

Załącznik do Uchwały Nr 33/IV/11 Rady Powiatu w Kutnie z dnia 19.01.2011 r. w sprawie zatwierdzenia „Planu Rozwoju Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Kutnie Sp. z o.o. na lata 2011 – 2015 w kontekście polityki transportowej Powiatu Kutnowskiego”

PLAN ROZWOJU

Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Kutnie sp. z o. o. na lata 2011 – 2015 w kontekście polityki transportowej powiatu kutnowskiego

1. Informacje ogólne

Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Kutnie sp. z o. o. powstało w wyniku komercjalizacji przedsiębiorstwa państwowego o nazwie „Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej w Kutnie” na podstawie aktu notarialnego repertorium A nr 20293/2008 z dnia 11.07.2008 Kancelarii Notarialnej Paweł Błaszczak i Robert Błaszczak w Warszawie.

Spółka rozpoczęła działalność z dniem 1.01.2009r. z chwilą wpisania do Krajowego Rejestru Sądowego. Kapitał Zakładowy Spółki wynosi 1.700.000zł. Z dniem 24 czerwca 2010r. na mocy umowy przeniesienia praw udziału – 100% udziałów objął Powiat Kutnowski.

Przedmiotem działalności Spółki jest:

- transport lądowy pasażerski ;
- konserwacja i naprawa pojazdów samochodowych ;
- sprzedaż części i akcesoriów do pojazdów samochodowych ;
- działalność usługowa wspomagająca transport lądowy : diagnostyka pojazdów;
- sprzedaż paliw i produktów pochodnych ;
- wynajem nieruchomości własnych ;
- pośrednictwo w sprzedaży miejsca na cele reklamowe.

Podstawowa działalność Spółki to :

- transport pasażerski – 68% przychodów ;
- hurtowy handel paliwami – 20,6% przychodów ;
- usługi Okręgowej Stacji Diagnostycznej – 4,9% ;
- sprzedaż detaliczna sklepu motoryzacyjnego – 5,1% .

Struktura przychodów oparta jest o wyniki roku 2009.

Trwałe tendencje w działalności to :

- malejący udział przychodów z przewozów (coraz mniejsza liczba pasażerów);
- trwale rosnące koszty paliwa (w roku 2010 ok. 17%);
- nierentowność transportu pasażerskiego (pasażerskiego skali całej Polski dla firm PKS za III kwartały 2010 r. wyniosła -11%);
- rosnącą konkurencją przewoźników prywatnych na liniach które przynosiły rentowność przewozu.

2. Sytuacja całego sektora, w którym działa Spółka jest trudna dlatego też należy dokonać analizy SWOT, która wskaże na kierunki działań Spółki na lata 2011 – 2015.

ANALIZA SWOT

Mocne strony: -znacząca pozycja na lokalnym rynku przewozowym, -znaczný potencjał przewozowy, -doświadczone kadra pracowników, -elastyczna polityka cenowa, -dobra lokalizacja Spółki (atrakcyjne miejsce), -wiarygodność Spółki, -rozpoznawalność marki, -szeroka gama usług związanych z motoryzacją, -dobra pozycja w przewozach okazjonalnych.	Słabe strony: -zamortyzowany tabor samochodowy, -brak środków finansowych na modernizację taboru, -niska rentowność przewozów pasażerskich, a wręcz ich nierentowność, - przestarzały majątek trwały (budynki, budowle), -brak wysoko kwalifikowanej kadry, głównie inżynierskiej.
Szanse: -koncentracja lokalnego transportu publicznego, -ustawa o transporcie publicznym, -wzrost poziomu inwestycji, głównie taborowej, -rozszerzenie świadczonych usług, -wdrażanie nowoczesnych systemów komputerowych, -likwidacja nierentownych kursów, -polepszenie działań marketingowych	Zagrożenia: - systematyczny spadek liczby pasażerów, -brak polityki transportowej państwa popierającej transport publiczny, -zwiększający się poziom motoryzacji indywidualnej, -brak stabilizacji cen, głównie materiałów pędnych, -rozwijająca się konkurencja przewoźników prywatnych, często nieuczciwa -prognoza demograficzna szczególnie w grupie młodzieży szkolnej, -sezonowość przewozów

3. Otoczenie marketingowe Spółki

PKS w Kutnie sp. z o. o. jest przedsiębiorstwem zlokalizowanym w centralnym punkcie naszego kraju, świadczącym usługi w zakresie rozkładowych, umownych i turystycznych przewozów osób (działalność podstawowa) oraz naprawy obcego taboru samochodowego i dzierżaw (działalność pomocnicza), które tworzą przychody ze sprzedaży produktów. Obok działalności przewozowej przedsiębiorstwo prowadzi działalność handlową (sprzedaż paliw płynnych i części zamiennych).

Segmenty rynku, w jakich działa Spółka charakteryzują się dużą konkurencyjnością. Występują firmy małe, nastawione na szybki obrót i szybki zysk, oferując gorsze jakościowo i sortymentowo usługi. Niesie to konieczność dynamicznego dostosowania się przez Spółkę do wymagań klientów i oferowania jakości usług, które pozwolą na utrzymanie się na rynku.

Szacuje się, że udział PKS w rynku lokalnym przewozów wynosi ok. 40%. Udział ten nie będzie rósł ze względu na działalność MZK i pojawienie się nowych prywatnych przewoźników.

