Niniejszy komentarz stanowi zbiór uwag dotyczących samej podwyżki cen biletów na pociągi spółki PKP Intercity oraz odnosi się do argumentów zawartych w dyskusji publicznej wywołanej tą podwyżką.

primo

W sytuacji bardzo wysokiej inflacji zarówno w 2021, jak i 2022 roku, trudno unikać podwyżek. Zwłaszcza, że analizy NBP pokazują, iż w ok. 2/3 to inflacja spowodowana czynnikami wewnętrznymi (czyli polityką rządu, banku centralnego itp.), a w ok. 1/3 to zewnętrzna (np. ceny energii wynikające z globalnych rynków). Każdy z operatorów kolejowych kupuje usługi i towary, których ceny wzrosły na skutek jednej lub drugiej grupy inflacyjnej (energia trakcyjna, wynagrodzenia personelu, opata dworcowa, opłata za dostęp do torów, zakup/leasing taboru…).

Oczywiście rząd, a właściwie parlament, ma możliwości przeciwdziałania podnoszeniu cen biletów. Są to m.in. redukcja stawki VAT na bilety do 0%, obniżenie opłat za dostęp do infrastruktury (tory, dworce) czy zniesienie opłat mocowych w energii elektrycznej dla kolei. Działania te wiążą się one z obciążeniem finansów publicznych, trudno więc byłoby ich oczekiwać przy napiętym budżecie, jak obecnie.

secundo

Czy podwyżki musiały być tak wysokie? Na to pytanie nie ma prostej odpowiedzi. Zarówno umowa o świadczenie usług publicznych w dotowanych pociągach PKP Intercity (IC/TLK) nie jest jawna, co samo w sobie jest absurdem. Natomiast w pociągach PKP Intercity uruchamianych na własne ryzyko biznesowe, tj. EIC oraz EIP („pendolino”) kalkulacje kosztów oczywiście powinny być tajemnicą przedsiębiorstwa. Jednak brak konkurencji na torach, w konsekwencji brak porównania na rynku, uniemożliwia odpowiedź czy wysokość podwyżki jest uzasadniona. Drugim czynnikiem utrudniającym ocenę skali podwyżki jest brak informacji o pulach biletów promocyjnych (np. SuperPromo) umożliwiających podróż poniżej ceny normalnej.

tertio

Brak konkurencji na rynku przewozów jest największym problemem rozwoju kolei. Jest to wynik decyzji politycznej. Parlament tak a nie inaczej ukształtował zasady „otwierania” rynku, a Minister Infrastruktury zawarł taką a nie inną umowę na świadczenie usług publicznych. Umowa ta tak kształtuje przebiegi pociągów

dotowanych (IC/TLK), że UTK badając „równowagę rynkową” zazwyczaj wydaje potencjalnym prywatnym przewoźnikom zainteresowanym decyzje odmowne. Kluczem jest fakt, że pociągi dotowane poruszają się również po lukratywnych liniach między największymi polskimi miastami.

Oczywiście można zauważyć, że owe przeszkody nie dotyczą samej PKP Intercity, gdyż nie zdarzyło się, aby pociągi komercyjne (EIC/EIP) zostały uznane za zaburzające równowagę rynkową… Będąc konsekwentnym PKP Intercity też nie powinno uruchamiać EIC/EIP na liniach, na których uruchamia IC/TLK… Jest temat ważny temat do zbadania przez Najwyższą Izbę Kontroli czy dociekliwych posłów. Należy podkreślić, że problem nie dotyczy tylko rządów PiS, ale również PO-PSL. Już w okolicach Euro2012 prywatni operatorzy zgłaszali zainteresowanie uruchamianiem komercyjnych pociągów dalekobieżnych.

quarto

Żeby rozwiązać problem braku konkurencji należałoby przede wszystkim wzorem Czech wyłączyć lukratywne biznesowe trasy umowy na świadczenie usług publicznych. Tymi trasami są Warszawa – Poznań, Warszawa – Trójmiasto, Warszawa – Kraków, Warszawa – Katowice i obstawiam również Warszawa – Łódź. Zaoszczędzoną dotację należałoby przekierować na te obszary Polski, gdzie oferta międzyregionalna jest słaba. Tak wskazuje logika interwencji publicznej – wsparcie pieniędzmi podatników należy kierować tylko tam, gdzie mechanizmy rynkowe nie działają. Na lukratywnych liniach biznesowych tanich biletów nie zabraknie – zadziała mechanizm konkurencji, która przełoży się na spadek cen biletów.

quinto

Porównanie cen na polskiej kolei z cenami w Niemczech nie jest dobre. Punktem odniesienia dla polskiej kolei powinny być Czechy. Jest wiele podobieństw. Czeski resort infrastruktury dopłaca do połączeń międzyregionalnych, podobnie jak polski. Różnicą jest system wyboru operatorów, w Czechach na obsługę części linii dotowanych rozpisano przetargi, dzięki czemu kwota dotacji jest niższa i można zaoszczędzić pieniądze publiczne. Tylko część linii została przekazana bez przetargu państwowemu przewoźnikowi ČD.

