

PKP chce dołączyć do transeuropejskich połączeń kolejowych

11 stycznia 2021

„Rynek wyższych prędkości to segment przyszłościowy. Pozwoli pociągom nocnym relacje, które wcześniej nie były uruchamiane. Ktoś wieczorem wsiądzie w pociąg w Warszawie i jeszcze przed spotkaniami sporo czasu będzie miał w Brukseli” – skomentował dr Michał Beim zamiar PKP przyłączenia się do sieci transeuropejskich połączeń kolejowych.



Polska kolej przymierza się do uruchomienia połączeń na trasie Warszawa–Berlin–Bruksela. Mają być one jednym z elementów reaktywacji komfortowych pociągów Trans Europe Express 2.0 (TEE). Rozszerzenie sieci nocnych połączeń zapowiedzieli w grudniu przewoźnicy z Austrii, Niemiec, Francji i Szwajcarii. Przyłączenie się do sieci luksusowych transeuropejskich unijnych pociągów nocnych Trans Europe Express może nastąpić pod koniec 2021 r.

Koleje dużych prędkości, które XXI wieku praktycznie zniknęły z europejskich rozkładów jazdy wskutek konkurencji tanich

linii lotniczych, zaczęły odzywać za przykładem austriackich kolei – Österreichische Bundesbahnen (ÖBB).

Według eksperta w dziedzinie transportu z Instytutu Sobieskiego dr. Michała Beima, austriacka kolej w 2016 roku uruchomiła markę Nightjet, która początkowo miała być tylko i wyłącznie marką tanią i pojawić się na miejscu różnych operatorów pociągów nocnych, jak na przykład, Deutsche Bahn, które likwidowały tego rodzaju połączenia. „Twierdzili, że z takim nowoczesnym podejściem startupowym wejdą w biznes. To się okazało strzałem w dziesiątkę. Już od pierwszego roku ta sieć połączeń zaczęła przynosić niewielkie, ale jednak dochody. Zakładano, że rentowność osiągnie w dłuższym czasie, a to się stało bardzo szybko, dużo szybciej, niż myślano, co spowodowało, że Austriacy zaczęli coraz mocniej myśleć o rozwoju tej sieci”.

Dwa lata później podjęli decyzję o zakupie nowoczesnego taboru kolejowego, żeby nie tylko ciągnąć w miarę tanie kuszetki, ale zainteresować osoby podróżujące, również biznesowo, czy też, na przykład, z rodzinami, „uderzając” w klienta poziomem premium. W ten właśnie sposób ta idea się zrodziła. „Ponieważ marka Nightjet dość mocno kojarzyła się z low-costowymi usługami, zaproponowano powrót do znanej z powojennej historii Europy Zachodniej marki TEE, czyli Trans Europe Express (właścicielem marki TEE jest Deutsche Bahn – red.). I teraz Austriacy szukają partnerów w całej Europie. Ich celem jest zachęcanie innych państw do współpracy i włączania się w projekt. Jako pierwsze wchodzi w partnerstwo cztery kraje: Austria, Niemcy, Szwajcaria i Francja” – wyjaśnił w rozmowie ze „Sputnikiem” dr Michał Beim.

Podpisane porozumienie zakłada, że w grudniu 2021 roku ruszyłyby pociągi na trasie Zurych–Amsterdam i Wiedeń–Paryż. Rok później uruchomione zostałyby połączenie między Zurychem a Rzymem, w kolejnym roku – między Berlinem i Paryżem oraz Berlinem i Brukselą. Natomiast na grudzień 2024 roku zaplanowano połączenie z Zurychu do Barcelony. W sumie za

cztery lata nocnymi ekspresami będzie można dotrzeć do 13 dużych europejskich miast. W dalszej perspektywie objęta ma być również Skandynawia. Wśród relacji mających szanse na uruchomienie wymienia się, między innymi, trasę Warszawa – Berlin – Bruksela. „Ministerstwo infrastruktury i PKP Intercity są jak najbardziej zainteresowani uczestnictwem w tym projekcie, właśnie w tej relacji. Dla Polski ten projekt jest bardzo ciekawy ze względu na to, że dużo instytucji, prywatnych i publicznych, znajduje się w Brukseli, i to jest ciekawy kierunek” – stwierdził dr Michał Beim.

