

Łomża dnia 04.04.2019 r

WGK.7243.8.2019.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 2018 r i 3 m-ce 2019 r. Na przedstawioną analizę składają się ogólne informacje o funkcjonowaniu MPK ZB w Łomży w w/w okresie wraz z analizą finansową.

z up. PREZYDENTA MIASTA


mgr Andrzej Stypułkowski
ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA

Załączników: szt. 2

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

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

Łomża, 03.04.2019 r.
L.Dz. 124/2019

Łomża, 03.04.2019 r.

**Prezydent
Miasta Łomży**

Wniosek

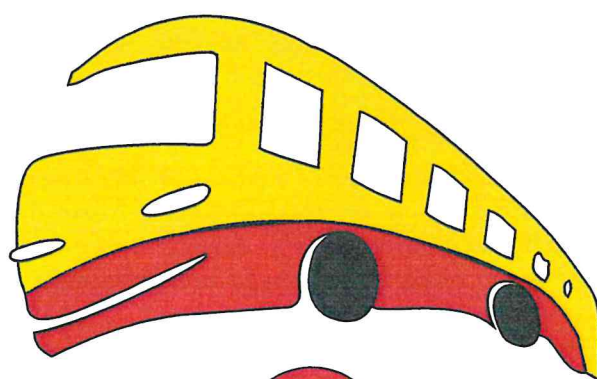
W załączeniu przedstawiam informacje o funkcjonowaniu Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Zakład Budżetowy w Łomży i analizę finansową MPK za 2018r. i 3 miesiące 2019r. celem przedłożenia pod obrady najbliższej sesji Rady Miejskiej zgodnie z planem pracy Rady na 2019r.

DYREKTOR
M. S.
Janusz...

I N F O R M A C J A

o funkcjonowaniu

**Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji
Zakład Budżetowy
w Łomży**



MPK
ŁOMŻA

Kwiecień 2019r.

I N F O R M A C J A

o funkcjonowaniu Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji ZB w Łomży za rok 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. W tym roku przygotowujemy się do obchodów 50 – lecia łomżyńskiej komunikacji miejskiej.

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 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. Od niedawna dysponujemy również 4 małymi autobusami Marki Karsan. MPK obsługuje 18 linii autobusowych (bez uwzględnienia linii specjalnych), w tym 7 linii wybiegających poza granice miasta, obejmując teren gmin: Łomża, Piątnica, Nowogród, Wizna, Zbójna. Miasto Łomża posiada z tymi gminami porozumienia 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 184 km a długość tras 119 km. W ciągu roku autobusy MPK przewożą ok. 3,6 mln osób z tego płacących za bilety około 2,2 mln, przejeżdżając ok. 1,65 mln wozokm. Duża część pasażerów korzysta z 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 ok 4,7 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. Nasze autobusy dojeżdżają praktycznie w każde istotne miejsce z dość dużą częstotliwością. Od 2012 roku ceny biletów nie wzrosły. W 2015 r. wprowadziliśmy tańsze bilety miejskie za przejazdy po godzinie 18 (normalny: 2 zł, ulgowy: 1 zł). 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.

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 2019 r. zatrudnienie w MPK wyniosło 94 osoby z tego kierowców jest 57. 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	2015-2018	I kw. 2019
osoby	198	140	133	125	114	107	104	95	94

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 dla pasażera 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, kradzieże kieszonkowe 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.

Oprócz działań bezpośrednio związanych z przewozem pasażerów w roku 2018 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 dwóch lat 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.

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 MPK było otrzymanie tytułu „Pracodawca Przyjazny Pracownikom” w konkursie organizowanym przez NSZZ „Solidarność” pod patronatem honorowym Prezydenta RP. Statuetkę z tego tytułu odebraliśmy w Pałacu Prezydenckim w dniu 26 lutego 2018 roku z rąk Prezydenta RP Andrzeja Dudy oraz przewodniczącego NSZZ „Solidarność” Piotra Dudy za „stabilne zatrudnienie, wzorowe warunki pracy oraz poszanowanie praw pracowniczych”. Znaczący wpływ na ten sukces ma dobra współpraca między dyrekcją a załogą, a w szczególności związkami zawodowymi.

MPK w 2018 r. aktywnie uczestniczyło w zainicjowanym przez władze Miasta 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 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.

W ramach poszukiwań najlepszych rozwiązań dla komunikacji miejskiej testujemy różne autobusy oraz różne napędy. Razem z prezydentem zorganizowaliśmy konferencję na temat zastosowania wodoru do napędu autobusów oraz do magazynowania energii elektrycznej.

Od kilku miesięcy baza MPK dysponuje ładowarką elektryczną o mocy 22 kW, która umożliwia darmowe ładowanie samochodów elektrycznych do końca lipca 2019 roku. W styczniu umożliwiliśmy

mieszkańcom Łomży testowanie małego elektrycznego samochodu osobowego. Z możliwości testowania skorzystali uczniowie Zespołu Szkół Mechanicznych i Ogólnokształcących.

