



**Komentarz Instytutu Sobieskiego
Nr 49
30 września 2009 r.**

Michał Beim

interREGIO impulsem do przemian rynkowych?



**INSTYTUT
SOBIESKIEGO**

Instytut Sobieskiego
ul. Nowy Świat 27, 00-029 Warszawa
tel./fax: 0 22 826 67 47
tel.: 0 22 211 12 75
fax: 0 22 211 12 76

e-mail: sobieski@sobieski.org.pl
<http://www.sobieski.org.pl>

interREGIO impulsem do przemian rynkowych?

Zamieszanie powstałe wokół nowej oferty spółki PKP Przewozy Regionalne – pociągów interREGIO dowodzi konieczności przeprowadzenia szerokich zmian w sektorze pasażerskich przewozów kolejowych. Pozytywny odbiór oferty przez pasażerów daje natomiast nadzieję na wzrost znaczenia kolei w przewozach międzywojewódzkich.

PKP Przewozy Regionalne po usamorządowaniu

Ocena sposobu przeprowadzenia procesu przekazywania udziałów szesnastu województwom w spółce PKP Przewozy Regionalne budzi do dziś wiele kontrowersji. Z jednej strony – de iure – nastąpiła znacząca demonopolizacja rynku przewozów pasażerskich i grupa PKP SA obsługuje teraz tylko 1/3 rynku, z drugiej strony objęcie udziałów w spółce przewozowej przez organizatorów przewozów (województwa) przyczyni się do zaniechania organizacji przetargów na obsługę linii regionalnych i do wyboru własnego operatora.

Największym błędem całego procesu było poprzedzające przekazanie udziałów wydzielenie ze struktur PKP PR, przewozów międzywojewódzkich (pociągi pociągów pospieszne) i przekazanie ich spółce PKP Intercity. Uniemożliwiło to kształtowanie oferty regionalnej bazującej na pewnej hierarchii przewozów: pociągów osobowych dojeżdżających do każdej stacji i pociągów pospiesznych zapewniających w miarę szybkie połączenia pomiędzy większymi ośrodkami miejskimi (np. miastami powiatowymi).

Innym problemem przekazywania udziałów PKP PR samorządom wojewódzkim, który do dziś nie znalazł rozwiązania, to zadłużenie Przewozów Regionalnych. Wedle założeń programu usamorządowania województwa miały przejąć oddłużonego przewoźnika, który nawet na koniec 2008 r. miał wypracować ok. 15 mln zł zysku. Dodatkową pokusą był program wsparcia dla przewoźnika polegający na rezerwacji funduszy w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na zakup taboru w wysokości ok. 660 mln zł, które będzie przekazane w latach 2010 – 2014.

W rzeczywistości okazało się spółka okazała się być obciążona długiem. Nakładała się na to strata 138 mln zł za 2008 r. Ponadto nowi właściciele będą musieli zmierzyć się z 75 mln zł długu wynikającego z ugody restrukturyzacyjnej, która nakłada na PKP PR

sp. z o.o. zapłatę tej kwoty na rzecz spółek z grupy PKP SA do 30 listopada 2009 r. Położenie Przewozów Regionalnych pogarsza jeszcze brak pełnej wiedzy o wszystkich zobowiązaniach spółki. Nawet sami przedstawiciele właścicieli, jak i kierownictwa PKP PR przyznają, że osiągnięcie pełnego rozeznania w tej materii jest dość skomplikowane.

interREGIO załączkiem konkurencji na kolei

Dla spółki PKP Przewozy Regionalne odebranie połączeń międzywojewódzkich miało nie tylko skutek organizacyjny (kształtowanie zintegrowanej oferty), ale również finansowy i oznaczało utratę dość rentownych (cieszących się stosunkowo dużą popularnością i obdarzonych przyzwoitymi dotacjami) przewozów międzywojewódzkich. W związku z zaistniałym faktem władze spółki Przewozy Regionalne podjęły się próby odtworzenia siatki połączeń międzywojewódzkich wykorzystując swoje nadwyżki taborowe. W tym celu wykorzystano popularną i darzoną sympatią w krajach Europy markę „interregio”.

Pierwszy pociąg tej klasy wyjechał na tory 30 kwietnia 2009 r. wyruszając z Krakowa do Wrocławia. Do września praktycznie nie było tygodnia, w którym nie następowało rozszerzenie oferty Przewozów Regionalnych o tanie połączenia międzywojewódzkie. W pierwszej kolejności pociągi interREGIO zostały skierowane na najbardziej lukratywne linie tam, gdzie nie było dużej konkurencji ze strony niewiele droższych pociągów pospiesznych. Takim celem stały się połączenia między Krakowem a Warszawą, Krakowem a Wrocławiem, Łodzią a Warszawą czy Poznaniem a Warszawą. Powstały też nowe połączenie, gdzie oferta pociągów pospiesznych nie była zadowalająca (np. Poznań – Olsztyn, Warszawa – Białystok).

