

Przekształcenia własnościowe przedsiębiorstw transportu miejskiego w Polsce – część II*

*Ownership transformation
of urban-transport companies in Poland – part II*

ZBIGNIEW TAYLOR, ARIEL CIECHAŃSKI

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. S. Leszczyckiego PAN,
00-818 Warszawa, ul. Twarda 51/55;
z.taylor@twarda.pan.pl ariel@twarda.pan.pl

Zarys treści. Druga część artykułu zawiera wyniki badania empirycznego na temat przekształceń własnościowych organizatorów i realizatorów przewozów w transporcie miejskim. Procesy transformacji, choć zapoczątkowane znacznie wcześniej niż w przypadku przedsiębiorstw PKS, wykazują zdecydowanie mniejsze zaawansowanie. Mniej jest przedsiębiorstw sprywatyzowanych (z udziałem kapitału zagranicznego, spółek pracowniczych i z udziałem polskiego sektora niepublicznego), a więcej przedsiębiorstw publicznych (jednoosobowych spółek gminnych, międzygminnych spółek samorządów, jednoosobowych spółek komunikacyjnych związków komunalnych, spółek przedsiębiorstw komunalnych i zakładów budżetowych). Co więcej, w 20 miejscowościach obsługą transportu miejskiego zajmują się wielobranżowe przedsiębiorstwa gospodarki komunalnej.

Słowa kluczowe: okres transformacji, transport miejski, formy własności, prywatyzacja, kapitał zagraniczny, geografia przedsiębiorstw, Polska.

W pierwszej części artykułu (Taylor i Ciechański, 2008c) przedstawiono organizację i regulacje prawne dotyczące transportu miejskiego w Polsce w latach 1945–1989, jego charakterystykę na przełomie stuleci, a także obecne legislacyjne uwarunkowania i organizacyjne rozwiązania funkcjonowania. Tłem dla wprowadzanych zmian były zagraniczne doświadczenia w zakresie liberalizacji rynku przewozowego¹.

Druga część artykułu ma charakter empiryczny. Szczególną uwagę poświęca się przekształceniom własnościowym przedsiębiorstw, zajmujących się organi-

* Część I – zob. Z. Taylor i A. Ciechański (2008c).

¹ Artykuł powstał częściowo w wyniku realizacji projektu badawczego Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego nr N306 024 32/1134.

zacją i wykonywaniem przewozów. Rozpatruje się poszczególne rodzaje przewozów i formy własności, szczególnie zróżnicowane w przypadku przedsiębiorstw przewozowych transportu miejskiego.

Na potrzeby niniejszego artykułu stworzone zostały dwie listy przedsiębiorstw transportu miejskiego. Wykorzystano w tym celu informacje ze strony internetowej Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej, portalu autobusowego Infobus i strony internetowej (w tym Biuletynu Informacji Publicznej) poszczególnych samorządów gminnych i przedsiębiorstw. Pierwsza lista, licząca 27 jednostek, zawiera przedsiębiorstwa zajmujące się organizacją transportu miejskiego w Polsce. Druga lista, obejmująca 163 jednostki, zawiera podmioty o rodowodzie komunalnym zajmujące się świadczeniem usług transportu miejskiego.

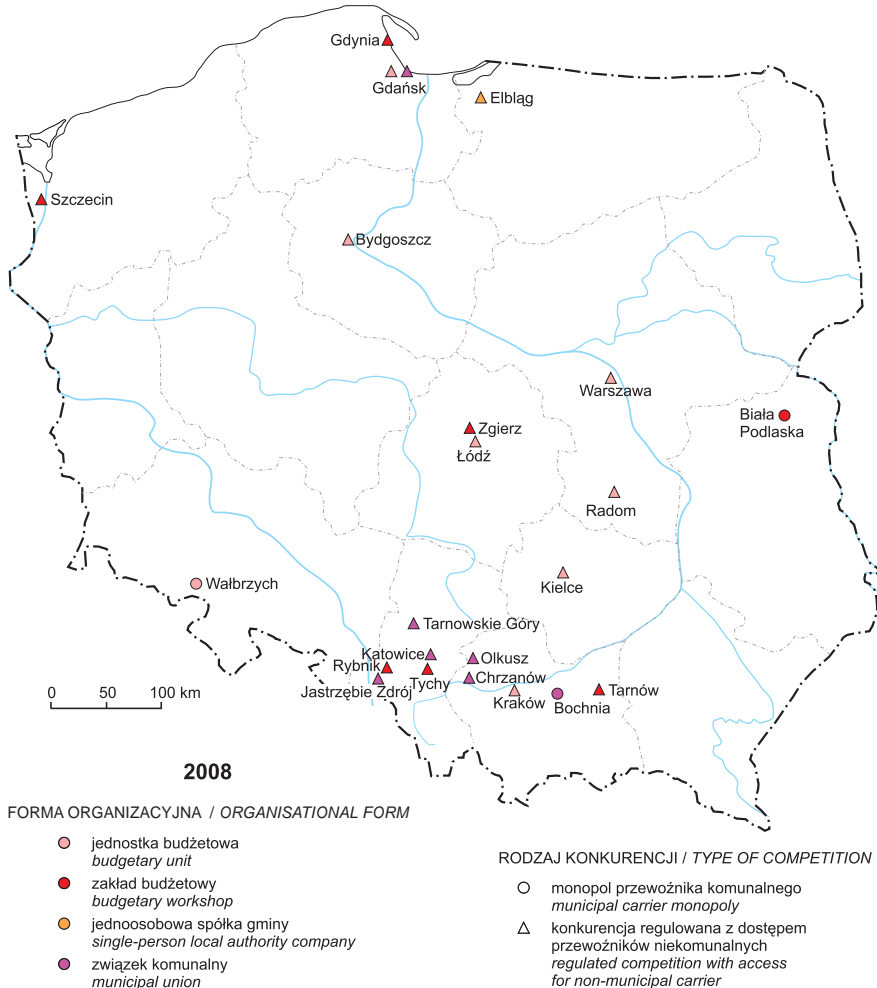
Organizatorzy transportu miejskiego w polskiej przestrzeni

W drugiej połowie 2008 r. w Polsce funkcjonowały 23 zarządy (organizatorzy) transportu miejskiego (ryc. 1). Cztery inne, podane w tabeli 1, zakończyły swoją działalność. Główną rolą zarządów, oczywiście oprócz zapewnienia właściwej obsługi transportowej, było stworzenie warunków do powstania konkurencji regulowanej (Taylor i Ciechański, 2008c).

W rozkładzie przestrzennym charakterystyczną cechą jest skupienie organizatorów transportu miejskiego na terenie szeroko pojętego Górnego Śląska. Jest to niewątpliwie rezultatem funkcjonowania w przeszłości na tym obszarze najsilniejszego wojewódzkiego przedsiębiorstwa komunikacyjnego z siedzibą w Katowicach, zaś integracja transportu jest tu czymś naturalnym, wynikającym z wieloletniej tradycji. Na terenie województwa śląskiego funkcjonuje (2008) ogółem pięciu organizatorów, z czego trzech ma charakter komunikacyjnego związku komunalnego, a dwa są zakładami budżetowymi. Niewątpliwie największą rolę odgrywa tu powołany w 1991 r. w miejsce WPK Katowice – Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (KZK GOP). Gminy wchodzące w jego skład podano w tabeli 1. Kolejne dwa związki komunikacyjne zlokalizowane są tuż przy granicy województwa śląskiego, w województwie małopolskim: jeden obejmuje gminy Chrzanów, Libiąż i Trzebinia, a drugi – Olkusz, Bolesław, Bukowno i Klucze.

Najwięcej organizatorów transportu miejskiego powołano do życia w pierwszej połowie lat 1990. Wtedy powstała większość obecnie funkcjonujących na Śląsku – była to konieczność związana z uporządkowaniem rynku po likwidacji WPK. W większości organizatorzy zostali powołani w dużych ośrodkach, ale niektórzy z nich działają w niewielkich, takich jak Bochnia czy Biała Podlaska. Prawdopodobnie proces tworzenia nowych podmiotów będzie kontynuowany. Tylko w latach 2007–2008 powołano do życia kolejne trzy zarządy: w Białej Podlaskiej, Trójmieście (Gdańsku) i Kielcach. Ten ostatni należy wiązać z próbą rozwiązania problemów, jakie napotkało Miejskie Przedsiębiorstwo Komunika-

cyjne i planowanym przejściem części mocno niedochodowego przedsiębiorstwa przez spółkę pracowniczą Kieleckie Autobusy, powołaną specjalnie w tym celu. Istotnym zdarzeniem było powołanie Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej. Dotychczas na obszarze konurbacji trójmiejskiej funkcjonowały niezależnie Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku i Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni. Ponadto, część gmin organizowała transport



Ryc. 1. Rozmieszczenie organizatorów zbiorowego transportu miejskiego w 2008 r.
Opracowanie własne na podstawie: (1) www.igkm.pl; (2) www.infobus;
(3) strony samorządów gminnych i przedsiębiorstw.

Location of organisers of collective urban transport in 2008
Authors' own work based on: (1) www.igkm.pl; (2) www.infobus;
(3) homepages of local authorities and companies.

Tabela 1. Zarządy transportu miejskiego
The boards of urban transport

Nazwa	Siedziba	Rok utworzenia	Forma prawna	Gminy	Sytuacja rynkowa
Zarząd Komunikacji Miejskiej w Białej Podlaskiej	Biała Podlaska	2007	zakład budżetowy	miasto Biała Podlaska	monopol przewoźnika komunalnego
Zakład Obsługi Komunikacji Miejskiej	Białystok	1991	zakład budżetowy	miasto Białystok	konkurencja przewoźników komunalnych, zlikwidowany
Związek Komunalny ds. Komunikacji Miejskiej Gmin Rejonu Bocheńskiego w Bochni	Bochnia	1995	międzygminny związek komunalny	miasto Bochnia, gmina Bochnia, gmina Nowy Wiśnicz, gmina Rzezawa	monopol przewoźnika komunalnego
Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej	Bydgoszcz	1994	jednostka budżetowa	miasto Bydgoszcz	konkurencja regulowana
Związek Komunalny „Komunikacja Międzygminna”	Chrzanów	1991	międzygminny związek komunalny	miasto Chrzanów, miasto Libiąż, miasto Trzebinia	konkurencja regulowana
Zarząd Komunikacji Miejskiej w Elblągu	Elbląg	1993	spółka z o.o.	100% udziałów miasta Elbląg	konkurencja regulowana
Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej	Gdańsk	2007	międzygminny związek komunalny	miasto Gdańsk, miasto Gdynia, gmina Kolbudy, gmina Kosakowo, gmina Luzino, gmina Pruszcz Gdański, miasto Reda, miasto Rumia, miasto Sopot, miasto Wejherowo, gmina Wejherowo, gmina Zukowo	konkurencja regulowana
Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku	Gdańsk	2005	jednostka budżetowa	miasto Gdańsk	konkurencja regulowana
Zarząd Komunikacji Miejskiej	Gdynia	1992	zakład budżetowy	miasto Gdynia	konkurencja regulowana

