



**PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI
SAMOCHODOWEJ W ŁUKOWIE
SPÓŁKA AKCYJNA**

ul. J. Piłsudskiego 29, 21-400 Łuków

pkslukow@pks.lukow.pl

www.pks.lukow.pl

*2025
16.05.2025*

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

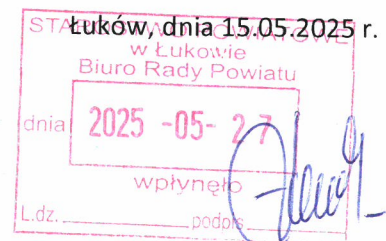
Pekao S.A. I O/Łuków

77 1240 2698 1111 0000 3363 1266

Starostwo Powiatowe w Łukowie
Piłsudskiego 17, 21-400 Łuków

6048/25/RK

Wpłynęło dn. 15-05-2025
Przyjęto przez: Natalia Zarzycka



*BRP
met. na ten RP-
Zespół pociągów
Świdnik
27.05.2025
Om*

Zarząd Powiatu Łukowskiego

Sprawa DT .7134.57.2025

W odpowiedzi na pismo z dnia 14.05.2025 r. przekazuję w załączeniu dokument pt. „Funkcjonowanie Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej Spółka Akcyjna w Łukowie w roku 2024”.

Z poważaniem

**PREZES ZARZĄDU
DYREKTOR**
[Signature]
Tomasz Mudon

**FUNKCJONOWANIE PRZEDSIĘBIORSTWA
KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ SPÓŁKA
AKCYJNA W ŁUKOWIE W ROKU 2024**

Opracował: Zarząd PKS w Łukowie S.A.

1. Podstawowe dane o Spółce PKS w Łukowie S.A.

1.1. Dane z Krajowego Rejestru Spółek.

Nazwa		Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Łukowie Spółka Akcyjna
Siedziba		ul. Piłsudskiego 29, 21-400 Łuków
Forma prawna		Spółka Akcyjna
Podstawa prawna działalności		Statut sporządzony w dniu 23.09.1998 r. z późniejszymi zmianami
Organ rejestrowy		Sąd Rejonowy Lublin – Wschód w Lublinie z siedzibą w Świdniku, VI Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego
Numer rejestru		KRS 0000041089
Zarejestrowany kapitał zakładowy		5 890 000,00 zł
REGON		000616385
NIP		8250003216
Organy jednostki		Walne Zgromadzenie, Rada Nadzorcza, Zarząd

Spółka powstała w 1998 r. w wyniku komercjalizacji Przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej w Łukowie. W maju 2010 r. Spółka została skomunalizowana – na mocy umowy nieodpłatnego przeniesienia praw z akcji zawartej między Skarbem Państwa a Powiatem Łukowskim, 100% akcji Spółki zostało przekazane nieodpłatnie Powiatowi Łukowskiemu.

1.2. Struktura własności.

Kapitał podstawowy Spółki na koniec roku obrotowego, tj. na dzień 31.12.2024 r., wynosił 5 890 000,00 zł i dzieli się na 589 000 akcji: 262 000 akcji serii A, 18 000 akcji serii B, 12 000 akcji serii C, 12 000 akcji serii D, 5 000 akcji serii E, 15 000 akcji serii F, 15 000 akcji serii G, 15 000 akcji serii H, 100 000 akcji serii I, 100 000 akcji serii J oraz 35 000 akcji serii K. Wartość nominalna każdej akcji wynosi 10,00 zł. Jedynym akcjonariuszem i właścicielem (100%) kapitału podstawowego jest Powiat Łukowski.

1.3.Władze Spółki.

Zgromadzenie Wspólników

- Dariusz Szustek
- Janusz Kozioł
- Jerzy Kędra
- Sławomir Rzymowski
- Włodzimierz Wolski

Rada Nadzorcza

Okres: 01.01.2024 – 31.12.2024	Okres: od 01.01.2025
• Mieczysław Rosiak - Przewodniczący • Ryszard Szczygieł – Wiceprzewodniczący • Andrzej Robert - Sekretarz • Piotr Studziński • Agnieszka Pawlik	• Ryszard Szczygieł - Przewodniczący • Agnieszka Pawlik – Wiceprzewodnicząca • Andrzej Robert – Sekretarz • Piotr Studziński • Mieczysław Rosiak

Zarząd

W okresie od 1 stycznia 2024 r. do 31 grudnia 2024 r.

- Tomasz Madoń – Prezes Zarządu

2. Dane o działalności Spółki

2.1. Przedmiot działalności Spółki.

Głównym przedmiotem działalności Spółki jest:

- Transport lądowy pasażerski, w tym miejski i podmiejski,
- Naprawa oraz konserwacja pojazdów i samochodów,
- Sprzedaż detaliczna paliw do pojazdów silnikowych,
- Pozostałe badania i analizy techniczne,
- Magazynowanie i przechowywanie towarów,
- Wynajem i zarządzanie nieruchomościami.

2.2. Posiadany tabor autobusowy.

Według ustawy – Prawo o ruchu drogowym autobusem jest pojazd przystosowany jest do przewozu więcej niż 9 osób (w tym kierowcy). Art. 2 pkt 41 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2022 r. poz. 988).

