MIEJSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI
ZAKŁAD BUDŻETOWY w ŁOMŻY
18-400 Łomża, ul. Spokojna 9
tel. 86 216 01 62, fax 86 216 03 34

L.Dz. 184/17

DRUK Nr 644

Łomża, 13.06.2017 r.

Urząd Miejski w Łomży
Centrum Obsługi Mieszkańców
WPŁYNĘŁO
2017 -06- 13
Ilość zał 1
Nr dz ..... Podpis .....

Prezydent
Miasta Łomży

Wniosek

W załączeniu przedstawiam informacje o funkcjonowaniu Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Zakład Budżetowy w Łomży i analizę finansową MPK za 2016r. i 4 miesiące 2017r. celem przedłożenia pod obrady najbliższej sesji Rady Miejskiej zgodnie z planem pracy Rady na 2017r.

DYREKTOR
Janusz Franciszek Nowakowski

I N F O R M A C J A

o funkcjonowaniu

Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Zakład Budżetowy w Łomży

czerwiec 2017 r.

INFORMACJA

o funkcjonowaniu Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji ZB w Łomży

czerwiec 2017

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 i wynajmu autobusów. Jednak uwarunkowania prawne (5-letnia trwałość projektu unijnego) oraz ograniczenia organizacyjne 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, i.t.p.

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 jednak jedyne wpływy jakie pozyskuje z tego tytułu to przychody z biletów. Aby linia była rentowna wpływy z biletów muszą pokryć całkowite koszty danej linii. Jedynie gmina Łomża częściowo refunduje ulgowe przejazdy swoich mieszkańców po Łomży. Pozostałe gminy nie dotują przejazdów dla swoich mieszkańców.

Aktualnie łączna długość linii autobusowych wynosi 168 km a długość tras 103 km. W ciągu roku autobusy MPK przewożą ok. 2,6 mln osób przejeżdżając ok.1,8 mln wozokm. Policzeni pasażerowie to tylko ci, którzy kupili bilety – normalne i ulgowe. Znaczną grupę pasażerów stanowią osoby korzystające z przejazdów bezpłatnych, nie zarejestrowane w naszym systemie. Z przeprowadzanych badań wiemy, że w zależności od okresu przejazdy bezpłatne stanowią od 35% (w roku szkolnym) do 50% (w okresie wakacyjnym). Pełna liczba przewożonych osób jest więc znacznie wyższa.

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 nie podwyższamy, a wręcz obniżamy ceny biletów. 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, w najbliższym czasie Karta Seniora, ulgi dla niepełnosprawnych).

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, w internecie, za pomocą telefonu. Można jeździć na bilecie papierowym lub elektronicznym. Jest też dość szeroka gama biletów czasowych i okresowych. W najbliższym czasie wprowadzimy możliwość płatności elektronicznych za bilety miesięczne zakupowane w kasie MPK.

Położyliśmy duży nacisk na bezpieczeństwo przejazdu. Dzięki temu m.in. stosując monitoring wyeliminowaliśmy w autobusach wandalizm, złodziei kieszonkowych i chamskie 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 tym roku można było także porozmawiać z Prezydentem w trakcie zorganizowanej w naszym autobusie konferencji prasowej.

Miniony rok był kolejnym okresem, w którym ograniczaliśmy koszty własne aby zaoszczędzone środki przeznaczyć na ulepszenie świadczonych usług.

Aby nie sięgać do kieszeni pasażerów szukamy sposobów na obniżanie kosztów – poprzez racjonalizację zatrudnienia, refundację kosztów z Urzędu Pracy, 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 nas z budżetu miasta jako refundacja za ulgi jest relatywnie jedną z najniższych w Polsce. **Nasz koszt wozokilometra – 5,29 zł jest jednym z najniższych w Polsce – a także najniższym w regionie.**

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 „cmentarną". 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 łomżan. 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 ciągłym obniżaniu kosztów zakładu.

W trosce o poprawę jakości świadczonych przez nas usług zorganizowaliśmy dla kierowców szkolenie z zakresu „ecodrivingu", gdzie uczyli się nie tylko ekonomicznej jazdy, ale też postępowania w sytuacjach kryzysowych.

