

# Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w pozamiejskim transporcie zbiorowym w krajach Grupy Wyszehradzkiej

## Foreign Direct Investment in non-urban public transport in Visegrad Group (V4) countries



**Zbigniew Taylor**

Prof. dr hab.

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. Stanisława Leszczyckiego PAN

z.taylor@twarda.pan.pl



**Ariel Ciechański**

Dr

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. Stanisława Leszczyckiego PAN

ariel@twarda.pan.pl

**Streszczenie:** Celem niniejszego artykułu jest prześledzenie zmian i wyprowadzenie uogólnień dotyczących procesów związanych z realizacją bezpośrednich inwestycji zagranicznych w publicznym pozamiejskim transporcie zbiorowym w krajach Grupy Wyszehradzkiej (Polska, Czechy, Słowacja i Węgry), po 1989 r. Obserwowane inwestycje miały głównie charakter typu brownfield i dotyczyły zarówno przewoźników autobusowych, jak również – w znacznie mniejszym stopniu – kolejowych. Szczególny nacisk kładzie się na kompleksowe omówienie działań największego inwestora (niemieckich kolei państwowych DB) działającego we wszystkich czterech krajach i prowadzącego jako jedyny przewoźny kolejowe w większości omawianych krajów.

**Słowa kluczowe:** Pozamiejski transport zbiorowy; BIZ; Grupa Wyszehradzka

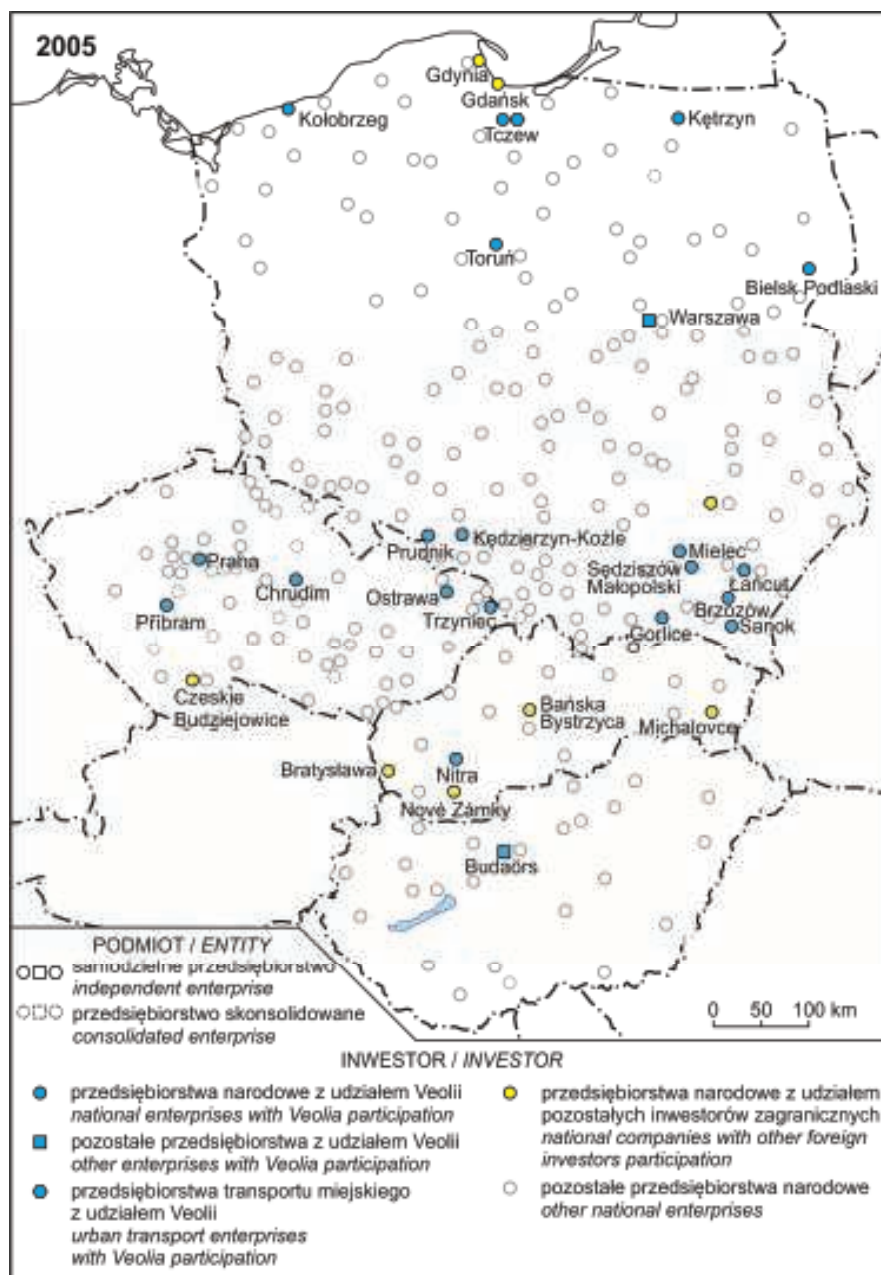
**Abstract:** The purpose of this study is to investigate the changes and draw generalizations relating to the processes of foreign direct investments (FDI) in the non-urban public transport in the countries of the Visegrad Group (Poland, Czech Republic, Slovakia and Hungary), after 1989. The processes observed lead mainly to the so-called brownfield investments and cover both bus operators, as well as rail carriers. The focus is placed on comprehensive overview of the activities of the largest investor (the German national railway DB) existing in all four countries of the V4 Group, and leading railway services in the most of the described countries.

