Warszawa, 25 września 2015 r.

**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz PKP Intercity wobec publikacji Dziennika Gazety Prawnej.**

Publikacja Dziennika Gazety *Prawnej Mocni w finansach, słabsi na torach* z 23 września 2015 r. w kilku miejscach mija się z prawdą oraz w ograniczony sposób informuje o realizacji strategii Grupy PKP oraz poszczególnych Spółek. W związku z tym wyjaśnienia i sprostowania wymagają poniżej przedstawione kwestie. Liczmy że Dziennik Gazeta Prawna opublikuje te informacje, bowiem tylko w ten sposób czytelnik będzie mógł w pełni obiektywnie poznać sytuację
w spółkach.

**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. skróciły czasy przejazdu na trasach dalekobieżnych i  regionalnych.**

Autor sugeruje, że skrócenie czasów przejazdu na sieci kolejowej nastąpiło przede wszystkim na trasach szykowanych dla Pendolino. Nie jest to prawdą. Pociągi przyśpieszyły także na trasach regionalnych, po których składy EIP nie kursują. To m.in. połączenia Wrocław – Jelenia Góra
o ok 1,5 h krócej i kolejne skrócenia przejazdów: Poznań – Gniezno (20 min.), Poznań Wschód – Wągrowiec (30 min.), Wolsztyn – Luboń (17 min.), Kluczbork – Ostrzeszów (20 min.) czy Olsztyn – Szczytno – Szymany (12 min.).

**Bezpieczniej na polskich torach**

W artykule pada teza, jakoby jednym ze strategicznych celów PKP był wzrost "poczucia bezpieczeństwa". Tymczasem celem była i jest realna poprawa bezpieczeństwa i taką poprawę osiągnięto na polskiej kolei działając w obszarze pracowniczym, organizacyjnym, technicznym
i inwestycyjnym. Potwierdzają to fakty, których nie ignoruje także autor: od 2011 do 2014 roku liczba wypadków na kolei w Polsce spadła o jedną czwartą, a ofiar śmiertelnych zmniejszyła się o 44 proc. Rok 2014 był najbezpieczniejszy w historii. W pierwszym półroczu 2015r. ten trend został utrzymany. Wciąż ponad 70 procent wszystkich zdarzeń powodują nieostrożni piesi przechodzący przez tory w miejscach niedozwolonych i kierowcy ignorujący bezpieczeństwo na przejazdach. Przypominamy, że przyczyny tragicznego wypadku, o którym pisze autor, ustala niezależna komisja oraz prokuratura, Polskie Linie Kolejowe ściśle współpracują z oboma organami, aby jak najszybciej wyjaśnić wszelkie okoliczności tego zdarzenia.

**Są efekty restrukturyzacji w PLK**

Polskie Linie Kolejowe przeprowadziły optymalizację oraz restrukturyzację i spółka notuje
500 mln zł oszczędności. Zatrudnienie odpowiada realnym potrzebom spółki i założonym celom. Dlatego nastąpił spadek zatrudnienia w administracji, natomiast, co jest efektem szczegółowego audytu, przyjęto dodatkowych pracowników na stanowiska związane bezpośrednio
z bezpieczeństwem ruchu.

**WOIK wykorzystuje doświadczenie z inwestycji PLK**

PLK prowadzi stały dialog z wykonawcami. WOIK wykorzystuje doświadczenia poprzedniej perspektywy, w której realizacja zadań w ostatnich latach dzięki wprowadzonym zmianom znacznie przyspieszyła, ale uwzględnia przede wszystkim jeszcze większe potrzeby w  zakresie dobrego przygotowania PLK do nowej. W latach 2007 – 2011, czyli przez 5 lat, PLK wydała na inwestycje infrastrukturalne 15 mld zł. 4 ostatnie lata (2012-2015) to skok do 25 mld zł.
Do roku 2023 dzięki przyjęciu Krajowego Programu Kolejowego przeznaczymy na infrastrukturę kolejową 67 mld zł. Już trzy lata temu zarządca infrastruktury wprowadził fundamentalne zmiany w sposobie realizacji inwestycji ich planowaniu, przygotowaniu i  nadzorowaniu. Objęły one m.in. urealnienie harmonogramów, wprowadzenie profesjonalnego monitoringu projektów oraz kompleksowe zarządzanie ryzykiem. PLK wprowadziła wiele nowych, przyjaznych wykonawcom rozwiązań.

**PLK poprawia konkurencyjność transportu kolejowego**

Na konkurencyjność transportu kolejowego wpływają nie tylko stawki. Dzięki inwestycjom
PLK w ramach strategii do roku 2030 nastąpi blisko dwukrotne zwiększenie średniej prędkości handlowej pociągów towarowych i powstanie spójna sieć połączeń. Likwidacja uciążliwych ograniczeń prędkości oraz wyremontowane wyjazdy ze Śląska, usprawnione dojazdy do portów morskich, zwiększona nośność linii szerokotorowej przy wschodniej granicy, przyniosą wzrost prędkości na wielu szlakach towarowych, co realnie podniesie konkurencyjność kolei.

**Poprawia się informacja dla podróżnych**

Projekt budowy Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (SDIP) będzie wykonany - jest bardzo ważny oraz istotnie poprawi obsługę podróżnych. Przygotowywane jest rozwiązanie, które pozwoli dobrze przygotować i planowo realizować projekt. Oprogramowanie, które będzie sterować urządzeniami, powstaje w PLK. Przetarg na urządzenia końcowe, czyli wyświetlacze, megafony i infokioski zarządca infrastruktury planuje ogłosić jesienią, montaż pierwszych urządzeń powinien ruszyć w przyszłym roku.

