

Łomża, dnia 14.08.2013 r.

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

2013 -08- 14

Ilość zat
Nr dz Podpis *[Signature]*

MIĘSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI
ZAKŁAD BUDŻETOWY W ŁOMŻY
18-400 Ł O M Ż A
ul. Spokojna 9, centr. 086/216-01-62
DYREKTOR tel/fax 086/216-03-34
NIP 718-000-21-44, R 450011363

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 I półrocze 2013r. pod obrady Rady Miejskiej oraz Komisji Gospodarki Komunalnej i Komisji Finansów i Skarbu Miasta.

DYREKTOR
[Signature]
Janusz Franciszek Nowakowski

INFORMACJA

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



sierpień 2013 r.

I N F O R M A C J A

o funkcjonowaniu komunikacji miejskiej w Łomży

sierpień 2013

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

Obecnie MPK obejmuje 15 linii autobusowych, w tym 6 linii wybiegających 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 mln osób i przejeżdżają ok.1,7 mln wozokm.

Na koniec czerwca 2013 r. zatrudnienie w MPK wyniosło 94 osoby z tego kierowców jest 58.

MPK sukcesywnie odnawia tabor. W latach 2000-2006 zakupiono 15 szt nowych niskopodłogowych autobusów marki Volvo w tym 3 szt z dofinansowaniem z PFRON i ZPORP.

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.

Projekt obejmował zadania:

- Zakup 22 szt. autobusów niskopodłogowych
- Przebudowa bazy (zajezdni) Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji w Łomży,
- Przebudowa pętli autobusowych przy ul. Przykoszarowej i przy ul. Nowogrodzkiej;
- Rozbudowa systemu zarządzania, monitorowania, bezpieczeństwa i informacji (w tym: rozbudowa systemu zarządzania taborem; wdrożenie systemu monitoringu w autobusach; wdrożenie systemu bezpieczeństwa transportu publicznego - system łączności kierowcy z bazą i służbami porządkowymi, wprowadzenie systemu lokalizacji autobusów, system elektronicznej informacji pasażera);
- Wdrożenie systemu biletu elektronicznego;
- Zakup samochodu pomocy technicznej z wyposażeniem

Obecna struktura rodzajowa taboru:

- Scania - 22 szt.
- Volvo - 15 szt.
- Autosany - 4 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 podróżach komunikacją zbiorową wynosi ok. 300m.

Standard wyposażenia przystanków jest dość zróżnicowany. Tylko część przystanków wyposażona jest w wiaty przystankowe. W ciągu ostatnich kilku lat na głównych ciągach komunikacyjnych miasta ustawiane są nowe wiaty przeszklone.

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 umożliwia przemieszczanie się osób niepełnosprawnych i starszych przy zapewnieniu właściwego standardu podróży. Jest również dobrą wizytówką naszego miasta na zewnątrz.

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 linie	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.	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
198	140	138,25	132,5	132	130	125	119	114	108	108	107	104	104	94

Analiza finansowa MPK ZB za I półrocze 2013r.

Analiza przychodów i kosztów za I półrocze 2013r.

W poniższej tabeli 1. przedstawiono dynamikę przychodów i kosztów ogółem z uwzględnieniem statystycznie ½ wynagrodzenia dodatkowego i usługi zleconej przez organizatora w 2012 r. w MPK Łomża.

Tabela 1.

Kategoria	I półrocze 2012r.wykonanie	I półrocze 2013r.wykonanie	2013/2012
Przychody	4 781 198	4 880 869	102,08%
Koszty	4 895 631	4 525 834	92,45%
Zysk /strata	-114 433	355 035	

W I półroczu 2013 roku nastąpił wzrost przychodów o 2,08%, i spadek kosztów o 7,55% do półrocza 2012 roku.