5 października 2018 r. uruchomiony został system dynamicznej informacji pasażerskiej działający w oparciu o serwis internetowy kiedyPrzyjedzie.pl. Dzięki niemu pasażerowie MPK uzyskali dostęp do rzeczywistych odjazdów autobusów z dowolnego przystanku w naszej sieci komunikacyjnej. Z serwisu można korzystać na wiele sposobów: odwiedzając stronę lomza.kiedyprzyjedzie.pl, korzystając z mobilnej wersji tej strony oraz instalując na urządzeniu mobilnym odpowiednią aplikację.

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

Bardzo ważnym działaniem w najbliższym czasie będzie przekształcenie 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. Przekształcenie MPK jest warunkiem planowanego wkrótce rozszerzenia bezpłatnej komunikacji na kolejne grupy mieszkańców.

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 oraz planowanym wprowadzeniu bezpłatnej komunikacji.
- podniesienie konkurencyjności komunikacji zbiorowej poprzez odpowiednią politykę parkingową
- koordynacja wszystkich inwestycji miejskich w zakresie infrastruktury transportowej w tym 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)
- 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 obejmujące usługi miejskie publiczne
- promowanie komunikacji miejskiej jako transportu chroniącego środowisko i zmniejszającego korki na ulicach

Potrzeby inwestycyjne

- wymiana zużytego taboru na autobusy objęte wsparciem finansowym z zewnątrz wraz z przygotowaniem zaplecza technicznego do ich obsługi
- 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 2018 rok i 3 miesiące 2019 roku.

DYREKTOR

Data: _____

Analiza finansowa MPK ZB za 2018r.

1. Analiza przychodów i kosztów

Wynik finansowy z działalności usługowej zakładu zamknął się stratą w wysokości 298 137,60zł, która zwiększyła istniejące ujemne środki obrotowe. Na początku roku wynosiły one (-) 353 995,74 zł, a na końcu (-) 652 133,34 zł.

Oprócz straty wystąpiło również przekroczenie kosztów wynikających z planu finansowego o kwotę 116 973,41 co stanowi 1,1% planowanego na 2018r. budżetu MPK.

Od momentu wprowadzenia centralizacji rozliczeń podatku Vat nasza kondycja ekonomiczna jest coraz gorsza. Obowiązek stosowania prewspółczynnika przy odliczeniach Vatu (za 2018r. wyniósł on zaledwie 33%) z faktur zakupowych i wliczania nieodliczonego podatku w koszty znacząco podnosi je niemal w każdym paragrafie. **Łącznie koszty z tego tytułu wzrosły w 2018r. o prawie 660 000zł.** Sposób obliczania prewspółczynnika jaki zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Finansów z dnia 17 grudnia 2015 r. w sprawie sposobu określania zakresu wykorzystywania nabywanych towarów i usług do celów działalności gospodarczej w przypadku niektórych podatników (Dz. U. z 2015 r., poz. 2193) jesteśmy obowiązani stosować jest dla zakładów budżetowych komunikacji miejskiej wyjątkowo niekorzystny, wręcz dyskryminujący. Kwestię tę podnosi wiele samorządowych zakładów budżetowych, w ostatnich miesiącach pojawiły się wyroki sądów administracyjnych dopuszczające inne sposoby wyliczania prewspółczynnika (bardziej korzystne dla podmiotów samorządowych), jednak zastosowanie ich wymaga przejścia wszystkich procedur związanych z interpretacjami indywidualnymi, odwołaniami, sprawami sądowymi itp. Ponieważ po centralizacji nie funkcjonujemy jako samodzielny podatnik podatku Vat zgłosiliśmy do UM konieczność podjęcia takich działań – jednak mamy świadomość, że będą one trwać jakiś czas, a dopiero po uzyskaniu korzystnych dla nas rozstrzygnięć będziemy mogli skorygować wynik finansowy zarówno za 2018r. jak i za 2017r.

W zupełnie innej sytuacji są spółki – nie stosują prewspółczynnika – gdybyśmy działali w 2018r. w formie spółki z o.o. wykonując dokładnie tę samą działalność nasze koszty byłyby niższe o ponad 600 000 zł – zamiast straty osiągnęlibyśmy więc około 300 000 zł zysku.

W roku 2018 nastąpił wzrost (tabela 1) zarówno przychodów (o 7,08%) jak i kosztów (o 8,63%) w stosunku do roku poprzedniego. Ponieważ wzrost przychodów był mniejszy nie zrównoważył rosnących kosztów.

