

Kupować lokomotywy, czy wypożyczać?

Wraz z pierwszym stopniem reformy kolejnictwa, stosownie do dyrektywy Unii Europejskiej nr 91/440 umożliwiony został swobodny dostęp do sieci DB AG dla podmiotów trzecich. Od tej pory przedsiębiorstwa komunikacji kolejowej (EVU), które otrzymały zezwolenia mogą, uiszczając opłatę za użytkowanie trasy, prowadzić pociągi po sieci kolejowej DB AG. W następstwie reformy, szczególnie w ruchu regionalnym, rozwinęła się ożywiona konkurencja. Zarówno rząd federalny, jak i kraje związkowe, zachęcane pieniędzmi ze źródła ÖPNV (publiczny regionalny transport pasażerski), mogły występować w roli zamawiającego usługi komunikacyjne i wpływać stymulująco na rozwój usług w tym sektorze komunikacji regionalnej. Po sześciu latach wszędzie jeżdżą już nowoczesne pojazdy, należące zarówno do DB AG, jak i do różnych regionalnych kolei, i to przy bardzo napiętym rozkładzie jazdy.

W transporcie towarowym rozwój przebiegał inaczej. Przedsiębiorstwa transportowe, które chciały wejść na ten rynek, musiały same to sfinansować. Z publicznej kasy nie zostały przewidziane żadne środki dla wsparcia kolejowych przedsiębiorstw transportowych, co również z prawnego punktu widzenia było niemożliwe, ze względu na konieczność zachowania warunków konkurencji. Do chwili obecnej, sześć lat po reformie, sytuacja na kolei w transporcie towarowym prawie się nie zmieniła. DB Cargo, przedtem, jak i teraz, opanowała cały rynek. Tylko w niewielu przypadkach przetargi mogły wygrać inne przedsiębiorstwa kolejowe.

Dlaczego konkurencja?

Dlaczego klienci stawiają w ogóle na konkurencję w szynowym transporcie towarowym? Czyby współdziałanie pomiędzy koleją DB a kolejami drugorzędnymi, przy wzajemnych rozgraniczeniach źle funkcjonowało? Na naradzie klientów firmy Adtranz, Dieter Trapp, odpowiedzialny za aktywność kolei w centrum serwisowym transportu szynowego w fir-

mie BASF, wyjaśnił: „Dla firmy BASF głównym powodem, aby koleje współdziałały na zasadach konkurencyjności, jest możliwość osiągnięcia oszczędności. Na stwarzanie sytuacji konkurencyjności firma BASF mogłaby wpływać z dwóch punktów widzenia. Po pierwsze, jako klient hurtowo przewożący towar, moglibyśmy inicjować konkurencję. Z drugiej strony, jako operator kolei wewnątrzzakładowej, mamy możliwość tak dalece poznać innych oferentów na rynku, że również moglibyśmy rozpoznać i mieć wpływ na bariery dostępności usług transportowych dla innych oferentów. Jedną z takich barier są środki trakcyjne. Firma BASF przedsięwzięła następujące różne kroki, aby wprowadzać konkurencję: podjęliśmy próbę konsolidacji transportu europejskiego poprzez stworzenie osi komunikacyjnych, aby następnie na tej bazie zaoferować na rynku połączenia wahadłowe. BASF dysponuje również do tego celu odpowiednią liczbą wagonów. Świadomie ogłosiliśmy przetargi na nasze przewozy dla innych jednostek, ponieważ gdzie jeden operator panuje nad 97% rynku i dysponuje wszelkimi barierami dla ograniczenia dostępności do sieci, jest co najmniej problematyczne oczekiwanie, aby w takich warunkach zaistniała konkurencja. Firma BASF zdecydowała się, występując w roli przedsiębiorstwa transportu kolejowego, współuczestniczyć przy usuwaniu tych barier. Jednocześnie stawiamy następujące wymagania: wysoka niezawodność oraz wysoka jakość transportu przy zachowaniu standardów bezpieczeństwa”.