Międzygminny Związek Komunikacyjny z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju	Jastrzębie-Zdrój	1991	międzygminny związek komunalny	miasto Jastrzębie-Zdrój, miasto Radlin, gmina miejsko-wiejska Czerwionka Leszczyny, miasto Rydułtowy, gmina Marklowice, gmina Suszec, gmina Mszana, gmina Świerklany, gmina Pawłowice, miasto Wodzisław Śląski, miasto Pszów, miasto Żory	konkurencja regulowana
Komunikacyjny Związek Komunalny GOP	Katowice	1991	międzygminny związek komunalny	miasto Będzin, gmina Bobrowniki, miasto Bytom, gmina Chełm Śląski, miasto Chorzów, miasto Czeladź, miasto Dąbrowa Górnicza, gmina Gierałtówice, miasto Gliwice, miasto Imielin, miasto Katowice, miasto Knurów, miasto Mysłowice, gmina Psary, miasto Radzionków, miasto Ruda Śląska, miasto Siemianowice Śląskie, gmina miejsko-wiejska Siewierz, miasto Sławków, miasto Sosnowiec, miasto Świętochłowice, miasto Wojkowice, miasto Zabrze	konkurencja regulowana
Zarząd Transportu Miejskiego	Kielce	2008	jednostka budżetowa	miasto Kielce	konkurencja regulowana
Zarząd Dróg i Transportu w Krakowie	Kraków	1994	jednostka budżetowa	miasto Kraków	konkurencja regulowana
Zarząd Dróg i Transportu w Łodzi	Łódź	2006	jednostka budżetowa	miasto Łódź	konkurencja regulowana
Związek Komunalny Gmin „Komunikacja Międzygminna”	Olkusz	1998	międzygminny związek komunalny	gmina Bolesław, miasto Bukowno, gmina Klucze, gmina miejsko-wiejska Olkusz	konkurencja regulowana
Miejski Zarząd Dróg i Komunikacji	Radom	1993	jednostka budżetowa	miasto Radom	konkurencja regulowana
Zarząd Transportu Zbiorowego	Rybnik	2000	zakład budżetowy	miasto Rybnik	konkurencja regulowana
Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego	Szczecin	2001	zakład budżetowy	miasto Szczecin	konkurencja regulowana
Komunikacyjny Związek Komunalny w Świdnicy	Świdnica	1995	międzygminny związek komunalny	gmina Marcinowice, miasto Świebodzice, miasto Świdnica, gmina Świdnica, gmina miejsko-wiejska Żarów	wyrejestrowany w 2006 r.
Międzygminny Związek Komunikacji Podmiejskiej w Tarnowie Podgórnym	Tarnowo Podgórze	1992	międzygminny związek komunalny	gmina Duszniki, gmina Rokietnica, gmina Tarnowo Podgórze	brak informacji o funkcjonowaniu

Nazwa	Siedziba	Rok utworzenia	Forma prawna	Gminy	Sytuacja rynkowa
Międzygminny Związek Komunikacji Pasażerskiej	Tarnowskie Góry	1992	międzygminny związek komunalny	gmina Krupski Młyn, gmina miejsko-wiejska Miasteczko Śląskie, gmina Mierzęcice, gmina Ożarówce, miasto Piekary Śląskie, gmina Swierklaniec, miasto Tarnowskie Góry, gmina Tworóg, gmina Wielowieś, gmina Zbroslawice	konkurencja regulowana
Zarząd Komunikacji Miejskiej w Tarnowie	Tarnów	2000	zakład budżetowy	miasto Tarnów	konkurencja regulowana
Miejski Zarząd Komunikacji w Tychach	Tychy	1996	zakład budżetowy	miasto Tychy	konkurencja regulowana
Zarząd Dróg i Komunikacji	Wałbrzych	1999	jednostka budżetowa	miasto Wałbrzych	monopol przewoźnika komunalnego
Zarząd Transportu Miejskiego	Warszawa	1991	jednostka budżetowa	miasto Warszawa	konkurencja regulowana
Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta we Wrocławiu	Wrocław	1993	jednostka budżetowa	miasto Wrocław	kompetencje przekazane w 2007 r. do Wydziału Transportu UM Wrocław
Miejskie Usługi Komunikacyjne	Zgierz	1993	zakład budżetowy	miasto Zgierz	konkurencja regulowana

Opracowanie własne na podstawie: (1) www.igkm.pl; (2) strony samorządów gminnych i przedsiębiorstw.

miejski we własnym zakresie, zaś Szybka Kolej Miejska funkcjonowała praktycznie niezależnie od transportu miejskiego. W rezultacie, brakowało jakiegokolwiek integracji podsystemów transportu miejskiego w poszczególnych ośrodkach. Powołanie MZKZG ma tę sytuację zmienić.

Najstarszą w kraju jednostką zajmującą się organizacją transportu publicznego na obszarach miejskich był Zakład Obsługi Komunikacji Miejskiej (ZOKM) w Białymstoku, powołany w 1991 r. uchwałą rady miejskiej, która stanowiła dla niego równocześnie organ zarządzająco-nadzorczy. ZOKM był jednostką budżetową. Został powołany do programowania i organizacji transportu miejskiego, zapewnienia usług przewozowych i kontroli ich wykonywania, dystrybucji biletów i kontroli pasażerów. Stosowanie modelu konkurencji regulowanej w białostockich warunkach miało charakter nieco iluzoryczny, gdyż w 1998 r. rynek był podzielony niemal w całości między trzy przedsiębiorstwa komunalne powstałe w wyniku likwidacji MPK Białystok: Komunalne Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej (38%), Komunalne Przedsiębiorstwo Komunikacyjne (40%) i Komunalny Zakład Komunikacyjny (22%). Chociaż wyłanianie przewoźników odbywało się formalnie w drodze przetargów, faktycznie utrzymywał się podział linii między przewoźników, ukształtowany w chwili podziału MPK w 1991 r. Początkowo umowy z operatorami zawierano na czas nieokreślony. Nowi przewoźnicy (dwóch) mogli ubiegać się o obsługę nowo uruchamianych linii. Ostatni z nich („Biatra”) utrzymał się na rynku do 1997 r. (Zagożdżon, 2001). W lutym 2004 r. ZOKM został zlikwidowany, a jego obowiązki przejął Zarząd Dróg i Transportu Urzędu Miejskiego, a później Departament Dróg i Transportu Urzędu Miasta (www.komunikacja.bialystok.pl).

Podobne rozwiązanie przyjęto w Radomiu, gdzie w 1993 r. utworzono Zarząd Transportu Miejskiego o podobnym do białostockiego zakresie zadań. Jako zakład budżetowy podlegał on również lokalnym władzom samorządowym. Wyłanianie przewoźników odbywało się w drodze przetargów. Pierwszą umowę zawarto na czas nieokreślony, natomiast kolejne na okresy pięcioletnie. W 1998 r. dominującą pozycję na rynku (81%) miało Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne, będące własnością gminy miejskiej Radom. 18,5% rynku należało do prywatnej firmy International Transport Spedition, a 0,5% do państwowego przedsiębiorstwa pn. Zakład Transportu Energetyki (Zagożdżon, 2001). ZTM po połączeniu z Miejskim Zarządem Dróg został przekształcony w Miejski Zarząd Dróg i Komunikacji, który podlegał kolejnym reorganizacjom (www.mzdik.pl). Obecnie usługi przewozowe na rzecz MZDiK świadczą MPK Radom i ITS Michalczewski (www.komunikacja.radom.pl).

Interesujące są formy prawne organizatorów. Spośród istniejących tylko Zarząd Komunikacji Miejskiej w Elblągu posiada formę spółki prawa handlowego (spółki z ograniczoną odpowiedzialnością). Bezwzględnie dominują wciąż zakłady i jednostki budżetowe (15), ponadto funkcjonuje siedem związków

komunikacyjnych (tab. 1). Należy stwierdzić, że przyjęte rozwiązania są najmniej efektywne – brakuje podmiotów z udziałem kapitału prywatnego.

Przewoźnicy i rodzaje przewozów w transporcie miejskim

Utworzenie wyodrębnionego organizatora transportu miejskiego powinno sprzyjać rozwijaniu konkurencji. Mimo to trzech organizatorów (w Białej Podlaskiej, Bochni i Wałbrzychu) faktycznie wykorzystuje pojedynczych przewoźników. W Wałbrzychu, na zlecenie Zarządu Dróg i Komunikacji, przewozy wykonuje miejscowy MPK, ale ZDiK jest jednocześnie organem nadzoru przewoźników prywatnych, realizujących przewozy na trasach miejskich na własny rachunek. Na terenie miasta i pobliskiego Szczawna Zdroju usługi minibusowe świadczą czterej przewoźnicy prywatni.

W niektórych mniejszych miastach doskonale sprawdza się model konkurencji regulowanej. Przykładem może być Elbląg, którego Zarząd Komunikacji Miejskiej stanowi jednoosobową spółkę miasta. Na rzecz ZKM usługi świadczy czterech przewoźników. Pierwszy, Tramwaje Elbląskie, jest wyłączną własnością gminy miejskiej i z racji powiązania z infrastrukturą torową, zajmuje pozycję monopolistyczną. Pozostałych trzech przewoźników, wyłonionych w drodze przetargów, świadczy natomiast przewozy autobusowe. Jedyne Przedsiębiorstwo Komunikacji Autobusowej „PKA” ma rodowód samorządowy – jest powstała w 1993 r. spółką pracowniczą na bazie majątku wcześniejszego przedsiębiorstwa komunalnego. Druga wyłoniona wówczas spółka pracownicza – Zakład Komunikacji Autobusowej zakończyła swoją działalność około 2000 r. Pozostali dwaj przewoźnicy są całkowicie niezależni od władz miejskich. Osiem linii autobusowych obsługuje miejscowy PKS, będący od 2001 r. spółką pracowniczą. Drugim, coraz bardziej liczącym się przewoźnikiem jest powstała w 1993 r. firma Autobusowe Linie Prywatne, która stopniowo poszerza zakres swojej działalności (www.alpbuses.com).

Dla porównania, w znacznie większej Warszawie funkcjonuje trzech przewoźników samorządowych (Miejskie Zakłady Autobusowe, Tramwaje Warszawskie i Metro Warszawskie), realizujących przewozy na zlecenie Zarządu Transportu Miejskiego. Spółki tramwajowa i metro, ze względu na powiązanie infrastruktury z przewoźnikiem, podobnie jak w sytuacji Tramwajów Elbląskich, nie podlegają konkurencji. Natomiast w trybie przetargowym wyłaniany są operatorzy autobusowi. Tu nadal wiodącą rolę odgrywają samorządowe MZA, niemniej jednak część linii autobusowych obsługują wyłonieni w przetargach przewoźnicy. Są to: spółka pracownicza PKS z Grodziska Mazowieckiego, prywatna firma Mobilis (obsługująca poza Warszawą również przewozy w Krakowie i Bydgoszczy) i prywatna firma ITS Michalczewski (świadcząca usługi także w Radomiu). W 2008 r. zakończeniu uległa wieloletnia współpraca z firmą Veolia Transport Polska (wcześniej Rapid Bus i Connex Warszawa).

Znacznie bardziej skomplikowana sytuacja ma miejsce na obszarze obsługiwanym przez Komunikacyjny Związek Komunalny GOP. W przeciwieństwie do uprzednio omówionych organizatorów transportu miejskiego, jest on związkiem komunalnym gmin (tab. 1). Podobnie jak w omówionych wyżej przykładach, Tramwaje Śląskie należące w całości do KZK GOP, mają charakter monopolistyczny, natomiast przewoźnicy autobusowi wyłaniani są w przetargach. Ogółem usługi świadczy 28 przewoźników autobusowych (tab. 2) i – jako organizator – Międzygminny Związek Komunikacji Pasażerskiej w Tarnowskich Górach. Początkowo na obszarze KZK GOP działało kilku przewoźników powstałych z rozpadu WPK (PKM Katowice, Gliwice, Sosnowiec, Świerklaniec i – obecnie zlikwidowane – w Bytomiu). Wspomniane przedsiębiorstwa nadal obsługują największą liczbę linii. Z czasem dołączyły do nich przedsiębiorstwa PKS z Katowic, Gliwic i Zawiercia oraz przewoźnicy miejscy z Tych i Myszkowa. Jest również kilku mniejszych przewoźników prywatnych obsługujących zaledwie jedną lub kilka linii. Część z nich, poza samodzielnym prowadzeniem przewozów, wchodzi w konsorcja z innymi operatorami. Na obszarze obsługiwanym przez KZK GOP występuje największa w Polsce różnorodność przewoźników, realizujących usługi na zlecenie organizatora transportu komunalnego.

