

Polskie przedsiębiorstwa publicznego transportu regionalnego i miejskiego w warunkach gospodarki rynkowej

Ariel Ciechański, Zbigniew Taylor

W ostatnich 20 latach w transporcie publicznym zachodzi wiele interesujących procesów przekształceń organizacyjno-własnościowych. Autorzy artykułu przedstawiają zmiany dotyczące przedsiębiorstw PKS i podmiotów zajmujących się transportem miejskim. Zbliżony profil działalności pozwala przypuszczać, że obydwa rodzaje przewoźników pasażerskich przechodziły podobne procesy. Przeprowadzona analiza wskazuje na pewne podobieństwa (np. w obu przypadkach występuje znacząca dominacja własności publicznej), ale też na znaczące różnice (kapitał prywatny inwestował przede wszystkim w przedsiębiorstwa PKS, a w dużo mniejszym stopniu w transport miejski).

Wprowadzenie

Publiczne przedsiębiorstwa transportowe na przestrzeni ostatnich 20 lat podlegały i nadal podlegają różnorodnym przeobrażeniom. Celem niniejszej publikacji jest przedstawienie zmian organizacyjno-własnościowych pasażerskich przedsiębiorstw PKS i transportu miejskiego, a zwłaszcza ich porównanie i znalezienie istniejących różnic i analogii. Analizie zostały poddane przedsiębiorstwa pasażerskie wywodzące się z PKS oraz przedsiębiorstwa transportu miejskiego, stanowiące własność publiczną. Są to przede wszystkim przedsiębiorstwa transportu autobusowego.

Artykuł jest podzielony na siedem części. W pierwszej przedstawia się funkcjonowanie transportu do momentu rozpoczęcia przekształceń strukturalno-własnościowych. Część drugą poświęca się przekształceniom przedsiębiorstw w jednoosobowe spółki z udziałem kapitału publicznego. Część trzecia omawia inwestycje z udziałem kapitału pracowniczego. W części czwartej przedstawia się inwestorów zagranicznych, a w części piątej pozostałych inwestorów. Część szósta omawia inne formy przekształceń organizacyjno-własnościowych. Artykuł kończy podsumowanie.

Początki przekształceń organizacyjno-własnościowych w publicznym transporcie regionalnym i miejskim

Transport autobusowy zarówno miejski, jak i regionalny w Polsce ma długą historię sięgającą okresu I wojny światowej. Istnienie bogatej literatury na ten temat [1], [2], [5], [6], [7], [15], [16], [17], [19] uzasadnia pominięcie wspomnianej problematyki.

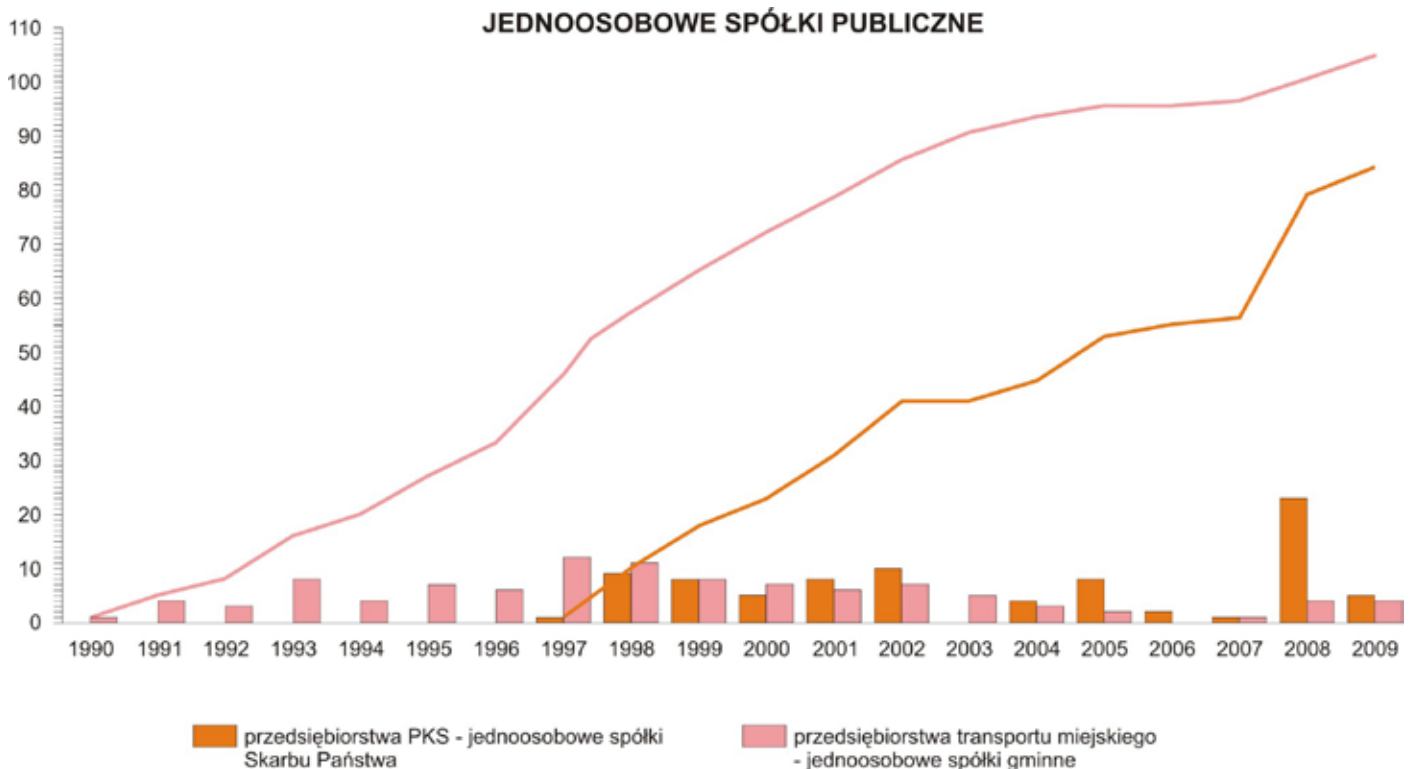
W latach 1980. PKS obejmował cztery samodzielne przedsiębiorstwa – wojewódzkie w Warszawie, Koszalinie i Olsztynie oraz