Lokomotywy dla innych operatorów

Dysponowanie środkami transportu jest podstawowym warunkiem, aby móc składać oferty na usługi przewozów towarowych. Należy przy tym jednakże rozróżnić sytuację operatora rozpoczynającego działalność na rynku transportowym od dużego oferenta, działającego na tym rynku od dłuższego czasu. DB Cargo ma nie tylko długoletnie doświadczenie, ale również dostatecznie dużo taboru do dyspozycji. Dla kolei regionalnych, które chociaż same długo działają na rynku kolejowym, przewozy towarowe są zupełnie nowym polem interesów. Problemy, jakie może mieć kolej regionalna, przedstawił, biorący udział w obradach w Adtranz, Josef Berker z zarządu towarzystwa kolejowego Waldhof (BWG) w Mannheim, które należy do koncernu Rhenu. BWG organizuje transport wagonami śmieciarkami z Hildesheim do Krefeld. Jest to pierwszy dalekobieżny pociąg towarowy, który kursuje konkurencyjnie do DB Cargo. Początkowo pociąg kursował z dużą niezawodnością i punktualnością, aż do momentu, gdy pojawiły się problemy z lokomotywą, tak że musiano je wypożyczać od innych kolei. Sposobem na pozyskanie szybko nowej lokomotywy byłoby istnienie „wypożyczalni” lokomotyw. Berker powiedział między innymi: „Rynek potrzebuje, jeżeli chce się rozwijać, wypożyczalni lokomotyw i musi to nastąpić bardzo szybko”.

Trapp z firmy BASF podkreślił, że wypożyczalnia lokomotyw ma tylko sens dla transportu zewnętrznego, a nie dla przewozów wewnątrzzakładowych. Dla organizacji specyficznego rodzaju transportu wewnątrzzakładowego w firmie BASF, przedsiębiorstwo jest dobrze wyposażone. W zakresie zainteresowań przedsiębiorstw transportowych nie leży

tylko pozyskanie lokomotyw, ale również ich naprawy i utrzymanie. Przykładowo, BGW nie ma żadnych możliwości organizacji utrzymania taboru, i nie będzie jej organizować – powiedział Berker. Na lokomotywy spalinowe do tego rodzaju zadań byłoby z pewnością zapotrzebowanie. W przypadku trakcji elektrycznej sprawa wygląda jednakże inaczej.

Inną drogę pozyskania liniowych lokomotyw spalinowych wybrała firma Regionalbahn Häfen und Güterverkehr Köln (HGK). Wymaganiem HGK, szybkiego pozyskania taboru, który mógłby również być eksploatowany w ruchu międzynarodowym, sprostać mógł tylko wytwórca: General Motors Electro-Motive Division (GM-EMD). W ten sposób sprowadzona została po raz pierwszy do Niemiec, a nawet na kontynent europejski, liniowa lokomotywa spalinowa produkcji amerykańskiej.

Lokomotywy te, identyczne z angielskimi Class 66, będą prowadzić pociągi między Kolonią i Rotterdamem lub Antwerpią. Firma HGK pozyskała na początku do swoich celów dwie lokomotywy typu JT42CWR, których prawie 200 szt. eksploatuje już angielska firma Welsh & Stottish Railway (EWS). Te sześciosiowe lokomotywy wyposażone są w doładowywane dwusuwowe silniki wysokoprężne o mocy 2460 kW (3200 KM), napędzające prądnice trójfazowe i zasilające poprzez prostownik sześć silników prądu stałego. Prędkość maksymalna wynosi 120 km/h. Lokomotywy mają radialnie ustawiane zestawy kołowe. Chociaż do tej pory odbiór lokomotyw następował wyłącznie dla sieci HGK, Dieter Bollhöfer, rzecznik prasowy zarządu HGK liczy, że do jesieni 2000 r. nastąpi ostateczne dopuszczenie tych maszyn do eksploatacji w trzech krajach: Niemczech, Belgii i Holandii.

