

PRZEDSIĘBIORSTWO
KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ
W ŁUKOWIE Spółka Akcyjna
21-400 Łuków, ul. Piłsudskiego 29
tel. (25) 798-28-27 fax (25) 798-28-58
Reg. 000616385 NIP 825-000-32-16

2024
5.06.2024

Starostwo Powiatowe w Łukowie
Piłsudskiego 17, 21-400 Łuków
7009/24/RK
Wpłynęło dn. 05-06-2024
Przyjęto przez : Paulina Nurzyńska



BRP
inf. ze Zarządu RP,
akceptacja Zarządu
12.06.2024
On

Łuków, dnia 03.06.2024 r.

STAROSTWO POWIATOWE
w Łukowie
Biuro Rady Powiatu
dnia: **2024 -06- 12**
wpłynęło
L.dz. _____ podpis: *[Signature]*

Zarząd Powiatu Łukowskiego

W załączeniu przekazuję dokument „ Funkcjonowanie transportu zbiorowego na terenie Powiatu Łukowskiego oraz funkcjonowanie PKS w Łukowie S.A.”.

Z poważaniem

PREZES ZARZĄDU
DYREKTOR
[Signature]
Tomasz Madoń



**PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI
SAMOCHODOWEJ W ŁUKOWIE
SPÓŁKA AKCYJNA**

ul. J. Piłsudskiego 29, 21-400 Łuków

pkslukow@pks.lukow.pl

www.pks.lukow.pl

REGON 000616385
NIP 825-00-03-216

tel. 025 7982827 Sekretariat
025 7982646 Dz. Przewozów
Fax 025 7982858

KRS nr 0000041089
Sąd Rejonowy Lublin - Wschód
w Lublinie z siedzibą w Świdniku
VI Wydział Gospodarczy

Kapitał zakładowy
5 890 000 zł.

Kredyt Bank
47 1500 1663 1216 6003 0265 0000

Pekao S.A. I O/Łuków
77 1240 2698 1111 0000 3363 1266

Łuków, dnia 31 maja 2024 r.

Funkcjonowanie transportu zbiorowego na terenie Powiatu Łukowskiego oraz funkcjonowanie PKS w Łukowie S.A.

I. Funkcjonowanie transportu zbiorowego na terenie Powiatu Łukowskiego

Rok 2023 był drugim rokiem, w którym normowała się działalność przewozowa po destabilizacji spowodowanej epidemią COVID-19. Po usunięciu szeregu ograniczeń administracyjnych, które w sposób bezpośredni lub pośredni wpływały na działalność przewozową, powróciła tak bardzo oczekiwana stabilizacja. Niestety wysoka inflacja spowodowana wybuchem i kontynuacją wojny w Ukrainie, sprawiła, iż był to trudny czas w działalności transportowej. Nadal nie funkcjonuje turystyka przewozowa – bardzo popularna w latach ubiegłych - do Lwowa, Grodna i Brześcia. Utrzymujące się wysokie ceny paliwa oraz lawinowy wzrost cen części zamiennych spowodowały gwałtowny wzrost kosztów działalności.

Sfera prawna odnosząca się do regulacji zasad funkcjonowania transportu zbiorowego nie jest wciąż właściwie dookreślona. Nadal publiczny transport zbiorowy w Polsce opiera się o regulacje doraźne, ogłaszane w danych latach budżetowych. Kolejny raz, również w roku 2023 nie dokonano nowelizacji ani nie wprowadzono nowej ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Dnia 27 grudnia 2023 roku w Dzienniku Ustaw w poz. 2778 ukazał się jedynie tekst jednolity ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, z automatu przedłużający istniejące zezwolenia oraz przepisy wymagane w transporcie do końca 2025 roku.

Jest to już ósme (tym razem o dwa lata) przesunięcie terminu definitywnego wejścia w życie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Ustawa ta, pierwotnie przewidywała sześcioletni okres przejściowy na organizację transportu publicznego

przez samorząd lokalny (od 01.01.2011r do 31.12.2016r). To, że nadal przez tak długi okres żaden samorząd, poza samorządami większych miast, nie podjął się kompleksowej organizacji transportu zbiorowego, świadczy o wadach obowiązującej ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Organizacja transportu publicznego należy do zadań własnych samorządu wszystkich szczebli. Jednak nieprecyzyjne przepisy regulujące zakresy organizacji transportu przez poszczególne samorzady, powodują asekuracyjne podejście do rozwiązania tego problemem. Inną bolączką obecnej ustawy jest brak wyłączności w przewozach dla wyłonionego przez samorząd operatora. Rodzi to w praktyce obowiązek organizacji i sfinansowania jedynie deficytowych linii przez samorzady.