1. Analiza przychodów MPK Łomża

Tabela 2. Przychody				
§	Treść	Wykonanie I półrocze 2012r.	Wykonanie I półrocze 2013r.	2012/2011
2650	Dotacja :	2 462 500	2 404 980	97,66%
0830	Przychody z usług :	2 027 953	2 152 340	106,13%
	w tym:			
	ze sprzedaży biletów	1 988 764	2 097 059	105,45%
	pozostałe usługi	39 189	55 281	141,06%
0920	Pozostałe odsetki :	1 924	1 969	102,34%
0970	Wpływy z różnych dochodów :	249 130	273 740	109,88%
	w tym :usługi zlecone przez organizatora	117 886	79 643	67,56
	Amortyzacja	39 691	47 840	120,53%
	Razem	4 781 198	4 880 869	102,08%

W strukturze przychodów (por. tabela nr 2.) główną pozycję zajmuje dotacja, której udział w 2012 roku wynosił 51,50% , a w 2013 roku 49,27%. Drugim głównym składnikiem przychodów jest przychód z usług, których udział w 2012 roku wynosił 42,42%, a w 2013 roku 44,10%. Pozostałe składniki stanowią w roku 2012 6,08% w roku 2013 6,63% udziału w przychodach ogółem.

Udziały w przychodach z usług i dotacji razem wzięte wynoszą w 2012 roku 93,92%, a w 2013 roku 93,37% struktury przychodów, różnią się tylko o 0,55%, natomiast w poszczególnych składowych różnice są większe. Pozostałe źródła poza sprzedażowe mają niewielki udział w przychodach, różnią się w analizowanych półroczach też o 0,55%, wynika to z amortyzacji i wpływów otrzymanych z odszkodowań powypadkowych, oraz usług zleconych przez organizatora.

Podstawowym źródłem przychodów z usług jest sprzedaż biletów. W I półroczu 2013r. wzrosły one o 5,45%. Wynikło to z podwyżki cen biletów papierowych i elektronicznych od 1 maja 2012 roku. W tym samym czasie nastąpił spadek w przewozie osób (ze względu na różne zmiany w rodzajach sprzedawanych biletów ewidencja przewiezionych osób nie jest porównywalna).

Składnikiem, który posiada niewielki udział w przychodach z usług są pozostałe usługi (reklama, wynajem autobusów, przystanków). W roku 2013 wzrosły one o 41,06% w stosunku do roku 2012.

Wystąpiło zmniejszenie dotacji o 2,34% w stosunku do 2012 roku. W skali całego roku 2013 dotacja jest mniejsza w wysokości **47.435 zł**. Wystąpił też znaczący spadek przychodów z wpływów różnych (głównie z usług świadczonych przez organizatora) o 32,44%. W porównaniu do roku 2012 jest mniejszy o **89.431 zł**. W sumie na 2013 r. na komunikację miejską przewidziane są w budżecie miasta środki o **136.866 zł** mniejsze niż wykonanie 2012 r.

2. Analiza kosztów MPK Łomża

Analiza kosztów wykazuje tendencję spadkową kosztów w porównaniu do 2012 roku o 7,55%. Większy spadek kosztów i wzrost przychodów przyczynił się do dodatniego wyniku finansowego.

Struktura kosztów (por. tabela nr 3 - szczegółowe wykonanie w I półroczach 2012 i 2013 roku) w obydwu analizowanych okresach jest podobna. Głównym składnikiem są wynagrodzenia (47,31%), następnie materiały i energia oraz usługi obce (37,95%), narzuty na wynagrodzenia, (9,06%) wydatki związane z zatrudnieniem (2,67%) oraz pozostałe, w tym podatki i opłaty (3,01%).

Wynagrodzenie jest ściśle związane z liczbą zatrudnionych pracowników. W analizowanym okresie z pracy odeszło 14 pracowników w tym: 6 osób za porozumieniem stron, 7 osób na emeryturę i 1 osoba wygaśnięcie pracy. Do pracy przyjęto 2 osoby. Pozwoliło to na zmniejszenie kosztów wynagrodzenia o 4,46%.

Drugi najważniejszy czynnik kosztowy – materiały i energia oraz usługi obce wykazują spadek o 8,26%, w stosunku do 2012 roku. Spadek ten wynika głównie z mniejszych kosztów zużycia paliwa oraz z zaplanowania w większości w II półroczu (przed sezonem zimowym) wydatków eksploatacyjnych (przeeglądy, wymiany oleju, filtrów, opon itp).

Tabela 4 przedstawia sytuację w zakresie wykonanych kilometrów i kosztów paliwa, jako jednego z najważniejszych składników kosztów – w pozycji „materiały” (89,91%). Można zauważyć, że liczba wykonywanych kilometrów utrzymuje się na jednakowym poziomie z wyjątkiem roku 2012 (większa liczba wykonanych kilometrów wynika z objazdów związanych z remontami dróg).

