



Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG

2023, 26(1), 69-87

DOI 10.4467/2543859XPKG.23.005.17402

Otrzymano (Received): 17.01.2023

Otrzymano poprawioną wersję (Received in revised form): 08.02.2023

Zaakceptowano (Accepted): 09.02.2023

Opublikowano (Published): 31.03.2023

ZMIERZCH CZY KONIEC PRZEDSIĘBIORSTW PAŃSTWOWEJ KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ?

The twilight or the end of the enterprises of the Polish state Motor Transport Company

Ariel Ciechański

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. St. Leszczyckiego PAN, Twarda 51/55, 00-818 Warszawa,

e-mail: ariel@twarda.pan.pl



<https://orcid.org/0000-0002-4123-6533>

Cytacja: Ciechański A., 2021, Zmierzch czy koniec przedsiębiorstw Państwowej Komunikacji Samochodowej?, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 26(1), 69-79.

Streszczenie: Problematyka procesów dotyczących przedsiębiorstw PKS znajduje się w kręgu zainteresowań autora artykułu od wielu lat. Skupiał się on szczególnie na transformacji własnościowej, która ich dotykała. Komerccjalizacja, prywatyzacja i komunalizacja tych podmiotów właściwie już się zakończyła. W ostatnich latach nasiliło się natomiast inne zjawisko – rosnąca liczba przedsiębiorstw, które kończyły obsługę rozkładowych przewozów pasażerskich. W dużej mierze odnosiło się to do tych, w których prywatyzacji uczestniczyli inwestorzy zagraniczni. Szczególnie widoczne było to w latach 2016-2019, kiedy z obsługi rozkładowych przewozów zrezygnowało łącznie aż 37 PKS-ów. Wzbudziło to słuszny niepokój ze strony nie tylko społeczeństwa, ale również czynników rządzących krajem. Ograniczanie oferty pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego, w tym przede wszystkim przedsiębiorstw PKS, doprowadziło do dyskusji o rosnącym problemie wykluczenia transportowego. Próba odpowiedzi na to zjawisko było powołanie w 2019 r. Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych, którego środki miały powstrzymać upadek przede wszystkim dawnych państwowych przedsiębiorstw PKS, ale też innych przewoźników. Niestety pandemia spowodowana wirusem COVID-19 mocno odcisnęła swoje piętno szczególnie na podmiejskich liniach autobusowych, okresowo odcinając od usług publicznego transportu zbiorowego całe powiaty. Silnie rzutowało to zarazem na kondycję finansową przewoźników autobusowych. Nawet wzrost dofinansowania do przewozów nie spowodował niestety końca całkowitego wycofywania się kolejnych przedsiębiorstw PKS z obsługi kursów rozkładowych. Od początku 2020 r. do końca sierpnia 2022 r. z rynku ubyło osiem kolejnych podmiotów, zaś dalsze zamierzały to uczynić jeszcze w tym samym roku. Odnotowywany ostatnio wzrost cen paliw kopalnych oraz braki kadrowe przyczynić mogą się do dalszego pogłębienia opisywanych procesów.

Słowa kluczowe: Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej, Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych, pozamiejski publiczny transport zbiorowy, upadek przedsiębiorstw transportowych

Abstract: The issue of processes concerning Polish state Motor Transport Company PKS enterprises has been of interest to the author of the article for many years, and he focused in particular on the ownership transformation that affected them. The commercialization, privatization and communalization of these entities has actually come to an end. In recent years, however, another phenomenon related to them has intensified – the growing number of companies that have terminated the service of scheduled passenger transport. To a large extent, this applied to those in which foreign investors participated in the privatization. This was particularly visible in 2016-2019, when a total of as many as 37 PKS's resigned from servicing scheduled services. This aroused legitimate concern not only from the society, but also from the decision-makers governing the country. Limiting the offer of non-urban public transport, including primarily PKS companies, has led to a discussion on the growing problem of transport based social exclusion. An attempt to respond to this phenomenon was the establishment of the Bus Transport Development Fund in 2019, the funds of which were intended to stop the collapse of, above all, the former state-owned PKS enterprises, but also other carriers. Unfortunately, the pandemic caused by the COVID-19 virus has left its mark, especially on suburban bus lines, periodically cutting off entire districts from public transport services. At the same time, it had a strong impact on the financial condition of bus carriers. Even the increase in funding for transport, unfortunately, did not end the complete withdrawal of subsequent PKS companies from serving scheduled routes – from the beginning of 2020 to the end of August 2022, eight more entities left the market, and the next ones intended to do so in the same year. Unfortunately, the recent increase in fossil fuel prices and staff shortages may contribute to the deepening of the described processes.

Keywords: Polish state Motor Transport Company, Bus Transport Development Fund, non-urban public collective transport, collapse of transport companies

Wprowadzenie

W połowie lat 2000. autor zaczął interesować się naukowo tematyką procesów transformacji przedsiębiorstw Państwowej Komunikacji Samochodowej (PKS). Obserwowana ostatnio dość dynamiczna zmiana realiów sprawiła, że konieczna stała się kontynuacja dotychczasowych badań i sprawdzenie jak zmieniała się sytuacja powyższych podmiotów w ostatnich latach. Od ukazania się drukiem poprzedniej pracy na ten temat (Taylor, Ciechański, 2018), minęły cztery lata bogate w wydarzenia mające ogromny wpływ na funkcjonowanie PKS-ów. Przede wszystkim w 2019 r. w odpowiedzi na rosnący problem likwidacji linii autobusowych rząd Prawa i Sprawiedliwości postanowił uruchomić Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych (FRPA), mający poprzez wsparcie finansowe najpierw wyhamować, a następnie odwrócić te niekorzystne procesy. Drugim czynnikiem, który wywołał znaczne perturbacje dla pozamiejskiego transportu zbiorowego, a co za tym idzie znacząco wpłynął na działania stanowiących przedmiot badania podmiotów, był wybuch pandemii powodowanej wirusem COVID-19, skutkujący okresowymi bardzo dużymi ograniczeniami w przemieszczaniu się ludzi, co znacząco rzutowało na wyniki finansowe przewoźników autobusowych.

Celem niniejszego studium jest więc uzupełnienie wiedzy na temat dominujących obecnie procesów zmniejszającej się liczby aktywnych dawnych PKS-ów, a także sprawdzenie czy i jak wsparcie z FRPA i pandemia wpłynęły na funkcjonowanie dawnych państwowych przewoźników pozamiejskiego transportu autobusowego. Zakłada się, że w latach 2020-2022, pomimo wprowadzenia dopłat z FRPA, wskutek ograniczeń związanych ze zwalczaniem pandemii nie udało się powstrzymać utrzymującego się od ponad dekady trendu odchodzenia z rynku przewozów lokalnych kolejnych przedsiębiorstw PKS, jednak tempo redukcji znacząco spadło. Przedmiotem badania jest więc regres tych podmiotów transportowych. Obszar badawczy stanowi terytorium Polski w obecnych granicach państwowych, a główny zakres czasowy zawiera się w latach 2010-2022.

Artykuł podzielony został na sześć części. We wprowadzeniu autor przybliży przedmiot, zakres czasowy i przestrzenny studium oraz jego cel i założenia badawcze. W rozdziale pierwszym dokonuje syntetycznego przeglądu piśmiennictwa dotyczącego funkcjonowania przedsiębiorstw PKS. Z racji specyfiki problemu badawczego skupia się on wyłącznie na pracach polskich autorów i dzieli je na poświęcone problematyce oferty przewozowej pozamiejskiego transportu autobusowego oraz na dotyczące przekształceń własnościowych przedsiębiorstw PKS. Analizowane

są opracowania zarówno geograficzne, jak również opublikowane przez przedstawicieli innych dziedzin naukowych. W części drugiej artykułu, wychodząc od syntetycznego opisu procesów restrukturyzacji, komercjalizacji, prywatyzacji i komunalizacji przedsiębiorstw PKS, płynnie przechodzi się do omówienia obserwowanych niekorzystnych zmian w ostatnich czterech latach. Czwarta część artykułu to szczegółowa analiza procesu regresu sieci przedsiębiorstw PKS w Polsce. Następnie, po dyskusji wyników badań dokonano ich podsumowania.

1. Rola przedsiębiorstw PKS w świetle polskich badań naukowych

Problematyka pozamiejskiego transportu autobusowego w polskiej literaturze geograficznej nie cieszyła się tak dużą popularnością jak ta związana z aspektami przestrzennymi rozwoju i regresu sieci kolejowej. Na tym tle skromny był zwłaszcza dorobek powstały do 1990 r. Najważniejsze opracowania z tego okresu stanowią prace T. Lijewskiego (1962), T. Lijewskiego, J. Lenk i H. Piotrowskiej (1967) oraz M. Kozaneckiej (1967, 1980).

Zasób literatury powstały po 1989 r. jest znacznie bogatszy i można podzielić go na kilka grup. Obejmuje on przede wszystkim prace na temat stanu lub/i zmian sieci połączeń autobusowych czy też dostępności za pomocą tego środka transportu (Chodkowska-Miszczuk, 2006; Dej, Kołoś, 2009; Dej, 2010; Kretowicz, 2010; Chaberko, Kretowicz, 2011; Wolański i in., 2014, 2016; Guzik, Kołoś, 2015; Książek, 2016; Guzik i in., 2016, 2021a, 2021b, 2021c, 2021d; Jurkowski, Smolarski, 2016; Fiedeń, 2017, 2018; Suszczewicz, 2017; Kołodziejczyk, 2017a, 2017b; Beim i in., 2019; Ciechański, 2019, 2020a, 2020b, 2020c, 2021, 2022; Ciechański i in., 2021; Kłossowski, 2021).

Kolejną grupę stanowią prace (wykonane na podstawie prowadzonej od ponad 15 lat bazy danych), dotyczące procesów deregulacji i prywatyzacji przedsiębiorstw autorstwa Z. Taylora i A. Ciechańskiego (2007, 2008a, 2008b, 2010, 2013a, 2013b, 2016, 2017a, 2017b, 2018, 2020). Zbliżoną tematykę podejmował również m.in. S. Książek (2014).

Problematyka przedsiębiorstw PKS dość często gościła w periodykach branżowych z zakresu transportu, szczególnie w początkowym okresie polskiej transformacji gospodarczo-ustrojowej. Należy tu wymienić prace J. Majewskiego i K. Szałuckiego (1992), G. Dłutowskiej i J. Perenca (1994), A. Bąkowskiego (1996), S. Poźniaka (1996), W. Rydzkowskiego i R. Rolbieckiego (1996), S. Gemry (1997), J. Majewskiego (1998), E. Menesa (2000, 2002), H. Polewskiej-Dorozik i in. (2000). Z później powstałych opracowań warto przytoczyć te autorstwa M. Menesa (2016, 2017).

Tematyka upadku przedsiębiorstw PKS i w ogóle przewoźników pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego (ptz) przewijała się także w polskich publikacjach dotyczących wykluczenia transportowego. W tym miejscu wypada przytoczyć choćby prace W. Bąkowskiego (2018), J. Kaczorowskiego (2019), A. R. Parola (2021), M. Cichuty i in. (2021) czy pod red. J. Kościńskiej i in. (2021) oraz autorstwa K. Kolińskiego (2021) i J. Orchowskiej (2022). Nie można też pominąć reportażu O. Gitkiewicz (2019), który – choć nie miał charakteru naukowego – był jedną z pierwszych w Polsce prac poświęconych zagadnieniu wykluczenia transportowego, postrzeganego z perspektywy użytkowników ptz.

Odrębną grupą publikacji dedykowanych przedsiębiorstwom PKS są artykuły traktujące o pomocy publicznej ich dotyczącej w drugiej dekadzie XXI wieku – zarówno w aspekcie ogólnym (Abramowicz, 2015a), jak i konkretnych przedsiębiorstw (Abramowicz, 2015b, 2016, 2017; Abramowicz, Ziółkowska, 2018).