Przedsiębiorstwo Krajowej Państwowej Komunikacji Samochodowej. PKS wykonywał wtedy głównie szeroko zakrojone przewozy ładunków i międzyosiedlowe przewozy pasażerskie. W tej ostatniej dziedzinie wspomniane przedsiębiorstwa miały praktycznie całkowity monopol. Strukturę organizacyjną PKS tworzyły 233 jednostki wykonawcze, wspierane przez 13 oddziałów regionalnych i rozbudowaną centralę [2]. W 1990 roku w miejsce dotychczasowych czterech przedsiębiorstw PKS, powołano 233 nowe podmioty [8]. Następnie utworzono 167 nowych przedsiębiorstw pasażerskich i pasażersko-towarowych, dla których organem założycielskim było Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej. 31 oddziałów towarowych i 13 naprawczych przekształcono w przedsiębiorstwa podległe wojewodom [5]. W roku 1992 około 83 % przedsiębiorstw PKS pozostało nadal przewoźnikami towarowo-osobowymi [3]. Pod koniec 1996 r. funkcjonowały 174 samodzielne pasażerskie i pasażersko-towarowe przedsiębiorstwa PKS, dla których organem założycielskim byli wojewodowie. Łącznie zatrudniały one 58 tysięcy pracowników obsługujących 18 725 autobusów, w tym aż 14 472 wyprodukowanych przed 1990 r. Poza tym, w dyspozycji PKS-ów znajdowało się ponad 2000 samochodów o ładowności powyżej 5 ton. Jednak już wówczas PKS specjalizował się w obsłudze międzyosiedlowych przewozów pasażerskich [2].

Procesy dotyczące przekształceń transportu miejskiego były początkowo bardziej zaawansowane niż przedsiębiorstw PKS. Przede wszystkim konieczne stało się pilne rozwiązanie kwestii wojewódzkich przedsiębiorstw komunikacyjnych. Do tej pory były one przedsiębiorstwami, dla których organem założycielskim był wojewoda, konieczne stało się więc ich przekształcenie organizacyjne. Proponowano tutaj trzy rozwiązania:

- fakultatywny związek gmin do prowadzenia działalności transportowej lub wielu branż o zasięgu przekraczającym granice gminy,
- obligatoryjny związek gmin, podobnie jak wyżej – praktycznie dotyczyło to tylko Warszawy,
- rozdzielnie przedsiębiorstwa wojewódzkiego na części z podporządkowaniem dotychczasowych oddziałów lub zakładów władzom miejscowości na terenie których się znajdowały.

W procesach reorganizacji transportu miejskiego największą popularność zyskało przekształcanie przedsiębiorstw w zakłady budżetowe. Dość szybko w transporcie miejskim zaczęto też stosować formę spółek prawa handlowego. Klasycznym przykładem jest przekształcenie przedsiębiorstwa z Krakowa, na bazie którego w 1990 r. powstało sześć spółek, spośród których Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne sp. z o.o. powołane zostało do prowadzenia całości przewozów publicznego transportu oraz utrzymania infrastruktury transportowej i taboru. Zadania pozaprzewozowe były zlecane spółkom usługowym powstałym z dotychczasowego MPK (Miejski Zakład Torów, Sieci i Podstacji Trakcyjnych, Miejski Zakład Napraw Tramwajów, Miejski Zakład Napraw Autobusów, Miejski Zakład Remontowo-Budowlany, Miejski Zakład Transportu – wszystkie w postaci spółek z ograniczoną odpowiedzialnością). Jeszcze dalej poszły władze Białegostoku, w którym w 1991 r., podobnie jak w Krakowie, w następstwie strajku, konieczne stały się przekształcenia organizacyjne. Przede wszystkim rozdzielono sferę świadczenia usług transportowych od ich organizacji. Temu ostatniemu celowi służyło powołanie podlegającego Radzie budżetowego Zakładu Obsługi Komunikacji Miejskiej. Natomiast działalność przewozową powierzono trzem nowopowołanym



1. Komerccjalizacja przedsiębiorstw PKS i transportu miejskiego w latach 1990–2009. Krzywe przedstawiają skumulowaną liczbę przedsiębiorstw. Opracowanie własne na podstawie [9], [10], [11], [12], [13], [14]

spółkom z ograniczoną odpowiedzialnością: Komunalnemu Przedsiębiorstwu Komunikacji Miejskiej, Komunalnemu Przedsiębiorstwu Komunikacyjnemu i Komunalnemu Zakładowi Komunikacyjnemu.

Ważnym procesem była także kontynuacja podziału dawnych przedsiębiorstw wojewódzkich – teraz już pod hasłem demopolizacji i ugruntowania samorządności. Na początek WPK w Gdańsku podzielono na PKM w Gdańsku, MPK w Gdyni, MPK w Tczewie i MPK Starogardzie Gdańskim. W 1991 r. z MPK Gdynia wyodrębnił się jeszcze ZKM w Wejherowie. W 1991 r. nastąpił podział WPKM w Olsztynie (na PKM Olsztyn, PKM Szczytno, PKM Kętrzyn, PKM Ostróda i PKM Mrągowo) i WPKM Piotrków Trybunalski (na MPK Piotrków Tryb., MPK Tomaszów Maz., MPK Radomsko, MPK Opoczno i MPK Bełchatów) [6]. W kolejnych latach likwidowano następne przedsiębiorstwa – w 1991 r. WPK Katowice, WPK Wałbrzych, WPK Nowy Sącz i WPK Sieradz, w 1992 r. – WPK Jelenia Góra i WPK Koszalin, a w 1994 r. – WPK Tarnów i WPKM Szczecin.