Pojawienie się bardzo silnej i niespodziewanej konkurencji wywołało wielkie poruszenie we spółce PKP Intercity. Reforma gwarantująca właściwie monopol na połączenia międzymiastowe okazała się nieskuteczna: przewoźnik samorządowy znalazł lukę i z powodzeniem zaczął ją wykorzystywać. Największe protesty spółki PKP Intercity wywołały te połączenia, które bezpośrednio uderzyły w pociągi kwalifikowane: Intercity, Eurocity i ekspresowe. Podróż zamiast kosztować 107 zł (cena biletu normalnego z Krakowa do Warszawy w drugiej kłacie pociągu Intercity) można było kupić za 40 zł (cena biletu w interREGIO).

Reakcja PKP Intercity nie ograniczała się tylko do konkurencji pod względem ceny czy jakości świadczonych usług, a należałoby nawet powiedzieć, że na początku była skierowana na zupełnie inne tory. Podobnie jak na każdym rynku, gdzie mechanizmy konkurencji szwankują, większość energii przewoźnika została poświęcona dezawuowaniu konkurenta. Obiektem żartów stał się przede wszystkim tabor spółki, która pociągi interREGIO zestawia głównie ze zmodernizowanych składów EN57 i ED72. Przedstawiciele PKP Intercity sugerowali nawet, że niebawem do obsługi linii dalekobieżnych będzie się stosować tramwaje. Po bardzo krótkim czasie, wbrew własnym deklaracjom, PKP Intercity zostało jednak zmuszone, aby przygotować odpowiedź cenową. Na tych trasach, gdzie pociągi interREGIO kursują najczęściej i cieszą się największą popularnością (np. Kraków-Warszawa) wprowadzono możliwość zakupu biletu w przedsprzedaży internetowej za 19 zł. Na pozostałych trasach, gdzie nie ma silnej konkurencji ze strony PKP PR, taki sam bilet kosztuje 59 zł, tyle ile kosztował przed pojawieniem się konkurenta. Wówczas to PKP IC twierdziło, że cena 59 zł za promocyjny bilet to jest „absolutne minimum”. Konkurencja na rynku owo „minimum” potrafiła jednak obniżyć jeszcze o 2/3.

Należy podkreślić, że wprowadzając ofertę interREGIO sama spółka Przewozy Regionalne zaczęła dostosowywać się do prawideł rynku i zmieniać podejście do klienta. Przemiana ta, niestety dotyczy jedynie tego segmentu rynku, na którym panuje konkurencja. Tabor wysyłany na trasy interREGIO jest zmodernizowany, drużyny konduktorskie zdecydowanie bardziej uprzejme i lepiej przeszkolone. Prowadzona jest też skromna, ale skuteczna kampania reklamowa – koperty na bilety, plakaty informacyjne itd.

Wszystko to stanowi doskonałą ilustrację, jak bardzo potrzebna jest konkurencja w przewozach kolejowych i że to ona może być czynnikiem przywracającym klientów kolei.

Polityka państwa wobec oferty dalekobieżnej

Diametralnie inną – zdecydowanie antykonsumencką i antykonkurencyjną postawę prezentuje Ministerstwo Infrastruktury, w którego kompetencjach leży częściowo kształtowanie rynku kolejowego, m.in. poprzez przyznawanie dotacji do połączeń międzywojewódzkich. Podsekretarz stanu w ministerstwie – prof. Juliusz

Engelhardt wystosował nawet list do marszałków województw, w którym oskarża zarząd spółki PKP Przewozy Regionalne jakoby działał on na szkodę PKP Intercity. Zdaniem wiceministra dzieje się to poprzez uruchomienie pociągów międzywojewódzkich interREGIO, które są konkurencją dla połączeń świadczonych przez PKP Intercity¹. Choć ów kuriozalny list został upubliczniony przez prasę, nie wywołał, niestety, większej dyskusji nad kształtem funkcjonowania przewozów międzywojewódzkich.

Polityka państwa w tej mierze sprowadza się do dotowania pociągów niekwalifikowanych, które obsługiwane są przez spółkę PKP Intercity. Suma dofinansowania jest właściwie dyktowana przez przewoźnika, a ewentualne mniejsze wsparcie bezpośrednio przekłada się na cięcia kursów, czego boleśnie doświadczyli pasażerowie na początku września 2009 r. System subwencji dla przewozów międzywojewódzkich pozostaje więc niejasny.