Aby ocenić możliwości wykorzystania odnawialnych źródeł energii w infrastrukturze przystankowej (oświetlenie, przyciski alarmowe, monitoring) zamontowaliśmy na jednej z naszych wiat ogniwo fotowoltaiczne oraz wiatrak dostarczające energię do oświetlenia oraz ładowania urządzeń mobilnych. Jeśli okaże się, że rozwiązania takie sprawdzają się w warunkach łomżyńskich będziemy myśleć nad ich wprowadzeniem na kolejnych przystankach.

Oprócz działań bezpośrednio związanych z przewozem pasażerów w roku 2016 realizowaliśmy zadania promujące komunikację miejską. We współpracy z różnymi instytucjami prowadziliśmy szereg imprez i akcji. Kilkakrotnie rozdawaliśmy w autobusach drobne upominki (kwiaty na Dzień Kobiet, słodycze na Walentynki, itp.), organizowaliśmy minikoncerty i prezentacje wystaw. Ogłaszamy konkursy dla pasażerów. W zeszłym roku był to konkurs „MPK-owo Dowcipowo" na żart o komunikacji miejskiej, w tym roku konkurs fotograficzny „Komunikacja Miejska w Obiektywie".

Włączamy się w akcje i koncerty charytatywne - między innymi dla Filipka Wądołowskiego.

Już od prawie 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 książki ciągle są, a nawet ich przybywa.

By zachęcić łomżan do podróżowania autobusami organizujemy raz w roku na naszej bazie „Święto Komunikacji Miejskiej". Do wspólnej zabawy zapraszamy mieszkańców miasta i okolic.

W naszym autobusie można było nawet 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 było utrzymanie przez MPK w 2016 r. 8 miejsca w Ogólnopolskim Rankingu Przedsiębiorstw Komunikacji Miejskiej (w 2015 - 8 miejsce, w 2014 – 6 miejsce). Ranking sporządzony został przez ekspertów Polskiej Agencji Przedsiębiorczości pod patronatem Forum Przedsiębiorczości w Dzienniku Gazecie Prawnej. W uzasadnieniu wyróżnienia zostaliśmy docenieni między innymi za wpływ na rozwój regionu oraz działania na rzecz podniesienia jakości życia mieszkańców. Ocenie podlegał standard posiadanego taboru, wprowadzane innowacje branżowe, nakłady na szkolenie pracowników czy też inwestycje finansowane z Unii Europejskiej.

Znaczący wpływ na sukcesy MPK ma dobra współpraca między dyrekcją a załogą, a w szczególności związkami zawodowymi.

Na koniec maja 2017 r. zatrudnienie w MPK wyniosło 93 osób z tego kierowców jest 55. Udział zatrudnienia kierowców w strukturze pracowników wynosi więc ok. 59% i jest o około 3 % 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	2008/9	2010	2011/12	2013/14	2015	2016	2017
198	140	133	130	125	119	114	108	107	104	94	95	95	93

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 niewiele się zmieniły i w najbliższym czasie nie przewidujemy ich wzrostu. Poniżej tabela pokazująca ceny za bilety na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat.

Data wprowadzenia **Rodzaj biletu**	**1998** 01.01	**2006** 01.02	**2008** 01.03	**2010** 01.02	**2011** 10.11	**2012** 01.05 papier/ elektron	**2014 01.04** papier/ elektron	**2014** **2017**
normalny	**1**	**2**	**2,1**	**2,2**	**2,4**	**2,8/2,6**	**bz**	**bz**
miesięczny:								
na 1 linię	**40**	**62**	**66**	**71**	**76**	**81/76**	**86/bz**	**bz**
na 2 linie	**45**	**68**	**72**	**77**	**82**	**87/82**	**brak**	**brak**
na wszystkie linie	**50**	**72**	**76**	**81**	**86**	**91/86**	**96/bz**	**bz**
wieloprzejazdowy	**5**	**11,40**	**12**	**12,60**	**12**	**14**	**bz**	**bz**