Należy jednak podkreślić, iż pojawiły się wreszcie regulacje prawne, które przewidują środki finansowe na wsparcie komunikacji publicznej. Mianowicie, ustawa z 2019 roku o powołaniu funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (tzw. Fundusz Autobusowy) wprowadziła system dofinansowania nowo utworzonych linii autobusowych, wspieranie linii odtwarzanych, nie funkcjonujących ponad trzy miesiące. Pierwotny system dofinansowania tj. 1 zł do 1 km i udziale samorządu przynajmniej 10% w tym dofinansowaniu, zmieniono na 3 złote (w czasie pandemii Covid-19). Zasady te utrzymano w roku 2023 i obowiązują nadal w roku 2024. Wadą tej ustawy jest to, że samorząd może być organizatorem linii komunikacyjnej tylko na własnym terenie, linia nie może wybiegać nawet na jeden przystanek na obszar innego samorządu. Przykładowo, Wójt Gminy Stoczek Łukowski nie może być organizatorem linii z jakiegokolwiek swojej miejscowości do miasta Stoczek Łukowski, chyba że powstanie związek miejsko-gminny, wyłonione zostaną władze tego związku i burmistrz Stoczka wystąpi o organizację takiej linii (dodatkowe koszty).

Branża związana z publicznym transportem zbiorowym oczekuje jednak kompleksowych rozwiązań, gdyż brak takich uregulowań w sposób znaczący utrudnia prowadzenie działalności w zakresie planowania zakupów, zaciągania zobowiązań długoterminowych zarówno bankowych, jak i leasingowych.

W większości krajów Unii Europejskiej funkcjonują regulacje prawne oparte o prawo wyłączności oraz regionalizacji przewozów. Także w Polsce oczekuje się takich rozwiązań, które pozwoliłyby organizatorom transportu publicznego tj. jednostkom samorządu terytorialnego, na wyłanianie podmiotów realizujących przewozy użyteczności publicznej przez okres 10 lat z prawem wyłączności, obejmującym zarówno linie rentowne jak i deficytowe. Brak takich rozwiązań będzie skutkować dalszą likwidacją firm przewozowych, w tym PKS-ów. W roku ubiegłym zaobserwowaliśmy także zmniejszenie ilości kursów wykonywanych przez przewoźników prywatnych do Siedlec, Lublina i Warszawy.

Z 16 PKS-ów działających kiedyś w województwie lubelskim, obecnie działają już tylko 4. Są to oprócz PKS Łuków, jedyne przedsiębiorstwa powiatowego: Międzyrzec Podlaski (podlega Sejmikowi Województwa) oraz Ryki i Radzyń Podlaski należące do samorządu szczebla podstawowego, a więc stosunkowo małe spółki. Działa też Spółka Lubelskie Dworce, obecnie po utworzeniu Dworca Metropolitalnego w Lublinie, przeżywająca problemy, gdyż działalność opierała na korzyściach czerpanych z odprawy pojazdów i pasażerów ze swojego dworca. Przykładowo łukowski PKS z racji wysokich kosztów, nie korzystał z odpraw z lubelskiego dworca, a swoje usługi oferował z ul. Ruskiej w Lublinie.

Starostwo Powiatowe w Łukowie opracowało i uchwaliło „Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Łukowskiego”. Plan ten zaspokaja potrzeby przewozowe mieszkańców Powiatu Łukowskiego oraz wszystkich gmin z terenu powiatu. Plan ten zgodnie z obowiązującą ustawą nie może obejmować linii do Żelechowa, Siedlec, Warszawy, Międzyrzecza Podlaskiego, Radzynia Podlaskiego czy Lublina.

Od czasu uchwalenia powiatowego planu transportowego odbyło się kilka spotkań Zarządu Powiatu z wójtami poszczególnych gmin na temat organizacji transportu zbiorowego. Wszyscy wójtowie w roku 2017 roku podpisali listy intencyjne popierające zaproponowaną organizację powiatowego transportu publicznego. Przeprowadzono także dwa rodzaje wstępnej analizy kosztów udziału poszczególnych gmin utrzymania takiej komunikacji na podstawie przebiegu po terenie poszczególnych gmin oraz udziału pasażerów z terenu poszczególnych gmin w stosunku do ogółu przewiezionych pasażerów.