Do połowy lat 1990. dla przedsiębiorstw PKS charakterystyczną formą prawnowłasnościową była forma przedsiębiorstwa państwowego. Obecnie z pierwotnej liczby 175 przedsiębiorstw pasażerskich tego typu zostały zaledwie cztery – w Kole, Ostrowie Wielkopolskim, Radomiu i Warszawie. Dla porównania, w 1999 r. liczba ta wynosiła 144 [4], w 2006 r. – 50, w 2008 r. – 38, a w 2009 już tylko 5 [9], [10], [11], [13]. 13 przedsiębiorstw państwowych PKS nie przetrwało w nowych

warunkach gospodarczych. PKS-y w Bytomiu, Kraśniku, Miechowie, Opolu Lubelskim, Pabianicach i Świdwinie uległy likwidacji, a w Hrubieszowie, Krasnymstawie i Włodawie zostały włączone do PKS Wschód SA w Lublinie, w Nowym Dworze i Piasecznie – do PPKS w Warszawie, a Wodzisław do PKS Rybnik [13].

W chwili obecnej wśród podmiotów publicznego transportu miejskiego nie ma przedsiębiorstw państwowych. Można uznać, że ze względu na dość specyficzne uwarunkowania ekonomiczne w pewnym sensie rolę tę spełniają zakłady budżetowe. W chwili obecnej funkcjonuje jeszcze 21 zakładów komunikacji miejskiej i trzy jako wielobranżowe zakłady gospodarki komunalnej. Według Z. Taylora i A. Ciechańskiego [12], [14] w 2008 r. było ich jeszcze odpowiednio 29 i cztery. Ostatnie zmiany ich liczby miały miejsce przede wszystkim ze względu na komercjalizację (przekształcenie w jednoosobowe spółki gminne). Miały miejsce także likwidacje – tu jednym z ostatnich przykładów jest MZK Żyrardów, który zlikwidowano w 2009 r., a obsługę transportu miejskiego powierzono wyłonionemu w przetargu PKS Grodzisk Mazowiecki (zwycięzca zobowiązany był m.in. do przejęcia załogi likwidowanego zakładu).

Generalnie w transporcie miejskim widać przywiązanie do najmniej efektywnych ekonomicznie form prowadzenia publicznego transportu pasażerskiego: odsetek zakładów budżetowych jest wciąż znacznie większy niż w przypadku państwowych przedsię-

biorstw PKS. Jeśli chodzi o te ostatnie należy się spodziewać, że forma przedsiębiorstwa państwowego zniknie w ciągu kilku najbliższych lat.

Jednoosobowe spółki kapitału publicznego

Zgodnie z uchwaloną w 1996 r. Ustawą o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych [18], ta ostatnia może zostać przeprowadzona w formie pośredniej lub bezpośredniej. Prywatyzacją pośrednią nazywany jest proces, w którym pierwszym etapem jest przekształcenie podmiotu w jednoosobową spółkę (tzw. komercjalizacja), a dopiero następnie sprzedaż tak przeobrażonego przedsiębiorstwa inwestorowi [9].

Komercjalizacja w przypadku przedsiębiorstw PKS i przedsiębiorstw transportu miejskiego charakteryzuje się kilku podstawowymi różnicami. Pierwszą różnicą jest to, kto jest właścicielem nowo utworzonej spółki. W przypadku przedsiębiorstw PKS właścicielem pozostawał Skarb Państwa. Tylko w jednym przypadku zdarzyło się, aby komercjalizacja była połączona z komunalizacją (PKS Bytów). W przypadku przedsiębiorstw transportu miejskiego po komercjalizacji jedynym udziałowcem nowopowstałych spółek był samorząd gminny. Inna też była forma wyjściowa przedsiębiorstw – spółki PKS powstawały z przekształcania przedsiębiorstw państwowych, podczas gdy przedsiębiorstwa komunalne były zazwyczaj efektem przekształcenia zakładów budżetowych.

Analizując sytuację w aspekcie chronologicznym (rysunek 1) należy zauważyć, że przekształcanie zakładów i przedsiębiorstw komunalnych w spółki prawa handlowego zapoczątkowano 7 lat wcześniej niż miało to miejsce przypadku przedsiębiorstw PKS – wiązało się to niewątpliwie z odradzającą się polską samorządnością. Ogółem tej formie przekształceń poddano 104 przedsiębiorstwa komunalne, a także 83 przedsiębiorstwa PKS. Przeciętnie rocznie powstawało do 10 jednoosobowych spółek PKS lub zajmujących się transportem miejskim, zaś tempo procesów w przypadku transportu miejskiego i regionalnego do roku 2008 (uwzględniając przesunięcie czasowe) było zbliżone. Pomimo że liczba przedsiębiorstw transportu miejskiego jest nieco mniejsza niż liczba PKS-ów, większa jest liczba skomercjalizowanych przedsiębiorstw transportu miejskiego. Sytuacja ta byłaby jeszcze bardziej zróżnicowana, gdybyśmy rozpatrywali okres do 2007 r.: liczba przedsiębiorstw miejskich w formie jednoosobowej spółki z udziałem kapitału publicznego niemal dwukrotnie przewyższała liczbę podobnych przedsiębiorstw PKS. Warto zauważyć, że ponad ¼ wszystkich komercjalizacji przedsiębiorstw PKS została przeprowadzona w roku 2008.

