



WGM.0003.0002.2026.PZ
D2026.02.00252

Kalisz, 12.02.2026 r.

Pani
Magdalena Sekura-Nowicka
Radna
Rady Miasta Kalisza

Szanowna Pani Radna,

odpowiadając na Pani interpelację w sprawie sytuacji finansowej, organizacyjnej i kadrowej w spółce Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Kaliszu sp. z o.o, przedstawiam poniższe informacje.

1. Sytuacja finansowa Spółki PKS w Kaliszu sp. z o. o.

Spółka realizuje zadania z zakresu publicznego transportu zbiorowego. Działalność spółki ma charakter regionalny i w znacznej części skoncentrowana jest na terenie powiatu kaliskiego. Realizacja zadań z zakresu transportu zbiorowego w skali całego kraju ma charakter deficytowy i nie funkcjonuje w warunkach rynkowych typowych dla przedsiębiorstw komercyjnych.

Straty spółki wynikają z obiektywnych czynników, w szczególności:

- strukturalnej nierentowności przewozów użyteczności publicznej,
- wzrostu kosztów paliw, energii i części zamiennych,
- rosnących kosztów pracy,
- konieczności utrzymywania połączeń o niskim potoku pasażerskim, realizowanych ze względów społecznych.

Sytuacja finansowa spółki jest trudna ale podlega stałemu nadzorowi rady nadzorczej, corocznym badaniom sprawozdań finansowych przez biegłego rewidenta oraz bieżącym analizom. Przedsiębiorstwo nie jest zdolne do pokrycia kosztów prowadzonej działalności z przychodów własnych, w związku czym generuje straty, co jest charakterystyczne dla tego typu firm. Pobierane opłaty za przewóz nie pokrywają całkowitych kosztów przejazdu. Wsparciem dla spółki są dopłaty do transportu publicznego.

2. Finansowanie ze środków publicznych.

Spółka prowadząc działalność użyteczności publicznej, zgodnie z ideą jej funkcjonowania, nie jest nastawiona na osiągnięcie zysku. Przewozy pasażerskie są nierentowne, zatem spółka korzystając z możliwości jakie dają przepisy, zawiera porozumienia i umowy z Powiatem Kaliskim i ościennymi gminami. Środki finansowe przekazywane do spółki mają charakter rekompensaty za realizację zadań publicznych. Wypłacane są m. in.:

- przez Miasto Kalisz – w formie dopłat do kapitału własnego, na podstawie uchwały Zgromadzenia Wspólników oraz rekompensat związanych z realizacją przewozów pasażerskich na podstawie porozumienia międzypowiatowego,
- przez Powiat Kaliski – jako organizatora transportu zbiorowego na terenie powiatu kaliskiego, na podstawie corocznej umowy na świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Zasady, wysokość i sposób rozliczeń z organizatorem publicznego transportu zbiorowego każdorazowo wynika z umów i podlega bieżącej kontroli poprzez przedkładanie szczegółowego rozliczenia kosztów i przychodów w cyklach miesięcznych. Na kwotę rekompensaty składa się z rekompensata podstawowa za wykonywanie przewozów oraz rekompensata z tytułu stosowania ulg ustawowych. Środki te nie stanowią „wsparcia uznaniowego”, lecz ekwiwalent za realizację obowiązków organizatora publicznego transportu zbiorowego. Mają charakter wyrównawczy i służą pokryciu ujemnego wyniku finansowego netto, jaki powstaje w związku z wykonywaniem usług zgodnie z umową.

W celu zagwarantowania płynności finansowej i ciągłości realizacji zadań publicznych, Miasto Kalisz co roku przekazuje dodatkowe środki do Spółki w formie dopłat do kapitału Spółki. W ostatnich trzech latach Miasto Kalisz przekazało dopłatę w kwocie:

- 2023 r. – 750 tys. zł
- 2024 r. – 1 mln zł
- 2025 r. – 1,5 mln zł

W tym samym czasie rekompensata wypłacana przez Powiat Kaliski wynosiła:

- w roku 2023 – 4,1 mln zł
- w roku 2024 – 6,1 mln zł
- w roku 2025 – 7,6 mln zł

Zarząd spółki koncentruje się m. in. na poszukiwaniu nowych źródeł przychodów i wsparcia oraz utrzymaniu stabilizacji finansowej. Dzięki zaangażowaniu zarządu i współpracy z samorządami, dopłaty ościennych samorządów do publicznego transportu sukcesywnie rosną.

3. Stan taboru i bezpieczeństwo

Spółka eksploatuje pojazdy zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. Autobusy dopuszczane do ruchu przechodzą okresowe przeglądy techniczne w OSKP oraz przeglądy okresowe zgodnie z harmonogramem. Bieżące naprawy pojazdów realizowane są sukcesywnie w ramach zdolności operacyjnych, finansowych oraz możliwości realizacji napraw w warsztatach naprawczych.

