

**Sprawozdanie Zarządu Spółki z działalności  
Komunalnego Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o.  
za rok 2009**



---

**Komunalne Przedsiębiorstwo  
Komunikacji Miejskiej sp. z o.o.**

**MARZEC 2010r.**

## SPIS TREŚCI.

I.	INFORMACJA WSTĘPNA	str.	3 - 4
	▪ Władze Spółki		
	▪ Struktura własności		
II.	DZIAŁALNOŚĆ SPÓŁKI	str.	4 - 5
	▪ Działalność podstawowa		
	▪ Działalność dodatkowa		
III.	DZIAŁALNOŚĆ ORGANIZACYJNA	str.	5 - 6
IV.	DZIAŁALNOŚĆ PODSTAWOWA	str.	6 - 29
	▪ Obsługiwane przez KPKM Spółka z o. o. linie kom.		
	▪ Ogólna ilość rozkładów obsługiwanych w 2009r		
	▪ Dzienna ilość autobusów w ruchu		
	▪ Stan zatrudnienia kierowców i parametry obsług. linii		
	▪ Ilość posiadanych autobusów, struktura taboru .		
	▪ Przychody z linii komunikacyjnych i koszt wozokm.		
	▪ Zaplecze techniczne i koszty napraw		
V.	DZIAŁALNOŚĆ DODATKOWA	str.	29 - 34
	▪ Stacja Paliw		
	▪ Ośrodek Szkolenia Kierowców		
	▪ Pracownia Psychologiczna		
	▪ Dział Sprzedaży		
VI.	SYTUACJA FINANSOWA	str.	34 - 40
	▪ Majątek trwały		
	▪ Majątek obrotowy		
	▪ Kapitał własny i kapitał obcy		
	▪ Przychody z działalności operacyjnej		
	▪ Pozostałe przychody operacyjne i przychody finansowe		
	▪ Koszty w układzie rodzajowym		
	▪ Pozostałe koszty operacyjne i koszty finansowe		
	▪ Wskaźniki płynności		
VII.	PODSUMOWANIE	str.	41

## I. INFORMACJA WSTĘPNA.

**Komunalne Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Spółka z o.o.** ma siedzibę w Białymstoku przy ul. Składowej 11. Spółka funkcjonuje od 1 lipca 1991 roku na podstawie:

- **aktu założycielskiego** – sporządzonego w Państwowym Biurze Notarialnym w Białymstoku w dniu 19.06.1991r. za Rep. A Nr 3009/91 z późniejszymi zmianami z których ostatnia zmiana dokonana była w dniu 26 listopada 2009 r. za **Repertorium A numer 11458/2009**
- **wpisu w Krajowym Rejestrze Sądowym – nr 0000031037**
- **przepisów Kodeksu Spółek Handlowych**
- **regulaminu organizacyjnego Spółki.**

### **Władze Spółki.**

- **Zgromadzenie Wspólników** - Przewodniczącym Zgromadzenia Wspólników – jest Prezydent Miasta Białegostoku lub z jego upoważnienia inna osoba. Zgromadzenie Wspólników wykonuje swoje prawa przez oświadczenia Prezydenta Miasta Białegostoku, który składa je osobiście, albo w oparciu o zarządzenia Prezydenta Miasta Białegostoku oświadczenia składa upoważniony zastępca samodzielnie bądź wraz z inną upoważnioną przez Prezydenta Miasta Białegostoku osobą.  
W roku 2009 odbyło się jedno Zwyczajne Zgromadzenie Wspólników w dniu 10 czerwca 2009r i dwa Nadzwyczajne Zgromadzenia Wspólników w dniu 30 czerwca 2009r i w dniu 26 listopada 2009r.
- **Rada Nadzorcza**  
Powołana Uchwałą Nr 13/2007 Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników w dniu 12 czerwca 2007r. z późniejszymi zmianami w roku 2008 ukonstytuowała się Rada Nadzorcza VIII kadencji w składzie 5 osobowym :
  - ✓ Marek Andrzej Zaremba - przewodniczący
  - ✓ Zenon Juško - wiceprzewodniczący
  - ✓ Edyta Onyfryjuk -Lacek - sekretarz
  - ✓ Adam Józef Anastaziuk - członek
  - ✓ Janusz Sznajderuk - członek

W roku 2009 Rada Nadzorcza odbyła 14 Posiedzeń i podjęła 31 Uchwał.

#### ▪ Zarząd Spółki

Powołany Uchwałami Nr 17/2009, 18/2009 Rady Nadzorczej z dnia 10 czerwca 2009 roku Zarząd Spółki w składzie:



✓ Dariusz Ciszewski - Prezes Zarządu



✓ Marcin Moskwa - Wiceprezes Zarządu

Kontynuował pracę w roku 2009 - Zarząd odbył 60 Posiedzeń i podjął 68 Uchwał. Funkcję Prokurenta w 2009r pełnił ponownie Pan Maciej Pawlukiewicz.

#### **Struktura własności.**

Właścicielem 100 % udziałów Spółki jest Gmina Białystok, która posiada 38.487 udziałów w kapitale zakładowym Spółki po 500,- PLN każdy.

Kapitały Spółki na dzień 31 grudnia 2009r. wynosiły:

<b>kapitał podstawowy</b>	<b>19 243 500,00 PLN</b>
<b>kapitał zapasowy</b>	<b>578 000,52 PLN</b>
<b>kapitał z aktualizacji wyceny</b>	<b>7 770,24 PLN</b>
<b>strata z lat ubiegłych</b>	<b>- 3 600 747,00 PLN</b>

W 2009 roku Spółka po raz pierwszy utworzyła rezerwy na świadczenia pracownicze. Wycena rezerw została sporządzona przez aktuarium. Rezerwy dotyczące poprzednich okresów zostały wykazane jako błąd podstawowy i wpływają na zmniejszenie kapitałów Spółki – strata lat ubiegłych (4 445 367 zł. rezerwa za lata poprzednie minus 844 620 zł. aktywa z tytułu podatku dochodowego odniesione na kapitał). Rezerwa dotycząca okresu sprawozdawczego w kwocie 65 606 zł. obciążała wynik finansowy roku 2009.

Nieruchomość przy ul. Składowej 11 ma urzędzoną księgę wieczystą Nr 121.226 w Sądzie Rejonowym w Białymstoku w IX Wydziale Ksiąg Wieczystych.

## **II. DZIAŁALNOŚĆ SPÓŁKI**

### **Działalność podstawowa:**

Przedmiotem działalności Spółki są:

- ✓ **przewozy pasażerskie w komunikacji miejskiej** w Białymstoku – jako działalność podstawowa, a ponadto w celu pozyskania dodatkowych środków finansowych, poprawy rentowności prowadzonej działalności, lepszej efektywności pracy

posiadanego potencjału pracowniczego i wykorzystania obiektów zaplecza technicznego, spółka prowadzi działalność dodatkową w zakresie:

- sprzedaży paliw ( ON, PB 95, PB 98 i LPG ) i akcesoriów samochodowych,
- usług mycia, i okurczania samochodów osobowych, dostawczych , ciężarowych i autobusów
- usługi szkolenia i nauki jazdy,
- usługi reklamy na i w autobusach,
- usługi w zakresie badań psychologicznych kierowców, kandydatów na kierowców, osób ubiegających się o zezwolenie na posiadanie broni, osób ubiegających się o licencję w zawodzie ochroniarza oraz badania psychofizyczne osób obsługujących sprzęt techniczny i urządzenia transportowe.
- usługi dzierżawy zbędnych pomieszczeń i placu zajezdni
- usługi motoryzacyjne ( usługi naprawcze warsztatu i stacji diagnostycznej)
- usługi przewozu osób na zlecenie

### III. DZIAŁANIA ORGANIZACYJNE.

W roku 2009 kontynuowano działania przyjęte w zakresie organizacyjnym w roku 2008 jak również kontynuowano dalsze modyfikowanie i wdrażanie zintegrowanego systemu komputerowego Navision i DPK wspomagającego zarządzanie spółką. Z okazji 18- tej rocznicy powołania Spółki Zarząd zorganizował spotkanie z emerytami podczas którego zostały wręczone byłym pracownikom gratyfikacje pieniężne. Część oficjalną spotkania z emerytami spółki zaszczycił swą obecnością Prezydent Miasta Białegostoku. Spotkanie odbyło się 30 czerwca 2009r w Sali konferencyjnej Hotelu TRIO przy ulicy Składowej.





#### IV. DZIAŁALNOŚĆ PODSTAWOWA

- **Informacje o wykonywanych przez KPKM spółka z o. o przewozach pasażerskich :**

Usługi przewozu pasażerów w komunikacji miejskiej były wykonywane w oparciu o umowę z dnia 24 stycznia 1997r w sprawie „świadczenia usług komunikacyjnych w Gminie Białystok” z późniejszymi zmianami wprowadzonymi do umowy aneksami. Umowa ta została z dniem 1 grudnia 2009r. wypowiedziana za zgodą stron i w dniu 1 grudnia 2009r. została zawarta nowa umowa wykonawcza na świadczenie usług publicznych transportu zbiorowego organizowanego przez Miasto na okres od 02 grudnia 2009r do dnia 30 listopada 2019r.

Komunalne Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej spółka z o. o. obsługuje 17 linii komunikacyjnych w tym dwie linie nocne, zgodnie z rozkładem jazdy obowiązującym w roku 2009 ustalonym przez Departament Dróg i Transportu Urzędu Miejskiego w Białymstoku.

- **Obsługiwane przez KPKM spółka z o. o. linie komunikacyjne:**

<u>Kategoria</u>	<u>Nr. linii</u>
- Linie kategorii I	5
- Linie kategorii II	2, 3, 8, 12, 14, 17, 24, 26, 105
- Linie kategorii III	6, 23, 27, 102, 104.
- Linie nocne	3 N, 5N.

- **Ogólna ilość rozkładów obsługiwanych w 2009r przez K.P.K.M spółka z o. o:**

##### a. w dniu powszednim

- rozkłady całodzienne	–	<b>54 szt.</b>
- rozkłady dzielone	–	<b>34 szt.</b>
- rozkłady jednozmianowe	–	<b>7 szt.</b>

##### b. w sobotę

- rozkłady całodzienne	–	<b>44 szt.</b>
- rozkłady jednozmianowe	–	<b>7 szt.</b>

c. w niedzielę i święta

- rozkłady całodziennie	-	<b>32 szt.</b>
- rozkłady jednozmianowe	-	<b>11 szt.</b>

▪ **Dzienna ilość autobusów w ruchu zapewniająca obsadę obsługiwanych rozkładów:**

a. <u>w dniu powszednim ogółem</u>	-	<b>95 szt.</b>
w tym:		

- autobusów dwuczłonowych	-	<b>46 szt.</b>
- autobusów jednoczłonowych	-	<b>49 szt.</b>

b. <u>w sobotę ogółem</u>	-	<b>51 szt.</b>
w tym:		

- autobusów dwuczłonowych	-	<b>10 szt.</b>
- autobusów jednoczłonowych	-	<b>41 szt.</b>

c. <u>W niedzielę i święta ogółem</u>	-	<b>43 szt.</b>
w tym		

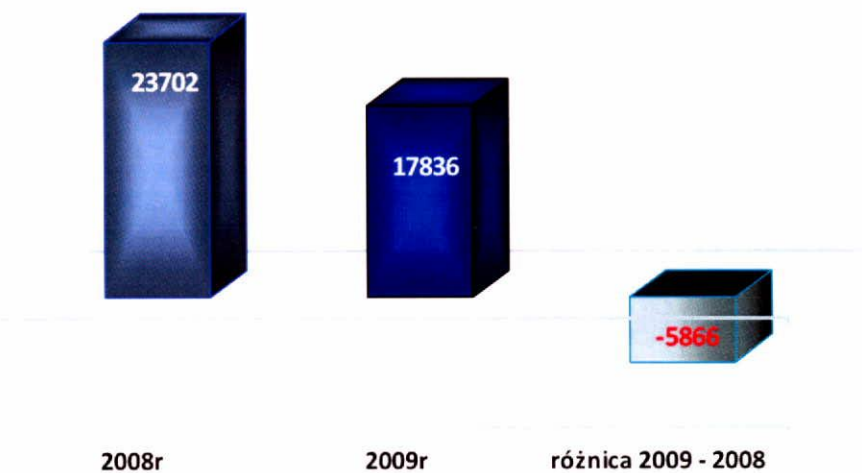
- autobusów dwuczłonowych	-	<b>6 szt.</b>
- autobusów jednoczłonowych	-	<b>37 szt.</b>

W roku 2009 autobusy Spółki przejechały **6 531,9 tys** km, w celu zabezpieczenia obsługi tych rozkładów, średnio dziennie Spółka musiała utrzymywać **95** autobusów w ruchu, zatrudniając w tym celu średnio miesięcznie w przeliczeniu na pełen etat **236** kierowców, a autobusami Spółki przewieziono około **36 480 tys** pasażerów.