Zupełnie inny wzorzec organizacji transportu miejskiego przyjęto w Zakopanem, gdzie zdecydowano się na jego pełną deregulację. Do 1990 r. obsługą miejskich przewozów pasażerskich zajmował się lokalny PKS, który zawiesił je na części linii. Na tych liniach pojawili się niezależni przewoźnicy prywatni, którzy z czasem zaczęli także konkurować z PKS-em na liniach przez niego obsługiwanych. W rezultacie transport miejski w Zakopanem przybrał dwa oblicza: z jednej strony uporządkowane przewozy realizowane przez PKS, z drugiej – pozarozkładowe kursy prywatnych przewoźników (Rozkwitalska i inni, 1994).

Tworzenie spójnego systemu regularnego transportu miejskiego w Zakopanem jest niezwykle trudne. Dla wielu przewoźników (zazwyczaj pojedynczych kierowców) idealnym rozwiązaniem pozostaje szybkie zapelnienie pojazdu, najlepiej pasażerami udającymi się do końca trasy, a następnie szybki i możliwie najkrótszy powrót do punktu początkowego po kolejną grupę. Podstawowymi środkami transportu są różnego rodzaju mikrobusy, co wiąże się z ukierunkowaniem oferty przede wszystkim na obsługę ruchu turystycznego, a nie dojazdów do pracy i do szkoły. W 2005 r. działało 12 linii regularnych, z których jedna była sezonowa, a jedna była zawieszona. Przedsiębiorstwo PKS obsługiwało samodzielnie zaledwie dwie linie, a większość niezależni przewoźnicy, z reguły nieprzeprzegający zasad uczciwej konkurencji (Chyba, 2007).

Również w wielu innych, zwłaszcza mniejszych miejscowościach, funkcjonuje transport miejski realizowany przez lokalne przedsiębiorstwa PKS. Jednak rozmiary tych przewozów w Polsce nie są i nigdy nie były nawet zbliżone

Tabela 2. Przewoźnicy autobusowi świadczący usługi na rzecz Komunikacyjnego Związku Komunalnego GOP

The bus carriers providing services on behalf of Municipal Transport Union of the Upper Silesian Industrial District

Nazwa kontrahenta KZK GOP	Miejscowość	Przewoźnicy*
Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Katowice sp. z o.o.	Katowice	Przedsiębiorstwo Usług Pasażerskich Jerzy Sebzda; Sed-Baz sp. z o.o.
Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej sp. z o.o.	Sosnowiec	
Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej sp. z o.o.	Gliwice	
Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej, międzygminna sp. z o.o.	Świerklaniec	
Meteor sp. z o.o.	Jaworzno	
Konsorcjum Komunikacji Autobusowej	Czeladź	
Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej SA	Katowice	
Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Zawierciu SA	Zawiercie	
Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Gliwicach sp. z o.o.	Gliwice	
Transkom sp.j.	Piekary Śląskie	
Usługi Przewozowe, Henryk Polak	Chorzów	
Transgór sp. z o.o.	Mysłowice	
Przedsiębiorstwo Usługowo Handlowe Delta, Andrzej Mastalerz	Świętochłowice	
Murgór-Trans sp. z o.o.	Katowice	
Rudpol-opa sp. z o.o.	Ruda Śląska	
Usługi Transportowe, Jan Wadas	Sławków	
Transport Osobowy, Tadeusz Powichrowski	Zabrze	
Henzago sp. z o.o.	Ruda Śląska	
Usługi Transportowe, Krzysztof Pawelec	Pacanów	
Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Usługowo-Handlowe, Andrzej Kłosok	Żory	
Transport, Benedykt Nowak	Nowe Chechło	
Przedsiębiorstwo Usług Komunalnych SANiKO sp. z o.o.	Myszków	
Usługi Przewozowe Irex, Ireneusz Kozieł	Sosnowiec	

Nazwa kontrahenta KZK GOP	Miejscowość	Przewoźnicy*
Sed-Baz sp. z o.o.	Czeladź	
Konsorcjum firm	Nowe Chechło	Transport, Benedykt Nowak; Nowak Transport, Łukasz Nowak
Konsorcjum Tyskich Linii Autobusowych	Tychy	Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej sp. z o.o.; Transgór SA w Mysłowicach; PUH Delta Andrzej Mastalerz, Świętochłowice
Firma Usługowo-Handlowa, Tadeusz Rzemyk	Zbroslawice	
Konsorcjum firm	Bytom	Omnitech sp. z o.o. w Gliwicach; Transport Osobowy, Tadeusz Powichrowski

*Jeśli usługi nie są świadczone bezpośrednio lub wyłącznie przez kontrahenta.

Źródło: www.kzkgop.pl, zmienione.

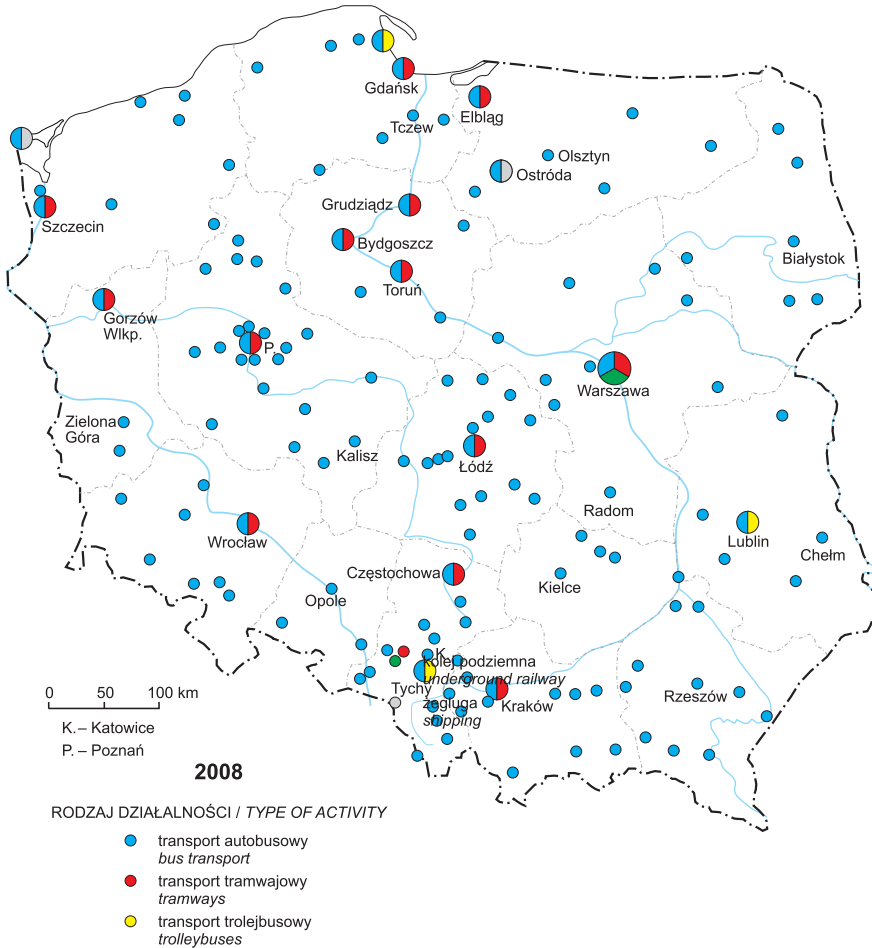
do występujących w byłej Czechosłowacji, gdzie obsługę zapewniały lokalne oddziały ČSAD, a wyspecjalizowane przedsiębiorstwa transportu miejskiego istniały praktycznie tylko w ośrodkach posiadających inne niż autobusy środki transportu (Mazur, 2005).

*

W Polsce istnieje bezwzględna dominacja transportu autobusowego (ryc. 2). Sieci trolejbusowe funkcjonują w Gdyni, Lublinie i Tychach. Istniejące jeszcze w końcu XX w. sieci trolejbusowe w Warszawie, Słupsku i Dębicy (zakładowa Igłopolu) zostały zlikwidowane. Ponadto funkcjonuje 17 przedsiębiorstw zajmujących się obsługą transportu tramwajowego, w tym w Łodzi – dwa świadczące przewozy podmiejskie (Tramwaje Podmiejskie i Międzygminna Komunikacja Tramwajowa) oraz jedno (Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne) wykonujące przede wszystkim przewozy miejskie. W większości przypadków transport tramwajowy funkcjonuje w ramach przedsiębiorstw komunalnych, istniejących w różnych formach prawnych. Poza dwoma przedsiębiorstwami łódzкими, osobne podmioty znajdują się w Szczecinie (budżetowy Miejski Zakład Komunikacyjny), Elblągu (wzmiankowana już spółka Tramwaje Elbląskie), Warszawie (samorządowa spółka Tramwaje Warszawskie) i stanowiące własność KZK GOP – Tramwaje Śląskie. W dwóch miastach w ramach transportu miejskiego działa żegluga – promowa w Świnoujściu i śródlądowa w Ostródzie, a w Warszawie pierwsza 23-kilometrowa linia metra (Metro Warszawskie).

163 przewoźników komunalnych obsługujących poszczególne miejscowości przedstawia rycina 2. Komunalny transport zbiorowy jest obsługiwany albo przez wyspecjalizowane przedsiębiorstwa i zakłady komunikacji miejskiej (łącz-

nie 142 podmioty), albo też przez przedsiębiorstwa i zakłady gospodarki komunalnej, grupujące różnorodne formy działalności związane z obsługą mieszkańców. W jednym przypadku (gmina Dominowo, woj. wielkopolskie), przewozy prowadzone są bezpośrednio przez urząd gminy.



Ryc. 2. Rodzaje transportu miejskiego w 2008 r. Większe kółka oznaczają dwa (w przypadku Warszawy – trzy) rodzaje działalności.

Opracowanie własne na podstawie: (1) www.igkm.pl; (2) www.infobus.

Types of urban transport in 2008. Larger circles denote two (in the case of Warsaw city – three) types of activity.

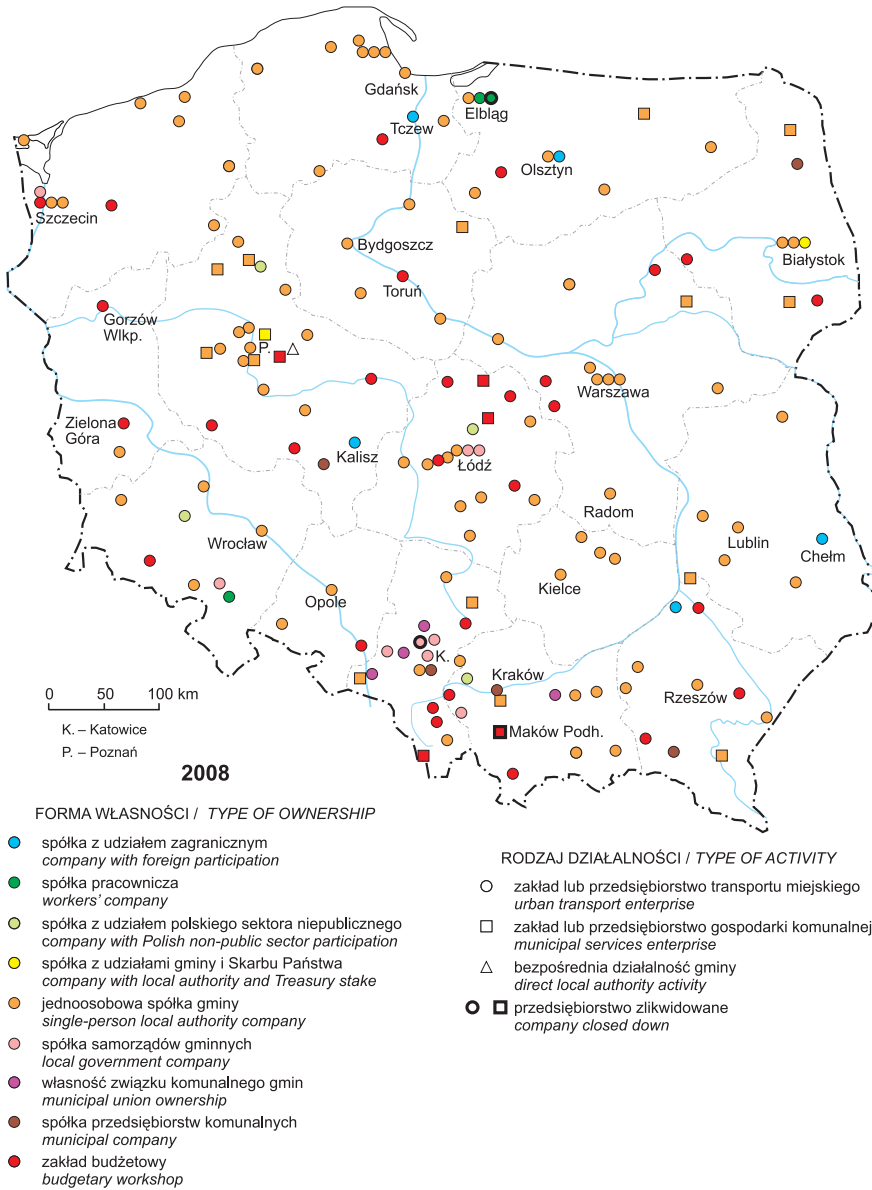
Authors' own work based on: (1) www.igkm.pl; (2) www.infobus.

