

**Sprawozdanie Zarządu Spółki z działalności
Komunalnego Przedsiębiorstwa Komunikacji
Miejskiej Sp. z o.o.
za rok 2010**



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

marzec 2011

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.
- **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 2010 odbyło się jedno Zwyczajne Zgromadzenie Wspólników w dniu 9 czerwca 2010 roku i jedno Nadzwyczajne Zgromadzenia Wspólników w dniu 5 sierpnia 2010 roku.

- **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 Juśko | - wiceprzewodniczący |
| ✓ Edyta Onyfryjuk -Lacek | - sekretarz |
| ✓ Adam Józef Anastaziuk | - członek |
| ✓ Janusz Sznajderuk | - członek |

Kadencja Rady Nadzorczej w tym składzie skończyła się z chwilą przyjęcia Sprawozdań za rok 2009, tj. 9 czerwca 2010 roku. Tego samego dnia Uchwałą numer 12/2010, 13/2010, i 14/2010 Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników powołano Radę Nadzorczą IX kadencji w 3 osobowym składzie:

- | | |
|--------------------------|------------------|
| ✓ Marek Andrzej Zaremba | - przewodniczący |
| ✓ Edyta Onyfryjuk -Lacek | - sekretarz |
| ✓ Adam Józef Anastaziuk | - członek |

W roku 2010 Rada Nadzorcza odbyła 12 Posiedzeń i podjęła 33 Uchwały.

▪ **Zarząd Spółki**

Powołany Uchwałą Nr 15 Rady Nadzorczej z dnia 15 maja 2009 roku Zarząd Spółki w składzie:



✓ Dariusz Ciszewski - Prezes Zarządu



✓ Marcin Moskwa - Wiceprezes Zarządu

Kontynuował pracę w roku 2010 - Zarząd odbył 66 Posiedzeń i podjął 77 Uchwał. Funkcję Prokurenta w 2010 roku pełnił 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:

| | |
|--------------------------------------|--------------------------|
| kapitał podstawowy | 19 243 500,00 PLN |
| kapitał zapasowy | 4 524,83 PLN |
| kapitał z aktualizacji wyceny | 3 245,41 PLN |
| strata z lat ubiegłych | 2 969 155,91 PLN |

Nieruchomość przy ul. Składowej 11 ma ustanowione księgi wieczyste o numerach: BI1B/00121226/2 działka nr 207/7 o pow. 3,6583 ha, oraz BI1B/00194301/4 działka nr 207/8 o pow. 2,0198 ha, prowadzone przez w Sąd Rejonowy w Białymstoku IX Wydział 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 okurzenia samochodów osobowych, dostawczych, ciężarowych i autobusów
 - usługi szkolenia i nauki jazdy,
 - usługi wynajmu powierzchni reklamowej 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 2010 kontynuowano działania przyjęte w zakresie organizacyjnym w roku 2009 jak również kontynuowano dalsze modyfikowanie i wdrażanie zintegrowanego systemu komputerowego Navision i DPK wspomagającego zarządzanie spółką. Podjęto także decyzję o wdrożeniu systemu obiegu dokumentów nowej generacji. W październiku 2010 roku, z uwagi na odnowiony tabor autobusowy oraz zmniejszoną ilość wozokilometrów zamówionych przez Miasto Białystok Zarząd podjął działania polegające na redukcji zatrudnienia. W trybie negocjacji indywidualnych z pracownikami zmniejszono zatrudnienie w grupie mechaników i innych działów pomocniczych o 20 osób. Rozwiązano także umowy o pracę w trybie art. 52 KP z trzema pracownikami. 11 pracowników odeszło na emeryturę, 2 na rentę. Zatrudnienie na koniec 2010 roku zmniejszyło się w stosunku do końca 2009 roku o 29 osób. Zarząd podjął też zdecydowane działania mobilizujące pracowników z problemami zdrowotnymi do dostarczenia właściwych zaświadczeń o stopniu niepełnosprawności, upoważniających Spółkę do odliczeń stawek na PFRON. W roku 2010 stosowne dokumentu przedstawiło 6 osób, kolejne 12 złożyło swoje dokumenty do komisji określającej ewentualną niepełnosprawność.

W roku 2010 Zarząd przeprowadził 3 postępowania przetargowe, których celem była sprzedaż nieruchomości o pow. 2,0198 ha, na której zlokalizowana jest hala warsztatowa należąca do Spółki. Uchwalony 31 maja 2010 roku uchwałą nr LVI/724/10 Rady Miejskiej Białegostoku, zgodnie z wnioskami Zarządu, plan miejscowego zagospodarowania przestrzennego dopuszcza na tym obszarze lokalizację obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m². Pomimo tego faktu postępowania przetargowe nie zakończyły

się sukcesem. Z uwagi, że przychód z tego tytułu miał być przeznaczony na budowę centrum serwisowo-naprawczego proces inwestycyjny nie mógł być uruchomiony.

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 1 grudnia 2009 roku w sprawie „świadczania usług przewozu regularnego osób...” z późniejszymi zmianami wprowadzonymi do umowy aneksami. 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 Białostocką Komunikację Miejską.

▪ **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, 110 |
| - Linie kategorii III | - | 6, 23, 27, 102, 104,107 |
| - Linie nocne | - | 3 N, 5N. |

▪ **Ogólna ilość rozkładów obsługiwanych w 2010*r przez KPKM Spółka z o.o:**

a. w dniu powszednim

| | | |
|--------------------------|---|----------------|
| - rozkłady całodzienne | - | 52 szt. |
| - rozkłady dzielone | - | 24 szt. |
| - rozkłady jednozmianowe | - | 21 szt. |

(bez linii nocnych 4szt, razem z linią 110 - 8szt.)

b. w sobotę

| | | |
|--------------------------|---|----------------|
| - rozkłady całodzienne | - | 44 szt. |
| - rozkłady jednozmianowe | - | 12 szt. |

(bez linii nocnych 4szt, razem z linią 110 - 6szt.)

c. w niedzielę i święta

| | | |
|--------------------------|---|----------------|
| - rozkłady całodzienne | - | 32 szt. |
| - rozkłady jednozmianowe | - | 16 szt. |

(razem z linią 110 - 5szt.)

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

| | | |
|---------------------------------------|---|----------------|
| a. <u>w dniu powszednim ogółem</u> | – | 89 szt. |
| w tym: | | |
| - autobusów dwuczłonowych | – | 48 szt. |
| - autobusów jednoczłonowych | – | 41 szt. |
| | | |
| b. <u>w sobotę ogółem</u> | – | 50 szt. |
| w tym: | | |
| - autobusów dwuczłonowych | – | 11 szt. |
| - autobusów jednoczłonowych | – | 39 szt. |
| | | |
| c. <u>w niedzielę i święta ogółem</u> | – | 42 szt. |
| w tym | | |
| - autobusów dwuczłonowych | – | 5 szt. |
| - autobusów jednoczłonowych | – | 37 szt. |

**do 31 sierpnia 2010 roku.*

W roku 2010 autobusy Spółki przejechały **6 317 446** km, w celu zabezpieczenia obsługi tych rozkładów, średnio dziennie Spółka musiała utrzymywać **89** autobusów w ruchu, zatrudniając w tym celu średnio miesięcznie w przeliczeniu na pełen etat **238** kierowców, a autobusami Spółki przewieziono około **34 933 000** pasażerów. Z dniem pierwszego września 2010 roku KPKM sp. z o.o. przestała obsługiwać linię nr 14. Spowodowało to stratę w wykonanych wozokilometrach w stosunku do roku 2009 o **214 587** wozom, oraz zmniejszyło zapotrzebowanie na posiadany tabor autobusowy w ilości 5 autobusów jednoczłonowych. Jednocześnie utworzono linię 107, którą obsługuje KPKM sp. z o.o.