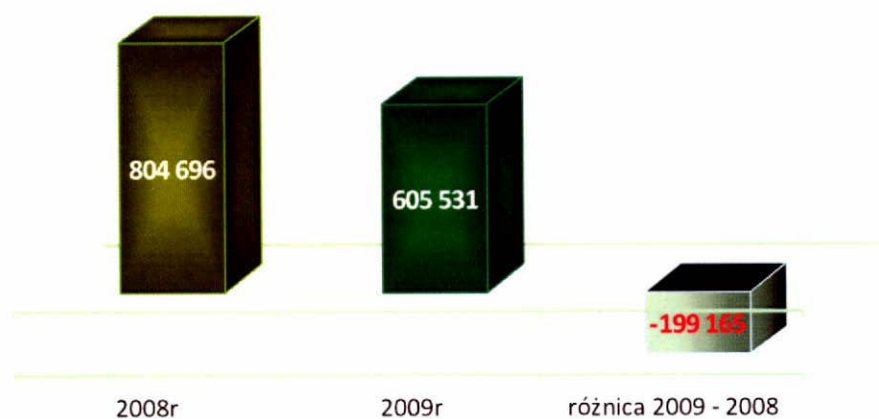
▪ **Stan zatrudnienia kierowców i parametry obsługiwanych linii.**

W roku 2009 w grupie kierowców średnie zatrudnienie wynosiło 236 osób, w tym okresie przyjęto do pracy 11 kierowców, odeszło z pracy 13 kierowców. W tym na emeryturę odeszło 2 kierowców. Jest to kolejny rok w którym rotacja w zatrudnieniu kierowców w sposób zauważalny do lat poprzednich uległa zmniejszeniu i staje się w grupie kierowców z roku na rok coraz bardziej stabilna. Od dwóch lat zatrudnienie w grupie kierowców pozostaje na tym samym poziomie tj. 236 osób, a dzięki wdrożonemu systemowi zintegrowanego oprogramowania komputerowego w Wydziale Eksploatacji Taboru funkcjonuje system OptiGraf, co pozwala tworzyć optymalne grafiki pracy dla grupy kierowców. Pozwoliło to w roku 2009 przy tym samym średnim zatrudnieniu w stosunku do 2008r, ograniczyć ilość godzin nadliczbowych o 5 866, a tym samym zmniejszyć w stosunku do 2008r koszty płac o kwotę ok. 200 tys. zł.

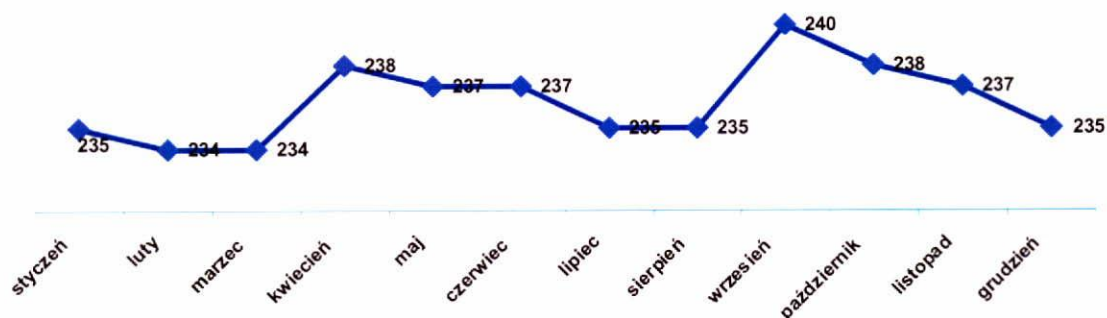
### Ilość godzin nadliczbowych w grupie kierowców



### koszty godzin nadliczbowych (zł)



### Zatrudnienie w w poszczególnych m-cach 2009r w grupie kierowców

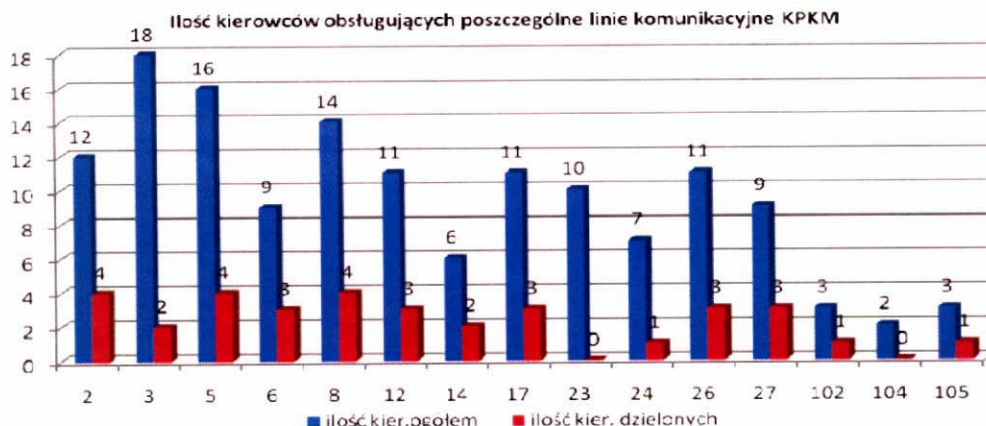


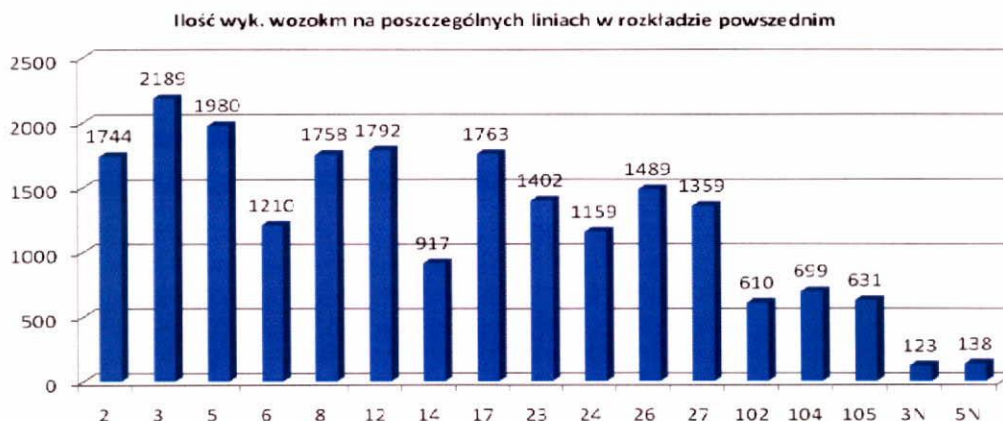


Statystyka i parametry poszczególnych linii komunikacyjnych obsługiwanych przez KPKM Spółka z o. o. w rozkładzie powszednim, sobotnim i niedzielным w 2009r.

KPKM	Dzień roboczy					Wozo/km	Sobota			Wozo/km	Świąteczny			Wozo/km
	Suma	C	D	J	S		Suma	C	J		Suma	C	J	
2	8	4	4			1743,860	4	4		1129,806	4	3	1	1027,123
3	10	8	2			2189,047	7	5	2	1535,516	5	4	1	1171,695
5	10	6	4			1979,934	6	6		1372,346	4	3	1	945,700
6	6	3	3			1209,771	3	3		773,208	3	2	1	707,019
8	9	5	4			1757,663	4	4		1102,708	4	3	1	956,440
12	8	4	3	1		1791,766	4	4		1127,470	4	2	2	887,524
14	4	2	2			917,190	2	2		602,554	2	2		606,577
17	8	4	3	1		1762,874	4	4		1243,896	3	3		879,510
23	5	5				1401,917	3	3		943,764	2	2		508,989
24	5	3	1	1		1158,729	4	2	2	954,338	3	2	1	757,863
26	8	4	3	1		1489,250	3	3		822,399	2	2		542,087
27	6	3	3			1359,025	3	2	1	808,020	3	2	1	808,020
102	2	1	1			610,174	1	1		367,218	1	1		318,070
104	4	1		3		699,103	2		2	402,861	2		2	335,233
105	2	1	1			631,294	1	1		413,529	1	1		326,425
3 N	2	2				122,616	2	2		122,616	0			
5 N	2	2				138,005	2	2		138,005	0			
Suma	99	58	34	7		20 701,597	55	48	7	13 860,254	43	32	11	10778,275

Objaśnienie: C - linie całodienne                      D - linie dzielone  
 J - linia jednozmianna                      S - linie dodatkowe (szkolne)





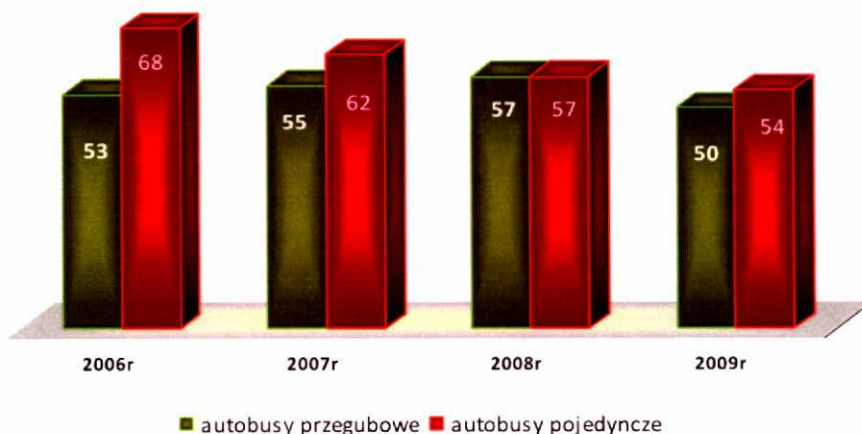
▪ **Ilość posiadanych autobusów, struktura taboru :**

Od 2006r stan posiadanego taboru sukcesywnie maleje, jest to wynikiem prowadzenia racjonalnej polityki, w zakresie utrzymania wskaźników ekonomiczno technicznych, polegającej między innymi na zmniejszaniu zbędnej rezerwy autobusów potrzebnej dla zabezpieczenia gotowości technicznej taboru. Jest to związane z procesem prowadzonej polityki inwestycyjnej w zakresie zakupu nowego taboru jak również wynika to z polityki miasta w zakresie zaspakajania potrzeb przewozowych mieszkańców Białegostoku.

**Stan posiadanych autobusów na koniec roku w latach od 2004 do 2009.**

wyszczególnienie	2004r	2005r	2006r	2007r	2008r	2009r
autobusy przegubowe	57	55	53	55	57	50
autobusy pojedyncze	69	67	68	62	57	54
<b>Razem</b>	<b>126</b>	<b>122</b>	<b>121</b>	<b>117</b>	<b>114</b>	<b>104</b>

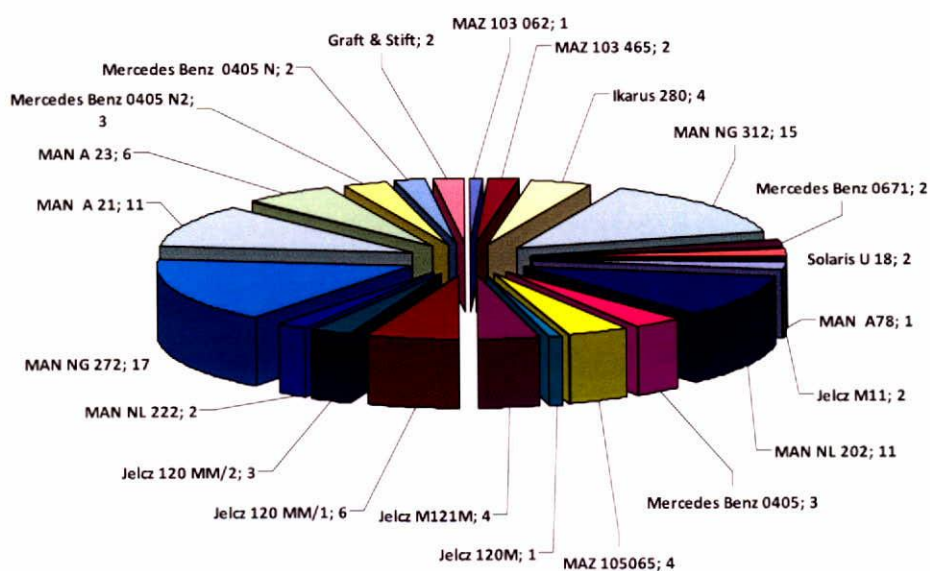
### Stan posiadanych autobusów na koniec roku



W przedziale czasowym od 2006r do 2009r KPKM Spółka z o. o. zmniejszyła stan posiadania autobusów przegubowych o 3 szt. , a autobusów pojedynczych o 14 szt. W sumie zmniejszono stan posiadania w tym okresie o 17 autobusów.