Formy własności przedsiębiorstw przewozowych

Poza nielicznymi wyjątkami, w działalności przewozowej, zwłaszcza realizowanej w mniejszych miejscowościach, dominuje nadal sektor publiczny (ryc. 3). Udział ten byłby jeszcze większy, gdybyśmy uwzględnili formalną przewagę kapitału publicznego, tak jak to się czyni w podziale polskiej gospodarki narodowej na sektory. Ogółem sektor prywatny ma swoje udziały w mniej niż 10% przedsiębiorstw przewozowych transportu miejskiego o rodowodzie komunalnym (tab. 3), ale bezwzględna przewaga kapitału prywatnego występuje w jeszcze mniejszej ich części. Na potrzeby niniejszego badania, w sektorze prywatnym wyróżnia się: przedsiębiorstwa z udziałem kapitału zagranicznego, spółki pracownicze, przedsiębiorstwa z udziałem polskiego sektora niepublicznego (w tym jedno przedsiębiorstwo z udziałem gminy, Skarbu Państwa i mniejszościowym udziałem podmiotów prywatnych).

Przedsiębiorstwa z udziałem kapitału zagranicznego. Praktycznie w całości sprywatyzowany został Zakład Komunikacji Miejskiej w Tczewie, gdzie niemal wszystkie udziały są w rękach firmy z kapitałem francuskim Veolia Transport, a ściślej jej spółki-córki Veolia Transport Central Europe. W 1999 r. rada miasta podjęła decyzję o prywatyzacji miejscowego ZKM i wniesieniu go do spółki z CGEA Transport Polska (następnie Connex, a obecnie Veolia Transport Polska). W 2000 r. podjęto uchwałę o likwidacji ZKM, a rok później rozpoczął działalność ZKM Connex Tczew (www.zkm.tczew.pl). Pierwotnie Connex posiadał 51% udziałów, a w końcu 2001 r. podwyższył kapitał spółki i obejmował ogółem już 61% udziałów. W 2003 r. zostały wykupione udziały pracownicze, w 2004 r. zbyta reszta udziałów miasta Tczewa („Tczewski” model..., 2007), a obecnie do Veolia Transport Polska należy 99,92% udziałów w przedsiębiorstwie.

Oprócz firmy z Tczewa, bezpośrednie inwestycje zagraniczne miały miejsce w przypadku Kaliskich Linii Autobusowych i Chełmskich Linii Autobusowych. Przekształcenia obu przewoźników zawierają wiele analogii, dlatego prześledzimy je na przykładzie KLA. Kaliskie MPK od 1990 r. było zakładem budżetowym, który w ciągu 2–3 lat, wskutek fatalnego zarządzania, zaczął popadać w coraz większy deficyt. Po postawieniu przedsiębiorstwa w stan likwidacji, w 1994 r. powołano spółkę *joint-venture* miasta Kalisz (80% udziałów) i brytyjskiej firmy przewozowej Southern Vectis (20%) z zastrzeżeniem, że jeśli reforma transportu miejskiego nie powiedzie się, wówczas udziały wracają do miasta za symboliczną złotówkę. Przekształcenie miało doprowadzić do pełnego samofinansowania się KLA, z zachowaniem jednak cech charakterystycznych dla przedsiębiorstwa użyteczności publicznej. W trakcie prywatyzacji zredukowano załogę, zmieniono rozkład jazdy, układ połączeń, strukturę biletów okresowych i godziny pracy kierowców (Pertkiewicz i Machowiak, 1996).



Ryc. 3. Formy własności i rodzaje działalności przedsiębiorstw transportu miejskiego w 2008 r.

Opracowanie własne na podstawie: (1) www.igkm.pl; (2) www.infobus.pl; (3) strony samorządów gminnych i przedsiębiorstw.

Types of ownership and types of activity in urban transport in 2008
Authors' own work based on: (1) www.igkm.pl; (2) www.infobus.pl; (3) homepages of local authorities and companies.

Drugą sprywatyzowaną w podobny sposób firmą jest MPK w Chełmie, przekształcone z powstałej w 1993 r. jednoosobowej spółki miasta. W 1997 r. brytyjska firma Southern Vectis wniosła swój *know how* do nowo powstałych Chełmskich Linii Autobusowych, za co otrzymała 23,5 % udziałów w spółce. Pozostałe udziały mają miasto Chełm i pracownicy (tab. 3).

W Przedsiębiorstwie Miejskiej Komunikacji Samochodowej w Tarnobrzegu pakiet 60% udziałów ma PKS Tarnobrzeg, należący do Grupy Auto Orbis Bus będącej własnością kapitału zagranicznego. W Olsztynie, poza spółkami wywodzącymi się z przedsiębiorstw komunalnych, istnieje Olsztyńska Korporacja, będąca do 2006 r. spółką miejscowego MPK i Polskiej Sieci Autobusowej. Ta ostatnia była własnością kapitału amerykańskiego, który odsprzedał później swoje udziały czterem osobom fizycznym (Przedsiębiorstwo Wielobranżowe „Okejka”).

Spółki pracownicze. Nadspodziewanie mniejszy niż w przypadku uprzednio badanych przedsiębiorstw PKS (Taylor i Ciechański, 2007, 2008a, b) jest udział spółek pracowniczych – obecnie funkcjonują zaledwie dwa tego typu przedsiębiorstwa przewozowe. Pierwsze jest efektem przekształceń przedsiębiorstwa transportowego w Elblągu, gdzie w 1993 r. wyodrębniono samorządową spółkę zajmującą się przewozami tramwajowymi i dwie spółki pracownicze trudniące się miejskimi przewozami autobusowymi. Spośród tych ostatnich nadal funkcjonuje Przedsiębiorstwo Komunikacji Autobusowej „PKA”, zaś Zakład Komunikacji Autobusowej został zlikwidowany około 2000 r. Spółką pracowniczą jest też Sudecka Komunikacja Autobusowa, powstała w 1997 r. w wyniku przekształceń Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Dzierżonowie.

Przedsiębiorstwa z udziałem polskiego sektora niepublicznego. Polski kapitał prywatny ma udziały większościowe w zaledwie dwóch przedsiębiorstwach przewozowych transportu miejskiego. Jednym jest Zgierskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne „Markab”, w którym większościowym udziałowcem jest Marek Wachowicz (50,38%), a mniejszościowym miasto Zgierz (49,62%), a drugim – Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Olkuszu, będące spółką Andrzeja Zięby (92,19%) i miasta Bukowno (7,81%).

W pozostałych spółkach kapitał prywatny ma marginalne znaczenie. W Miejskim Zakładzie Komunikacyjnym w Chodzieży cztery osoby fizyczne mają 1,58% udziałów, a większościowym udziałowcem jest miasto. Jeszcze mniejszy (0,31%) jest udział kapitału prywatnego w Komunalnym Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym w Białymstoku, gdzie dominuje udział miasta (97,91%), a Skarb Państwa ma pozostałe udziały. Nieco większy (6,37%) jest udział producenta autobusów Solaris Bus & Coach z Bolechowa w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym w Legnicy (tab. 3).

Tabela 3. Przedsiębiorstwa transportu miejskiego z udziałem kapitału prywatnego
Urban-transport companies with private sector participation

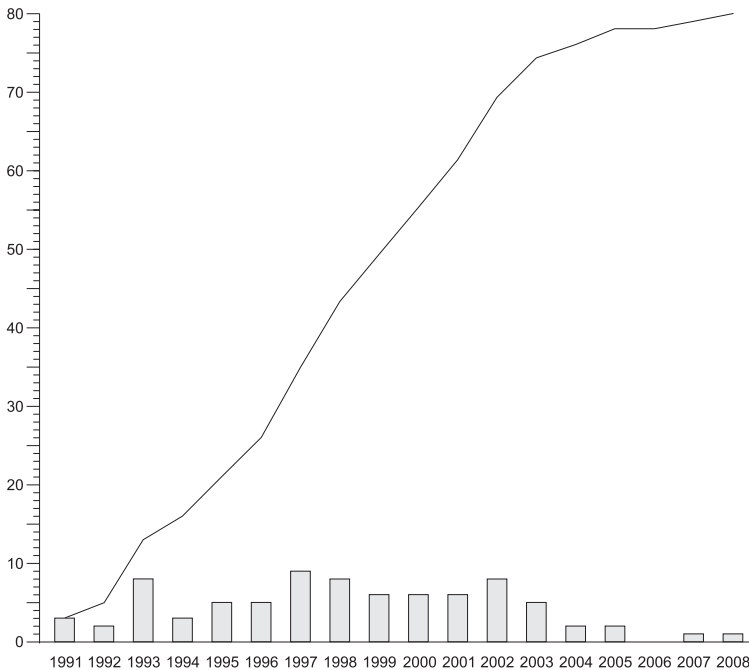
Nazwa przedsiębiorstwa	Miejscowość	Forma własności	Rok przekształcenia własnościowego
Przedsiębiorstwa z udziałem kapitału zagranicznego			
Chełmskie Linie Autobusowe sp. z o.o.	Chełm	spółka miasta Chełm (67,80%), firmy Southern Vectis plc (23,54%) i pracowników (8,66%)	1997
Kaliskie Linie Autobusowe sp. z o.o.	Kalisz	spółka miasta Kalisz (80%) i firmy Southern Vectis plc (20%)	1994
Olsztyńska Korporacja sp. z o.o.	Olsztyn	spółka MPK Olsztyn i firmy Polska Sieć Autobusowa (pierwotnie kapitał USA, obecnie „Okejka”)	1993
Przedsiębiorstwo Miejskiej Komunikacji Samochodowej sp. z o.o.	Tarnobrzeg	spółka PKS Tarnobrzeg, Grupa Auto Orbis Bus (60%) i miasta Tarnobrzeg (40%)	2008
ZKM Veolia Transport Tczew sp. z o.o.	Tczew	spółka z większościowym udziałem (99,92%) Veolia Transport Polska sp. z o.o.	2001
Spółki pracownicze			
Sudecka Komunikacja Autobusowa sp. z o.o.	Dzierżoniów	spółka pracownicza	1997
Przedsiębiorstwo Komunikacji Autobusowej „PKA” sp. z o.o.	Elbląg	spółka pracownicza	1993
Zakład Komunikacji Autobusowej sp. z o.o.	Elbląg	spółka pracownicza	1993
Przedsiębiorstwa z udziałem polskiego sektora niepublicznego			
Miejski Zakład Komunikacji sp. z o.o.	Chodzież	spółka miasta Chodzież (98,42%) i czterech osób fizycznych (1,58%)	1997
Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne sp. z o.o.	Legnica	spółka miasta Legnica (93,63%) i Solaris Bus & Coach sp. z o.o. (6,37%)	1996
Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej sp. z o.o.	Olkusz	spółka Andrzeja Zięby (92,19%) i miasta Bukowno (7,81%)	2003
Zgierskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne „Markab” sp. z o.o.	Zgierz	spółka Marka Wachowicza (50,38%) i miasta Zgierz (49,62%)	1994
Przedsiębiorstwo z udziałem gminy, Skarbu Państwa i podmiotów prywatnych			
Komunalne Przedsiębiorstwo Komunikacyjne sp. z o.o.	Białystok	spółka z udziałami miasta Białystok (97,91%), Skarbu Państwa (1,78%) i kapitału prywatnego (0,31%)	1991

Opracowanie własne na podstawie: (1) www.igkm.pl; (2) www.infobus.pl; (3) strony samorządów gminnych i przedsiębiorstw.

