

kolejowego. To samo dotyczy np. programu bocznikowego, który z wielkim hukiem ogłoszono już zdążył umrzeć. Po stronie rządowej nie ma konkretnych, jednoznacznych ruchów promujących transport kolejowy. Niepewność otoczenia rynkowego, w których przewoźnicy działają na granicy rentowności, wyklucza naturalną chęć do inwestowania – akcentował przedstawiciel IGTL. Jeżeli już jacyś przewoźnicy decydują się na zwiększenie wydatków na tabor, to kładą przede wszystkim nacisk na obniżenie kosztów cyklu życia pojazdu (LCC), redukcję zużycia energii elektrycznej, zmniejszenie masy pojazdów oraz obniżenie poziomu emitowanego hałasu. Otwarte przy tym pozostaje pytanie: „Kupować czy modernizować?”. – I to, i to jest bardzo ważne – mówił Mirosław Szczelina, wiceprezes Rail Polska. – Bez modernizacji, czyli strategii małych kroków, trudno poczynić większe. Do tego muszą być przygoto-

wani nie tylko producenci, ale i instytuty badawcze. Zmodernizowane lokomotywy nie są wcale gorsze. Ich resurs może wynosić więcej niż kilkanaście lat, energochłonność też nie jest taka zła. W silnikach starych, ale dobrze utrzymanych, zużycie paliwa wcale nie jest większe niż w nowych silnikach. Uważam, że modernizacja jest naturalną drogą unowocześniania taboru, zwłaszcza przy planowanych zamknięciach, gdy średnia prędkość składu towarowego ma wynieść 15 km/h. Nie opłaca się zatem kupować, ale modernizować. Kłopotem może być zbyt mała liczba zakładów naprawczych – uzasadniał. Tego problemu nie ma PKP Cargo, które korzysta ze swojego rozwiniętego zaplecza technicznego. – Zdecydowaną większość wagonów i lokomotyw utrzymujemy w swoich punktach utrzymania taboru. Rynek zewnętrzny jest skurczony, jest naprawdę niewielki wybór zakładów naprawczych. Ponad 90

Rocznie odnawiamy kilkaset węglarek

TOMASZ TOMKOWIAK,

zastępca dyrektora Biura Taboru i Wsparcia Technicznego PKP Cargo



Tabor PKP Cargo liczy średnio 30 lat. Na tle Europy nie wypadamy najgorzej. Przykładowo, Francuzi mają jeszcze starsze wagony niż my. A faktem jest, że mają do dyspozycji większe środki. Nas ograniczają wysokie stawki dostępu, wysokie koszty operacyjne przy niskich marżach handlowych. Niemniej prowadzimy inwestycje, które idą w dwóch kierunkach – odtworzeniowym i rozwojowym. Odtworzenie taboru następuje w segmencie węglarek, tych, które jeszcze da się uratować przed kasacją. W ten sposób odnawiamy kilkaset wagonów rocznie. Jednocześnie zastępujemy stare silniki w lokomotywach spalinowych nowymi. To jest właśnie tzw. remotoryzacja. Zgadzam się z głosami, że ona przynosi efekty. Na przykładzie kilku typów lokomotyw spalinowych, które przeszły ten proces, mogę powiedzieć, że emisja spalin znacząco się obniżyła. Zużycie paliwa pozostało na tym samym poziomie, dlatego o superszczędnościach nie możemy mówić. Zmniejszyły się za to nakłady na utrzymanie. Po drugie, inwestujemy w platformy intermodalne, które dedykowane są głównie połączeniom międzynarodowym. Kupiliśmy też 15 nowoczesnych lokomotyw od Siemens. Pierwotnie Vectrony mieliśmy leasingować, ale po wykonaniu szczegółowych analiz rachunkowych i uwzględnieniu strategii taborowej zarząd stwierdził, że musimy mieć własny tabor. Za każdym razem, gdy stawiamy przed sobą dylemat „modernizować czy kupować”, bierzemy pod uwagę opłacalność, czyli przesłanki ekonomiczne przedsięwzięcia, uwzględniając stan techniczny, stopę zwrotu czy wymogi prawne, szczególnie w kontekście TSI Hałas oraz dostosowania wagonów-platform.