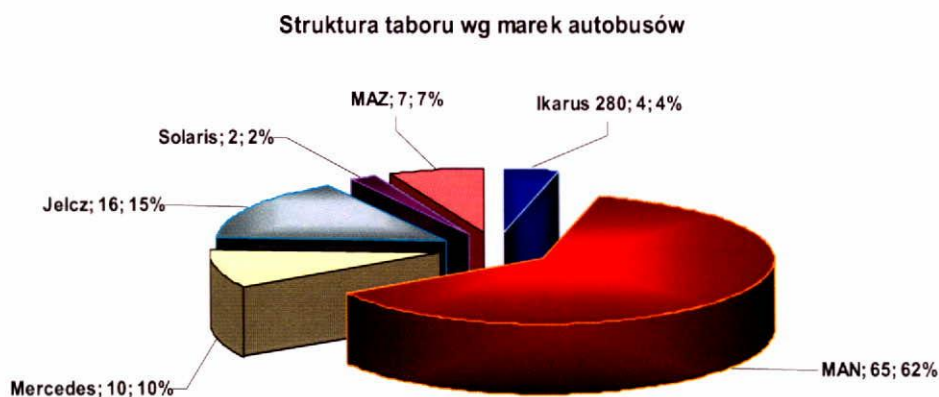
Pomimo corocznie zmniejszania stanu posiadania autobusów i zakupu nowych KPKM Spółka z o. o. posiada nadal tabor o bardzo zróżnicowanej strukturze – 22 typów autobusów różniących się w poszczególnych markach różnymi rozwiązaniami technicznymi. Stanowi to duży problem przy naprawach tych pojazdów i pozyskiwaniu przez zaopatrzenie niezbędnych części do ich naprawy, co niejednokrotnie ma istotny wpływ na czas naprawy jak również konieczności utrzymywania w 2009r rezerwy autobusów na poziomie 11 szt.

### Struktura taboru ( ilości posiadanych typów autobusów)



W spółce eksploatowanych jest 6 podstawowych marek, na które składa się 22 typów autobusów. Największą grupę stanowią autobusy MAN w ilości 65 szt. co stanowi 62% posiadanego stanu taboru.

MARKA AUTOBUSU	Ikarus	MAN	Mercedes	Jelcz	Solaris	MAZ	Razem
ILOŚĆ	4	65	10	16	2	7	104

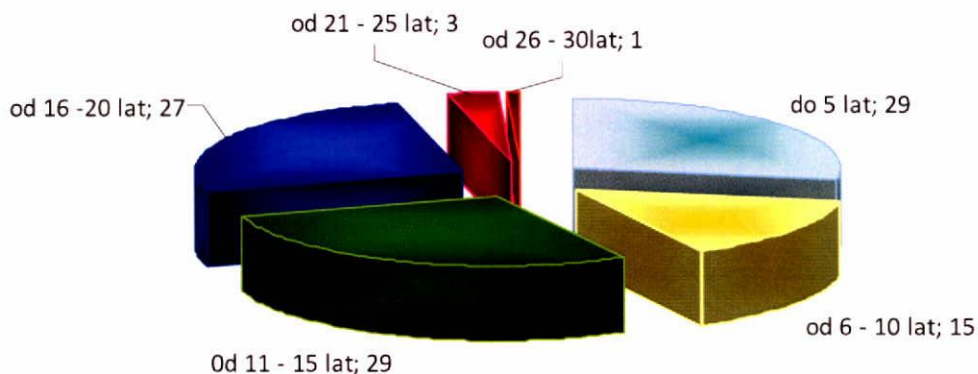


**Struktura wiekowa posiadanego taboru w przedziale co 5 lat.**

Autobusy	do10 lat	pow.10 do 15 lat	pow.15 lat	Razem
dwuczłonowe	29	6	15	50
pojedyncze	15	23	16	54
<b>Razem</b>	<b>44</b>	<b>29</b>	<b>31</b>	<b>104</b>

Średni wiek posiadanego taboru wynosi na koniec 2009r - 11,3 lat, na koniec 2008r wynosił - 11,7 lat, a w roku 2007 wynosił 12,06 lat. Coroczne zmniejszanie się wieku posiadanego taboru jest efektem systematycznego, chociaż w niewielkim zakresie, jednak odnawiania z własnych ograniczonych środków posiadanego taboru, poprzez zakup nowych autobusów i likwidację autobusów najstarszych. Strukturę wiekową posiadanego taboru w przedziale co 5 lat obrazuje poniższa grafika:

### Struktura wiekowa taboru w przedziale co 5 lat

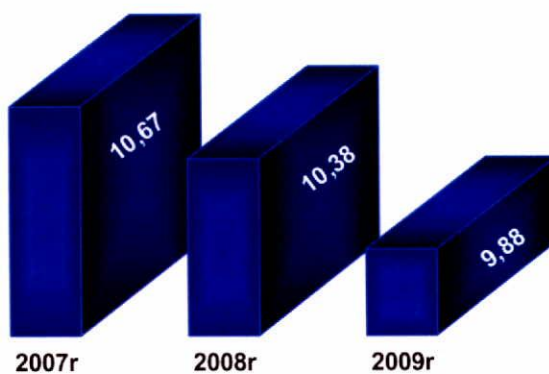


60 szt. eksploatowanych autobusów przekroczyło wiek 10 lat, stanowi to 58% stanu posiadanego taboru. Ten fakt determinuje Zarząd Spółki w dążeniu do utrzymywania konsekwentnej polityki w zakresie wymiany taboru na nowy w takim stopniu, aby utrzymać wskaźnik odnowy taboru autobusowego, określany jako stosunek liczby zakupionych nowych pojazdów do posiadanego stanu inwentarzowego, w wysokości o ok. 8% rocznie. Wiek i przebieg autobusów eksploatowanych powyżej 10 lat, o średnim przebiegu, pomiędzy 600 000 a 1 300 000 km, jest podstawową przyczyną wysokiego stopnia ich awaryjności, a tym samym ponoszonych wysokich kosztów napraw.

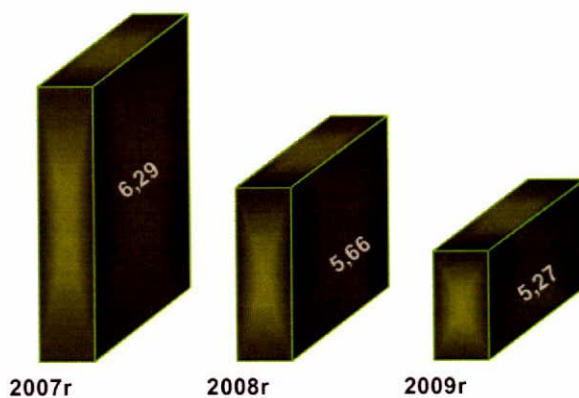
W celu poprawy wizerunku Spółki na zewnątrz, Zarząd konsekwentnie realizuje przyjęte w latach 2007 i 2008 zmiany, efektem których jest ciągła poprawa jakości świadczonych usług komunikacyjnych. Potrzeba budowania solidnej marki, poprawy jakości usług, zminimalizowania uciążliwości dla pasażerów wynikających z dużej ilości awarii autobusów na obsługiwanych przez spółkę liniach komunikacyjnych jest konsekwentnie realizowana, i w tym celu kierowcy autobusów nadal są odciążani od wszystkich innych prac poza obowiązkiem bezpiecznego kierowaniem autobusem. Uwaga kierowców ma być wyłącznie skupiona na procesie prawidłowej obsługi przewożonych pasażerów i zachowania bezpieczeństwa w rokrocznie wzrastającym ruchu ulicznym. Nadal realizowana jest zasada wykonywania całej obsługi codziennej i tankowania autobusów po zjeździe do zajezdni, myciem i planowaniem oraz zlecaniem okresowych przeglądów technicznych i napraw oraz odbioru technicznego po wykonanych naprawach, przez pracowników powołanego w tym celu Wydziału Obsługi Transportu. Efekty wprowadzonych zmian i pracy Wydziału Obsługi Transportu oraz Wydziału Usług Technicznych sukcesywnie i stopniowo przyczyniają się do poprawy wskaźników techniczno – eksploatacyjnych. Pomimo posiadania prawie 60% autobusów w wieku powyżej 10 lat eksploatacji, wskaźniki postojów, zjazdów i awaryjności na liniach komunikacyjnych ulegają co rocznie ciągłej poprawie, co przyczynia się do coraz lepszego wykorzystania posiadanego taboru. Obrazuje to poniższa tabela i grafika:

wyszczególnienie	2007r	2008r	2009r
wskaźnik postoju na liniach do aut. w ruchu	10,67%	10,38%	9,88
wskaźnik zjazdu na liniach do aut. w ruchu	6,29%	5,65%	5,27
wskaźnik awaryjności na liniach do aut. w ruchu	16,96%	15,98%	15,15
Ilość autobusów w ruchu ( szt.)	2404	2448	2477

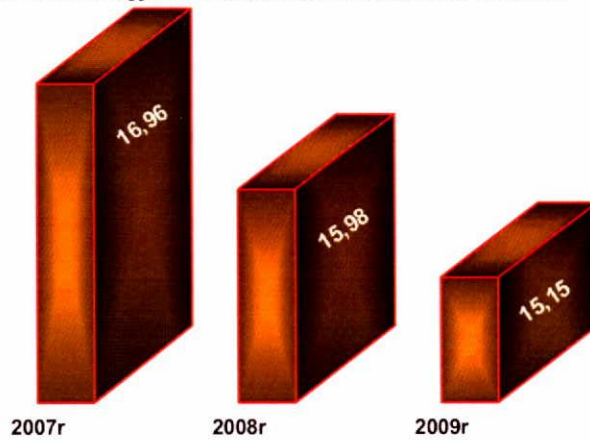
wskaźnik postojów na liniach do autobusów w ruchu



wskaźnik zjazdów na liniach do autobusów w ruchu

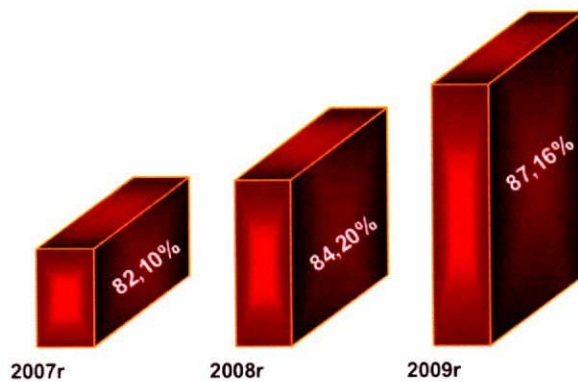


wskaźnik awaryjności na liniach do autobusów w ruchu



Wprowadzone i sukcesywnie wdrażane zmiany organizacyjne zaowocowały, również znaczącą poprawą i lepszym wykorzystywaniem posiadanego taboru autobusowego. Wskaźnik wykorzystania taboru otrzymywany jako wynik ( wyrażony w % ) podzielenia średniej liczby autobusów w ruchu przez średni stan inwentarzowy obrazuje poniższa grafika:

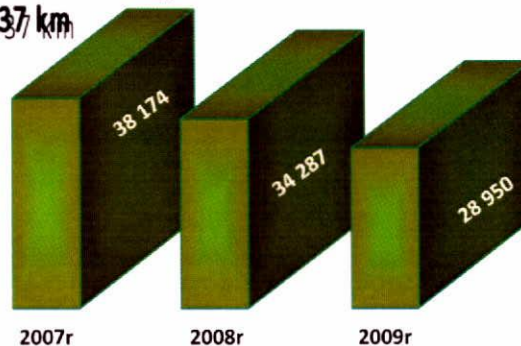
wskaźnik wykorzystania taboru



Zmniejszającej się z tego tytułu corocznie ilości wyjazdów interwencyjnych pracowników pogotowia technicznego.

Ilość km przejechanych przez pojazdy Pogotowia Technicznego  
w stosunku do 2008r. mniej o:

5 337 km



Podstawą działalności Spółki jest wykonywanie przewozów autobusami komunikacji miejskiej na rzecz mieszkańców Białegostoku, a ambicją jest posiadanie nowoczesnego w miarę nowego taboru autobusowego. KPKM spółka z o. o. posiada jednak ograniczone możliwości finansowe w zakresie odnowy swego taboru, Wsparcie finansowe ze strony Miasta, umożliwienie długofalowego uczestnictwa w projektach unijnych w sposób radykalny poprawiło by istniejącą sytuację odnowy taboru. Spółka w ramach własnych możliwości finansowych w roku 2009 zakupiła w ramach umowy leasingu operacyjnego 3 autobusy :

- **MAZ 105 065** - autobusy dwuczłonowe - 2 szt.  
(zdjęcia str. 19)

oraz autobus używany z produkcji 2008r:

- **MAZ 103 062** - autobus jednoczłonowy - 1 szt.  
(zdjęcie str. 20)

Jednocześnie wycofano z eksploatacji 14 szt. autobusów najstarszych i w najgorszym stanie technicznym, w tym również zmuszeni byliśmy zlikwidować, autobus MAN NG 312 z produkcji 2000r. który uległ podczas obsługi linii komunikacyjnej, całkowitej szkodzie na skutek podpalenia przez młodocianych pasażerów.