Statystyka i parametry poszczególnych linii komunikacyjnych obsługiwanych przez KPKM w rozkładzie powszednim, sobotnim i niedzielnym w 2010 r.

| Linia | Dzień roboczy | | | | | Wozo/km | Sobota | | | | Wozo/km | Świąteczny | | | Wozo/km |
|-------|---------------|----|----|----|---|-----------|--------|----|---|----|-----------|------------|----|----|-----------|
| | Suma | C | D | J | S | | Suma | C | D | J | | Suma | C | J | |
| 2 | 8 | 4 | 3 | 1 | | 1605,865 | 4 | 4 | | | 1113,618 | 4 | 3 | 1 | 1018,631 |
| 3 | 10 | 6 | | 4 | | 1990,076 | 7 | 5 | 1 | 1 | 1317,888 | 6 | 3 | 3 | 1118,863 |
| 5 | 10 | 6 | 4 | | | 1943,326 | 6 | 6 | | | 1370,146 | 4 | 3 | 1 | 943,500 |
| 6 | 6 | 4 | | 2 | | 1137,459 | 3 | 3 | | | 729,082 | 3 | 2 | 1 | 662,893 |
| 8 | 8 | 5 | 3 | | | 1622,126 | 4 | 4 | | | 1102,708 | 4 | 3 | 1 | 956,440 |
| 12 | 8 | 4 | 3 | 1 | | 1647,766 | 4 | 4 | | | 1127,470 | 4 | 2 | 2 | 887,524 |
| 17 | 8 | 4 | 3 | 1 | | 1626,871 | 4 | 4 | | | 1143,384 | 3 | 3 | | 857,035 |
| 23 | 3 | 3 | | | | 848,220 | 2 | 2 | | | 554,030 | 1 | 1 | | 301,280 |
| 24 | 5 | 3 | 1 | 1 | | 1158,729 | 4 | 2 | | 2 | 898,105 | 3 | 2 | 1 | 757,863 |
| 26 | 7 | 3 | 3 | 1 | | 1190,401 | 3 | 3 | | | 729,714 | 2 | 2 | | 505,013 |
| 27 | 6 | 3 | 2 | 1 | | 1310,593 | 3 | 2 | | 1 | 816,835 | 3 | 2 | 1 | 791,408 |
| 102 | 2 | 1 | 1 | | | 569,370 | 1 | 1 | | | 320,380 | 1 | 1 | | 271,190 |
| 104 | 4 | 1 | | 3 | | 714,844 | 2 | | | 2 | 427,715 | 2 | | 2 | 374,706 |
| 105 | 2 | 1 | 1 | | | 646,162 | 1 | 1 | | | 392,881 | 1 | 1 | | 370,194 |
| 107 | 2 | 2 | | | | 600,684 | 2 | 2 | | | 523,179 | 1 | 1 | | 300,342 |
| 110 | 8 | 0 | | 8 | | 187,552 | 6 | | | 6 | 140,664 | 5 | | 5 | 117,220 |
| 3 N | 2 | 2 | | | | 122,616 | 2 | 2 | | | 122,616 | | | | |
| 5 N | 2 | 2 | | | | 138,005 | 2 | 2 | | | 138,005 | | | | |
| Suma | 101 | 54 | 24 | 23 | | 19060,665 | 60 | 47 | 1 | 12 | 12968,420 | 47 | 29 | 18 | 10234,102 |

(stan na dzień 31.12.2010r.)

▪ Stan zatrudnienia kierowców i parametry obsługiwanych linii.

W roku 2010 w grupie kierowców średnie zatrudnienie wynosiło 238 osób, w tym okresie przyjęto do pracy 12 kierowców, odeszło z pracy 16 kierowców. W tym na emeryturę odeszło 7 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. 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 2010 przy tym samym średnim zatrudnieniu w stosunku do 2009 roku, ograniczyć ilość godzin nadliczbowych o 4 900, a tym samym zmniejszyć w stosunku do 2009 roku koszty płac o kwotę ok. 100 000 zł. Zaznaczyć należy, że zmniejszenie kosztu płac w tej pozycji w stosunku do roku 2008 przekroczyło 300 000 zł.



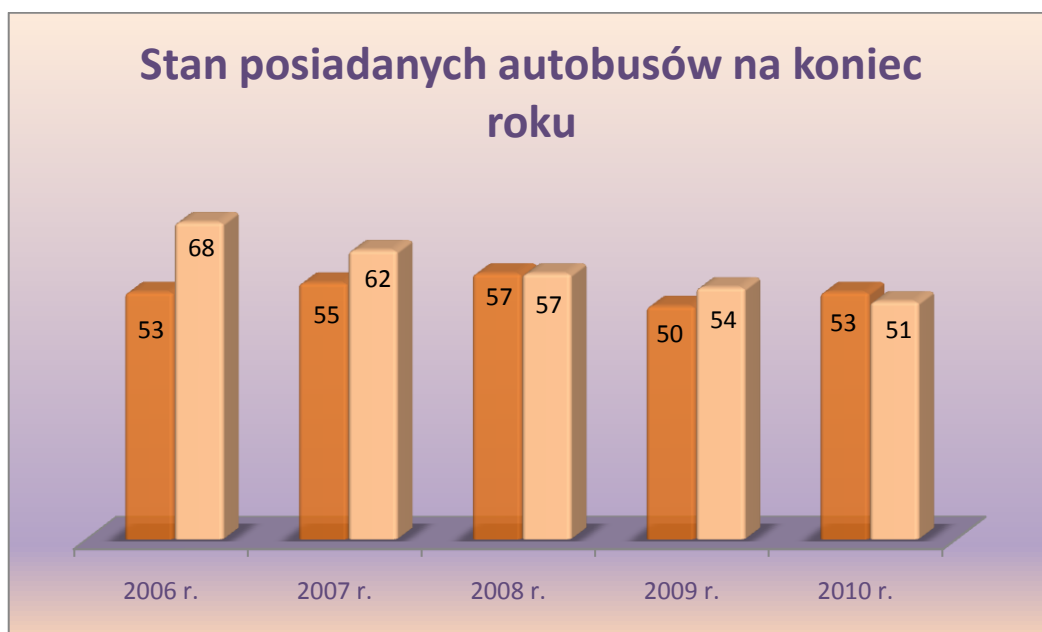
▪ **Ilość posiadanych autobusów, struktura taboru:**

Od 2006 roku stan posiadanego taboru sukcesywnie maleje, jest to wynikiem prowadzenia polityki racjonalnej gospodarki 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. W dniu 25 lutego KPKM sp. z o.o. przejęła w dzierżawę od Miasta Białystok 20 nowych, niskopodłogowych autobusów marki Solaris. W połowie jedno i dwu członowych. Do eksploatacji zostały one włączone z dniem 1 marca 2010 roku. Pozwoliło to Spółce po krótkim okresie przejściowym na dalsze ograniczanie stanu posiadanego taboru.

Stan posiadanych autobusów na koniec roku w latach 2005 – 2010.

| wyszczególnienie | 2005r | 2006r | 2007r | 2008r | 2009r | 2010*r |
|---------------------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| autobusy przegubowe | 55 | 53 | 55 | 57 | 50 | 53 |
| autobusy pojedyncze | 67 | 68 | 62 | 57 | 54 | 51 |
| Razem | 122 | 121 | 117 | 114 | 104 | 104 |

(stan na dzień 31.12.2010r.)



