Pociąg do strat

15 listopada 2014

W połowie grudnia 2014 r. z torów zniknie ponad połowa połączeń kategorii InterRegio. – Obecnie uruchamiamy dziennie około 30 par pociągów InterRegio. Od nowego rozkładu jazdy będziemy mieli w swojej ofercie 13 par – powiedział „Gazecie Wyborczej” Tomasz Pasikowski, prezes spółki Przewozy Regionalne. – Pociągi InterRegio jeżdżą na zasadach komercyjnych, nie dostają żadnego dofinansowania. Utrzymują się z wpływów ze sprzedaży biletów, które niestety nie są w stanie pokryć wszystkich kosztów. W tym roku przyniosą one około 32 mln zł straty.

Spółka poinformowała, że w przypadku InterRegio „wpływy ze sprzedawanych biletów – mimo dużego zainteresowania podróżnych wieloma kursami – często nie są w stanie pokryć ponoszonych kosztów operacyjnych”. – Chodzi o wszystkie koszty ponoszone w związku z kursowaniem tych pociągów, czyli między innymi za dostęp do infrastruktury, energię, naprawy i przeglądy taboru, wynagrodzenie obsługi – tłumaczy Michał Stilger z Przewozów Regionalnych.

NISKA CENA, NISKI STANDARD

Pierwszy pociąg InterRegio uruchomiony został z początkiem marca 2009 r. – było to połączenie Warszawy i Białegostoku. W następnych miesiącach pociągi tej kategorii pojawiały się na kolejnych trasach – pod koniec 2009 r. kursowały już w sumie 23 pary pociągów InterRegio. W 2010 r. liczba par wzrosła do 48. W 2011 r. sieć połączeń InterRegio objęła wszystkie województwa.

Ideą przyświecającą uruchomieniu połączeń InterRegio było zagospodarowanie występujących w spółce Przewozy Regionalne nadwyżek taboru i przerostów zatrudnienia. – Pociągi InterRegio były uruchamiane po to, żeby uniknąć zwolnień –

mówił czasopismu „Wolna Droga” Tomasz Moraczewski, w latach 2009-2010 prezes spółki Przewozy Regionalne i największy zwolennik zaangażowania tego przewoźnika w prowadzenie tanich połączeń dalekobieżnych. Efektem wprowadzenia pociągów InterRegio miało być zapewnienie spółce nowego źródła dużych przychodów.

– Warunkiem sukcesu było zaoferowanie dostępnej siatki połączeń, konkurencyjnych czasów podróży i atrakcyjnych cen biletów, jednakże przy niskim standardzie – chodziło o wykorzystanie dostępnych zasobów, czyli głównie elektrycznych zespołów trakcyjnych, których było za dużo w stosunku do potrzeb ruchu regionalnego – mówi ekspert Centrum Zrównoważonego Transportu Stanisław Biega, w latach 2009-2010 zaangażowany w tworzenie oferty InterRegio.

NAJBARDZIEJ DOCHODOWE

Gdy w połowie 2009 r. pociągi InterRegio weszły na linie wcześniej zdominowane przez pociągi ekspresowe i InterCity, okazało się, że z Warszawy do Krakowa można pojechać koleją już nie za 97-107 zł, a za 38,50 zł. Relację Wrocław – Przemyśl skład InterRegio pokonywał o 40 min. krócej niż pociąg PKP Intercity. Dzięki konkurencyjnej ofercie, mało komfortowe składy na trasach dalekobieżnych szybko zdobyły uznanie pasażerów. W 2009 r. z pociągów InterRegio skorzystało 2,6 mln osób. W 2010 r. liczba pasażerów wzrosła do 18,2 mln, dzięki czemu sieć InterRegio wypracowała przychody w wysokości 130 mln zł, przy 80 mln zł kosztów bezpośrednio związanych z kursowaniem pociągów tej kategorii. W 2010 r. Małgorzata Kuczewska-Łaska, wówczas odpowiadająca za finanse Przewozów Regionalnych, powiedziała, że InterRegio to dla spółki połączenia najbardziej dochodowe.

WCZORAJ PLUS, DZISIAJ MINUS

Dziś pociągi InterRegio – po nieco ponad pięciu latach funkcjonowania – okazują się być ekonomicznym balastem. Na

obniżenie efektywności ekonomicznej InterRegio niestety wpłynęły dążenia do zwiększenia komfortu podróży, a więc zastępowanie zespołów trakcyjnych składami wagonowymi. Taka zmiana taborowa to zwiększenie opłat za korzystanie z torów. Przykładowo w relacji Warszawa – Kraków zastąpienie zespołu ED72 lokomotywą z pięcioma wagonami rocznie zwiększyło opłaty o ponad 200 tys. zł dla jednej pary pociągów.

Postawienie na składy wagonowe wywołało także konieczność zakupu lub wynajmu lokomotyw elektrycznych. Co więcej, dla poprawy komfortu spółka Przewozy Regionalne gruntownie zmodernizowała 16 wagonów, wyposażając je w klimatyzację, ekrany LCD czy bezprzewodowy dostęp do internetu. Dodajmy, że w okresie wakacyjnym do obsługi połączeń InterRegio wynajmowała wagony od PKP Intercity, porzucając tym samym zasadę korzystania z własnych zasobów taborowych.

Efektywność sieci InterRegio została pogrążona na skutek decyzji o realizowaniu wielu połączeń wyłącznie w szczytach przewozowych, a więc przede wszystkim w piątki i niedziele. Piątkowe popołudnie to czas, gdy szczyt w relacjach lokalnych pokrywa się ze szczytem w relacjach międzyregionalnych. Konieczność obsłużenia tych dwóch segmentów na raz wymuszała utrzymywanie kadr i taboru, które przez większą część tygodnia oczekiwały w gotowości, nie generując jednak przychodów. Skutki oparcia się na epizodycznych terminach kursowania wyraźnie widać w statystykach – od 2010 r. do 2012 r. liczba pasażerów pociągów InterRegio spadła o dwie trzecie: z 18,22 mln do 6,68 mln.

Swoje zrobił też zauważalny wzrost cen biletów. W 2009 r. przejazd pociągiem InterRegio z Warszawy do Krakowa kosztował 38,50 zł – dziś trzeba zapłacić 53,90 zł. Trasa między stolicami Mazowsza i Małopolski jest jedną z tych, z których w połowie grudnia 2014 r. pociągi InterRegio zupełnie znikną. Wygląda na to, że bezpowrotnie.

Autor: Karol Trammer

Źródło: „Z Biegiem Szyn” nr 6 (74) 2014