Lukratywna linia Praga – Ostrawa funkcjonuje od ponad dekady w modelu połączeń komercyjnych uruchamianych przez trzech przewoźników: České dráhy, RegioJet i Leo Express. Udział dawnego monopolisty na tej trasie spadł poniżej 50%, to jednak

fakt, że liczba pasażerów podwoiła się, spowodował, że ČD nadal przewożą podobną liczbę podróżnych, co przed liberalizacją rynku w 2010 r. Przewoźnicy poszukują potencjalnych klientów przede wszystkim wśród kierowców.

Otwieranie rynku sprzyja rozwojowi czeskiego transportu, jak i wzrostowi ichniejszych przedsiębiorstw. České dráhy, RegioJet i Leo Express mają ambicje, aby stać się istotnymi graczami w Europie Środkowej. Co więcej, też w przetargach organizowanych przez władze regionalne, tj. przez hetmanów województw, zasady przetargów zazwyczaj zachęcają mniejsze, prywatne podmioty do składania ofert. Trwająca od półtorej dekady liberalizacja przynosi czeskim pasażerom nie tylko niższe ceny biletów, ale również nowe produkty, np. pociągi nocne nad Adriatyk.

sexto

Ważną różnicą między czeskim rynkiem kolejowym a polskim jest również co do zasady brak unijnych dotacji na tabor. W Polsce prawie całość pasażerskiego taboru kolejowego kupowana lub modernizowana jest ze wsparciem unijnym lub innym publicznym (fundusze szwajcarskie, a ostatnio również „Polski Ład”). Dotyczy to również taboru na lukratywne linie biznesowe. Ze wsparciem unijnym kupiono m.in. pendolino czy wagony na pociąg EIC „Sedina” (Szczecin – Poznań – Warszawa). Fakt ten jest kolejnym czynnikiem zaburzającym funkcjonowanie. Co więcej, „tani pieniądz” zaburza gospodarkę przewoźników. W Czechach ważnym elementem rozwoju zarówno ČD, jak i prywatnego RegioJet jest pozyskiwanie używanego, ale dobrego i często zaawansowanego technicznie taboru (np. dopuszczonego na 200 km/h). Czescy przewoźnicy pozyskują wagony ok. 20 razy taniej niż zakup nowych wagonów przez PKP Intercity i ok. 10 razy taniej niż modernizacje taboru PKP Intercity. Tani tabor to mniejsze koszty, a więc tańsze bilety.

Pieniądze unijne na kolej władze czeskie przeznaczają na infrastrukturę torową czy dworcową, stymulując rynek kolejowy. Co więcej, całość wsparcia infrastruktury transportowej, nie tylko kolejowej, przechodzi przez jeden fundusz – Państwowy Fundusz Infrastruktury Transportowej (Státní fond dopravní infrastruktury). Jest to systemowe podejście, zupełnie inne niż w Polsce, gdzie funkcjonuje wiele funduszy: Fundusz Kolejowy, Krajowy Fundusz Drogowy, Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg, Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych a wcześniej nawet działał Fundusz Niskoemisyjnego Transportu.

septimo

Dlaczego więc panujące w mediach, wywołane materiałem Faktów TVN, porównania polskiego z niemieckim systemem kolejowym nie są najszczęśliwsze? Zwłaszcza porównania cen biletów?