*

Na potrzeby niniejszego artykułu, w sektorze publicznym wydziela się: jednoosobowe spółki gminne, międzygminne spółki samorządów, jednoosobowe spółki komunikacyjnych związków komunalnych, spółki przedsiębiorstw komunalnych i zakłady budżetowe.

Jednoosobowe spółki gminne. Ogółem w 2008 r. funkcjonowały 83 gminne przedsiębiorstwa transportowe będące jednoosobowymi spółkami gminnymi, dla wszystkich przyjęto formułę spółek z ograniczoną odpowiedzialnością (tab. 4, ryc. 4). Można wyróżnić trzy sposoby powstawania takich spółek. Pierwszym była komercjalizacja dotychczasowych przedsiębiorstw gminnych (większość), drugim – przekształcanie zakładów budżetowych w spółki prawa handlowego, a trzecim – tworzenie całkiem nowych podmiotów samorządowych.



Ryc. 4. Jednoosobowe spółki gminne transportu miejskiego w latach 1991–2008. Słupki oznaczają liczbę jednoosobowych spółek gminnych skomercjalizowanych w danym roku, a linia – skumulowaną liczbę spółek.

Opracowanie własne na podstawie: (1) www.igkm.pl; (2) www.infobus;
(3) strony samorządów gminnych i przedsiębiorstw.

Urban transport single-person local authority companies, 1991–2008. Bars denote the number of single-person local authority companies commercialized in a given year, while the line shows the cumulative number of companies.

Authors' own work based on: (1) www.igkm.pl; (2) www.infobus;
(3) homepages of local authorities and companies.

Tabela 4. Jednoosobowe spółki gminne transportu miejskiego
Single-person local authority companies of urban transport

Nazwa przedsiębiorstwa	Miejscowość	Rok utworzenia spółki
Miejski Zakład Komunikacji sp. z o.o. w Bełchatowie	Bełchatów	1993
Miejski Zakład Komunikacyjny sp. z o.o. w Białej Podlaskiej	Biała Podlaska	2008
Zakład Komunikacji Miejskiej sp. z o.o.	Białogard	2002
Komunalne Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej sp. z o.o.	Białystok	1991
Komunalny Zakład Komunikacyjny sp. z o.o.	Białystok	1991
Miejski Zakład Komunikacji sp. z o.o.	Bolesławiec	1999
Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne sp. z o.o. w Brzesku	Brzesko	2002
Miejskie Zakłady Komunikacyjne sp. z o.o.	Bydgoszcz	1998
Zakład Komunikacji Publicznej Suchy Las sp. z o.o.	Chłudowo	2002
Miejski Zakład Komunikacji sp. z o.o.	Chojnice	1998
Zakład Komunikacji Miejskiej w Ciechanowie sp. z o.o.	Ciechanów	1998
Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Częstochowie sp. z o.o.	Częstochowa	2000
Miejska Komunikacja Samochodowa sp. z o.o. w Dębicy	Dębica	1997
Tramwaje Elbląskie sp. z o.o.	Elbląg	1993
Miejski Zakład Komunikacji w Elku sp. z o.o.	Elk	2007
Zakład Komunikacji Miejskiej w Gdańsku sp. z o.o.	Gdańsk	2004
Przedsiębiorstwo Komunikacji Autobusowej sp. z o.o.	Gdynia	1994
Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej sp. z o.o.	Gdynia	1994
Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej sp. z o.o.	Gdynia	1998
Komunikacja Miejska sp. z o.o.	Głogów	1995
Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne sp. z o.o.	Gniezno	1997
Miejski Zakład Komunikacyjny sp. z o.o.	Gorlice	2004
Miejski Zakład Komunikacji sp. z o.o.	Grudziądz	2000
Zakład Komunikacji Miejskiej sp. z o.o. w Iławie	Iława	2000
Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne sp. z o.o.	Inowrocław	2003
Jarocińskie Linie Autobusowe sp. z o.o.	Jarocin	2001
Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej sp. z o.o.	Jaworzno	1996
Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Kielcach sp. z o.o.	Kielce	2002
Komunikacja Miejska w Kołobrzegu sp. z o.o.	Kołobrzeg	1993
Miejski Zakład Komunikacji sp. z o.o.	Koszalin	1997
Kórnickie Przedsiębiorstwo Autobusowe KOMBUS sp. z o.o.	Kórnik	2000
Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne sp. z o.o.	Kraśnik	1992
Zakład Komunikacji Miejskiej sp. z o.o.	Lębork	2002
Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Lublin sp. z o.o.	Lublin	1998
Przedsiębiorstwo Transportowe TRANSLUB sp. z o.o.	Luboń	1991
Komunikacja Miejska Łomianki sp. z o.o.	Łomianki	1997
Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Łódź sp. z o.o.	Łódź	1993
Miejski Zakład Komunikacji w Malborku sp. z o.o.	Malbork	2001
Miejska Komunikacja Samochodowa sp. z o.o. w Mielcu	Mielec	1996
Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne sp. z o.o. w Nowym Sączu	Nowy Sącz	1995
Miejski Zakład Komunikacji w Nysie sp. z o.o.	Nysa	2000
Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne sp. z o.o.	Olsztyn	1993
Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne sp. z o.o.	Opoczno	1997

Nazwa przedsiębiorstwa	Miejscowość	Rok utworzenia spółki
Miejski Zakład Komunikacyjny sp. z o.o.	Opole	1997
Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji sp. z o.o. gminy Ostrowiec	Ostrowiec Św.	1997
Miejski Zakład Komunikacyjny sp. z o.o.	Pabianice	2005
Miejski Zakład Komunikacji sp. z o.o.	Piła	2000
Miejski Zakład Komunikacyjny sp. z o.o.	Piotrków Trybunalski	1997
Komunikacja Miejska Płock sp. z o.o.	Płock	1998
Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu sp. z o.o.	Poznań	2000
Miejski Zakład Komunikacji sp. z o.o. w Przemyślu	Przemyśl	1998
Miejski Zakład Komunikacji Puławy sp. z o.o.	Puławy	1998
Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Radomiu sp. z o.o.	Radom	1993
Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne sp. z o.o. Radomsko	Radomsko	1996
Zakład Usług Komunikacyjnych ROKBUS sp. z o.o. w Rokietnicy	Rokietnica	1999
Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Rzeszów sp. z o.o.	Rzeszów	1993
Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Siedlcach sp. z o.o.	Siedlce	1993
Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji sp. z o.o.	Sieradz	1995
Miejska Komunikacja Samochodowa sp. z o.o. w Skarżysku-Kamiennej	Skarżysko-Kamienna	1997
Miejski Zakład Komunikacji sp. z o.o.	Skierzwice	1996
Miejski Zakład Komunikacji sp. z o.o. Słupsk	Słupsk	2001
Miejski Zakład Komunikacyjny sp. z o.o.	Starachowice	2001
Szczecińskie Przedsiębiorstwo Autobusowe „Dąbie” sp. z o.o.	Szczecin	1999
Szczecińskie Przedsiębiorstwo Autobusowe „Klonowica” sp. z o.o.	Szczecin	1999
Komunikacja Miejska sp. z o.o.	Szczecinek	1992
Zakład Komunikacji Miejskiej sp. z o.o.	Szczytno	2002
Komunikacja Autobusowa sp. z o.o.	Świnoujście	2005
Komunikacja Gminy Tarnowo Podgórne TPBUS sp. z o.o.	Tarnowo Podgórne	1999
Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne sp. z o.o.	Tarnów	1994
Tyskie Linie Trolejbusowe sp. z o.o.	Tychy	1997
Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne sp. z o.o.	Wałbrzych	2001
Zakład Komunikacji Miejskiej sp. z o.o.	Wałcz	1999
Metro Warszawskie sp. z o.o.	Warszawa	2003
Miejskie Zakłady Autobusowe sp. z o.o.	Warszawa	2003
Tramwaje Warszawskie sp. z o.o.	Warszawa	2003
Zakład Komunikacji Miejskiej sp. z o.o.	Wągrowiec	2002
Miejski Zakład Komunikacji Wejherowo sp. z o.o.	Wejherowo	2001
Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne sp. z o.o.	Wrocław	1995
Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne sp. z o.o.	Wrocław	1996
Miejski Zakład Komunikacji sp. z o.o.	Zamość	1998
Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji sp. z o.o.	Zduńska Wola	1995
Miejski Zakład Komunikacyjny sp. z o.o. w Żaganiu	Żagań	2003
Miejski Zakład Komunikacyjny w Żywcu sp. z o.o.	Żywiec	2002

Opracowanie własne na podstawie: (1) www.igkm.pl; (2) www.infobus.pl; (3) strony samorządów gminnych i przedsiębiorstw.

Przekształcenia własnościowe przedsiębiorstw transportu miejskiego zostały zapoczątkowane znacznie wcześniej (w 1991 r.) niż przedsiębiorstw PKS (1997 r.). W rezultacie, udało się przekształcić znacznie więcej firm niż w transporcie międzymiastowym. Początkowo tempo procesu nie było imponujące – w pierwszych dwóch latach transformacji poddano łącznie pięć przedsiębiorstw. W 1991 r. podzielono dotychczasowego przewoźnika w Białymstoku na trzy podmioty, z których dwa – Komunalne Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej i Komunalny Zakład Komunikacyjny – stały się spółkami ze 100% udziałem miasta. W tym samym roku w Luboniu utworzono od podstaw Przedsiębiorstwo Transportowe TRANSLUB. W 1992 r. przekształcono w spółkę MPK Kraśnik i utworzono spółkę Komunikacja Miejska w Szczecinku.

Później nastąpił dynamiczny wzrost tempa tworzenia nowych spółek (ryc. 4). W 1993 r. powstało ich osiem, w następnym tylko trzy podmioty, ale począwszy od 1995 r. proces nabral tempa i tworzono od 5 do 9 spółek rocznie. Można to łączyć z podziałem dotychczasowych przedsiębiorstw wojewódzkich. Szczególnie dużo podmiotów tworzono około 1997 i 1998 r., co było związane z ustawowym wymogiem prywatyzacji lub przekształcania przedsiębiorstw gminnych w jednoosobowe spółki. Przeważały transformacje podmiotów już istniejących, w tym także zakładów budżetowych. Od 2003 r. obserwowany jest stały spadek tempa tworzenia nowych spółek. W latach 2007–2008 przekształcono w spółki jedynie MZK w Ełku i MZK w Białej Podlaskiej.

Wiele spółek zostało utworzonych w wyniku restrukturyzacji dużych przedsiębiorstw działających w większych ośrodkach miejskich. Wyodrębniano nie tylko podmioty zajmujące się obsługą różnych środków transportu (patrz na przykład Tramwaje Elbląskie, Tyskie Linie Trolejbusowe, Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej w Gdyni, czy Tramwaje Warszawskie i Miejskie Zakłady Autobusowe w Warszawie), ale dzielono także na mniejsze podmioty obsługę transportu autobusowego. Przykładem może być Gdynia, w której utworzono Przedsiębiorstwo Komunikacji Autobusowej i Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej. Natomiast w Szczecinie w miejscowym MZK pozostawiono transport tramwajowy, zaś transport autobusowy podzielono na trzy spółki: Szczecińskie Przedsiębiorstwo Autobusowe „Dąbie”, Szczecińskie Przedsiębiorstwo Autobusowe „Klonowica” i Szczecińsko-Polickie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne (międzygminna spółka samorządowa). Kryterium wydzielenia stanowił podział na dotychczasowe zajezdnie autobusowe. Podobną genezę ma Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Jaworznie, powstałe na skutek rozpadu WPK Katowice.