Najbliższe plany:

Działania obniżające koszty:

- Wykonanie instalacji z panelami fotowoltaicznymi na dachu myjni umożliwiającej osiągnięcie przez Miasto Łomża wskaźników zgodnie z Uchwalonym Planem Gospodarki Niskoemisyjnej (Załącznik do Uchwały nr 115/XVII/15 z dnia 28.10.2015 r. Rady Miejskiej Łomży) – w czerwcu został ogłoszony przetarg,
- Panele fotowoltaiczne na budynku warsztatu i hali garażowej

Podniesienie bezpieczeństwa:

- Przystanki z własnym oświetleniem wyposażone w kamery monitoringu i przyciski SOS zasilane różnymi źródłami: wiatraczki, panele fotowoltaiczne, urządzenia produkujące prąd napędzane siłą mięśni ludzkich (np. rower z alternatorem) trochę na zasadzie fitness na przystanku.

Dalsze ocieplanie wizerunku MPK:

- Szkolenie pracowników z savoir vivre wobec klientów
- Konkurs z nagrodami na najlepszego kierowcę ale i na najlepszego pasażera – głównie w celu promowania kultury w relacjach pasażer – kierowca, pasażer – kontroler a także pasażer - pasażer

Wdrożenie ścieżek edukacyjnych najpierw dla Łomży i okolic a może potem dla dzieci z Warszawy (pomysły na ścieżki powstały m.in. w ramach konkursu) z wykorzystaniem autobusów komunikacji miejskiej.

Utworzenie ścieżek edukacyjnych w oparciu o przystanki autobusowe (np. na przystankach na określonej linii autobusowej nazwanej historyczną) cała historia Łomży od osady z X wieku po czasy aktualne.

Wszystko to robimy po to aby zachęcić mieszkańca Łomży i okolic do skorzystania z autobusu: żeby były mniejsze korki, żeby było mniej wypadków, żeby było czystsze powietrze a nasza firma mogła się rozwijać i dawać miejsca pracy, wreszcie żeby pracownik MPK miał poczucie misji publicznej a pasażer chętnie wsiadał do autobusu.
Działania w ostatnim czasie zmierzały do tego aby mieszkaniec Łomży i okolic przekonał się, że autobusy są:

- czyste (która panna młoda w białej sukni z welonem pojechałaby brudnym autobusem w najważniejszy dzień swojego życia razem ze swoim wybrankiem i całą rodziną),
- bezpieczne (bo dzięki monitoringowi i kamerze online tylko szaleniec naruszy prawo)
- punktualne (bo każde istotne spóźnienie lub za wczesny odjazd z przystanku skutkuje tym, że winny kierowca MPK Łomża płaci za taksówkę pasażerowi)
- niedrogie (dużo ulg i tanie bilety np. po południu)
- są tam gdzie trzeba dowieźć w krótkim czasie masę ludzi
- na każdą okazję: wieczór panieński, ślub, pogrzeb, wycieczkę do lasu
- do wszystkiego: można w nich zorganizować koncert, pośpiewać kolędy, służą za bar, za kawiarnię,
- miejscem spotkań towarzyskich (dla osób starszych, które nie chcą siedzieć w domu a mają już bezpłatne przejazdy i chcą sobie poplotkować szczególnie zimą gdy na ławce zimno a w autobusie ciepło)
- miejscem spotkań z gwiazdą piosenki
- źródłem informacji (plakat, monitor) o tym co się ciekawego dzieje w mieście.

Działania wymagające wsparcia władz Miasta:

- **bardzo ważnym działaniem w najbliższym czasie będzie przygotowanie do przekształcenia MPK zakład budżetowy w spółkę prawa handlowego. Działalność spółki będzie dofinansowana w oparciu o rekompensatę liczoną jako różnica między ponoszonymi kosztami i osiąganymi przychodami powiększonymi o rozsądny zysk.**
- 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 i reorganizację strefy płatnego parkowania (rozszerzenie) oraz racjonalizację opłat za postój w strefie płatnego parkowania
- zmiany w organizacji ruchu pod kątem preferencji dla autobusów komunikacji miejskiej szczególnie przy projektowania nowych ulic (pętle autobusowe, zatoki autobusowe, odpowiednie łuki na skrzyżowaniach, wprowadzenie wzbudzanej 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
- przyjęcie zasady by projektowany wyjazd z każdego skrzyżowania był połączony z zatoką autobusową – pozwoli to na dostosowanie i tworzenie nowych tras linii i elastyczną obsługę pasażerów
- zaprojektowanie i utworzenie przed wszystkimi szkołami w Łomży zatok autobusowych oraz przebudowa wyjazdów z ulic przy tych szkołach celem poprawy bezpieczeństwa dzieci (w ramach rozwijającej się współpracy szkól z MPK – m.in. całoroczna obsługa dowozu dzieci na basen, do teatru, do kina)
- modernizacja ul Wyszyńskiego – dostosowanie do komunikacji miejskiej w tym dodatkowe przystanki na wysokości Biedronki i ŁCM
- doraźne wyznaczenie osób do regulacji przechodzenia pieszych w porannych godzinach szczytu w newralgicznych punktach miasta (przejścia na Pl. Kościuszki i St. Rynku)
- 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 komunikacja miejską) obejmujące usługi miejskie publiczne (np. opłaty za basen, parkowanie w strefie płatnego postoju), połączenie karty miejskiej z legitymacją studencką i uczniowską
- preferowanie i promowanie 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 (przykład OSM Piątnica może być wzorem dla 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
- przygotowanie wniosku o unijne dofinasowanie zakupów autobusów w nowym okresie programowania (najstarsze autobusy Volvo mają po 16 lat i trzeba je albo wycofać z użytkowania albo wyremontować).

Działania do podjęcia po zakończeniu okresu trwałości projektu unijnego:
- sprzedaż paliwa i innych materiałów
- świadczenie usług warsztatowych
- zwiększenie zakresu przewozów na zlecenie

Potrzeby inwestycyjne
- ustawienie kolejnych wiat na przystankach autobusowych (kontynuacja)
- 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 - zinformatyzowanie 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 małych (poniżej 10 m) autobusów – w tym celu w ostatnim czasie testujemy różne marki i modele
- zakupy inwestycyjne: sprzęt i urządzenia na potrzeby warsztatu, klimatyzacja pomieszczeń biurowych, podniesienie standardu obsługi klienta utworzenie dodatkowych punktów obsługi pasażera (np. na terenie Dworca – węzła przesiadkowego czy na terenie centrum handlowego)

W załączeniu analiza finansowa MPK za 2016 rok i 4 miesiące 2017 roku.

Analiza finansowa MPK ZB za 2016r.

I. Analiza przychodów i kosztów

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

Tabela 1.

Kategoria	2013 wykonanie	2014 wykonanie	2015 wykonanie	2016 wykonanie	2016/2015
Przychód	9 608 765	9 957 373	9 592 496	9 220 717	96,12%
Koszty	9 278 931	9 636 894	9 517 290	9 277 306	97,48%
Zysk /strata	329834	320 479	75 206 brutto 38 949 netto	-56 589	

W latach 2015 -2016 nastąpił spadek przychodów o 3.88% i kosztów o 2,52%.

1. Analiza przychodów

Tabela 2. Przychody

§	Treść	Wykonanie w 2015r.	Wykonanie w 2016r.	2016/2015
2650	**Dotacja :**	4 673 000,00	4 588 789,15	98,20%
0830	**Przychody z usług :**	4 063 783,71	4 137 384,07	101,81%
	w tym: ze sprzedaży biletów:	3 856 477,21	3 745 687,15	97,12%
	miejskie	2 688 841,58	2 654 257,59	98,71%
	zamiejskie	1 167 635,63	1 091 429,56	93,47%
	w tym: pozostałe usługi	207 306,50	391 696,92	188,95%
0920	**Pozostałe odsetki :**	3 420,87	3 377,75	98,74%
0970	**Wpływy z różnych dochodów :**	754 368,57	391 437,79	51,89%
	Amortyzacja	97 922,84	99 727,75	101,84%
Razem		**9 592 495,99**	**9 220 716,51**	**96,12%**