Koszt paliwa zmniejszył się w roku 2013 o 11,11% (cena oleju napęd. Spadła o 4,48% średnio 20 gr/1) i zwiększył się w stosunku do roku 2011. Mniejszy koszt zużycia paliwa 2013 roku wynika z oszczędnej gospodarki paliwowej oraz spadku i stabilnych cen paliwa w 2013 roku.

Tabela 3. Koszty

§	Treść	Wykonanie w I półroczu 2012r.	Wykonanie w I półroczu 2013r.	2013/2012
3020	Nagrody i wydatki nie zaliczane do wynagrodzeń:	52 838	13 031	24,66%
3050	Zasądzone renty	690	690	100,00%
4010	Wynagrodz. osobowe pracowników :	2 072 827	1 980 336	95,54%
4040	Dodatkowe wynagr. roczne :	160 389	157 195	98,01%
4110	Składki na ubezpieczenia społeczne :	383 747	347 423	90,53%
4120	Składki na Fundusz pracy :	48 550	44 693	92,06%
4140	Wpłaty na PEFRON:	28 354	0	
4170	Wynagrodzenia bezosobowe:	10 800	3 823	35,40%
4210	Zakup materiałów :	1 606 727	1 441 864	89,74%
4260	Zakup energii :	26 602	30 706	115,43%
4280	Zakup usług zdrowotnych	1 479	1 752	118,46%
4300	Zakup usług pozostałych :	223 680	231 899	103,67%
4350	Zakup usług dostępu do sieci Internet:	564	597	105,85%
4360	Opłaty z tyt. telefonii komórkowej:	12 038	10 249	85,14%
4370	Opłaty z tyt. telefonii stacjonarnej:	2 595	2 256	86,94%
4410	Podróże służbowe :	1 301	2 313	177,79%
4430	Różne opłaty i składki :	3 175	6 551	206,33%
4440	Odpisy na ZFŚS :	117 918	105 154	89,18%
4480	Podatek od nieruchomości :	60 033	62 173	103,56%
4500	Pozostałe podatki na rzecz jedn. sam.teryt :	14 955	12 530	83,78%
4520	Opłaty na rzecz budż. jedn. samorz. teryt :	5 850	3 117	53,28%
4530	Podatek od towarów i usług :		0,00	
4570	Odsetki od nieter. wpłat z tyt. pod. i opłat :			
4580	Pozostałe odsetki :	1	0	
4610	Koszty postępowania sądowego	1 804	1 648	91,35%
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	19 023	17 994	94,59%
6080	Wydatki na zakupy inwestycyjne z.b. :			
1000	Straty nadzwyczajne:			
4720	Amortyzacja	39 691	47 840	120,53%
	Razem	4 895 631	4 525 834	92,45%

Tabela 4. Porównanie wybranych wskaźników ekonomicznych w I półroczach 2011-2013

Wskaźniki	2011	2012	2013
Wykonane kilometry	865 124	903 715	877 531
Dynamika (w %)	-	104,46%	97,10%
Koszt paliwa	1 119 493	1 478 691	1 314 398
Dynamika (w %)	-	132,09%	88,89%
Koszt paliwa/1 km	1,29	1,64	1,50

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

Pozostałe składniki – narzuty na wynagrodzenia, wydatki związane z zatrudnieniem (oszczędność paliwa, usługi zdrowotne, środki czystości, odzież robocza – wynikająca z BHP i KP, FŚS) podatki i opłaty oraz inne – spadły łącznie do roku 2012 o 14,43%.. Wśród nich – narzuty - są pochodną wynagrodzeń, a ich dynamika jest proporcjonalna do dynamiki wynagrodzeń, czyli uległa zmniejszeniu. Zmniejszyły się również wydatki związane z zatrudnieniem (spadek zatrudnienia o 10 osób).