Tabela.1 Dynamika wykonania przychodów i kosztów w latach 2015 - 2018					
Kategoria	2015	2016	2017	2018	2018/2017
Przychody	9 592 496	9 220 717	9 853 752	10 551 836	107,08%
Koszty	9 517 290	9 277 306	9 987 842	10 849 973	108,63%
Zysk/strata	75 206	-56 589	-134 090	-298 138	

Przychody w stosunku do planu wykonano w 98,31%. Głównymi składnikami przychodów są wpływy z usług i dotacja (§ 0830; § 2650). Większość wpływów z usług stanowi sprzedaż biletów. W roku 2018 nastąpiło znaczne zmniejszenie sprzedaży biletów o prawie 12,5% (ponad 450 000) w porównaniu z rokiem poprzednim. Większość zanotowanego spadku jest konsekwencją wprowadzenia bezpłatnych przejazdów dla posiadaczy Kart Seniora, wprowadzenia rowerów miejskich oraz preferencji dla samochodów osobowych (likwidacja opłat za parkowanie). Ponieważ zwiększyły się wpływy z pozostałych usług w § 0830 (wynajmy, reklama, realizacja zadań zleconych) ogółem przychody z usług w stosunku do planu były mniejsze tylko o 0,2%.

Niższe od planowanych były 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. Ponieważ na rynku pracy coraz trudniej znaleźć kierowców zainteresowanych pracą w komunikacji miejskiej znacząco spadła kwota dopłat do wynagrodzeń z UP (§ 970). Zmniejszyły się również wpływy z odszkodowań z firm ubezpieczeniowych (§ 950) – udało się 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 101,1%. Niestety w 2018r. spełniły się przewidywane przez nas we wcześniejszych latach pesymistyczne scenariusze. Przekładane (z powodu braku środków) z roku na rok duże naprawy coraz starszych autobusów skumulowały się w ostatnim kwartale 2018r.

Ogólnie utrzymanie autobusów kosztowało nas w 2018r. 3 981 000 zł, podczas gdy rok wcześniej zapłaciliśmy 3 323 000 zł. Niemal 20% wzrost wynikał przede wszystkim ze wzrostu kosztów części zamiennych do napraw. W 2017r. ich koszt oscylował w granicach 440 000 zł zaś w 2018r. zapłaciliśmy prawie 855 000 zł. Trudno było przewidzieć układając plan we wrześniu 2017r., że w 2018r. nastąpi gwałtowny wzrost koniecznych napraw o niemal 95% w stosunku do poprzedniego roku. Zwłaszcza, że malejące wpływy i brak innych możliwości zbilansowania planu finansowego zmuszają nas corocznie do maksymalnego ograniczania planowanych kosztów. Wymuszone przez trudną sytuację ekonomiczną wieloletnie „oszczędności” na naprawach niestety w tym roku trzeba było oddać – przekraczając budżet w paragrafie 421 – zakup materiałów. Pod koniec roku dokonano przesunięć między paragrafami – wszystkie zaoszczędzone kwoty z pozostałych paragrafów przenosząc na paragraf 421 (głównymi kosztami z tego paragrafu są zakupy paliwa i części zamiennych do autobusów).

Autobusy są pojazdami, które ze względu na wykorzystanie w przewozach miejskich posiadają ponad 30 jednostek sterujących (więcej niż jakiegokolwiek samochody poruszające się po drogach). Sterowanie drzwiami, „przyklękami”, hamulcami przystankowymi, systemami informacyjnymi, oświetleniem i mnóstwem innych rzeczy, które na co dzień uważamy za oczywiste, odbywa się za pośrednictwem wysoko rozwiniętej elektroniki. Zużywające się instalacje elektryczne i elektroniczne generują koszty od 100 zł – jeśli wystarczy wymienić kawałek zniszczonego przewodu - do kilkudziesięciu tysięcy, kiedy trzeba wymienić sterownik lub zespół sterowników. Awarie tego typu to jeden z głównych problemów w naszych autobusach.

Ze względu na wiek autobusów Volvo trzeba już regenerować lub wymieniać skrzynie biegów (koszt od kilkunastu do kilkudziesięciu tysięcy), wymieniać podzespoły w silnikach – np. pompowtryski (jeden kosztuje 2 500 zł, a każdy silnik ma ich 5) i wykonywać wiele innych napraw wynikających z codziennej eksploatacji.

Zgodnie z wymaganiami prawnymi i oczekiwaniami społecznymi autobusy komunikacji miejskiej powinny być jak najbardziej ekologiczne. Scanie spełniają bardzo wysoką normę Euro 5 EEU poziomu emisji spalin. Jednak utrzymanie tego poziomu wymaga stosowania układu recyrkulacji spalin i filtrów DPF (znanych wszystkim posiadaczom „diesli”). W 2018r. pierwsze DPF-y trzeba było regenerować i wymieniać. Regeneracja filtra kosztuje od kilku do kilkunastu tysięcy złotych, nowy – około 30 000 zł. Na razie wymieniliśmy je w pięciu autobusach, ale wszystkie są w jednym wieku, więc pozostałe też nie posłużą długo.