Model	Zdjęcie	Kraj pochodzenia	Ilość sztuk	Ilość miejsc
VDL FUTURA „Łukowiacy”			1	52
VDL FUTURA „Łukowiacy II”			1	56
VDL FUTURA „W pustyni i w puszczy”			1	58
VDL FUTURA „Quo vadis”			1	56
VDL FUTURA „Krzyżacy”			1	56
SOR IBN 8,5			5	24-26

SOR 9,5			10	39
SOR BN 10,5			1	38
SOR CN 10,5			3	34-47
SOR CN 10,5 (miejski)			2	34-50
SOR C 10,5			20	43
SOR C 12			8	45-50
SETRA S 309 HD			1	37

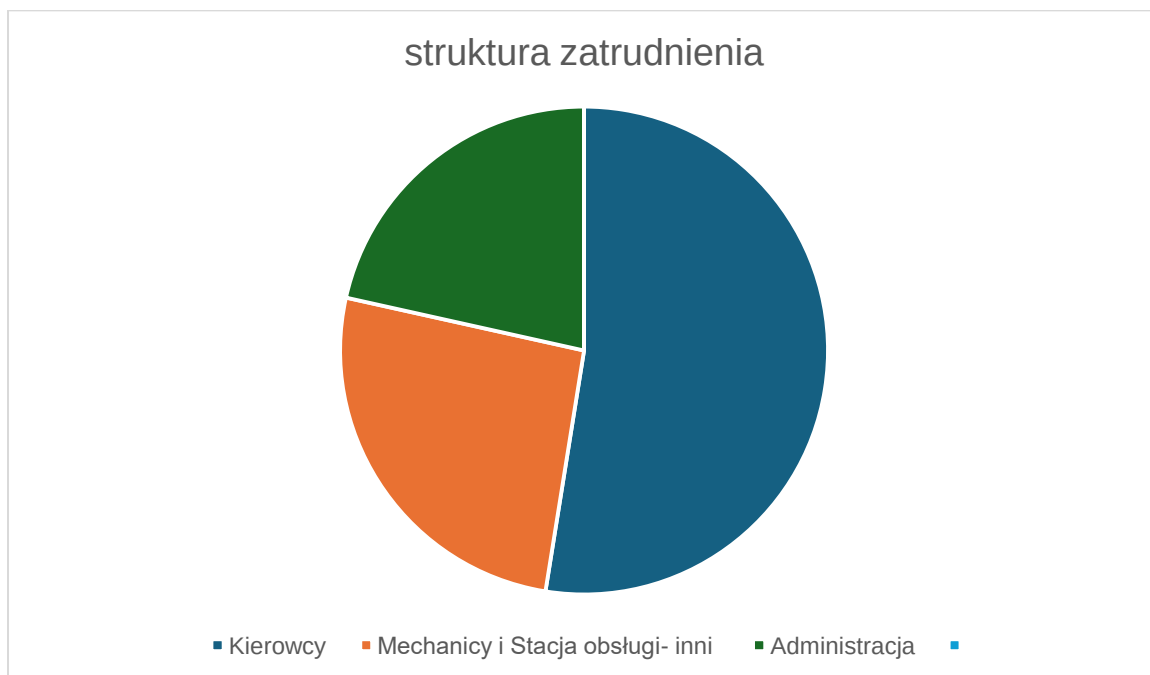
MERCEDES Sprinter			6	19-20
MERCEDES TeamStar			1	35
MERCEDES 815			1	32
IRISBUS			2	38
AUTOSAN H9			6	39
AUTOSAN Lider 10.3			3	44-45

AUTOSAN GEMINI			1	32
FORD Transit			1	17
RENAULT Iliade			1	56
RENAULT Mascot			5	17
RENAULT Medium LR 210			12	36-40
IVECO Daily			3	20-22
IVECO Daily			1	29

Posiadany tabor umożliwia jednocześnie przewiezienie 5 667 pasażerów, w tym w usługach turystycznych zagranicznych 441 pasażerów (dane na 31.12.2024 r.).

Nadto Spółka posiada: 3 busy (2 do przewozu osób niepełnosprawnych, 1 do przewozu towarowego), 2 pojazdy zabezpieczenia technicznego oraz 2 pojazdy typu holownik.

2.3. Zatrudnienie i jego struktura.



Opis stanu zatrudnienia na 31.12.2024 r. – 158, w tym :