Przykładem komunalnego przedsiębiorstwa, które dość późno poddano transformacji jest Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Kielcach. W 1990 r. ze struktury MPK wyłączono ZKM w Jędrzejowie (www.mpk.kielce.pl), a rok później to pierwsze przekształcono w zakład budżetowy – Miejski Zakład Komunikacji w Kielcach, którego przedmiotem działalności był przewóz osób i bagażu z wykorzystaniem majątku komunalnego (Zagożdżon, 2001). Dopiero

w 2002 r. budżetowe MZK przekształcono w jednoosobową spółkę gminną MPK (www.mpk.kielce.pl).

Większość przekształconych w spółki przedsiębiorstw zlokalizowanych jest w małych i średnich ośrodkach. Około połowa z nich przed przekształceniem miała charakter zakładów budżetowych.

Międzygminne spółki samorządów. Kolejną formą własności są spółki z wyłącznym udziałem dwóch lub więcej samorządów (tab. 5). Ogółem na terenie Polski istnieje osiem przedsiębiorstw, będących własnością więcej niż jednego samorządu gminnego. Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej z Bytomia zostało w 2006 r. zlikwidowane. Niemniej, spółkami wielu gmin pozostają nadal PKM Katowice, PKM Gliwice i PKM Sosnowiec. W pierwszych dwóch przypad-

Tabela 5. Międzygminne spółki samorządowe transportu miejskiego
Inter-communal local government companies of urban transport

Nazwa przedsiębiorstwa	Miejscowość	Gminy właściciele	Rok przekształcenia własnościowego
Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Bytom SA	Bytom	miasto Bytom, miasto Ruda Śląska, miasto Zabrze, miasto Świętochłowice, miasto Chorzów, gmina Zbrosławice, miasto Piekary Śląskie	1994
Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej sp. z o.o.	Gliwice	miasto Gliwice, miasto Zabrze, miasto Knurów, gmina Gierałtówice, gmina Zbrosławice	1997
Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Katowice sp. z o.o.	Katowice	miasto Katowice, miasto Siemianowice Śląskie, miasto Chorzów	1991
Międzygminny Zakład Komunikacyjny sp. z o.o.	Kęty	gmina miejsko-wiejska Kęty, gmina miejsko-wiejska Andrychów, gmina Porąbka	1996
Międzygminna Komunikacja Tramwajowa sp. z o.o.	Łódź	miasto Łódź, miasto Zgierz, gmina Zgierz, miasto Ozorków	1993
Tramwaje Podmiejskie sp. z o.o.	Łódź	miasto Łódź, miasto Konstancinów Łódzki, gmina Lutomiersk	1994
Szczecińsko-Polickie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne sp. z o.o.	Police	miasto Szczecin, gmina miejsko-wiejska Police	1997
Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Sosnowcu sp. z o.o.	Sosnowiec	miasto Sosnowiec, miasto Dąbrowa Górnicza, miasto Będzin, miasto Czeladź	1997
Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne „Świdnica” sp. z o.o.	Świdnica	miasto Świdnica, gmina Świdnica, gmina miejsko-wiejska Żarów, gmina Marcinowice	2004

Opracowanie własne na podstawie: (1) www.igkm.pl; (2) www.infobus.pl; (3) strony samorządów gminnych i przedsiębiorstw.

kach niemal 85% udziałów należy do największych obsługiwanych miejscowości, a w PKM Sosnowiec 50% jest własnością miasta. Wyodrębnienie tych spółek było efektem komunalizacji majątku WPK Katowice i utworzenia z dotychczasowych zakładów – przedsiębiorstw komunalnych, których właścicielami uczyniono obsługiwane gminy.

Drugą grupę przedsiębiorstw, powstałą w wyniku podziału większych organizmów na mniejsze, stanowią spółki Tramwaje Podmiejskie i Międzygminna Komunikacja Tramwajowa zajmujące się obsługą podmiejskich linii tramwajowych z Łodzi do Lutomierska i z Łodzi do Ozorkowa przez Zgierz. Zostały one wyodrębnione z łódzkiego MPK prawdopodobnie wskutek ograniczonego zainteresowania miasta utrzymaniem linii tramwajowych obsługujących inne gminy, a nawet – jak w przypadku Lutomierska – sąsiedni powiat. W obu przypadkach jednak miasto Łódź zachowało po 49% udziałów.

Można przypuszczać, że podobne przyczyny jak w przypadku podmiejskich tramwajów, legły u podstaw powstania Szczecińsko-Polickiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Policach, będącego do 1997 r. zakładem szczecińskiego MZK. Miasto Szczecin posiada nadal blisko 70% udziałów.

MPK w Świdnicy i MZK w Kętach są rezultatem przekształceń przedsiębiorstw wojewódzkich. Interesująca jest historia MPK w Świdnicy, zaprezentowana na stronie www.mpk.swidnica.pl. Państwowe przedsiębiorstwo MPK powstało w 1990 r. w wyniku podziału wałbrzyskiego WPK. W 1995 r., w rezultacie decyzji pięciu rad obsługiwanych gmin, powstał Komunikacyjny Związek Komunalny w Świdnicy. W 1996 r. wojewoda wałbrzyski przekazał MPK na rzecz KZK, który powołał MPK jako swoją jednostkę budżetową. W międzyczasie następowały zmiany w składzie gmin, ale forma prawna jednostki budżetowej utrudniała rozszerzenie działalności. Dlatego w 2004 r. MPK przekształcono w spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością. KZK wniósł aportem swój majątek, a nowa spółka przejęła pracowników jednostki budżetowej MPK. Członkowie byłego związku, czyli gminy, stały się w 2006 r. właścicielami MPK, które rozszerzyło swą działalność poza pierwotny obszar.

Jednoosobowe spółki komunikacyjnych związków komunalnych.

Sytuacja zaobserwowana w Świdnicy nie jest jedynym takim przypadkiem w transporcie miejskim w Polsce. W tabeli 6 podano przewoźników, dla których komunikacyjne związki komunalne są jedynym udziałowcem.

W 2008 r. cztery przedsiębiorstwa transportu miejskiego były własnością związków komunalnych, z tego trzy znajdowały się na terenie województwa śląskiego. W zasadzie przyjmowanie takiego rozwiązania należy oceniać negatywnie – organizator dążąc do jak najbardziej efektywnego gospodarowania środkami publicznymi powinien zachowywać daleko posuniętą neutralność, zwłaszcza w stosunku do przewoźników autobusowych. Bardziej zrozumiałe jest uzależnienie własnościowe Tramwajów Śląskich od KZK GOP, praktycznie mamy do czynienia z sytuacją monopolu naturalnego i jakiegokolwiek procedury przetargo-

Tabela 6. Jednoosobowe spółki komunikacyjnych związków komunalnych
Single-person municipal union transport companies

Nazwa przedsiębiorstwa	Miejscowość	Właściciel	Rok przekształcenia własnościowego
Rejonowe Przedsiębiorstwo Komunikacyjne sp. z o.o.	Bochnia	Związek Komunalny ds. Komunikacji Miejskiej Rejonu Bocheńskiego	1998
Tramwaje Śląskie SA	Chorzów	Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego	2007
Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej sp. z o.o. w Jastrzębiu-Zdroju	Jastrzębie-Zdrój	Międzygminny Związek Komunikacyjny w Jastrzębiu-Zdroju	1994
Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Międzygminna sp. z o.o.	Świerklaniec	Międzygminny Związek Komunikacji Pasażerskiej	1999

Opracowanie własne na podstawie: (1) www.igkm.pl; (2) www.infobus.pl; (3) strony samorządów gminnych i przedsiębiorstw.

we niewiele byłyby w stanie zmienić. Ponieważ sieć tramwajowa istnieje praktycznie w całym GOP-ie, trudno byłoby alokować własność przedsiębiorstwa tylko w jednej gminie. Dlatego najlepszym właścicielem dla skomercjalizowanego w 2002 r. przedsiębiorstwa komunikacji tramwajowej – Tramwaje Śląskie okazał się w 2007 r. KZK GOP.

Spółki przedsiębiorstw komunalnych. Pewnym rozwiązaniem w przekształceniach własnościowych jest przekazywanie udziałów w przedsiębiorstwach transportu miejskiego innym spółkom komunalnym (tab. 7). W przypadku pięciu przedsiębiorstw przewozowych udziały zostały wniesione do innych spółek. W Krakowie, Krośnie i Ostrowie Wielkopolskim zdecydowano się na podporządkowanie lokalnych przedsiębiorstw komunalnym holdingom grupującym działalności usługowe gmin dla mieszkańców. W Tychach – poza miastem – część udziałów objęło Regionalne Centrum Gospodarki Wodno-Ściekowej, a w Augustowie wszystkie udziały Przedsiębiorstwa Transportowego „Necko” pozostały w rękach Augustowskiego Towarzystwa Budownictwa Społecznego „KODREM”.

Zakłady budżetowe. Ostatnią kategorią podmiotów wyłącznie transportowych są zakłady budżetowe (tab. 8) – najmniej efektywne formy prowadzenia działalności gospodarczej. Postać zakładu budżetowego nadal ma 29 podmiotów. Jest zaskakujące, że występowanie tej najmniej efektywnej formy organizacyjnej można zaobserwować nawet w byłych i obecnych miastach wojewódzkich – tak funkcjonują przedsiębiorstwa w Gorzowie Wielkopolskim, Zielonej Górze,

Tabela 7. Przedsiębiorstwa transportowe wniesione do spółek komunalnych
Urban-transport enterprises transferred to municipal companies

Nazwa przedsiębiorstwa	Miejscowość	Właściciel	Rok przekształcenia własnościowego
Przedsiębiorstwo Transportowe „Necko” sp. z o.o.	Augustów	Augustowskie Towarzystwo Budownictwa Społecznego KODREM sp. z o.o. w Augustowie	1996
Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA	Kraków	Krakowski Holding Komunalny w Krakowie	1990
Miejska Komunikacja Samochodowa sp. z o.o.	Krosno	Miejskie Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej Krośnieńskiego Holdingu Komunalnego w Krośnie	2004
Miejski Zakład Komunikacji SA	Ostrów Wlkp.	Holdikom SA w Ostrowie Wielkopolskim	1995
Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Tychach sp. z o.o.	Tychy	miasto Tychy; Regionalne Centrum Gospodarki Wodno-Ściekowej SA w Tychach	1996

Opracowanie własne na podstawie: (1) www.igkm.pl; (2) www.infobus.pl; (3) strony samorządów gminnych i przedsiębiorstw.

Toruniu i Szczecinie. Ten ostatni przypadek może być usprawiedliwiony, gdyż MZK Szczecin zajmuje się wyłącznie transportem tramwajowym. Ponadto, spośród dawnych miast wojewódzkich, zakłady budżetowe istnieją w Bielsku-Białej, Koninie, Łomży i Ostrołęce. Większość pozostałych ośrodków, posiadających zakłady budżetowe, zamieszkuje od 30 do 60 tysięcy ludzi.

*

Przedsiębiorstwa gospodarki komunalnej zajmujące się transportem miejskim. W 20 miejscowościach obsługę transportu miejskiego scedowano na wielobranżowe przedsiębiorstwa zajmujące się kompleksową gospodarką komunalną (tab. 9). Jedno przedsiębiorstwo – w Makowie Podhalańskim – zakończyło działalność. Cztery inne podmioty mają formę zakładu budżetowego, natomiast 14 – postać jednoosobowej spółki gminnej z ograniczoną odpowiedzialnością. Podobną formułę przyjęto również dla Przedsiębiorstwa Wielobranżowego TRANSKOM w Koziegłowach, powstałego w wyniku restrukturyzacji Zakładów Drobiarskich. 51% jego udziałów należy do gminy Czerwonak, natomiast 49% pozostaje własnością Skarbu Państwa. Na ogół prowadzenie działalności transportowej przez niewyspecjalizowane przedsiębiorstwa komunalne jest charakterystyczne dla miejscowości liczących poniżej 50 000 mieszkańców. Wyjątkiem są Suwałki, z około 70 000 mieszkańców.