Tabela 5. Wykonanie podstawowych wskaźników ekonomiczno- finansowych w roku 2013

Lp.	Wyszczególnienie	Wartość
1.	Wpływy ze sprzedaży biletów	2 097 059,00
2.	Wpływy z wynajmu ,reklam	55 281,00
3.	Pozostałe wpływy	275 709,00
4.	Razem wpływy własne	2 428 049,00
5.	Wpływy własne z amortyzacją	2 475 889,00
6.	Dotacja z budżetu	2 404 980,00
7.	Koszty ogółem	4 287 623,00
8.	Koszty z amortyzacją	4 335 463,00
10.	Wsk. pokrycia kosztów wpływami własnymi	57,11%
11.	Zatrudnienie ogółem	96 osób
	w tym: kierowców	58 osób
12.	Ilość przejechanych wozokm	877 531
13.	Koszt 1-go wozokm	4,89 zł
14.	Koszt 1-go wozokm z amortyzacją	4,94 zł
16..	Wskaźnik gotowości technicznej	87,30%

W I półroczu 2013 r. wystąpiła nadwyżka kosztów nad przychodami w wysokości 545.405 zł. Po uwzględnieniu (statystycznie) kosztów dodatkowego wynagrodzenia rocznego wraz z narzutami na to wynagrodzenie w wysokości 190.371 zł (1/2 planowanych kosztów) oraz mniejszych wpływów ze sprzedaży biletów w II półroczu w miesiącach tj. lipiec, sierpień i grudzień, a także możliwego wzrostu cen paliwa, przewidujemy wynik finansowy na koniec roku na poziomie zerowym – przychody pokryją koszty.

Z analiz wcześniejszych lat wynika, że I półrocza, (bez statystycznego ujęcia dodatkowego wynagrodzenia rocznego) zamykały się zawsze zyskiem, a na koniec roku występowała strata. Osiągnięty wynik finansowy (zysk znacznie większy niż w poprzednich latach) pokazuje już, że na koniec roku nie powinna wystąpić strata. Ze względu na bardzo wysoki ujemny poziom środków obrotowych na początek roku 2013 (- 852 579 zł) osiągnięcie choć minimalnego zysku jest jedynym sposobem na poprawę sytuacji.

Tabela 6. Realizacja planu finansowego w poszczególnych paragrafach w zł.

Przychody				
paragraf		plan	wykonanie	wskaźnik wykonania
0830	przychody z usług	4 206 448	2 152 340	51,17%
2650	dotacja przedmiotowa	4 810 000	2 404 980	50,00 %
0920;0970	pozostałe paragrafy	515 000	275 709	53,54%
	Pokrycie amortyzacji	94 950	47 840	50,38%
	Razem	9 626 398	4 880 869	50,70%
Koszty				
paragraf		plan	wykonanie	wskaźnik wykonania
4010	wynagrodzenie	4 048 738	1 980 336	48,91%
4040	wynagrodzenie dodatkowe	314 390		
4170	wynagrodzenie bezosobowe	5 000	3 823	76,46%
4110; 4120; 4780	narzuty na wynagrodzenia	860 534	376 934	43,80%
3020	wydatki nie zalicz do wynagrodzeń	71 000	13 031	18,35%
4440	odpis na f-sz socjalny	152 335	105154	69,03%
4210; 4260	zużycie materiałów i energii	3 492 864	1 472 570	42,16%
4300	usługi pozostałe	336 811	231 898	68,85%
4480; 4500	podatki i opłaty na rzecz j.s.t.	147 260	74 702	50,73%
4520;4140	ochrona środowiska i PFRON	45 206	3 117	6,90%
3050,4280,4350,4360,4370, 4410,4430,4580,4610	Pozostałe	57 310	26 058	45,47%
	Amortyzacja	94 950	47 840	50,38%
	Razem	9 626 398	4 335 463	45,03%

Przychody w stosunku do planu wykonano w 50,70%, koszty zaś w 45,03%. Mniejsze wykonanie kosztów o 4,97% do planu wynika głównie z § 4210 zużycie materiałów i energii. Na spadek tych kosztów wpływ miały sytuacje omówione przy porównaniu 2013/2012 roku.

Rozbieżności w wykonaniu pozostałych paragrafów wynikają ze specyfiki naszej działalności gdzie rozkład w ciągu roku zarówno przychodów jak i kosztów nie jest równomierny w poszczególnych paragrafach. Wakacje oznaczają dla nas drastyczne zmniejszenie wpływów, zaś okres zimowy znaczący wzrost kosztów eksploatacji. Dlatego dopiero podsumowanie całego roku daje właściwy obraz działalności zakładu.