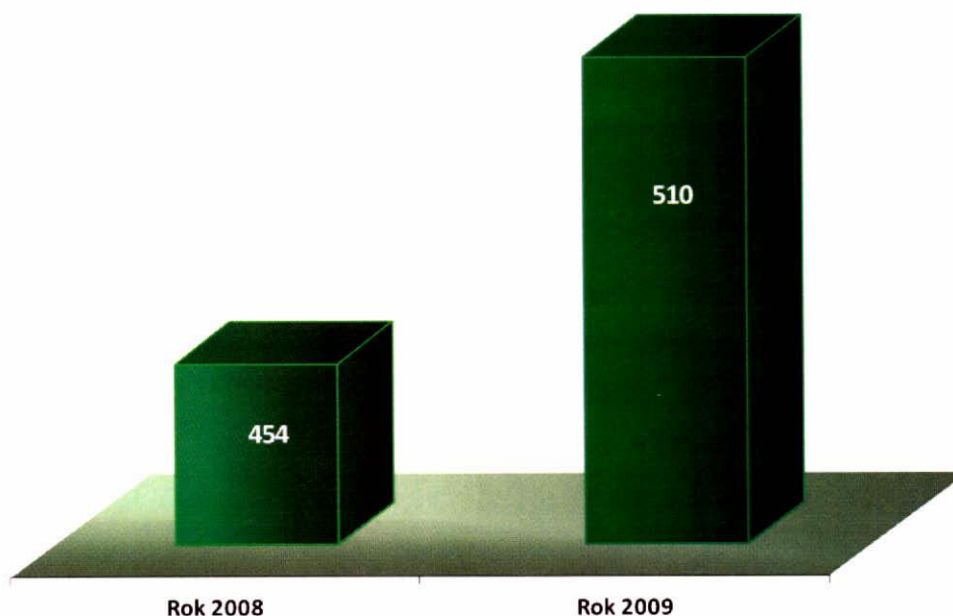




Tabor autobusowy Spółki wymaga kompleksowej odnowy. Zrównoważony rozwój transportu miejskiego oraz stopień jego konkurencyjności w konfrontacji z motoryzacją indywidualną, zależą będzie od nakładów jakie poniesione będą nie tylko przez spółki komunikacyjne, ale przede wszystkim przez miasto Białystok, w najbliższych latach na inwestycje odnowy taboru autobusowego, jak również w infrastrukturę towarzyszącą dobrze funkcjonującej komunikacji miejskiej. Miasto rozpoczęło w 2008r inwestycje związane z przebudową, remontem i budową nowych ulic oraz tworzeniem nowej infrastruktury dla ruchu autobusów, co również było kontynuowane w roku 2009. Działania te które w perspektywie lat przyniosą poprawę jakości przemieszczania się autobusami i samochodami prywatnymi po naszym mieście, obecnie są przyczyną dużych utrudnień w ruchu, tworzeniem się korków ulicznych w godzinach szczytu i zwiększającej się ilością kolizji drogowych i stłuczek. Jest to przyczyną rosnących z roku na rok kosztów ubezpieczeń posiadanego taboru.

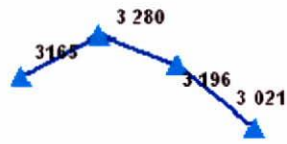
wyszczególnienie	Rok 2008	Rok 2009	Dynamika wzrostu	różnica 09-08
wypłacone odszkodowanie z polis AC i OC( K.P.K.M. spółka z o. o. jako sprawcy )	453 650	510 010	112,42%	56 360

wypłacone odszkodowanie z polis AC i OC w tys. zł. ( K.P.K.M. spółka z o. o. jako sprawcy )



Komunalne Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej spółka z o. o przewiozła swoimi autobusami w 2009r. około 36 480 tys. pasażerów na poszczególnych liniach komunikacyjnych. Jak obrazuje poniższa grafika od roku 2007 następuje generalnie spadek ilości przewożonych pasażerów.

**linia - 2 -**



2006r 2007r 2008r 2009r

**linia - 3 -**



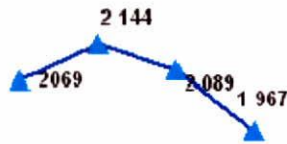
2006r 2007r 2008r 2009r

**Linia - 5 -**



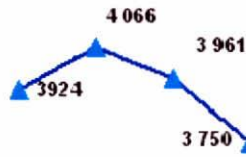
2006r 2007r 2008r 2009r

**Linia - 6 -**



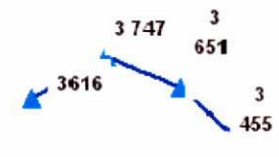
2006r 2007r 2008r 2009r

**Linia - 8 -**



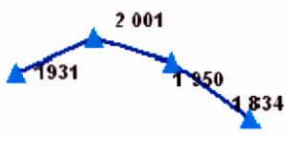
2006r 2007r 2008r 2009r

**Linia - 12 -**



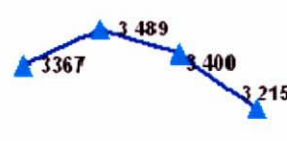
2006r 2007r 2008r 2009r

**linia - 14 -**



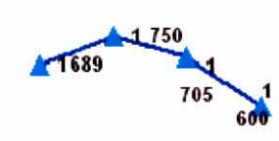
2006r 2007r 2008r 2009r

**Linia - 17 -**



2006r 2007r 2008r 2009r

**linia - 23 -**



2006r 2007r 2008r 2009r

**Linia - 24 -**



2006r 2007r 2008r 2009r

**Linia - 26 -**



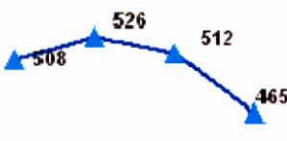
2006r 2007r 2008r 2009r

**Linia - 27 -**



2006r 2007r 2008r 2009r

**Linia - 102 -**



2006r 2007r 2008r 2009r

**Linia - 104 -**



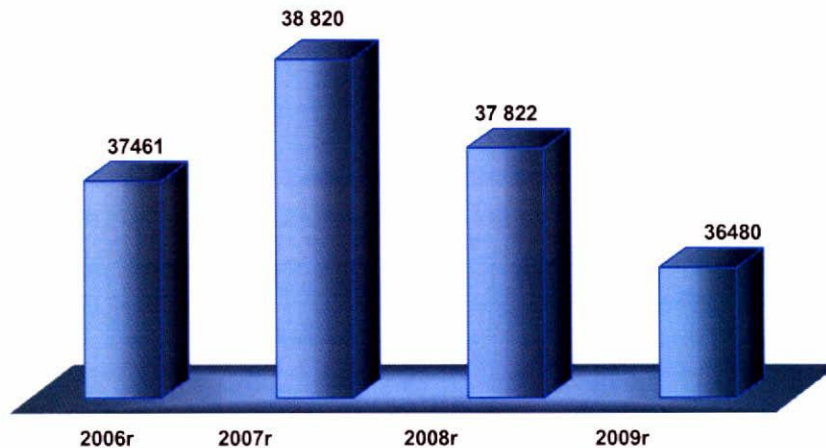
2006r 2007r 2008r 2009r

**Linia 105**



2006r 2008r

Ilość pasażerów przewiezionych autobusami KPKM (tys.)



Rozpoczęte przez miasto w 2006r i konsekwentnie kontynuowane w 2009r. działania zmierzające do poprawy stanu ulic i tworzeniu nowej infrastruktury komunikacyjnej, powinny zmienić tą niekorzystną tendencję, spadku ilości pasażerów, korzystających z przemieszczania się autobusami komunikacji miejskiej po mieście Białymstoku.

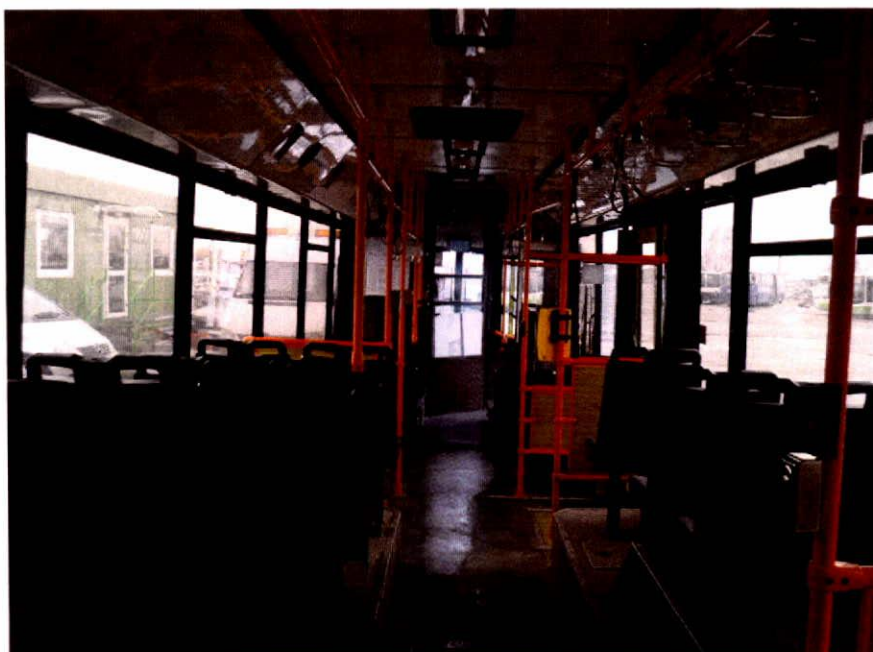
Zdjęcie jednego z zakupionych w 2009r autobusów MAZ 105 465



Zdjęcie zakupionego w 2009r autobusu MAZ 103



Wnętrze autobusu MAZ 103



Zakupiony jednoroczny autobus MAZ 103 jest wykorzystywany również jako pojazd służący do szkolenia kierowców ubiegających się o uzyskanie uprawnień kierowcy autobusów

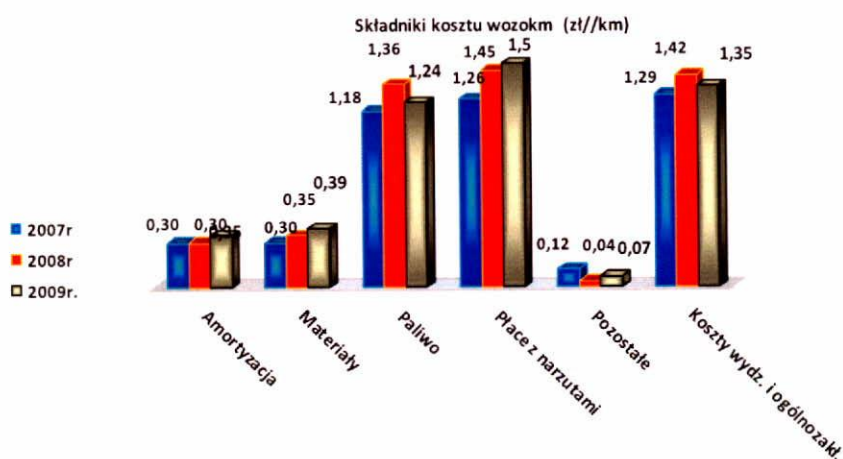
▪ **Przychody z linii komunikacyjnych i koszty wozokilometra**

Ponoszone przez Spółkę dodatkowe nakłady finansowe podnoszące standard usług komunikacyjnych, konsekwentne utrzymywanie wprowadzonych w 2007r zmian organizacyjnych które mają istotny wpływ na podwyższanie jakości usług komunikacyjnych, pociągają one jednak za sobą dodatkowe koszty, które powinny być dostrzegane i brane pod uwagę przy urealnianiu stawki płaconej za wozokilometr.