Optymalnym rozwiązaniem byłoby ogłaszanie przetargów na obsługę deficytowych połączeń dalekobieżnych. Przedmiotem kontraktu byłaby obsługa konkretnej trasy. Przetargi zmusiłyby przewoźników do poprawy oferty oraz obniżania kosztów świadczonych usług. Dzięki temu prostemu mechanizmowi wzrastałaby liczba klientów zachęcona wyższym standardem usług, a organizator przetargów, np. Ministerstwo Infrastruktury, mógłby zaoszczędzone pieniądze przeznaczyć na dalszy rozwój sieci połączeń. Niedopuszczalne byłyby sytuacje, jak ta wrześniowa, że przewoźnik podczas obowiązywania rozkładu jazdy dokonywałby drastycznej redukcji połączeń. Należy podkreślić, że pewność rozkładu i siatki połączeń stanowi dla klientów dużą wartość.

Przetargi stwarzałyby szansę dla poszerzenia oferty interREGIO. Spółka wygrywając przetarg miałaby zapewnione dofinansowanie do kursów nawet na mniej lukratywnych kierunkach, przez co siatka połączeń mogłaby stworzyć spójny system, integrując go z systemem połączeń regionalnych. Co ważniejsze, przetargi umożliwiłyby pojawienie się nowych operatorów, zmuszając obecnych operatorów (PKP Intercity, PKP PR) do dalszego podnoszenia jakości. Należy nadmienić, że do przetargów na połączenia dalekobieżne przymierzają się Czechy.

¹ Agnieszka Stefańska: *Minister oskarża samorządowe koleje o szkodzenie InterCity*, Rzeczpospolita On Line, 20.08.2009 r., <http://www.rp.pl/arttykul/5,351362.html>

Na 2010 r. zaplanowano pierwszy etap uwolnienia rynku kolejowego we Wspólnocie Europejskiej. Wtedy na polski rynek będą mogli wejść zagraniczni przewoźnicy, np. Deutsche Bahn czy České dráhy. Grupa kapitałowa PKP SA zdaje się jednak nie zwracać uwagi na ten fakt, a obrony status quo upatruje w czymś innym niż poprawa jakości usług. *„To nam nie grozi, bo stawki, jakie trzeba zapłacić spółce Polskie Linie Kolejowe za dostęp do torów, są zbyt wysokie”* – uspokaja Michał Wrzosek, rzecznik PKP SA², w skład której wchodzi PKP Polskie Linie Kolejowe.

Swoistą osobliwością działań rządu oraz zmiennej polityki wobec sektora kolejowego jest wspomniany już projekt modernizacji taboru PKP Przewozów Regionalnych. Zapewnia on samorządowej spółce wsparcie w zakresie *„zakupu kolejowego taboru pasażerskiego do obsługi połączeń międzywojewódzkich”*. Po realizacji projektu PKP PR będą więc zmuszone do świadczenia usług typu interREGIO, których wprowadzenie spotkało się z taką niechęcią przedstawicieli rządu. Szacuje się, że w ramach projektu wycenionego łącznie na 1 321 mln zł będzie można nabyć ok. 70 elektrycznych czterocłonowych zespołów trakcyjnych zabierających ok. 200 pasażerów. Samorządowa spółka stanie się więc silnym graczem na tym segmencie rynku pasażerskich przewozów kolejowych.

Oczekiwania klientów

Oferta interREGIO spotkała się z bardzo dobrym przyjęciem pasażerów. Nie zraziła ich informacja o tym, że pociągi są zestawiane ze składów, które projektowane były do obsługi ruchu regionalnego, a nie dalekobieżnego. Nie zraziły ich też początkowe problemy z dostosowaniem pojemności do popytu, ani także początkowe wykluczenie możliwości jazdy tańszym pociągiem spółki (osobowym), w sytuacji gdy wykupiło się bilet na interREGIO. Główną grupę użytkowników tych pociągów stanowią studenci oraz osoby mniej zamożne, stąd też zwiększa się liczbę połączeń w piątki i niedziele, dzięki czemu mogą oni dojechać na weekendy do domu.

Wiele pociągów przekroczyło zakładany próg rentowności pierwotnie zakładany na poziomie 80%. Najlepsze pociągi osiągnęły – wg informacji spółki – poziom rentowności ponad 200%. Źródłem sukcesu była przede wszystkim cena. Nie można

² www.mi.gov.pl/2-483e5b45e7899-23185-p_211.htm – stan w dniu 22 września 2009 r.