W strukturze przychodów (por. tabela nr 2.) główną pozycję zajmuje dotacja, której udział w 2015 roku wynosił 48,72%, a w 2016 roku 49,77%. Drugim głównym składnikiem przychodów jest przychód z usług, których udział w 2015 roku wynosił 42,36%, a w 2016 roku – 44,87%. Pozostałe składniki stanowią w roku 2015 – 8,92%, w roku 2016 – 5,36% udziału w przychodach ogółem. Udziały w przychodach z usług i dotacji razem wzięte wynoszą w 2015 roku 91,08%, a w 2016 roku 94,64% struktury przychodów, różnią się o 3,56%. Pozostałe źródła poza sprzedażowe różnią się też o 3,56%, wynika to ze spadku przychodów „wpływy z różnych dochodów", w których znaczący udział mają przychody z odszkodowań. W roku 2016 było mniej szkód w środkach trwałych w porównaniu do roku 2015, ponadto przychody ze zleconych zadań organizatora w 2016r zostały przeniesione do § 0830 (pozostałe usługi).

Podstawowym źródłem przychodów z usług jest sprzedaż biletów. Sprzedaż biletów w 2016 roku jest mniejsza o 2,88% do roku 2015. Spadek sprzedaży o 2,88% wynika ze spadku sprzedaży biletów miejskich o 1,29% , zamiejskich o 6,53%.

Z analizy sprzedaży rodzaju biletów wynika, że nastąpił spadek w sprzedaży biletów papierowych, a znaczny wzrost tańszych biletów elektronicznych (głównie kwartalnych), promocyjnych po godzinie 18.00 oraz biletów czasowych. W związku z możliwością zakupu różnych rodzajów biletów pasażerowie wybierają bilety najkorzystniejsze cenowo.

W tym samym czasie wystąpił znaczny spadek w przewozie pasażerów nie posiadających prawa do bezpłatnych przejazdów o 85.716 osób. Głównym powodem tego jest spadek wielkości populacji osób w wieku szkolnym, a wzrost populacji osób w wieku po 70 roku życia, a także wzrost liczby samochodów osobowych.

Drugim składnikiem, który posiada niewielki udział w przychodach z usług są pozostałe usługi (udostępnianie powierzchni reklamowych, wynajem autobusów, placu na parking, przystanków i usługi warsztatu). W analizowanych latach wielkość tych wpływów jest prawie na jednakowym poziomie, wzrost tych usług o 88,95% wynika z przeniesionych wpływów z § 0970 (zleconych zadań organizatora).
Zmniejszyły się także przychody poza sprzedażowe (omówione przy strukturze przychodów).

Na dzień obecny nie widzimy możliwości generowania większych własnych przychodów, ponieważ warunki demograficzne Łomży powodują, że z roku na rok spada ilość pasażerów, którzy płacą za przejazd (głównie młodzież szkolna). Duży wpływ na wielkość sprzedaży ma zwiększanie zakresu ulg (w tym KDR).

2. Analiza kosztów

Struktura kosztów (por. tabela nr 3 - szczegółowe wykonanie w latach 2015 i 2016 w obydwu analizowanych latach jest podobna.