**Coraz więcej pasażerów PKP Intercity**

Promocje biletowe, sprzedaż przez internet, a także nowy tabor i krótsze czasy przejazdów sprawiają, że PKP Intercity przybywa pasażerów. 14 grudnia 2014r. przewoźnik udowodnił, że kolej wróciła do gry, a niekorzystny trend odwrócił się wraz z początkiem 2015 r. Pierwszych osiem miesięcy tego roku to blisko 20 mln przewiezionych pasażerów i 20% wzrost w komunikacji krajowej rok do roku.

W sierpniu br. PKP Intercity po raz kolejny osiągnęło wzrost liczby pasażerów w komunikacji krajowej sięgający niemal 30%. Porównując dane z ostatnich lat, to najlepszy wynik za  sierpień od 2010 roku. PKP Intercity szacuje, że do końca 2015 r. przewiezie około 30 mln klientów.

W 2014r. PKP Intercity zanotowało największe spadki w kategorii biletów okresowych, przy równoczesnym rozwoju oferty przewoźników regionalnych. Obecny model biznesowy spółki opiera się natomiast przede wszystkim na przewozie pasażerów, kupujących bilety jednorazowe. Odnotowane spadki odnoszą się również do sprzedaży biletów dedykowanych pracownikom Grupy PKP. W 2009 r. liczba przejazdów na tych biletach wynosiła 16 mln, w  2014 roku było to już 3 mln.

**Coraz lepsza oferta dla pasażerów segmentu ekonomicznego**

Umowa zakładająca wzrost dofinansowania z 462 mln zł w 2014 r. do 494 mln zł w 2015 r. realnie oddaje poziom kosztów, który PKP Intercity musi ponieść realizując zamówienie MIR obejmujące uruchomienie pociągów niekomercyjnych. Wzrost wysokości rekompensaty w kolejnych latach wynika z racjonalizacji wysokości kosztów realizacji zadań w ramach umowy PSC. Z założenia resort dotuje pociągi, które nie są w stanie funkcjonować na zasadach komercyjnych. Obecny Rozkład Jazdy i kolejne, w związku z zakończeniem istotnej części prac na sieci kolejowej przez zarządcę infrastruktury, stwarzają nam możliwość nawiązania równej rywalizacji z alternatywnymi środkami transportu a tym samym modyfikację zapotrzebowania na rekompensatę w kolejnych latach.

Nie jest prawdą, że liczba pasażerów rośnie tylko w segmencie przewozów komercyjnych (Express InterCity Premium i Express InterCity). Wzrost liczby pasażerów jest widoczny wśród wszystkich grup klientów, także wśród pasażerów segmentu ekonomicznego. Przewoźnik zanotował 11% wzrost liczby pasażerów w pociągach kategorii TLK.

**Coraz lepsze wyniki sprzedaży biletów**

Porównując 8 pierwszych miesięcy roku z ostatnich 4 latach widać, że obecne przychody przewoźnika ze sprzedaży biletów rosną. Porównując wynik tego roku do wyniku 2014 roku, przychód ze sprzedaży wzrósł o ponad 150 mln zł.

Dane te udowadniają, że mimo spadku liczby przejazdów, spółka odnotowała wzrost przychodów ze sprzedaży biletów. Warto zaznaczyć, że liczby te nie uwzględniają państwowego dofinansowania. Pieniądze, które PKP Intercity otrzymuje w ramach dotacji wymagają wykonania określonej pracy przewozowej, która wiąże się z konkretnymi kosztami.

**Więcej przez Internet**

PKP Intercity sukcesywnie rozwija sprzedaż w kanałach zdalnych. Przewoźnik wprowadził autorską aplikację IC Mobile Navigator, przez którą można kupować bilety. Dodatkowo
w internetowym systemie sprzedaży sukcesywnie pojawiają się kolejne oferty przewoźnika, np. w tym tygodniu do sprzedaży trafiła oferta weekendowa – Bilet Weekendowy i Bilet Weekendowy MAX. Kolejne etapy prac zakładają wprowadzenie takich udogodnienia jak: zakup biletu na rower czy biletu z przesiadką. Przewoźnik zakłada, że docelowo cała oferta będzie dostępna online.
O coraz lepszym przyjęciu oferowanych przez PKP Intercity rozwiązań w obszarze sprzedaży internetowej mogą świadczyć wyniki. Tylko w kanale internetowym, porównując wyniki rok do roku, odnotowano wzrost o blisko 100%.

Prace nad uruchomieniem dynamicznym systemem sprzedaży trwają. Część elementów została już udostępniona np. pule biletów SuperPromo czy funkcjonalność Wcześniej-Taniej. Należy jednak pamiętać, że wdrożenie systemu musi być prowadzone odpowiedzialnie, tak aby produkt końcowy był stabilny, w pełni zautomatyzowany i odpowiadał oczekiwaniom. W  tej chwili
PKP Intercity uruchamia kolejne moduły systemu, które nie zawsze widzi pasażer, ale które pomagają zarządzać dostępnością miejsc kontyngentowanych w  konkretnych pociągach. Przewoźnik dynamizuje system sprzedaży, ale to też trzeba robić stopniowo
 i odpowiedzialnie. Dlatego wprowadzenie w pełni dynamicznego systemu sprzedaży musi odbywać się stopniowo, tak aby klienci sukcesywnie mogli się nauczyć logiki takiego systemu.

**Mirosław Siemieniec**

Rzecznik Prasowy

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

miroslaw.siemieniec@plk-sa.pl

T: + 48 694 480 239

**Beata Czemerajda**

Naczelnik Wydziału

PKP Intercity S.A.

beata.czemerajda@intercity.pl

T: + 48 697 048 166