jednak zapominać, że na popularność wpłynął również czas przejazdu, który został osiągnięty dzięki taborowi i dobremu ułożeniu rozkładów. Na zniszczonych polskich torach, na których jest wiele stałych ograniczeń prędkości, składy EN57 się lepiej sprawują. Wprawdzie maksymalną prędkością jaką mogą osiągnąć jest 110 km/h to jednak dzięki lepszemu przyspieszeniu i hamowaniu są bardziej konkurencyjne wobec pociągów pospiesznych ciągniętych przez lokomotywy EP07 (poruszające się z prędkością 120 km/h). interREGIO nie dość, że poruszają się szybciej, to jeszcze zapewniają obsługę wielu mniejszych stacji często pomijanych przez pociągi pospieszne. Dodatkowo pociągi interREGIO posiadają bardzo krótkie przestoje na stacjach. Powoduje to oczywiście większe ryzyko odstępstw od rozkładu w przypadku jakichkolwiek perturbacji na trasie, ale też pasażerowie unikają poczucia zmarnowanego czasu, które w pociągach pospiesznych jest częste. Jakże inaczej można nazwać czterdziestodwuminutowy postój na dworcu Wrocław Główny pociągu pospiesznego spółki PKP Intercity relacji Szczecin-Rzeszów (D 83104)?

Tanie i szybkie połączenia dalekobieżne cieszą się dużą popularnością na całym świecie. W 2002 r., kiedy zmiana systemu taryfowego Deutsche Bahn pogrzebała ostatnie Interregio sukcesywnie przemianowywane na pociągi Intercity, wiele osób prywatnie i sporadycznie korzystających z kolei przesiadło się do samochodów. Likwidację tego segmentu poprzedziły liczne protesty. Miejsce państwowej spółki z różnym powodzeniem starała się zająć prywatna konkurencja (zwłaszcza InterConnex spółki Veolia Transport).

Podsumowanie

Wprowadzenie oferty interREGIO należy uznać za bardzo dobry krok w stronę zrównoważonego rozwoju transportu. Wbrew opiniom szerzonym przez Ministerstwo Infrastruktury oraz PKP Intercity pociągi interREGIO nie stanowią głównej konkurencji dla najdroższych połączeń (IC, EC, Ex), ale dla Tanich Linii Kolejowych czy pociągów pospiesznych, których oferta i tak przez samą spółkę PKP Intercity jest systematycznie ograniczana. interREGIO tę lukę wypełniają jednocześnie poszerzając cały rynek.

Konkurencji ze strony interREGIO natomiast muszą się obawiać przewoźnicy autobusowi (PKS), którzy posiadają znacznie rozbudowaną i dotychczas stale rozwijającą

się siatkę połączeń dalekobieżnych. Ponadto nowa oferta Przewozów Regionalnych jest też konkurencyjna pod względem czasu i ceny wobec jazdy samochodem, przez co może przyczynić się do powrotu klientów do kolei. Jest ona atrakcyjna nawet w sytuacjach, w których za koszt jazdy samochodem uważa się tylko koszt spalonego paliwa.

Zagrożeniem dla rozwoju połączeń kwalifikowanych są przede wszystkim ceny biletów. Koszt biletów pomiędzy głównymi miastami wynoszący ok. 100 zł, przy jednoczesnym rozwoju sieci autostrad, zaczyna poddawać w wątpliwość korzyści płynące z jazdy koleją: oszczędności czasu i pieniędzy. Spółka PKP Intercity, wzorem zagranicznych przewoźników, jeśli nie chce obniżać cen, powinna skupić się na uatrakcyjnianiu oferty adresowanej do klienta biznesowego. Istnieje tu wiele możliwości, aczkolwiek priorytetem, będącym tuż po poprawie systemu sprzedaży biletów, wydaje się być zapewnienie bezpłatnego dostępu do Internetu na pokładzie pociągów kwalifikowanych. W niemieckich ICE na funkcja jest dostępna już na kilku najbardziej popularnych trasach i jest stale poszerzana. Przewoźnik oferuje ją we współpracy z jednym z operatorów komórkowych, w zamian za co logo operatora widnieje w pociągach, na dworcach i w materiałach informacyjnych.

Wprowadzenie oferty interREGIO wymaga wielu udoskonaleń, m.in. wymiany taboru, stworzenia spójnej siatki połączeń zharmonizowanej z ofertą połączeń regionalnych i aglomeracyjnych, to jednak jej wprowadzenie należy uznać za właściwy krok w kierunku wzrostu konkurencji na kolei oraz dostosowywania oferty do oczekiwań pasażerów. Może być ona zaczynem do odzyskiwania klientów przez kolej. Zapewnia ona również mobilność osobom mniej zamożnym, a także tworzy atrakcyjną ofertę połączeń dla mieszkańców mniejszych miejscowości. To właśnie pociągi jak interREGIO, a nie Intercity czy EuroCity powinny stawać na takich stacjach jak słynna już Włoszczowa Północ, zapewniając mieszkańcom miast powiatowych szybki dojazd do najważniejszych aglomeracji kraju.