Tabela 3. Koszty

§	Treść	Wykonanie w 2015r.	Wykonanie w 2016r.	2016/2015
3020	Nagrody i wydatki nie zaliczane do wynagrodzeń:	45 989,91	42 037,76	91,41%
3050	Zasądzone renty	1 380,00	1 380,00	100,00%
4010	Wynagrodz. osobowe pracowników :	4 088 576,55	4 154 104,94	101,60%
4040	Dodatkowe wynagr. roczne :	317 411,51	315 902,87	99,52%
4110	Składki na ubezpieczenia społeczne :	726 940,93	722 356,44	99,37%
4120	Składki na Fundusz pracy :	94 680,02	91 311,15	96,44%
4170	Wynagrodzenia bezosobowe:	4 685,00	935,00	19,96%
4210	**Zakup materiałów :**	**2 646 698,23**	**2 478 849,16**	**93,66%**
4260	Zakup energii :	55 939,27	55 608,40	99,41%
4280	Zakup usług zdrowotnych	2 311,60	3,756,55	162,51%
4300	**Zakup usług pozostałych :**	**1 059 588,14**	**851 054,92**	**80,32%**
4360	Opłaty z tyt. usług telekomunikacyjnych:	17 140,42	16 332,66	95,29%
4270	Zakup usług remontowych		44 157,23	
4410	Podróże służbowe :	8 990,13	9 940,81	110,57%
4430	Różne opłaty i składki :	10 814,62	9 989,94	92,37%
4440	Odpisy na ZFŚS :	138 254,21	137 936,96	99,77%
4480	Podatek od nieruchomości :	125 014,00	125 014,00	100,00%
4500	Pozostałe podatki na rzecz jedn. sam.teryt :	24 312,00	35 820,00	147,33%
4520	Opłaty na rzecz budż. jedn. samorz. teryt :	7 459,70	7 543,70	101,13%
4610	Koszty postępowania sądowego	4 975,20	512,81	10,31%
4780	Składki na Fundusz Emerytur Pomostowych	38 205,88	37 028,20	96,92%
6080	Wydatki na zakupy inwestycyjne z.b.		36 004,78	
4720	Amortyzacja	97 922,84	99 727,75	101,84%
Razem		**9 517 290,16**	**9 277 306,03**	**97,48%**

Głównym składnikiem w 2016r. są: wynagrodzenia (48,19%), plus narzuty na wynagrodzenia (9,17%) - łącznie 57,36%, następnie materiały i energia oraz usługi obce (37,57%), wydatki związane z zatrudnieniem (1,95%) oraz pozostałe, w tym podatki i opłaty, amortyzacja (3,12%).

Wykonanie kosztów za 2016r. w większości składników jest mniejsze lub niewiele większe (kwotowo) w porównaniu do 2015r. W roku 2016 z uzyskanych przychodów „pozostałych usług„ dokonaliśmy wydatków na zakupy inwestycyjne (klimatyzator, fotowoltaika na przystanku i łazienka na warsztacie). Znaczące różnice w analizowanych latach wystąpiły głównie w pozycji kosztów „zakup materiałów" i „zakup usług pozostałych". Mniejsze wykonanie kosztów zużycia materiałów wynika z tytułu obniżki ceny oleju napędowego średnio w roku o 0,22 zł za 1 litr, natomiast w kosztach usług pozostałych spadek nastąpił z tytułu mniejszej ilości napraw powypadkowych oraz przeglądów i napraw serwisowych autobusów.

Tabela 4. Porównanie wybranych wskaźników ekonomicznych w latach 2013-2016

Wskaźniki	2013	2014	2015	2016
Wykonane kilometry	1 713 566	1 697 995	1 756 662	1 754 694
Dynamika (w %)	-	99,09%	103,46%	99,89%
Koszt paliwa	2 521 816	2 342 515	2 087 694	1 922 023
Dynamika (w %)	-	92,89%	89,12%	92,06%
Koszt paliwa/1 km	1,47	1,38	1,19	1,04
Środki obrotowe	-522 744,38	-202 265,05	-163 316 ,22	-219 905,75

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

Tabela 4 przedstawia sytuację w zakresie wykonanych kilometrów i kosztów paliwa, jako jednego z najważniejszych składników kosztów – w pozycji „materiały" (77,54%). Można zauważyć, że w latach 2015–2016 nastąpił wzrost w wykonanych kilometrach w porównaniu do lat 2013– 2014 z tytułu większej ilości wykonywanych wynajmów autobusu dla szkół i przedszkoli.

Koszt paliwa w poszczególnych latach wykazuje tendencje spadkową. Mimo wzrostu wykonanych kilometrów w 2016r. koszt paliwa jest najniższy z analizowanych lat i wynika to ze spadku cen paliwa.