Tabela 8. Zakłady budżetowe transportu miejskiego
Urban-transport budgetary entities

Nazwa zakładu	Miejscowość	Forma prawna
Miejski Zakład Komunikacyjny	Bielsko-Biała	zakład budżetowy miasta Bielsko-Biała
Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej	Czechowice-Dziedzice	zakład budżetowy miasta Czechowice-Dziedzice
Miejski Zakład Komunikacji	Gorzów Wlkp.	zakład budżetowy miasta Gorzów Wlkp.
Zakład Komunikacji Miejskiej	Hajnówka	zakład budżetowy miasta Hajnówka
Miejski Zakład Komunikacji	Jarosław	zakład budżetowy miasta Jarosław
Zakład Miejskiej Komunikacji Samochodowej w Jaśle	Jasło	zakład budżetowy miasta Jasło
Miejski Zakład Komunikacyjny	Jelenia Góra	zakład budżetowy miasta Jelenia Góra
Miejski Zakład Komunikacyjny	Kędzierzyn-Koźle	zakład budżetowy miasta Kędzierzyn-Koźle
Miejski Zakład Komunikacji	Konin	zakład budżetowy miasta Konin
Miejski Zakład Komunikacji w likwidacji	Krotoszyn	zakład budżetowy miasta Krotoszyn
Miejski Zakład Komunikacji	Kutno	zakład budżetowy miasta Kutno
Miejski Zakład Komunikacji	Leszno	zakład budżetowy miasta Leszno
Zakład Komunikacji Miejskiej	Łask	zakład budżetowy gminy miejsko-wiejskiej Łask
Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Zakład Budżetowy w Łomży	Łomża	zakład budżetowy miasta Łomża
Miejski Zakład Komunikacji	Łowicz	zakład budżetowy miasta Łowicz
Miejski Zakład Komunikacyjny	Nowy Targ	zakład budżetowy miasta Nowy Targ
Miejski Zakład Komunikacji	Ostrołęka	zakład budżetowy miasta Ostrołęka
Zakład Komunikacji Miejskiej	Ostróda	zakład budżetowy miasta Ostróda
Miejski Zakład Komunikacji	Oświęcim	zakład budżetowy miasta Oświęcim
Zakład Komunikacji Miejskiej	Sochaczew	zakład budżetowy miasta Sochaczew
Zakład Miejskiej Komunikacji Samochodowej	Stalowa Wola	zakład budżetowy miasta Stalowa Wola
Miejski Zakład Komunikacji	Stargard Szczeciński	zakład budżetowy miasta Stargard Szczeciński
Miejski Zakład Komunikacji w Starogardzie Gdańskim	Starogard Gdański	zakład budżetowy miasta Starogard Gdański
Miejski Zakład Komunikacyjny	Szczecin	zakład budżetowy miasta Szczecin
Miejski Zakład Komunikacyjny	Tomaszów Mazowiecki	zakład budżetowy miasta Tomaszów Mazowiecki
Miejski Zakład Komunikacji	Toruń	zakład budżetowy miasta Toruń
Zakład Komunikacji Miejskiej w Zawierciu	Zawiercie	zakład budżetowy miasta Zawiercie
Miejski Zakład Komunikacji	Zielona Góra	zakład budżetowy miasta Zielona Góra
Miejski Zakład Komunikacyjny	Żyrardów	zakład budżetowy miasta Żyrardowa

Opracowanie własne na podstawie: (1) www.igkm.pl; (2) www.infobus.pl; (3) strony samorządów gminnych i przedsiębiorstw.

Tabela 9. Przedsiębiorstwa gospodarki komunalnej zajmujące się transportem miejskim
Enterprises in municipal services that deal with urban transport

Nazwa przedsiębiorstwa	Miejscowość	Forma prawna	Rok przekształcenia własnościowego
Jednoosobowe spółki gminy			
Przedsiębiorstwo Komunalne sp. z o.o.	Bielsk Podlaski	jednoosobowa spółka miasta Bielsk Podlaski	1998
Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej sp. z o.o.	Brodnica	jednoosobowa spółka miasta Brodnica	1998
Miejski Zakład Komunalny sp. z o.o.	Czarnków	jednoosobowa spółka miasta Czarnków	1994
Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej „Komunalnik” sp. z o.o.	Kętrzyn	jednoosobowa spółka miasta Kętrzyn	b.d.
Zakład Usług Komunalnych sp. z o.o.	Komorniki	jednoosobowa spółka gminy Komorniki	1995
Przedsiębiorstwo Usług Komunalnych SANiKO sp. z o.o.	Myszków	jednoosobowa spółka miasta Myszków	1998
Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji sp. z o.o.	Nowy Tomysł	jednoosobowa spółka gminy miejsko-wiejskiej Nowy Tomysł	1998
Zakład Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej sp. z o.o.	Ostrów Mazowiecka	jednoosobowa spółka miasta Ostrów Mazowiecka	1999
Przedsiębiorstwo Komunalne sp. z o.o.	Racibórz	jednoosobowa spółka miasta Racibórz	1995
Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej sp. z o.o.	Sandomierz	jednoosobowa spółka miasta Sandomierz	1997
Sanockie Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej sp. z o.o.	Sanok	jednoosobowa miasta Sanok	1996
Miejski Zakład Usługowy sp. z o.o.	Skawina	jednoosobowa spółka gminy miejsko-wiejskiej Skawina	1997
Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej w Suwałkach sp. z o.o.	Suwałki	jednoosobowa spółka miasta Suwałki	1997
Przedsiębiorstwo Komunalne „Notec” sp. z o.o.	Wieleń	jednoosobowa spółka gminy miejsko-wiejskiej Wieleń	1997
Zakłady budżetowe			
Zakład Gospodarki Komunalnej	Cieszyn	zakład budżetowy miasta Cieszyn	brak
Miejski Zakład Komunalny	Głowno	zakład budżetowy miasta Głowno	brak
Zakład Komunalny w Kleszczewie	Kleszczewo	zakład budżetowy gminy Kleszczewo	brak
Miejski Zakład Komunalny	Maków Podhalański	zakład budżetowy miasta Maków Podhalański, zlikwidowany	brak
Zakład Gospodarki Komunalnej	Żychlin	zakład budżetowy gminy miejsko-wiejskiej Żychlin	brak
Przedsiębiorstwo z udziałem Skarbu Państwa			
Przedsiębiorstwo Wielobranżowe TRANSKOM sp. z o.o.	Koziegłowy	51% gmina Czerwonak, 49% Skarb Państwa	1993

Opracowanie własne na podstawie: (1) www.igkm.pl; (2) www.infobus.pl; (3) strony samorządów gminnych i przedsiębiorstw.

Podsumowanie

Procesy przekształceń własnościowych w transporcie miejskim, chociaż zapoczątkowane znacznie wcześniej niż w międzyosiedlowych przewozach autobusowych, wykazują zdecydowanie mniejsze zaawansowanie. Przede wszystkim znacznie mniejsze jest zaangażowanie kapitału zagranicznego, którego obecność stwierdzono zaledwie w pięciu przypadkach. Dla porównania, w przypadku PKS w analogiczny sposób sprywatyzowano już 16 przedsiębiorstw i liczba ta wykazuje tendencję rosnącą (por. Taylor i Ciechański, 2007, 2008a, b).

Uwagę zwraca także bardzo mała aktywność załóg i rzadkie powoływanie spółek w ramach leasingu pracowniczego. Dotychczas powstały zaledwie trzy spółki pracownicze, zajmujące się miejskimi przewozami autobusowymi, zaś na początku 2008 r. funkcjonowało już 46 przedsiębiorstw PKS będących spółkami pracowniczymi (Taylor i Ciechański, 2008a). Dla autorów jest to dość zaskakujące, bowiem przewozy realizowane na rzecz samorządów lokalnych powinny stanowić znacznie korzystniejszą lokatę kapitału niż prowadzone w dużej mierze na własny rachunek przewozy międzyosiedlowe.

Procesy prywatyzacyjne w transporcie miejskim ogranicza wiele czynników, m.in. „stosunkowo wysoki koszt pozyskania, jak i brak kapitału publicznego koniecznego do rozwoju” [przedsiębiorstw] (Tomanek, 2003, s. 209), niska wartość dochodowa spółek przed ich sprzedażą inwestorowi strategicznemu, brak przekonania do wysokiej efektywności prywatyzacji przedsiębiorstw zajmujących się wyłącznie przewozami (wskutek oddzielenia sfery własności), nieprzychylny stosunek związków zawodowych do prywatyzacji (Wyszomirski, red., 2008) i wiele innych. Aby obraz sytuacji rynkowej był pełny, należałoby jednak uwzględnić nie tylko przewoźników o rodowodzie komunalnym, ale również licznych drobnych przewoźników niezależnych, o których, niestety, brakuje wielu podstawowych, a przede wszystkim wiarygodnych informacji.

Niekorzystne proporcje uwidoczniają się również w przypadku spółek z wyłącznym udziałem sektora publicznego. O ile w przypadku PKS dotyczyło to 63 podmiotów (na 186 badanych), o tyle w transporcie miejskim były to 83 spółki z wyłącznym udziałem gminy (choć ich liczba jest o ponad 40 mniejsza niż przedsiębiorstw PKS). Biorąc pod uwagę dodatkowo 14 spółek gospodarki komunalnej, proporcje te stają się jeszcze bardziej niekorzystne. Ponadto istnieją, nieznanne w przypadku PKS, formy spółki kilku samorządów i spółek należących do organizatorów transportu. Reasumując, strukturę własnościową przedsiębiorstw wykonujących przewozy miejskie należy uznać za bardzo niekorzystną i niesłużącą efektywnemu wykorzystywaniu społecznych pieniędzy. Można podejrzewać, że utrzymywanie monopolu lokalnych przewoźników może stanowić element walki politycznej, na przykład poprzez utrzymywanie korzystnych dla obywateli taryf przewozowych.

Utrzymywanie transportu miejskiego w ramach przedsiębiorstw gospodarki komunalnej jest zrozumiałe w małych ośrodkach, takich jak Żychlin (jedna linia łącząca miasto z dworcem kolejowym). Jest to natomiast rozwiązanie archaiczne w większych ośrodkach, np. Sanoku czy Siedlcach, gdyż nie prowadzi do efektywnego zarządzania transportem miejskim.

W wielu dużych ośrodkach transport miejski jest wciąż prowadzony w całości lub w znaczącej części przez przewoźników samorządowych. Na szczęście obserwuje się coraz większe uczestnictwo prywatnych firm w przetargach, ogłaszanych przez organizatorów transportu miejskiego. Często jako aktywny uczestnik rynku występują przedsiębiorstwa PKS, a także firmy transportowe z sąsiednich ośrodków. Jednak, żaden z ośrodków nie zdecydował się na powierzenie organizacji transportu podmiotowi prywatnemu, zaś na przekształcenie organizatora w spółkę prawa handlowego zdecydował się tylko samorząd Elbląga.

Problemem polskiego transportu miejskiego są utrudnione procesy integracyjne, zwłaszcza na poziomie ponadlokalnym. Sytuacja w Polsce znacznie odbiega od rozwiązań na przykład niemieckich, gdzie bilet związku transportowego upoważnia do korzystania ze wszystkich środków transportu na jego terenie. W Polsce zdarzają się trudności z integracją dwóch sąsiadujących ośrodków (do niedawna *casus* konurbacji gdańskiej), zaś objęcie biletem transportu miejskiego przejazdów kolejowych wciąż napotyka na niezrozumiałe trudności.

Restrukturyzacja transportu miejskiego w Polsce napotyka wiele barier, co utrudnia sprawne i efektywne działanie systemów transportowych. Nadal poważnym problemem jest brak przyzwolenia społecznego na prywatyzację komunalnych przewoźników. Mankamentem jest też brak środków na wystarczające dofinansowanie usług transportu miejskiego, zwłaszcza w zakresie jego integracji. Istniejące bariery prawne mogłyby usunąć postulowana od wielu lat ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, zawierająca m.in. zakres działań organizatora (zlecenie usług), władzy publicznej (ceny, ulgi, dofinansowanie) i przewoźników (Wyszomirski, red., 2008).