2. Sytuacja przedsiębiorstw PKS w latach 2018-2022

Gwoli przypomnienia, w 1989 r. w pozamiejskim autobusowym transporcie drogowym pozycję niemal monopolistyczną posiadały podmioty funkcjonujące pod szyldem Przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej (PPKS). Na znacznie mniejszą skalę operował transport spółdzielczy (głównie w rejonie Lublina, Zamościa czy Poznania). Ponadto duże zakłady przemysłowe dysponowały często własnym parkiem autobusów służących dowozowi pracowników. Transformacja zainicjowana w 1989 r. i zmiany z tego wynikające spowodowały, że dotychczasowe państwowe przedsiębiorstwa PKS stanęły przed nowymi wyzwaniami, wynikającymi choćby z wkraczającej na szosy konkurencji, a także z ujawnionych problemów społecznych, jak choćby bezrobocia oficjalnie niewykazywanego w dobie PRL. Aby dostosować się do nowych realiów, konieczna stała się ich restrukturyzacja. Dotychczasową strukturę zmieniono na obejmującą ponad 230 nowych przedsiębiorstw państwowych, powstałych z dawnych placówek terenowych, w większości pasażerskich i pasażersko-towarowych (ok. 176), ale też 40 wyłącznie towarowych. Szybko niestety okazało się, że omawiane podmioty nie były przygotowane do konkurowania z prywatnymi przewoźnikami mogącymi znacznie bardziej elastycznie reagować na potrzeby pasażerów. Jako antidotum na taki stan rzeczy postrzegano komercjalizację, stanowiącą dla większości podmiotów wstęp do kolejnych przekształceń własnościowych – przede wszystkim prowadzących do dalszej prywatyzacji. Niestety, dla znaczącej części PKS-ów był to ostatni element ścieżki

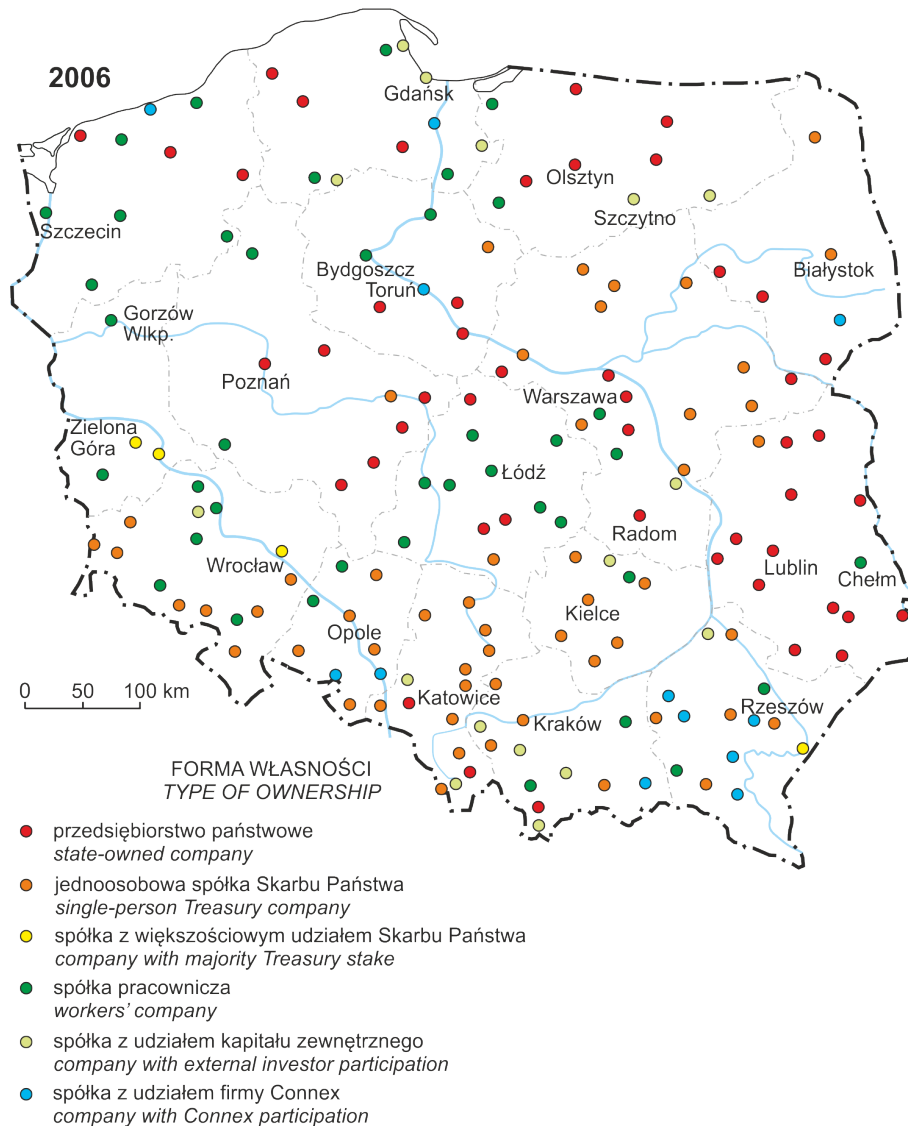
przekształceń przed upadłością i likwidacją. Natomiast część przedsiębiorstw w dalszym kroku, wskutek fiaska prób prywatyzacji, skomunalizowano. Udziały przekazywano tu samorządom wszystkich szczebli, jak również konsorcjom samorządów i celowym związkom komunalnym. Przez wiele lat wydawało się, że najbardziej pożądaną formą transformacji własnościowej była prywatyzacja powodująca zmianę priorytetów w przekształcanym przedsiębiorstwie z zaspokajania potrzeb finansowych załogi na racjonalny rachunek ekonomiczny. Najwcześniej (bo w pierwszej połowie lat 1990.) dotknęła ona przedsiębiorstw przewozu towarów PKS, przybierając przede wszystkim formę tzw. prywatyzacji likwidacyjnej, w której obiektem sprzedaży był głównie sam majątek przedsiębiorstwa PKS (park ciężarówek, infrastruktura obsługowa). Proces transformacji własnościowej nie przebiegał jednak bez problemów. Niestety nazbyt często uzewnętrzniał się tu nader niechętny stosunek części załóg do inwestorów zewnętrznych, które słusznie obawiały się redukcji zatrudnienia. Z drugiej jednak strony troska o zachowanie miejsc pracy niewątpliwie przyczyniła się do znaczącej popularności prywatyzacji pracowniczej. Trzeba jednak pamiętać, że w wielu przypadkach głównym udziałowcem zostawała kadra zarządzająca przedsiębiorstw, która też z czasem stopniowo zwiększała swoje udziały. Przez wiele lat ta forma prywatyzacji wydawała się najbardziej skuteczna. Dość długo niemal wszystkie przekształcone w ten sposób przedsiębiorstwa pasażerskie PKS prowadziły rozkładowe przewozy pasażerskie. Popularną formą zmiany właściciela był również zakup analizowanych przewoźników przez inne podmioty zajmujące się transportem pasażerskim. Były to zarówno przedsiębiorstwa z kapitałem zagranicznym, jak również inwestorzy krajowi, z których najliczniejszą grupę stanowiły inne przedsiębiorstwa PKS, często przekształcone na drodze prywatyzacji pracowniczej. W niektórych regionach ryzyko zakupu PKS podejmowały także firmy osób fizycznych prowadzących identyczną działalność przewozową. Negatywnym i narastającym zjawiskiem był zakup przedsiębiorstw w celach spekulacji nieruchomościami (Taylor, Ciechański, 2017b).

Z perspektywy lat niekorzystnym procesem okazało się tworzenie podmiotów z udziałem inwestorów zagranicznych. Ewidentnie nie sprawdził się tu pogląd, że jest to szczególnie pożądanym i korzystnym modelem przekształcenia własnościowego. Firmy spoza Polski były postrzegane z jednej strony jako źródło kapitału, z drugiej zaś innowacji. W pozamiejskim transporcie drogowym otwarcie na podmioty z kapitałem zagranicznym okazało się z perspektywy czasu wręcz nadmierne. Być może wynikało to z rosnącej potrzeby szybkiej prywatyzacji przedsiębiorstw PKS, mocno już

poszkodowanych ekonomicznie w starciu z twardymi realiami gospodarki rynkowej. Brak systemu dopłat do nierentownych przewozów sprawił, że rynek ten stał się stosunkowo mało atrakcyjny i przyciągnął tylko dwóch znaczących inwestorów zagranicznych (Taylor, Ciechański, 2017b).

szacunki M. Menesa (2017), który obliczył, że podawane dla 2015 r. 31% udziału PKS-ów w rynku przewozu pasażerów tak naprawdę oznaczało jedynie około 20% całego wolumenu przetransportowanych osób.

W 2006 r. funkcjonowały niemal wszystkie pasażerskie i pasażersko-towarowe przedsiębiorstwa PKS



Ryc. 1. Przedsiębiorstwa PKS o charakterze pasażerskim prowadzące działalność w 2006 r.

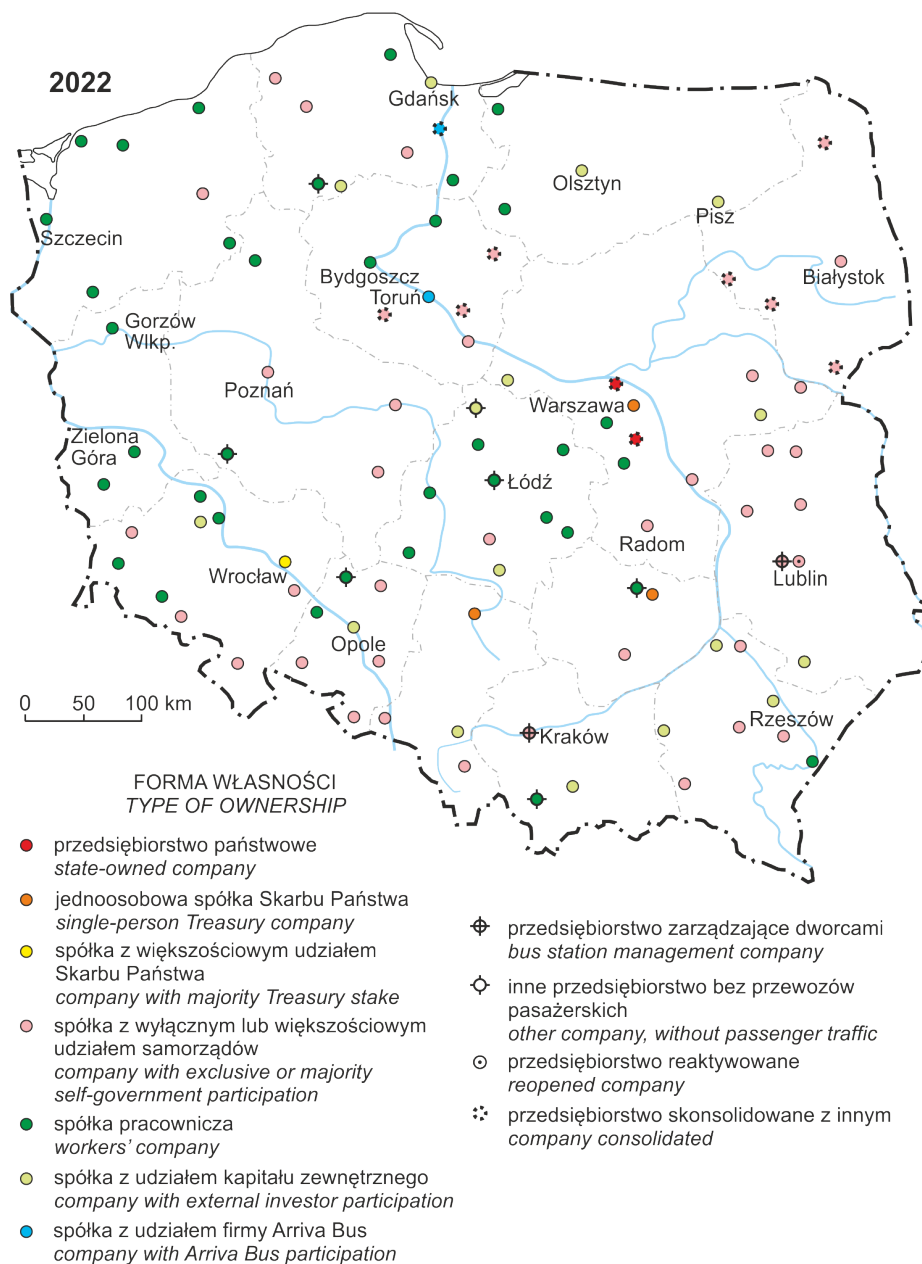
Źródło: Taylor, Ciechański (2017b) poprawione.