W Niemczech są dwa istotne czynniki odróżniające ofertę od polskiej. Pierwszym z nich jest karta rabatowa kolei (BahnCard), którą wykupuje się celem uzyskiwania rabatów na przejazdy. Roczna karta dająca 25% rabatu na każdy bilet – w uproszczeniu – dalekobieżny (regularny czy promocyjny) kosztuje 59,90 EUR, a karta dająca 50% od ceny regularnej (lub 25% od cen promocyjnych) za 244 EUR. Do tego jest na Niemcy sieciówka obejmująca wszystkie pociągi komercyjne (dalekobieżne) DB (ICE, IC, EC) oraz wszystkie pociągi dotowane (regionalne), a także komunikację miejską w ponad 130 miastach za 4340 EUR. BahnCard-50 posiada ponad 1,5 mln osób, a BahnCard-25 prawie 4 mln osób, BahnCard-100 kilkaset tysięcy osób. Maksymalna cena biletu w Niemczech, nawet na najdłuższych trasach, nie może przekraczać 140 EUR. Nominalnie ceny biletów DB na ICE, IC czy EC są więc ponad dwa razy wyższe niż w PKP Intercity, ale realnie łatwiej kupić tańszy bilet (duże pule promocyjnych biletów), zwłaszcza posiadając BahnCard-50 czy BahnCard-25.

Druga różnica to prywatni konkurenci na torach. Zwłaszcza FlixTrain, kolejowa dywizja FlixBusa, która oferuje bilety już od 7,99 EUR np. na trasie z Berlina do Hamburga (ok. 300 km, podobnie jak między Warszawą a Poznaniem czy Warszawą a Krakowem). FlixTrain oferuje komfort porównywalny z pociągami marki EIC uruchamianymi przez PKP Intercity, jeździ pociągami wagonowymi z prędkością do 200 km/h. Oferta Deutsche Bahn posiada zazwyczaj wyższy komfort niż PKP IC, a pociągi ICE jeżdżą do 300 km/h.

Przy okazji należy nadmienić, że w Niemczech nie ma też systemu ulg ustawowych w połączeniach komercyjnych. Niemniej osoby posiadające określone grupy niepełnosprawności uprawnione są do zakupu BahnCard-50 lub BahnCard-25.

octavo

Dlaczego również narracja kierownictwa Ministerstwa Infrastruktury w zakresie porównań z Niemcami jest fałszywa? Zwłaszcza dlaczego błędne są ikonografiki dotyczące biletu za 49 EUR i porównujące z PKP Intercity?

Po pierwsze bilet miesięczny za 49 EUR jest na razie ideą polityczną, a nie prawnym rozwiązaniem. Władze federalne, szesnastu landów oraz ponad osiemdziesięciu związków komunikacyjnych i wielu niezrzeszonych miast i powiatów intensywnie pracują nad ostatecznym kształtem biletu. Bilet ma wejść do sprzedaży wiosną. Celem jest 1 kwietnia 2023 r., jednakże pomysłodawcy nie wykluczają 1 maja czy 1 czerwca. Trudno więc odnosić się na poważnie do czegoś, co nie istnieje.

Drugie przeinaczenie to porównanie. Bilet za 49 EUR ma, wg założeń, obowiązywać w pociągach dotowanych. Są to głównie marki S-Bahn, RegionalBahn, RegionalExpress, InterRegioExpress, Metropolexpress oraz liczne prywatne marki (np. Metronom, Abellio, ODEG). Bilet nie ma obejmować natomiast pociągów komercyjnych (InterCity, EuroCity, InterCityExpress, FlixTrain, NightJet, Thalys). Co więcej, nikt w Niemczech w przypadku idei biletu za 49 EUR nie operuje podziałem na pociągi regionalne i dalekobieżne, ale na pociągi dotowane i komercyjne. Gdyby polskie Ministerstwo Infrastruktury chciało rzetelnie porównać, należałoby polskie pociągi kategorii TLK/IC zaliczyć jako te, które podobny bilet w Polsce powinien obejmować. Tu argumentacja posłów Polski 2050 oraz Partii Razem, proponujących podobny bilet jako rozwiązanie na podwyżki cen w PKP Intercity, jest po części prawidłowa, tj. do segmentu połączeń dotowanych (TLK/IC).

nono

Cieszy fakt, że podwyżka cen biletów wywołała szeroką dyskusję społeczną. Pokazuje to, że zmienia się nastawienie społeczne i kolej ponownie staje się ważnym środkiem lokomocji dla wielu mieszkańców Polski. Wzrostu zainteresowania koleją nie wolno zmarnować. Zwłaszcza, że jest to środek lokomocji, który sprzyja uniezależnieniu energetycznemu Polski oraz osiągnięciu krajowych i unijnych celów klimatycznych. Warto więc ten moment wykorzystać na wypracowanie systemowych rozwiązań zachęcających Polaków do częstszego korzystania z pociągów.

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl, autor: dr Michał Beim.