**Keywords:** Non-urban public transport; FDI; The Visegrad Group

Celem niniejszego opracowania jest prześledzenie zmian i wyprowadzenie uogólnień dotyczących procesów związanych z realizacją bezpośrednich inwestycji zagranicznych (BIZ) w publicznym pozamiejskim transporcie zbiorowym w krajach Grupy Wyszehradzkiej w latach 1989–2015. Przebieg BIZ był dość zróżnicowany, zarówno przestrzennie, jak również i gałęziowo. Wspólne ujęcie w jednym badaniu zagadnień dotyczących zarówno transportu kolejowego jak i autobusowego podyktowane jest zbliżonymi regulacjami prawnymi regulującymi funkcjonowanie obydwu rynków przewozowych. Transport autobusowy miał zupełnie inny charakter niż pasażerskie przewozy kolejowe. Wynikało to przede wszystkim z różnic w specyfice przekształceń własnościowych – o ile w przypadku transportu autobusowego obserwowaliśmy przede

wszystkim inwestycje w już istniejące, głównie pierwotnie ogólnokrajowe przedsiębiorstwa państwowe, to w przypadku transportu kolejowego inwestowano w podmioty, których powstanie nie było związane z reorganizacją narodowego przewoźnika kolejowego. Jeśli idzie o transport autobusowy artykuł dotyczy głównie następujących przedsiębiorstw: *Państwowej Komunikacji Samochodowej* (PKS) w Polsce, *Československá státní automobilová doprava* (ČSAD) w Czechach i na Słowacji przed 1993 r. oraz *Česká automobilová doprava* (ČSAD) w Czechach po 1993 r. Na Słowacji od 1993 r. są to przedsiębiorstwa transportu pasażerskiego *Slovenská autobusová doprava* (SAD) i towarowego *Nákladná automobilová doprava* (NAD), zaś na Węgrzech w całym okresie przedsiębiorstwa z grupy Volán.

Problematyka inwestycji zagranicznych w przedsiębiorstwach transportowych w krajach dawnego bloku socjalistycznego, a zwłaszcza procesów prywatyzacji i deregulacji, jest jednym z ważniejszych tematów badawczych geografii transportu w ostatnich ponad dwudziestu latach [1, 2, 3, 4]. Od ponad dekady autorzy niniejszego artykułu śledzą wspomniane procesy zachodzące na terytorium Polski po 1989 r. dotyczące transportu kolejowego i drogowego [6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14]. Swoje badania kontynuują oni także poza Polską podejmując tematykę funkcjonowania narodowych przewoźników samochodowych w Polsce, Czechach i na Słowacji [16, 17], jak również całej Grupy Wyszehradzkiej [18, 19]. Podejmują również tematykę inwestycji zagranicznych w Polsce w zakresie transportu, logistyki i spedycji [15]



1. Inwestycje zagraniczne w narodowych przedsiębiorstwach transportu autobusowego w 2005 r.

## Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w pozamiejskim transporcie autobusowym

W pozamiejskim transporcie autobusowym obserwujemy przede wszystkim bezpośrednie inwestycje zagraniczne typu *brownfield* (w zakresie tematycznym niniejszej pracy rozumiane jako zakup już istniejącego przedsiębiorstwa transportowego) skierowane do dawnych ogólnokrajowych przedsiębiorstw transportu autobusowego. Drugim rodzajem są inwestycje skierowane do przedsiębiorstw od początku prywatnych. Ten rodzaj inwestycji (niemal wyłącznie na terenie Czech) dokonywały przedsiębiorstwa związane

później kapitałowo z niemieckimi kolejami państwowymi DB (rys. 1) wykupując konkurencję lub firmy działające na przyległych obszarach rynkowych. Jako trzeci rodzaj inwestycji możemy przyjąć inwestycje typu *greenfield* (rozumiane tu jako założenie przedsiębiorstwa transportowego od podstaw) – występowały one stosunkowo rzadziej, a przykładem może tu być choćby szkocki Polskibus.com działający w Polsce.

Głównym inwestorem zagranicznym w Polsce była obecna firma Arriva Bus Transport Polska (rys. 2) będąca teraz spółką z grupy niemieckich kolei państwowych DB. Zakupiła ona ogółem 14 przedsiębiorstw PKS. Działalność

na polskim rynku pasażerskiego transportu drogowego rozpoczęła w 1998 r. jako firma z kapitałem francuskim CGEA Transport Polska. Następnie, do końca pierwszego kwartału 2006 r. funkcjonowała pod nazwą Connex Polska, a w latach 2006–13 Veolia Transport Polska. Pierwszą inwestycją Connexu w Polsce był zakup 40% (z czasem wszystkich) udziałów firmy Rapid Bus w Warszawie, wykonującej drogowe przewozy osób w transporcie miejskim i podmiejskim na terenie aglomeracji warszawskiej. Następnie, zainteresowanie firmy skierowało się ku przedsiębiorstwom PKS, czego rezultatem było objęcie w latach 2001–2007 większościowych udziałów w przedsiębiorstwach PKS w Sanoku, Łąncucie, Kędzierzynie-Koźlu, Sędziszowie Małopolskim, Brzozowie, Mielcu, Toruniu, Kołobrzegu, Prudniku, Gorlicach, Bielsku Podlaskim i Tczewie. Ten ostatni przypadek jest o tyle interesujący, że firma posiadała już od 2001 r. lokalny Zakład Komunikacji Miejskiej (ZKM) [22]. Ostatnie przejęcia spółek PKS przez Veolia Transport Polska miały miejsce w 2007 r. (Kętrzyn i Gdynia).

Na okres drugiej połowy minionej dekady przypadł proces stopniowej konsolidacji posiadanych przez ówczesną Veolię spółek – najpierw w sześć przedsiębiorstw regionalnych, a następnie w 2010 r. w jedno przedsiębiorstwo ogólnokrajowe z siedzibą w Toruniu (szerzej [15]). Jedynym PKS, który nie trafił bezpośrednio w ręce Connexu lub Veolii był PKS Gdynia zakupiony przez brytyjską firmę Dunn Line. Jednak, po roku wskutek wykupu inwestora, dawne PKS Gdynia znalazło się również w rękach Veolii. Dopiero w 2011 r. nastąpiła całkowita likwidacja wchłoniętego dawnego przedsiębiorstwa PKS (w Gdyni), jego los w kolejnych latach podzieliły także PKS Gorlice i Łącut. Te dwa ostatnie przypadki należy łączyć z jednej strony ze spadkiem popytu na przejazdy autobusami, a z drugiej stosunkowo dużym zagęszczeniem baz dawnych PKS na Podkarpaciu, gdzie przeniesienie obsługi pojazdów do innego miasta nie wpływało znacząco na koszty. W 2013 r. w wyniku zakupu firmy Veolia Transport Central Europe przez zależną od niemieckich kolei DB spółkę Arriva przewoźnik przy-

brał obecną nazwę Arriva Bus Transport Polska.