Podjęta transformacja własnościowa przedsiębiorstw PKS niestety nie zahamowała spadku ich udziału w rynku przewozów regularnych. Według oficjalnych danych Głównego Urzędu Statystycznego, jeszcze w 2000 r. 93% pasażerów pozamiejskiego transportu autobusowego korzystało z usług PKS. Należy jednak pamiętać, że ówczesne statystyki nie obejmowały przedsiębiorstw zatrudniających poniżej dziesięciu osób. A te stanowiły znaczącą grupę podmiotów w lokalnych przewozach autobusowych. Jak duży był rozdźwięk pomiędzy oficjalnymi informacjami a rzeczywistą sytuacją na rynku mogą wskazywać

powołane w 1990 r. (Ryc. 1). Jedynie podmioty z Tychów (który zakończył przewozy pasażerskie już na początku lat 1990.), Miechowa, Pabianic i Wodzisławia Śląskiego oraz Chrzanowa nie realizowały już rozkładowych kursów. Procesy prywatyzacji nie były jeszcze zaawansowane. Wiodącą rolę miała nadal własność państwowa w postaci przedsiębiorstw państwowych (PP) i jednoosobowych spółek Skarbu Państwa (jsSP). W prywatyzacji dominowały spółki pracownicze, nie brakowało jednak też innych niż załogi inwestorów krajowych oraz zagranicznych (w postaci wówczas szwedzkiej firmy Connex).

Przez 30 lat polskiej transformacji gospodarczo-ustrojowej łączna liczba PKS-ów zajmujących się przewozami pasażerskimi ulegała zmianom. Oprócz 176 powołanych do życia w 1991 r. Przedsiębiorstw Państwowej Komunikacji Samochodowej, na bazie komunalizacji placówek terenowych powstały kolejne trzy podmioty zależne od początku od samorządów (Ryki, Złocieniec oraz sprywatyzowany później Dzierżogóń) oraz trzy utworzone w wyniku prywatyzacji bezpośredniej taboru bądź też całych zorganizowanych części przedsiębiorstw (Skoczów, Pisz i Szczytno). W ten sposób jako ostateczną liczbę podmiotów stanowiących punkt odniesienia do dalszej części badania należy przyjąć 182 firmy.

Sytuacja obserwowana w 2022 r. (Ryc. 2) zdecydowanie różniła się od przedstawionego na Ryc. 1 stanu w 2006 r. Z realizacji pozamiejskich przewozów autobusowych wycofała się blisko połowa z przedsiębiorstw PKS zajmujących się nimi przed 2000 r. Na rynku utrzymywały się przede wszystkim spółki w różnych formach własności komunalnej oraz spółki pracownicze. Znaczącej redukcji uległa natomiast liczba podmiotów z udziałem kapitału zagranicznego oraz innych niż załogi inwestorów krajowych. Praktycznie poza PKS Polonus z Warszawy (który miał placówki terenowe powstałe z dawnych PPKS w Piasecznie i Nowym Dworze Mazowieckim), PKS Ostrowiec Świętokrzyski i PKS Częstochowa działalności



Ryc. 2. Przedsiębiorstwa PKS prowadzące przewozy pasażerskie w 2022 r.

Źródło: Opracowanie własne.

zaprzestały wszystkie jednoosobowe spółki Skarbu Państwa.

Rozkład przestrzenny funkcjonujących w 2022 r. dawnych przedsiębiorstw PKS przedstawiał się bardzo interesująco. W województwie warmińsko-mazurskim przewozy prowadziło już tylko czterech przewoźników tego typu. Były to wywodzące się ze spółek pracowniczych: PKS Elbląg i PKS Ława oraz PKS TRANS-KOM PKS w Piszcu, powstały na bazie miejscowej placówki terenowej PKS Szczytno. Działał także Olsztyński Bus mający swe korzenie w miejscowym PKS-ie. Podobnie sytuacja wyglądała w województwie śląskim, gdzie pozostały tylko: państwowy PKS Częstochowa, prężnie działające samorządowe PKS Racibórz i Bielsko-Biała oraz mająca schyłkowy charakter sprywatyzowana spółka z Pszczyny. Także w sąsiednim województwie małopolskim nastąpił znaczący regres omawianej grupy podmiotów. Z licznego niegdyś grona pozostały trzy przedsiębiorstwa, z których jedno – prywatne z Limanowej – według dostępnych danych prowadziło już bardzo szczątkowy ruch. Samorządowy PKS Kraków przekształcono w podmiot zarządzający dworcami autobusowymi w Krakowie i Nowym Sączu, a dawna spółka pracownicza z Suchoj Beskidzkiej zajmowała się transportem ciężarowym oraz prowadzeniem stacji obsługi pojazdów i stacji benzynowej. Także województwo świętokrzyskie zostało niemal całkowicie pozbawione przedsiębiorstw PKS. Przewozy w ograniczonym zakresie prowadziły samorządowy PKS Staszów i należący do Skarbu Państwa PKS Ostrowiec Świętokrzyski. Natomiast wywodzący się ze spółki pracowniczej PKS Starachowice nie przejawiał żadnych śladów aktywności (choć był nadal firmą formalnie funkcjonującą). Także Wielkopolska, charakteryzująca się dotąd nielicznymi, za to silnymi przedsiębiorstwami, została dość mocno poszkodowana. W ruchu pozostały właściwie tylko samorządowe PKS z Poznania, Konina i Kalisza oraz wywodzące się ze spółek pracowniczych PKS Piła i powiązana personalnie z PKS Leszno Spółdzielnia Milla z tego samego miasta. Wskutek wycofania się Mobilisu z rynku pozamiejskiego publicznego transportu autobusowego bez PKS-ów pozostała także cała północna część województwa mazowieckiego. Na przeciwnym biegunie znalazło się województwo łódzkie z wciąż licznymi działającymi spółkami (głównie powstałymi w ramach prywatyzacji pracowniczej) oraz podobnie przedstawiające się województwo zachodniopomorskie. Znaczna nie była również skala zmian w województwie dolnośląskim – tu dominowały głównie dawne spółki pracownicze oraz komunalne. Własność samorządową stanowiło 100% dawnych PKS-ów z województwa podlaskiego. Przeważały one też w województwach lubelskim i opolskim. W województwie podkarpackim po odejściu Arrivy panowała względna równowaga

między kapitałem samorządowym a prywatnym krajowym. Natomiast w województwach pomorskim i kujawsko-pomorskim widoczna była lekka dominacja kapitału samorządowego oraz śladowy udział przedsiębiorstw skonsolidowanych pod szyldem Arriva Bus Transport Polska.

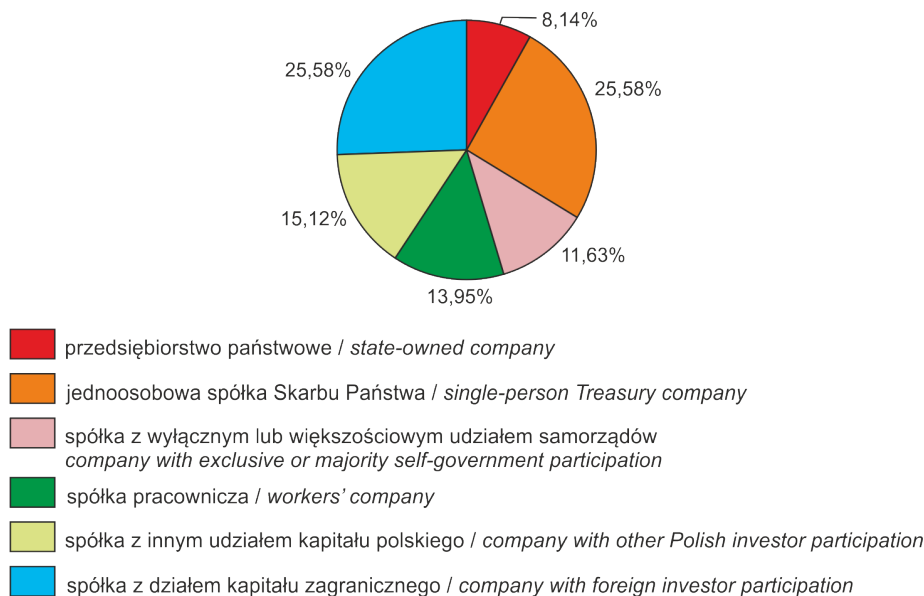
3. Schyłek działalności przewoźników pasażerskich PKS

Według przyjętej metodyki do 31 sierpnia 2022 r. działalność przewozową całkowicie zakończyło 86 przedsiębiorstw wywodzących się z PKS-ów (Ryc. 3, Tab. 1). Liczba ta nie uwzględniała oczywiście podmiotów skonsolidowanych z innymi i funkcjonujących nadal w ich strukturach. Jednocześnie należy zauważyć, że po tej dacie pojawiły się informacje o planowanych zakończeniach prowadzenia rozkładowych przewozów pasażerskich przez PKS Wałcz i PKS Radom.

Wśród jednostek nieprowadzących już całkowicie przewozów pasażerskich (Ryc. 3) prym wiodły jednoosobowe spółki Skarbu Państwa oraz przedsiębiorstwa sprywatyzowane wskutek bezpośrednich inwestycji zagranicznych (po 25,58% podmiotów). Pozostałe wyróżniane formy własności nie miały już tak dużych udziałów. Ze zrozumiałych względów najmniej licznie były tu reprezentowane przedsiębiorstwa państwowe (8,14%), ponieważ od tej formuły bardzo szybko odstąpiono na rzecz ich komercjalizacji i komunalizacji. Spółki z udziałem samorządów bądź też instytucji im podległych stanowiły mniejszą grupę (11,63%) – procesy ich likwidacji miały w ostatnich latach słabsze nasilenie. Na dodatek z części PKS-ów powstawały nowe podmioty – tu bazę stanowił zakup części majątku istniejącego PKS przez samorządy bądź grupy samorządów (tak powstały PKS Złocieniec czy PKS Ryki). Stosunkowo dobrze trzymały się też na rynku firmy powstałe na fali prywatyzacji pracowniczej (13,95%). Gorzej na tym tle wypadła prywatyzacja z udziałem innych niż pracownicy podmiotów krajowych (15,12%).

Uwzględniając formę własności, zdecydowanie najbardziej poszkodowane były PKS-y stanowiące przedmiot inwestycji zagranicznych. Z ogólnej liczby 24 takich przedsiębiorstw w 2022 r. na rynku utrzymywały się jeszcze te z Torunia i Tczewa (obecnie w rękach Arriva Bus Transport Polska, w tym tczewskie w charakterze oddziału podległego centrali w Toruniu). Pozostałe firmy, w których inwestorem byli poprzednicy prawni Arrivy (Connex i Veolia Transport) zakończyły działalność w drugiej dekadzie XXI wieku. Podobny los spotkał dziewięć przedsiębiorstw zakupionych przez firmę Mobilis, znajdującą się w rękach izraelskiego Egged Holding – przewozy we wszystkich wygaszono w latach 2017-2019.

