

Raport Kolejowy

[zapisz się na newsletter](#)

Polska potrzebuje nowoczesnej kolei. Wywiad z Czesławem Sulimą

2018-06-12

Raport Kolejowy zapytał Czesława Sulimę, członka zarządu Kolei Mazowieckich, o plany taborowe spółki i rekordowe zamówienie ezt.

Raport Kolejowy: Jakie znaczenie dla rozwoju Kolei Mazowieckich ma rekordowe zamówienie na dostawę 71 elektrycznych zespołów trakcyjnych?

Czesław Sulima: Zakupy nowego taboru zapewnią zwiększenie potencjału przewozowego spółki, a także podniosą jakość świadczonych usług i poziom bezpieczeństwa. Będzie można również zwiększyć zestawienie pociągów, przy jednoczesnym zapewnieniu większej rezerwy taborowej, co wpłynie pozytywnie na realizację rozkładu jazdy pociągów. Ponadto wszystkie pojazdy będą pochodziły od jednego producenta, co ma kluczowe znaczenie przy ich późniejszej eksploatacji i utrzymaniu. Więcej pojazdów to przede wszystkim zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów na Mazowszu. Wdrożenie do eksploatacji nowych pojazdów poprawi także zdecydowanie ofertę pociągów osobowych na poszczególnych liniach. Oczywiście nowoczesne pociągi to także większy komfort dla podróżnych.

RK: Jakie wymogi wg Pana powinien spełniać nowoczesny tabor? Co charakteryzuje nowoczesnego przewoźnika kolejowego?

CS: Spółka Koleje Mazowieckie eksploatuje dwadzieścia dwa typy pojazdów. Z doświadczenia wiem, że bardzo istotne jest, by eksploatowany pojazd był energooszczędny, a zatem musi być lekki. Najlepiej, by pudło pojazdu było wykonane z lekkiego materiału, np. ze stopu aluminium. Niższa masa pojazdu przekłada się na niższe zużycie energii elektrycznej. Poza tym bardzo ważne jest, by eksploatowane pojazdy miały wysoki wskaźnik niezawodności. Najlepiej wynoszący znacznie ponad 95 proc., ponieważ owa niezawodność pojazdów jest dla przewoźnika gwarancją prowadzenia efektywnej działalności przewozowej.

RK: Jak ocenia Pan rynek taborowy w Polsce?

CS: Spółka eksploatuje różne typy taboru, to stąd mieliśmy przyjemność współpracować z wieloma producentami, działającymi na polskim rynku. Muszę przyznać, że nie możemy narzekać. Każda z firm, która modernizowała pojazdy, czy produkowała nowe, starała się w pełni wywiązywać się z podpisanego kontraktu. Oczywiście to zamawiający określa w specyfikacji istotnych warunków zamówienia swoje preferencje. Trzeba jednak przyznać, że nasze oczekiwania jakościowo-techniczne były na ogół spełniane. A byliśmy i jesteśmy bardzo wymagającym partnerem. Oczywiście w pierwszej fazie eksploatacji nowego taboru ujawnia się tak zwana choroba wieku dziecięcego. Ale kiedy ten czas mija, w sposób zdecydowany poprawia się niezawodność pojazdów. Nigdy nie ma tak, że nowy pojazd od razu wyjeżdża na tory i działa bez zarzutu. Każdy nowy tabor, po wdrożeniu do eksploatacji, ma okres zwiększonej usterkowości. Docelowo musi jednak gwarantować bezawaryjną pracę.

RK: Według Pana lepiej modernizować czy kupować nowe pojazdy? (I dlaczego?)

CS: Konsekwentnie prowadzona polityka taborowa spółki zakłada odejście od modernizacji starszego taboru, który jest stopniowo wycofywany z eksploatacji, na rzecz zakupu zupełnie nowych pojazdów. Nowoczesny tabor to wizytówka przewoźnika i nowa jakość przewozów kolejowych na Mazowszu. Z drugiej strony elektryczne zespoły trakcyjne EN57 modernizowane w ostatnich latach to pojazdy, które rzeczywiście mało przypominają swój pierwotny kształt. Wymiana niemal całego zespołu napędowego, przebudowa kabiny maszynisty, zmiana wyglądu zewnętrznego, przebudowa i nowa aranżacja wnętrza sprawia, że przeciętny pasażer może ulec złudzeniu, że podróżuje zupełnie nowym pociągiem. To wszystko oczywiście kosztuje. Zestawiając koszty kompleksowej modernizacji ezt EN57 z kosztami zakupu nowego pojazdu można dojść do przekonania, że jest to nieopłacalne, bo modernizacja ezt EN57 to połowa kwoty, którą zapłacić należy za nowy pociąg. Oczywiście

dużo zależy od wykonawców modernizacji i producentów taboru. Zakup czy modernizacja taboru to zawsze konieczność wydania ogromnych pieniędzy, dlatego czasem nie mamy wyboru i robimy to, na co nas stać w danej chwili. I nie zawsze musi być to zakup nowego taboru. Ale gdybym na tak postawione pytanie musiał odpowiedzieć jednoznacznie, to z racji wieloletniego doświadczenia, opowiadam się za kupowaniem nowego taboru. Mazowsze, czy szerzej – nasz kraj – potrzebuje nowoczesnej kolei.

Rozmawiała LS

Wywiad ukazał się w Raporcie Kolejowym 2/2018

TAGI

Koleje Mazowieckie

wywiad

INNE Z KATEGORII "wywiady"

AKTUALNOŚCI

WYWIADY

POLECAMY

TABOR

PRZEWOZY PASAŻERSKIE

PRZEWOZY TOWAROWE

strona główna

wydanie aktualne

archiwum

patronaty

współpraca

reklama

kontakt

WYDAWCA

Polska Izba Producentów Urządzeń i Usług na Rzecz Kolei

ul. J. Karola Chodkiewicza 17, 85-065 Bydgoszcz

tel: +48 52 324 93 80, faks: +48 52 331 25 30