Zarządu spółki kontroluje sprawność użytkowanych autobusów. W ramach posiadanych środków finansowych w ostatnich latach prowadzony jest proces wymiany taboru poprzez: zakup, wynajem lub leasing pojazdów używanych, ale nowszych niż dotąd użytkowane. Ograniczenia w zakresie modernizacji floty wynikają z sytuacji finansowej, a nie z zaniedbań.

4. Zakup pojazdów

Realia finansowe spółki nie pozwalają na zakup nowych pojazdów, a jednocześnie potrzeby w tym zakresie są na tyle duże, że dysponując ograniczonymi możliwościami finansowymi zarząd podejmuje decyzje wymiany większej liczby wyeksploatowanych pojazdów. Zakup autobusów – w tym używanych – jest standardową praktyką w branży transportu publicznego. Każdy zakup poprzedzany jest oceną techniczną i ekonomiczną.

Aktualnie wymiana starych, wyeksploatowanych pojazdów, często mających ponad 20 lat, jest dla zarządu priorytetem. Zarzut, że zakupione pojazdy są w złej kondycji technicznej, nie znajduje potwierdzenia w stanie technicznym eksploatowanych pojazdów ani w dokumentacji spółki – spółka wymienia niemal trzydziestoletnie pojazdy (np. Autosany) na autobusy w wieku 12 – 15 lat renomowanych marek (Mercedes, Irissbus, MAN).

Od niedawna wszystkie pojazdy są wyposażone w tablice kierunkowe (wyświetlacze), a niemal połowa z nich jest pojazdami „nisko wejściowymi”, czyli bez stopni. Ponadto blisko 90 % użytkowanych pojazdów posiada klimatyzację. Powyższe potwierdza starania zarządu w zakresie wzrostu jakości świadczonych usług na trudnym rynku komunikacyjnym.

5. Samochód służbowy

Zapewnienie środka transportu do realizacji zadań służbowych jest elementem normalnego funkcjonowania przedsiębiorstwa. Spółka zakupiła w kwietniu 2025 r. samochód osobowy marki KIA Optima (rok produkcji 2019) za kwotę 70 000 zł netto, czyli 86 100 zł brutto. Podstawowa działalność spółki to realizacja powiatowych przewozów autobusowych jako operator. W ramach podpisanych umów spółka zobowiązana jest do realizacji określonych zadań. Samochód służbowy służy do realizacji tych zadań oraz do bieżącej działalności operacyjnej spółki np. aktualizacja rozkładów jazdy na przystankach autobusowych, których

ponad 500 jest rozsianych po całym powiecie kaliskim, gminach Błaszki, Chocz czy Kraszewice.

6–11. Sprawy kadrowe i wynagrodzenia

Spółka działa na trudnym rynku pracy, dotkniętym ogólnopolskim deficytem kierowców. Wysoka rotacja kadr jest zjawiskiem powszechnym w sektorze transportowym i nie stanowi specyfiki PKS w Kaliszu. Decyzje kadrowe są konsekwencją:

- bieżących potrzeb operacyjnych,
- dyspozycyjności pracowników,
- organizacji czasu pracy,
- możliwości finansowych spółki.

W spółce obowiązuje Zakładowy Układ Zbiorowy Pracy Pracowników zawarty w 11 kwietnia 2019 roku, który reguluje warunki pracy, płacy i inne świadczenia np. wypłaty premii regulaminowej. Poziom wynagrodzeń w spółce jest odpowiedni do możliwości finansowych spółki, charakteru pracy i uwzględnia również warunki na rynku pracy, choć nie zawsze może sprostać oczekiwaniom pracowników w tym względzie.

Praca kierowcy jest trudnym zawodem, niosącym duży poziom stresu wynikającym z ponoszonej odpowiedzialności za powierzony sprzęt, za zdrowie i życie pasażerów – nie wszyscy posiadają odpowiednie predyspozycje do takiej pracy. Jest to praca w systemie zmianowym, obejmującym również godziny nocne, wczesnoporanne, co nie wszystkim pracownikom odpowiada. Zarząd nie ma bezpośredniego wpływu na rotację pracowników.

Zatrudnianie nowego pracownika zawsze obarczone jest pewną niewiadomą, zarówno dla pracownika jak i pracodawcy, dlatego zawsze pierwsza umowa jest umową „próbą”, na czas określony. Umowa taka może zostać przedłużona lub nie, zarówno przez pracownika jak i pracodawcę. Należy podkreślić, że każdy przypadek nieprzedłużenia umowy jest analizowany indywidualnie. Spółka, działając w warunkach deficytu kierowców, nie jest zainteresowana rezygnacją z pracowników rzetelnie wykonujących obowiązki.

