

procent naszego parku taborowego utrzymujemy sami. Mamy do tego odpowiednią kadre, która latami nabierała doświadczenia – przekonywał Tomasz Tomkowiak, zastępca dyrektora Biura Taboru i Wsparcia Technicznego PKP Cargo. Problemem, na który zwracał uwagę Maciej Gładka, jest brak standaryzacji taboru, jak było to przed laty w przypadku pojazdów EN57. Zakupy różnych serii nowego taboru mogą powodować w przyszłości problemy z ich serwisowaniem. – Powinniśmy zastanowić się nad jednym modelem utrzymania, jednym modelem odświeżania taboru – mówił ekspert IGTL. Na zalety nowego taboru wskazywał natomiast Piotr Dybowski z Siemens. Podkreślał zwłaszcza, że ograniczeniu kosztów naprawy sprzyja sprzedaż taboru połączona z wieloletnim utrzymaniem. – Musimy pogodzić się z postępującą digitalizacją. Nowe pojazdy są wyposażone w taką ilość danych nie tylko diagnostycznych, ale i eksploatacyjnych, że nie tylko pozwalają kreować politykę transportową firmy, ale także kształcić chociażby maszynistów w zakresie prawidłowej jazdy. Jeśli

chodzi o energooszczędność, największy zysk generuje ekonomiczna technika jazdy oraz rekuperacja. To wymaga skomplikowanej techniki, którą gwarantują nowe pojazdy. Samą modernizacją nie utrzymamy kontaktu z rozwojem techniki – akcentował Piotr Dybowski.

Na horyzoncie widać poprawę

Uczestnicy spotkania zgodzili się, że największą zachętą do wymiany taboru, tj. zakupu nowego, jego modernizacji, leasingu czy dzierżawy, są dobre warunki do rozwoju przedsiębiorstw na rynku kolejowym. – Gdyby nie istniały ograniczenia o charakterze ekonomicznym, nikt by się nie zastanawiał, tylko wszyscy kupowaliby nowy tabor – wyjaśniał Michał Litwin, sekretarz biura zarządu Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych. W przypadku przewozów pasażerskich perspektywy rozwoju są dobre. Gwarantem są środki europejskie na modernizację pojazdów i stałe dotacje publiczne na świadczenie usług transportowych. Dużo więcej przeszkód stoi na drodze inwestycji w tabor towarowy. Niemniej i w tej mierze powoli idzie ku

lepsze. Większą rentowność spółkom towarowym przyniesie dobra infrastruktura. Szansa jest ukończenie sieci TEN-T, która ma być w większości gotowa do końca perspektywy 2014-2020, uzupełnienie braków w sieci kolejowej, lepsze zarządzanie

ruchem (obecnie pociągi pasażerskie blokują ruch towarowy, bo mają wyższy priorytet), a także rozwój terminali intermodalnych i bocznic. Wyzwaniem pozostają niższe opłaty za dostęp i instrumenty wsparcia stymulujące inwestycje.

Modernizacja daje efekty

MIROSŁAW SZCZELINA,
wiceprezes Rail Polska



Reprezentuję firmę, która po to, aby wozić ładunki, musiała sama zadbać o potrzebny tabor. W tym celu już w 2003 roku rozpoczęliśmy modernizację zakupionych w Estonii 36 lokomotyw EM62 przeznaczonych w całości do zaspokojenia własnego rosnącego zapotrzebowania na pojazdy trakcyjne. Na początku w programie remontu i modernizacji lokomotyw uczestniczyło 10 osób w ZTK Rail Polska we Włosienicy. Na finiszu było ich już 40. W ten sposób pozyskaliśmy dużą wiedzę – przeprowadziliśmy na Ukrainie. Sam proces przebudowy lokomotywy, która zyskała nową nazwę M62M, objął wymianę podstawowych podzespołów pojazdu na bardziej nowoczesne, pochodzące z amerykańskiej lokomotywy typu F40. Efektem prac było zwiększenie mocy pojazdu z 2000 do 3000 KM, podwyższenie niezawodności, poprawa parametrów technicznych i bezpieczeństwa oraz warunków pracy maszynistów. Na tym nie poprzestaliśmy. Taką samą ścieżką poszliśmy w kwestii lokomotyw elektrycznych. Nie mogąc pozwolić sobie na kupno nowych elektrowozów, podjęliśmy się modernizacji lokomotywy z trakcją spalinowej na elektryczną. Efekty naszych prac nad lokomotywą 207E pokażemy na najbliższych targach kolejowych Trako w Gdańsku. Problemem jest też forma leasingu zwrotnego, który na zachodzie wynosi 15-20 lat. W Polsce ten okres wynosi 5 lat – w takim czasie to się po prostu nie ma szans zwrócić.