Odpowiadając na pytanie o zasadach współpracy, ekspert podkreślił, że wszystkie połączenia międzynarodowe odbywają się na zasadzie partnerstwa. „Wiadomo, że wagon jest czyjąś własnością, czyli jakby kolej jednego kraju podpisuje umowę z innymi krajami. Tak jak, na przykład, pociąg z Moskwy jedzie, to fizycznie jest własnością RŻD (Koleje Rosyjskie – Rossijskije żeleznyje dorogi – red.), a partnerami są poszczególne spółki z poszczególnych krajów. I na takiej zasadzie ma to działać, w ramach partnerstwa. Szczegóły każdy kraj inaczej negocjuje, ale nie mamy jeszcze takiej wiedzy szczegółowej. Nie ma jeszcze też rozmów o finansach, tym nie mniej, sukces dotychczasowych połączeń nocnych Nightjet, powoduje, że jest dość duże przekonanie, że projekt może się sam utrzymywać. Założenie jest takie, że będzie to projekt samoutrzymujący się” – zaznaczył dr Michał Beim.

Co do producenta pociągów, rozmówca wyjaśnił, że przetarg, który Austriacy zorganizowali, wygrał jeszcze w 2018 roku Siemens Mobility. Rekonstrukcja techniczna pociągów ma bazować na doświadczeniach kolei austriackich, kolei czeskich z pociągami dziennymi, jeżdżącymi pod marką Railjet, która jest również nazwą marketingową usługi ÖBB. „Ekspresy będą dysponować komfortowymi, nowoczesnymi wagonami mogącymi jechać 230 km/h. W założeniu TEE ma być kolejową marką premium. Taki „kolejowy hotel” dużej prędkości” – dodał Michał Beim.

Mówiąc o perspektywach rozwoju szybkich kolei transgranicznych

z udziałem Polski, ekspert wymienił możliwość uruchomienia międzynarodowego połączenia kolejowego na podstawie wydanej 29 grudnia ub.r. decyzji Urzędu Transportu Kolejowego. Zgodnie z nią czeski prywatny przewoźnik kolejowy RegioJet uzyskał zgodę polskich władz na dostęp do infrastruktury na pięć lat i uruchomi nocne połączenie na trasie Praga-Ostrawa-Kraków-Przemyśl na przełomie marca i kwietnia 2021 roku.

Dr Michał Beim jest zdania, że „jest to rynek bardzo interesujący. „Bardzo optymistyczny rynek wyższych prędkości. To pozwoli pociągom nocnym na nowe relacje, które wcześniej nie były uruchamiane. Ktoś wieczorem wsiądzie w pociąg w Warszawie i jeszcze przed spotkaniami sporo czasu będzie miał w Brukseli, żeby się przygotować, odświeżyć i tak dalej. To jest przyszłościowy segment. Natomiast, powiedzmy uczciwie, że przeistoczy się to w przyszłość za kilka lat, bo najbliższy rok jeszcze mimo wszystko będzie się odbywał pod znakiem pandemii, w ogólnym strachu przed podróżowaniem. Mniej ludzi podróżują nie tylko transkoleją, unikają podróży, unikają kontaktów. Musimy jednak być świadomi, że ten rynek będzie się odbudowywał”.

Uruchamianie nowych połączeń byłoby z pewnością elementem odbudowy kolei po opanowaniu koronawirusa. Jak podaje „Rzeczpospolita”, według szacunków Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) liczba pasażerów korzystających w 2020 roku z pociągów zmniejszy się do poziomu 208–240 mln. W porównaniu z 2019 rokiem byłby to gigantyczny spadek: w ub. roku do pociągu wsiadło 335 mln osób. Średni spadek liczby rezerwacji w Intercity wyniósł 63 proc. względem 2019 roku. Na przełomie marca i kwietnia średni spadek rezerwacji biletów sięgnął już 91 proc. Efektem braku podróżnych było wówczas odwołanie ok. 60 proc. pociągów i skrócenie trasy kolejnych 8 proc.

Autorstwo: Wiktor Bezeka

Zdjęcie: [ASOlka](#) (CC0)

Źródło: pl.SputnikNews.com