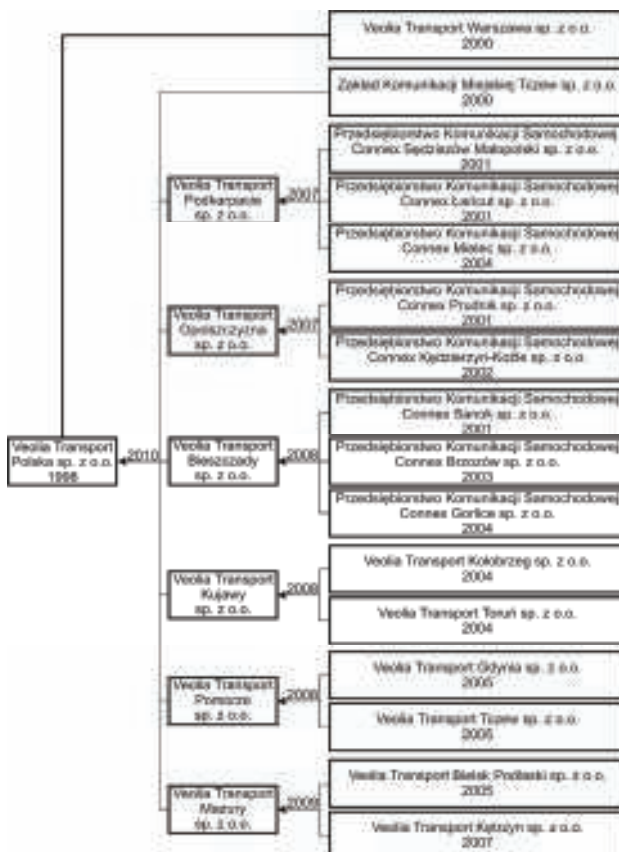
Podobnie jak w Polsce, największym inwestorem zagranicznym w Czechach jest obecnie spółka Arriva (rys. 3). Proces inwestycyjny Arriva zapoczątkowała jeszcze w 1999 r. jako firma Connex, zakupując wydzieloną z ČSAD Ostrava spółkę ČSAD Bus Ostrava. W innej części Czech w 2001 r. nabyto powstały z części pasażerskiej ČSAD Chrudim i ČSAD Kutná Hora – ČSAD Bus Chrudim. W 2002 r. do grupy przejętych przedsiębiorstw dołączył Bus Slezsko powstały na bazie części pasażerskiej ČSAD Třinec. W 2004 r. zakupiono pasażerską część ČSAD Praha Vršovice i ČSAD Příbram, które w 2008 r. skonsolidowano w ramach jednej firmy – Veolia Transport Praha z siedzibą w Pradze. Podobnie uczyniono ze spółkami z Ostrawy i Trzyńca tworząc Veolia Transport Morava z siedzibą w pierwszym z tych miast.

Były to ostatnie zakupy przedsiębiorstw związanych z ČSAD dokonane do chwili obecnej w Czechach. Inwestycje Connexu, a później Veolii koncentrowały się w kilku regionach kraju. Można oczekiwać, że rezultatem tej

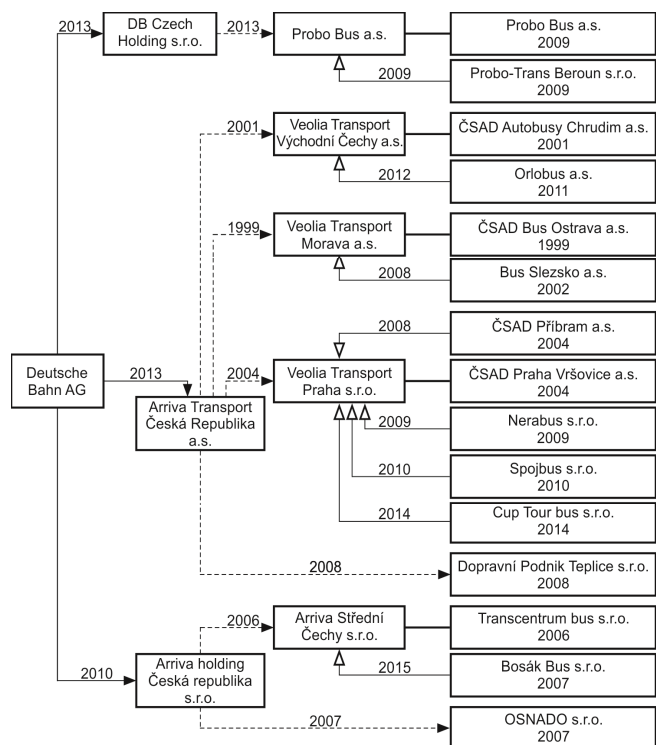
strategii był zapoczątkowany w 2008 r. proces nieobserwowany w Polsce, a mianowicie zakupy przedsiębiorstw prywatnych, niestanowiących wcześniej własności publicznej, lecz sąsiadujących z uprzednio zakupionymi ČSAD-ami. Jako pierwszy właściciela zmienił Dopravní Podnik Teplice obsługujący przede wszystkim transport miejski (trolejbusowy i autobusowy) i podmiejski (autobusowy) w Teplicach. W 2009 r. zakupiono i włączono do Veolia Transport Praha firmę Nerabus obsługującą podmiejskie linie w okolicy podpraskich Neratovic. W 2010 r. podobnie uczyniono z praską firmą Spoibus. W 2011 r. Veolia Transport Východní Čechy zakupiła natomiast, a następnie włączyła w swoje struktury, firmę Orlobus z Nového Města nad Metují obsługującą transport podmiejski w rejonie Gór Orlickich. W 2014 r. zakupiono kolejną firmę z regionu Příbramia – Cup Tour bus. Jednak w przeciwieństwie do Polski, obecność koncernu DB i spółki Arriva nie ograniczała się tylko do podmiotów zakupionych przez Connex i Veolię Transport. Nim doszło do przejęcia Veolii inwestycje były także dokonywane za pośrednictwem Arriva holding

Česká Republika, która nabyła w 2007 r. firmy OSNADO (kupiec zakładów ČSAD Hradec Králové w Trutnovie i Starej Pace) i Bosak Bus (następca nabywcy ČSAD Dobříš). Poza przedsiębiorstwami wywodzącymi się z ČSAD od 2006 r. Arriva jest właścicielem Transcentrum bus – prywatnego przewoźnika autobusowego obsługującego okolice miasta Mladá Boleslav [20]. Do spółek z grupy DB zalicza się także firma Probo Bus, zakupiona w 2009 r. przez spółkę zależną państwowego holenderskiego przewoźnika kolejowego NS – Abellio Transport CZ Holding BV, która następnie została przyjęta przez koncern DB. Niezależnie od Veolia Transport Česká Republika funkcjonuje też międzynarodowy przewoźnik autokarowy Veolia Eurolines CZ.

