

Tak niszczo tańsze pociągi

6 października 2015

Jak Grupa PKP zwalczała tanie połączenia InterRegio.

Początek czerwca 2009 r., na dworzec Warszawa Centralna wjeżdża podmiejski skład elektryczny serii ED72. Tłum pasażerów szturmuje pociąg. Szybko zaczyna brakować miejsc siedzących – część osób staje w przejściach między siedzeniami, część siada na podłodze w przedsionkach. Słychać beczenie sygnału zamykania drzwi. Za chwilę ten podmiejski skład pomknie Centralną Magistralą Kolejową do Krakowa. Pokonanie całej trasy zajmie mu 3 godz. 18 min., czyli o 23 min. dłużej niż ekspresowi spółki PKP Intercity.

Wówczas za bilet na pociąg ekspresowy trzeba było zapłacić 97 zł. Podróż składem ED72 – kursującym pod marką InterRegio – kosztowała tymczasem 38,50 zł.

WOJENKA PODJAZDOWA

Uruchamiane przez należącą do samorządów wojewódzkich spółkę Przewozy Regionalne pociągi InterRegio na kolejnych trasach zdobywały dużą popularność zazwyczaj w ciągu zaledwie kilku dni po uruchomieniu. Przedstawiciele Grupy PKP nie byli w stanie tego znieść.

Połączeniom InterRegio natychmiast została wypowiedziana wojna. Początkowo była to wojna na słowa. W 2009 r. ówczesny rzecznik prasowy PKP Intercity Paweł Ney nie krył emocji: „To po prostu zwykłe pociągi podmiejskie, puszczane wbrew założeniom konstrukcyjnym na dalekie trasy. Teraz tylko czekać aż relacje międzynarodowe zaczną obsługiwać tramwaje, autobusy miejskie zaczną jeździć za granicę, a przewoźnicy towarowi zaproponują tani transport węglarkami na wakacje”.

W połowie 2009 r. ówczesny prezes PKP S.A. Andrzej Wach rozwój sieci połączeń InterRegio nazwał kanibalizmem na rynku

kolejowym. Wkrótce potem spółka PKP Intercity opublikowała informację prasową, w której wejście spółki Przewozy Regionalne w segment połączeń dalekobieżnych określono „snem gęsi o byciu łabędziem”.

Cała sytuacja wywołała jednak w Grupie PKP także odruchy walki konkurencyjnej. W odpowiedzi na niskie ceny biletów InterRegio spółka PKP Intercity zaoferowała ograniczone pule tanich biletów – w przypadku pociągów kursujących w godzinach zbliżonych do kursów InterRegio ceny biletów zaczynały się już od 19 zł. Zmuszony do walki rynkowej państwowy przewoźnik nie czuł się jednak zbyt pewnie – Paweł Ney stwierdził, że to „wojenka podjazdowa, która w dłuższej perspektywie na pewno zaszkodzi kolei”.

TYCH POCIĄGÓW NIE LUBI MINISTER

W ramach wojenki w okienkach informacyjnych obsługiwanych przez PKP Intercity – choć teoretycznie powinny być w nich udzielane informacje o połączeniach wszystkich przewoźników – nie informowano o pociągach InterRegio. Sprawę ujawniły w połowie 2009 r. „Wydarzenia” telewizji Polsat.

Walkę Grupy PKP z pociągami InterRegio otwarcie wsparł Juliusz Engelhardt, w latach 2008-2010 pełniący funkcję wiceministra infrastruktury odpowiedzialnego za kolej. W sierpniu 2009 r. skierował on pismo do wszystkich marszałków województw: „Z niepokojem obserwuję uruchamianie przez spółkę Przewozy Regionalne dużej liczby połączeń typu InterRegio” – pisał Engelhardt. – „Uruchomienie przez spółkę Przewozy Regionalne połączeń typu InterRegio spowodowało pogorszenie warunków ekonomicznych przewozów dokonywanych przez spółkę PKP Intercity”.

W październiku 2009 r. spółka PKP Intercity, kierując skargę do Urzędu Transportu Kolejowego, oficjalnie nazwała pociągi InterRegio nieuczciwą konkurencją.

ZAMACH NA INTERREGIO

Do najostrzejszej batalii Grupy PKP przeciw InterRegio doszło na początku maja 2010 r. Wówczas spółka PKP Polskie Linie Kolejowe – mając na względzie zaległości Przewozów Regionalnych we wnoszeniu opłat za korzystanie z torów – zażądała od przewoźnika wycofania 13% realizowanych połączeń. Przewozy Regionalne przedstawiły listę pociągów Regio do wstrzymania. Spółka PKP PLK jej jednak nie zaakceptowała i przygotowała własne zestawienie składające się w całości z pociągów InterRegio.