1. Kierowcy – 83 osób
2. Stacja obsługi – 41 osób
3. Administracja (w tym organizacja przewozów) – 34 osoby.

2.4. Działalność przewozowa.

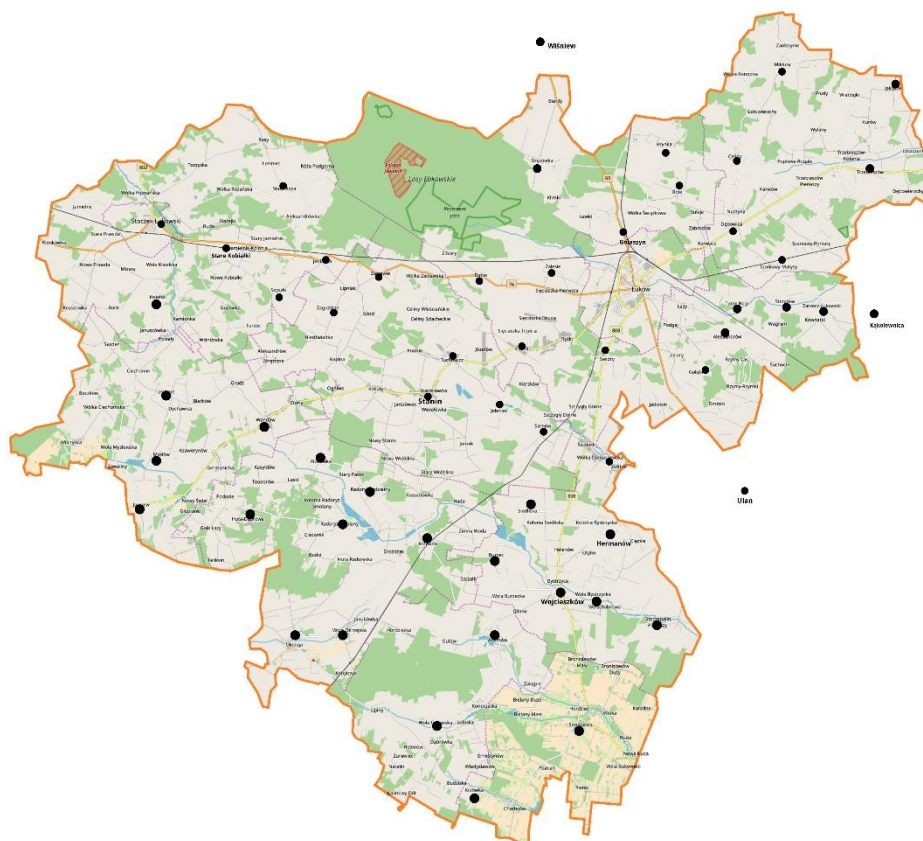
Głównym przedmiotem działalności Spółki jest: transport lądowy pasażerski, w tym miejski i podmiejski. PKS Łuków realizuje również usługi w ramach przewozów okazjonalnych, w szczególności przewozy turystyczne krajowe i zagraniczne oraz inne o charakterze zamkniętym (przewozy pracownicze).

W dniu 30.12.2024 r. Przedsiębiorstwo podpisało umowę z Powiatem Łukowskim dotyczącą przekazywania dopłat do powiatowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Umową objętych jest 34 linie komunikacyjne – szacunkowa wartość przychodów w roku 2025 wyniesie 4 260 285,68 zł., z czego dofinansowanie Wojewody kwota 3.759 156,60 i wkład Powiatu Łukowskiego z kwotą 501 129,08 zł,

W 30.12.2024 r. Spółka podpisała umowę z Miastem Łuków na świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na terenie miasta Łuków w transporcie drogowym.

Umową objętych jest 4 linie komunikacyjne – szacunkowa wartość przychodów w roku 2025 wyniesie ponad 1. 033 tys. zł.

Spółka realizuje przewozy szkolne we wszystkich gminach Powiatu Łukowskiego oraz gmin Wiśniew, Ulan oraz Kąkolewnica.



Mapa nr 1: Wykaz szkół współpracujących w zakresie przewozów szkolnych.

- **Gmina Trzebieiszów** - Szkoły Podstawowe: w Mikłusach, w Trzebieiszowie Drugim, w Dębownicy, w Szaniawach Matysach, w Celinach oraz w Jakuszach.
- **Gmina Łuków** - Szkoły Podstawowe i Zespoły Szkół: w Aleksandrowie, w Czerśli, w Dąbiu, w Gołaszynie, w Gołąbkach, w Gręzówce, w Krynce, w Rolach, w Strzyżewie, w Świdrach, w Zalesiu, w Zarzeczcu Łukowskim oraz w Turzych Rogach.
- **Gmina Stanin** - Szkoły Podstawowe i Zespoły Szkół: w Staninie, w Tuchowiczu, w Sarnowie, w Zastawiu, w Zagoździu oraz w Jeleńcu.
- **Gminy Stoczek Łukowski** - Szkoły Podstawowe i Zespoły Szkół: w Starych Kobiątkach, w Szyszkach, w Kisielsku, w Starej Prawdzie, w Jedlance oraz w Starej Róży.
- **Gmina Wola Mysłowska** - Szkoły Podstawowe: w Jarczewie, w Lisikierzu, w Mysłowie oraz w Wandowie.
- **Gmina Krzywda** - Szkoły Podstawowe i Zespoły Szkół: w Woli Okrzejskiej, w Krzywdzie, w Radoryżu Kościelnym, w Fiukówce, w Hucie Dąbrowie, w Okrzei oraz w Radoryżu Smolanym.
- **Gmina Wojcieszków** - Szkoły Podstawowe: Zespół Szkół w Wojcieszkowie.

- **Gmina Serokomla** - Szkoły Podstawowe i Zespoły Szkół: w Serokomli oraz w Krzówce.
- **Gmina Adamów** - Szkoły Podstawowe: w Adamowie oraz w Woli Gułowskiej.
- **Poza Powiatem Łukowskim:** Ulan, Wiśniew oraz Kąkolewnica.

Poza dowozami do szkół podstawowych, PKS Łuków realizuje przewozy uczniów do szkół ponadpodstawowych znajdujących się w Łukowie, Radoryżu Smolanym, Adamowie oraz Stoczku Łukowskim. Tu również dostosowano komunikację po potrzeb uczniów oraz organizacji zajęć szkół średnich.