W przypadku Słowacji można mówić o zainteresowaniu obecnej Arriva (rys. 4) i zakupach za pośrednictwem m.in. węgierskiej spółki zależnej Eurobus Invest z Budapesztu, która zakupiła bezpośrednio SAD Nové Zámky, a następnie odkupiła od JM Autodoprava z Trebišova spółkę SAD z Michalovec. W 2005 r. nabywcą majątku tego inwestora stała się wówczas brytyjska

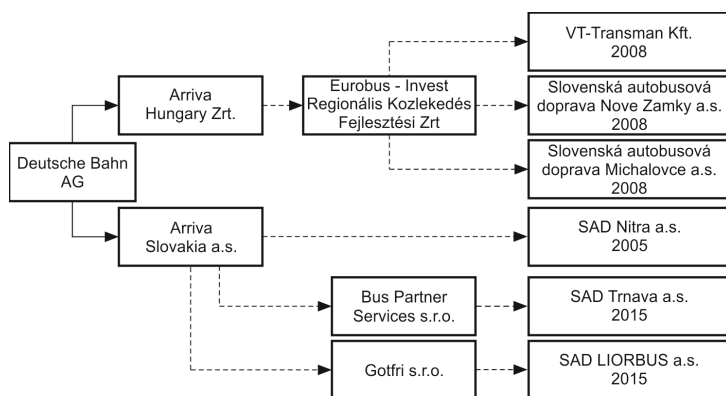


2. Konsolidacja dawnych przedsiębiorstw PKS w ramach grupy Veolia Transport Polska. Rok w ramce oznacza moment inwestycji zagranicznej, a nad strzałką – konsolidacji.



3. Inwestycje spółek z grupy Deutsche Bahn w przedsiębiorstwa transportu autobusowego w Czechach. Strzałki z pustym grotem oznaczają konsolidację, strzałki z przerywaną linią inwestycje pośrednie (przed włączeniem do grupy DB), a z linią ciągłą inwestycje bezpośrednie. Rok w ramce oznacza moment dokonania inwestycji zagranicznej.





4. Inwestycje spółek z grupy Deutsche Bahn w przedsiębiorstwa transportu autobusowego na Słowacji i Węgrzech. Daty w ramkach oznaczają rok, w którym właścicielem danego przedsiębiorstwa stała się spółka z grupy DB. Linia przerywana strzałek oznacza pośredniość inwestycji.

grupa Arriva (obecnie własność kolei niemieckich DB). Także pośrednio został dokonany zakup przez późniejszą Veolię – odkupiła ona SAD Nitra od słowackiej firmy KMV Bus. SAD Trnava stał się własnością brytyjskiej firmy inwestycyjnej Sabre Invest, a w 2015 r. wraz Liorbusem z Ružomberku został zakupiony pośrednio (przez zakup spółek-matek) przez słowacką spółkę Arrivy.

Na Węgrzech Arriva i jej poprzednicy z powodu nieskierowania narodowych przedsiębiorstw transportu autobusowego do prywatyzacji nie mogli brać udziału w ich zakupie, niemniej jednak poprzez nabycie w 2008 r. firmy Eurobus pośrednio dysponuje ona największym prywatnym węgierskim przewoźnikiem autobusowym VT-Transman.

Wydawać by się mogło, że doświadczenia Connexu, a później Veolii i Arrivy, były na tyle niezachęcające, że proces inwestycji zagranicznych w polskie przedsiębiorstwa PKS został trwale wyhamowany. Tymczasem izraelska firma Egged Holding (największy prywatny operator transportu autobusowego w publicznym transporcie miejskim w Polsce) w 2009 r. stała się nabywcą 51% udziałów PKS Mrągowo. Kolejne inwestycje w Polsce firma ta podjęła w 2010 r. za pośrednictwem spółki-córki Mobilis, zajmującej się do tej pory głównie obsługą miejskich przewozów autobusowych w dużych ośrodkach na zlecenie miejscowych zarządów transportu miejskiego. Mobilis powstał z drugiej części wspomnianej już wyżej spółki Rapid. Egged Holding natomiast to spółka zależna izraelskiej firmy Egged istniejącej od 1933 r., będącej obecnie największą firmą transportu

autobusowego w Izraelu. Spółka Mobilis była pierwszą inwestycją Egged w Polsce. W 2010 r. Mobilis zakupił po 85% udziałów przedsiębiorstw z województwa mazowieckiego, nabywając praktycznie większość przedsiębiorstw znajdujących się wówczas w rękach Skarbu Państwa na terenie regionu. Tylko PKS Polonus z Warszawy i PKS Siedlce nie podlegały prywatyzacji, a PKS Gostynin, choć znajdował się w transzy siedmiu przedsiębiorstw przewidzianych do sprzedania Mobilisowi, wobec sprzeciwu załogi, nie został sprywatyzowany. W 2011 r. nastąpiła dalsza ekspansja inwestora na terenie województwa warmińsko-mazurskiego (PKS Bartoszyce, PKS Ostróda). Firma podejmowała również próby zakupu m. in. PKS Częstochowa, Katowice, Lubliniec, Cieszyn i Piotrków Trybunalski. W 2012 r. udał się zakup tylko ostatniego przedsiębiorstwa [16]. Do końca

2015 r. sytuacja ta nie uległa zmianie (rys. 5). Co interesujące, inwestor ten nie jest obecny w pozostałych krajach Grupy Wyszehradzkiej.