Spółki z wyłącznym udziałem kapitału publicznego nie są najlepszym rozwiązaniem z punktu widzenia efektywności gospodarowania. Mimo że powinny stanowić one pierwszy krok w kierunku prywatyzacji, dzieje się tak niezwykle rzadko. W przypadku przedsiębiorstw transportu miejskiego jedynym przykładem jest MPK Kielce, w którym w 2008 r. 55% udziałów objęła spółka pracownicza Kieleckie Autobusy.

Znacznie częściej dalsze przemiany własnościowe miały miejsce w przypadku przedsiębiorstw PKS. Przybierały one dwie formy. Pierwszą z nich było przekazanie udziałów dotychczasowej jednoosobowej spółki Skarbu Państwa na rzecz samorządu. Odbywało się to dwojako: albo nowym właścicielem stawał się samorząd wojewódzki (np. PKS w Krakowie, Nowym Sączu i Wadowicach), albo powiatowy (PKS w Garwolinie, Bielsku Białej, Kłodzku i Starogardzie Gdańskim). Niestety, utrzymuje się tu nadal niekorzystna struktura własności – nadal są to spółki z sięgającym 85% i więcej udziałem kapitału publicznego [13]. Na szczęście, w 2006 r. pojawiła się także druga droga – sprzedaż dotychczasowych jednoosobowych spółek Skarbu Państwa na rzecz inwestorów prywatnych. Pierwszym przedsiębiorstwem, które w podobny sposób zmieniło właściciela stał się PKSiS z Oświęcimia. Niestety przez kolejne lata w tej dziedzinie panował bezruch [9], [10], [11]. Dopiero w 2009 r. odnotowano kolejną prywatyzację – nowym właścicielem PKS Żywiec sta-

ło się łódzkie MPK. Co prawda jest to spółka komunalna, należy jednak uznać, że jest to znacznie lepsze rozwiązanie, niż gdyby samorząd inwestował bezpośrednio [13]. W tym samym roku właścicielem PKS z Radomska i Pszczyny stała się firma Przedsiębiorstwo Transportowo Spedycyjne Bus Trans Marian Czesak.

Prywatyzacja bezpośrednia z udziałem inwestorów prywatnych

W przypadku prywatyzacji bezpośredniej przedsiębiorstwo jest traktowane jako całość i sprzedawane w trybie publicznym (albo w przetargu, albo w wyniku publicznego zaproszenia do rokowań). Skarb Państwa na rzecz nowego właściciela może zbyć wszystkie swoje udziały, może też je wnieść do spółki z mniejszościowym udziałem. Trzecią, bardzo popularną ścieżką przekształceń PKS stanowi leasing majątku przedsiębiorstw przez powołane specjalnie w tym celu spółki pracownicze [9].

Prywatyzacja przedsiębiorstw PKS z udziałem pracowników przez długie lata była najpopularniejszą formą zmiany właściciela. Proces ten rozpoczął się w 1997 r. prywatyzacją PKS Gryfice i trwa do tej pory. Ostatnim w podobny sposób sprywatyzowanym przedsiębiorstwem został PKS Zielona Góra. Łącznie procedurą taką zostały objęte 42 przedsiębiorstwa (rysunek 2), z czego jedno – PKS Voyager z Lubania Śląskiego powstało w miejsce upadłej jednoosobowej spółki Skarbu Państwa. Jak dotychczas nie odnotowano, aby któraś z w ten sposób sprywatyzowanych spółek upadła.

W transporcie miejskim odnotowano znacznie mniejsze zainteresowanie przekazywaniem zakładów i przedsiębiorstw w ręce kapitału pracowniczego. Według zebranego materiału, w zaledwie czterech przedsiębiorstwach doszło do takiego zaangażowania pracowników. Przedsiębiorstwa w Dzierżonowie i Elblągu (ZKA i PKA) sprywatyzowano jeszcze w latach 1990. w drodze prywatyzacji bezpośredniej, z tym że ok. 2000 r. ZKA Elbląg uległ likwidacji. Inną drogę przebyło kieleckie MPK. Trudno tu też mówić o prywatyzacji pracowniczej, spółka pracownicza stała się większościowym udziałowcem dotychczasowej jednoosobowej spółki miasta Kielce.

Inwestorzy zagraniczni

Największym inwestorem zagranicznym na rynku przedsiębiorstw PKS i transportu miejskiego jest Veolia Transport Polska. Jest ona spółką-córką przedsiębiorstwa Veolia Transport Central Europe wchodzącego z kolei w skład francuskiej grupy Veolia Environment, prowadzącej działalność w zakresie usług transportowych, utylizacji odpadów, zarzą-

dania zasobami wodnymi i energią. Pojawiła się ona na polskim rynku pasażerskiego transportu drogowego w 1998 r. jako firma CGEA Transport Polska. Następnie do 31 marca 2006 r. funkcjonowała pod nazwą Connex Polska. Pierwszą inwestycją Connexu w Polsce stanowił zakup 40%, a następnie całości udziałów prywatnej firmy Rapid Bus w Warszawie, wykonującej drogowe przewozy osób w transporcie miejskim i podmiejskim na terenie aglomeracji warszawskiej. Kolejnym krokiem w ekspansji tego przewoźnika było objęcie po 51% udziałów w dwóch spółkach z udziałem Skarbu Państwa, utworzonych w wyniku prywatyzacji bezpośredniej PKS w Sanoku i Łańcucie. W 2001 r. rozpoczął się proces inwestowania w Zakład Komunikacji Miejskiej w Tczewie. W październiku 2002 r. w podobnym trybie zakupiono PPKS Kędzierzyn-Koźle, na bazie którego Connex utworzył jednoosobową spółkę PKS Connex Kędzierzyn-Koźle. 1 grudnia 2003 r. Connex utworzył spółkę prawa handlowego z udziałem Skarbu Państwa pod nazwą PKS Connex Sędziszów Małopolski. 31 grudnia 2003 r. Connex utworzył kolejną spółkę z udziałem Skarbu Państwa – PKS Connex Brzozów. W 2004 r. grupa Connex Polska przejęła kolejne przedsiębiorstwa PKS – w Mielcu, Toruniu, Kołobrzegu i Prudniku. W kolejnym roku Connex utworzył na bazie PKS spółki w Gorlicach, Bielsku Podlaskim i Tczewie [20]. W 2006 r. od brytyjskiej firmy Dunn Line został odkupiony, zaledwie po roku pobytu w rękach nowego właściciela, PKS w Gdyni, na bazie którego została utworzona spółka Veolia Transport Gdynia. W 2007 r. do grona spółek zależnych od Veolii dołączył PKS Kętrzyn (jako Veolia Transport Kętrzyn) kończąc dotychczasowy etap ekspansji inwestora.

