

# Wyższe ceny i wielkie nadzieje

14 stycznia 2022

Przewoźnik PKP Intercity tłumaczy, że musi „aktualizować” ceny biletów i „dostosować je do aktualnej sytuacji na rynku”.



Drożeją bilety na pociągi PKP Intercity. A właściwie, nie drożeją, lecz ich ceny są „aktualizowane”. Głupawe, piarowskie reguły zakazują bowiem używania słów „drożej” lub „podwyżka” w komunikatach firmowych, żeby nie denerwować klientów. Dlatego też i państwowy przewoźnik PKP Intercity broń Boże nie informuje o podwyżce cen biletów, lecz oświadcza, że od 13 stycznia nastąpi: „aktualizacja cen biletów PKP Intercity”. W komunikacie na ten temat czytamy zaś oczywiście nie o podwyżkach, lecz o „dostosowaniu cen biletów do aktualnej sytuacji na rynku”.

Szefostwo przewoźnika tłumaczy, że „aktualizacja” i „dostosowanie” cen następuje w wyniku rosnących kosztów działalności: wyższych cen energii trakcyjnej czy modernizacji taboru i zapleczy technicznych. Wprawdzie wcześniej, w licznych komunikatach informujących o modernizowaniu swego starego taboru i wysokościach kwot przeznaczanych na ten cel,

szefowie PKP Intercity dyskretnie nie informowali, że przeprowadzają te modernizacje na koszt pasażerów – ale jak wiadomo, nie ma darmowych obiadów, zwłaszcza w państwie PiS.

Trzeba jednak zapisać na plus szefom PKP Intercity, że podają zarówno nowe, wyższe ceny biletów, jak i dotychczasowe – w odróżnieniu od wielu innych firm, które w komunikatach o podwyżkach podają wyłącznie te nowe, wyższe, by klienci nie irytowali się porównując je ze starymi.

I tak, średnie ceny podstawowe różnych typów pociągów (od najtańszych, czyli TLK, do najdroższych, ekspresów Pendolino) rosną odpowiednio z poziomu 60-150 zł, do poziomu 69-190 zł. Od tych cen możliwe są różne upusty promocyjne wynoszące od 15 do teoretycznie nawet 45 proc.

Tłumacząc podwyżki, PKP Intercity wyjaśniają, że wzrosły koszty działalności spółki – pod rządami PiS, tylko do 2020 roku zwiększyły się o około 30 proc. w przeliczeniu na pasażera. Od 2014 r. o ponad 140 proc. wzrosły koszty związane z remontami taboru kolejowego oraz stacji postojowych, a ceny energii trakcyjnej o około 65 proc. Konieczne było zatem „urealnienie” cennika oraz dostosowanie go do sytuacji rynkowej.

Sytuacja firmy stopniowo się jednak poprawia, bo Polacy oswoili się już z pandemią i wracają do podróżowania koleją. Od stycznia do grudnia 2021 roku z usług PKP Intercity skorzystało około 35,5 mln pasażerów, czyli o blisko 9 mln więcej niż w 2020 r. Najlepszym okresem były oczywiście wakacje, podczas których przewieziono blisko 12,4 mln pasażerów, co było wzrostem o 49 proc. w porównaniu z 2020 r.

Żeby osłodzić podwyżki, szefowie PKP Intercity przedstawiają też serię obietnic. A żeby z tych obietnic nie zaczęto ich zbyt wcześnie rozliczać, dotyczą one stanu na rok dopiero 2030 (gdy już nikt nie będzie pamiętał, co obiecano na początku 2022 r.).

Tak więc, w mitycznym 2030 roku PKP Intercity mają uruchomić dwa razy więcej pociągów niż obecnie. Normą staną się podróże z prędkością 160-250 km/h, co oznacza, że pociągi PKP Intercity znacząco przyspieszą, ponieważ obecnie większość z nich kursuje z prędkością 120-160 km/h. Będzie „nowy design przestrzeni wewnątrz pociągów” zapewniający wyższy komfort i funkcjonalność. Nowe pociągi będą dostosowane do potrzeb różnych grup podróżnych, w tym osób podróżujących z dziećmi czy osób z niepełnosprawnościami (bo obecnie nie są). „Przewoźnik rozpoczął prace nad zmianą podejścia do projektowania pociągów, które w najbliższych latach pojawią się na torach. Ma ono sprawić, by pociągi jutra były jeszcze bardziej komfortowe, przyjazne i w pełni funkcjonalne dla podróżnych” – informują PKP Intercity.

Szkoda tylko, że wśród tych obietnic firma nie wymienia poprawy punktualności. Bardzo by się to przydało, bo PKP Intercity nie od dziś są najbardziej niepunktualnym kolejowym przewoźnikiem pasażerskim w Polsce. Czy tak samo będzie i w 2030 roku?

Autorstwo: Andrzej Leszyk

Zdjęcie: [ASOlka](#) (CC0)

Źródło: [Trybuna.info](#)