Autobusy komunikacji miejskiej przechodzą obowiązkowe badania techniczne dwa razy w roku. Muszą być sprawne, aby otrzymać dokument potwierdzający, że mogą jeździć i bezpiecznie przewozić pasażerów. Podlegają również regularnym kontrolom Inspekcji Transportu Drogowego. Żaden z autobusów MPK nie ma problemu z uzyskaniem wymaganych zaświadczeń i dopuszczeniem do ruchu. Aby ten stan utrzymać musimy jednak zwiększać nakłady na niezbędne naprawy.

W 2018 przejechaliśmy około 93 000 km mniej niż rok wcześniej (zużyliśmy ok. 19 000 litrów ON mniej) natomiast koszt paliwa był wyższy o niemal 180 000 zł niż w roku poprzednim. Statystycznie każdy litr zużytego oleju napędowego kosztował o 11% drożej.

Drugim znaczącym elementem, który miał wpływ na wynik finansowy była konieczność podniesienia wynagrodzeń dla pracowników. Zgodnie z corocznymi wytycznymi do przygotowania planów budżetowych wynagrodzenia pozostawały od 2011 roku na tym samym poziomie. Średnie wynagrodzenie pracowników MPK za 2017r. wyniosło: 3708 zł, kierowcy: 3608 zł (w tym samym czasie w Ostrołęce: 4520 zł, kierowcy: 4367 zł).

Pracownicy nie byli z tej sytuacji zadowoleni lecz przy dużym bezrobociu znaczenie (wartość) zatrudnienia w stabilnie działającym zakładzie samorządowym przeważała nad malejącą siłą nabywczą płac. Niestety w ostatnim roku sytuacja na rynku pracy zaczęła się zmieniać. Coraz więcej ofert pracy dla kierowców w Polsce i Europie doprowadziło do sytuacji, że nawet w Łomży trudno było znaleźć chętnych do trudnej pracy w komunikacji miejskiej za stawki, które MPK było w stanie zaproponować (9 - 10 zł za godzinę dla nowoprzyjętych). W wielu miastach w Polsce przedsiębiorstwa komunikacyjne musiały się zmierzyć ze strajkami bądź innymi akcjami protestacyjnymi swoich pracowników niezadowolonych z wysokości wynagrodzeń. Solidarność kierowców w takich sytuacjach jest wyjątkowo silna. Aby uniknąć i u nas podobnych incydentów należało podjąć odpowiednie decyzje – zwłaszcza, że trudno było odmówić racji tym oczekiwaniom. Za zgodą Prezydenta w trakcie roku przesunięto środki na § 401 - wynagrodzenia osobowe z paragrafów 414, 427, 450 gdzie przewidywaliśmy oszczędności.

Środki te uzyskaliśmy poprzez zatrudnienie pracowników z przyznanymi orzeczeniami o niepełnosprawności (zwolnienie ze składek na PFRON), przesunięcie na kolejny rok napraw głównych silników oraz obniżenie planowanej kwoty podatku od środków transportowych (nieprzekazane z UM autobusy Scania, które użytkujemy w ramach umów użyczenia). Sytuację kadrowo – płacową poprawiły środki przekazane przez Miasto do MPK w trakcie roku budżetowego.

Tabela 2. Realizacja planu w poszczególnych paragrafach				
Przychody				
paragraf		plan	wykonanie	wskaźnik wykonania
2650	Dotacja :	5 280 000	5 280 000,00	100,00%
0830	Przychody z usług :	4 848 179	4 838 278,10	99,80%
0920	Pozostałe odsetki :	1 500	1 055,07	70,34%
0950	Wpływy z tyt. kar i odszkodowań	390 394	242 298,33	62,07%
0970	Wpływy z różnych dochodów :	70 000	49 384,26	70,55%
razem		10 590 073	10 411 015,76	98,31%
Amortyzacja			140 820,10	
Koszty				
paragraf		plan	wykonanie	wskaźnik wykonania
3020	Nagrody i wydatki nie zaliczane do wynagrodzeń:	46 670	46 669,52	100,00%
3050	Zasądzone renty	1 380	1 380,00	100,00%
4010	Wynagrodz. osobowe pracowników :	4 467 906	4 467 905,51	100,00%
4040	Dodatkowe wynagr. roczne :	322 416	322 415,05	100,00%
4110	Składki na ubezpieczenia społeczne :	760 866	760 865,69	100,00%
4120	Składki na Fundusz pracy :	95 824	95 823,01	100,00%
4140	PFRON			
4170	Wynagrodzenia bezosobowe:	9 800	9 800,00	100,00%
4210	Zakup materiałów :	3 462 829	3 579 809,84	103,38%
4260	Zakup energii :	63 168	63 167,27	100,00%
4270	Zakup usług remontowych :			
4280	Zakup usług zdrowotnych	6 491	6 490,97	100,00%
4300	Zakup usług pozostałych :	959 803	959 802,86	100,00%
4360	Oplaty z tyt. zakupu usług telekomunikacyjnych:	18 193	18 192,57	100,00%
4410	Podróże służbowe :	9 817	9 816,12	99,99%
4430	Różne opłaty i składki :	7 995	7 994,36	99,99%
4440	Odpisy na ZFŚS :	148 430	148 429,38	100,00%
4480	Podatek od nieruchomości :	121 684	121 684,00	100,00%
4500	Pozostałe podatki na rzecz jedn. sam.teryt :	33 830	33 830,00	100,00%
4520	Oplaty na rzecz budż. jedn. samorz. teryt :	13 743	13 742,88	100,00%
4530	Podatek od towarów i usług	12	11,98	99,83%
4610	Koszty postępowania sądowego	124	123,85	99,88%
4780	Składki na Fundusz Emerytur Pomostowych	39 092	39 091,55	100,00%
6080	Wydatki na zakupy inwestycyjne z.b. :			
razem		10 590 073	10 707 046,41	101,10%
Amortyzacja			140 820,10	
odpis aktualizujący należności			2 106,95	