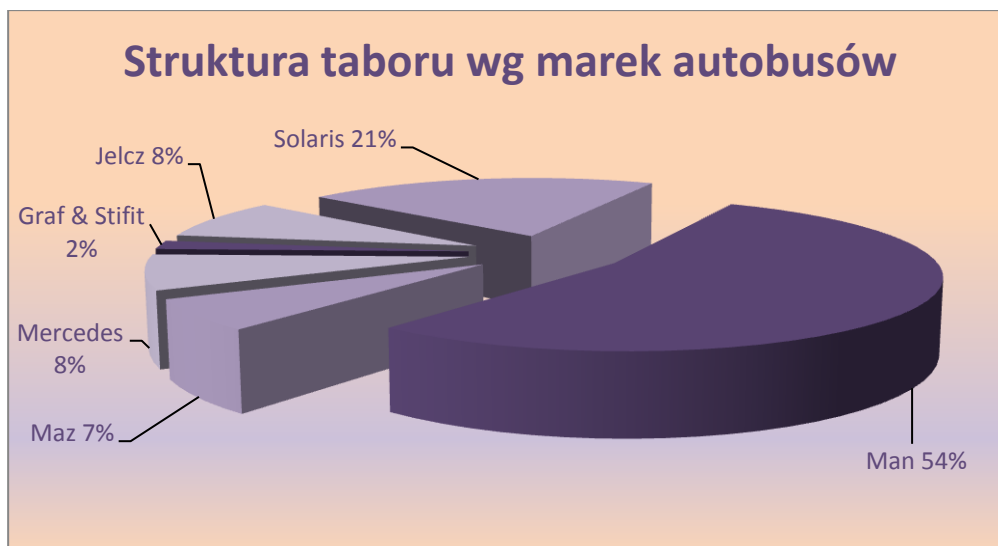
W przedziale czasowym 2006r do 2010r KPKM Spółka z o. o. zmniejszyła stan posiadania autobusów o 17 szt.

Pomimo corocznie zmniejszania stanu posiadania autobusów 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 2009 roku rezerwy autobusów na poziomie 11 szt.

W spółce eksploatowanych jest 6 podstawowych marek, na które składa się 22 typów autobusów. Największą grupę stanowią autobusy MAN w ilości 56 szt.

| Marka Autobusu | Solaris | Man | Maz | Mercedes | Gräf&Stift | Jelcz | Razem |
|----------------|---------|-----|-----|----------|------------|-------|-------|
| Ilość* | 22 | 56 | 7 | 8 | 2 | 9 | 104 |

(stan na dzień 31.12.2010r.)

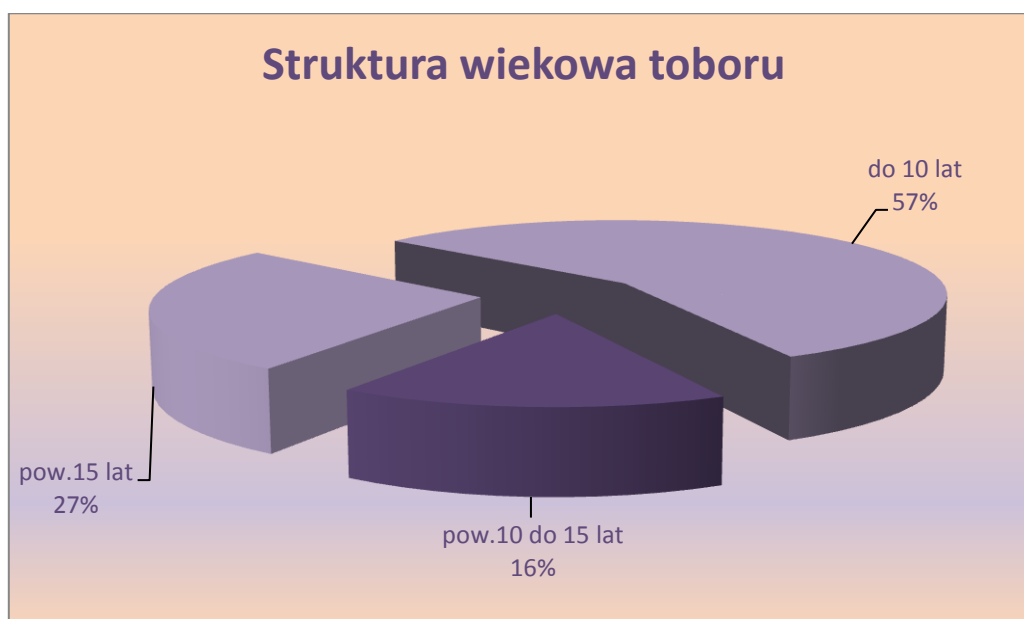


Struktura wiekowa posiadanego taboru w przedziale co 5 lat.

| Autobusy* | do10 lat | pow. 10 do 15 lat | pow.15 lat | Razem |
|--------------|-----------|-------------------|------------|------------|
| dwuczłonowe | 34 | 6 | 13 | 53 |
| pojedyncze | 25 | 11 | 15 | 51 |
| Razem | 59 | 17 | 28 | 104 |

(stan na dzień 31.12.2010r.)

Średni wiek posiadanego taboru wynosi na koniec 2010 roku – **9,41** , na koniec 2009 roku – 11,3 lat, na koniec 2008 roku wynosił - 11,7 lat, a w roku 2007 wynosił 12,06 lat. Coroczne zmniejszanie się wieku posiadanego taboru jest efektem systematycznego odnawiania taboru z własnych środków, likwidację autobusów najstarszych, a w roku 2010 przede wszystkim dzięki dzierżawie znacznej ilości autobusów od Miasta Białostok. Strukturę wiekową posiadanego taboru w przedziale co 5 lat obrazuje poniższa grafika:



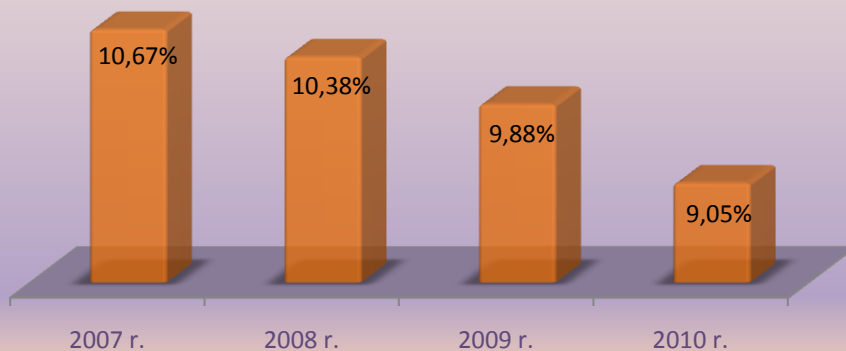
45 szt. eksploatowanych autobusów przekroczyło wiek 10 lat. Ten fakt determinuje Zarząd Spółki w dążeniu do utrzymywania konsekwentnej polityki w zakresie wymiany taboru na nowy w takim stopniu, aby utrzymać wskaźnik odnowy taboru autobusowego, określany jako stosunek liczby zakupionych nowych pojazdów 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 roku 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 znacznej liczby 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:

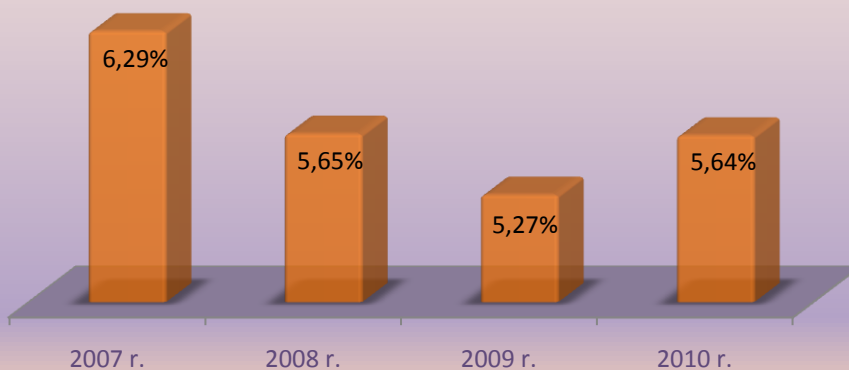
| wyszczególnienie | 2007 r. | 2008 r. | 2009 r. | 2010* r. |
|---|---------|---------|---------|----------|
| wskaźnik postoju na liniach do aut. w ruchu | 10,67% | 10,38% | 9,88% | 9,05% |
| wskaźnik zjazdu na liniach do aut. w ruchu | 6,29% | 5,65% | 5,27% | 5,64% |
| wskaźnik awaryjności na liniach do aut. w ruchu | 16,96% | 15,98% | 15,15% | 14,71% |
| Ilość autobusów w ruchu (szt.) | 2404 | 2448 | 2477 | 2353 |

(średnia z 12 miesięcy 2010r.)