W roku 2024 Spółka przewiozła 2 487 157 pasażerów, w tym 1 456 520 uczniów szkół, co daje średnią miesięczną 207 263. *(dane nie uwzględniają przewozów darmową komunikacją miejską).*

Tabela nr 1. Linie regularnej komunikacji autobusowej w roku 2024. (wykonywane każdego dnia, z mniejszym natężeniem w soboty, niedziele i święta oraz w okresie wakacyjnym)

Wyszczególnienie	Linie krajowe		
	ogółem	podmiejskie	regionalne
Liczba linii	158	148	10
Długość linii w km	7 000	4 992	2 866

Tabela nr 2. Linie komunikacji użyteczności publicznej wg umowy z Powiatem Łukowskim tzw. Fundusz Autobusowy z dopłatą od Wojewody i 10% wkładem Powiatu Łukowskiego).

Wyszczególnienie	
Liczba linii	34
Długość linii w km	1 295
Wozokilometry wykonane w 2024 roku w km	1 037 858,9

W roku 2024 r. funkcjonowały 34 linie z 164 kursami dziennymi, a od 01.01.2025 r. linii jest 34 linii jest 196 kursów.

Tabela nr 3. Zestawienie przewozów pasażerskich w latach 2021 – 2024

	2021	2022	% wzrostu 2022/ 2021	2023	% wzrostu 2023/ 2022	2024	% wzrostu 2024/ 2023
Przewóz pasażerów ogółem	1 456 031	2 245 361	+54,21	2 503 967	+11,52	2 487 157	−0,67
Przebieg ogółem w km	2 670 869	3 158 125	+18,24	3 332 364	+5,52	3 421 150	+2,66

Komunikacja miejska

W komunikacji miejskiej obsługiwano dwie linie przez cały rok oraz jedną linię sezonowo (w wakacje i weekendy wrześniowe) nad zalew Zimna Woda. Od września uruchomiono trzecią linię na ul. Zapowiednik. Tym samym długość linii wyniosła 39,5 km. Łącznie wykonano ponad 102 tys. wozokilometrów. Z uwagi na bezpłatne przejazdy pasażerów w tej komunikacji brak danych odnośnie przewiezionych pasażerów.

Tabela nr 4. Komunikacja miejska w roku 2024.

Wyszczególnienie	
Liczba linii	4
Długość linii w km	39,5
Wozokilometry wykonane	102 067

Dane te jednoznacznie podkreślają społeczne znaczenie przewoźnika powiatowego.

2.5. Wykluczenie komunikacyjne.

Powiat Łukowski odmiennie niż inne regiony w Polsce nie doświadcza zjawiska tzw. wykluczenia komunikacyjnego. Szacuje, że w Polsce blisko 15 mln osób jest wykluczona transportowo. Są to dane z UNICEF z września 2023. Ile w tej grupie jest dzieci? Jak dotąd nikt tego nie sprawdził, a to właśnie dzieci są jedną z grup najmocniej narażonych na negatywne skutki tego zjawiska. W przypadku dzieci, a szczególnie młodzieży, szeroko rozumiany transport i dostęp do niego to jeden z kluczowych elementów kształtujących ich funkcjonowanie społeczne. Począwszy od możliwości edukacyjnych, poprzez dostęp do kultury, oferty sportowej i rekreacyjnej, a skończywszy na kształtowaniu relacji społecznych i uczestnictwie w życiu publicznym. UNICEF wskazuje, że brak dostępu do transportu ogranicza możliwość udziału w zajęciach pozalekcyjnych (wyrównawczych, ale i rozwijających zainteresowania). Uczniowie uzależniają wybór szkół średnich od możliwości dojazdu, a nie od swoich zdolności i zainteresowań. Trudności z dojazdem osłabiają więzy z rówieśnikami i wpływają na dobrostan psychiczny dzieci i młodzieży.

Brak połączenia transportowego ma wpływ na możliwość wyboru szkoły (najczęściej na poziomie ponadpodstawowym) zgodnie z indywidualnymi kompetencjami i zainteresowaniami, ale i na funkcjonowanie samych placówek szkolnych. Wybór preferowanych szkół technicznych czy licealnych niejednokrotnie oznacza konieczność dojazdu do tych placówek. Brak odpowiedniego połączenia powoduje, że część uczniów jest zmuszona korzystać z oferty edukacyjnej dostosowując ją do możliwości dojazdu, a nie swoich możliwości i oczekiwań edukacyjnych. Problemem wykluczenia komunikacyjnego zajął się także Rzecznik Praw Obywatelskich. RPO zwrócił uwagę, że wykluczenie transportowe jest faktyczną przeszkodą w realizacji konstytucyjnych praw i wolności obywatelskich, takich jak:

- wolność poruszania się (art. 52 ust. 1 Konstytucji),
- prawo do ochrony zdrowia (art. 68 ust. 1 Konstytucji),

- prawo osób z niepełnosprawnościami do pomocy ze strony władz publicznych w komunikacji społecznej (art. 69 Konstytucji),
- prawo do nauki (art. 70 ust. 1 Konstytucji),
- a bez dostępnego transportu nie można korzystać z usług publicznych gwarantujących godny poziom życia (art. 30 Konstytucji).

W ocenie RPO żadne z wprowadzonych dotąd rozwiązań prawnych nie gwarantuje ochrony tych praw konstytucyjnych

Realizując przewozy szkolne w otwartych przewozach użyteczności publicznych stworzono taką sieć połączeń, która gwarantuje docieranie autobusów do wszystkich miejscowości Powiatu Łukowskiego.