**PRZEDSIĘBIORSTWA PKS
Z ZAKOŃCZONYMI PRZEWOZAMI PASAŻERSKIMI
WEDŁUG FORM WŁASNOŚCI
(N=86)**
**PKS COMPANIES WITH ENDED PASSENGER TRANSPORT
BY FORMS OF OWNERSHIP
(N=86)**



Ryc. 3. Przedsiębiorstwa PKS z zakończonymi przewozami pasażerskimi według formy własności.

Źródło: Opracowanie własne.

Dla pozostałych form przekształceń własnościowych przedsiębiorstw ubytki nie były aż tak spektakularne. Dla części z nich oczywiście wiązało się to najpierw z odchodzeniem od statusu przedsiębiorstw państwowych, a następnie od formy jednoosobowych spółek Skarbu Państwa. Dla części zaś wynikało to z innych oczekiwań właścicieli spółek pracowniczych

czy też komunalnych. Warto zwrócić uwagę, że 1/3 nieprowadzących już przewozów podmiotów z udziałem instytucji samorządowych to przedsiębiorstwa PKS z Żywca, Nowego Targu i Myślenic, stanowiące „ofiary” fiaska koncepcji dywersyfikacji działalności łódzkiego Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego.

Tab. 1. Przedsiębiorstwa PKS, które zakończyły regularne przewozy pasażerskie.

Nazwa przedsiębiorstwa	Forma własności	Zakończenie przewozów	
		rok	w związku z
Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej (Tychy)	PP	ok. 1991	–
Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej w Wodzisławiu Śląskim	PP	ok. 2000	Włączeniem do PPKS Rybnik
Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej w Miechowie	PP	ok. 2000	Likwidacją podmiotu
Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej w Pabianicach	PP	ok. 2003	Likwidacją podmiotu
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Chrzanowie Sp. z o.o.	JSSP	2005	Upadłością podmiotu
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Będzinie Sp. z o.o.	JSSP	2006	Upadłością podmiotu
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Olkuszu S.A.	JSSP	2007	Upadłością podmiotu
PKS „Iwopol” Sp. z o.o. (Skarżysko-Kamienna)	Prywatna krajowa	2007	Likwidacją podmiotu

Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej (Krasnystaw)	PP	2007	Włączeniem do PPKS Lublin
Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej (Kraśnik)	PP	2009	Likwidacją podmiotu
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Wałbrzychu Sp. z o.o.	JSSP	2009	Upadłością likwidacyjną podmiotu
Beskidus Sp. z o.o. (dawniej PKS Sucha Beskidzka)	Prywatna krajowa	2010	Zmianą profilu działalności
PKS Zakopane Sp. z o.o.	Prywatna krajowa	2010	Upadłością likwidacyjną podmiotu
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Zawierciu S.A.	JSSP	2010	Upadłością podmiotu
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Żyrardowie S.A.	JSSP	2010	Likwidacją podmiotu
Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej w Kole	PP	2011	Likwidacją podmiotu
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Białej Podlaskiej S.A.	JSSP	2011	Upadłością podmiotu
Veolia Transport Sp. z o.o. Oddział w Gdyni	Prywatna zagraniczna	2011	Likwidacją oddziału
Veolia Transport Sp. z o.o. Oddział w Gorlicach	Prywatna zagraniczna	2011	Likwidacją oddziału
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Wadowicach S.A.	Komunalna	2011	Upadłością podmiotu
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Cieszynie Sp. z o.o.	JSSP	2012	Likwidacją podmiotu
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Jędrzejowie S.A.	JSSP	2012	Likwidacją podmiotu
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Końskich S.A.	JSSP	2012	Likwidacją podmiotu
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krakowie S.A.	Komunalna	2012	Zmianą profilu działalności (transformacja w Małopolskie Dworce Autobusowe S.A.)
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. (Stargard)	Prywatna pracownicza	2012	Likwidacją podmiotu
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. (Tarnów)	Prywatna pracownicza	2012	Zmianą profilu działalności
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Katowicach S.A.	Prywatna krajowa	2013	Zmianą profilu działalności
Veolia Transport Sp. z o.o. Oddział w Łańcucie	Prywatna zagraniczna	2013	Likwidacją oddziału
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. (Myszków)	JSSP	2013	Likwidacją podmiotu
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Myślenicach Sp. z o.o.	Inwestor komunalny	2013	Upadłością likwidacyjną podmiotu
PKS Nowy Targ Sp. z o.o.	Inwestor komunalny	2013	Upadłością likwidacyjną podmiotu
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Świdwinie Sp. z o.o.	JSSP	2013	Upadłością podmiotu
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Zgorzelcu Sp. z o.o.	JSSP	2013	Upadłością likwidacyjną podmiotu
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Żywcu Sp. z o.o.	Inwestor komunalny	2013	Upadłością podmiotu
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Kielcach S.A.	JSSP	2014	Nieudaną prywatyzacją

Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Busku-Zdroju S.A.	JSSP	2014	Upadłością likwidacyjną podmiotu
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej i Spedycji Oświęcim S.A.	Prywatna krajowa	2014	Upadłością podmiotu
PKS Tomaszów Lubelski Sp. z o.o.	Prywatna krajowa	2014	Upadłością likwidacyjną podmiotu
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. (Człuchów)	Prywatna pracownicza	2015	Zmianą profilu działalności
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Nowym Sączu S.A.	Komunalna	2015	Upadłością likwidacyjną podmiotu
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Rybniku Sp. z o.o.	JSSP	2015	Likwidacją podmiotu
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Puławach Sp. z o.o.	JSSP	2016	Likwidacją podmiotu
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Puławach Sp. z o.o. Placówka Terenowa w Opolu Lubelskim (do 2007 r. PPKS Opole Lubelskie)	JSSP	2016	Likwidacją podmiotu
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie S.A.	Prywatna krajowa	2016	Zmianą profilu działalności
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Starachowicach S.A.	Prywatna pracownicza	2016	–
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Świdnicy Sp. z o.o.	Prywatna pracownicza	2016	Upadłością likwidacyjną podmiotu
PKS Włodawa Sp. z o.o.	Komunalna	2016	Upadłością likwidacyjną podmiotu
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bartoszycach S.A.	Prywatna zagraniczna	2017	Likwidacją podmiotu
Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o. Oddział w Brzozowie	Prywatna zagraniczna	2017	Likwidacją oddziału
Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o. Oddział w Mielcu	Prywatna zagraniczna	2017	Likwidacją oddziału
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. (Nowa Sól)	Prywatna krajowa	2017	Likwidacją podmiotu
Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o. Oddział w Sanoku	Prywatna zagraniczna	2017	Likwidacją oddziału
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Ciechanowie S.A.	Prywatna zagraniczna	2018	Likwidacją podmiotu
Przedsiębiorstwo Komunikacyjne TRANSKOM Sp. z o.o.	Prywatna pracownicza	2018	Upadłością podmiotu
Samodzielne Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o.	Prywatna pracownicza	2018	Przegranie przetargu na usługi na rzecz samorządu
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Dzierżonowie S.A.	JSSP	2018	Upadłością likwidacyjną podmiotu
PKS w Hrubieszowie Sp. z o.o.	Komunalna	2018	Upadłością podmiotu
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Kozienicach Sp. z o.o.	Prywatna krajowa	2018	Upadłością podmiotu
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Kutnie Sp. z o.o.	Prywatna krajowa	2018	Zmianą profilu działalności
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. (Lubliniec)	JSSP	2018	Likwidacją podmiotu

Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Mińsku Mazowieckim S.A.	Prywatna zagraniczna	2018	Likwidacją podmiotu
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Ostrołęce S.A.	Prywatna zagraniczna	2018	Likwidacją podmiotu
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Piotrkowie Trybunalskim Sp. z o.o.	Prywatna zagraniczna	2018	Wycofaniem się właściciela z rynku transportu pozamiejskiego
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. (Namysłów)	Prywatna pracownicza	2018	–
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Płocku S.A.	Prywatna zagraniczna	2018	Wycofaniem się właściciela z rynku transportu pozamiejskiego
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Przasnyszu S.A.	Prywatna zagraniczna	2018	Wycofaniem się właściciela z rynku transportu pozamiejskiego
Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o. Oddział w Bielsku Podlaskim	Prywatna zagraniczna	2019	Likwidacją oddziału
Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o. Oddział w Kędzierzynie-Koźlu	Prywatna zagraniczna	2019	Likwidacją oddziału
Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o. Oddział w Kętrzynie	Prywatna zagraniczna	2019	Likwidacją oddziału
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gnieźnie Sp. z o.o.	JSSP	2019	Upadłością likwidacyjną podmiotu
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Mławie S.A.	Prywatna zagraniczna	2019	Likwidacją podmiotu
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Mrągowie S.A.	Prywatna zagraniczna	2019	Wycofaniem się właściciela z rynku transportu pozamiejskiego
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Ostródzie S.A.	Prywatna zagraniczna	2019	Likwidacją podmiotu
Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o. Oddział w Prudniku	Prywatna zagraniczna	2019	Likwidacją oddziału
Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o. Oddział w Sędziszowie Małopolskim	Prywatna zagraniczna	2019	Likwidacją oddziału
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Szczecinku Sp. z o.o.	Komunalna	2019	Upadłością podmiotu
„Bus-Kom” PKS Szczytno Sp. z o.o.	Prywatna krajowa	2019	Zmianą profilu działalności
Feniks-V Sp. z o.o. (następca gliwickiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o.)	Prywatna krajowa	2019	Wycofaniem się z rynku górnośląskiego
Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o. Oddział w Kołobrzegu	Prywatna zagraniczna	2020	Likwidacją oddziału
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Zamościu Sp. z o.o.	Komunalna	2020	Upadłością podmiotu
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. (Zduńska Wola)	Prywatna pracownicza	2020	–
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. (Chełm)	Prywatna pracownicza	2021	Likwidacją podmiotu
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej „Trans-Pol” Sp. z o.o. (Legnica)	Prywatna pracownicza	2021	Upadłością podmiotu
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Łodzi Sp. z o.o.	Prywatna pracownicza	2021	Koncentracji na działalności pozaprzewozowej
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Ostrowie Wielkopolskim Sp. z o.o.	JSSP	2021	Likwidacją podmiotu
PKS Transport Handel Usługi Sp. z o.o.	Prywatna krajowa	2021	–

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Taylor, Ciechański (2007, 2010, 2017b) oraz danych z Krajowego Rejestru Sądowego.

Przez pierwsze 15 lat polskiej transformacji gospodarczo-ustrojowej działalność przewozową całkowicie zakończyło tylko pięć (5,81%) przedsiębiorstw PKS (Tab. 2). Także sytuacja w kolejnej pięciolatce (2006-2010) nie zapowiadała jeszcze zbliżającego się kryzysu – przewozów zaprzestało jedynie dziesięć (11,62%) podmiotów. Dopiero druga dekada obecnego stulecia

dwa lata walki z pandemią wywołaną przez wirus COVID-19. Pomimo trudnej sytuacji przewoźników spowodowanej wspomnianą pandemią tempo regresu PKS-ów spadło i do końca sierpnia 2022 r. przewozów zaprzestało osiem (9,30%) kolejnych podmiotów. Trudno jednak wyrokować na ile była to zasługa powołania FRPA, a na ile i tak już mocnego ogranicze-

Tab. 2. Liczba przedsiębiorstw PKS kończących regularne przewozy pasażerskie w poszczególnych okresach.

