Rok 2009 zapowiadany był jako początek wielkiej reformy kolei. Wprawdzie reforma PKP trwa już blisko dwie dekady, to wedle zapowiedzi, w ostatnich miesiącach „permanentna rewolucja” miała nabrać nowej energii. Katalizatorem miało być przekazanie udziałów spółki PKP Przewozy Regionalne (PKP PR) samorządom wojewódzkim. Nastąpiło ono w grudniu 2008 r. po długich i przebiegających w bardzo napiętej atmosferze negocjacjach pomiędzy stroną rządową a obdarowywanymi.

Przy okazji pociągi pospieszne przeniesiono z PKP PR do PKP Intercity. Fakty te mają bardzo istotne znaczenie nie tylko dla rynku kolejowego, ale przede wszystkim dla pasażerów. Niestety, po raz kolejny okazują się być działaniami na niekorzyść podróżnych.

Mniejsza częstotliwość kursowania pociągów

Pomijając województwo śląskie, klienci w tym roku nie doświadczyli drastycznej, przynajmniej jak na polskie warunki, redukcji liczby kursów. Dla osób korzystających z kolei sporadycznie, oferta nie uległa znacznemu pogorszeniu, natomiast podróżni korzystający z pociągów codziennie napotykają na nowe kłopoty. Przeniesienie pociągów pospiesznych do spółki PKP IC skutkuje jednak wzajemnym nieuznawaniem biletów, a co z tym się wiąże z koniecznością wyboru przewoźnika: albo bilet okresowy na pociągi osobowe albo na pospieszne. Posiadając droższy bilet na pociągi pospieszne nie można, jak np. w Niemczech, skorzystać z tańszego pociągu regionalnego.

[mc4wp_form id=”84″]

Na wielu liniach, np. Poznań – Leszno, w ostatnich latach PKP PR oferowały całkiem rozsądny takt połączeń: co godzinę pociąg pospieszny i co godzinę pociąg osobowy. Posiadacze biletów okresowych jeszcze w zeszłym roku mieli więc mniej więcej co pół godziny połączenie między większymi miastami. Na marginesie należy nadmienić, że za Odrą DB też jest podzielona na dwie spółki: dalekobieżną i regionalną, ale nie ma problemów z wzajemnym honorowaniem biletów, np. mając bilet na ICE, można korzystać z RegionalBahn.

Odebranie pociągów pospiesznych PKP PR ma jeszcze jedną wadę, utrudni w przyszłości kształtowanie kompleksowej oferty regionalnej. W wielu państwach istnieje pewna hierarchia, co niekoniecznie ma odbicie w cenach biletów, kolei regionalnych zatrzymujących się na każdej stacji i tych, które łączą tylko większe

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

miasta. W Niemczech RegionalBahn (RB) zazwyczaj dowożą pasażerów do większych stacji, gdzie ci mogą się przesiąść na skomunikowane RegionalExpress (RE). PKP PR ma w swej ofercie pociągi przyspieszone (niektóre z nich nazwano RegioPlus), to jednak nie stanowią hierarchicznego systemu, jak niemiecki RB i RE.

Pociąg do dotacji

Psucie oferty przewozowej dotyczyło nie tylko wzajemnego uznawania biletów przez dwie – można by z pewną dozą ironii powiedzieć – wrogie spółki PKP PR i PKP IC. W połowie grudnia na pasażerów czekała kolejna niespodzianka. Część pociągów prowadzonych przez spółkę PKP IC pod marką Tanich Linii Kolejowych (TLK), zwłaszcza kursów nocnych, została przekwalifikowana na pociągi pospieszne. Wprawdzie cena biletów w obu pociągach była podobna, to pasażerowie TLK byli zobligowani do nabycia miejscówek. Ponadto pociągi nocne TLK szczyciły się tym, że bezpieczeństwa pasażerów pilnuje również zatrudniona przez przewoźnika firma ochroniarska, co było jednym z kluczy do sukcesu TLK, mimo że wcześniej większość połączeń nocnych była znacząco poniżej progu rentowności.

Pasażerowie reformy mogli doświadczyć osobiście na przełomie roku, przy czym brak ochrony na pokładzie był jednak najmniej dokuczliwy. Większy kłopot sprawiła niespodziewana likwidacja miejscówek, która objęła również te pociągi, na które sprzedano już bilety z rezerwacją. Jako rekompensatę za brak miejsca siedzącego na najbardziej popularnych trasach (np. Warszawa – Zakopane – Warszawa) klienci mieli okazję być świadkami dantejskich scen przy wsiadaniu do wymarzonego pociągu, które później były szeroko opisywane przez lokalne publikatory. Aby zrozumieć dramatyzm sytuacji należy nadmienić, że na najlepsze połączenia (np. w drugi dzień świąt czy w Nowy Rok) miejscówki były wyprzedane już na początku grudnia.