Analiza przychodów w porównaniu z rokiem 2017

W strukturze przychodów (tabela 3) główną pozycję zajmuje dotacja, która stanowiła 48,92% wszystkich przychodów w 2017 roku i 50,04% w 2018r. Drugim co do wielkości składnikiem są przychody z usług, których udział w 2017 roku wynosił 46,43%, a w 2018 roku: 45,85%. Pozostałe składniki stanowią w roku 2017: 4,66%, zaś w roku 2018: 4,11% udziału w przychodach ogółem. Udziały w przychodach z usług i dotacji razem wzięte wynoszą w 2017 roku 95,34%, a w 2018 roku 95,89% - nastąpił więc nieznaczny wzrost.

Podstawowym źródłem przychodów z usług jest sprzedaż biletów. W 2018 roku (co zostało omówione wcześniej) jest ona znacznie mniejsza w stosunku do roku poprzedniego. Spadek ten wynika przede wszystkim z opisanego powyżej wprowadzenia 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 ulgi zostały nam zrekompensowane z budżetu miasta zauważalnie wzrosły wpływy z pozostałych usług.

paragraf	treść	2017r.		2018r.		dynamika zmian 2018/2017
		przychody ogółem	udział w przychodach	przychody ogółem	udział w przychodach	
2650	Dotacja przedmiotowa	4 820 000,00	48,92%	5 280 000,00	50,04%	109,54%
0830	Przychody z usług	4 575 109,28	46,43%	4 838 278,10	45,85%	105,75%
	w tym: ze sprzedaży biletów:	3 621 267,08		3 169 947,50		
	- miejskich	2 560 350,83		2 166 364,39		
	-zamięjskich	1 060 916,97		1 003 583,11		
	w tym: pozostałe usługi	953 841,48		1 668 330,60		
0920	Pozostałe odsetki	1 535,72	0,02%	1 055,07	0,01%	68,70%
0950	Wpływy z tytułu kar i odszkodowań	210 551,57	2,14%	242 298,33	2,30%	115,08%
0970	Wpływy z różnych dochodów	112 668,23	1,14%	49 384,26	0,47%	43,83%
	Równowartość odpisów amortyzacyjnych	133 887,44	1,36%	140 820,10	1,33%	105,18%
Razem		9 853 752,24	100,00%	10 551 835,86	100,00%	107,08%

Ze szczegółowej analizy sprzedaży biletów według rodzajów wynika, że największy spadek (ilościowo i wartościowo) nastąpił w sprzedaży biletów papierowych miejskich - jednorazowych, wieloprzejazdowych, miesięcznych (jest to bezpośredni efekt wprowadzenia Karty Seniora). Wzrosła sprzedaż 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, wykonujemy zleczone zadania organizatora i.t.p. Działania te przyniosły nam około 270 000 zł przychodu – jest to jednak zbyt mało by wpłynąć znacząco na wynik finansowy. Bez wsparcia samorządu (refundacja Kart Seniora, przejazdów osób niepełnosprawnych, Karty Dużej Rodziny) 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).