Wspomniana ustawa o funduszu rozwoju przewozów o charakterze użyteczności publicznej dała nadzieję, że dostrzeżono wreszcie potrzebę dofinansowania przewozów publicznych i że stosowne przepisy znajdą się w nowelizacji ustawy lub nowej ustawie o publicznym transporcie zbiorowym. Rozwiązania zaproponowane w ustawie o funduszu rozwoju przewozów wydają się jednak rozwiązaniami doraźnymi, nie rozwiązującymi kompleksowo całej komunikacji organizatora - ograniczają się bowiem do tworzenia nowych linii lub przywracania linii zawieszonych ponad trzy miesiące np. z powodu braku rentowności.

W roku bieżącym Powiat Łukowski, tak jak w roku ubiegłym, jest organizatorem 34 linii o łącznej długości 1.295,2 km obejmujących 164 kursy, na wykonanie których wydane zostały stosowne zaświadczenia. Jest to niewielki wycinek dla ponad 115 linii i prawie 450 kursów realizowanych dotychczas na podstawie zezwoleń, do których brak jest dofinansowania poza rekompensatą utraconych wpływów z tytułu sprzedaży ustawowych biletów ulgowych w przewozach.

Linie dla których powiat jest organizatorem obejmują roczny przebieg 1 037 858,9 km co stanowi ok 30% ogólnego rocznego przebiegu.

Wykaz 1. Linie autobusowe realizowane w ramach funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

1. Łuków- Leszczanka p, Trzebieszów
2. Łuków -Niedźwiadka p. Stanin
3. Łuków -Krzywda p. Jonnki
4. Łuków- Aleksandrówka p. Żdźary
5. Łuków – Glinne p. Szczygły
6. Łuków – Łuków p Zarzecz Łukowski
7. Łuków – Lipiny p. Sarnów, Burzec
8. Łuków – Serokomla p. Wólkę Domaszewską, Adamów
9. Łuków – Łuków p. Żdźary
- 10.Łuków – Grzędówka Nowa p. Klimki
- 11.Łuków – Wola Mysłowska p. Żdźary, Stoczek Łukowski
- 12.Łuków – Toczyska p. Jedlanę
- 13.Łuków – Stoczek Łukowski p. Stanin, Kamień
- 14.Łuków – Rzymy Rzymki p Suchocin
- 15.Łuków – Jeleniec p. Sarnów
- 16.Łuków – Krynka p. Role
- 17.Łuków – Kownatki p. Łazy
- 18.Łuków – Kownatki p. Turze Rogo
- 19.Łuków – Dębowierzchy p. Gołowierzchy
- 20.Łuków – Oszczepalin Drugi p. Adamów, Glinne
- 21.Łuków – Krzówka p. Wolę Gułowską
- 22.Łuków – Kamień p. Krzywdę
- 23.Łuków – Jarczew p. Hutę Dąbrową
- 24.Łuków – Jarczew p. Osiny
- 25.Łuków – Kamień p. Sarnów, Hutę Dąbrową
- 26.Łuków – Róża Podgórna p. Lipniak
- 27.Łuków – Rosy Mirek p. Stoczek Łukowski
- 28.Łuków – Lipiny p. Siedliska
- 29.Łuków – Serokomla p. Lipiny, Charlejów
- 30.Łuków – Serokomla p Charlejów
- 31.Łuków – Kalinowy Dół p. Adamów, Sobiskę
- 32.Łuków – Jarczew p. Wojcieszków, Adamów, Krzywdę
- 33.Łuków – Stoczek Łukowski p Stanin, Kopinę, Kamionkę
- 34.Łuków – Szyszki p. Dąbie, Celiny, Gózd

II. Funkcjonowanie Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Łukowie Spółka Akcyjna

PKS w Łukowie S.A. jest spółką prawa handlowego, wykonującą zadania komunalne. Zasadniczym celem przedsiębiorstwa jest zapewnienie komunikacji całej społeczności Powiatu Łukowskiego, dotarcie do wszystkich - nawet najmniejszych miejscowości. I te zadania PKS Łuków w pełni realizuje. Należy wskazać, iż według oficjalnych danych do 20% miejscowości w Polsce w ogóle nie dociera żaden transport publiczny.

Świadczenie usług w zakresie transportu osobowego odbywa się w przewozach regularnych, przewozach regularnych specjalnych (np. na zlecenie zakładów pracy) oraz w przewozach okazjonalnych, turystycznych lub innych zleceniach okolicznościowych.