3. Dane ekonomiczne

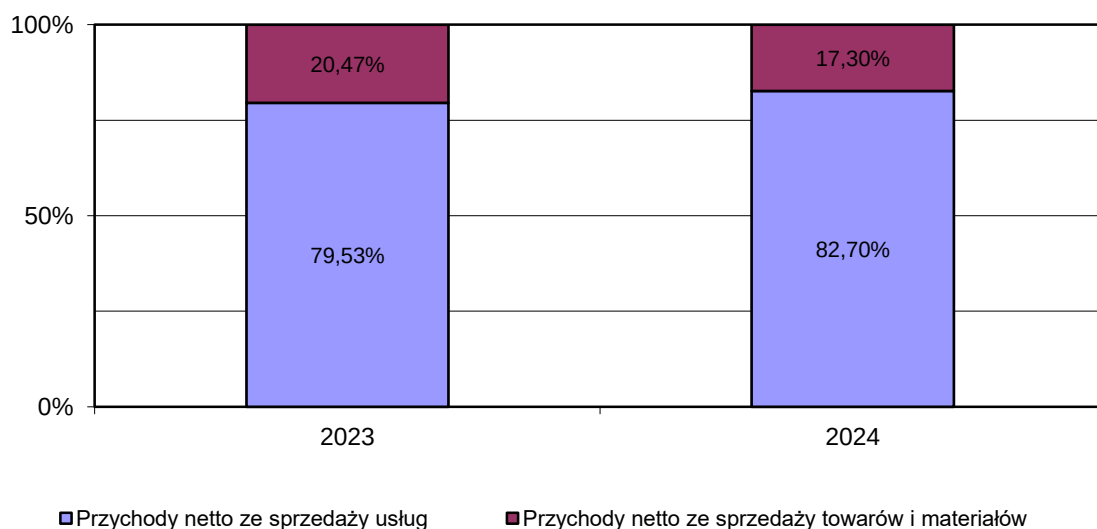
3.1. Analiza ekonomiczna funkcjonowania Spółki PKS.

W roku 2024, podobnie jak w latach ubiegłych podstawowym źródłem przychodów PKS były przychody ze sprzedaży usług, materiałów i towarów. Przychody netto Spółki ze tego tytułu, na koniec analizowanego roku kształtowały się na poziomie 20 248 tys. zł, co oznacza minimalny wzrost o 0,38 % w stosunku do roku 2023. Największe przychody Przedsiębiorstwo osiągnęło na przewozach pasażerskich, z racji tego że jest to podstawowa działalność Spółki. Na tej działalności jednostka zanotowała wzrost przychodów o ponad 4,71 % w stosunku do roku ubiegłego. Jest to efekt bardzo dobrej współpracy Spółki z lokalnymi jednostkami samorządu terytorialnego w zakresie tworzenia siatki połączeń komunikacyjnych i dostosowaniem jej do potrzeb lokalnej społeczności, unowocześniania taboru pojazdów oraz działań marketingowych w obszarze przewozów okazjonalnych (turyistycznych).

Kolejnym, co do wielkości obszarem przychodów, jest sprzedaż paliw. Tutaj Spółka zanotowała spadek przychodów w stosunku do roku ubiegłego o ponad 15,38 % - co jest efektem spadku cen sprzedaży paliw na rynku krajowym oraz mniejszej ilości sprzedanego paliwa (o 117 tys. litrów) w stosunku do roku ubiegłego. Należy jednak zaznaczyć, że marża na sprzedaży paliwa w roku 2024 wzrosła o 75 % w stosunku do roku ubiegłego i wyniosła prawie 319 tys. zł.

W 2024 r. struktura przychodów ze sprzedaży – jak widać na Wykresie.1 – utrzymuje tendencje zmian z roku 2023. Udział przychodów ze sprzedaży usług w przychodach ze sprzedaży ogółem wzrósł o 2 % i stanowi ponad 82 % przychodów ze sprzedaży.

Wykres 1. Struktura przychodów netto ze sprzedaży.



W 2024 r. koszty rodzajowe zwiększyły się o ponad 8 % - co w efekcie spowodowało, iż koszty działalności operacyjnej PKS w Łukowie S.A. – w porównaniu do roku 2023 wzrosły o 3,6 %. Ich wartość na koniec 2024 r. wyniosła ponad 23.822 000 zł.

Jak pokazuje *Tabela nr 5* największy wzrost kosztów (w ujęciu procentowym), w stosunku do roku ubiegłego (17,75 %) dotyczy ubezpieczeń społecznych i innych świadczeń na rzecz pracowników.

Tabela nr 5. Struktura kosztów działalności operacyjnej (w zł).