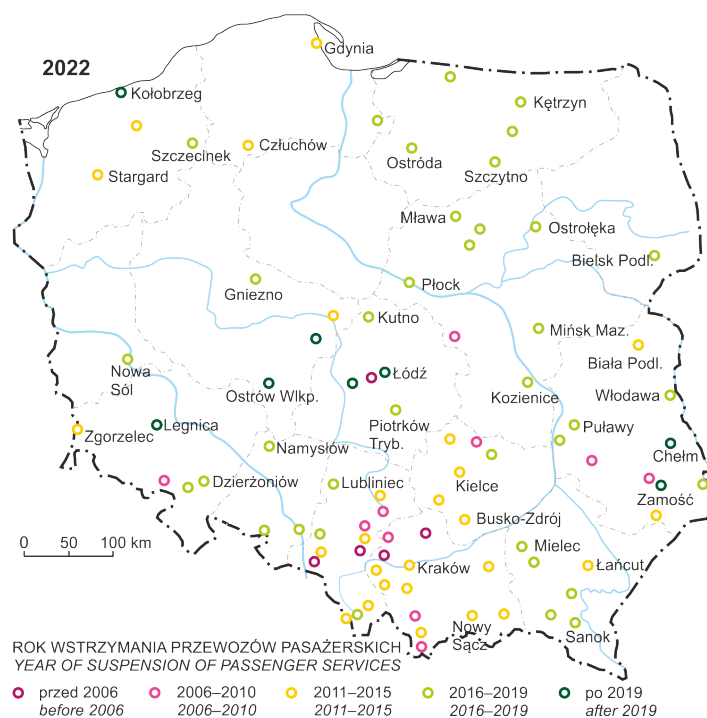
Okres	Przed 2006	2006-2010	2011-2015	2016-2019	Po 2019	Razem
Liczba przedsiębiorstw kończących przewozy	5	10	26	37	8	86
Odsetek przedsiębiorstw, które w danym okresie zakończyły przewozy	5,81%	11,62%	30,24%	43,03%	9,30%	100%
Średnia roczna liczba przewoźników kończących w danym okresie przewozy	–	2,00	5,20	9,25	2,66	–

Źródło: Opracowanie własne.

zaczęła mieć dla przedsiębiorstw PKS przebieg bardzo niekorzystny. W latach 2011-2015 przewozy zakończyło 26 przedsiębiorstw (30,24%), a w latach 2016-2019 – 37, co stanowiło 43,03% całej liczby omawianej grupy podmiotów. Skok ten był znaczący – w drugiej połowie minionej dekady działalność kończyło średnio rocznie niemal dwa razy więcej przedsiębiorstw niż w pierwszej jej połowie. Ostatni z analizowanych przedziałów czasowych obejmował lata 2020-2022. Takie wydzielenie przyjęto po pierwsze z powodu wprowadzenia FRPA, a po drugie – trwającej przez

liczby istniejących przedsiębiorstw, zwłaszcza że w momencie prowadzenia badań według informacji medialnych kolejne PKS-y zgłaszały plan zakończenia obsługi linii rozkładowych.

Interesująco przedstawiał się rozkład przestrzenny przyjętych w Tab. 2 przedziałów czasowych. W województwach lubuskim (jedyne), warmińsko-mazurskim, opolskim, podlaskim i podkarpackim wszystkie przedsiębiorstwa PKS kończące działalność w zakresie pozamiejskich publicznych przewozów pasażerskich zrobiły to w latach 2016-2019 (Ryc. 4). Wiązało się to



Ryc. 4. Rok zakończenia regularnych przewozów pasażerskich przez przedsiębiorstwa PKS.

Źródło: Opracowanie własne.

przede wszystkim z ograniczaniem działalności przez inwestorów zagranicznych w postaci spółek Arriva Bus Transport Polska i Mobilis. Niemal identycznie i praktycznie z tych samych przyczyn kształtowała się sytuacja w województwie mazowieckim. Tu jedynie PKS Żyrardów znikł z rynku jeszcze w pierwszej dekadzie bieżącego stulecia. Interesującą sytuację zaobserwowano w województwie wielkopolskim, gdzie 3/4 przewoźników kończących działalność zrobiło to dopiero w okresie 2016-2022 (a większość z nich w ostatnich trzech latach). W województwie zachodniopomorskim najwięcej podmiotów zniknęło z rynku pozamiejskich przewozów autobusowych w latach 2011-2015. Na ten sam okres przypadło również zakończenie działalności większości przewoźników z województwa pomorskiego. W województwie łódzkim gros PKS-ów wstrzymujących przewozy uczyniło to w ostatnich siedmiu latach (po dwa w każdym z przyjętych przedziałów czasowych). Jedynie likwidacja kursów PKS Pabianice przypadła na znacznie wcześniejszy okres przed 2006 r. W województwach małopolskim i świętokrzyskim kończenie przewozów pasażerskich przez omawiane podmioty przypadło znacznie wcześniej niż obserwowane dla reszty kraju i odbywało się głównie w latach 2011-2015. Natomiast przedsiębiorstwa PKS z województwa śląskiego kończyły działalność przewozową dość równomiernie we wszystkich przedziałach okresu 2011-2019. Jeszcze bardziej zrównoważona sytuacja cechowała województwo lubelskie, gdzie niemal wszystkie wstrzymania ruchu rozkładały się po równo od przedziału 2006-2010 po przedział 2020-2022.

Poza nielicznymi przypadkami przebranzowania i skupienia się na przewozach towarowych

lub/i zarządzaniu dworcami, bądź też usługach warsztatowych (np. PKS Beskidus Sucha Beskidzka, PKS Kutno, PKS Kraków, PKS Człuchów) większość PKS-ów zakończyła prowadzenie regularnych przewozów pasażerskich w związku z postawieniem ich w stan likwidacji czy też upadłości. Pewna grupa tych procesów była dość ściśle powiązana z obrotem cennymi nieruchomościami znajdującymi się w gestii PKS-ów – łączyło się to często z przeniesieniem własności do podmiotów zależnych. Taka sytuacja wystąpiła jako pierwsza w Zakopanem. Podobne procesy można było zaobserwować m.in. w Tomaszowie Lubelskim, Krośnie, Katowicach czy Kielcach. Osobną grupę stanowiły przedsiębiorstwa PKS Żary, PKS Leszno, PKS Siedlce czy PKS Olsztyn (w tych dwóch przypadkach miało to związek z przejściem firm przez podmioty specjalizujące się w obrocie nieruchomościami) przenoszące działalność przewozową do podmiotów zależnych. Natomiast w Jaśle część pasażerską PKS wyłączono do spółki PGZK-Jasiel, która następnie stała się własnością Powiatowo-Gminnego Związku Komunikacyjnego w Powiecie Jasielskim (Tab. 3).

Warto postawić pytanie, czy zawsze zakończenie przewozów wiązało się ze zniknięciem pojazdów z logo PKS z rynku. Pewną ciekawostką stanowił tu PKS Pszczyzna, który przejmował przewozy od likwidowanych przedsiębiorstw, często dzierżawiąc od syndyków czy likwidatorów ich tabor. Tak było m.in. z PKS Zakopane. Identycznie zachowywał się PKS Radomsko wchodząc w rolę PKS Końskie i PKS Busko-Zdrój. Czasami inne PKS-y przejmowały tabor i zaplecze należące do swych kończących działalność odpowiedników. Tak stało się z PKS Żyrardów, którego rynek i tabor natychmiast przejął sąsiedni PKS Grodzisk Mazowiecki i działa na

Tab. 3. Przedsiębiorstwa PKS, które przekazały przewozy do podmiotów powiązanych ze sobą.

Nazwa przedsiębiorstwa	Forma własności	Rok przeniesienia przewozów	Ewentualna forma kontynuacji przewozów
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej „Wschód” w Lublinie S.A.	Komunalna	2013	Przeniesienie działalności przewozowej do spółki Lubelskie Linie Autobusowe Sp. z o.o. i pozostawienie w spółce macierzystej zarządzania dworcami
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Lesznie Sp. z o.o.	Prywatna pracownicza	2015	Przeniesienie obsługi przewozowej do Milla Spółdzielni w Lesznie powiązanej personalnie z PKS Leszno
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Olsztynie S.A.	Prywatna krajowa	2016	Majątek transportowy sprzedany firmie Olsztyński Bus Sp. z o.o.
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Siedlcach S.A.	Prywatna krajowa	2017	Majątek transportowy sprzedany firmie PKS Siedlce Sp. z o.o.
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Jaśle S.A.	Prywatna krajowa	2018	Przeniesienie zorganizowanej części przedsiębiorstwa w postaci Działu Przewozów Pasażerskich do spółki PZGK-Jasiel Sp. z o.o. i jej komunalizacja

Źródło: Opracowanie własne.

nim po dziś dzień. Identyczna sytuacja miała miejsce w przypadku PPKS Koło, którego obszar działania został przejęty przez PKS w Koninie. Interującym przypadkiem był PKS Kraków, w którym w momencie przekształcania go w podmiot zarządzający dworcami autobusowymi działalność przewozowa wraz z taborami przeszła w ręce PKSiS Oświęcim. To samo stało się z taborami autobusowymi i rynkiem PKS Nowy Sącz. Sam zaś podmiot przejmujący niewiele lat później zakończył działalność, na krótko oddając ją w ręce swojego udziałowca w postaci spółki pracowników PKSiS pod nazwą Trans-Vobis. Wycofaniu się PKS Tarnów z przewozów pasażerskich towarzyszyło częściowo przejmowanie ich przez Firmę Transportu Drogowego Jan Kaziród, należąca do byłego pracownika tego pierwszego podmiotu.

Inną metodą kontynuowania przewozów było powoływanie placówki terenowej (PT), najczęściej przez jeden z sąsiadujących PKS-ów. I tak, w Świdwinie powstała nadal funkcjonująca PT PKS Gryfice, w Ustrzykach Dolnych – PT PKS Jarosław, w Bielsku Podlaskim – PT PKS Nova, a w Szczecinku – oddział PKS Koszalin. Najbardziej interesująca była odpowiedź gminy Ryki na likwidację PKS Puławy. Wydzierżawiła ona majątek placówki terenowej z tej miejscowości specjalnie powołanemu przez ten samorząd całkowicie nowemu PKS Ryki. Spektakularnym fiaskiem zakończyło się natomiast kontynuowanie działalności PKS Kielce S.A. Inwestor i jego następcą firma PKS 2 Sp. z o.o. zakończył przewozy, gdy okazało się, że nie będzie możliwa przebudowa charakterystycznego kieleckiego dworca autobusowego na centrum handlowe. W podobnych okolicznościach zniknęła z rynku marka PKS Dzierżoniów, pod której szyldem jeszcze dwa lata po zakupie przewozy prowadziła firma Globgranit.

Czasami PKS zastępował podmiot niepowiązany z tą marką. Taka sytuacja miała miejsce np. w PKS Żywiec, gdzie firma Hold-trans wykorzystująca jego tabor prowadziła przewozy jeszcze przez około rok. Z kolei powstały na bazie taboru autobusowego PKS Szczytno „Bus-Kom” PKS Szczytno Sp. z o.o. sprzedał majątek przewozowy firmie Przewozy Krajowe i Zagraniczne Osób SC. B. Czaplicka, K. Czaplicki w Przasnyszu, która samo Szczytno obsługuje jednak tylko w niewielkim zakresie. Pewnym paradoksem jest sytuacja z Hrubieszową, gdzie po zakończeniu przewozów przez miejscowy PKS funkcjonujące na rynku zupełnie nie związane z nim firmy Transway oraz Weremczuk powołały w miejsce zlikwidowanego podmiotu spółkę PKS Hrubieszów Nowy Sp. z o.o. Nie był to zresztą przypadek jednorazowy, gdyż podmiotów używających nazwy PKS i niemających z nim żadnych związków odnotowano więcej.