Dostawa dwóch lokomotyw nie wyczerpała jednakże zaangażowania się GM-EMD w Niemczech. Jak potwierdził Norbert Kern, który reprezentuje w Europie International Technical Service Consult (ITS) GM, GM prowadzi rokowania z różnymi firmami leasingowymi, aby również innym kolejom szybko przekazać do dyspozycji wysokosprawne pojazdy. Ale firma HGK interesuje się nie tylko nabyciem dalszych lokomotyw. Partnerstwo obu firm powinno prowadzić również do tego, aby HGK mogło stać się punktem serwisowym dla lokomotyw Class 66 również dla innych klientów. Opracowano już odpowiednie plany, aby w Brühl przygotować w tym celu warsztat, który miałby certyfikat ISO EN 9001.

Również BASF planuje zakup lokomotyw, przynajmniej elektrycznych, ponieważ nowoczesne, niezawodne lokomotywy elektryczne nie są obecnie oferowane na zasadzie wypożyczenia. Rozważa się nabycie lokomotywy produkowanej seryjnie, co gwarantuje, że w krótkim czasie może ona być do dyspozycji. Wybór padł na firmę Adtranz, która dostarcza lokomotywy BR 145 do pociągów towarowych dla DB Cargo. Dwie jednakowe pod względem budowy lokomotywy kupił teraz BASF, jedna z nich jest już w eksploatacji od początku listopada.

Organizowanie wynajmu lokomotyw

W minionym czasie znacznie nasiliło się życzenie wielu kolei regionalnych, ażeby stworzono możliwość wynajmu

lokomotyw do usług w transporcie towarowym. Okresy na jakie będą zawierane umowy, będą najczęściej ograniczone do jednego, dwóch lat. Jednostki trakcyjne będą więc musiały być szybko przekazane do dyspozycji, ale na krótki okres.

Adtranz wynajmuje już lokomotywy od dłuższego czasu. W oddziale Customer Support w Kassel została stworzone centrum dysponujące 10 lokomotywami serii 293/V 100, o mocach od 863 kW do 1060 kW. Lokomotywy te są już wynajmowane, podobnie jak lokomotywy manewrowe serii 346/V 60. Oddział Customer Support nastawiony jest w szczególności na modernizację i montaż silników lokomotyw dieslowskich, jak również na wykonywanie napraw wypadkowych. Wynajmowane mogą być również lokomotywy elektryczne – obok lokomotywy 143 001, znanej również pod nazwą „Weiße Lady” („Biała pani”), Adtranz ma jeszcze lokomotywy prototypowe serii 143 i 112, które odniosły duży sukces. Ten park taborowy stał się podstawą rozwoju firmy wynajmującej lokomotywy, w której Adtranz od 2000 r. chce również ulokować nowo budowane lokomotywy. Obecnie przewiduje się, że firma będzie dysponowała dziesięcioma lokomotywami z silnikiem diesla typu „Blue Tiger” („Niebieski tygrys”), jak również pięcioma lokomotywami elektrycznymi serii 145.

Nowo wyprodukowane lokomotywy dostarczone byłyby jeszcze na początku tego roku. Lokomotywy serii 145, z powodu dostawy do DB Cargo, mogłyby być do dyspozycji w okresie sześciu miesięcy, a silniejsze lokomotywy „Blue Tiger” jeszcze znacznie dłużej, według Adtranz około 20 miesięcy.

Zasadniczo przedsiębiorstwo wynajmu lokomotyw powinno umożliwiać wypożyczenie, leasing i sprzedaż lokomotyw. Przy czym przez Adtranz przewidywane są długoterminowe okresy umów (5 do 10 lat) oraz umowy krótkoterminowe, już od kilku dni w górę. Ale powinna być również stworzona możliwość otrzymania lokomotywy tylko dla jednego transportu („power by hour”). Do zakresu usług powinny w dalszym ciągu należeć: naprawy i utrzymanie lokomotyw z wynajmu, naprawy lokomotyw po wypadkach, jak również ich modernizacja. Ważne jest również doradztwo w zakresie części zamiennych, z którego później będą mogli korzystać także operatorzy. Jeszcze inną możliwością, jaką daje przedsiębiorstwom komunikacyjnym zorganizowanie wynajmu lokomotyw, jest możliwość wprowadzenia do jednostki wypożyczającej przez przedsiębiorstwa komunikacyjne lokomotyw będących ich własnością, a nie wykorzystywanych w danym czasie do własnych potrzeb. Przewiduje się również, że już wynajęte od EVU lokomotywy mogą być przez wypożyczającego zwalniane w okresach przestoju, aby inne przedsiębiorstwa w tym czasie mogły z nich korzystać.