Wskaźnik postępu na liniach do autobusów w ruchu



Wskaźnik zjazdu 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:



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

Podstawą działalności Spółki jest wykonywanie przewozów autobusami komunikacji miejskiej na rzecz mieszkańców Białegostoku, a ambicją jest posiadanie nowoczesnego w miarę nowego taboru autobusowego.

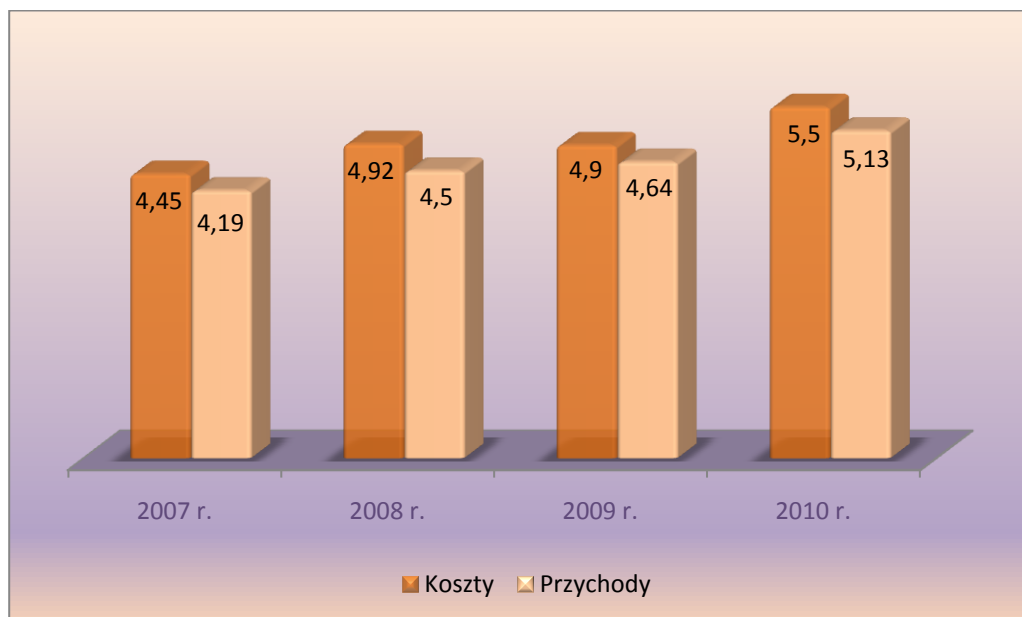
Tabor autobusowy Spółki wymaga dalszej kompleksowej odnowy. Zrównoważony rozwój transportu miejskiego oraz stopień jego konkurencyjności w konfrontacji z motoryzacją indywidualną, zależęć będzie od nakładów jakie poniesione będą nie tylko przez spółki komunikacyjne, ale przede wszystkim przez miasto 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. Działania te praktycznie zakończyły się pod koniec 2010 roku, w perspektywie lat jednak przyniosą poprawę jakości przemieszczania się pasażerów samochodami osobowymi i autobusami po naszym mieście. W roku 2010, a zwłaszcza w jego II połowie ruch na ulicach Miasta był bardzo utrudniony, czego skutkiem był dramatyczny spadek wykonanych wozokilometrów przez Spółkę.

Komunalne Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej spółka z o. o przewiozła swoimi autobusami w 2010 r. około 35 mln pasażerów na poszczególnych liniach komunikacyjnych, co obrazuje poniższa tabela.

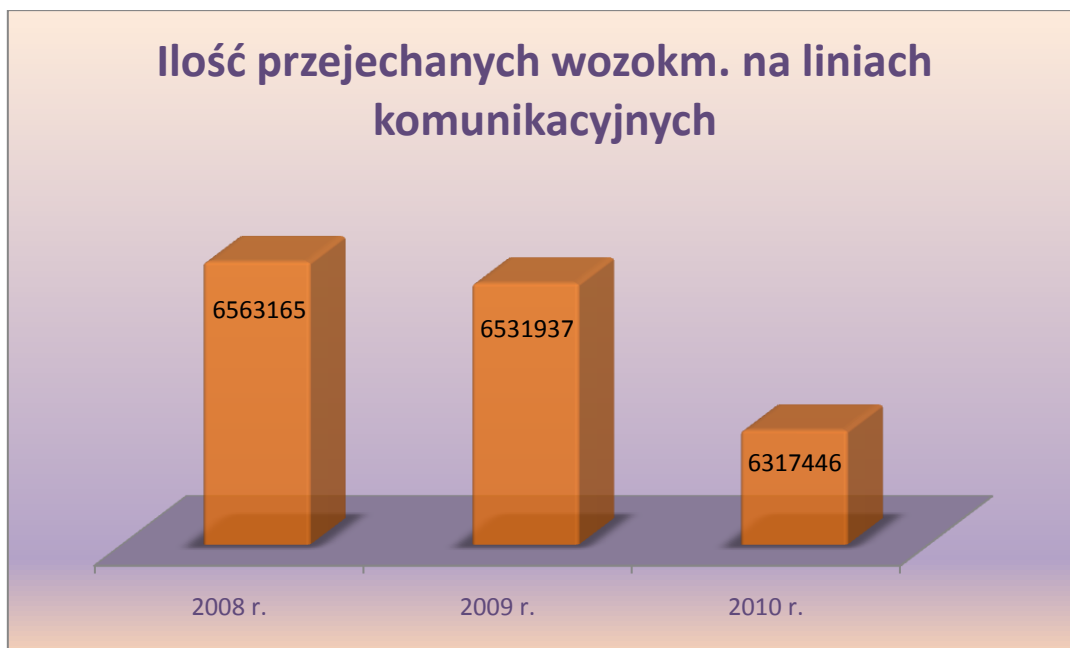
| Ilość przewiezionych pasażerów w poszczególnych miesiącach roku 2010 | | | | | | | | | | | | |
|---|------------------|------------------|------------------|------------------|-------------------|------------------|------------------|--------------------|------------------|------------------|-------------------|------------------|
| linia | styczeń | luty | marzec | kwiecień | maj | czerwiec | lipiec | sierpień | wrzesień | październik | listopad | grudzień |
| 2 | 235 809 | 268 456 | 260 692 | 243 037 | 232 506 | 203 932 | 176 398 | 243 741 | 276 152 | 268 974 | 259 068 | 257 289 |
| 3 | 344 651 | 392 366 | 381 019 | 355 215 | 339 824 | 298 061 | 257 818 | 356 243 | 403 615 | 393 123 | 378 646 | 376 045 |
| 5 | 322 564 | 367 220 | 356 601 | 332 450 | 318 046 | 278 959 | 241 295 | 333 413 | 377 748 | 367 929 | 354 380 | 351 945 |
| 6 | 153 514 | 174 767 | 169 713 | 158 219 | 151 364 | 132 762 | 114 837 | 158 677 | 179 777 | 175 104 | 168 656 | 167 497 |
| 8 | 292 749 | 333 278 | 323 640 | 301 722 | 288 648 | 253 174 | 218 992 | 302 595 | 342 833 | 333 921 | 321 624 | 319 415 |
| 12 | 269 686 | 307 022 | 298 144 | 277 952 | 265 909 | 233 230 | 201 740 | 278 757 | 315 824 | 307 615 | 296 287 | 294 251 |
| 14 | 143 147 | 162 965 | 158 252 | 147 535 | 141 142 | 123 796 | 107 082 | 147 962 | | | | |
| 17 | 250 978 | 285 725 | 277 462 | 258 671 | 247 463 | 217 051 | 187 745 | 259 420 | 293 916 | 286 276 | 296 287 | 273 839 |
| 23 | 124 934 | 142 230 | 138 117 | 64 536 | 61 739 | 54 152 | 46 840 | 64 723 | 73 329 | 71 423 | 275 734 | 68 320 |
| 24 | 225 032 | 256 186 | 248 777 | 231 929 | 221 880 | 194 612 | 168 336 | 232 600 | 263 530 | 256 680 | 68 793 | 245 529 |
| 26 | 208 475 | 237 337 | 230 474 | 214 865 | 205 555 | 180 293 | 155 950 | 215 487 | 244 141 | 237 795 | 247 228 | 227 464 |
| 27 | 127 865 | 145 567 | 141 358 | 131 784 | 126 074 | 110 580 | 95 650 | 132 166 | 149 741 | 145 848 | 229 038 | 139 512 |
| 102 | 36 263 | 41 284 | 40 090 | 37 375 | 35 755 | 31 361 | 27 127 | 37 483 | 42 467 | 41 363 | 140 477 | 39 566 |
| 104 | 51 124 | 58 202 | 56 519 | 52 691 | 50 408 | 44 213 | 38 244 | 52 844 | 59 871 | 58 314 | 39 840 | 46 986 |
| 105 | 60 824 | 69 244 | 67 242 | 62 688 | 59 972 | 52 602 | 45 499 | 62 869 | 71 230 | 69 378 | 47 311 | 66 364 |
| 107 | | | | 64 228 | 61 445 | 53 894 | 46 617 | 64 414 | 72 979 | 71 082 | 66 823 | 67 994 |
| 110 | | | | | | | | | | | | 32 792 |
| razem | 2 847 615 | 3 241 849 | 3 148 100 | 2 934 897 | 2 807 730 | 2 462 672 | 2 130 170 | 2 943 394 | 3 167 153 | 3 084 825 | 3 190 192 | 2 974 808 |
| | | kwartał I | 9 237 564 | | kwartał II | 8 205 299 | | kwartał III | 8 240 717 | | kwartał IV | 9 249 825 |