Działanie przewoźnika – spółki PKP IC może wydawać się kompletnie irracjonalne. Trudno oczekiwać, że wszyscy ci oszukani klienci będą nadal chcieli korzystać z usług kolei. Część z osób rozstanie się nie tylko z nierzetelnym przewoźnikiem, ale będzie miała awersję do kolei jako takiej. Ponadto marka „Intercity”, na której promocję przewoźnik wydaje duże pieniądze, będzie kojarzyć się tym osobom tylko z brakiem elementarnej uczciwości. W działaniach spółki widać jednak swoiście pojmowaną racjonalność. Pociągi TLK w świetle przepisów uznawane są za połączenia kwalifikowane. Pospieszne już nie. Dotacje publiczne można natomiast otrzymywać tylko na połączenia niekwalifikowane i międzynarodowe.

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

W świetle powyższych faktów rodzi się więc pytanie – co jest celem spółek kolejowych? Wozić pasażerów czy inkasować dotacje? Takie traktowanie pasażerów powinno stawiać pod znakiem zapytania cały system subwencji dla kolei. Powinien on motywować przewoźników do walki o klientów, a nie być najłatwiejszym sposobem uzyskiwania przychodu.

Opuszczony semafor dla konkurencji

Przekazywanie udziałów spółki PKP PR samorządom wojewódzkim ma dla pasażerów jeszcze jeden istotny aspekt, walnie przyczyni się do ograniczenia konkurencji na rynku przewozów regionalnych. W Polsce obecnie (pomijając koleje aglomeracyjne czy wąskotorowe) działa trzech niezależnych przewoźników. Są to samorządowe Koleje Mazowieckie i – od niedawna również – Koleje Dolnośląskie oraz prywatne konsorcjum Arriva PCC. Tylko ostatnie przedsiębiorstwo jest podmiotem wyłonionym w przetargu przez samorząd wojewódzki.

Zarówno powstanie operatorów komunalnych czy organizacja przetargu i wyłonienie konsorcjum Arriva PCC miały na celu obniżenie kosztów i poprawę warunków obsługi pasażerów. Komunalizacja spółki PKP PR może zahamować demonopolizację rynku kolejowego. PKP PR będzie nalegać na swoich właścicieli, aby otrzymywać zlecenia z wolnej ręki lub aby przetargi były tak organizowane, aby tylko ta spółka była w stanie przygotować rozsądną ofertę. Działania te nie tylko walnie ograniczą konkurencję, ale docelowo negatywnie odbiją się na obsłudze pasażerów. Urzędy marszałkowskie będą miały większe kłopoty z wymuszeniem na PKP PR należytej jakości obsługi podróżnych, a wyższe koszty ograniczą zamawianie dodatkowych kursów czy inwestycje w tabor. Ponadto marszałek może być narażony na naciski. Przykładem może być województwo kujawsko-pomorskie, w którym PKP PR w lutym 2009 r. zażądały 13 mln zł „dopłaty” w stosunku do cen zaproponowanych przez przewoźnika w przetargu (sic!). Koronnym argumentem był fakt, że „obecnie sytuacja jest inna – teraz marszałek województwa jest współwłaścicielem spółki i nie powinien działać na jej niekorzyść”.

Powrót do tendencji spadkowych

W tej krótkiej analizie nie sposób poruszyć kwestii związanych z aspektami organizacyjnymi czy ekonomicznymi tego epizodu rewolucji w PKP. Skupiono się tylko na ocenie zmian z punktu widzenia pasażera – z tej perspektywy ocena zmian jest obecnie jednoznacznie negatywna, obiecywane korzyści okazały się być iluzoryczne. Zażenowanie pasażerów pogłębia jeszcze chaos informacyjny oraz brak

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

czytelnego przekazu o tym jaki jest cel reformy, a zwłaszcza w jaki sposób poprawi ona warunki podróży. Należy się obawiać, że koleje mozolnie odzyskujące od połowy dekady pasażerów, znów zaczną ich tracić. Największym konkurentem PKP IC nie jest bowiem PKP PR czy Arriva PCC, ale prywatny samochód.

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].