Trzeba pamiętać, że pojawienie się LeoExpress to duża szansa dla PKP Intercity. Impuls do doskonalenia własnej oferty oraz szansa na pozyskanie nowych klientów, którzy dotychczas w ogóle nie korzystają z kolei, a prywatny przewoźnik ich do tego zachęci. Skorzystają z LeoExpress w podróży do Krakowa, a przyszłości wybiorą pociąg w podróży do Lublina. LeoExpress w Czechach właśnie koncentruje się bardziej na pozyskiwaniu nowych klientów dla kolei, niż na odbijaniu pasażerów konkurencji – mówi dr Michał Beim z Instytutu Sobieskiego.

Według eksperta Instytutu Sobieskiego, LeoExpress ma szansę wygrać konkurencję na najbardziej lukratywnych trasach. – Zresztą pomagać mu będzie w tym obecna oferta PKP Intercity, która polega na kupowaniu biletu na określony pociąg, a nie na określoną trasę. Przewaga elastyczności, którą mają np. Deutsche Bahn nad prywatną konkurencją, odpada – wyjaśnia Beim.

Leo Express – komfort za rozsądną cenę?

– Gdyby polskie władze, zarówno krajowe, jak i wojewódzkie, większą uwagę przy inwestycjach kolejowych przykładały do infrastruktury torowej i dworców, a nie do zakupu taboru przez zasiedziałych przewoźników lub przez spółki kolejowe powoływane przez podmioty publiczne, rynek kolejowych przewozów pasażerskich otworzyłby się wcześniej, z korzyścią dla pasażera. Przez „projekty taborowe" sytuacja dla rynku jest więc mniej korzystna – mówi ekspert. – Uważam, że priorytetem Leo Express będzie komfort za rozsądną cenę. Dziś cena pociągów eIC, EC czy Ex spółki Intercity znacząco odbiega od cen RegioExpress czy TLK, jednak różnica jakościowa nie jest aż tak znacząca, aby dwukrotnie więcej płacić za bilet – dodaje.

– Standard jak w Czechach: gniazdka przy każdym miejscu, bezpłatny Internet, wygodne fotele – skórzane w wyższej klasie, czyste toalety, atrakcyjny design przestrzeni pasażerskiej są tym, czego pasażerowie kolei nadal oczekują, a co oferują już niektórzy przewoźnicy autobusowi, np. Polski Bus czy LuxExpress – informuje Beim.

[mc4wp_form id="84"]

Konkurencja rośnie w siłę

Zdaniem eksperta, analogii między czeskimi a polskimi trasami Leoexpress jest wiele. Ze względów na gospodarczą i społeczną rolę aglomeracji śląskiej, Poznania i Krakowa duży potencjał, porównywalny jest z trasą Praga-Ostrawa. Również odległość między tymi miastami jest porównywalna.

– Połączenia Poznań-Warszawa, Kraków-Warszawa i Katowice-Warszawa są właściwie jedynymi, gdzie kolej z powodzeniem może konkurować z indywidualną motoryzacją oraz z samolotami. Czasy przejazdu, jak na polskie warunki, są na tych trasach najlepsze – wyjaśnia Beim. – Konkurencja jednak się zaostrza.

PolskiBus.com oferuje ciekawe ceny, a również LOT, do czasu problemów finansowych, oferował bardzo atrakcyjne bilety w ramach „Szalonych Śród". Pojawienie się prywatnego przewoźnika może być więc szansą dla kolei – rozumianej jako całość – na utrzymanie wiodącej pozycji na tych trasach – dodaje.
Według eksperta stosunek spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, pozostającej nadal w grupie PKP SA, będzie świadectwem reform polskiej kolei oraz czytelnym sygnałem dla krajowych i zagranicznych inwestorów.
– Jeśli PKP PLK nie będą wykorzystywać różnych kruczków prawnych – inwestorzy otrzymają wyraźny sygnał, że Polska, choć nie ma najlepszej infrastruktury, szanuje unijne prawo. W przeciwnym przypadku, Polska straci bardzo wiele, nie tylko na wizerunku, ale również przy realizacji projektów unijnych czy podziale budżetu UE. Możliwości szkodzenia, niestety, jest wiele. Już wcześniej pojawiały się pomysły, aby ze względu na problemy z pojemnością Warszawy Centralnej pociągi, które jeżdżą w służbie publicznej, kierować na Warszawę Gdańską. – mówi Beim. – Głównym konkurentem grupy PKP SA nie są Przewozy Regionalne czy LeoExpress, ale prywatny samochód. Tą konkurencję od wielu lat przegrywa cała kolej, nie tylko grupa PKP SA – dodaje.
Źródło: Rynek Kolejowy. Czytaj dalej…

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