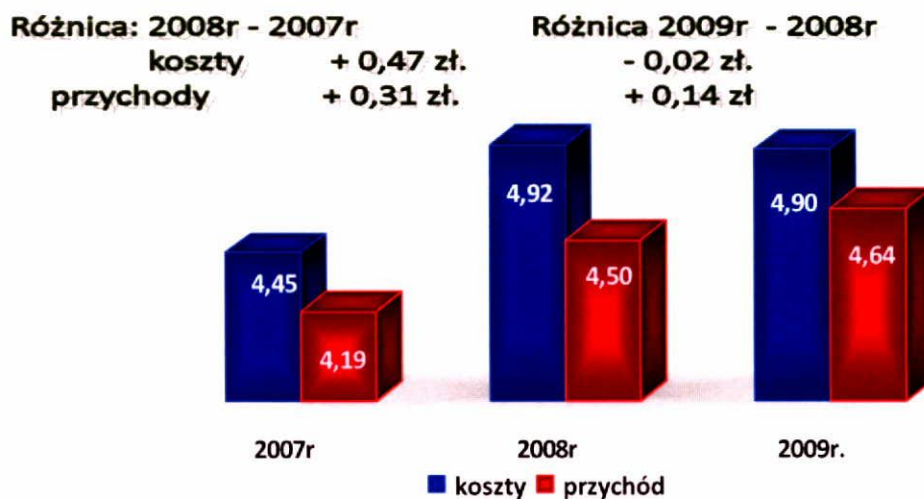
Wyszczególnienie	2007r.	2008r.	2009r.
Średni koszt 1 wozokilometra ( zł. )	4,45	4,92	4,9
Średni koszt wozokilometra bez amortyzacji ( zł. )	4,15	4,62	4,55
Koszt paliwa w 1 wozokilometrze ( zł. )	1,18	1,36	1,24
Średnia zapłacona cena ( zł. )	4,19	4,5	4,64
Różnica pomiędzy ceną zapłaconą, a średnim kosztem wozokm ( zł. )	-0,26	-0,42	-0,26

Różnica pomiędzy ceną zapłaconą za wozokilometr pracy autobusu w 2009r, a średnim kosztem wozokilometra w KPKM Spółka z o. o. ukształtowała się na poziomie 2007r i wyniosła 0,26 zł.

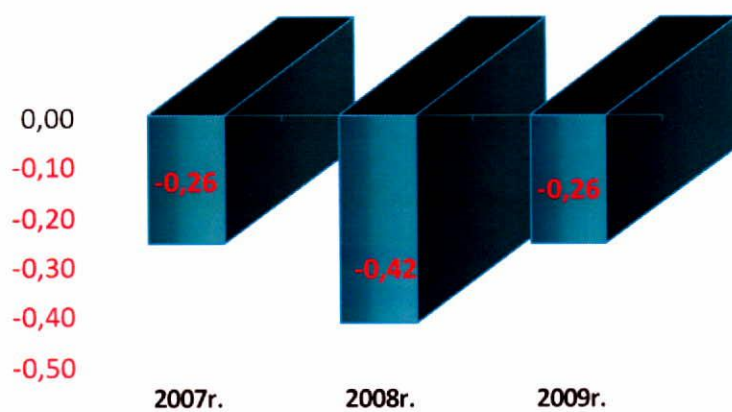
Kształtowanie się poszczególnych składników kosztu wozokilometra w latach od 2007 do 2009 obrazuje poniższa grafika



Różnica w kosztach i przychodach w wozokilometrze w latach 2007 do 2009

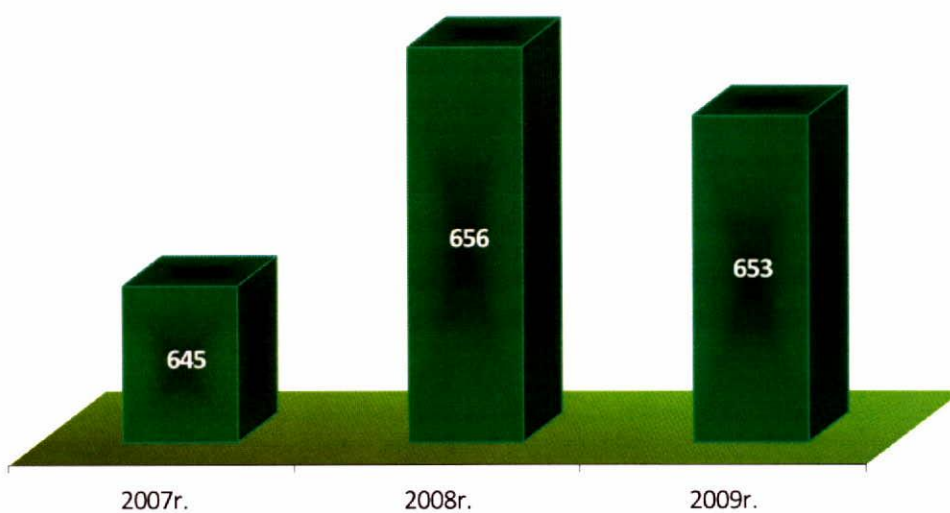


Różnica pomiędzy ceną zapłaconą, a średnim kosztem wozokm

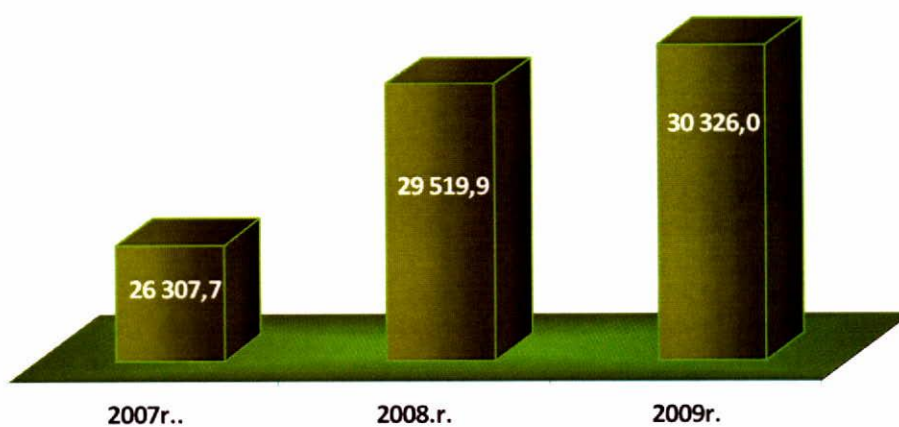


Autobusy Komunalnego Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej Spółka z o.o. przejechały w 2009r na liniach komunikacyjnych miasta Białegostoku 6 531,9 tys. wozokm.. Jest to mniej w stosunku do 2008r. o 31,2 tys. wozokm.

Ilość przejechanych wozokm. na liniach komunikacyjnych ( w tys. km.)



Przychody z linii komunikacyjnych (w tys. zł)

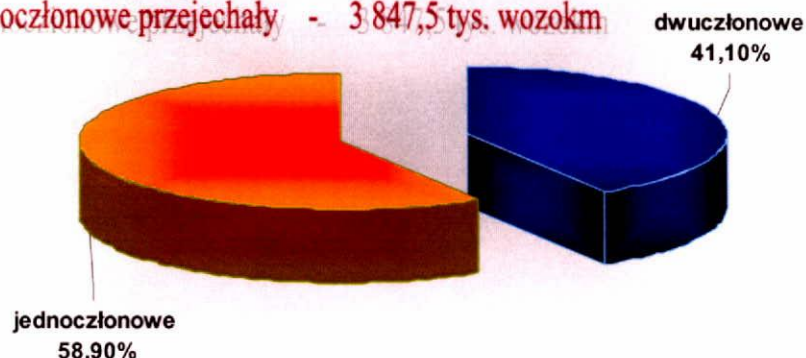


Spółka uzyskała przychód 30 326 tys. zł, co oznacza wzrost o 806,1 tys. zł. w stosunku do roku 2008.

### Struktura przebiegu autobusów za 2009r

dwuczłonowe przejechały - 2 684,5 tys. wozokm

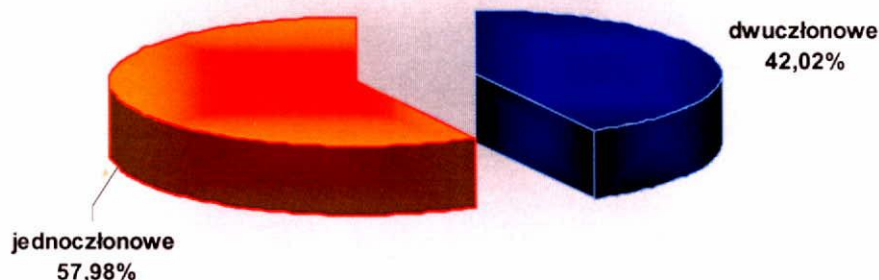
jednoczłonowe przejechały - 3 847,5 tys. wozokm



### Struktura przebiegu autobusów za 2008r

przeguby przejechały - 2 757,8 tys. wozokm

pojedyncze przejechały - 3 805,4 tys. wozokm

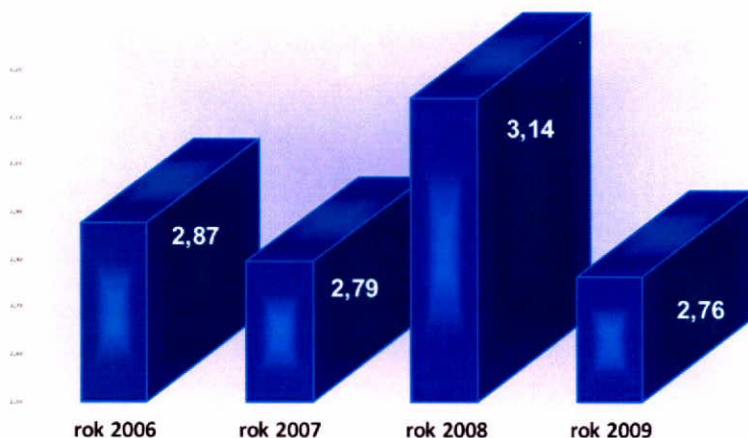


Autobusy dwuczłonowe KPKM przejechały w stosunku do roku 2008 o 73,3 tys. wozokm. mniej, natomiast autobusy jednoczłonowe przejechały o 42,1 tys. wozokm więcej. Różnica pomiędzy ceną zapłaconą, a kosztem wozokm autobusu dwuczłonowego w 2009r. wynosiła 0,36 zł., a w autobusie jednoczłonowym wynosiła 0,19 zł. Wskaźnik procentowy dynamiki wzrostu przychodów z linii komunikacyjnych w latach 2009 do 2008, wynosi 110,6%, natomiast wskaźnik procentowy dynamiki ponoszonych kosztów został ograniczony i wynosi 99,6 %.

Paliwo stanowi istotny składnik w koszcie wozokilometra. W roku 2009 w stosunku do roku 2008 koszt paliwa zmniejszył się na 1 wozokm o - 0,12 zł, gdy w roku 2008 w stosunku do 2007r. stanowił on różnicę na plus o 0,18 zł/wozokm. W roku 2009 średnioroczna cena zapłacona za ON wyniosła 2,76 zł.

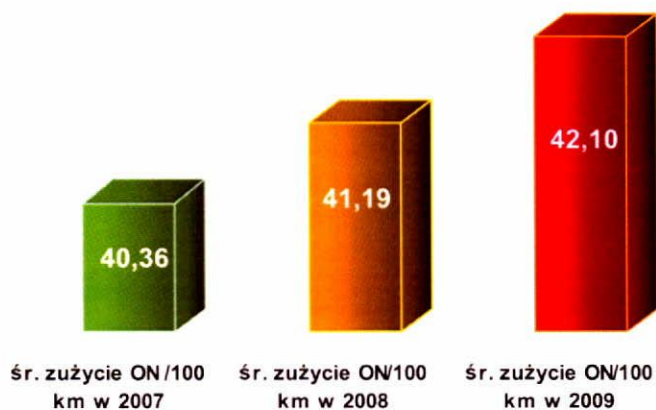


śr. cena zakupu ON w latach 2006 - 2009



W stosunku do lat poprzednich następuje coroczny wzrost średniego zużycia ON przez autobusy komunikacji miejskiej eksploatowane na liniach komunikacyjnych.

średnie norma zużycia ON/100km



Jest to spowodowane w głównej mierze trwającymi remontami ulic w mieście i tworzącymi się w godzinach szczytu olbrzymimi korkami oraz eksploatacją autobusów które spełniają normy czystości spalin poszczególnych wskaźników EURO i coroczną likwidacją ( w 2008r. -13 szt., w 2009 14 szt.) wyeksploatowanych autobusów starszej generacji mniej zaawansowanych technologicznie nie spełniających żadnych wymagań w zakresie czystości spalin, lecz mających tą zaletę, że spalają niewielkie ilości ON w stos. do autobusów spełniających wymagania EURO. Silniki autobusów spełniające wymagania poszczególnych norm EURO oprócz czystszej emisji spalin w stos. do silników nie spełniających żadnych norm czystości spalin zużywają niestety stosunkowo więcej paliwa. Przyjazne autobusy chroniące środowisko, czystsze miasto, którego nie zanieczyszczają związki chemiczne wydalone wraz ze spalinami jeżdżących po nim autobusów, dla spółki oznacza to również wyższe koszty funkcjonowania.