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

| Wyszczególnienie | 2007 r. | 2008 r. | 2009 r. | 2010 r. |
|--|---------|---------|---------|---------|
| Średni koszt 1 wozokilometra (zł.) | 4,45 | 4,92 | 4,9 | 5,5 |
| Średni koszt wozokilometra bez amortyzacji (zł.) | 4,15 | 4,62 | 4,55 | 5,18 |
| Koszt paliwa w 1 wozokilometrze (zł.) | 1,18 | 1,36 | 1,24 | 1,44 |
| Średnia zapłacona cena (zł.) | 4,19 | 4,5 | 4,64 | 5,13 |
| Różnica pomiędzy ceną zapłaconą, a średnim kosztem wozokm. (zł.) | -0,26 | -0,42 | -0,26 | -0,37 |



Autobusy Komunalnego Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej Spółka z o.o. przejechały w 2010r na liniach komunikacyjnych miasta Białegostoku 6 317 446 wozokm., mniej w stosunku do 2009r. o 214 491 wozokm.



Spółka uzyskała przychód z linii komunikacyjnych w kwocie 32 421,7 tys. zł, co oznacza wzrost 2 095,7 tys. zł. w stosunku do roku 2009.

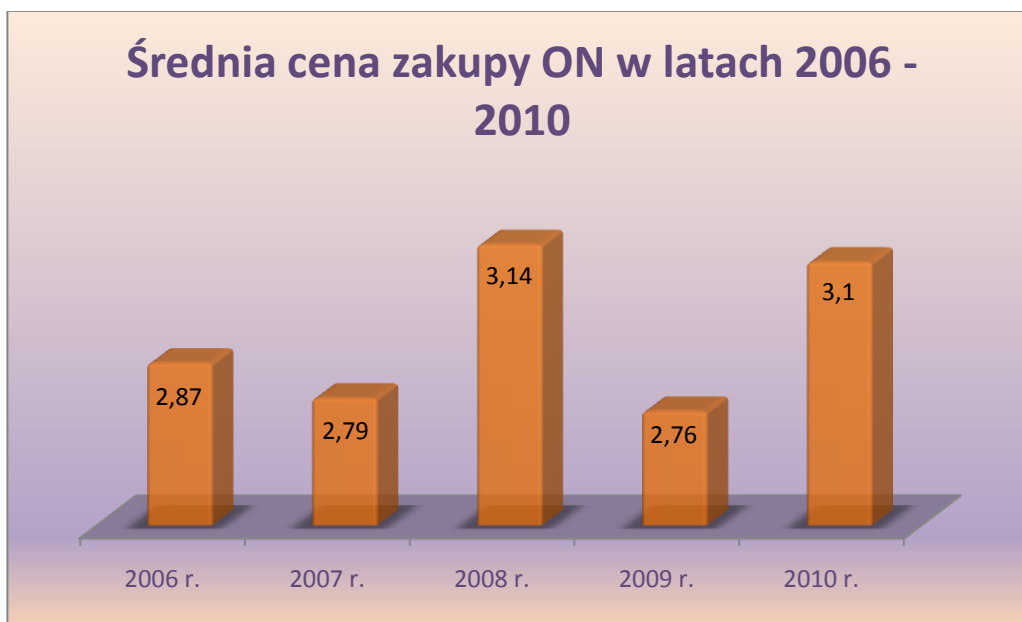
Jednakże w kwocie przyrostu przychodów zawarta jest kwota 1 508,1 tys. zł na pokrycie czynszu dzierżawnego za 20 autobusów. Pozostały wzrost przychodów ukształtował się zaledwie na poziomie wyższym o 587,6 tys. zł niż w roku 2009.



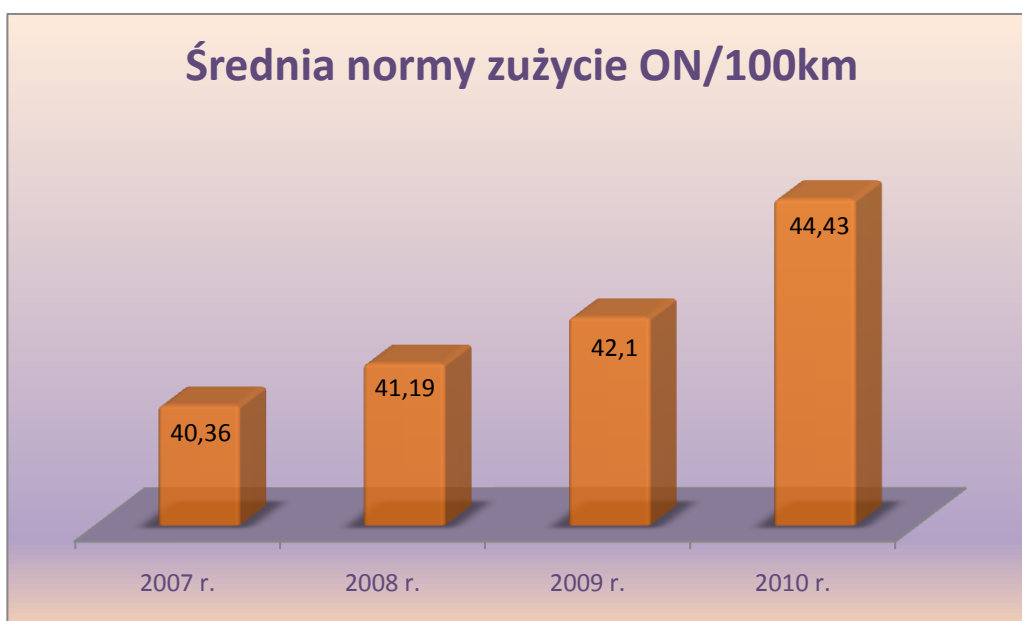
Jednoczłonowe – 3 749 451 wozokm.
Dwuczłonowe – 2 567 944 wozokm.