Na kanwie rozważań o podmiotach stanowiących główny przedmiot badania należy jeszcze poruszyć

dwa wątki. W kilku regionach Polski sieć połączeń PKS uzupełniały spółdzielnie transportowe. Trzy z nich funkcjonowały również po 1989 r. i dopiero w drugiej dekadzie bieżącego stulecia przeszły do historii. Jako pierwsza, prawdopodobnie jeszcze w drugiej połowie 2012 r., zakończyła rozkładowe pozamiejskie przewozy autobusowe Krajowa Spółdzielnia Komunikacyjna z Poznania. W 2013 r. jej śladem podążyła lubelska Spółdzielnia Pracy Transportowo-Spedycyjna „Transped”. Jako ostatnia z rynku wycofała się Spółdzielnia Pracy Kierowców i Pracowników Samochodowych „Autonaprawa” z Zamościa. Przyczyny zakończenia działalności były takie same jak dla większości PKS-ów – zapaść finansowa.

Pogarszająca się sytuacja połączeń autobusowych realizowanych przez PKS-y wyzwoliła w niektórych samorządach powiatowych potrzebę wzięcia pełnej odpowiedzialności za organizację i finansowanie publicznego pozamiejskiego transportu autobusowego. Jednostki te powołały własne podmioty do obsługi przewozów na podległych im obszarach. Chronologicznie jako pierwszy w 2015 r. powstał Powiatowy Zakład Transportu Publicznego (PZTP) w Człuchowie. Była to odpowiedź na całkowite wycofanie się miejscowego PKS-u z obsługi rozkładowych kursów autobusowych. Pierwotnie PZTP miał dzierżawić zorganizowaną część tego przedsiębiorstwa w postaci jego działu przewozów pasażerskich, ostatecznie jednak nowy przewoźnik pozyskał do obsługi przejętych tras własny tabor autobusowy. Kolejny był PZTP w Lipnie utworzony w 2017 r. Podstawową przesłanką towarzyszącą jego pomysłodawcom była poprawa oferty przewozowej dla mieszkańców, która pogorszyła się wskutek wchłonięcia miejscowego PKS przez Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy z siedzibą we Włocławku (podmiot ten powstał wskutek konsolidacji czterech przedsiębiorstw PKS będących własnością województwa kujawsko-pomorskiego). Najmłodszy w tym gronie jest PZTP utworzony w 2019 r. przez starostwo powiatowe w Opatowie. Tu także głównym celem powołania nowej jednostki była likwidacja „białych plam” transportowych.

4. Dyskusja

W opublikowanej w 2017 r. pracy Z. Taylor i A. Ciechański (2017b) wyrazili przeświadczenie, że nie należy spodziewać się już raczej spektakularnych upadków przedsiębiorstw PKS oraz oczekiwali, iż bardziej popularne stanie się choćby obserwowane w Czechach wchłanianie słabszych podmiotów przez ich silniejszych sąsiadów. Dostrzegali oni również ryzyko dalszego wykupu przedsiębiorstw z nastawieniem na doprowadzenie ich do upadku i bardziej intensywnego wykorzystania należących do nieruchomości. Pięć lat

od opublikowania powyższej pracy (i zarazem osiem lat od zakończenia zasadniczej części badania) niewiele z tych prognoz się sprawdziło. W latach 2016-2019 nastąpiło gwałtowne załamanie liczby funkcjonujących przedsiębiorstw. Ponadto zamiast spodziewanej konsolidacji (zwłaszcza podmiotów stanowiących własność Mobilisa) doszło do wycofania się inwestorów zagranicznych. Nie było też kolejnych inwestycji w PKS-y celem obrotu ich nieruchomościami.

Ostatnie 20 lat to okres stopniowego regresu sieci przedsiębiorstw PKS. Wraz ze spadkiem ich liczby malał także ich udział w rynku. Jak zauważył A. Abramowicz (2015a), w samym okresie lat 2000-2013 straciły one 50% rynku. Doskonale koresponduje to z obserwacjami M. Menesa (2017), który także dostrzegł ogromny spadek udziału PKS-ów w wolumenie realizowanych pozamiejskich przewozów autobusowych.

Środowisko naukowe dostrzegało problem niepewnej przyszłości przedsiębiorstw PKS od jego pojawienia się oraz starało się wskazać przyczyny tych niekorzystnych procesów, które zaowocowały zniknięciem z rynku niemal połowy funkcjonujących na nim podmiotów.

Niektórzy autorzy (Taylor, Ciechański, 2017b; Menes, 2017) jako jeden z podstawowych czynników upadku przedsiębiorstw PKS uznali spadek popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego wynikający z kryzysu społeczno-gospodarczego, który nastąpił w Polsce na przełomie lat 1980. i 1990. oraz szoku, jaki dla rynku pracy wywołało przejście od gospodarki centralnie sterowanej do gospodarki rynkowej. Ci sami autorzy dość zgodnie upatrywali problemów PKS-ów również w błędach popełnionych w trakcie ich dostosowania oraz transformacji do nowych warunków gospodarowania (w tym zbyt wolnego tempa tych procesów). M. Menes (2017) dodał do tego jeszcze rozwój lokalnych sieci handlu i usług, co według niego miało redukować potrzeby przemieszczania się poza miejscowość zamieszkania. Wydaje się jednak, że to założenie nie pokrywało się ze stanem faktycznym.

Kolejnym elementem niesprzyjającym przedsiębiorstwom PKS był ogromny rozwój motoryzacji indywidualnej. Na ten czynnik uwagę zwracali m.in. Z. Taylor i A. Ciechański (2017b), M. Menes (2017), A. Abramowicz (2015a) czy A. Abramowicz i K. Ziółkowska (2018). W ocenie piszącego te słowa czynnik ten nadal pełni istotną rolę. Pytaniem pozostaje tylko, na ile jest to obecnie skutek motoryzacji wymuszonej, a na ile rzeczywistej potrzeby wykorzystywania samochodów osobowych w przemieszczaniu się.

Ponadto autor zgadza się z opinią wyrażaną np. przez Z. Taylora i A. Ciechańskiego (2017b) czy też K. Kłosowskiego (2021), że niekorzystny wpływ na sytuację omawianych podmiotów miał też brak charakterystycznych dla wielu krajów Unii Europejskiej

mechanizmów kreujących rynek przewozowy w postaci zintegrowanych systemów transportu publicznego, które przy właściwym finansowaniu i zarządzaniu mogą być czynnikiem rozwoju gospodarczego oraz kreującym właściwe postawy mobilnościowe.

Z badań piszącego te słowa wynika również to, do czego większość cytowanych autorów była zgodna, że do kryzysu przedsiębiorstw PKS przyczyniła się nadmierna liberalizacja rynku pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego. Pojawienie się wielu drobnych przewoźników dysponujących mniejszym, lepiej dostosowanym do zróżnicowanych potoków przewozowych taborom, umożliwiającym częstsze kursowanie nie mogło pozostać bez wpływu na pozycję dawnego państwowego monopolisty. Dodatkowo sprzyjał temu fakt, że przewoźnicy niezależni zadowalali się mniejszym zyskiem, nie ponosili kosztów związanych z przerostami zatrudnienia oraz nadmierne rozbudowaną administracją. Nie bez znaczenia pozostawały nieuczciwe praktyki w postaci braku partycypacji w kosztach utrzymania przystanków czy też podjeżdżania na nie w porze przewidzianej dla kursów PKS, tylko w najbardziej lukratywnych porach i tylko na połączeniach o dużej frekwencji. Na ten problem zwracali uwagę niektórzy autorzy już ponad 20 lat temu (Bąkowski, 1999; Menes, 2000, 2002; Polewska-Dorożik, 2001). Pojawiał się on również w bardziej aktualnych publikacjach (Wolański i in., 2016; Taylor, Ciechański, 2017b; Menes, 2017; Abramowicz, Ziółkowska, 2018).

Wśród autorów panowała również zgodność, że niekorzystne położenie PKS-ów wynikało także z braku inwestycji w nowe pojazdy, będącego zazwyczaj skutkiem bardzo ograniczonych środków finansowych znajdujących się w ich posiadaniu oraz braku woli wsparcia zakupu nowego taboru autobusowego przez organy władzy, zwłaszcza samorządowej. Ten wątek pojawiał się m.in. w pracach A. Abramowicza (2016), M. Wolańskiego i in. (2016), Z. Taylora i A. Ciechańskiego (2017b) oraz A. Abramowicza i K. Ziółkowskiej (2018). I ten czynnik jest nadal aktualny – wciąż zbyt wielu przewoźników korzysta z przestarzałego parku pojazdów, odstającego znacząco komfortem od oczekiwań pasażerów.

Negatywnie na kondycję i liczbę aktywnych przedsiębiorstw zajmujących się samochodowym transportem osób (w tym i PKS) wpłynął również gwałtownie kurczący się rynek przewozów nieregularnych (Menes, 2017). Sytuacja byłaby tu jeszcze gorsza, gdyby nie przychody z działalności pozaprzewozowej, stanowiące zazwyczaj około połowę ogółu wpływów do kas przedsiębiorstw (Abramowicz, Ziółkowska, 2018; Abramowicz, 2015b). Dla części podmiotów źródłem zysków były rosnące przewozy międzynarodowe (Menes, 2017). Te jednak z czasem zostały wystawione

na ostrą konkurencję z niskokosztowymi liniami lotniczymi. Korzystnym procesem mógł być też dla PKS-ów (i innych podobnych przewoźników) kryzys transportu kolejowego, zwłaszcza dalekobieżnego. Wydaje się jednak, że szansę wynikającą z chwilowego znacznego impasu dalekobieżnych połączeń kolejowych najlepiej wykorzystał kapitał szkocki rozwijając sieć połączeń dalekobieżnych znanych jako PolskiBus.com. Co niekorzystne, część przewoźników nie podjęła walki i nie próbowała nawet skopiować rozwiązań tego operatora (Taylor, Ciechański, 2017b; Menes, 2017). Zresztą wejście na rynek powyższego podmiotu można także uznać za jedną z przyczyn regresu przedsiębiorstw PKS. Pokrywało się to znacząco z opinią A. Abramowicza (2015a) o niskiej zdolności dawnych przedsiębiorstw państwowych do konkurowania.

Do omawianych czynników mających negatywny wpływ na PKS M. Menes (2016) dodał to, że mniejsze firmy skutecznie wymykały się też rygorom kontrolnym, jakim podlegały znacznie większe przedsiębiorstwa PKS, dodatkowo ulegające naciskom polityków, społeczeństwa czy mediów na rzecz utrzymywania połączeń, których żaden inny przewoźnik by się nie podjął.

Do powodów upadku PKS-ów można też zaliczyć bardzo niską skalę pomocy publicznej przeznaczonej na ich restrukturyzację. Od wejścia Polski do UE do 2015 r. objęto nią tylko dziewięć firm. Zazwyczaj nie kończyło się to jednak większym sukcesem, a jedną z przyczyn stanowiły problemy ze zbyciem nieruchomości uznanych za zbędne oraz trudności z osiągnięciem zaplanowanych przychodów i zysku wynikających z niekorzystnych trendów na rynku przewozów pasażerskich (Abramowicz, 2015a, 2015b, 2016, 2017; Abramowicz, Ziółkowska, 2018). Warto zwrócić uwagę, że ze wspomnianej dziewiątki przedsiębiorstw w 2022 r. przewozy prowadziły jeszcze dwa (PKS Staszów i PKS Ostrowiec Świętokrzyski).

A. Abramowicz (2016) bazując na doświadczeniach PKS Ostrowiec Świętokrzyski postawił w swej pracy dość kontrowersyjną tezę, że samorządy lokalne były zbyt słabe by wziąć na siebie ciężar własności PKS-u, lansując jednocześnie pogląd, że najlepszym rozwiązaniem jest prywatyzacja. Minęło jednak kilka lat i z prezentowanego tu badania wyłonił się w wielu miejscach odwrotny obraz, w którym samorządowe PKS-y hojnie wspierane przez ich właścicieli rozwijają się, a przedsiębiorstwa prywatne dawno wypadły z rynku albo realizują przewozy w szczątkowej formie.