▪ **Zaplecze techniczne i koszty napraw:**

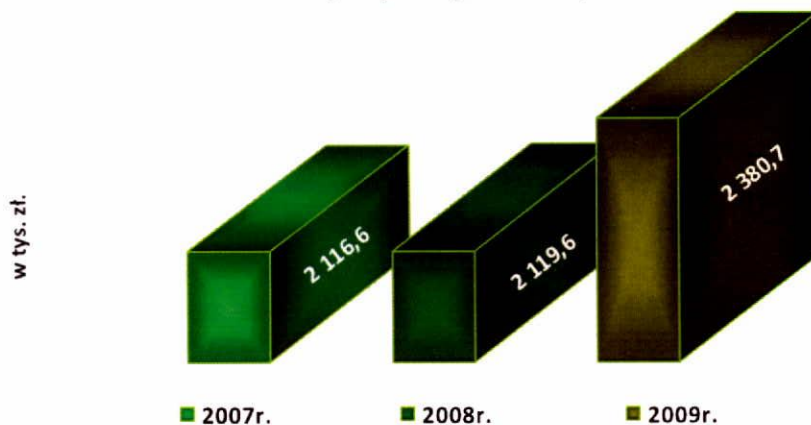
KPKM spółka z o.o. posiada warsztat naprawczy zajmujący się naprawą bieżącą eksploatowanego taboru, regeneracją części i podzespołów, naprawami powypadkowymi autobusów, wraz z ich malowaniem i konserwacją oraz okresowymi badaniami technicznymi. Głównym zadaniem Wydziału Usług Technicznych jest utrzymanie w stanie gotowości technicznej posiadanego taboru autobusowego. W roku 2009 zatrudnionych było średnio 49 mechaników.



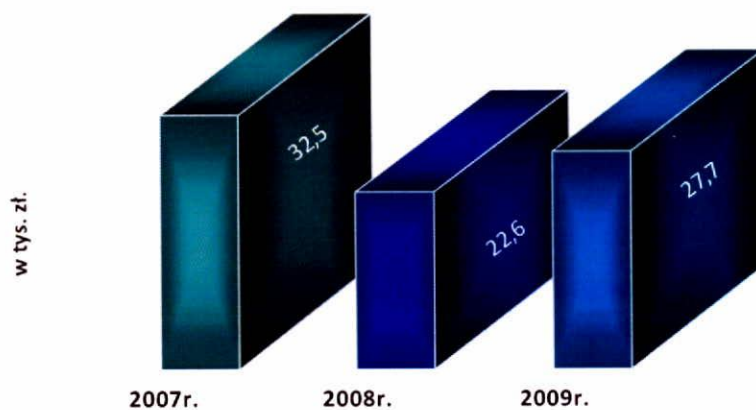
Posiadanie taboru autobusowego o wysokim przebiegu w którym 58 % stanowią autobusy w wieku pow. 10 lat wymaga częstej interwencji warsztatu. Aby zapewnić pełną gotowość techniczną i aby mogło codziennie wyjechać na trasy komunikacyjne obsługiwane przez KPKM średnio w rozkładzie powszechnym 95 autobusów, średnio dziennie naprawianych jest ok. 30 autobusów. Koszty zużytych do naprawy autobusów części obrazuje poniższa tabela i grafika.

wyszczególnienie	2007r.	2008r.	2009r.	Różnica 2008-2007 w tys.zł.	Różnica 2009-2008 w tys.zł.
Części zamienne	2116,6	2119,6	2380,7	3,0	261,1
Akumulatory	32,5	22,6	27,7	-9,9	5,1
Ogumienie	196,9	208,1	216,7	11,2	8,6
<b>Razem</b>	<b>2 346,0</b>	<b>2 350,3</b>	<b>2 625,1</b>	<b>4,3</b>	<b>274,8</b>

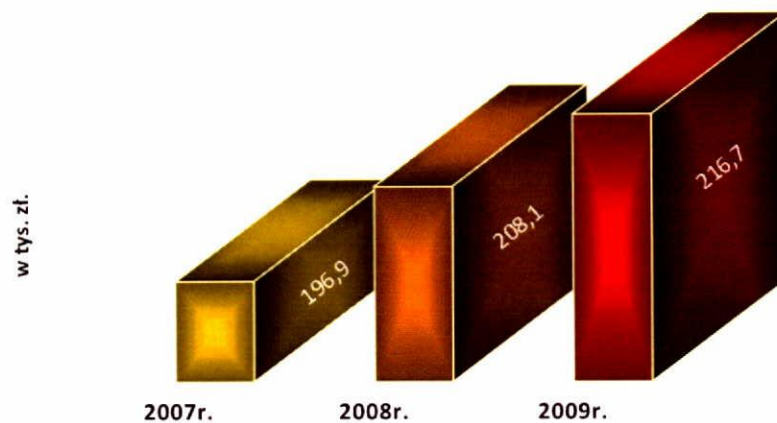
### Koszty zużycia części zamiennych



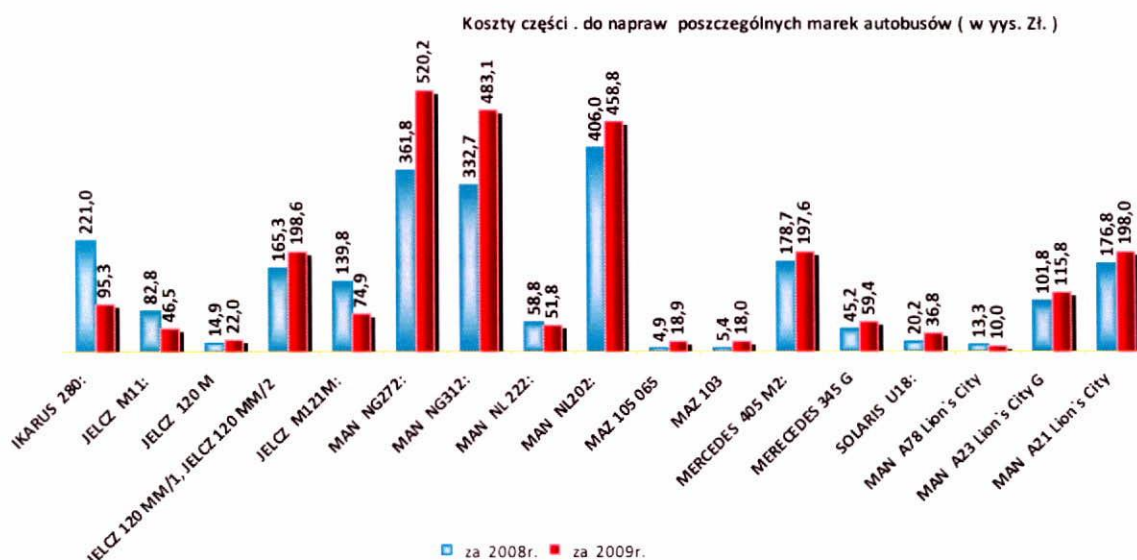
### Koszt wymienionych akumulatorów



### Koszty zużytego ogumienia

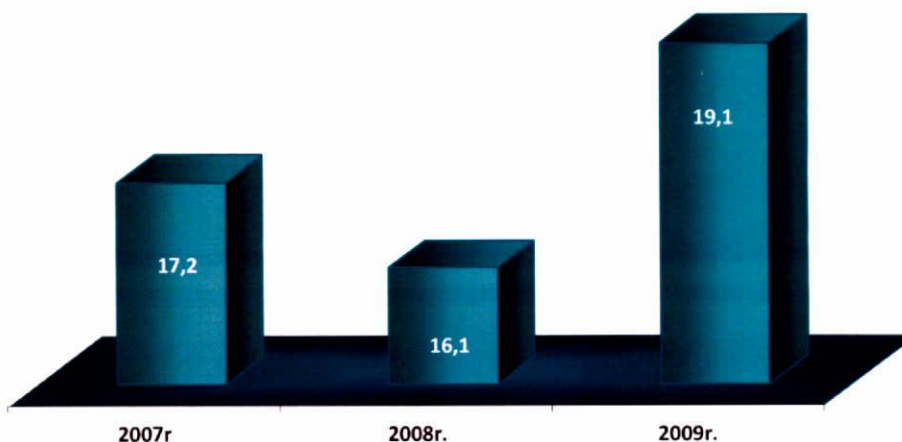


W roku 2009 nastąpił znaczący wzrost kosztów części zamiennych zużytych do naprawy autobusów. Koszty części wzrosły w stosunku do roku 2008 o 261,1 tys. zł. co stanowi, iż wskaźnik procentowy dynamiki wzrostu wyniósł 112,3%. Największy udział w kosztach napraw miały autobusy MAN NG 272 pochodzące z zakupów jako używane z roku 2004 i 2005r. o przebiegach ok.800 – 1 100 tys. km. oraz autobusy MAN NG 312 pochodzące z zakupu z roku 1999 i 2000 których przebieg mieści się w przedziale 600 – 800 tys. kilometrów. Są to dwie duże grupy autobusów MAN NG 312 – 16 szt i MAN NG 272 – 17 szt.) w podobnych przedziałach wiekowych i przebiegu kilometrów, w których następuje sumujące się w danym okresie czasowym zużycie eksploatacyjne tych samych części i podzespołów, co miało miejsce w 2009r. Przyczyną wzrostu kosztów napraw są również rosnące koszty części zamiennych jak również fakt zmiany struktury eksploatowanego taboru (likwidacja przestarzałych konstrukcyjnie autobusów Ikarus i Jelcz), a wprowadzenie w to miejsce bardziej nowoczesnych autobusów używanych, bardziej zaawansowanych technologicznie, spełniających normy czystości emisji spalin Euro z niską podłogą typu MAN, Mercedes).



W grupie autobusów MAN NG 272 wzrost kosztów części w stos. do roku 2008 wyniósł 158,4 tys. zł, natomiast w grupie autobusów MAN NG 312, było to 150,4 tys. zł.

średnioroczny koszt naprawy 1-go autobusu ( w tys. zł )



Średnioroczny koszt naprawy 1-go autobusu w 2009r. był wyższy średnio o 3 tys. zł w stos. do 2008r. i był konsekwencją zakupu dużej ilości autobusów MAN w tym samym roku kalendarzowym , co spowodowało, iż zużycie eksploatacyjne tych samych części czy podzespołów nastąpiło w tym samym przedziale czasowym. Miało to miejsce w 2009r w przypadku autobusów MAN NG 312 , MAN NL 202 i NG 272.

Posługiwanie się wdrożonym w 2008r. zintegrowanym systemem komputerowym Navision, ułatwia i pozwala uzyskiwać lepszą jakość w procesie zarządzania warsztatem. System komputerowy ułatwia kontrolę i bardziej wnikliwą analizę kosztów w miejscu ich powstawania. Pozwala w błyskawiczny sposób na dokonywanie bieżącej kontroli kosztów, efektywności czasu i jakości wykonywanych napraw, co w sposób zauważalny wpływa na poprawę wskaźników techniczno ekonomicznych eksploatowanego taboru. Pomimo, iż spółka posiada 59% taboru którego wiek przekroczył 10 lat , a średni przebieg osiągnął już ponad 850 tys. km., wskaźnik wykorzystania taboru z 84,2% w roku 2008 wzrósł do 87,1% w roku 2009

## V. DZIAŁALNOŚĆ DODATKOWA

- **Stacja Paliw**

Rok 2009 był kolejnym rokiem rozwijania i poprawy jakości funkcjonowania Stacji paliw „Paliwko na Składowej”:

- Przeprowadzono na potrzeby wewnętrzzakładowe próbę tankowania taboru KPKM biopaliwem B-100.
- Wprowadzono nowy sprzedażowy system informatyczny NASH.
- Opracowano i wdrożono nowy system inwentaryzacji i rozliczania paliw.

- Zmieniono wizualizację, aranżację sali sprzedażowej oraz rozszerzono ofertę handlową.
- Na sali sprzedażowej zmieniono ustawienie regałów oraz wzbogacono asortyment oferty co wydatnie wpłynęło na zwiększenie sprzedaży.