2. Analiza kosztów w porównaniu z 2017r.

Tabela 4. Dynamika wykonania kosztów w latach 2017 -2018						
paragraf	treść	2017r.		2018r.		dynamika zmian 2018/2017
		koszt	udział w kosztach	koszt	udział w kosztach	
3020	Nagrody i wydatki nie zaliczane do wynagrodzeń:	43 013,52	0,43%	46 669,52	0,43%	108,50%
3050	Zasądzone renty	1 380,00	0,01%	1 380,00	0,01%	100,00%
4010	Wynagrodz. osobowe pracowników :	4 189 956,02	41,95%	4 467 905,51	41,18%	106,63%
4040	Dodatkowe wynagr. roczne :	323 852,35	3,24%	322 415,05	2,97%	99,56%
4110	Składki na ubezpieczenia społeczne :	746 441,94	7,47%	760 865,69	7,01%	101,93%
4120	Składki na Fundusz pracy :	93 424,56	0,94%	95 823,01	0,88%	102,57%
4170	Wynagrodzenia bezosobowe:	1 000,00	0,01%	9 800,00	0,09%	980,00%
4210	Zakup materiałów :	3 036 573,31	30,40%	3 579 809,84	32,99%	117,89%
4260	Zakup energii :	67 248,37	0,67%	63 167,27	0,58%	93,93%
4270	Zakup usług remontowych :		0,00%			
4280	Zakup usług zdrowotnych	8 031,19	0,08%	6 490,97	0,06%	80,82%
4300	Zakup usług pozostałych :	938 609,53	9,40%	959 802,86	8,85%	102,26%
4360	Oplaty z tyt. zakupu usług telekomunikacyjnych:	17 924,64	0,18%	18 192,57	0,17%	101,49%
4410	Podróże służbowe :	8 000,25	0,08%	9 816,12	0,09%	122,70%
4430	Różne opłaty i składki :	10 040,54	0,10%	7 994,36	0,07%	79,62%
4440	Odpisy na ZFŚS :	149 998,41	1,50%	148 429,38	1,37%	98,95%
4480	Podatek od nieruchomości :	121 684,00	1,22%	121 684,00	1,12%	100,00%
4500	Pozostałe podatki na rzecz jedn. sam.teryt :	34 328,00	0,34%	33 830,00	0,31%	98,55%
4520	Oplaty na rzecz budż. jedn. samorz. teryt :	14 135,12	0,14%	13 742,88	0,13%	97,23%
4530	Podatek od towarów i usług	777,83	0,01%	11,98	0,00%	1,54%
4610	Koszty postępowania sądowego	47,00	0,00%	123,85	0,00%	263,51%
4780	Składki na Fundusz Emerytur Pomostowych	38 083,05	0,38%	39 091,55	0,36%	102,65%
6080	Wydatki na zakupy inwestycyjne z.b. :	9 405,16	0,09%		0,00%	0,00%
4720	Amortyzacja	133 887,44	1,34%	140 820,10	1,30%	105,18%
	odpis aktualizujący należności			2 106,95	0,02%	0,02%
Razem		9 987 842,23	100,00%	10 849 973,46	100,00%	108,63%

Głównym składnikiem kosztów w MPK są wynagrodzenia wraz z pochodnymi (ZUS). W 2018 r. stanowiły 52,40%, w stosunku do roku poprzedniego udział w kosztach ogółem zmniejszył się o 1,58%. Drugim co do wielkości elementem kosztów są wydatki eksploatacyjne – zakup materiałów (paliwa, części zamienne, opony) oraz usług napraw zewnętrznych. Koszty te w 2017r. stanowiły 39,80% całości zaś w 2018r. już 41,84% - należy się spodziewać, że będą rosły nadal. Szczególnie wyraźnie widać to w przedstawieniu dynamiki zmian (tabela 4). Jak widać w tabeli mimo stosowanych ograniczeń wzrosły niemal wszystkie znaczące koszty, w niektórych paragrafach (zwłaszcza dotyczących eksploatacji autobusów) niemal 18% - przyczyny wyjaśniliśmy wcześniej.

Musimy też podkreślić, że mimo tego, iż w ubiegłym roku wzrosły płace nie udało się powstrzymać odchodzenia kierowców z pracy. W tej chwili jest to coraz poważniejszy problem – odchodzą dobrzy pracownicy z kilkunastoletnim stażem, ponieważ u innych pracodawców otrzymują wynagrodzenie o wiele wyższe niż w MPK. Z drugiej strony osoby jakie możemy znaleźć na rynku pracy są albo niedoświadczone, albo poziom ich umiejętności pozostawia wiele do życzenia. Jedynym sposobem by powstrzymać tę tendencję jest wzrost wynagrodzeń, szczególnie w grupie kierowców. Niestety będzie to kolejny wzrost kosztów. Średnia płaca w MPK za 2018r. wynosiła 3950 zł, kierowcy 3 939 zł (Ostrołęka już w 2017r. odpowiednio 4 520 zł i 4 367 zł – nie posiadamy danych za 2018r.).