W przedsiębiorstwach PKS, prócz firm Veolia i Mobilis, pojawiło się bardzo niewielu inwestorów zagranicznych. Orbis Transport (pośrednio zależny od kapitału francusko-holenderskiego), który wszedł w posiadanie przedsiębiorstw PKS z Tarnobrzegu i z Gdańska uprzednio specjalizował się w obsłudze międzynarodowego ruchu autokarowego. Wskutek bankructwa spółki-matki Orbis Travel uległ likwidacji, a udziały w przedsiębiorstwach PKS trafiły do nowych nabywców. Nie odnotowujemy aktywności tego inwestora w krajach poza Polską.

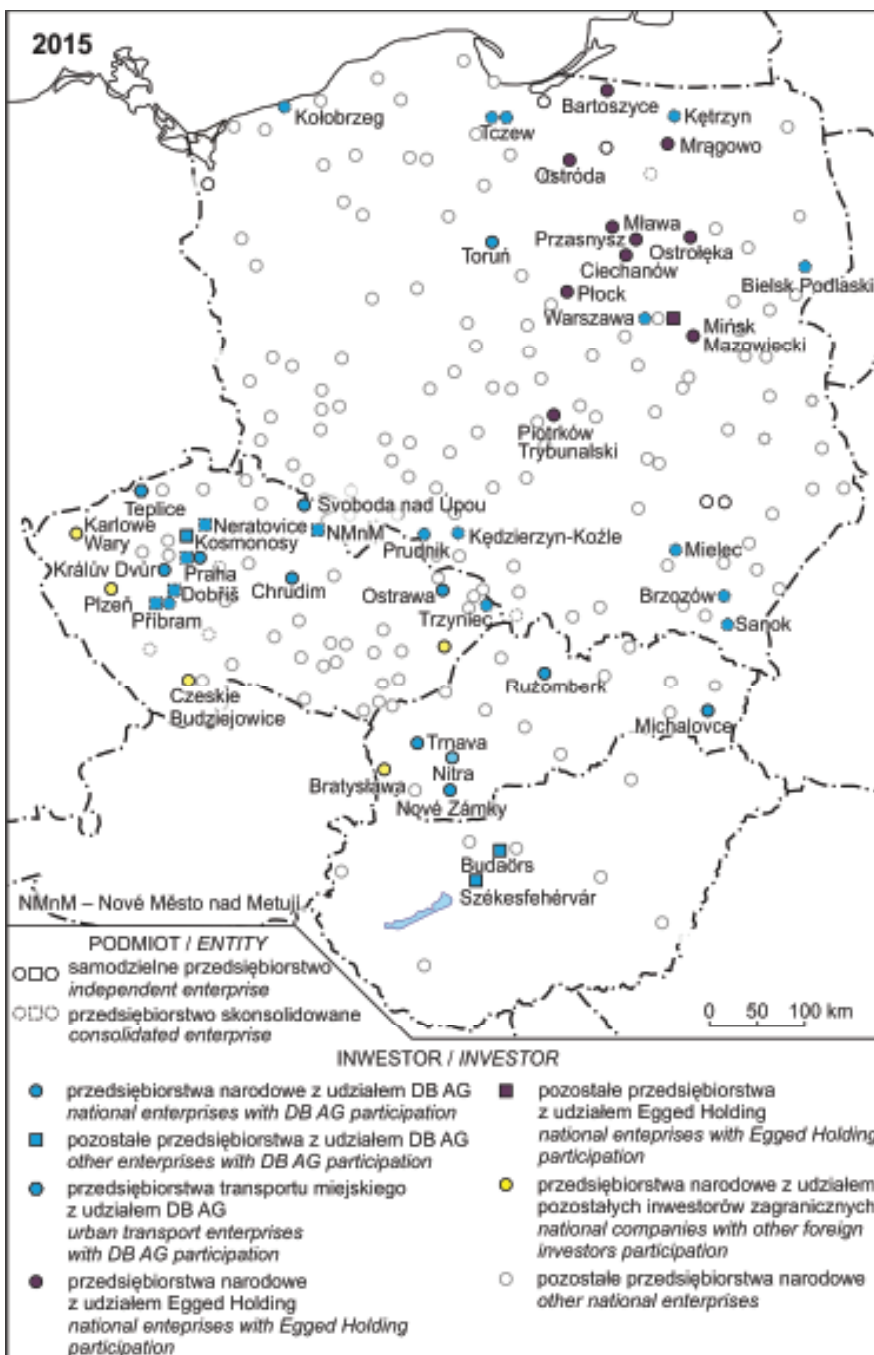
Veolia nie była jedynym inwestorem zagranicznym zainteresowanym przedsiębiorstwami ČSAD (tab. 1). W 2003 r. austriacki przewoźnik autobusowy ÖBB Postbus (spółka-córka austriackich kolei państwowych) zakupił wydzieloną z ČSAD Jihotrans spółkę ČSAD Autobusy České Budějovice. Podobnie jak w przypadku ÖBB Postbus, jest to jak na razie jedyna inwestycja tego podmiotu w Czechach. Natomiast właściciel BusLine firma ZV Property Investment (Cze) jest prawdopodobnie firmą czeską przeniesioną do jednego z „rajów” podatkowych. Według posiadanych informacji jest to jedyna tego typu sytuacja w Czechach.

Dość charakterystyczną cechą słowackiego procesu prywatyzacji był

Tab. 1. Ważniejsi mniejsi inwestorzy zagraniczni w narodowych przedsiębiorstwach transportu autobusowego

Inwestor zagraniczny (nazwa obecna)	Zakupiona spółka (nazwa pierwotna)	Siedziba	Rok inwestycji	Stan obecny
Accor AS (Francja) poprzez Grupę Auto Orbis Bus	Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej Gdańsk	Gdańsk	2004	Odsprzedane polskim inwestorom w 2010 r.
	Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej Tarnobrzeg	Tarnobrzeg	2004	
Dunn Line Ltd (Wielka Brytania)	Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej Gdynia	Gdynia	2006	W 2007 inwestor Dunn Line zakupiony przez holding Veolia
ÖBB Postbus GmbH (Austria)	ČSAD Autobusy České Budějovice a.s.	České Budějovice	2003	Bez zmian
ZV Property Investment (Cze) Ltd	ČSAD Jablonec nad Nisou a.s.	Jablonec nad Nisou	2010	Konsolidacja z BusLine a.s.
	ČSAD Semily a.s.	Semily		
ČSAD Ostrava a.s.	SAD Banská Bystrica a.s.	Banská Bystrica	2005	Wycofanie się z przewozów
ČSAD Brno	Slovenská autobusová doprava Bratislava a.s.	Bratislava	2005	Obecnie własność Reavis Group BV

Źródło: Opracowanie własne na podstawie [13, 15, 17, 23, 24, 25].