Koszty	2023	2024	Dynamika (%)
Amortyzacja	1 518 690,03	1 604 513,40	5,65
Zużycie materiałów i energii	4 675 029,49	4 463 098,36	- 4,53
W tym paliwo	3 525 176,94	3 350 950,11	- 4,94
Usługi obce	635 916,39	589 358,54	- 7,32
Podatki i opłaty	301 594,35	305 943,48	1,44
Wynagrodzenia	9 318 128,28	10 678 654,36	14,60
Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia	2 149 782,88	2 531 348,45	17,75
Pozostałe koszty rodzajowe	451 680,39	485 113,17	7,40
Koszty rodzajowe razem	19 050 821,81	20 658 029,76	8,44
Koszty działalności operacyjnej	22 988 872,28	23 822 969,50	3,63

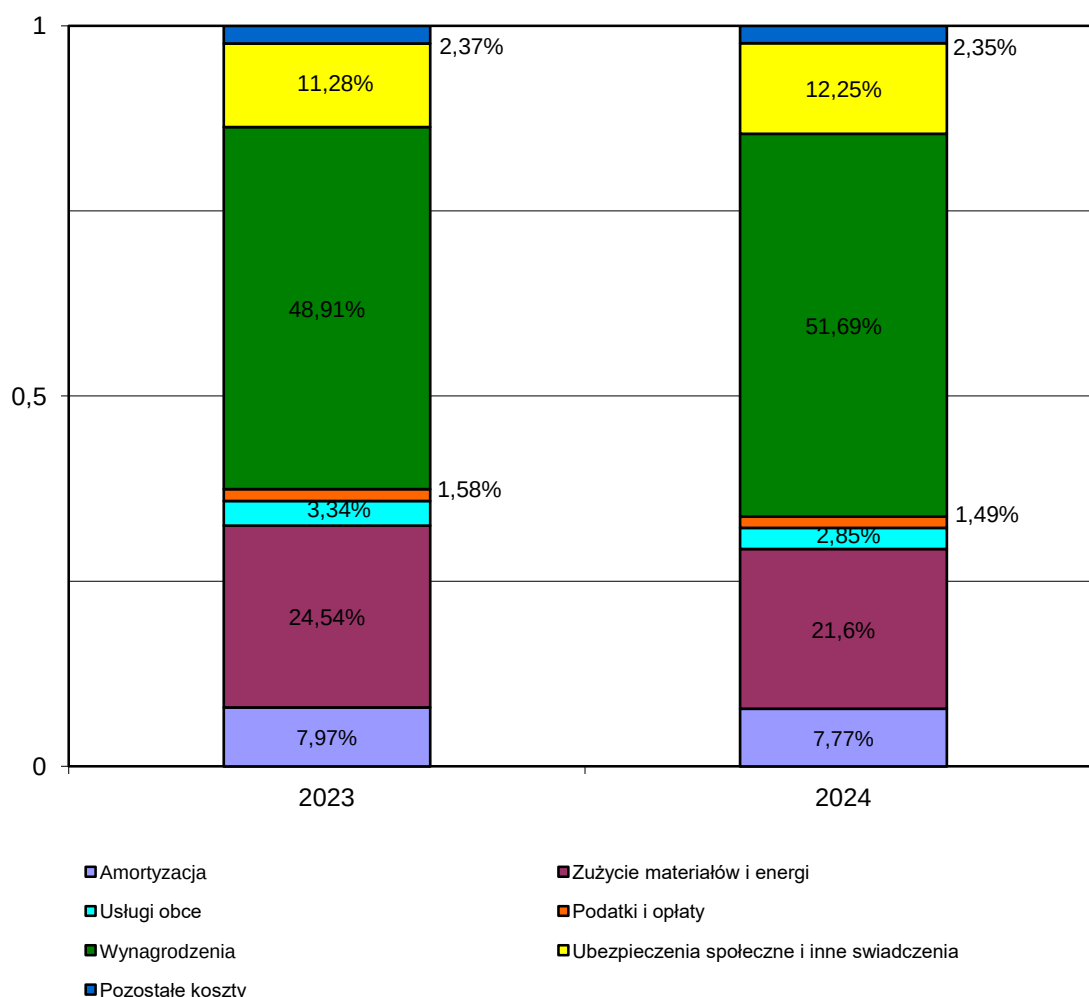
Następny, co do wielkości (14,6 %) procentowy wzrost kosztów dotyczy wynagrodzeń. W obu przypadkach jest to spowodowane głównie przez czynniki zewnętrzne a mianowicie przez wzrost o 19 % minimalnego wynagrodzenia. Poza tym wzrost kosztów w stosunku do roku ubiegłego nastąpił także w obszarze pozostałych kosztów rodzajowych (7,40 %), co jest wynikiem zwiększenia cen ubezpieczeń komunikacyjnych oraz amortyzacji (5,65 %).

Natomiast spadek kosztów dotyczy kosztów usług obcych (7,32 %) – jest to efektem systematycznego odnawiania taboru autobusowego (nowsze autobusy są mniej awaryjne) oraz kosztów zużycia materiałów i energii (4,53 %), co jest efektem spadku cen zakupu paliwa na rynku krajowym, ponieważ w roku 2024 autobusy Spółki przejechały 57 tys. km więcej niż w roku 2023 a zużycie paliwa wzrosło o ponad 5 tys. litrów.

Zaznaczyć należy jednak, iż mimo niekorzystnych czynników zewnętrznych, o których mowa wyżej, Zarząd Spółki w roku 2024 wdrażał działania mające na celu racjonalizację ponoszonych kosztów, przy jednoczesnym zachowaniu dotychczasowego poziomu osiąganych przychodów.

W strukturze kosztów rodzajowych, przedstawionej na Wykresie.2 największą pozycją są koszty wynagrodzeń.

Wykres 2. Struktura kosztów rodzajowych.