3. Informacja z wykonania przychodów i kosztów za okres I – III 2019r.

Poniższa analiza wykonywana jest na początku kwietnia – kiedy jeszcze nie otrzymaliśmy wszystkich faktur kosztowych dotyczących miesiąca marca – dane nie odzwierciedlają pełnego wyniku okresu, jednak pozwalają wyciągnąć wnioski dotyczące tendencji w bieżącym roku.

Tabela 5. Wykonanie podstawowych wskaźników ekonomiczno- finansowych za I kw. 2019r.		
Lp.	Wyszczególnienie	Wartość
1.	Wpływy ze sprzedaży biletów	843 356,01
2.	Wpływy z wynajmu, reklam i pozostałych usług	506 461,55
3.	Pozostałe przychody	15 772,88
4.	Razem wpływy własne	1 365 590,44
5.	Wpływy własne z amortyzacją	1 423 692,23
6.	Dotacja z budżetu	1 545 000,00
7.	Koszty ogółem (stan na 3.04.2019r.)	2 492 565,47
8.	Koszty z amortyzacją (stan na 3.04.2019r.)	2 550 667,26
9.	Wskaźnik pokrycia kosztów wpływami własnymi	55,82%
10.	Zatrudnienie ogółem	94
	w tym: kierowców	55
11.	Średnia płaca miesięczna (dane za luty 2019)	3 819,75
12.	Ilość przejechanych wozokm	407 204
13.	Koszt 1-go wozokm (stan na 3.04.2019r.)	6,22
14.	Koszt 1-go wozokm z amortyzacją (stan na 3.04.2019r.)	6,36
15.	Wskaźnik gotowości technicznej	100%

Koszt zużycia paliwa na 1 wozokilometr w pierwszym kwartale 2019r. wyniósł 1,58 zł (za cały 2018r. było to 1,53 zł), a koszty napraw w I kwartale 2019r. wzrosły o prawie 23% 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 – wynika to

jednak z braku pełnych danych za marzec. W miesiącu lutym koszt wozokilometra wynosił 6,85 zł (z amortyzacją), 6,70 zł (bez amortyzacji) – i z taką tendencją wzrostową należy się liczyć.

Dla porównania poniżej zamieszczono tabelę (tabela 6) ze wskaźnikami za 2018r. Zawiera one dane umożliwiające wstępne porównanie ubiegłego roku z pierwszym kwartałem bieżącego (tabela 5).

Pozytywnym elementem jest zwiększenie w pierwszym kwartale 2019r. udziału wpływów własnych w kosztach ogółem do 55,82%. 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.

Tabela 6. Wykonanie podstawowych wskaźników ekonomiczno- finansowych w roku 2018		
Lp.	Wyszczególnienie	Wartość
1.	Wskaźnik pokrycia kosztów wpływami własnymi	47,91%
2.	Zatrudnienie ogółem	95
	w tym: kierowców	57
3..	Średnia płaca miesięczna	3 950,48
4.	Ilość przejechanych wozokm	1 644 078,00
5.	Koszt 1-go wozokm	6,51
6	Koszt 1-go wozokm z amortyzacją	6,60
7.	Wskaźnik gotowości technicznej	94%

Wynik finansowy z działalności usługowej zakładu za 3 m-ce zamknął się zyskiem w wysokości 418 024,97 (według stanu na 3 kwietnia) bez uwzględnienia statystycznie kosztów, które będą poniesione w kolejnych miesiącach, a dotyczą całego roku (np. naliczenie funduszu socjalnego, dodatkowego wynagrodzenia rocznego z pochodnymi itp.)

4. 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 (- 652 133,34 na koniec 2018r.) zmuszają nas do wspomagania 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.

Tabela 7. Porównanie wybranych wskaźników ekonomicznych w latach 2014-2018					
Wskaźniki	2014	2015	2016	2017	2018
Wykonane kilometry	1 697 995	1 756 662	1 754 694	1 736 981	1 644 078
Dynamika	-	103,46%	99,89%	98,99%	94,65%
Koszt paliwa (z olejami silnikowymi, smarami itp.)	2 342 515	2 087 694	1 922 023	2 339 814	2 516 269
Dynamika (w %)	-	89,12%	92,06%	121,74%	107,54%
Koszt paliwa/1 km	1,38	1,19	1,04	1,35	1,53
Środki obrotowe	-202 265,05	-163 316 ,22	-219 905,75	-353 995,74	- 652 133,34

W przedstawionej powyżej analizie podstawowego składnika eksploatacyjnego – paliwa widać jaka skokowa zmiana dokonała się w ostatnim roku. Przy mniejszej liczbie przejechanych kilometrów (o 93 000) prawie 8% zwiększył się koszt paliw, zaś udział paliw w koszcie wozokilometra zwiększył się o 13%

W 2016 roku paliwo było najtańsze w okresie kilku ostatnich lat, ale jak widać tendencja się odwróciła i ceny zaczynają rosnąć. Mimo tego, że w 2018r. przejechaliśmy ponad 100 000 km mniej niż dwa lata wcześniej kosztowało nas to prawie 600 000 zł drożej. Na razie mieścimy się w zaplanowanych na ten cel kosztach, jednak obawiamy się, że przy dalszych wzrostach cen 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	Ełk	Suwałki
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	5,75	6,48 do 7,50	5,57	6,27	7,07
2018	6,60	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.