4. Cele strategiczne Spółki na lata 2011 – 2015

Do roku 2015 Spółka winna się skoncentrować na następujących celach :

4.1 Odtworzenie taboru autobusowego

Tabor eksploatowany w Spółce jest mocno zamortyzowany. Należy wszystkie możliwe środki finansowe przeznaczyć na zakupy taboru dostosowany do potrzeb rynku. Autobusy te winny cechować się następującymi parametrami :

- paliwooszczędność ze względu na rosnące ceny paliw ;
- mniejsza pojemność , przewiduje się większy udział „busów” w strukturze taboru;
- autobusy turystyczne o większym standardzie dla potrzeb wynajmów turystycznych (m.in. wyposażone w klimatyzację).

4.2 Optymalizacja podstawowej działalności Spółki tzn. przewozów pasażerskich, która winna polegać na :

- bieżącej analizie rentowności przewozów na poszczególnych liniach;
- stopniowym eliminowaniu kursów nierentownych;
- współfinansowaniu przez samorządy linii nierentownych a niezbędnych ze względów społecznych;

- powiększaniu przewozów okazjonalnych (wykorzystując zwolniony potencjał przewozowy z likwidowanych linii nierentownych);
- większe zaangażowanie w przewozy szkolne wobec coraz większych problemów z taboru typu „gimbus”;
- ciągłe optymalizowanie rozkładu jazdy do zmieniających się potrzeb przewozowych.

4.3 Restrukturyzacja majątkowa :

- zbycie lub likwidacja zbędnego majątku trwałego;
- w przypadku braku innych rozwiązań należy rozpatrzyć sprzedaż prawa wieczystego części gruntów zajezdni;
- zaangażowanie Spółki w projekt Prezydenta Miasta budowy węzła komunikacyjnego w okolicach dworca PKP.

4.4 Ograniczanie kosztów zależnych od Spółki :

- optymalizacja zatrudnienia poprzez odejścia naturalne i przekwalifikowanie pracowników głównie do zawodu kierowcy;
- ograniczanie kosztów zużycia paliwa poprzez zastosowanie tańszych paliw (biopaliwa) oraz taboru charakteryzującego się mniejszym zużyciem;
- zakupy „busów” wobec ciągle zmniejszającej się ilości pasażerów.

4.5 Integracja transportu lokalnego.

Na rynku lokalnym działają dwie firmy: PKS i Komunikacja Miejska.

Należy rozważyć ich integrację co radykalnie poprawiłoby możliwości obu tych firm. Wymaga to działania samorządów i stąd nie omawia się szerzej tego tematu.

4.6 Inne działania takie jak :

- rozwój usług motoryzacyjnych, co wymagać będzie modernizacji Stacji Obsługi;
- instalacja zintegrowanych systemów informatycznych pozwalających na zmniejszenie zatrudnienia;
- modernizacja budynków głównie w zakresie termoizolacji.

5. Działania operacyjne Spółki na lata 2011 – 2015

Działania operacyjne	Termin realizacji
Eliminacja autobusów najstarszych i o wysokich kosztach eksploatacji	na bieżąco
Zakup autobusów o mniejszej pojemności do 20 osób (busów)	na bieżąco
Zakup autobusów o zwiększonym standardzie dla potrzeb wynajmów turystycznych	na bieżąco

Zastosowanie tańszych paliw (biopaliwa)	2011
Ograniczenie kursów o wysokiej nierentowności	na bieżąco
Współudział w finansowaniu przez Samorządy kursów nierentownych, a społecznie niezbędnych	na bieżąco
Zwiększenie przewozów szkolnych we współpracy z Samorządami	na bieżąco
Zwiększenie udziału przewozów okazjonalnych, głównie w segmencie wynajmów turystycznych	na bieżąco
Zbycie zbędnego majątku trwałego	2011 – 2015
Optymalizacja wielkości zatrudnia	ciągły
Integracja publicznego transportu lokalnego	2012 – 2014
Instalacja zintegrowanych systemów informatycznych	2012
Modernizacja budynków w kierunku termoizolacji	2012
Nowe usługi motoryzacyjne związane z działalnością Okręgowej Stacji Kontroli Pojazdów	2011

6. Podsumowanie

W najbliższym czasie wejdzie w życie na podstawie Rozporządzenia Unijnego WE 1730/2007 nowa ustawa o publicznym transporcie zbiorowym. Zmieni ona w sposób zasadniczy zasady funkcjonowania transportu publicznego. Kreowanie usług przewozowych przejmą Samorządy poszczególnych szczebli, głównie Starostwa. Staną się one organizatorami przewozów publicznych, oraz będą tworzyły plany transportowe. Dlatego jednym z podstawowych zadań Spółki będzie jej przygotowanie do realizacji tych planów, które będą opracowywane z dużym wyprzedzeniem.

Ustawa ta przewiduje finansowanie tych usług przez Samorządy – wzorem komunikacji miejskiej. Niezależnie od tego funkcjonować będą kursy komercyjne.

Dlatego też celowym jest, bez szkody dla lokalnej społeczności, stopniowe współfinansowaniu komunikacji nierentownej.

Tylko taki model pozwoli na przetrwanie dotychczasowych przedsiębiorstw komunikacyjnych.

Oczywiście niezależnie od tej formuły, niezbędne są działania operacyjne, które zawarte są w niniejszym opracowaniu.

Opracowanie świadomie nie zawiera sytuacji finansowej Spółki na lata 2011 – 2015. Przewidywanie przychodów i kosztów nawet w perspektywie 1-go roku jest trudne wobec ciągle zmieniających się kosztów, w tym głównie paliw a także trudno przewidywalny jest spadek liczby pasażerów.

Pokrycie tych ubytków wzrostem ceny jest trudne, gdyż z komunikacji korzysta głównie uboga lokalna społeczność.

Opracowano w PKS w Kutnie sp. z o. o.

PREZES ZARZĄDU

mgr inż. Dariusz Kołodziej