Veolia Transport Polska, łącząc w 2007 r. w jedną spółkę dawne przedsiębiorstwa PKS z Łańcuta, Mielca i Sędziszowa Małopolskiego (tabela 1) rozpoczęła konsolidację posiadanych spółek. Kolejny rok zaowocował powstaniem kolejnych skonsolidowanych przedsiębiorstw z siedzibami w Kędzierzynie-Koźlu, Sanoku, Tczewie i Kętrzynie. Pewne zdziwienie budzą spółki powołane w Toruniu i Kętrzynie, gdzie odległość do nowo utworzonych oddziałów w Kołobrzegu czy Bielsku Podlaskim są znaczne, a dodatkowo centrala i oddział są zlokalizowane w różnych województwach [13]. Interesującym jest także fakt, że Zakład Komunikacji Miejskiej Tczewo do nowo powstałej spółki Veolia Transport Pomorze został włączony dopiero na początku 2010 r.

W transporcie miejskim ważniejszym inwestorem okazała się jednak brytyjska firma Southern Vectis plc, która otrzymała udziały w zamian za know how wniesione w Kaliskich Liniach Autobusowych (joint-venture). Inną, sprywatyzowaną w podobny sposób



2. Prywatyzacja z udziałem kapitału pracowniczego przedsiębiorstw PKS i transportu miejskiego w latach 1990–2009. Krzywe przedstawiają skumulowaną liczbę przedsiębiorstw. Opracowanie własne na podstawie [9], [10], [11], [12], [13], [14]

Tab. 1. Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z udziałem Veolia Transport Polska

Spółka skonsolidowana (siedziba)	Rok konsolidacji	Dotychczasowe spółki zależne Veolia Transport Polska (siedziba)
Veolia Transport Podkarpacie (Sędziszów Małopolski)	2007	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Connex Łańcut (Łańcut)
		Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Connex Mielec (Mielec)
		Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Connex Sędziszów Małopolski (Sędziszów Małopolski)
Veolia Transport Kujawy (Toruń)	2008	Veolia Transport Kołobrzeg (Kołobrzeg)
		Veolia Transport Toruń (Toruń)
Veolia Transport Bieszczady (Sanok)	2008	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Connex Brzozów (Brzozów)
		Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Connex Gorlice (Gorlice)
		Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Connex Sanok (Sanok)
Veolia Transport Opolszczyzna (Kędzierzyn Koźle)	2008	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Connex Kędzierzyn Koźle (Kędzierzyn Koźle)
		Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Prudnik (Prudnik)
Veolia Transport (Tczew)	2008	Veolia Transport Gdynia (Gdynia)
	2010	Veolia Transport Tczew (Tczew)
Veolia Transport Mazury (Kętrzyn)	2009	Zakład Komunikacji Miejskiej Connex Tczew (Tczew)
		Veolia Transport Bielsk Podlaski (Bielsk Podlaski)
		Veolia Transport Kętrzyn (Kętrzyn)

Źródło [13], zaktualizowane.

jak w Kaliszu, firmą są Chełmskie Linie Autobusowe (23% udziałów Southern Vectis) przekształcone z powstałej w 1993 r. jednoosobowej spółki gminy. Ponadto w Przedsiębiorstwie Miejskiej Komunikacji Samochodowej w Tarnobrzegu pakiet 60% udziałów posiada PKS Tarnobrzeg, należący do Grupy Auto Orbis Bus, będącej własnością kapitału zagranicznego [12], [14].

Ogółem na 15 sprywatyzowanych z udziałem Veolii firm, 14 stanowią dawne przedsiębiorstwa PKS, a tylko jedno przedsiębiorstwo zajmujące się transportem miejskim. W przypadku przedsiębiorstw PKS liczba właścicieli zagranicznych jest podobna jak w transporcie miejskim. Przez długie lata jedynym zagranicznym właścicielem była Veolia (poprzednio jako Connex). Przez krótki

okres właścicielem PKS Gdynia była brytyjska firma Dunn Line. Obecnie jednym prócz Veolii inwestorem zagranicznym w publicznym transporcie regionalnym jest izraelska firma Egged Holding Ltd, posiadająca udziały w PKS Mrągowo (51%).

Zasadniczą różnicą w prywatyzacji przedsiębiorstw PKS i transportu miejskiego z udziałem inwestorów zagranicznych jest to, że w pierwszym przypadku wnoszony był kapitał finansowy, a w drugim przypadku – kapitał wiedzy; wraz z dokapitalizowywaniem przedsiębiorstw przez władze miejskie, udział inwestora zagranicznego ulegał stopniowemu obniżeniu.

