

Pendolino – nieopłacalna ekskluzywność?

29 czerwca 2015

Jak wynika z ostatniego raportu NaKolei.pl, pociągi Pendolino, wbrew zapowiedziom, nie okazały się wcale komercyjnym sukcesem. Przewożą one o wiele mniej pasażerów, niż zakładano, a tak niewielkie ich wypełnienie nie gwarantuje opłacalności projektu.

Niedawno minęło sześć miesięcy od wprowadzenia przez spółkę PKP Intercity pociągów Pendolino do eksploatacji. 19 maja br. władze kolejowej spółki poinformowały, że po pięciu miesiącach od wyruszenia składów na tory z usług przewoźnika w ramach marki Express Intercity Premium (EIP) skorzystało milion pasażerów.

Redakcja portalu NaKolei.pl postanowiła zweryfikować uzyskane nieoficjalne dane dotyczące frekwencji w pociągach EIP z pierwszego tygodnia funkcjonowania, czyli z grudnia 2014, a także skonfrontować je z oficjalnymi medialnymi doniesieniami i oświadczeniami, które w ostatnich miesiącach mogliśmy obserwować w prasie i telewizji – a wszystkie one wskazywały na ogromny sukces frekwencyjny nowego typu pociągów.

W przedziale styczeń-maj wolontariusze portalu NaKolei.pl kursowali kilkakrotnie w każdym miesiącu (zarówno w dzień roboczy, jak i podczas weekendu) na wszystkich relacjach uruchomionych przez PKP Intercity. Uzyskane dane zestawili w tabeli. Według niej składy zapełnione są tylko w 24 do 84 proc. (ta najwyższa liczba odzwierciedla liczbę pasażerów podróżujących na trasie Warszawa-Kraków, jednak jest to relacja, która zdecydowanie wyróżnia się pozytywnie na tle innych w tabeli). Pozostałe kierunki osiągały wartość poniżej średniej dla wszystkich relacji we wspomnianym okresie badawczym, a wyniosła ona 45,09 proc. Pod tym względem

najgorzej prezentuje się relacja Warszawa-Katowice, gdzie z pociągów EIP korzystał średnio co czwarty podróżny w stosunku do podaży miejsc.

Z przedstawionego 23 czerwca przez portal raportu wynika, że z usług w ramach marki Express Intercity Premium korzysta zbyt mała liczba pasażerów, przez co całe przedsięwzięcie staje się już w tym momencie nieopłacalne. Portal przewiduje, że PKP Intercity w związku z niskimi wpływami z biletów może w ciągu roku lub dwóch stracić płynność finansową.

Wśród wniosków, jakie wysnuł portal, czytamy m.in., że projekt wprowadzenia szybkich pociągów nie został przygotowany i prowadzony profesjonalnie w zakresie infrastruktury oraz samego zakupu taboru. Zakup szybkich pociągów powinien być elementem polityki transportowej państwa, a nawet jej uwieńczeniem. Niezbędna jest zatem poprawa dostępności komunikacyjnej poprzez budowę intermodalnych centrów komunikacyjnych oraz konieczne jest przyspieszenie inwestycji infrastrukturalnych, szczególnie tych finansowanych z funduszy unijnych (skrócenie czasu przejazdu pomiędzy miastami).

Portal zwraca uwagę na ogromną dysproporcję przewiezionych pasażerów w stosunku do poczynionych planów – zakładano przewóz 5,5 mln osób w 2015 roku, a będzie przewiezionych ok. 2,2 mln, założenia przewozowe zostaną więc zrealizowane na poziomie ok. 44%. Niskie napełnienie pociągów Pendolino (na poziomie 26-28%) obecnie nie gwarantuje opłacalności projektu. Pożądany wskaźnik napełnienia gwarantujący racjonalność projektu to 70-80%. Propagandowy przekaz, jakoby Pendolino było wielkim frekwencyjnym sukcesem, który usprawiedliwia wydane (ogromne) środki, okazał się więc być jedynie medialną opowieścią, która ma podtrzymać mit drogiego, ekskluzywnego pociągu, rozwiązującego problemy komunikacyjne obywateli.

Źródło: NowyObywatel.pl