Firma wynajmu lokomotyw będzie wspólną spółką Adtranz i Hannover-Mobilen-Leasing GmbH (HML) – spółka firmy Hannover Leasing GmbH, w Monachium. Obie firmy będą miały takie same udziały w firmie wynajmującej o nazwie Lokpool Verwaltungs GmbH, która będzie firmą komplementarną do Lokpool GmbH & Co KG. Jako wspólnicy komandytowi występują HML oraz Adtranz. Poszukiwani są

dalsi inwestorzy. Przewidziana jest również możliwość wejścia do spółki przedsiębiorstw transportowych.

Nie tylko Adtranz rozpoczął organizowanie wynajmu lokomotyw. Inne wypożyczalnie znajdują się krok od ustanowienia. I tak Siemens poczynił już bardzo daleko idące przygotowania. Podstawę stanowi w tym przypadku 12 lokomotyw spalinowych, które jako typ Di6 dostarczone były kolei norweskiej (NSB). Na wiosnę 1999 r. musiały one zostać zwrócone z powrotem i są obecnie w odbiorze. Lokomotywy odpowiadają pod względem parametrów prawie dokładnie lokomotywie MAK DE 1024, z których trzy zostały już zbudowane i jeździły w próbnych jazdach na DB, jako seria 240, zanim zostały ostatecznie pozyskane przez HGK. Poza tym Siemens dysponuje już do wynajmu prototypową lokomotywą z rodziny

Eurosprinter. Rozpoczęcie wynajmu lokomotyw przez Siemens przewidywane jest w pierwszym kwartale. Do wynajmu będą już wówczas przeznaczone nowe lokomotywy elektryczne z rodziny Eurosprinter.

W stadium organizacyjnym znajduje się wypożyczalnia lokomotyw w Szwajcarii. Rudolf Frösch, który wcześniej reprezentował SBB Cargo w Niemczech, zorganizował firmę Vertriebs AG RentATractionZug. Od drugiego półrocza 2000 r. powinny już być w ofercie do wynajmu używane i nowe lokomotywy.

Nieco inaczej do zagadnienia wynajmu lokomotyw chce podejść GRS RailService. Przed przystąpieniem do założenia własnej wypożyczalni lokomotyw, która bazować będzie na starszych i nowych lokomotywach, przewiduje się działalność pośredniczącą pomiędzy poszczególnymi przedsiębiorstwami transportowymi. Celem jest świadczenie pomocy w pozyskaniu lokomotyw. „Wypożyczalnia lokomotyw już istnieje, musi jeszcze tylko zostać zorganizowana” – tak ujął problem Simon Scherer z GRS. Czy jest to słuszna droga, aby w ten sposób pomagać będącym w potrzebie przedsiębiorstwom w dostępie do lokomotyw, jeszcze się okaże. W każdym



Lokomotywa elektryczna serii 152 (według systematyki DB AG) w dyspozycji parku taborowego „Dispolok” firmy Siemens
Fot. A. Harassek

razie, GRS w przyszłym roku chce uruchomić również wypożyczalnię z własnymi lokomotywami.

Wypożyczalnia lokomotyw, zdaniem większości przedsiębiorstw transportu kolejowego, powinna nie tylko wynajmować lokomotywy. Przedsiębiorstwa wyraziły życzenie, jak to w czasie obrad klientów Adtranz jasno sformułowano, że wypożyczalnie muszą być w stanie, na wypadek awarii, dać do dyspozycji lokomotywę w bardzo krótkim czasie. Jeżeli lokomotywa ulegnie awarii podczas transportowania pociągu towarowego, musi być bardzo szybko podstawiona lokomotywa zastępcza. W nawiązaniu do tego, Jürgen Malikat ze związku niemieckich przedsiębiorstw transportowych VDV, zasugerował, że koleje regionalne mogłyby, w większym niż do tej pory stopniu, służyć sobie pomocą.

□

Na podstawie:
Der Eisenbahn Ingenieur
Tłum. Andrzej Ratecki