Z przedmiotowego badania wynika również to, co już przed wielu laty zauważył M. Menes (2016, 2017). Niestety, dość powszechny brak zainteresowania oraz wsparcia władz samorządowych i administracji rządowej dla mającego charakter dysfunkcyjny rynku pozamiejskiego publicznego transportu autobusowego

nasilał również już i tak destrukcyjny charakter żywo-łowej, niekontrolowanej i wyniszczającej konkurencji na rynku. Na dodatek zbyt wielka liczba samorządów powiatowych nie wykazywała chęci podjęcia się funkcji aktywnego organizatora ptz (a wojewódzkie skupiały się niemal wyłącznie na kolei), ograniczając się do funkcji notariusza zatwierdzającego *de facto* rozkłady jazdy. Po części wynikało to z braku dedykowanych środków budżetowych oraz niepełnej refundacji strat wynikłych z honorowania ulg ustawowych oraz uprawnień do przejazdów bezpłatnych. Przyjęto tu chyba najgorsze możliwe rozwiązanie, a zapewnienie powszechnych, tanich, dostępnych obszarowo i czasowo usług przewozowych zrzucano niemal całkowicie na barki samych przewoźników. Ci zaś ograniczali i wciąż zmniejszają zarówno liczbę obsługiwanych relacji, jak również realizowanych kursów, napędzając w ten sposób błędne koło upadku pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego.

5. Podsumowanie

Pierwsze 15 lat polskiej transformacji gospodarczo-ustrojowej nie wpłynęło bardzo negatywnie na liczbę przedsiębiorstw PKS. Owszem, siatka ich połączeń ulegała dość drastycznemu kurczeniu się, jednak podmioty te wciąż (poza kilkoma przypadkami) funkcjonowały na rynku, nawet jeśli utraciły samodzielność. Także kolejne dziesięć lat charakteryzowało się dość niskim tempem znikania PKS-ów z rynku przewozowego. Zdecydowanie najgorsze dla PKS-ów były lata 2016-2019, kiedy pozamiejskich rozkładowych przewozów pasażerskich zaprzestało ponad 35 podmiotów, a niekorzystne zmiany objęły praktycznie całą Polskę. Warto zaznaczyć, że był to także okres bardzo intensywnej działalności przewoźnika działającego pod marką PolskiBus.com, dość skutecznie wypychającego z rynku połączeń dalekobieżnych przedsiębiorstwa PKS, co musiało się odbić negatywnie na ich kondycji finansowej, a przejawiało się nowymi postępowaniami upadłościowymi czy likwidacyjnymi. Wejście na polski rynek Flixbusa niestety utrzymało te trendy, choć trzeba przyznać, że niektóre PKS-y (m.in. z Gdańska i Elbląga, dawniej także m.in. z Bydgoszczy) jeździły w ramach siatki połączeń tego niemieckiego przewoźnika. Kolejne trzylecie przyniosło względne uspokojenie sytuacji, co ze względu na bardzo trudny dla publicznego transportu zbiorowego okres pandemii nieco zaskakuje. Skutki ekonomiczne ograniczeń wynikających ze zwalczania pandemii złagodziły jednak prawdopodobnie środki uruchomione z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Otwarte pozostaje pytanie, jak wyglądałaby sieć połączeń autobusowych i przedsiębiorstw PKS, gdyby nie ten niespodziewany czynnik, wprowadzający silne

turbulencje dla rozpatrywanego sektora. Zwłaszcza, że w trakcie pisania tego artykułu dwa kolejne PKS – z Radomia i Wałcza poinformowały o planowanym zakończeniu regularnych przewozów pasażerskich. Zapewne nie zamkną one listy byłych już przewoźników wywodzących się z PPKS.

Jednocześnie zauważalny był trend, w którym samorządy próbowały brać bezpośrednią odpowiedzialność za obsługę transportową swoich mieszkańców. Nie tylko zaczęły powstawać różnego szczebla komunalne związki komunikacyjne (m.in. powiaty jasielski, jeleniogórski, bieszczadzki z leskim, bielsko-bialski), ale także samorządy powiatowe zaczęły tworzyć nowe własne podmioty zajmujące się pozamiejskim rozkładowym transportem autobusowym. Warto tu wspomnieć nie tylko o powstałych na bazie komunalizacji placówek terenowych PKS Złocieniec (dawniej część PKS Szczecinek) i PKS Ryki (dawniej PT upadającego PKS Puławy) czy też skomunalizowaniu części pasażerskiej PKS Jasło, ale również o powołaniu nowych powiatowych zakładów transportu publicznego w Człuchowie, Lipnie czy Opatowie.

Z. Taylor i A. Ciechański (2017b) uważali, że jedynym *panaceum* na brak środków na inwestycje była prywatyzacja przedsiębiorstw PKS. Z perspektywy lat widać niestety, że ten pogląd nie do końca sprawdził się, zwłaszcza w przypadku inwestorów zagranicznych postrzeganych powszechnie jako najbardziej pożądanymi uczestnikami procesów transformacji własnościowej. Podmioty zagraniczne nie mogą liczyć na wsparcie polskiego podatnika wygasły działalność zakupionych PKS-ów – była to najliczniejsza grupa spośród sprywatyzowanych przedsiębiorstw. Znacznie lepiej poradziły sobie na rynku firmy sprywatyzowane z polskim kapitałem, zwłaszcza zaś z udziałem ich pracowników. Początkowo wydawało się, że przedsiębiorstwa skomunalizowane podziela los jednoosobowych spółek Skarbu Państwa, obecnie jednak to samorządy stają się powoli gwarantami dalszego trwania przedsiębiorstw PKS na rynku.

Aktualne pozostaje pytanie, jak będą się kształtować dalsze losy PKS-ów? Czy dalej będą się związać, czy też nastąpi w tym względzie pożądana stabilizacja? Biorąc pod uwagę to, co zauważył m.in. A. Abramowicz (2015a), że przy ptz pozostały osoby korzystające z ulg i zniżek oraz niemogące kierować samochodami (uczniowie szkół podstawowych i ponadpodstawowych oraz emeryci i renciści), a także widoczny niż demograficzny, perspektywy stojące przez pozamiejskim ptz nie są najlepsze. Dodatkowo obecny kryzys wywołany wojną na Ukrainie oddziałuje niekorzystnie na ceny paliw. Ich dalszy wzrost może podrożyć koszty przejazdu (z drugiej strony zmniejszy konkurencyjność motoryzacji indywidualnej). Pytaniem jednak jest, czy przewoźnicy będą w stanie

zaspokoić nagle pojawiający się popyt na ich usługi transportowe. Biorąc pod uwagę fakt, iż głównym klientem PKS-ów i innych podobnych podmiotów są osoby nieaktywne zawodowo, ewentualny wzrost bezrobocia nie powinien przynieść tak dramatycznych efektów jak przed 30 laty. W każdym razie regres dawnego przewoźnika państwowego wydaje się być niestety procesem wciąż trwającym.

Powołanie Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych było słusznym, choć mocno spóźnionym krokiem. Do jego większej skuteczności brakuje niewątpliwie budowy zintegrowanych systemów transportu publicznego. Słusznie bowiem zauważył K. Kłosowski (2021), że integracja linii autobusowych wspartych z FRPA może skutecznie oddziaływać na ograniczanie problemu wykluczenia transportowego na niektórych obszarach Polski. A jak wskazuje przykład powiatu jasielskiego, gdzie taki system już funkcjonuje, można skutecznie budować go właśnie na bazie lokalnego PKS lub przedsiębiorstwa z niego się wywodzącego.

Piśmiennictwo

- Abramowicz A., 2015a, Pomoc publiczna dla Przedsiębiorstw Komunikacji Samochodowej (PKS) w latach 2004-2013, *Autobusy: Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe*, 16, 4, 24-27.
- Abramowicz A., 2015b, Efekty pomocy publicznej na restrukturyzację PKS w Staszowie, *Autobusy: Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe*, 16, 11, 24-29.
- Abramowicz A., 2016, Efekty pomocy publicznej na restrukturyzację PKS w Ostrowcu Świętokrzyskim, *Autobusy: Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe*, 17, 11, 6-9.
- Abramowicz A., 2017, Efekty pomocy publicznej na restrukturyzację Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Busko-Zdroju S.A., *Autobusy: Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe*, 18, 1-2, 23-25.
- Abramowicz A., Ziółkowska K., 2018, Skutki opóźnionej restrukturyzacji Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Ostrowie Wielkopolskim, *Autobusy: Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe*, 19, 1-2, 38-42, <https://doi.org/10.24136/atest.2018.004>.
- Bąkowski W., 1996, Wizja rozwoju przedsiębiorstw PKS, *Przegląd Komunikacyjny*, 51, 10, 14-18.
- Bąkowski W., 1999, Perspektywy przedsiębiorstw PKS w nowych warunkach administracyjnych, *Przegląd Komunikacyjny*, 54, 3, 1-4.
- Bąkowski W., 2018, Białe plamy i wykluczenie transportowe – społeczne, *Komunikacja Publiczna*, 3, 12-14.
- Beim M., Błazczek A., Dąbrowska A., Dębiak P., Olczyk A., 2019, Badania dostępności publicznego transportu zbiorowego w podregionie piłskim, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 22, 4, 95-118, <https://doi.org/10.4467/2543859XPKG.19.021.11542>.