Autobusy dwuczłonowe KPKM przejechały w stosunku do roku 2009 o 117,5 tys. wozokm. mniej, natomiast autobusy jednoczłonowe przejechały o 97,0 tys. wozokm. mniej. Wskaźnik procentowy dynamiki wzrostu przychodów z linii komunikacyjnych w latach 2010 do 2009, wynosi 106,9%, natomiast wskaźnik procentowy dynamiki ponoszonych kosztów został ograniczony i wynosi 102,9 %.

Paliwo stanowi istotny składnik w koszcie wozokilometra. W roku 2010 w stosunku do roku 2009 koszt paliwa wzrósł na 1 wozokm. o - 0,23 zł, gdy w roku 2009 w stosunku do 2008 r. stanowił on różnicę na minus o 0,12 zł/wozokm. W roku 2010 średnioroczna cena zapłacona za jeden litr paliwa zużytego w autobusach wyniosła 3,10 zł.



W roku 2010 nastąpił ponowny wzrost cen ON w stosunku do roku 2009. Zarząd Spółki podjął decyzję o wprowadzeniu tzw. BIO Paliwa w okresie letnim. Koszt jego zakupu jest niższy niż tradycyjnego ON. Dzięki tej zmianie Spółka zaoszczędziła około 100 tys. zł.



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

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 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 stosunku do silników nie spełniających żadnych norm czystości spalin, zużywają niestety stosunkowo więcej paliwa. Przyjazne autobusy dla środowiska, czystsze miasto, którego nie zanieczyszczają związki chemiczne wydalone wraz ze spalinami jeżdżących po nim autobusów, dla spółki oznacza wyższe koszty funkcjonowania. Na wzrost średniej normy zużycia paliwa miały również zastosowane w roku 2010 biopaliwa.

▪ **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 2010 zatrudnionych było średnio 46 mechaników. Z uwagi na znaczną odnowę taboru zatrudnienie w WUT zmniejszone zostało do 38 mechaników.

Posiadanie taboru autobusowego o wysokim przebiegu w którym 45 szt. stanowią autobusy w wieku pow. 10 lat wymaga częstej interwencji warsztatu. Aby zapewnić pełną gotowość techniczną i aby mogło codzienne wyjechać na trasy komunikacyjne obsługiwane przez KPKM 89 szt. autobusów, średnio dziennie naprawianych jest ok. 20 autobusów. W roku 2010 nastąpił zauważalny spadek kosztów części zamiennych i materiałów eksploatacyjnych. Wynika to w głównej mierze z odnowionego stanu taboru autobusowego i zwiększonej kontroli zasadności i powtarzalności napraw. Koszty zużytych do naprawy autobusów części obrazuje poniższa tabela.

| wyszczególnienie | 2008 r. | 2009 r. | 2010 r. | Różnica 2009-2008 w tys. zł. | Różnica 2010-2009 w tys. zł. |
|------------------|-----------------|-----------------|---------------|------------------------------------|------------------------------------|
| Części zamienne | 2119,6 | 2380,7 | 1866,9 | 261,1 | -513,8 |
| Akumulatory | 22,6 | 27,7 | 22,7 | 5,1 | -5,0 |
| Ogumienie | 208,1 | 216,7 | 100 | 8,6 | -116,7 |
| Razem | 2 350,30 | 2 625,10 | 1989,6 | 274,8 | -635,5 |

Średnioroczny koszt naprawy 1-go autobusu wyniósł 21 613 zł. Był niższy o 8 400 zł. od średniorocznego kosztu naprawy z roku 2009. Całkowity koszt napraw wyniósł w roku

2010 2,9 mln zł., w roku 2009 zaś 3,7 mln zł. Najwyższe koszty napraw, podobnie jak w latach poprzednich zanotowano na autobusach produkcji MAN, wszelkich typów.

V. DZIAŁALNOŚĆ DODATKOWA

▪ **Stacja Paliw.**

Marże w roku 2010 były niższe niż w roku 2009. Spowodowała to silna konkurencja zewnętrzna. Polityka cenowa prowadzona na stacji zakłada sprzedaż paliw w cenach niższych – choć niewiele, niż na stacjach należących do koncernów Shell czy Orlen. W roku 2010 mieliśmy do czynienia z dużą presją cenową właśnie tych dwóch wiodących na Podlasiu koncernów. Paliwko na Składowej, jako stacja nie zrzeszona zmuszone jest do utrzymywania ceny zachęcającej klientów do jej odwiedzenia. Skutkiem tych działań było widoczne zmniejszenie przychodów z marży. Znacząco zmniejszyły się także przychody z usług myjni samoobsługowej z powodu powstania w najbliższej okolicy trzech podobnych myjni samochodowych.

Po dogłębnej analizie sytuacji, Zarząd podjął działania mające na celu zachęcenie klientów do korzystania z naszych usług.

| Lata | 2009 r. | 2010 r. |
|------------------------------|---------|---------|
| Marża ze sprzedaży towarów | 1 473,2 | 1 277,9 |
| Przychody ze sprzedaży usług | 343,0 | 219,6 |

▪ **Ośrodek Szkolenia Kierowców**

Ośrodek Szkolenia Kierowców przy Komunalnym Przedsiębiorstwie Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. istnieje od 1991 roku.

Na podstawie danych statystycznych dotyczących zdawalności ośrodków szkolenia kierowców funkcjonujących w naszym mieście, publikowanych corocznie przez Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego ośrodek szkolenia kierowców przy Komunalnym Przedsiębiorstwie Komunikacji Miejskiej ma jeden z najwyższych wskaźników zdawalności.

Przychody Ośrodka Szkolenia Kierowców w 2010 roku wyniosły 461,7 tys. zł i były o 0,3 % większe w porównaniu do roku 2009.

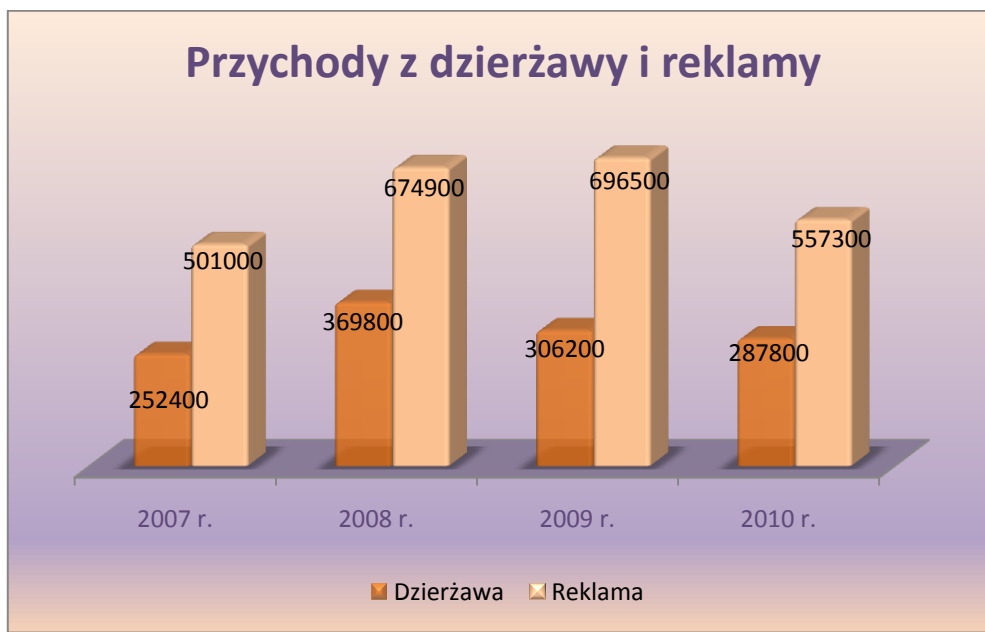
▪ **Pracownia psychologiczna**

Pracownia psychologiczna przy Komunalnym Przedsiębiorstwie Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. zajmuje się diagnostyką psychologiczną związaną z orzecznictwem psychologicznym. 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 2010 wyniosły 333,6 tys. zł i były niższe o 4,4% w porównaniu do roku 2009.