5. Inwestycje zagraniczne w narodowych przedsiębiorstwach transportu autobusowego w 2015 r.

znaczący udział (1/2 sprywatyzowanych przedsiębiorstw) kapitału zagranicznego – głównie rekrutującego się początkowo z krajów ościennych. SAD Banská Bystrica stał się w 2005 r. własnością czeskiego przewoźnika ČSAD Ostrava, a spółka nabywająca SAD Dunajská Streda pierwotnie stanowiła własność ČSAD Brno (obecnie udziałowcem Bus transport jest kapitał holenderski). Zupełnie nowym podmiotem, który podjął konkurencję w skali ogólnopolskiej, nie tylko z PKS, ale również z PKP i nie powstał z przejęcia dotychczasowych przedsiębiorstw, a był zagraniczną inwestycją typu *green-*

*field*, był Polski Express. Firma przeniosła do Polski doświadczenia brytyjskiej National Express Group (NEG), której była własnością. Rozpoczęła działalność w drugiej połowie 1994 r. wprowadzając autobusowe połączenia dalekobieżne między Warszawą a Trójmiastem, Białymstokiem, Lublinem, Łodzią, Krakowem, Wrocławiem i Poznaniem, a także Bydgoszczą. W kolejnych latach istniejące połączenia wydłużono do Rzeszowa, Szczecina i Kołobrzegu, pojawiły się także kursy do Krynicy Morskiej, Wrocławia, Ustki, Gorzowa Wielkopolskiego i Kudowy Zdrój. Niestety, część tych połączeń nie cieszyła się wystarczają-

cym zainteresowaniem pasażerów i przedsiębiorstwo zrezygnowało z ich obsługi. Po dość poważnych trudnościach ekonomicznych w 2009 r. przewoźnik ten zakończył swoją działalność stanowiąc już wyłączną własność polską [16].

Również w 2009 r. szkocka firma Souter Investments powołała do życia spółkę-córkę Souter Holdings Poland. Nie jest to pierwsza inwestycja zagraniczna firmy – posiada ona już większościowe udziały w dwóch miejskich spółkach autobusowych w Nowej Zelandii, a także firmę przewozów promowych z siedzibą w Auckland – Fullers Group. Firma Souter Investments należy również do konsorcjum, które nabyło spółkę Istanbul Deniz Otobusleri A.S. zajmującą się przewozami promowymi po Morzu Marmara [28]. W Polsce firma Souter rozpoczęła działalność 19.06.2011 r. połączeniami autobusowymi pod handlową nazwą PolskiBus.com. Na początku spółka realizowała połączenia krajowe Warszawa–Kraków, Warszawa–Gdańsk, Warszawa–Bydgoszcz–Szczecin, Warszawa–Białystok, Warszawa–Lublin i Warszawa–Katowice. Nowością, w stosunku do przedsiębiorstw PKS, było wprowadzenie połączeń międzynarodowych z Warszawy do Wiednia (przez Bratysławę), Pragi i Berlina. PolskiBus, wzorem tanich linii lotniczych, operację rezerwacji miejsc i zakupu biletów przeniósł całkowicie do Internetu wprowadzając równocześnie zasadę, że im wcześniej pasażer zakupi bilet, tym mniej za niego zapłaci. Część kierunków zaproponowanych w początkowym okresie pokrywała się z siatką linii Polskiego Expressu. W przeciągu zaledwie dwóch lat PolskiBus.com zanotował ogromny wzrost, zarówno mierzony liczbą połączeń, jak również zasięgiem terytorialnym sieci. Paradoksalnie było to prawdopodobnie w dużej mierze wynikiem szeroko zakrojonych prac remontowych polskiej infrastruktury kolejowej w tym okresie.

## Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w pasażerskim transporcie kolejowym

Inwestycji zagranicznych w pasażerskim transporcie kolejowym jest zde-

cydowanie mniej niż w transporcie autobusowym w krajach Grupy Wyszehradzkiej. Ponadto nie występują one we wszystkich krajach Grupy – brakuje ich na Węgrzech, a na Słowacji funkcjonują częściowo pośrednio. W Polsce odnotowujemy tylko jeden przypadek bezpośrednich inwestycji zagranicznych w pasażerskim transporcie kolejowym. W 2007 r. zarząd województwa kujawsko-pomorskiego rozpiisał przetarg na trzyletni okres wykonywania usług w regionalnym transporcie kolejowym. Rynek województwa został podzielony na pakiety przewozów na liniach zelektryfikowanych i odrębnie nieelektryfikowanych. Samorząd wojewódzki udostępnił zwycięzcy przetargu na obsługę linii nieelektryfikowanych wagony motorowe stanowiące jego własność. Do przetargu stanęło wówczas brytyjsko-niemieckie konsorcjum w formie spółki joint-venture Arriva-PCC. Pierwszy z uczestników konsorcjum powstał jako rodzinny sklep handlujący używanymi motocyklami, od 1980 r. działając w branży transportu autobusowego, a od 2000 r. również kolejowego. W 2010 r. spółkę funkcjonującą na terenie 130 krajów nabył niemiecki przewoźnik kolejowy DB. Także drugi z partnerów wywodzący się z dawnej kopalni piasku podszakowego Szczakowa, znalazł się w jego rękach [14].