- Chaberko T., Kretowicz P., 2011, Konkurencyjność w lokalnym transporcie zbiorowym a społeczna rola przewozów autobusowych (na przykładzie powiatu gorlickiego), *Transport Miejski i Regionalny*, 6, 28-35.
- Chodkowska-Miszczuk J., 2006, Zmiany na rynku przewozów samochodowym transportem zbiorowym w wybranych miastach Polski, *Przegląd Geograficzny*, 78, 2, 261-284.
- Cichuta M., Ostaszewski D., Bogusiewicz K., Respond M., Romańczuk W., 2021, *Analiza wykluczenia komunikacyjnego uczniów wrocławskich szkół*, Młodzieżowa Rada Miasta Wrocławia, Wrocław.
- Ciechański A., 2019, Wyzwania w badaniach sieci pozamiejskiego transportu autobusowego na przykładzie powiatów Beskidu Niskiego i Bieszczad, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 22, 2, 74-81, <https://doi.org/10.4467/2543859XPKG.19.012.11152>.
- Ciechański A., 2020a, Zmiany w sieci transportu publicznego na obszarach Beskidu Niskiego i Bieszczad 1990-2019 i ich konsekwencje, *Studia Regionalne i Lokalne*, 81, 3, 51-79, <https://doi.org/10.7366/1509499538103>.
- Ciechański A., 2020b, Non-urban public bus transport against the COVID-19 pandemic – evidence from the Low Beskids and the Bieszczady counties, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 23, 2, 28-34, <https://doi.org/10.7366/1509499538103>.
- Ciechański A., 2020c, Bariery w przemieszczaniu się osób dorosłych na obszarach wykluczonych transportowo – przykład rejonu Komańczy, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 23, 5, 34-52, <https://doi.org/10.4467/2543859XPKG.20.030.13247>.
- Ciechański A., 2021, 30 years of the transformation of non-urban public transport in Poland's peripheral areas – what went wrong?, *Journal of Mountain Science*, 18 (11), 3025-3040, <https://doi.org/10.1007/s11629-021-6762-y>
- Ciechański A., 2022, *Regres sieci transportu publicznego w powiatach Beskidu Niskiego i Bieszczad a wykluczenie transportowe młodzieży uczącej się*, IGiPZ PAN, Warszawa, w druku.
- Ciechański A., Więckowski, M., Michniak, D., 2021, Czy regres publicznego transportu zbiorowego na obszarach górskich prowadzi do rozwoju niezrównoważonego? Przykład z Beskidu Niskiego i Bieszczad, *Przegląd Geograficzny*, 93, 2, 207-231, <https://doi.org/10.7163/PrzG.2021.2.4>.
- Dej M., 2010, Transport publiczny w wiejskich obszarach peryferyjnych Polski i jego dostosowanie do potrzeb lokalnych rynków pracy, *Prace Geograficzne IGiP UJ*, 124, 111-130.
- Dej M., Kołoś A., 2009, Przemiany komunikacji podmiejskiej w Krakowie w ciągu ostatnich 20 lat, [w:] I. Jażdżewska (red.), *Strefa podmiejska i małe miasta okresie transformacji, XXII Konwersatorium Wiedzy o Mieście*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, 11-22.
- Dłutowska G., Perenc J., 1994, Prywatyzacja przedsiębiorstw PKS, *Przegląd Komunikacyjny*, 49, 5, 11-14.
- Fiedeń Ł., 2017, System transportowy wsi w Paśmie Polic, [w:] K. Listwan-Franczak, Ł. Fiedeń, P. Franczak (red.), *Współczesne problemy i kierunki badawcze w geografii*, 5, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ, Kraków, 25-38.
- Fiedeń Ł., 2018, Dostępność transportu publicznego w gminie Brzozów, [w:] Ł. Fiedeń, K. Anielska, K. Listwan-Franczak, P. Franczak (red.), *Współczesne problemy i kierunki badawcze w geografii*, 6, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ, Kraków, 11-40.
- Gemra S., 1997, Doświadczenia restrukturyzacji przedsiębiorstw PKS, *Problemy Ekonomiki Transportu*, 25, 3, 83-91.
- Gitkiewicz O., 2019, *Nie zdążyć*, Wydawnictwo Dowody na Istnienie, Warszawa.
- Guzik R., Kołoś A., 2015, Dostępność komunikacyjna, [w:] R. Guzik, A. Kołoś (red.), *Relacje funkcjonalno-przestrzenne między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem w województwie pomorskim*, *Pomorskie Studia Regionalne*, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk, 217-268.
- Guzik R., Kołoś A., Gwosdz K., Biernacki W., Działek J., Kocaj A., Panecka-Niepsuj M., Wiedermann K., 2016, *Dostępność, relacje i powiązania przestrzenne w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Olsztyna*, IGiP UJ, Kraków.
- Guzik R., Kołoś A., Fiedeń Ł., Kocaj A., Wiedermann K., 2021a, *Dostępność komunikacyjna i relacje przestrzenne w województwie kujawsko-pomorskim*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ, Kraków.
- Guzik R., Kołoś A., Fiedeń Ł., Kocaj A., Wiedermann K., 2021b, *Dostępność komunikacyjna i relacje przestrzenne w województwie łódzkim*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ, Kraków.
- Guzik R., Kołoś A., Fiedeń Ł., Kocaj A., Wiedermann K., 2021c, *Dostępność komunikacyjna i relacje przestrzenne w województwie warmińsko-mazurskim*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ, Kraków.
- Guzik R., Kołoś A., Fiedeń Ł., Kocaj A., Wiedermann K., 2021d, *Dostępność komunikacyjna i relacje przestrzenne w województwie zachodniopomorskim*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ, Kraków.
- Jurkowski W., Smolarski M., 2016, Aspekty organizacyjno-przestrzenne funkcjonowania prywatnej komunikacji autobusowej w Wałbrzychu, *Transport Miejski i Regionalny*, 1, 17-22.
- Kaczorowski J., 2019, Wykluczeni. O likwidacji transportu zbiorowego na wsi i w małych miastach, *Przegląd Planisty*, 4, 11-14.
- Kłosowski K., 2021, Autobusowe linie dowozowe do kolei jako środek integracji, rozwoju i zwiększania dostępności publicznego transportu zbiorowego, *Transport Miejski i Regionalny*, 7-8, 3-9.
- Koliński K., 2021, Wykluczenie transportowe uczniów szkół ponadpodstawowych powiatu wągrowieckiego, *Studia Regionalne i Lokalne*, 85, 3, 87-101, <https://doi.org/10.7366/1509499538505>.

- Kołodziejczyk K., 2017a, Zmiany dostępności komunikacyjnej ziemi kłodzkiej wobec jej funkcji turystycznych – wybrane zagadnienia, *Transport Miejski i Regionalny*, 4, 18-25.
- Kołodziejczyk K., 2017b, Wpływ zmian oferty komunikacji autobusowej na dostępność atrakcji turystycznych na ziemi kłodzkiej, *Transport Miejski i Regionalny*, 5, 5-11.
- Kościńska J., Jarzynowski M., Mencwel J. (red.), 2021, *Wykluczenie transportowe w województwie mazowieckim. Raport z badań*, Miasto Jest Nasze, Warszawa.
- Kozanecka M., 1967, Przewozy towarowe i osobowe w województwie rzeszowskim w latach 1930-1963, *Prace Monograficzne Wyższej Szkoły Pedagogicznej w Krakowie*, VI, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Pedagogicznej w Krakowie, Kraków.
- Kozanecka M., 1980, *Tendencje rozwojowe komunikacji autobusowej w Polsce: studium geograficznoekonomiczne*, Wydawnictwo Naukowe Wyższej Szkoły Pedagogicznej, Kraków.
- Kretowicz P., 2010, Komunikacja lokalna w obszarach peryferyjnych województwa małopolskiego w dobie przemian rynku przewozów autobusowych, *Prace Geograficzne UJ*, 124, 131-146.
- Książek S., 2014, Przestrzenne następstwa deregulacji transportu autobusowego na przykładzie powiatu świdnickiego, *Transport Miejski i Regionalny*, 6, 10-17.
- Książek S., 2016, Przestrzenny aspekt przekształceń w transporcie autobusowym na Dolnym Śląsku po 1989 r. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 19 (1), 52-69, <https://doi.org/10.4467/2543859XPKG.16.005.6303>.
- Lijewski T., 1962, Geografia komunikacyjna województwa białostockiego, *Dokumentacja Geograficzna*, 2, IG PAN, Warszawa.
- Lijewski T., Lenk J., Piotrowska H., 1967, Rozwój komunikacji kolejowej i autobusowej w Polsce w okresie 1946-1965, *Dokumentacja Geograficzna*, 5, IG PAN, Warszawa.
- Majewski J., 1998, Kierunki restrukturyzacji przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej, *Problemy Ekonomiki Transportu*, 26, 4, 55-62.
- Majewski J., Szałucki K., 1992, Zachowania przedsiębiorstw samochodowych w gospodarce rynkowej, *Przegląd Komunikacyjny*, 37, 7-8, 23-25.
- Menes E., 2000, Publiczny pozamiejski transport pasażerski w Polsce – rozwój, upadek, pytanie o przyszłość, *Przegląd Komunikacyjny*, 49, 7-8, 11-18.
- Menes E., 2002, Stan i perspektywy rozwoju pozamiejskiego transportu publicznego w Polsce, *Zeszyty Naukowe Instytutu Transportu Samochodowego*, 92, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa.
- Menes M., 2016, *Implikacje ćwierćwiecza gospodarki rynkowej w Polsce w transporcie pasażerskim*, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa.
- Menes M., 2017, Rozwój pozamiejskiego transportu autobusowego w Polsce w latach 1989-2015, *Transport Samochodowy*, 57, 3, 5-24.
- Orchowska J., 2022, „W ogóle autobusu nie widać”. Życie na obszarach wykluczenia transportowego, *Studia Regionalne i Lokalne*, 2 (88), 108-121, <https://doi.org/10.7366/1509499528807>.
- Parol A. R., 2021, Dostępność transportowa wybranych ośrodków miejskich Pomorza Środkowego z uwzględnieniem zjawiska wykluczenia komunikacyjnego, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 24, 3, 19-35, <https://doi.org/10.4467/2543859XPKG.21.016.15043>.
- Polewska-Dorozik H., 2001, Warunki funkcjonowania rynku pasażerskich przewozów drogowych, *Przegląd Komunikacyjny*, 56, 10, 5-11.
- Polewska-Dorozik H., Skala-Poźniak A., Zalewski D., 2000, Przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej wobec liberalizacji rynku przewozów pasażerskich, *Problemy Ekonomiki Transportu*, 28, 4, 51-61.
- Poźniak S., 1996, 50 lat PKS i co dalej, *Przegląd Komunikacyjny*, 51, 4, 1-5.
- Rydzkowski W., Rolbiecki R., 1996, Sytuacja przedsiębiorstw PKS po deregulacji samochodowego rynku transportowego, *Przegląd Komunikacyjny*, 51, 6, 16-20.
- Suszczewicz M., 2017, Młodzież a transport na peryferiach – wizerunek i wykorzystanie pasażerskiego transportu lokalnego w podróżach młodzieży na przykładzie powiatu wschowskiego (woj. lubuskie), *Przegląd Komunikacyjny*, 72, 1, 26-33.
- Taylor Z., Ciechański A., 2007, Przekształcenia własnościowe przedsiębiorstw PKS w nowej sytuacji gospodarczej, *Przegląd Geograficzny*, 79, 1, 5-44.
- Taylor Z., Ciechański A., 2008a, What happened to the national road carrier in a post-communist country? The case of Poland's State Road Transport, *Transport Reviews*, 28, 5, 619-640, <https://doi.org/10.1080/01441640801943018>.
- Taylor Z., Ciechański A., 2008b, Transformacja własnościowa przedsiębiorstw PKS po roku 1990, *Przegląd Komunikacyjny*, 47, 4, 3-13.
- Taylor Z., Ciechański A., 2010, Przekształcenia organizacyjno-własnościowe pasażerskich przedsiębiorstw komunikacji samochodowej, *Transport Miejski i Regionalny*, 2, 19-25.
- Taylor Z., Ciechański A., 2013a, Organizacyjno-własnościowe przekształcenia narodowych przewoźników drogowych w Polsce, Czechach i na Słowacji – część I, *Przegląd Geograficzny*, 85, 2, 151-172, <http://doi.org/10.7163/PrzG.2013.2.1>.
- Taylor Z., Ciechański A., 2013b, Organizacyjno-własnościowe przekształcenia narodowych przewoźników drogowych w Polsce, Czechach i na Słowacji – część II, *Przegląd Geograficzny*, 85, 4, 516-547, <http://doi.org/10.7163/PrzG.2013.4.2>.
- Taylor Z., Ciechański A., 2016, Narodowi przewoźnicy drogowi w krajach Grupy Wyszehradzkiej – część I, *Przegląd Geograficzny*, 88, 4, 441-467, <http://doi.org/10.7163/PrzG.2016.4.2>.

- Taylor Z., Ciechański A., 2017a, Narodowi przewoźnicy drogowi w krajach Grupy Wyszehradzkiej – część II, *Przegląd Geograficzny*, 89, 2, 233-267, <https://doi.org/10.7163/PrzG.2017.2.3>.
- Taylor Z., Ciechański A., 2017b, Deregulacja i przekształcenia własnościowe przedsiębiorstw transportu lądowego w Polsce na tle polityki spójności UE, *Prace Geograficzne*, 257, IGIPIZ PAN, Warszawa.
- Taylor Z., Ciechański A., 2018, Systemic transformation and changes in surface transport companies in Poland: A synthesis after twenty-five years, *Journal of Transport Geography*, 70, 114-122, <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2018.05.016>.
- Taylor Z., Ciechański A., 2020, Ownership transformation and FDI among national carriers operating road passenger transport services in the Visegrád Group (V4) countries, *Geografický časopis*, 72, 1, 81-102, <https://doi.org/10.31577/geogrcas.2020.72.1.05>
- Wolański M., Paprocki W., Mazur B., Soczówka A., Jakubowski B., Czubak M., Pieróg M., 2014, *Publiczny transport zbiorowy poza miejskimi obszarami funkcjonalnymi, raport końcowy z realizacji projektu*, Maszynopis powielony.
- Wolański M., Paprocki W., Mazur B., Soczówka A., Jakubowski B., Czubak M., Pieróg M., 2016, *Publiczny transport zbiorowy poza miejskimi obszarami funkcjonalnymi*, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa.