Rynek kierowców w Polsce jest w fazie kryzysu, charakteryzującego się brakiem kierowców oraz spadkami przewozów. Pomimo słabszej koniunktury, popyt na wykwalifikowanych kierowców pozostaje wysoki, a branża boryka się z rosnącymi kosztami operacyjnymi.

12. Zarzuty dotyczące mobbingu

Pracownicy w spółce podlegają kontroli wykonywanych obowiązków pod kątem oceny jakości wykonywanej pracy. Ponadto podpisane przez spółkę umowy w zakresie przewozów wymagają spełnienia określonych norm, które podlegają

z kolei ocenie przez odbiorców tych usług – obowiązkiem spółki pod groźbą kar pieniężnych jest przestrzeganie określonych w katalogu nieprawidłowości.

Czynności polegające na obserwacji realizacji przewozów przez kadre zarządzającą mieszczą się w granicach nadzoru nad prawidłowym funkcjonowaniem przedsiębiorstwa transportowego i mają na celu kontrolę jakości usług oraz bezpieczeństwa przewozów. Czynności kontrolne wykonywane są bezpośrednio, a także pośrednio poprzez monitoring GPS zamontowany w każdym pojeździe.

Kontrola wykonywania obowiązków pracowniczych jest ustawowym prawem pracodawcy i nie może być automatycznie utożsamiana z naruszeniem godności pracownika. W przypadku naruszeń dóbr osobistych, pracownik może dochodzić swoich roszczeń zgodnie z przepisami i wymagać zadośćuczynienia.

13. Nadzór właścicielski

Miasto Kalisz sprawuje nadzór właścicielski w formach przewidzianych prawem. Przez wiele lat funkcjonowania spółki nie było zgłoszeń dotyczących nieprawidłowości w zarządzaniu spółką. Pierwszy taki incydent pojawił się na koniec zeszłego roku i natychmiast został skierowany do rady nadzorczej, celem rozpoznania zastrzeżeń. Przedstawione przez zarząd wyjaśnienia zostały przyjęte przez organ nadzoru i nie stwierdzono naruszeń prawa. Niezależnie od przedstawionych przez Panią Radną zastrzeżeń, zwróćę się do rady nadzorczej spółki z prośbą o bieżący monitoring w zakresie poruszanych zagadnień.

Na przestrzeni ostatnich lat sytuacja ekonomiczno-finansowa spółki PKS w Kaliszu była przez Miasto Kalisz wielokrotnie analizowana w ramach form ratunkowych. Spółka wprowadzała wewnętrzne środki naprawcze, w tym restrukturyzacji majątku, rentowności połączeń, optymalizacji rozkładów jazdy. Jednak ze względu na charakter działalności spółki, niemożność pokrycia kosztów prowadzonej działalności przychodami, tak jak do tej pory, będzie wymagać dokapitalizowania ze strony właściciela. Również próby utworzenia związku międzygminnego zakończyły się dotychczas niepowodzeniem. Zgodnie z przepisami, do końca czerwca 2026 r. Miasto Kalisz będzie musiało podjąć decyzję dotyczącą dalszego istnienia spółki. Stąd trwają analizy dotyczące możliwości funkcjonowania i kontynuacji działalności, które stanowić będą podstawę do podjęcia decyzji.

Z poważaniem

Prezydent Miasta Kalisza

/.../

Krystian Kinastowski



Kalisz

Dopisz swoją historię

Prezydent Miasta Kalisza

WGM.0003.0002.2026.PZ

D2026.01.03213

Kalisz, 27.01.2026 r.

Pani
Magdalena Sekura-Nowicka
Radna
Rady Miasta Kalisza

Szanowna Pani Radna,

w związku ze złożoną interpelacją w sprawie sytuacji finansowej, organizacyjnej i kadrowej w spółce Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Kaliszu sp. z o.o, informuję, że wystąpiłem do Zarządu Spółki oraz podległych mi Wydziałów o wyjaśnienie podnoszonych kwestii. Po otrzymaniu kompletu informacji udzielę odpowiedzi na Pani interpelację.

Z poważaniem

w z. Prezydenta Miasta Kalisza

/.../

Grzegorz Kulawinek
Wiceprezydent Miasta Kalisza

Pan**Krystian Kinastowski****Prezydent Miasta Kalisza****INTERPELACJA****w sprawie sytuacji finansowej, organizacyjnej i kadrowej
w spółce Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Kaliszu Sp. z o.o.***Szanowny Panie Prezydencie,*

na podstawie art. 24 ust. 3 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym składam interpelację w sprawie funkcjonowania spółki PKS Kalisz Sp. z o.o., nadzorowanej przez Miasto Kalisz, w szczególności w kontekście jej sytuacji finansowej, polityki kadrowej, zarządzania majątkiem oraz warunków pracy.