Pozostali inwestorzy

Zaledwie w dwóch przypadkach kapitał

prywatny ma większościowy udział w przedsiębiorstwach transportu miejskiego. Pierwszym jest Zgierskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Markab, w którym większościowym udziałowcem jest Marek Wachowicz. Drugim jest Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Olkuszu, w którym większość udziałów należy do osoby fizycznej. W pozostałych spółkach kapitał prywatny ma marginalne znaczenie. W Miejskim Zakładzie Komunikacyjnym w Chodzieży i Komunalnym Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym w Białymstoku wynosi on zaledwie 1,6 i 0,3%, odpowiednio. Nieco większy jest udział kapitału prywatnego w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym w Legnicy: 6,37% udziałów posiada producent autobusów Solaris Bus & Coach z Bolechowa.

W przypadku PKS-ów sprzedaż przedsiębiorstwa inwestorom niebędącym załogami prywatyzowanych przedsiębiorstw jest zjawiskiem znacznie rzadszym niż leasing pracowniczy. Procesy prywatyzacji pasażerskich przedsiębiorstw PKS zapoczątkowano jednak w 1994 r., gdy firma Centrum PKS należąca do W. Pieniuka zakupiła pasażerską część PPKS w Szczytnie. Dopiero w 2001 r. doszło do kolejnej transakcji zakupu przedsiębiorstwa PKS – Instytut Postępowania Twórczego w Łodzi został udziałowcem PKS w Kozienicach. W kolejnym roku większość udziałów PKS w Leżajsku trafiła w ręce A. Śliżaka [9], [10], [11], [13]. Obecnie PKS Kozienice ma nowego właściciela firmę Armada Capital, będącą nabywcą dotychczasowego udziałowca. Należąca do A. Śliżaka firma Blue Line zajmuje się leasingiem autobusów produkowanych przez firmę Solbus [13]. Firma ta posiada 51% udziałów w sprywatyzowanym w 2005 r. PKS Chojnice. Innym inwestorem, w rękach którego znajduje się kilka przedsiębiorstw PKS jest Grupa Auto Orbis Bus, która zakupiła w 2004 r. całość udziałów w PKS Gdańsk i PKS Tarnobrzeg [9], [10], [11], [13]. To ostatnie przedsiębiorstwo zakupiło 60% udziałów Przedsiębiorstwa Miejskiej Komunikacji Samochodowej w Tarnobrzegu [12],

[14]. Odwrotną sytuację mamy w kilku innych przedsiębiorstwach PKS – tu inwestorem jest przedsiębiorstwo transportu miejskiego, a dokładnie MPK w Łodzi. Przedsiębiorstwo to w 2008 r. odkupiło od gminy Myślenice (posiadającej 76% udziałów) i od pracowników 82% udziałów w PKS Myślenice. Kolejnymi krokami było nabycie w 2008 r. PKS w Nowym Targu, a w 2009 r. – PKS w Żywcu. Ten ostatni zakup dotyczył przedsiębiorstwa dwa lata wcześniej skomercjalizowanego [13].

Jednak nie tylko przedsiębiorstwa transportu miejskiego biorą udział w prywatyzacji bezpośredniej PKS-ów. Znaczącym graczem w przekształceniach własnościowych przedsiębiorstw są inne tego typu podmioty. PKS Żary jest udziałowcem w swoich odpowiednikach w Lubinie, Gliwicach (90% udziałów) i Nowej Soli (w tym ostatnim przypadku razem z PKS Gorzów Wielkopolski i Skarbem Państwa jako udziałowcem większościowym). Również z branży transportowej wywodzą się inwestorzy PKS Limanowa (W. Gawron i R. Pasyk) oraz PKS Oświęcim (firma PPHU Edpol). Jedynym znanym przypadkiem inwestycji prywatnych zakończonych niepowodzeniem jest PKS Skarżysko Kamienna, który pomimo zaangażowania prywatnego inwestora, w 2007 r. ogłosił upadłość [9], [10], [11], [13].

Pozostałe formy zmian organizacyjno-własnościowych transportu miejskiego

Inną formą zmiany przedsiębiorstw transportu miejskiego jest przekształcenie we własność więcej niż jednego samorządu gminnego. Wprawdzie Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej z Bytomia zostało w roku 2006 zlikwidowane, jednak jako spółki wielu gmin pozostają nadal PKM Katowice, PKM Gliwice i PKM Sosnowiec oraz Tramwaje Śląskie. Drugą grupą przedsiębiorstw, powstałą w wyniku podziału większej jednostki na mniejsze, są spółki Tramwaje Podmiejskie i Międzygminna Komunikacja Tramwajowa zajmujące się obsługą podmiejskich linii tramwajowych z Łodzi do Lutomska i z Łodzi do Ozorkowa przez Zgierz. Podobną genezę ma Szczecińsko-Polickie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Policach, będące do 1997 r. zakładem szczecińskiego MZK. Miasto Szczecin utrzymuje tu nadal blisko 70% udziałów. MPK w Świdnicy i MZK w Kętach są wynikiem przekształceń przedsiębiorstw wojewódzkich [12], [14].

W 2008 r. ogółem cztery przedsiębiorstwa transportu miejskiego były własnością związków komunalnych, z tego trzy znajdowały się na terenie województwa śląskiego. Pewnym rozwiązaniem w przekształceniach własnościowych transportu miejskiego jest przekazywanie udziałów innym spółkom miejskim. W przypadku pięciu przedsię-

biorstw udziały zostały wniesione do innych spółek gminnych. W Krakowie, Krośnie i Ostrowie Wielkopolskim zdecydowano się podporządkować miejscowe przedsiębiorstwa holdingom komunalnym grupującym przedsiębiorstwa prowadzące działalność usługową gmin wobec mieszkańców. W Tychach część udziałów objęło Regionalne Centrum Gospodarki Wodno-Ściekowej SA, a w Augustowie całość udziałów Przedsiębiorstwa Transportowego „Necko” pozostało w rękach Augustowskiego Towarzystwa Budownictwa Społecznego „KODREM” [12], [14].