3. Podsumowanie

W komunikacji miejskiej w Łomży od roku 2010 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.

Należy wspomnieć, że MPK jako przewoźnik ma ograniczony wpływ na zwiększanie wysokości przychodów, głównie ze względu na rosnącą ilość osób podróżujących prywatnymi samochodami lub korzystających z usług taxi, a także z uwagi na brak przemysłu oraz stan bezrobocia. Powyższy problem dotyczy komunikacji w całej Polsce.

MPK od dawna boryka się z problemem braku płynności finansowej, a osiągnięty zysk za I półrocze znacznie poprawił sytuację finansową. Wypracowanie go było możliwe dzięki uzyskaniu nieznacznego wzrostu przychodów ogółem oraz wyraźnemu spadku sumy kosztów. Co ważne, spadek kosztów wynikał z podjęcia zmian o charakterze długotrwałym, tzn. bardziej racjonalnej gospodarki paliwowej, redukcji zatrudnienia, ograniczenia kosztów związanych z zatrudnieniem a także spadku i ustabilizowania się cen paliwa.

Należy też zauważyć, że 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 regionie pñ.-wsch. 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	36	41	35	31
Liczba wozokilometrów	2.167.000	1.424.000	1.713.000	1.398.000	1.530.000
Stan zatrudnienia (os.)	147	79	104	87	92
Wysokość dotacji (zł)	6.859.000	4.903.000	4.857.000	3.545.000	6.051.000
Koszt 1 wozokm (zł)	7,08	6,22	5,74	5,55	5,90

Źródło: Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej – dane za 2012r

Z analizy powyższej tabeli wynika, że wg stanu na koniec 2012 r. MPK Łomża jest trzecim co do wielkości miastem pod względem liczby mieszkańców w porównywanej grupie. Posiada 41 autobusów, które wykonują 1,7 miliona wozokilometrów, co plasuje ją na drugim miejscu pod tymi względami. Podobnie drugie miejsce zajmuje ono pod względem stanu zatrudnienia. Najważniejszymi cechami porównawczymi pod kątem finansów są jednak: wysokość otrzymywanej dotacji oraz koszt 1 wozokilometra. Nasz zakład jest wspierany czwartą co do wysokości wielkością dotacji, a suma kosztów podzielona na liczbę

wykonywanych kilometrów (tzw. koszt 1 wozokilometra) plasuje ją na drugim miejscu pod kątem najlepszej ekonomiki w przewozach spośród wymienionych przewoźników komunikacji miejskiej. W związku z tym, że dane statystyczne dotyczące przewoźników ukazują się z 4-5 miesięcznym opóźnieniem brak jest możliwości porównania MPK Łomża z innymi przewoźnikami wg stanu na 30.06.2013 r.

Łączny efekt wspomnianych zmian w praktyce pozwala obecnie na bieżące realizowanie zobowiązań. Sytuacja ta ulegnie jednak pogorszeniu ze względu na nieznaczny spadek przychodów w II półroczu, głównie ze względu na dużo mniejszą sprzedaż biletów w miesiącach wakacyjnych: lipcu i sierpniu oraz w świątecznym grudniu i wzroście kosztów w momencie wypłaty dodatkowego wynagrodzenia rocznego. Niemniej jednak nasze dotychczasowe i przyszłe działania zmierzają do poprawy sytuacji finansowej MPK i zmniejszenia minusowego stanu środków obrotowych.

Niezbędne jest kontynuowanie działań nie pozwalających na nieuzasadniony wzrost kosztów oraz szukanie możliwości zwiększenia dodatkowych przychodów poprzez np. sprzedaż paliwa i innych materiałów, świadczenie usług warsztatowych na zewnątrz, przewozy na zlecenie.

Biorąc pod uwagę ogólnokrajowe tendencje i procesy w komunikacji takie jak: zwiększenie liczby samochodów osobowych, zmniejszanie się liczby pasażerów szczególnie tych, którzy płacą za przejazd staje się konieczne dokonanie weryfikacji uprawnień do przejazdów ulgowych i polityki opłat w komunikacji miejskiej i określenie jasnych zasad finansowania transportu zbiorowego. Jest to problem bardzo trudny i wymaga współdziałania wszystkich zainteresowanych.

DYREKTOR


Janusz Franciszek Nowakowski