„Nie będziemy mieli z czego uregulować długu wobec PKP PLK, jeżeli będą wstrzymane pociągi InterRegio, bo to właśnie one są najbardziej dochodowe” – alarmowała Małgorzata Kuczevska-Łaska z zarządu Przewozów Regionalnych.

4 maja 2010 r. przygotowane do jazdy pociągi InterRegio nie zostały wpuszczone na trasy. Kursowanie połączeń InterRegio zostało przywrócone dopiero z początkiem czerwca 2010 r., po ustaleniu harmonogramu spłaty zadłużenia. Dodajmy, że – mimo tej miesięcznej luki w kursowaniu – 2010 r. był najlepszym w historii InterRegio. Ze składów tej kategorii skorzystało wówczas 18,2 mln pasażerów, co oznaczało zdobycie przez spółkę Przewozy Regionalne 33% rynku kolejowych połączeń dalekobieżnych. Ten wynik oznaczał, że zawieszenie broni między Grupą PKP a Przewozami Regionalnymi nie potrwa zbyt długo.

I rzeczywiście, już pod koniec 2010 r. Urząd Transportu Kolejowego i PKP PLK zarządziły proces uzgodnień oferty przez konkurujące spółki PKP Intercity i Przewozy Regionalne. Te „wzajemne uzgodnienia” w praktyce skończyły się wykreśleniem licznych pociągów InterRegio z rozkładu jazdy – tuż przed jego wejściem w życie.

Kolejny precyzyjny atak nastąpił w połowie grudnia 2013 r., gdy w życie wszedł wprowadzony przez PKP PLK zapis zakazujący wjazdu na Centralną Magistralę Kolejową składów jeżdżących z prędkością mniejszą niż 120 km/h. Był to cios wymierzony w

połączenia InterRegio w relacji Warszawa – Kraków obsługiwane zespołami ED72 osiągającymi prędkość 110 km/h. Tak na spółce Przewozy Regionalne wymuszono skierowanie na tę trasę wagonów prowadzonych wynajętymi lokomotywami. Wpłynęło to na utratę rentowności w jednej z kluczowych relacji. I w efekcie po roku – w grudniu 2014 r. – spółka Przewozy Regionalne całkowicie wycofała się z obsługi połączenia z Warszawy do Krakowa.

OPTIMALIZACJA, CZYLI LIKWIDACJA

Decyzje o likwidacji połączeń InterRegio podejmowane były w dużym pośpiechu.

„Przyglądamy się ich ekonomice” – tak na początku kwietnia 2015 r. powiedział o połączeniach InterRegio Tomasz Pasikowski, prezes spółki Przewozy Regionalne. Jego słowa – wypowiedziane sześć lat po wyruszeniu pierwszego pociągu InterRegio – świadczyły o tym, że w spółce oraz w jej otoczeniu zwyciężają zwolennicy ostatecznego wycofania się samorządowego przewoźnika z uruchamiania komercyjnych połączeń dalekobieżnych.

Dwa miesiące później, w połowie czerwca 2015 r., zlikwidowano pociągi InterRegio „Bolko” relacji Lublin – Radom – Kielce – Katowice – Opole – Wrocław oraz „Piast” relacji Warszawa – Katowice – Opole – Wrocław.

POŚPIESZNA LIKWIDACJA

Gdy z torów znikaly pociągi InterRegio „Bolko” i „Piast”, w spółce PKP Polskie Linie Kolejowe prowadzone były właśnie prace nad konstrukcją rozkładu jazdy 2015/2016, wchodzącego w życie 13 grudnia 2015 r. Jak nieoficjalnie dowiedział się dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn”, trasy dla pociągów InterRegio jeszcze w połowie czerwca 2015 r. figurowały wśród zamówień spółki Przewozy Regionalne na rozkład 2015/2016. Zamówione były między innymi też trasy dla pociągów InterRegio „Bolko” i „Piast”. To pokazuje pośpiech, w jakim decydowano o przyszłości połączeń InterRegio.

Nieco ponad miesiąc później było już jasne, w jakim kierunku poszły decyzje. Pod koniec lipca 2015 r. spółka Przewozy Regionalne poinformowała bowiem, że na przełomie sierpnia i września zlikwiduje wszystkie komercyjne pociągi dalekobieżne. Wycofanie się z tego segmentu zostało przedstawione jako jeden z elementów prowadzonej restrukturyzacji przewoźnika, co w informacji prasowej opisano rażąco nowomową: „Restrukturyzacja oznacza szeroko pojętą optymalizację”.