W przewozach regularnych dominującą grupę naszych usługobiorców stanowi młodzież szkolna szkół podstawowych i ponadpodstawowych w kursach na terenie gmin Powiatu Łukowskiego oraz gmin Wiśniew, Kąkolewnica i Ulan. Młodzież szkół średnich i zawodowych dowożona jest do szkół głównie do Łukowa, ale również do Stoczka Łukowskiego, Adamowa, Radoryża Smolanego oraz Żelechowa.

PKS w Łukowie S.A. wypełnia zadania samorządu terytorialnego w zakresie kompleksowej organizacji przewozów osobowych. Do czasu kiedy nie było konkurencji w przewozach, można było tak regulować taryfę przewozową, aby w miarę zbilansować przychody i koszty w tej działalności zarówno na kursach rentownych jak i nierentownych. Wolny rynek i duża konkurencja w przewozach pasażerskich spowodowała, iż wypełniając zadania spółki komunalnej o charakterze służebnym wobec społeczeństwa, deficyt na poszczególnych kursach musi być pokrywany z działalności dodatkowej jaką prowadzi spółka.

Jest to poważne obciążenie dla przedsiębiorstwa, gdyż dla porównania komunikacje miejskie, od 2011 roku działające na podobnych zasadach jak operatorzy w przewozach publicznych, są dotowane z budżetów miast około 60%, kolejowe przewozy regionalne w prawie 80%. Z danych Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji wynika, że publiczne przewozy drogowe w Europie Zachodniej są dotowane w zależności od kraju od 55 do 80 %. Poza dopłatami w ramach ustawy o funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dopłaty do biletów ulgowych to obecnie jedyna możliwość dofinansowania naszej działalności. W skali kraju dopłaty takie stanowiły około 15% przychodów z działalności przewozowej firm takich jak PKS. W naszym przypadku udział dopłat w przychodach stanowił 26% w 2019r. W następnych latach 2020-2021, z powodu zdalnego nauczania lub całkowitego zamknięcia szkół, dopłaty stanowiły tylko ok 18% przychodów a w roku 2022 – 24% i w roku 2023 – 24,58%

Wraz z zawieszeniem działalności szkół z powodu COVID-19 z dniem 12.03.2020 r. oraz ograniczeniem przewozów, dopłaty do biletów ulgowych stanowiły tylko 53,06%

poziomu dopłat z 2019 r. W 2022 roku przekroczone poziom dopłat z okresu przed pandemią o 5,5% a za ubiegły rok dopłaty są większe niż w 2019 r o 30,55 %. W roku 2023 r. Spółka w zakresie działalności przewozowej pierwszy raz w historii zbliżyła się do zbilansowania tej sfery działalności.

Poza tym działalność Spółki uzupełniają przychody z napraw obcych pojazdów na Stacji Obsługi Pojazdów, Stacji Paliw, Myjni, Stacji Diagnostycznej, Parkingów, Serwisu Tachografów, Wymiany Opon oraz działalności reklamowej.

Zatrudnienie w Spółce na koniec 2023 r. wynosiło 158 osób, w tym około 90 kierowców. Spółka posiłkuje się również umowami zlecenia z kierowcami – emerytami (niestety ustawodawstwo od roku 2024 wprowadziło w tym zakresie istotne ograniczenia).

W ubiegłym roku nastąpiło dalsze ożywienie w działalności przewozowej i zwiększono przebieg autobusów w komunikacji rozkładowej o 426 210 km tj. o 17,17%. W tym samym czasie ilość pasażerów przewożonych na podstawie biletów jednorazowych wzrosła o ponad 23 tys. tj. o 16,29% .

W okresie minionego roku nastąpił dalszy wzrost ilości przewożonej młodzieży szkolnej, szczególnie po terenie gmin o prawie 25%. Utrzymano przewozy szkolne na terenie Naszego Powiatu i w gminach Kąkolewnica, Wiśniew i Ulan.

Odnotowano dalszy spadek pasażerów na kursach do Warszawy i Lublina „podjechanych” przez prywatnych przewoźników. Z powodu znikomego zainteresowania, obecnie wykonywane są dwa kursy regularne do Warszawy, oraz trzeci kursujący tylko w piątki i niedziele. Podobnie do Lublina od poniedziałku do piątku wykonywane są tylko dwa kursy dziennie i żadnej komunikacji w soboty i niedziele.