Nowe konsorcjum z pewnymi trudnościami podjęło działalność przewozową na podstawie licencji należącej do PCC. Jedyną linią pasażerską w ru-

chu spalinowym na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, której nie obsługiwało wówczas omawiane konsorcjum był odcinek Bydgoszcz–Chełmża [14]. W kolejnym przetargu w 2010 r. przewoźnik ten (już jako Arriva RP sp. z o.o.) wygrał obsługę wszystkich linii nieelektryfikowanych, a w grudniu 2013 r. Arriva przejęła obsługę także większości linii zelektryfikowanych (za wyjątkiem odcinków Bydgoszcz–Solec Kuj.–Toruń, Bydgoszcz–Inowrocław i Inowrocław–Toruń). Na części linii dochodziło do ciekawych sytuacji wzajemnego podwykonawstwa pomiędzy Arrivą i Przewozami Regionalnymi. Wynikało ono częściowo z braku taboru elektrycznego w parku Arrivy, a po części z konieczności złagodzenia skutków utraty sporej części rynku przez spółkę Przewozy Regionalne (PR) (rys. 6). Nie bez znaczenia są też względy natury eksploatacyjnej – w ten sposób redukuje się liczbę przejazdów próżnego taboru wynikającą z domykania obiegów, bądź oddalenia miejsc pracy od zaplecza techniczno-naprawczego. W grudniu 2015 r. większość przewozów na liniach zelektryfikowanych powierzono ponownie Przewozom Regionalnym.

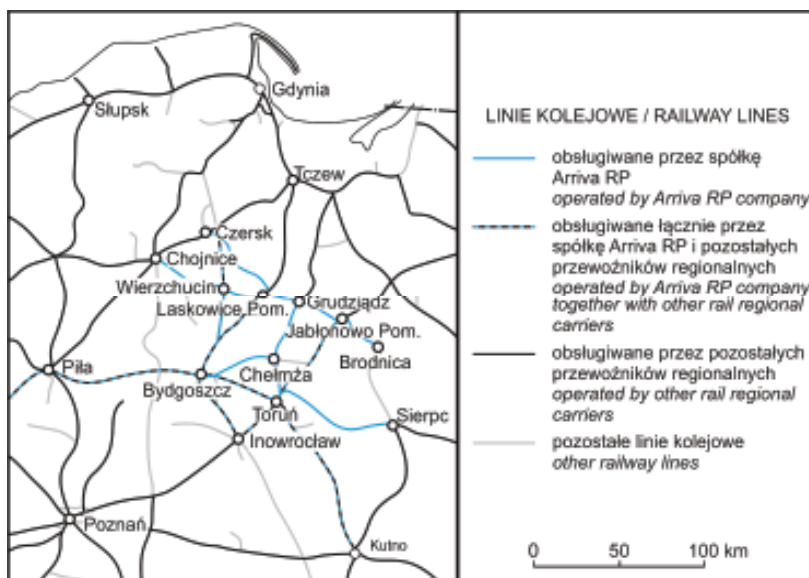
Zupełnie inaczej wyglądała rola spółek należących do Veolii i Arrivy na terenie Czech. W 1997 r. znacząco zniszczone zostały linie kolejowe prowadzące z Šumperku do podjesennickich miejscowości Sobotín i Kouty nad Desnou. Czeskie Ministerstwo Transportu nie było zainteresowane

ich odbudową ze względu na przewidywane ogromne koszty. Jednak presja lokalnych środowisk i zainteresowanie przedsiębiorstw kolejowych sprawiły, że linia została ponownie otwarta w 1998 r. Pierwotnie przewoźnikiem była tu czeska firma z branży budownictwa kolejowego, jednak w 2002 r. przejęła ją firma Veolia Transport Morava (od 2013 r. Arriva Morava) [5]. Stan ten utrzymał się do końca obowiązywania rozkładu 2015/16, kiedy to przewozy na uprzednio zelektryfikowanej trasie przejęły państwowe České Dráhy.

Prócz dawnej Veolii na rynku kolejowych przewozów pasażerskich w Czechach działa również inna spółka zależna od niemieckich kolei państwowych DB Veolia Vlaky, która w 2013 r. podjęła na własne ryzyko biznesowe przewozy pasażerskiego z Pragi do Kralup nad Wełtawą. W początku 2016 r. rozszerzyła ona swój zasięg rynkowy o podobne linie prowadzące z Pragi do Benešova u Prahy oraz słowackiego Trenczyna [21].

Innym przewoźnikiem pasażerskim działającym na rynku czeskim i słowackim jest RegioJet. Powstał on w 2009 r. jako spółka-córka największego czeskiego przewoźnika autobusowego Student Agency. Od 2011 r. prowadzi ona komercyjne przewozy na trasie Praga–Ostrawa–Žylin–Koszyce, a od grudnia 2015 r. również Praga–Ołomuniec–Przerów–Stare Miasto koło Uherskiego Hradiste. W 2012 r. powołana także została siostrzana spółka RegioJet z siedzibą w Bratysławie, która na zlecenie słowackiego ministerstwa transportu obsługuje w ramach umowa ramowej o świadczenie usług publicznych odcinek Bratysława–Dunajská Streda–Komárno. Od grudnia 2014 r. firma realizuje komercyjne przewozy na odcinku Bratysława–Koszyce, a od grudnia 2015 r. Praga–Martin–Bańska Bystrzyca–Zwoleń [28].

Warto zauważyć, że inny czeski przewoźnik, firma Leo Express od kilku lat podejmuje bezskuteczne próby wejścia polski rynek dalekobieżnych przewozów kolejowych.



6. Sieć połączeń kolejowych obsługiwanych przez Arrivę RP w 2015 r.



## Podsumowanie

W krajach Grupy Wyszehradzkiej prywatyzacja bezpośrednia z udziałem inwestorów zagranicznych w przypadku narodowych przedsiębiorstw autobusowych nie wystąpiła jedynie na Węgrzech. Nie widać również większego zróżnicowania w charakterystyce inwestorów – dominują inwestorzy branżowi. Przeważający udział w grupie V4 miał koncern niemieckich kolei państwowych Deutsche Bahn, przede wszystkim za pośrednictwem spółek z grupy Arriva. Należy jednak pamiętać, że obecna struktura własnościowa skupiona w niemieckich rękach jest przede wszystkim skutkiem wieloletnich procesów inwestycyjnych prowadzonych przez podmioty, których Arriva jest następcą prawnym – głównie dotyczyło to spółek z grupy Veolia Transport. Pozostałe podmioty zagraniczne inwestowały w pojedynczych krajach, w tym tylko w Polsce na szerszą skalę, a w Czechach w jednostkowych przypadkach.