Stanowią one 51,69 % kosztów rodzajowych ogółem – w porównaniu do roku ubiegłego ich udział wzrósł o 2,78 %. Następną znaczącą pozycją kosztów rodzajowych są koszty zużycia materiałów i energii. Stanowią one 21,60 % ogółem kosztów rodzajowych i w stosunku do roku 2023 ich udział zmniejszył się o 2,94 %. Jest to największa zmiana w strukturze kosztów rodzajowych.

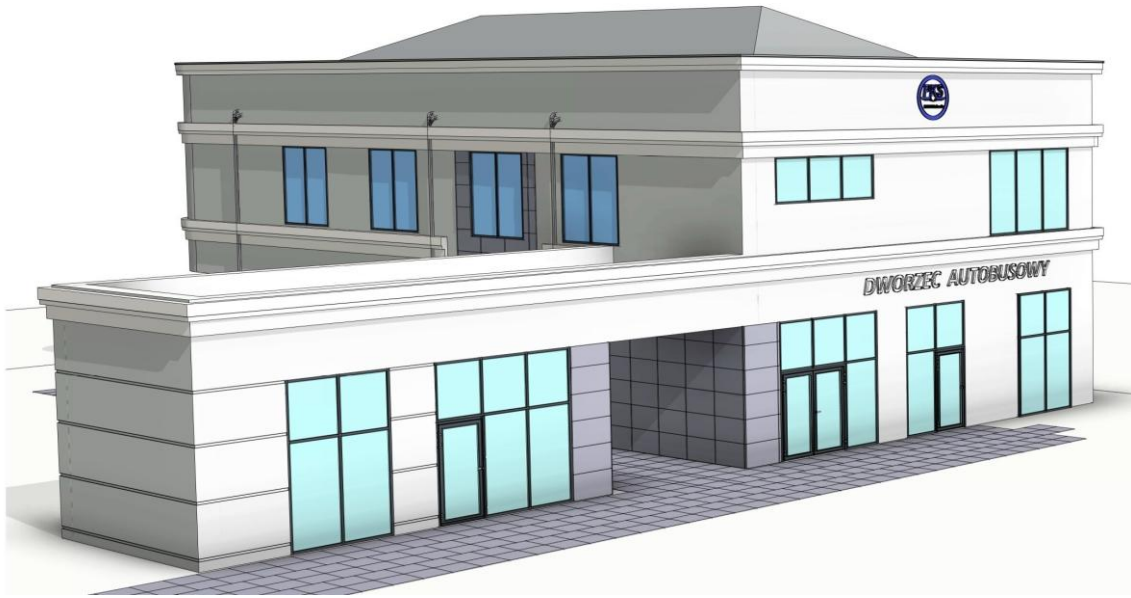
3.2. Wyniki finansowy za rok 2024.

Spółka na koniec 2024 r. wypracowała zysk netto w wysokości 288 010,58 zł.

4. Dworzec autobusowy oraz inne inwestycje w ramach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego w Łukowie.

W ramach programu inwestycyjnego „Miejski Obszar Funkcjonalny” zbudowany zostanie nowy budynek dworca, modernizacji poddany zostanie plac manewrowy, uruchomione zostaną inwestycje w zakresie odnawialnych źródeł energii (w tym zakupy autobusów zeroemisyjnych).





Przedstawiam się planowany zakres inwestycyjny wraz harmonogram prac inwestycyjnych.

Tabela nr 6. Wydatki kwalifikowane

Lp.	Kategoria kosztów	Nazwa kosztu	Nazwa zadania	Zgodnie z podpisanymi umowami z wykonawcami		Aktualna wartość kategorii w ramach Projektu	
				kwota netto PLN	kwota brutto PLN	kwota netto PLN	kwota brutto PLN
1.	Roboty budowlane	Stałe wyposażenie dworca	Stałe wyposażenie dworca	0,00	0,00	120 000,00	147 600,00
2.	Roboty budowlane	Budowa budynków dworca	Budowa budynków dworca	0,00	0,00	4 838 884,92	5 951 828,45
3.	Roboty budowlane	Budowa infrastruktury towarzyszącej	Budowa infrastruktury towarzyszącej	0,00	0,00	2 788 146,81	3 429 420,58
4.	Środki trwałe/dostawy	Zakup autobusu elektrycznego	Zakup autobusu elektrycznego	0,00	0,00	2 000 000,00	2 460 000,00
5.	Roboty budowlane	Montaż i zasilanie ładowarek elektrycznych	Montaż i zasilanie ładowarek elektrycznych	0,00	0,00	365 261,65	449 271,83
6.	Nadzór/ zarządzanie inwestycją	Inspektor nadzoru inwestorskiego	Inspektor nadzoru inwestorskiego	0,00	0,00	130 000,00	159 900,00
7.	Koszty pośrednie	Koszty pośrednie	Koszty pośrednie	0,00	0,00	102 400,00	125 952,00
Razem kwalifikowane				0,00	0,00	10 344 693,38	12 723 972,86