Podsumowanie

Mogłoby wydawać się, że przemiany organizacyjno-strukturalne w przedsiębiorstwach transportu miejskiego i regionalnego powinny przebiegać dość podobnie. Tak jednak nie jest. Już w czasach PRL występowały dość istotne różnice. Przedsiębiorstwa PKS posiadały znacznie bardziej skonsolidowaną strukturę, z czasem prowadzącą do stworzenia trzech przedsiębiorstw lokalnych oraz jednego ogólnokrajowego. W przedsiębiorstwach transportu miejskiego obserwowana była także postępująca konsolidacja, zwłaszcza po 1975 r. Sytuacja była jednak daleko inna niż w przypadku PKS. Co prawda, w niektórych ośrodkach powstawały skonsolidowane przedsiębiorstwa zarządzające transportem miejskim w obrębie całego województwa, ale w wielu innych (np. w Skierniewickim) transport w poszczególnych ośrodkach miejskich był zarządzany lokalnie. Warto zauważyć, że proces dekonsolidacji przedsiębiorstw transportu miejskiego został zapoczątkowany znacznie wcześniej niż w przypadku PKS. Impulsem do zmian były m.in. powody polityczne, a mianowicie strajki w początku lat 1980., a także aspiracje lokalnych władz. Zwraca uwagę także rozłożenie tego procesu w czasie, przez co został on zakończony później niż w przypadku przedsiębiorstw PKS, dla których proces dekonsolidacji był zabiegiem jednorazowym.

Dekonsolidacja przedsiębiorstw zajmujących się publicznym transportem drogowym otworzyła drogę do dalszych przeobrażeń organizacyjno-własnościowych. W przypadku przedsiębiorstw PKS poszły one znacznie dalej niż w transporcie miejskim. Obecnie w niezmienionej formie prawnej przedsiębiorstwa państwowego istnieje tylko 5 spośród ponad 170 analizowanych. Dla porównania, zbliżoną formę prawną zakładu budżetowego ma ponad 20 przedsiębiorstw transportu miejskiego spośród ponad 150 analizowanych podmiotów. Niestety, przekształcenia organizacyjno-własnościowe zarówno przedsiębiorstw PKS, jak i transportu miejskiego podążają w najmniej pożądanym kierunku – tworzenia jednoosobowych spółek Skarbu Państwa (w przypadku przedsiębiorstw PKS) i jednoosobowych spółek samorządu gminnego (w przypadku transportu miejskiego). Ta forma została przyjęta dla 2/3 przedsiębiorstw transportu miejskiego i ponad połowy spółek PKS. W założeniach powinno to prowadzić do prywatyzacji przedsiębiorstw. Niestety, stało się tak tylko w odniesieniu do jednego przedsiębiorstwa miejskiego i zaledwie kilku przedsiębiorstw PKS. Co gorsze, przekształcenia tych ostatnich zmierzają w kierunku komunalizacji. Prowadzi to do niekorzystnego zjawiska, gdyż zapewnienie transportu wewnątrz- i międzysiedlowego zaczyna spoczywać wyłącznie na samorządach.

Prywatyzacja poszła znacznie dalej w przypadku przedsiębiorstw PKS niż transportu miejskiego – ogromne dysproporcje widoczne są zwłaszcza w prywatyzacji z udziałem pracowników, szczególnie popularnej w przedsiębiorstwach PKS, których tą metodą sprywatyzowano ponad 40 wobec zaledwie czterech przedsiębiorstw transportu miejskiego (jedno z nich nie zostało sprywatyzowane bezpośrednio przez pracowników, a przez spółkę z ich udziałem). Również zainteresowanie kapitału zagranicznego jest znacznie większe w przypadku przedsiębiorstw PKS: sprywatyzowano blisko 15 przedsiębiorstw, głównie za sprawą francuskiego koncernu Veolia. Ten sam inwestor zakupił także Zakład Komunikacji Miejskiej w Tczewie. Innym kluczowym inwestorem była brytyjska firma Southern Vectis, która objęła udziały w dwóch przedsiębiorstwach transportu miejskiego. Inwestycja ta jednak nie miała charakteru wkładu kapitałowego, a wniesionej wiedzy dotyczącej restrukturyzacji przedsiębiorstw. Wzartym i jedynym pośrednim udziałowcem jest zależny od kapitału francuskiego i holenderskiego Orbis Transport, inwestujący w miejscowy MKS za pośrednictwem PKS Tarnobrzeg.

Rozpatrując działalność pozostałych inwestorów prywatnych widoczna jest znacząca przewaga PKS-ów nad przedsiębiorstwami transportu miejskiego. Zaledwie dwa (a z inwestorem w MPK Kielce – trzy) przedsiębiorstwa transportu miejskiego mają większościowych udziałowców prywatnych. W kilku innych przypadkach inwestorzy prywatni mają niewielkie, najwyżej kilkuprocentowe udziały.

Dla przedsiębiorstw transportu miejskiego charakterystyczne są trzy formy własności, praktycznie niewystępujące w przedsiębiorstwach PKS: jednoosobowe spółki związków komunikacyjnych, spółki kilku samorządów i spółki zależne od podmiotów z większościowym udziałem kapitału komunalnego.

Uwagę zwraca także zaangażowanie przedsiębiorstw transportu miejskiego w procesy prywatyzacji przedsiębiorstw

PKS i odwrotnie, choć jak na razie MPK Łódź wzięło udział w prywatyzacji przedsiębiorstw PKS z Podkarpacia.