W przestrzeni publicznej, a także w przekazanych mi materiałach pochodzących od obecnych i byłych pracowników spółki, pojawiają się liczne, spójne i niepokojące sygnały wskazujące na poważne problemy systemowe w PKS Kalisz, które – wobec zaangażowania środków publicznych – wymagają jednoznacznych wyjaśnień ze strony organu właścicielskiego.

W związku z powyższym proszę o udzielenie odpowiedzi na następujące pytania:

1. Skoro spółka PKS Kalisz generuje straty i wymaga stałego dofinansowania ze środków publicznych to jakie są rzeczywiste i udokumentowane przyczyny strat finansowych spółki oraz czy została przeprowadzona szczegółowa analiza kosztów, w tym kosztów zarządzania, struktury zatrudnienia, zakupów taboru oraz efektywności operacyjnej?
2. Czy prawdą jest, że PKS Kalisz finansowany jest zarówno przez Miasto Kalisz, jak i Starostwo Powiatowe w Kaliszu?

Jeśli tak, to:

- w jakiej wysokości i na jakich zasadach przekazywane są środki publiczne z obu tych źródeł,
 - na jakie cele środki te są przeznaczane i w jaki sposób rozliczane?
3. Dlaczego – pomimo otrzymywanego dofinansowania – spółka nie dysponuje wystarczającymi środkami na bieżące naprawy autobusów, podczas gdy znaczna część taboru znajduje się w złym stanie technicznym oraz występują problemy z ogrzewaniem, bezpieczeństwem i dopuszczeniem pojazdów do ruchu?
 4. Z jakiego powodu PKS Kalisz dokonuje zakupu autobusów i pojazdów w złej kondycji technicznej, co generuje dodatkowe koszty napraw, przestoje oraz obniża jakość świadczonych usług?

5. W jakim celu – przy deklarowanym braku środków finansowych – prezes spółki zdecydował się na zakup samochodu służbowego? Proszę o wskazanie zasadności tego wydatku, podanie jego kosztu i ocenę wpływu tej decyzji na sytuację finansową spółki.
6. Dlaczego spółka nie przedłuża umów o pracę doświadczonym i wyszkolonym pracownikom, którzy rzetelnie wykonują swoje obowiązki, nie nadużywają zwolnień lekarskich, nie spóźniają się i nie korzystają nadmiernie z urlopów na żądanie?
7. Z jakiego powodu PKS Kalisz zatrudnia w dużej mierze nowych kierowców bez doświadczenia, często bezpośrednio po uzyskaniu prawa jazdy kategorii D, mimo że, część kosztów ich szkolenia pokrywana jest ze środków publicznych (Urząd Pracy), a nowi pracownicy przez wiele tygodni generują wyłącznie koszty, nie przynosząc spółce dochodu?
8. Dlaczego spółka ponosi wysokie koszty wynikające z bardzo dużej rotacji pracowników, skoro znaczna część nowo zatrudnionych osób odchodzi po 30 dniach lub 3 miesiącach z powodu:
 - bardzo wczesnych godzin rozpoczynania pracy (3:00–4:00),
 - licznych nadgodzin,
 - niskich i niekonkurencyjnych stawek wynagrodzeń?
9. Na jakiej podstawie ustalane są stawki wynagrodzeń kierowców, skoro osoby wykonujące tę samą pracę otrzymują różne wynagrodzenia, ustalane indywidualnie przez prezesa spółki?
10. Z jakiego powodu jedni pracownicy otrzymują umowy na czas nieokreślony po okresie próbnym, a inni – wyłącznie umowy czasowe (np. roczne), mimo porównywalnego zakresu obowiązków i zaangażowania?
11. Dlaczego pracownikom przekazywane są informacje o planowanym przedłużeniu umowy o pracę, które następnie nie są realizowane?
12. Z jakiego powodu prezes spółki wywiera – według licznych relacji – silną presję psychiczną na pracowników, polegającą m.in. na: śledzeniu kierowców, jeżdżeniu za nimi, obserwowaniu ich pracy w sposób nieprzewidziany w Kodeksie pracy?
13. Czy Miasto Kalisz, jako podmiot sprawujący nadzór właścicielski, posiada wiedzę o tych praktykach i czy planowane są kontrole, audyty, czy też działania naprawcze w zakresie zarządzania PKS Kalisz?

Mając na uwadze skalę sygnałów, ich spójność oraz fakt finansowania PKS Kalisz ze środków publicznych, oczekuję konkretnych, rzeczowych i popartych dokumentami odpowiedzi, a także informacji o planowanych działaniach naprawczych.

Z poważaniem

/-/

Magdalena Sekura-Nowicka
Radna Miasta Kalisza