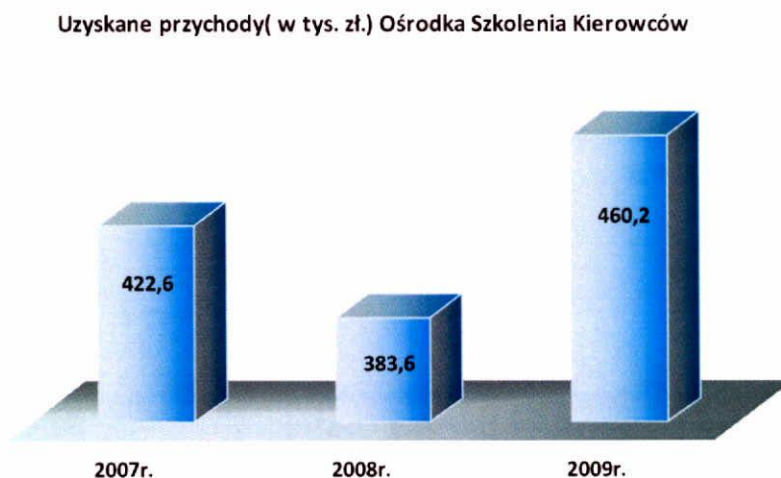
Marża z tytułu sprzedaży towarów na stacji paliw w 2009 roku wyniosła 1 485,5 tys. zł. Działalność nowoczesnej, bezdotykowej myjni samochodowej przyniosła w 2009 roku ponad 18% wzrost przychodów ze sprzedaży usług, który wyniósł 343 tys. zł.



- **Ośrodek Szkolenia Kierowców**

Podstawową działalnością OSK KPKM jest szkolenie kandydatów na kierowców w zakresie prawa jazdy kat. D, C, B, C+E. W 2009 roku ukończyły kursy w naszym ośrodku 124 osoby we wszystkich kategoriach w tym 67 osób w kat. D. KPKM w 2009 roku zatrudniło ok. 2/3 osób przeszkolonych na stanowisku kierowcy autobusowego po uzyskaniu przez nich prawa jazdy kat. D oraz kwalifikacji zawodowych w zakresie przewozu osób według nowych zasad. W 2009 roku Ośrodek Szkolenia Kierowców przy Komunalnym Przedsiębiorstwie Komunikacji Miejskiej jako pierwszy w województwie podlaskim zarejestrował działalność szkoleniową w zakresie kwalifikacji wstępnej, uzupełniającej i szkoleń okresowych dla kierowców według nowych zasad, będących następstwem Dyrektywy Unijnej dot. przewozu osób w ruchu drogowym. OSK przeprowadził szkolenie 2 grup osób w kierunku poszerzenia kwalifikacji zawodowych. Dwa szkolenia kwalifikacji wstępnej w zakresie kat. praw jazdy D, D+E, D1, D1+E. W pełnym 280 godzinnym szkoleniu wzięły udział 24 osoby. Testy kwalifikacyjne przed komisją państwową zdało 100% przeszkolonych. W 2009 przeszkolono w OSK 43 kierowców w zakresie szkoleń okresowych. W większości byli to pracownicy naszego przedsiębiorstwa i uzyskali wydane przez OSK „Świadectwa kwalifikacji zawodowej”.

Przychody Ośrodka Szkolenia Kierowców w 2009 roku wyniosły 460,2 tys. zł i były o ponad 19 % większe w porównaniu do roku 2008.



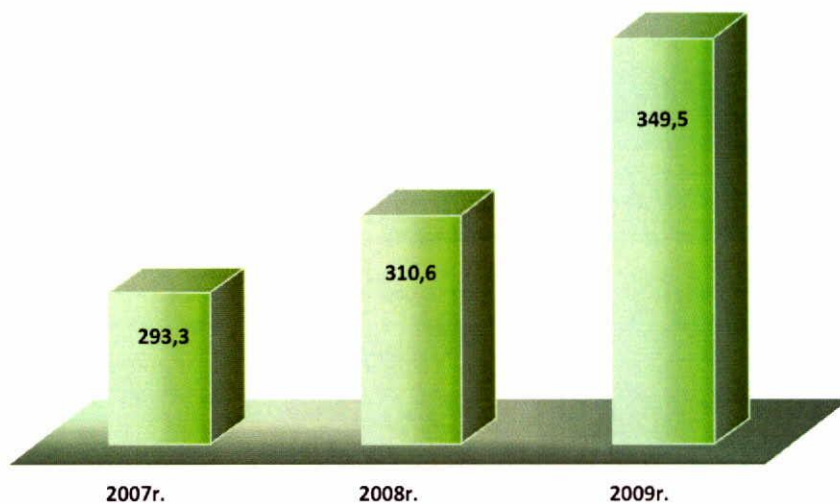
- **Pracownia psychologiczna**

Pracownia psychologiczna przy Komunalnym Przedsiębiorstwie Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. zajmuje się diagnostyką psychologiczną związaną z orzecznictwem psychologicznym. Pracownia posiada wszelkie wymagane zezwolenia konieczne do prowadzenia badań psychotechnicznych i wystawiania odpowiednich orzeczeń i opinii. Wykonujemy badania dla operatorów, kierowców i kandydatów na kierowców wszystkich kategorii zarówno do tzw. amatorskiego jak i zawodowego prawa jazdy, badania powypadkowe, badania osób ubiegających się o pozwolenie na broń oraz badania psychologiczne kandydata do objęcia urzędu sędziego.

Przychody Pracowni Psychologicznej w roku 2009 wyniosły 349,5 tys. zł i były o ponad 12 % większe w porównaniu do roku 2008.



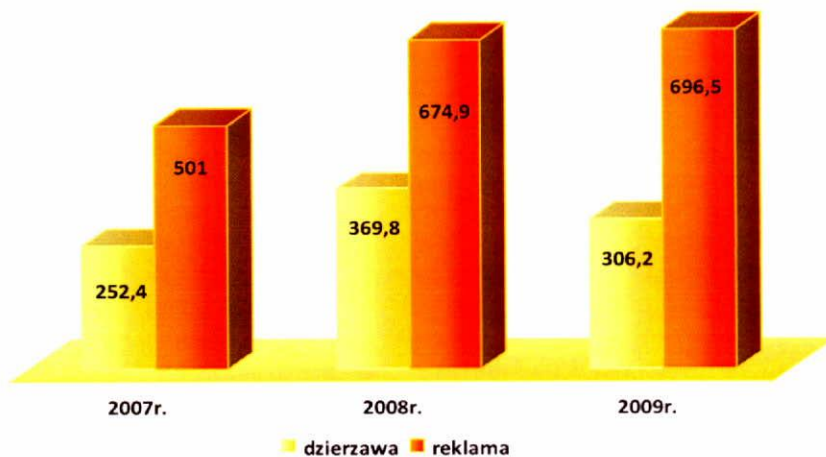
Uzyskane przychody Pracowni Psychologicznej ( w tys. zł.)



- **Reklama**

Przychody ze sprzedaży usług reklamowych w 2009 roku wyniosły 696,6 tys. złotych i pomimo kryzysu gospodarczego były one wyższe od przychodów osiągniętych w 2008 roku o 21,7 tys. złotych, co daje wzrost na poziomie 3%. Dodatkową działalnością Spółki jest także wynajem powierzchni i magazynów. W wyniku przeprowadzonych w roku 2009 działań przychody z tytułu najmu wyniosły 306,2 tys. zł i były o ponad 18 % niższe w porównaniu do roku 2008. Wynika to z faktu zmniejszenia powierzchni udostępnionej do dzierżawy, która została zagospodarowana na potrzeby własne KPKM.

Uzyskane przychody z dzierżawy i reklamy ( w tys. zł.)



W 2009 roku Zarząd Spółki kontynuował wiele działań wspierających kulturę, sztukę i sport w naszym regionie. W 2009 roku miały miejsce 2 edycje akcji „Doznanie na żądanie” przy współudziale Książnicy Podlaskiej i Galerii Arsenał prezentujące poezję podlaskich twórców. W ramach 3 edycji tej akcji prezentowane były w autobusach prace plastyczne Liceum Sztuk Pięknych w Supraślu. Kontynuowana była także współpraca z Teatrem Dramatycznym im. Aleksandra Węgierki i SSA Jagiellonia Białystok.

## VI. SYTUACJA FINANSOWA.

- Majątek trwały

Udział majątku trwałego w całości aktywów za lata 2005-2009 prezentuje tabela:

Lata	2005 r.	2006 r.	2007r.	2008r.	2009 r.
%	<b>64,23</b>	<b>75,55</b>	<b>81,64</b>	<b>85,64</b>	<b>84,28</b>

Nastąpił nieznaczny spadek wartości majątku w stosunku do roku 2008, co wiąże się z naturalnym zużyciem posiadanego majątku. Niemniej jednak Zarząd Spółki konsekwentnie dąży do unowocześniania firmy (zakupy związane z informatyzacją Spółki) oraz odnawiania taboru autobusowego.

Stopień umorzenia wartości początkowej środków trwałych również odzwierciedla tendencje w zasobach majątku trwałego Spółki.

Lata	2005r	2006 r	2007r.	2008r.	2009r.
%	<b>66,52</b>	<b>59,25</b>	<b>52,30</b>	<b>52,10</b>	<b>53,62</b>

W 2009 roku Spółka zakupiła nowy program informatyczny do zarządzania Stacją paliw NASH, będący częścią zintegrowanego systemu informatycznego. Praca w zintegrowanym systemie informatycznym umożliwia dostarczanie danych niezbędnych do bieżącego zarządzania Spółką, kontrolowania budżetu i zapewnia szczegółową analizę ponoszonych kosztów. System swoim zakresem obejmuje wszystkie zakresy działalności Spółki: sprzedaż, gospodarkę magazynową wraz z narzędziownią, warsztat, kadry, płace, finanse i księgowość, zarządzanie liniami komunikacyjnymi oraz poprzez codzienny import danych obejmuje również działalność stacji paliw.

• **Majątek obrotowy.**

Wielkość majątku obrotowego (w tys. z) i jego strukturę za lata 2007-2009 obrazuje poniższa tabela:

Wyszczególnienie	2007	% strukt.	2008	% strukt.	2009	% strukt.
<b>Majątek obrotowy, w tym</b>	<b>7 150,0</b>	<b>100,00</b>	<b>5 285,3</b>	<b>100,0</b>	<b>5 823,4</b>	<b>100,0</b>
Zapasy	666,1	9,32	422,9	8,00	405,4	6,96
Należności	6 152,8	86,05	4 612,1	87,26	3 450,6	59,25
Środki pieniężne	254,3	3,56	201,8	3,82	1 832,1	31,46

**Zapasy.**

Wartość zapasów wg stanu na 31 grudnia 2009r wyniosła 405,4 tys. zł i zmniejszyła się w stosunku do roku poprzedniego o 17,5 tys. zł. Utrzymanie niskiego poziomu zapasów własnych możliwe jest dzięki prowadzeniu magazynu obcego przez spółkę, co zapewnia bieżący dostęp do części zamiennych bez konieczności ponoszenia kosztów magazynowania.

## Należności.

Poniższa tabela przedstawia strukturę należności wg tytułów.

Wyszczególnienie	2007	2008	2009	2009-2008
<b>należności razem</b>	<b>6 152,80</b>	<b>4 612,10</b>	<b>3 450,60</b>	<b>-1 161,50</b>
należności z tytułu dostaw i usług, w tym	4 835,90	4 409,20	3 248,50	-1 160,70
* miasto Białystok	3 394,20	3 619,80	2 737,30	-882,50
* pozostali odbiorcy	1 441,70	789,40	511,20	-278,20
należności z tytułu sprzedaży środków trwałych	0,00	10,20	5,90	-4,30
należności z tytułu podatków	1 196,50	1,00	1,00	0,00
pozostałe należności	120,40	191,70	195,20	3,50
rotacja należności z tytułu dostaw i usług	45,40	30,10	23,50	-6,60

W 2009 roku poprawie uległ wskaźnik rotacji i obniżył się poziom należności z tytułu dostaw i usług.

## Środki pieniężne.

W 2009r. Spółka posiadała środki pieniężne na bieżącą działalność operacyjną oraz na częściowe finansowanie inwestycji. Na prowadzone działania w zakresie inwestycji w 2009 roku były kontynuowane kredyty:

- kredyt inwestycyjny na zakup autobusów marki MAZ (saldo na 31.12.2009r. 560,0 tys. zł)
- budowa stacji Paliw (saldo – 1 680,0 tys. zł).

Dla zapewnienia bieżącej płynności finansowej Spółka ma uruchomiony także kredyt obrotowy w rachunku bieżącym. Posiadane środki pieniężne przeznaczone są na bieżące regulowanie zobowiązań (saldo na 31.12.2009r. 0,00 zł).

Ponadto Spółka ma podpisane umowy leasingowe z: BRE Leasing Bank na zakup 2 autobusów pojedynczych marki MAZ z terminem spłaty w 2013r., Bankowy Leasing Sp. z o. o. na zakup 2 autobusów przegubowych marki MAZ z terminem spłaty w 2014r. oraz SG Equipment Leasing Polska Sp. z o. o. na zakup autobusu pojedynczego marki MAZ z terminem spłaty w 2013r.