Reasumując, procesy zmian organizacyjno-własnościowych w przedsiębiorstwach transportu miejskiego i PKS wykazują jedną cechę zbieżną – wciąż zbyt duży jest udział przedsiębiorstw z wyłącznym udziałem kapitału publicznego, co należy uznać za zjawisko niepożądane. Szczególnie dotyczy to transportu miejskiego. Można domyślać się, że władze miejskie nie chcą ograniczać swego wpływu na ważny element polityki lokalnej, jakim jest zapewnienie mieszkańcom lokalnego transportu. Nadal w obu rodzajach transportu jest także zbyt niski udział własności prywatnej. Niekorzystną tendencją jest dalsze utrzymywanie własności publicznej w przedsiębiorstwach PKS (efekt komunalizacji).

Interesującą perspektywą wydaje się możliwość łączenia lokalnych przedsiębiorstw PKS z działającymi w tych samych miejscowościach przedsiębiorstwami transportu miejskiego. Jak dotychczas stało się to tylko w Tczewie, jednak naturalnym rozwiązaniem powinno być także dla PKS i PMKS w Tarnobrzegu. Wydaje się, że takie rozwiązanie powinno przynieść korzystne wyniki ekonomiczne – zredukowanie kadry kierowniczej, wspólne zaplecze i tabor dla realizacji zadań, zarówno w zakresie transportu miejskiego, jak i regionalnego. ◀

Bibliografia:

- [1] Lijewski T.: Geografia transportu Polski, PWE, Warszawa, 1986.
- [2] Majewski J.: Kierunki restrukturyzacji przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej, Problemy Ekonomiki Transportu, nr 4/1998, s. 55–62.
- [3] Majewski J.: Szałucki K.: Zachowania przedsiębiorstw samochodowych w gospodarce rynkowej, Przegląd Komunikacyjny, nr 7-8/1992, s. 23–25.
- [4] Polewska–Dorozik H., Skala–Poźniak A., Zalewski D.: Przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej wobec liberalizacji rynku przewozów pasażerskich, Problemy Ekonomiki Transportu, nr 4/2000, s. 51–61.
- [5] Poźniak S.: 50 – lat PKS i co dalej, Przegląd Komunikacyjny, 1996, nr 4, s. 1–5.
- [6] Rataj M.: Polityka i zarządzanie komunikacją miejską, IGPIK, Warszawa, 1993.
- [7] Rozkwitalska C., Kiewel J., Kozłowski M., Madej W., Rataj M., Ryciak L., Tarchalski Z., Więckowski M.: Komunikacja miejska. Organizacja, zarządzanie i finansowanie, Agencja Wydawnicza Instytutu Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej, Warszawa, 1994.
- [8] Rydzkowski W., Rolbiecki R.: Sytuacja przedsiębiorstw PKS po deregulacji samochodowego rynku transportowego, Przegląd Komunikacyjny, nr 6/1996, s. 16–20.
- [9] Taylor Z., Ciechański A.: Przekształcenia własnościowe przedsiębiorstw PKS w nowej sytuacji gospodarczej, Przegląd Geograficzny, t. 79, 1/2007, s. 5–44.
- [10] Taylor Z., Ciechański A.: What happened to the national road carrier in a post-communist country? The case of Poland's State Road Transport, Transport Reviews, Vol. 28, 5/2008, s. 619–640.
- [11] Taylor Z., Ciechański A.: Transformacja własnościowa przedsiębiorstw PKS po 1990 r., Przegląd Komunikacyjny, nr 4/2008, s. 3–13.
- [12] Taylor Z., Ciechański A.: Przekształcenia własnościowe przedsiębiorstw transportu miejskiego w Polsce – część II, Przegląd Geograficzny, t. 81, 2/2009, s. 205–236.
- [13] Taylor Z., Ciechański A.: Przekształcenia organizacyjno-własnościowe pasażerskich przedsiębiorstw komunikacji samochodowej, Transport Miejski i Regionalny, nr 2/2010, s. 19–25.
- [14] Taylor Z., Ciechański A.: Organizational and ownership transformation in Poland's urban-transport companies, Transport Reviews, Vol. 30, 4/2010, s. 407–434.
- [15] Ustawa z dnia 20 marca 1950 r. o terenowych organach jednolitej władzy państwowej, Dz. U. PRL, nr 14/1950, poz. 130.
- [16] Ustawa z dnia 25 września 1981 r. o przedsiębiorstwach państwowych, Dz. U. PRL, nr 24/1981, poz. 122.
- [17] Ustawa z dnia 20 lipca 1983 r. o systemie rad narodowych i samorządu terytorialnego, Dz. U. PRL, nr 41/1983, poz. 185.
- [18] Ustawa z dnia 30 sierpnia 1996 r. o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych, Dziennik Ustaw RP, nr 118/1996, poz. 561.
- [19] Zagożdżon B.: Komunikacja miejska w Polsce w okresie transformacji, Monografie nr 48, Politechnika Radomska Wydawnictwo, 2001.
- [20] www.veolia-transport.pl – strona internetowa Veolia Transport Polska (5.04.2010)

prof. dr hab. Zbigniew Taylor, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. S. Leszczyckiego PAN, Warszawa, z.taylor@twarda.pan.pl

mgr Ariel Ciechański, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. S. Leszczyckiego PAN, Warszawa, ariel@twarda.pan.pl

Sekcje Krajowe SITK

1. Krajowa Sekcja Kolejowa (KSK)
2. Komitet Rozwoju Kolei Dużych Prędkości
3. Krajowa Sekcja Drogowa (KSD)
4. Krajowa Sekcja Lotnicza (KSL)
5. Krajowy Klub Seniora (KKS)
6. Krajowy Klub Miłośników Historii i Zabytków Transportu (KMHizT)
7. Krajowa Sekcja Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
8. Krajowa Sekcja Komunikacji Miejskiej

Dalsze informacje: http://www.sitk-rp.org.pl/index_pliki/sekcje.html