Wynik finansowy z działalności usługowej zakładu zamknął się stratą w wysokości 56 589,53 zł, strata ta zwiększyła istniejące minusowe środki obrotowe, które wynosiły (-) 163.316,22 zł na początek roku do kwoty (-) 219 905,75 zł na koniec roku. Powyższa strata powstała w wyniku nieodliczonego podatku Vat w miesiącu grudniu w kwocie 67 642 zł. W związku z centralizacją rozliczeń podatku Vat od 1.12.2016r zobligowani zostaliśmy stosować prewspółczynnik, który w naszym przypadku pozwala na odliczenie podatku naliczonego tylko w 44% (wcześniej odliczaliśmy 100%). Nieodliczony podatek Vat w 56% zwiększył koszty działalności zakładu.

Wykonanie przychodów i kosztów w stosunku do planu jest mniejsze o około 6% . Przychody wykonano w 94,27% do planu i wynika to głównie ze spadku sprzedaży biletów. Spadek przychodów poza sprzedażowych omówiono przy analizie przychodów tab. nr 2.

Koszty w stosunku do planu wykonano w 94,85%, mniejsze wykonanie kosztów wynika głównie z dwóch największych składników kosztów (poza wynagrodzeniem) tj. zużycie materiałów, energii (§4210; 4260) i usług pozostałych (§4300). Sprzyjającym czynnikiem w wykonaniu mniejszych kosztów było obniżenie cen oleju napędowego.

Tabela 5. Realizacja planu finansowego w poszczególnych paragrafach:

Przychody				
paragraf		**plan**	**wykonanie**	**wskaźnik wykonania**
0830	przychody z usług	4 351 300,00	4 137 384,07	95,08%
2650	dotacja przedmiotowa	4 600 000,00	4 588 789,14	99,76%
0920;0970	pozostałe paragrafy	720 890,00	394 815,54	54,77%
razem		**9 675 690,00**	**9 120 988,75**	**94,27%**
	Pokrycie amortyzacji		99 727,75	

Koszty				
paragraf		**plan**	**wykonanie**	**wskaźnik wykonania**
4010	wynagrodzenie	4 155 513,00	4 154 104,94	99,97%
4040	wynagrodzenie dodatkowe	325 713,00	315 902,87	96,99%
4170	wynagrodzenie bezosobowe	6 000,00	935,00	15,58%
4110; 4120; 4780	narzuty na wynagrodzenia	871 588,00	850 695,79	97 60%
3020	wydatki nie zalicz do wynagrodzeń	57 000,00	42 037,76	73,75%
4440	odpis na f-sz socjalny	140 570,00	137 936,96	98 13%
4210; 4260	zużycie materiałów i energii	2 788 831,00	2 534 457,56	90,88%
4300; 4270	usługi pozostałe	1 071 822,00	895 212,15	83,52%
4480; 4500	podatki i opłaty na rzecz j.s.t.	160 834,00	160 834,00	100,00%
4520;4140	ochrona środowiska , trwały zarząd	7 567,00	7 543,70	99,69%
3050,4280,4350,4360,4370, 4410,4430,4680,4610. 6080	pozostałe	90 252,00	77 917,55	86,33%
razem		**9 675 690,00**	**9 177 578,28**	**94,85%**
	amortyzacja		99 727,75	

Tabela 6. Wykonanie podstawowych wskaźników ekonomiczno- finansowych w roku 2016		
Lp.	Wyszczególnienie	Wartość
1.	Wpływy ze sprzedaży biletów	3 745 687,15
2.	Wpływy z wynajmu ,reklam, usług warsztatu	391 696,92
3.	Pozostałe wpływy	394 815,54
4.	Razem przychody własne	4 532 199,61
5.	Dotacja z budżetu	4 588 789,14
6.	Przychody z amortyzacją	9 220 716,50
7.	Koszty ogółem	9 177 578,28
8.	Koszty z amortyzacją	9 277 306,03
9.	Wsk. pokrycia kosztów wpływami własnymi	49,38%
10.	Zatrudnienie ogółem	94 osoby
	w tym: kierowców	57 osób
11.	Średnia płaca miesięczna	3 683,00
12.	Ilość przejechanych wozokm	1 754 694
13.	Koszt 1-go wozokm	5,23 zł
14.	Koszt 1-go wozokm z amortyzacją	5,29 zł
16.	Wskaźnik gotowości technicznej	93%