Źródło : Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej

Sąsiednie miasta, o porównywalnej liczbie ludności mają wyższe koszty i otrzymują więcej środków z budżetów miast. W 2019r. samorząd Suwałk przeznaczył na utrzymanie komunikacji miejskiej 6 239 000 zł, w Ełku jest to 6 984 000 zł. W Łomży dotacja wynosi 5 820 000 zł. Ponieważ zarówno w Suwałkach jak i w Ełku transport zbiorowy obsługują spółki z o.o. ich koszty są niższe o vat, który odliczają w całości – w naszym przypadku 67% vat u powiększa koszty.

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 – co spotyka się z oburzeniem i krytyką ze strony gmin. Dla przykładu w Ełku do każdego kilometra gminy ościenne dopłacają ponad 5zł (gmina Ełk - 5,67 zł w 2019r., gmina Stare Juchy - dopłata 6,98 zł w 2019r.) – oprócz normalnych opłat za bilety wnoszonych przez pasażerów.

Ogromny wzrost kosztów eksploatacji, których nie udało się pokryć wpływami spowodował dalsze pogorszenie sytuacji finansowej MPK. Koszt wozokilometra, który na końcu 2017 roku wynosił 5,75 zł na koniec 2018r. wzrósł do 6,60 zł i prawdopodobnie będzie rósł nadal. Przez wiele lat koszt jednostkowy MPK był jednym z najniższych w Polsce. To znaczy, że zasoby wykorzystywaliśmy w sposób bardzo oszczędny, efektywny, wkładając ogromny wysiłek w utrzymanie zadowalającego poziomu usług, przy jednoczesnym ograniczaniu kosztów. Od momentu scentralizowania rozliczeń podatku Vat w grudniu 2016r. – nasze starania – czasem nawet większe niż poprzednio nie przekładają się na efekt ekonomiczny (a czasem wręcz dają efekt przeciwny do zamierzonego). Redukujemy nierentowne linie, na utrzymywanie których nas nie stać – koszty stałe rozkładają się na mniejszą liczbę przejechanych kilometrów i następuje wzrost kosztu jednostkowego.

Jako zakład budżetowy mieliśmy kilka lat temu znacznie niższe koszty wozokilometra niż działające w Polsce spółki. Zwykle mieściliśmy się w pierwszej dziesiątce na sto kilkadziesiąt przedsiębiorstw komunikacji miejskiej stowarzyszonych w Izbie Gospodarczej Komunikacji Miejskiej. Po zakończeniu roku 2017 byliśmy bliżej „środku stawki”, przegrywając z wieloma spółkami miejskimi (choćby w sąsiedniej Ostrołęce). Nie mamy jeszcze danych za rok 2018, ale należy się spodziewać, że nastąpi dalszy spadek.

Tylko dlatego, że działamy w formie zakładu budżetowego już na starcie jesteśmy dyskryminowani. Jesteśmy jednym z kilku ostatnich zakładów komunikacji miejskiej w Polsce działających w tej formie organizacyjnej, większość z nich jest w trakcie przygotowań do przekształcenia. Żaden, podobnie jak MPK Łomża nie jest w stanie pokryć 50% kosztów działalności z przychodów z usług, a obowiązek stosowania przewspółczynnika w rozliczeniach podatku Vat to przysłowiowy „gwóźdź do trumny” ich istnienia.

Niestety wszystkie możliwości obniżania kosztów i zwiększania dochodów zależne bezpośrednio od MPK zostały wykorzystane.

Sposobem na poprawę sytuacji finansowej może być wyegzekwowanie dopłat do wozokilometrów z gmin ościennych (praktyka powszechnie stosowana w skali kraju), określenie jasnych zasad finansowania komunikacji miejskiej, związanych z wprowadzaniem kolejnych ulg dla pasażerów, likwidacja ujemnych skutków centralizacji rozliczeń podatku Vat (najprostszym rozwiązaniem jest jak najszybsze przekształcenie MPK w spółkę prawa handlowego), wprowadzenie preferencji dla transportu zbiorowego (np. poprzez przywrócenie strefy płatnego parkowania).

Bardzo ważnym czynnikiem obniżającym koszty jest jak najszybsza wymiana najstarszego, najbardziej kosztochłonnego taboru na nowe autobusy, objęte jak najdłuższym okresem gwarancyjnym. Jednak jest to działanie, które w niewielkim stopniu zależy od MPK.

Główny Księgowy

mgr Halina Pawełczyk