Tabela nr 7. Wydatki niekwalifikowane - VAT

Lp.	Kategoria kosztów	Nazwa kosztu	Nazwa zadania	Zgodnie z podpisanymi umowami z wykonawcami		Aktualna wartość kategorii w ramach Projektu	
				kwota netto PLN	kwota brutto PLN	kwota netto PLN	kwota brutto PLN
1.	Roboty budowlane	Stałe wyposażenie dworca	Stałe wyposażenie dworca	0,00	0,00	0,00	27 600,00
2.	Roboty budowlane	Budowa budynków dworca	Budowa budynków dworca	0,00	0,00	0,00	1 112 943,53
3.	Roboty budowlane	Budowa infrastruktury towarzyszącej	Budowa infrastruktury towarzyszącej	0,00	0,00	0,00	641 273,77
4.	Środki trwałe/dostawy	Zakup autobusu elektrycznego	Zakup autobusu elektrycznego	0,00	0,00	0,00	460 000,00
5.	Środki trwałe/dostawy	Montaż i zasilanie ładowarek elektrycznych	Montaż i zasilanie ładowarek elektrycznych	0,00	0,00	0,00	84 010,18
6.	Nadzór/zarządzanie inwestycją	Inspektor nadzoru inwestorskiego	Inspektor nadzoru inwestorskiego	0,00	0,00	0,00	29 900,00
7.	Koszty pośrednie	Koszty pośrednie	Koszty pośrednie	0,00	0,00	0,00	23 552,00
Razem niekwalifikowane				0,00	0,00	0,00	2 379 279,48

Tabela nr 8. Panowany harmonogram prac inwestycyjnych

Zadanie	Rozpoczęcie realizacji (dd.mm.rok)	Zakończenie realizacji (dd.mm.rok)
Wyposażenie dworca	01.01.2027r.	30-06-2027r.
Budowa budynków dworca	01-01-2026r.	30-06-2027r.
Budowa infrastruktury towarzyszącej (plac manewrowo - przesiadkowy)	01-01-2026r.	30-09-2027r.
Zakup autobusu	01-01-2026r.	30-04-2027r.
Montaż i zasilanie ładowarek	01-04-2027r.	30-09-2027r.
Inspektor nadzoru inwestorskiego	01-01-2026r.	30-11-2027r.
Koszty pośrednie	01-01-2026r.	30-11-2027r.

5. Plan inwestycyjny w roku 2025.

Inwestycje w ramach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego są kluczowymi zamierzeniami Przedsiębiorstwa. W roku 2025, tak jak roku 2024 dominują prace dokumentacyjne, projektowe i uzgodnieniowe - a więc ogół tych działań, które mają przygotować podstawy pod właściwe prace budowlane.

Obok tego procesu, Spółka realizuje tak jak każdego roku - plan rzeczowny, który na rok 2025, skupia się głównie na inwestycjach w wymianę taboru autobusowego.

Tabela 9. Plan zadań inwestycyjnych na rok 2025 r.

l.p	Nazwa zadania	Źródło finansowania	Termin realizacji
1.	Pozyskanie ilości 10-15 autobusów (używanych)	Środki własne	I-IV kwartał
2.	Zakup wózka widłowego, podnośnika stacjonarnego, urządzeń do wymiany ogumienia	Środki zewnętrzne z wkładem własnym	III kwartał
3.	Pozyskanie autobusu turystycznego do 55 pasażerów	Środki własne Finansowanie leasing operacyjny	II kwartał

Spółka zamierza przeznaczyć na działania inne niż MOF, kwotę 3.000 000 zł.

6. Podsumowanie

PKS w Łukowie S.A. konsekwentnie realizuje zadania w zakresie przewozów użyteczności publicznej jako komunalna spółka akcyjna. Wykonywanie działalności gospodarczej w takiej postaci prawnej nie jest łatwe. Z jednej strony jest to spółka prawa handlowego, z drugiej natomiast strony działalność opiera się na korzystaniu z mienia komunalnego i nie jest nastawiona na zysk, a na zaspokajanie zbiorowych potrzeb społeczności na maksymalnie najlepszym poziomie.

Wiąże się to niestety z koniecznością rozstrzygnięcia dylematu: zysk spółki komunalnej, czy jakość życia mieszkańców i przedsiębiorców? Przedsiębiorstwo PKS w Łukowie S.A. w ocenie Zarządu Spółki znajduje złoty środek. Z jednej strony, przedsiębiorstwo osiąga każdego roku zysk netto. W 2024 roku zysk ten wyniósł prawie 300 tysięcy złotych, a w czwartym kwartale 2024 roku osiągnął kwotę 220 tysięcy złotych. Dzięki temu umacniany jest kapitał zapasowy Spółki, który na koniec roku wyniósł 2.622.737,21 złotych i stanowi zabezpieczenie dla dalszej działalności. Z uzyskanych środków modernizowany jest tabor autobusowy, a także realizowane są inne inwestycje, które podnoszą poziom świadczonych usług. Z drugiej strony Ziemia Łukowska, Nasz mini region, obejmujący nie tylko Powiat Łukowski, nie jest objęty wykluczeniem komunikacyjnym. Autobusy PKS Łuków docierają nawet do najmniejszych miejscowości, co zapewnia mieszkańcom dogodny dostęp do różnych części regionu. Uczniowie szkół podstawowych są dowożeni do placówek edukacyjnych, a wybór szkoły nie jest ograniczony przez dostępność połączeń komunikacyjnych.

Spółka PKS w Łukowie S.A. jest znaczącym zakładem pracy w regionie, zatrudniającym obecnie ponad 160 pracowników. Jej działalność nie tylko wspiera lokalną gospodarkę, ale także zapewnia stabilność zatrudnienia dla wielu rodzin w regionie.

PREZES ZARZĄDU
DYREKTOR
Tomasz Madon