3. Podsumowanie 2016 r.

W MPK od dawna występował problemem braku płynności finansowej, a osiągnięty zysk łącznie za okres trzech lat w wysokości 689 262,53 zł znacznie poprawił sytuację finansową. Minusowe środki obrotowe z kwoty (-) 852.578,75 zł uległy zmniejszeniu do kwoty (-) 163 316,22 zł, natomiast strata za 2016r (niezależna od nas) w wysokości 56 590 zł powiększyła ujemny fundusz obrotowy. Wypracowanie tak dużego zysku we wcześniejszych trzech latach 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. Spadek wysokości sprzedaży z biletów wynikający z KDR, stosowanych ulg i liczby pasażerów w większości rekompensowały przychody z pozostałych usług.

Należy 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 komunikacji miejskich w regionie.

Tabela 7.

Koszt wozokm w roku	Łomża	Ostrołęka	Ełk	Suwałki
2012	5,74	5,90	5,55	6,22
2013	5,41	6,59	5,96	7,00
2014	5,68	6,05	6,10	6,54
2015	5,42	5,91	6,21	7,31
2016	5,29	bd	bd	bd

Źródło : Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej

Wszystkie komunikacje miejskie w regionie mają wyższe koszty i otrzymują więcej środków z budżetów miast.

Ewenementem w skali kraju jest fakt, że przewozy zamiejskie obsługujemy bez dofinansowania - wpływy z biletów pokrywają koszty. W przypadku gdy wpływy nie starczają na pokrycie kosztów likwidowane są nierentowne kursy.

4. Informacja z wykonania przychodów i kosztów za okres I – IV 2017r

Wykonanie podstawowych wskaźników ekonomiczno- finansowych za I - IV 2017r.		
Lp.	Wyszczególnienie	Wartość
1.	Wpływy ze sprzedaży biletów	1 281 878,40
2.	Wpływy z wynajmu , reklam i pozostałych usług	129 548,27
3.	Pozostałe przychody	54 191,59
4.	Razem wpływy własne	1 465 618,26
5.	Wpływy własne z amortyzacją	1 509 236,84
6.	Dotacja z budżetu	1 682 222,00
7.	Koszty ogółem	3 022 054,15
8.	Koszty z amortyzacją	3 065 672,73
9.	Wskaźnik pokrycia kosztów wpływami własnymi	48,50%
10.	Zatrudnienie ogółem	93 osób
	w tym: kierowców	56 osób
11.	Średnia płaca miesięczna	3 505 zł
12.	Ilość przejechanych wozokm	593 556
13.	Koszt 1-go wozokm	5,09 zł
14.	Koszt 1-go wozokm z amortyzacją	5,16 zł
15.	Wskaźnik gotowości technicznej	93%

Wynik finansowy z działalności usługowej zakładu za 4 m-ce zamknął się zyskiem w wysokości 125 786,11 zł. Po uwzględnieniu statystycznie kosztów (które będą dopiero zaksięgowane na koniec roku) dodatkowego wynagrodzenia rocznego wraz z pochodnymi na to wynagrodzenie, funduszu świadczeń socjalnych, wynik finansowy zysk wyniesie około 17 000 zł. Istotnym czynnikiem wpływającym na poziom kosztów w komunikacji miejskiej jest gospodarka paliwowa (średnio miesięczne zużycie oleju napędowego w okresie I - IV 2017r. wyniosło 51.950 l). Cena paliwa w analizowanym okresie wzrosła średnio o 0,63 zł na 1 litrze w porównaniu do 2016 r. w związku z tym nastąpił wzrost kosztów o 131 tysięcy (51 950 l x 4 m-ce x 0,63 zł = 130 914 zł.) Każda zniżka lub zwyżka cen paliwa przekłada się bezpośrednio na wynik finansowy.

GŁÓWNY KSIĘGOWY
Elżbieta Zyskowska

DYREKTOR
Janusz Franciszek Nowakowski