów (np. bilet elektroniczny) nastąpił wzrost opłat za materiały eksploatacyjne i usługi serwisowe nie obejmowane gwarancją. Koszty te wzrosną jeszcze po upływie okresów gwarancyjnych. Ostatnie doświadczenia pokazują, że zainstalowane sprzęty „naszpikowane” elektroniką, są wrażliwe na gwałtowne wyładowania atmosferyczne – nastąpiło kilka szkód spowodowanych przez burze o znacznej wysokości i

przypuszczać należy, że będą się one zdarzać w przyszłości – a ubezpieczenie nie pokrywa ich w pełnej wysokości.

MPK od dawna boryka się z problemem braku płynności finansowej, a poniesiona strata zwiększyła ujemny fundusz obrotowy do wielkości 835.781 zł (koniec roku).

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

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

Pewnym optymizmem napawa fakt, że w roku 2012 nastąpił znaczący wzrost osiągniętych przychodów z usług. Ostatnia podwyżka spowodowała średni wzrost o 27.000 zł wpływów ze sprzedaży biletów w poszczególnych miesiącach, w porównaniu do poprzedniego roku. Jest to tym istotniejsze, że przez kilka ostatnich lat wpływy te regularnie spadały.

DYREKTOR

Bogusław Szlach



Przychody				
Paragraf	Nazwa	Wykonanie za rok 2010	Wykonanie za 2011	Wykonanie 2011/2010
	Stan funduszu obrotowego na początek roku:	-580 963	-650 479	
	Przychody ogółem:	8 187 409	8 447 767	103,18%
2650	Dotacja :	3 906 387	4 356 328	111,52%
0830	Przychody z usług :	4 037 947	3 768 528	93,33%
0920	Pozostałe odsetki :	3 651	4 376	119,86%
0970	Wpływy z różnych dochodów :	183 498	241 211	131,45%
inne zwiększenia		55 926	77 324	138,26%
	Suma bilansowa	7 606 446	7 797 288	102,51%
Koszty				
	Rozchody ogółem	8 256 925	8 633 069	104,56%
3020	Nagrody i wydatki nie zaliczane do wynagrodzeń:	54 138	72 888	134,63%
3050	Zasądzone renty	1 380	1 380	100,00%
4010	Wynagrodz. osobowe pracowników :	4 153 735	4 059 710	97,74%
4040	Dodatkowe wynagr. roczne :	327 872	313 809	95,71%
4110	Składki na ubezpieczenia społeczne :	662 111	644 508	97,34%
4120	Składki na Fundusz pracy :	95 980	93 905	97,84%
4140	Wpłaty na PEFRON:	68 824	58 603	85,15%
4170	Wynagrodzenia bezosobowe:	33 850	19 245	56,85%
4210	Zakup materiałów :	2 097 852	2 563 118	122,18%
4260	Zakup energii :	55 533	52 080	93,78%
4280	Zakup usług zdrowotnych	6 397	10 649	166,47%
4300	Zakup usług pozostałych :	280 499	319 439	113,88%
4350	Zakup usług dostępu do sieci Internet:	1 176	806	68,54%
4360	Oplaty z tyt. telefonii komórkowej:	1 532	16 083	1049,80%
4370	Oplaty z tyt. telefonii stacjonarnej:	6 093	6 020	98,80%
4410	Podróże służbowe :	3 921	11 701	298,42%
4430	Różne opłaty i składki :	8 255	4 105	49,73%
4440	Odpisy na ZFŚS :	148 619	147 498	99,25%
4480	Podatek od nieruchomości :	62 445	70 589	113,04%
4500	Pozostałe podatki na rzecz jedn. sam.teryt :	54 951	41 346	75,24%
4520	Oplaty na rzecz budż. jedn. samorz. teryt :	17 390	10 858	62,44%
4530	Podatek od towarów i usług :	23		0,00%
4570	Odsetki od nieter. wplat z tyt. pod. i opłat :	21		0,00%
4580	Pozostałe odsetki :		9	
4610	Koszty postępowania sądowego	24	980	4083,33%
4670			34	
4720	amortyzacja:	55 926	77 324	
4740	zakup mat. pap.do sprz. drukarskiego:	1 849		0,00%
4750	zakup akcesoriów komputerowych:	19 408		0,00%
4780	fundusz emerytur pomostowych	37 121	36 382	98,01%
inne zmniejszenia				
6080	Wydatki na zakupy inwestycyjne z.b. :			
	Stan funduszu obrotowego na koniec roku	-650 479	-835 781	
	Suma bilansowa	7 606 446	7 797 288	102,51%