- **Marketing**

Przychody ze sprzedaży usług reklamowych w 2010 roku wyniosły 557,3 tys. zł. i były one niższe od przychodów osiągniętych w 2009 roku o 139,3 tys. zł. co daje spadek przychodów o 18,7%. Nastąpił bowiem radykalny spadek powierzchni reklamowej na autobusach spowodowany polityką Miasta Białystok.



VI. SYTUACJA FINANSOWA.

Majątek trwały

Udział majątku trwałego w całości aktywów za lata 2005-2010 prezentuje tabela:

| Lata | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| % | 64,23 | 75,55 | 81,64 | 85,64 | 84,28 | 82,43 |

Nastąpił nieznaczny spadek wartości majątku w stosunku do roku 2009, co wiąże się z naturalnym zużyciem posiadanego majątku. Niemniej jednak Zarząd Spółki konsekwentnie dąży do nowocześniejszego wyposażenia 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 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| % | 66,52 | 59,25 | 52,30 | 52,10 | 53,62 | 55,94 |

Majątek obrotowy.

Wielkość majątku obrotowego (w tys. z) i jego strukturę za lata 2007-2010 obrazuje poniższa tabela:

| Wyszczególnienie | 2007 | % strukt. | 2008 | % strukt. | 2009 | % strukt. | 2010 | % strukt. |
|--------------------------------|----------------|---------------|----------------|--------------|----------------|--------------|----------------|--------------|
| Majątek obrotowy, w tym | 7 150,0 | 100,00 | 5 285,3 | 100,0 | 5 823,4 | 100,0 | 6 152,3 | 100,0 |
| Zapasy | 666,1 | 9,32 | 422,9 | 8,00 | 405,4 | 6,96 | 538,5 | 8,75 |
| Należności | 6 152,8 | 86,05 | 4 612,1 | 87,26 | 3 450,6 | 59,25 | 5 037,5 | 81,88 |
| Środki pieniężne | 254,3 | 3,56 | 201,8 | 3,82 | 1 832,1 | 31,46 | 479,2 | 7,79 |

Zapasy.

Wartość zapasów wg stanu na 31 grudnia 2010 r. wyniosła 538,5 tys. zł i zwiększyła się w stosunku do roku poprzedniego o 133,1 tys. zł.

Należności.

Poniższa tabela przedstawia strukturę należności wg tytułów.

| Wyszczególnienie | 2007 | 2008 | 2009 | 2009-2008 | 2010 | 2010 - 2009 |
|--|-----------------|-----------------|-----------------|------------------|----------------|-----------------|
| należności razem | 6 152,80 | 4 612,10 | 3 450,60 | -1 161,50 | 5 037,5 | 1 586,90 |
| należności z tytułu dostaw i usług, w tym | 4 835,90 | 4 409,20 | 3 248,50 | -1 160,70 | 4 703,1 | 1 454,60 |
| * miasto Białystok | 3 394,20 | 3 619,80 | 2 737,30 | -882,50 | 4 017,70 | 1 280,40 |
| * pozostali odbiorcy | 1 441,70 | 789,40 | 511,20 | -278,20 | 685,40 | 174,20 |
| należności z tytułu sprzedaży środków trwałych | 0,00 | 10,20 | 5,90 | -4,30 | 12,30 | 6,40 |
| należności z tytułu podatków | 1 196,50 | 1,00 | 1,00 | 0,00 | 156,00 | 155,00 |
| pozostałe należności | 120,40 | 191,70 | 195,20 | 3,50 | 166,10 | -29,10 |
| rotacja należności z tytułu dostaw i usług | 45,40 | 30,10 | 23,50 | -6,60 | 31,50 | 8,00 |

W 2010 roku wzrósł wskaźnik rotacji i zwiększył się poziom należności z tytułu dostaw i usług.

Środki pieniężne.

W 2010r. Spółka posiadała środki pieniężne na bieżącą działalność operacyjną oraz na częściowe finansowanie inwestycji. Na prowadzone działania w zakresie inwestycji w 2010 roku były kontynuowane kredyty:

- kredyt inwestycyjny na zakup autobusów marki MAZ (saldo na 31.12.2010r. 320 tys. zł)
- budowa stacji Paliw (saldo na 31.12.2010r. 1 020,0 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 31.12.2010r. nie wystąpiło).

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 2014 r. oraz SG Equipment Leasing Polska Sp. z o. o. na zakup autobusu pojedynczego marki MAZ z terminem spłaty w 2013 r.

▪ **Kapitał własny i kapitał obcy**

| Wyszczególnienie | 2009 | strukt. % | 2010 | strukt. % | dyn. 10/09 |
|---------------------|------------------|--------------|------------------|---------------|---------------|
| Kapitał własny | 16 282,10 | 43,96 | 15 311,20 | 43,59 | 94,04% |
| Kapitał obcy | 20 753,40 | 56,04 | 19 813,40 | 56,41 | 95,47% |
| Razem pasywa | 37 035,50 | 100,0 | 35 124,60 | 100,00 | 94,84% |

Kapitał własny uległ zmniejszeniu w związku ze zmniejszeniem kapitału zapasowego (rozliczenie straty netto za lata ubiegłe).

Przychody z działalności operacyjnej.

Kształtowanie się przychodów z działalności operacyjnej, ich wysokość (w tys. zł) zmiany kwotowe i zmiany % za lata 2009-2010 prezentuje poniższa tabela:

| L.p. | Wyszczególnienie | 2009 | 2010 | 2010-2009 | Dyn.10/09 |
|------|------------------------------------|------------------|------------------|-----------------|----------------|
| | | w tys. zł | | | % |
| 1 | Sprzedaż usług, w tym: | 32 741,00 | 34 455,60 | 1 714,60 | 105,24% |
| | komunikacja miejska | 30 326,00 | 32 421,70 | 2 095,70 | 106,91% |
| | przewozy na zlecenie | 40,50 | 42,30 | 1,80 | 104,44% |
| | szkolenie kierowców | 460,20 | 461,70 | 1,50 | 100,33% |
| | usługi Stacji Paliw | 343,00 | 219,60 | -123,40 | 64,02% |
| | usługi motoryzacyjne | 92,70 | 26,70 | -66,00 | 28,80% |
| | usługi remontowe | 15,00 | 16,50 | 1,50 | 110,00% |
| | reklama | 696,60 | 557,30 | -139,30 | 80,00% |
| | dzierżawa | 306,20 | 287,80 | -18,40 | 93,99% |
| | pracownia psychologiczna | 349,50 | 333,60 | -15,90 | 95,45% |
| | usługi prowadzenia magazynu obcego | 83,70 | 58,60 | -25,10 | 70,01% |
| | wulkanizacja | 27,60 | 29,80 | 2,20 | 107,97% |
| 2 | Sprzedaż towarów i materiałów | 19 404,00 | 19 615,20 | 211,20 | 101,09% |
| | O g ó ł e m | 52 145,00 | 54 070,80 | 1 925,80 | 103,69% |

W 2010r. przychody z linii komunikacyjnych wzrosły o 6,9 %. W porównaniu z rokiem 2008 były wyższe o 2 095,7 tys. zł. Powodem było podniesienie średniej zapłaconej ceny za 1 wozokilometr usług przewozowych z 4,64 zł do 5,13 zł/wozokm.