Wszystkie dalekobieżne kursy wykonywane są raczej z powodów prestiżowych niż rentowności, gdyż często utarg jest daleko niższy od kosztów ich wykonania. Z kursów dalekobieżnych najbardziej zagrożonych zawieszeniem są kursy o 9.10 do Warszawy i o 13.30 do Lublina, gdzie często dzienny utarg jest mniejszy niż koszt spalonego paliwa.

Od połowy kwietnia br. komunikacja do i z Lublina odbywa się z otwartego w tym czasie nowego Dworca Metropolitalnego mieszczącego się opodal głównego lubelskiego dworca kolejowego.

W 2023 roku osiągnięto na działalności przewozowej dodatni wynik finansowy w wysokości 472 434 zł. Za trzy miesiące br. wynik na przewozach jest niższy niż u roku ubiegłym i wynosi 171 813 zł. Dlatego też w br. nastąpiła podwyżka taryfy biletowej o 7,3%.

Po odbudowie w 2022 roku przewozów turystycznych i okazjonalnych do poziomu z przed pandemii, w 2023 roku odnotowano dalszą poprawę wyników w tej działalności o ponad 350 tys. zł rok do roku co stanowi wzrost o 12,76%.

Do obsługi rozkładu jazdy i innej działalności przewozowej Spółka posiadała na koniec roku 2023 r. 98 autobusów o pojemności od 19 do 100 rejestrowanych miejsc. W roku 2023 skasowano poprzez sprzedaż 13 autobusów i w tym samym okresie pozyskano 11 autobusów, co zapewniało odtwarzanie posiadanego stanu taboru.

Wykaz 2. Inwestycje w tabor autobusowy w roku 2023:

1. VDL Futura	WGM 1088 J - leasing prawie 700 tys. zł.
2. Mercedes Sprinter	LU 063VR - leasing ponad 300 tys. zł.
3. SOR C12	LLU 7861 C - umowa kupna - sprzedaży
4. SOR CN 10,5	LLU 5264 C - umowa kupna - sprzedaży
5. SOR CN 10,5	LLU 5265 C - umowa kupna - sprzedaży
6. SOR 10,5	LLU 2337 C - umowa kupna - sprzedaży
7. SOR CN 10,5	LLU 2338 C - umowa kupna - sprzedaży
8. SOR CN 10,5	LLU 2339 C - umowa kupna - sprzedaży
9. SOR CN 10,5	LLU 5266 C - umowa kupna - sprzedaży
10. SOR CN 8,5	LLU 7862 C - umowa kupna - sprzedaży
11. SOR CN 10,5	LLU 7863 C - umowa kupna - sprzedaży
Razem inwestycje w odnowienie taboru - 1 mln 600 tys. zł	





W roku 2023 PKS Łuków nadal realizował zlecenie samorządu miejskiego i powiatowego w zakresie komunikacji po mieście Łuków. Komunikacja Miejska cieszy się coraz większym zainteresowaniem. Do obsługi tego zadania pozyskano typowo miejskie autobusy, niskopodłogowe, dostosowane do przewozu osób niepełnosprawnych, choć miejska infrastruktura przystankowa nie jest przystosowana do przewozu osób niepełnosprawnych.

Nie uwzględniając pasażerów komunikacji miejskiej (nie prowadzi się statystyk), w 2023 roku PKS Łuków przewiózł 2 miliony 504 tysiące pasażerów, co średnio daje prawie 210 tysięcy miesięcznie, a uwzględniając miesiące wakacyjne kiedy komunikacja jest wyraźnie ograniczona, miesięcznie przewożonych jest średnio około 240 tys. pasażerów. Dane te wskazują, bez wątpienia jak ważnym elementem funkcjonowania społeczności Naszego Powiatu jest łukowski PKS, z jej 100% właścicielem jakim jest samorząd szczebla powiatowego.

Rok obrotowy Spółka zamknęła dodatnim wynikiem finansowym w wysokości 1.060.614 złotych.

PKS w Łukowie S.A. w ramach Miejskiego Obszaru Funkcjonowania w Łukowie planuje inwestycje w zakresie budowy dworca autobusowego, placu manewrowego oraz zaplecza dla pojazdów niskoemisyjnych. W chwili obecnej trwają prace projektowe i uzgodnienia w tym zakresie.

Rok 2024 i lata kolejne zapowiadają się na szereg długo oczekiwanych inwestycji, należy mieć jedynie nadzieję, że czynniki zwłaszcza zewnętrzne nie utrudnią ich realizacji.

Wizualizacja nowego dworca PKS Łuków.



Z poważaniem

PREZES ZARZĄDU
DIREKTOR
Tomasz Madoń