Brakuje natomiast niemal przepływów kapitału pochodzącego od narodowych przedsiębiorstw transportu autobusowego do krajów innych niż macierzysty.

Interesujące jest też, że tylko w trzech krajach – Polsce, Czechach i na Słowacji – udało się podjąć inwestycje w pasażerski transport kolejowy. W Polsce miało to miejsce tylko w segmencie dotowanych przewozów regionalnych (choć przewoźnik okresowo prowadził na własne ryzyko finansowe także pospieszne kursy na większe odległości). W Czechach inwestycje zagraniczne skupiły się głównie na przewozach międzyregionalnych (okresowo były prowadzone również lokalne przewozy w ramach służby publicznej). Na Słowacji natomiast inwestorzy zagraniczni prowadzą obydwa rodzaje przewozów.

W przypadku jedyne go inwestora zagranicznego wspólnego dla wszystkich krajów Grupy Wyszehradzkiej, którym są niemieckie koleje państwowe DB, trudno doszukiwać się jakiegoś identycznego schematu postępowania. Częściowo wynika to z możliwości inwestowania na Węgrzech jedynie w przedsiębiorstwa prywatne, zaś w Czechach i na Słowacji inwestowało kilka podmiotów, dopiero później przeję-

tych przez Arrivę. Brakuje większych inwestycji (poza początkowymi) Veolii czy Arrivy w prywatnych przewoźników autobusowych i kolejowych w Polsce i Czechach. Na Słowacji natomiast brakuje inwestycji Arrivy w przewozy kolejowe, poza wjazdem pociągów międzynarodowych z Czech. ◀

## Materiały źródłowe

- [1] Hoyle B., Knowles R. (red.). *Modern Transport Geography*. Belhaven Press, 1992.
- [2] Hoyle B., Knowles R. (red.). *Modern Transport Geography*. Wiley, 1998.
- [3] Knowles R. *Research agendas in transport geography for the 1990s*. *Journal of Transport Geography*, 1993, 1, s. 3-11.
- [4] Knowles R., Shaw J., Docherty I. (red.). *Transport Geographies. Mobilities, Flows and Spaces*, Blackwell Publishing, 2008.
- [5] Taczanowski J. *The Effects of Liberalisation of the Passenger Railway Market on the Situation of Regional Rail Connections in Poland, Czech Republic, Slovakia and Austria*, *Národohospodářský obzor*, 2015, 3, s. 249-268.
- [6] Taylor Z., Ciechański A. *Deregulacja w polskim transporcie kolejowym*. *Przegląd Geograficzny*, 2005, 2, s. 139-169.
- [7] Taylor Z., Ciechański A. *Deregulation in Polish Rail Transport*. *Transport Reviews*, 2006, 3, s. 305-324.
- [8] Taylor Z., Ciechański A. *Przekształcenia własnościowe przedsiębiorstw PKS w nowej sytuacji gospodarczej*. *Przegląd Geograficzny*, 2007, 1, s. 5-44.
- [9] Taylor Z., Ciechański A. *Transformacja własnościowa przedsiębiorstw PKS po roku 1990*. *Przegląd Komunikacyjny*, 2008, 4, s. 3-13.
- [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*, 2008, 5, s. 619-640.
- [11] Taylor Z., Ciechański A. *Przekształcenia organizacyjno-własnościowe pasażerskich przedsiębiorstw komunikacji samochodowej*. *Trans-*

*port Miejski i Regionalny*, 2010, 2, s. 19-25.

- [12] Taylor Z., Ciechański A. *Niedawne przekształcenia organizacyjno-własnościowe przedsiębiorstw transportu kolejowego w Polsce - część I*. *Przegląd Geograficzny*, 2010, 4, s. 549-571.
- [13] Taylor Z., Ciechański A. *Polskie przedsiębiorstwa publicznego transportu regionalnego i miejskiego w warunkach gospodarki rynkowej*. *Przegląd Komunikacyjny*, 2010, 7/8, s. 20-25.
- [14] Taylor Z., Ciechański A. *Niedawne przekształcenia organizacyjno-własnościowe przedsiębiorstw transportu kolejowego w Polsce - część II*. *Przegląd Geograficzny*, 2011, 2, s. 205-231.
- [15] Taylor Z., Ciechański A. *Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w polskim transporcie*. *Monografie IGI PZ PAN 15*, 2013.
- [16] Taylor Z., Ciechański A. *Organizacyjno-własnościowe przekształcenia narodowych przewoźników drogowych w Polsce, Czechach i na Słowacji - część I*. *Przegląd Geograficzny*, 2013, 2, s. 151-172.
- [17] Taylor Z., Ciechański A. *Organizacyjno-własnościowe przekształcenia narodowych przewoźników drogowych w Polsce, Czechach i na Słowacji - część II*. *Przegląd Geograficzny* 2013, 4, s. 516-547.
- [18] Taylor Z., Ciechański A. *Narodowi przewoźnicy drogowi w krajach Grupy Wyszehradzkiej - część I*. *Przegląd Geograficzny*, 2016, 4, s. 441-467.
- [19] Taylor Z., Ciechański A. *Narodowi przewoźnicy drogowi w krajach Grupy Wyszehradzkiej - część II*. *Przegląd Geograficzny*, 2017, 2, s. 233-267.
- [20] [www.arriva.cz](http://www.arriva.cz), 10.01.2013 i 20.04.2016.
- [21] [www.arriva-vlaky.cz](http://www.arriva-vlaky.cz), 12.01.2017.
- [22] [www.connex.info](http://www.connex.info), 15.09.2006.
- [23] [www.kamim.sk](http://www.kamim.sk), 9.01.2012 i 1.07.2012.
- [24] [www.natfund.gov.sk](http://www.natfund.gov.sk), 09.01.2012.
- [25] [www.or.justice.cz](http://www.or.justice.cz), 30.10.2012.
- [26] [www.or.sr.sk](http://www.or.sr.sk), 9.01.2012.
- [27] [www.regiojet.cz](http://www.regiojet.cz), 12.01.2017.
- [28] [www.polskibus.com](http://www.polskibus.com), 10.10.2014.