Dodatkowe działalności w 2010r. wygenerowały niższy przychód aniżeli w roku 2009. Zwiększyły się przychody z tytułu usług szkolenia kierowców, przewozów na zlecenie oraz ze sprzedaży materiałów i towarów.

Pozostałe przychody operacyjne i przychody finansowe.

Pozostałe przychody operacyjne zmalały w stosunku do roku ubiegłego o 94,5 tys. zł. Zasadniczy wpływ na poziom pozostałych przychodów operacyjnych ma wysokość otrzymywanych odszkodowań z tytułu likwidacji szkód transportowych i koresponduje bezpośrednio z poziomem pozostałych kosztów operacyjnych.

Zrealizowane przychody finansowe w 2010 są niższe niż w roku poprzednim o 36,0 tys. zł co wynika z przychodów z tytułu odsetek od należności.

Koszty w układzie rodzajowym.

Kształtowanie się kosztów w układzie rodzajowym, ich wysokość (w tys. zł) zmiany kwotowe i zmiany % za lata 2009-2010 prezentuje poniższa tabela:

| Wyszczególnienie | 2009r. | 2010 r. | 2010-2009 | Dyn.10/09 |
|---|------------------|------------------|-----------------|----------------|
| | w tys. zł | | | % |
| Amortyzacja | 3 332,80 | 3 056,10 | -276,70 | 91,70% |
| Zużycie materiałów i energii | 12 065,70 | 12 308,70 | 243,00 | 102,01% |
| Usługi obce | 565,20 | 2 117,10 | 1 551,90 | 374,58% |
| Podatki i opłaty | 982,60 | 953,0 | -29,60 | 96,99% |
| Wynagrodzenia | 14 647,60 | 15 028,20 | 380,60 | 102,60% |
| Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia na rzecz pracowników | 3 100,90 | 3 254,70 | 153,80 | 104,96% |
| Pozostałe koszty rodzajowe | 601,50 | 765,10 | 163,60 | 127,20% |
| Koszty rodzajowe razem | 35 296,30 | 37 482,90 | 2 186,60 | 106,19% |

| Wyszczególnienie 2010r. | Wartość w tys. zł | Struktura w % |
|--|-------------------|---------------|
| zużycie materiałów i energii | 12 308,70 | 35,75% |
| usługi obce | 2 117,10 | 6,15% |
| podatki i opłaty | 953,00 | 2,77% |
| wynagrodzenia | 15 028,20 | 43,66% |
| ubezpieczenia społeczne i świadc. na rzecz pracowników | 3 254,70 | 9,45% |
| poz. Koszty | 765,10 | 2,22% |
| Razem | 34 426,80 | 100,00% |

Spadły koszty zużytych części zamiennych. Koszty usług obcych zwiększyły się w stosunku do roku poprzedniego o 1 551,9 tys. zł. co jest wynikiem opłacania czynszu za 20 autobusów dzierżawionych od Miasta Białystok od marca 2010 r. w celu realizacji umowy przewozowej (czynsz w 2010 r. 1 495,9 tys. zł).

Poniższa tabela przedstawia dane za lata 2008 - 2010 odnośnie wynagrodzeń, średniej płacy i średniego zatrudnienia (z Zarządem).

| Wyszczególnienie | 2008 | 2009 | 2009 - 2008 | 2010 | 2010 - 2009 | 2010/2009 |
|--|-----------|-----------|-------------|-----------|-------------|-----------|
| wynagrodzenia pracowników w tys. zł | 13 920,70 | 14 361,70 | 441,00 | 14 725,60 | 363,90 | 102,53% |
| średnia płaca w zł | 3 014,46 | 3 135,07 | 120,61 | 3 201,27 | 66,20 | 102,11% |
| średnie zatrudnienie | 384,80 | 381,70 | -3,10 | 378,10 | -3,60 | 99,06% |

Wzrosły koszty wynagrodzeń i związanych z nimi składek społecznych. W 2010r. wynagrodzenia wzrosły średnio o 2,5 % w stosunku do roku 2009, średnia płaca została podwyższona przeciętnie 66,20 zł na osobę.

Wzrosły koszty odpisu na fundusz świadczeń socjalnych, podatku od nieruchomości, koszty polis OC, AC, NW.

Pozostałe koszty operacyjne i koszty finansowe.

W zakresie pozostałych kosztów operacyjnych główną pozycją był koszt likwidacji szkód w środków trwałych objętych ubezpieczeniem w kwocie 211,6 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 2008-2009-2010.

| Wyszczególnienie | 2008 | 2009 | 2010 |
|------------------------|------|------|------|
| Wskaźnik płynności I | 0,79 | 1,00 | 0,92 |
| wskaźnik płynności II | 0,72 | 0,93 | 0,84 |
| wskaźnik płynności III | 0,03 | 0,32 | 0,07 |

| Wyszczególnienie | 2008 | 2009 | 2010 |
|-------------------------------|-------|------|-------|
| rentowność netto | -1,83 | 0,10 | -1,80 |
| rentowność majątku | -2,51 | 0,15 | -2,69 |
| rentowność kapitałów własnych | -4,69 | 0,30 | -6,15 |

Wskaźniki rentowności w związku z wygenerowaną stratą netto są ujemne. Wskaźniki płynności zmniejszyły się w stosunku do roku ubiegłego, niemniej jednak zobowiązania Spółki regulowane są na bieżąco i nie ma zagrożenia płynności finansowej.

VII. PODSUMOWANIE

Rok obrotowy 2010 zakończył się stratą brutto w wysokości 957,1 tys. zł i stratą netto w wysokości 970,9 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,
- nieopłacone odsetki od kontrahentów.

Wynik na sprzedaży to strata w wysokości 1 427,0 tys. zł. Pozostała działalność operacyjna była w 2010 r. zyskowna i spowodowała poprawę wyniku na działalności gospodarczej o 742,9 tys. zł. Działalność finansowa, głównie z powodu kosztów obsługi kredytów bankowych oraz leasingu zamknęła się stratą w kwocie 273,0 tys. zł.

Powodem takiego wyniku finansowego były zmiany w rozkładach jazdy zleconych KPKM sp. z o.o. przez Miasto Białystok. Nastąpiły one w sposób nagły i nieprzewidywalny dla Spółki. Spółka dostosowała się do tych zmian, jednak ich rezultaty będą widoczne dopiero w 2011 roku. Ponadto znaczący wpływ na wynik finansowy Spółki miał koszt zużytego paliwa, który był wyższy w stosunku do 2009 roku o ponad milion złotych. Przychody z usług komunikacji miejskiej nie zrekompensowały tak znacznego wzrostu kosztów paliw.

VIII. Zagrożenia.

Podstawowym zagrożeniem funkcjonowania Spółki w roku 2011 jest nieprzewidywalny, ze stale rosnącą tendencją koszt paliw. Miasto Białystok stawkę za wozokilometr podnosi ze znacznym opóźnieniem. Spółka podejmuje wiele działań zmierzających do ograniczenia kosztów paliw - Bio diesel, ogrzewanie olejem opałowym, jednakże nie jest w stanie ograniczyć kosztów z tego tytułu w sposób znaczący. Generowane straty, głównie z tego tytułu, nie pozwalają Spółce w sposób właściwy prowadzić polityki odnowy środków trwałych. Reasumując jedynym zagrożeniem dla Spółki jest niedostateczna rekompensata kosztów działalności komunikacyjnej.

IX. Plany na rok przyszły.

Planowana jest kontynuacja prac związanych z budową nowego centrum serwisowego. Proces ten jednak zależy bezpośrednio od sprzedaży nieruchomości o pow. 2,2 ha. Prowadzone w roku 2010 postępowania przetargowe na jej sprzedaż nie zakończyły się sukcesem. Próba sprzedaży będzie kontynuowana w roku 2011.

Planujemy przeprowadzenie zmian cen usług na myjni samochodowej by zwiększyć osiągnięte przychody z tego tytułu. Będzie również kontynuowana reklama stacji paliw.