TLK ZAMIAST INTERREGIO

Decyzja o „optymalizacji”, czyli mówiąc po polsku: likwidacji połączeń InterRegio, stanowiła zapowiedź pogorszenia oferty kolei. Zwłaszcza w przypadku tych ciągów, na których składy InterRegio do końca sierpnia 2015 r. istotnie uzupełniały ofertę PKP Intercity. Przykładowo połowa połączeń w relacji Poznań – Toruń – Olsztyn realizowana była pod banderą InterRegio. Na siedem całorocznych pociągów kursujących między Warszawą a Szczecinem, dwa to były składy InterRegio. Na trasie Warszawa – Poznań pociągi kategorii InterRegio każdego dnia wzbogacały kolejowy rozkład jazdy o trzy dodatkowe połączenia. Jedyne bezpośrednie połączenie Bielska-Białej oraz Rybnickiego Okręgu Węglowego z Wrocławiem zapewniane było przez pociąg InterRegio.

Likwidacje tych połączeń nie przeszłyby niezauważone – tym bardziej w momencie powakacyjnego nasilenia się regularnych podróży, a także w gorącym okresie przedwyborczym.

W tej sytuacji w obliczu konieczności szybkiego zastąpienia znikających połączeń stanęła spółka PKP Intercity. O tym, że część likwidowanych połączeń InterRegio zostanie zastąpiona pociągami TLK, spółka PKP Intercity poinformowała dopiero 26 sierpnia 2015 r., a więc zaledwie kilka dni przed wycofaniem połączeń InterRegio.

POCIĄGI-WIDMO

Ostatecznie składami TLK zastąpione zostały jedynie trzy

zlikwidowane połączenia InterRegio: „Mewa” z Warszawy do Szczecina, „Drwęca” z Poznania do Olsztyna oraz „Szyndzielnia” z Bielska-Białej do Wrocławia. Zastępujące InterRegio pociągi TLK – ponieważ wprowadzane były na wariackich papierach – początkowo funkcjonowały jako pociągi-widmo: choć rozpoczęły kursowanie, to nie występowały ani w internetowej wyszukiwarce połączeń, ani w tabelach z rozkładami jazdy dostępnych na stronie internetowej PKP Intercity.

Skutki trasowania pociągów na ostatnią chwilę najbardziej widoczne są w przypadku pociągu TLK „Mamry” z Olsztyna do Poznania, zastępującego pociąg InterRegio „Drwęca”. Na okres od 1 września do 17 października pociąg ten otrzymał aż osiem różnych wariantów godzin kursowania. Co więcej, w wariantcie obowiązującym przez większość tego półtoramiesięcznego okresu pociąg na postoje na trzech kolejnych stacjach mitręży ponad 40 minut – 8 min. w Inowrocławiu, 25 min. w Mogilnie oraz 10 min. w Gnieźnie.

SKAZANI NA EKSPRES

Jako że większość likwidowanych składów InterRegio nie została zastąpiona pociągami TLK, to na części tras podróżni odczuli nagłe zmniejszenie liczby połączeń – przykładowo liczba połączeń między Olsztynem a Poznaniem spadła z czterech do trzech, z kolei między Warszawą a Poznaniem kursują o dwa pociągi mniej.

Nawet gdy w miejsce wycofanych składów dalekobieżnych spółki Przewozy Regionalne uruchomiono pociągi TLK, to nie otrzymały one postojów we wszystkich miejscowościach dotychczas obsługiwanych przez InterRegio. W efekcie mieszkańcy małych i średnich miast, takich jak Gogolin, Janikowo, Pobiedziska, Swarzędz czy Trzemeszno, utracili dostęp do połączeń dalekobieżnych.

Wraz z likwidacją InterRegio znowu dał o sobie znać proceder skazywania pasażerów na najdroższe połączenia: z Poznania w

kierunku Warszawy przez całe popołudnie nie wyrusza żaden pociąg kategorii niższej niż ExpressInterCity – powstała luka między tańszymi pociągami ciągnąca się od godz. 14:43 do godz. 19:35. Do końca sierpnia o godz. 17:22 odjeżdżał pociąg InterRegio.

Autorstwo: Karol Trammer

Źródło: [„Z Biegiem Szyn” nr 5 \(79\) 2015](#)

Kompilacja 2 artykułów: NowyObywatel.pl