W polskim transporcie miejskim powinno się dążyć do zwiększenia kapitału prywatnego, zarówno przez sprzedaż całych lub wydzielonych części przedsiębiorstw, jak i przez zwiększanie jego udziału w ośrodkach z istniejącą konkurencją regulowaną. Niezbędne wydaje się przyjęcie tego rozwiązania w większych ośrodkach, zwłaszcza utrzymujących monopol lub przewagę własnych przewoźników. Powinno się też odchodzić od wyjątkowo kontrowersyjnego rozwiązania, w którym organizator przewozów jest jednocześnie udziałowcem jednego lub kilku wykonawców usług. Warto także położyć nacisk na wzrost integracji transportu w obszarach zurbanizowanych. Ta ostatnia może przyczynić się do zwiększonego zainteresowania korzystaniem ze zbiorowego transportu miejskiego.

Piśmiennictwo

- Chyba A., 2007, *Miejski transport zbiorowy w Zakopanem*, Transport Miejski i Regionalny, 12, s. 31–36.
- Dydkowski G., Tomanek R., 1999, *Regulacyjne ograniczenia rynkowego zarządzania komunikacją miejską*, Przegląd Komunikacyjny, 7–8, s. 24–27.
- Mazur B., 2005, *Funkcjonowanie zintegrowanych systemów transportu pasażerskiego – wnioski z doświadczeń czeskich*, [w:] *Integracja lokalnego i regionalnego transportu zbiorowego – szanse i bariery*, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej, Warszawa, s. 15–38.
- Pertkiewicz M. J., Machowiak R., 1996, *Kaliskie Linie Autobusowe, sukces przekształcenia – przekształcenie sukcesu*, Transport Miejski, 12, s. 11–15.
- Rozkwitalska C., Kiewel J., Kozłowski M., Madej W., Rataj M., Ryciak L., Tarchalski Z., Więckowski M., 1994, *Komunikacja miejska. Organizacja, zarządzanie i finansowanie*, Agencja Wydawnicza Instytutu Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej, Warszawa.
- Rudnicki A., Starowicz W., 2005, *Transport miejski*, Przegląd Komunikacyjny, 12, s. 72–78.
- Taylor Z., Ciechański A., 2007, *Przekształcenia własnościowe przedsiębiorstw PKS w nowej sytuacji gospodarczej*, Przegląd Geograficzny, 79, 1, s. 5–44.
- , 2008a, *Transformacja własnościowa przedsiębiorstw PKS po roku 1990*, Przegląd Komunikacyjny, 4, s. 3–13.
- , 2008b, *What happened to the national road carrier in a post-communist country? The case of Poland's State Road Transport*, Transport Reviews, 28, 5, s. 619–640.
- , 2008c, *Przekształcenia własnościowe przedsiębiorstw transportu miejskiego w Polsce – część I*, Przegląd Geograficzny, 80, 4, s. 495–513.
- „Tczewski” model komunikacji miejskiej, prezentacja przygotowana na konferencję pt. Sektor komunalny w Polsce i Europie, Gdańsk, 29.05.2007, www.ppsk.pl/Portals/kignet/ZKM_tczew.pdf (22.09.2008).
- Tomanek R., 2003, *Liberalizacja transportu miejskiego w Polsce na tle polityki transportowej Unii Europejskiej*, [w:] G. Dydkowski, R. Tomanek (red.), *Liberalizacja transportu w warunkach transformacji gospodarczej*, Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej im. Karola Adamieckiego w Katowicach, Katowice, s. 195–211.
- www.alpbuses.com – strona internetowa Autobusowych Linii Prywatnych (29.09.2008).
- bip.tram-silesia.pl – Tramwaje Śląskie SA, Biuletyn Informacji Publicznej (12.09.2008).
- www.igkm.pl – strona internetowa Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej (1.07.2008).
- www.infobus.pl – internetowy portal autobusowy Infobus (1.07.2008).
- www.katowice.uw.gov.pl – strona internetowa Urzędu Wojewódzkiego w Katowicach (16.09.2008).
- www.kla.com.pl – strona internetowa Kaliskich Linii Autobusowych (11.09.2008).
- www.komunikacja.bialystok.pl – strona internetowa Departamentu Dróg i Transportu Urzędu Miasta w Białymstoku (9.09.2008).
- www.komunikacja.radom.pl – nieoficjalna strona internetowa komunikacji miejskiej w Radomiu, redagowana przez M. Ziółkowskiego i B. Wurmiana (10.09.2008).
- www.mpk.swidnica.pl – strona internetowa Komunikacyjnego Związku Komunalnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (16.09.2008).
- www.mpk.kielce.pl – strona internetowa Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Kielcach (9.09.2008).

- www.mpk.swidnica.pl – strona internetowa Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Świdnicy (9.09.2008).
- www.mzdik.pl – strona internetowa Miejskiego Zarządu Dróg i Komunikacji w Radomiu (10.09.2008).
- www.netblok.pl/~noltychy/histkomslaskiej2.html – prywatna strona internetowa – Historia śląskich autobusów. Geneza i rozwój Komunikacyjnego Związku Komunalnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (12.09.2008).
- www.wpk.katowice.pl – strona internetowa (Wojewódzki portal komunikacyjny), redagowana przez Klub Miłośników Transportu Miejskiego w Chorzowie (11.09.2008).
- www.zdik.walbrzych.pl – strona internetowa Zarządu Dróg i Komunikacji w Wałbrzychu (29.09.2008).
- www.zkm.tczew.pl – strona internetowa Zakładu Komunikacji Miejskiej Veolia Transport Polska Tczew (22.09.2008).
- Wyszomirski O., 2007, *Ewolucja systemów organizacji transportu miejskiego w Europie*, Przegląd Komunikacyjny, 7, s.23–28.
- Wyszomirski O. (red.), 2008, *Transport miejski. Ekonomika i organizacja*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Wyszomirski O., Grzelec K., Hebel K., 2005, *Integracja transportu zbiorowego z punktu widzenia interesów pasażera, operatora i organizatora*, [w:] *Integracja lokalnego i regionalnego transportu zbiorowego – szanse i bariery*, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej, Warszawa, s. 61–85.
- Zagożdżon B., 2001, *Komunikacja miejska w Polsce w okresie transformacji. Analiza na przykładzie wybranych miast*, Monografie, 48, Politechnika Radomska im. K. Pułaskiego, Radom.

[Wpłynęło: listopad 2008 r.]

ZBIGNIEW TAYLOR, ARIEL CIECHAŃSKI

OWNERSHIP TRANSFORMATION OF URBAN-TRANSPORT COMPANIES IN POLAND – PART II

The second part of the article is empirical in character, with special attention being paid to ownership transformations among enterprises involved in the organisation and provision of passenger carriage. Different types of carriage and forms of ownership are considered, these being particularly diversified in the case of urban mass transport enterprises.

To meet the needs of this article, two lists of urban transport enterprises were drawn up. In doing this, use was made of information from the website of the Chamber grouping enterprises and known as the *Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej*, as well as the *Infobus* bus and coach portal and the websites of different local authorities and enterprises. The first list – of 27 entities – includes enterprises involved in the organisation of city transport in Poland, while the second – of 163 entities – includes those of municipal origin engaging in the supply of urban transport services.

As of the second half of 2008, there were 23 urban transport boards (organisers) operating in Poland (Fig. 1). Four others had ceased their business activity. Leaving

aside the provision of proper transport servicing, the main role of the boards is to put in place the conditions under which regulated competition may emerge. Where the spatial breakdown is concerned, the characteristic feature is the concentration of organisers of urban transport in the Upper Silesia area, as broadly conceived.

The legal forms taken by the organisers are of interest. From among all those in existence only one board – the *Zarząd Komunikacji Miejskiej* in Elbląg has the form of limited-liability company. Otherwise, there is an absolute dominance of budget-sector enterprises and entities (15). There are also seven transport unions. It should be noted that the solutions adopted are the least effective ones, while there is a lack of entities with a stake in the form of private capital.

Bus transport is the absolute dominant in Poland (Fig. 2), notwithstanding the trolleybus systems operating in Gdynia, Lublin and Tychy, and the ones that were still also present in Warsaw, Słupsk and Dębica (belonging to Igłopol) at the end of the 20th century, but now closed down. Alongside the above are 17 enterprises servicing transport by tram, including the ones in Łódź, of which two are suburban carriers and one is first and foremost engaged in city transport. In most cases, trams operate within the framework of municipal enterprises, albeit ones that have taken on various forms in law. Alongside the two enterprises in Łódź, there are separate entities in Szczecin (the public-sector *Miejski Zakład Komunikacyjny*), Elbląg (the *Tramwaje Elbląskie* company), Warsaw (the *Tramwaje Warszawskie* municipal company) and Silesia, where the *Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego* (Municipal Transport Union of the Upper Silesian Industrial District) owns *Tramwaje Śląskie*. There are two cities in which urban transport systems also extend to boats, i.e. Świnoujście with its ferries, and Ostroda with its navigation of inland waters, as well as Warsaw with Poland's only underground railway – the 23 km line of *Metro Warszawskie*.

With a very few exceptions, the activity of carrying passengers (in smaller localities in particular) remains the preserve of the public sector (Fig. 3). The role would be seen to be even greater if the formal prevalence of public capital was to be taken account of, as happens in the division of the Polish national economy into sectors. Overall, the private sector play a role in less than 10% of the urban transport carrier enterprises arising out of the municipal sector, while an absolute majority stake for private capital is even more of a rarity.

For the purposes of this study, categorisation within the private sector has taken account of: companies with foreign participation, workers' companies, and companies with Polish non-public sector participation (including one company with local-authority and Treasury stakes). In turn, in the public sector, we identify single-person local authority companies, local government companies between gminas, single-person companies of municipal transport unions, municipal companies and budgetary enterprises.

There are 20 localities in which the servicing of urban transport has been delegated to multi-branch enterprises engaging in comprehensive municipal management (and therefore termed "general municipal services enterprises"). The operations of one such enterprise had ceased. Four other entities have assumed the form of budget-sphere enterprises, while 15 are single-person local authority companies with limited liability (plc).

Though beginning earlier than coach transport between residential areas, the processes by which ownership in urban transport has been transferred are much less well-advanced. Above all, there is only much more limited involvement of foreign capital (this being present in only five cases). In comparison, State Road Transport has given rise to 16 now-privatized enterprises, and that number is set to rise further.

Also noteworthy here is the very limited activity of crews when it comes to the establishment of companies involving workers' leasing. To date, only three workers' companies have come into existence where bus carriage is concerned, while there were as many as 46 State Road Transport enterprises of this type in operation as of the beginning of 2008. The comparison is actually quite surprising, since carriage engaged in at the behest of local authorities ought to represent a much more favourable way of locking up capital than coach carriage between settlements, which has so far been very much a matter for firms acting on their own account.

The privatization process in urban transport is being held back by a wide range of factors, not least relatively high acquisition costs, as well as the lack of the public capital needed to develop enterprises, the limited incomes of companies prior to their being sold off to strategic investors, the lack of any conviction as to the efficiency of privatizing enterprises engaged solely in carriage (a consequence of the separation of the ownership sphere), trade unions' unfavourable attitudes towards privatization, etc. For a fuller depiction of the market situation, it would be necessary to take account, not only of carriers of municipal origin, but also of the many small independent ones – for which there is, unfortunately, a lack of many basic (and above all reliable) data.

Unfavourable breakdowns are also to be noted in the case of the companies retained entirely within the public sector. If account is also taken of the municipal companies, the proportions look even less favourable. Furthermore, there are cases (unknown with State Road Transport) in which companies have been formed by several local authorities, or else belong to those engaged in the organisation of transport. To sum up, the ownership structure to enterprises offering carriage through urban areas has to be seen as very unfavourable, and not of a kind inclined to favour the effective utilisation of public money.