▪ **Kapitał własny i kapitał obcy**

Wyszczególnienie	2008	strukt.%	2009	strukt.%	dyn. 09/08
Kapitał własny	19 829,30	53,83	16 282,10	43,96	82,11
Kapitał obcy	17 009,80	46,17	20 753,40	56,04	122,01
<b>Razem pasywa</b>	<b>36 839,10</b>	<b>100,0</b>	<b>37 035,50</b>	<b>100,0</b>	<b>100,53</b>

Kapitał własny uległ zmniejszeniu w związku z zmniejszeniem kapitału zapasowego (rozliczenie straty netto za 2008r.) oraz utworzeniem rezerw na świadczenia pracownicze dotyczące lat ubiegłych, które zostały ujęte w pozycji strata z lat ubiegłych w kwocie 3 600 747,00 zł.

• **Przychody z działalności operacyjnej.**

Kształtowanie się przychodów z działalności operacyjnej, ich wysokość (w tys. zł) zmiany kwotowe i zmiany % za lata 2008-2009 prezentuje poniższa tabela:

L.p.	Wyszczególnienie	2008	2009	2009- 2008	Dyn.09/08
		w tys. zł			%
1	Sprzedaż usług, w tym:	31 812,2	32 741,0	928,8	102,92
	komunikacja miejska	29 519,9	30 326,0	806,1	102,73
	przewozy na zlecenie	52,0	40,5	-11,5	77,88
	szkolenie kierowców	383,6	460,2	76,6	119,97
	usługi Stacji Paliw	288,7	343,0	54,3	118,81
	usługi motoryzacyjne	136,5	92,7	-43,8	67,91
	usługi remontowe	6,6	15,0	8,4	227,27
	reklama	674,9	696,6	21,7	103,22
	dzierżawa	369,8	306,2	-63,6	82,80
	pracownia psychologiczna	310,6	349,5	38,9	112,52
	usługi prowadz. magazynu obcego	60,8	83,7	22,9	137,66
	wulkanizacja	8,8	27,6	18,8	313,64
2	Sprzedaż towarów i materiałów	20 306,3	19 404,0	-902,3	95,56
<b>Ogółem</b>		<b>52 118,5</b>	<b>52 145,0</b>	<b>26,5</b>	<b>100,05</b>

W 2009r. przychody z linii komunikacyjnych wzrosły o 2,7 %. W porównaniu z rokiem 2008 były wyższe o 806,1 tys. zł. Powodem było podniesienie średniej zapłaconej ceny za 1 wozokilometr usług przewozowych z 4,50 zł do 4,64 zł/wozokm.

Dodatkowe działalności w 2009r. wygenerowały wyższy przychód aniżeli w roku 2008. Zwiększyły się przychody z tytułu usług szkolenia kierowców, usług stacji paliw, usług pracowni psychologicznej, usług prowadzenia magazynu obcego, z tytułu reklamy oraz z tytułu usług wulkanizacji.

- **Pozostałe przychody operacyjne i przychody finansowe.**

Pozostałe przychody operacyjne zmalały w stosunku do roku ubiegłego o 32,0 tys. zł.

Zrealizowane przychody finansowe w 2009 są wyższe niż w roku poprzednim o 43,6 tys. zł, głównie z powodu dodatniej wyceny bilansowej zobowiązania leasingowego.

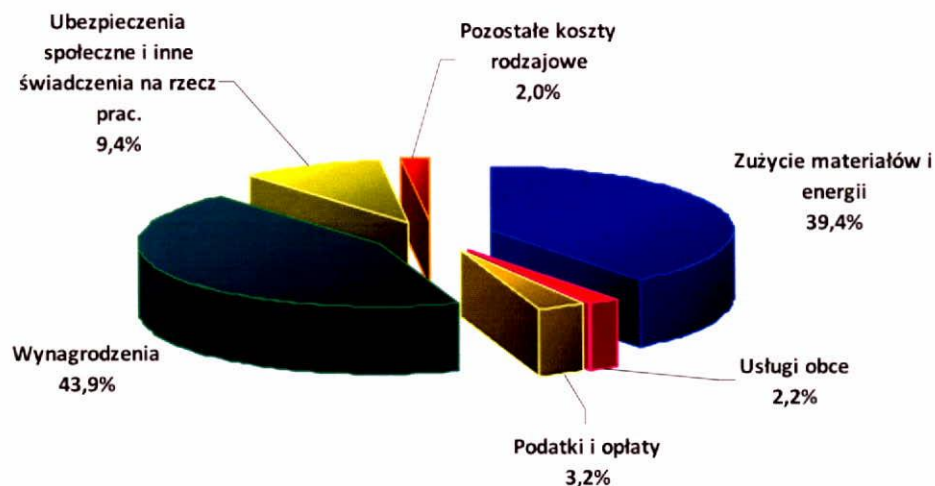
- **Koszty w układzie rodzajowym.**

Kształtowanie się kosztów w układzie rodzajowym, ich wysokość (w tys. zł) zmiany kwotowe i zmiany % za lata 2008-2009 prezentuje poniższa tabela:

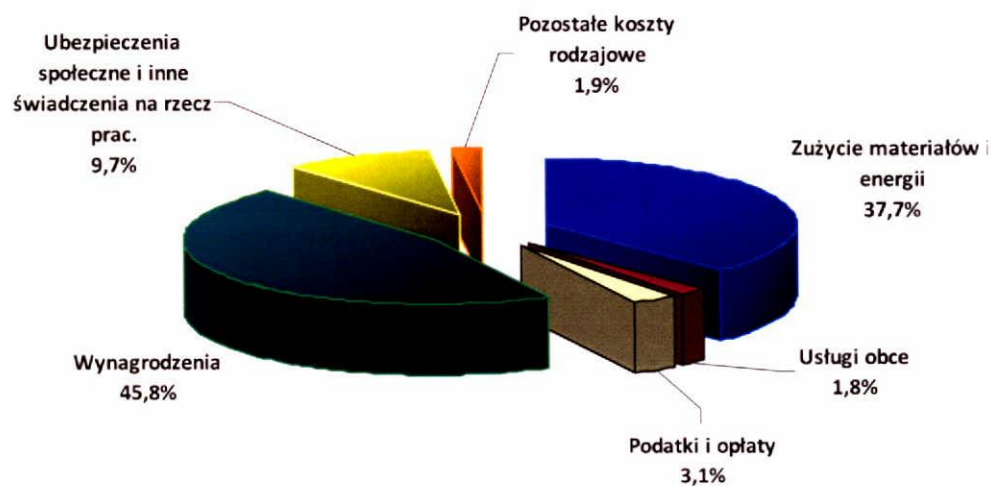
Wyszczególnienie	2008 r.	2009 r.	2009-2008	dyn.09/08
	w tys. zł			%
Amortyzacja	2 945,0	3 332,8	387,8	113,17
Zużycie materiałów i energii	12 720,6	12 065,7	-654,9	94,85
Usługi obce	706,6	565,2	-141,4	79,99
Podatki i opłaty	1 017,1	982,6	-34,5	96,61
Wynagrodzenia	14 173,0	14 647,6	474,6	103,35
Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia na rzecz pracowników	3 035,0	3 100,9	65,9	102,17
Pozostałe koszty rodzajowe	630,7	601,5	-29,2	95,37
<b>Koszty rodzajowe razem</b>	<b>35 228,0</b>	<b>35 296,3</b>	<b>68,3</b>	<b>100,19</b>

Poniżej przedstawiono porównanie graficzne struktury kosztów bez uwzględniania amortyzacji w latach 2008 i 2009.

### Struktura kosztów rodzajowych w 2008r.( bez amortyzacji)



### Struktura kosztów rodzajowych w 2009r ( bez amortyzacji)



Wzrosły koszty zużytych części zamiennych oraz energii (elektrycznej, wody i gazu) Wyższe zużycie części do autobusów ma odzwierciedlenie w posiadanym wieloletnim taborze, który wymaga częstych bieżących napraw. Koszty usług obcych zmniejszyły się w stosunku do roku poprzedniego o -141,4 tys. zł.

Poniższa tabela przedstawia dane za lata 2007-2009 odnośnie wynagrodzeń, średniej płacy i średniego zatrudnienia ( z Zarządem).

Wyszczególnienie	2007	2008	2008-2007	2009	2009-2008	2009/2008
wynagrodzenia pracowników w tys. zł	11 704,5	13 920,7	2 216,2	14 361,7	441,00	103,17%
średnia płaca w zł	2 666,41	3 014,46	348,05	3 135,07	120,61	104,00%
średnie zatrudnienie	365,8	384,8	19,0	381,7	-3,1	99,19%

Wzrosły koszty wynagrodzeń i związanych z nimi składek społecznych. W 2009r. wynagrodzenia wzrosły średnio o 3,2 % w stosunku do roku 2008. Średnia płaca została podwyższona przeciętnie 120,61 zł na osobę.

Wzrosły koszty podatku od nieruchomości, opłat na PFRON, koszty polis OC, AC, NW.

- **Pozostałe koszty operacyjne i koszty finansowe.**

W zakresie pozostałych kosztów operacyjnych główną zmianą był koszt napraw środków trwałych, pokrytych z ubezpieczenia w kwocie 499,3 tys. zł.

Koszty finansowe związane były przede wszystkim z obsługą zaciągniętych kredytów inwestycyjnych oraz leasingu finansowego, czyli płaconych odsetek oraz prowizji.

- **Wskaźniki płynności i rentowności 2008-2009.**

Wyszczególnienie	2008	2009
Wskaźnik płynności I	0,03	0,32
wskaźnik płynności II	0,72	0,91
wskaźnik płynności III	0,79	1,00

Wyszczególnienie	2008	2009
rentowność netto	-1,81	0,10
rentowność majątku	-2,58	0,14
rentowność kapitałów własnych	-4,80	0,33

Wskaźniki płynności i rentowności uległy wyraźnej poprawie. Zobowiązania Spółki regulowane są na bieżąco i nie ma zagrożenia płynności finansowej.



## VII. PODSUMOWANIE

Rok obrotowy zakończył się zyskiem brutto w wysokości 32,5 tys. zł i zyskiem netto w wysokości 53,6 tys. zł. Na różnicę pomiędzy wynikiem brutto i netto wpłynęło utworzenie aktywów i rezerw z tytułu odroczonego podatku dochodowego na przejściowe różnice pomiędzy zyskiem podatkowym i bilansowym, wynikające z nie uznania części kosztów za koszty uzyskania przychodów i uznania za przychody podatkowe opłaconych a nie wykonanych usług. Główne różnice to :

- wartość amortyzacji podatkowa-bilansowa
- utworzone rezerwy na świadczenia pracownicze,
- rozliczenie i wycena bilansowa umowy leasingowej (leasing finansowy-operacyjny)
- nieopłacone wynagrodzenia i składki ZUS
- zaliczona do przychodów podatkowych darowizna środków trwałych
- zaliczone do przychodów podatkowych opłacone a nie wykonane kursy nauki jazdy
- nieopłacone odsetki od kontrahentów.

Wynik na sprzedaży to strata w wysokości 241,6 tys. zł. Pozostała działalność operacyjna była w 2009r. zyskowna i spowodowała poprawę wyniku na działalności gospodarczej o 495,0 tys. zł. Działalność finansowa, głównie z powodu kosztów obsługi kredytów bankowych oraz leasingu zamknęła się stratą w kwocie 220,9 tys. zł.

Komunalne Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Białymstoku Sp. z o.o. jest największym przewoźnikiem w białostockiej sieci komunikacyjnej wykonującym zadania przewozowe w ramach usług publicznego transportu zbiorowego. Obsługujemy 45,9% przewozów autobusowych w mieście i okolicznych gminach. Kontynuujemy najlepsze tradycje komunikacji miejskiej w naszym mieście sięgające roku 1893. Jesteśmy dobrze zorganizowanym, dynamicznie rozwijającym się przedsiębiorstwem. Naszą pracą przyczyniamy się do sprawnego funkcjonowania komunikacji w naszym mieście, między innymi poprzez podnoszenie komfortu przejazdu. Bezustannie dążymy do zapewnienia usług na poziomie gwarantującym satysfakcję naszych klientów. Wprowadzone w 2007r. zmiany organizacyjne oraz zintegrowany system oprogramowania komputerowego, który sukcesywnie był wdrażany w latach 2008 i 2009. przynosi w chwili obecnej realne korzyści których przykładem jest dodatni wynik finansowy osiągnięty za jedenaście miesięcy 2009r. Zrealizowany wynik finansowy jest najlepszym, uzyskanym w 10 – cio letniej historii naszej spółki , pomimo rokrocznie rosnącej inflacji oraz cen zakupu oleju napędowego

WICEPREZES ZARZĄDU  
  
Marcin Moskwa

PREZES ZARZĄDU  
  
Dariusz Ciszewski