

BIZNES



Fot.: Olkol

# OLKOL MA BYĆ NOWOCZESNYM CENTRUM UTRZYMANIA I MODERNIZACJI TABORU

Olkol planuje wznowić prowadzone już w przeszłości naprawy wagonów pasażerskich. – Utrzymanie i modernizacja lokomotyw elektrycznych pozostanie naszym najważniejszym zadaniem – podkreśla Bogusław Kowalski, który od kwietnia jest prezesem oleśnickiej spółki.

**Jakub Madrjas, „Rynek Kolejowy”:** Od początku kwietnia jest pan prezesem Olkolu. Trudniejszy moment na objęciu sterów w firmie chyba ciężko sobie wyobrazić, bo można powiedzieć, że pandemia wybuchła panu w rękach...?

**Bogusław Kowalski, prezes Olkol:** Rzeczywiście, objąłem to stanowisko w szczególnym momencie. Bezpośrednim następstwem była konieczność skupienia się na bieżącym zarządzaniu przedsiębiorstwem i likwidacji zagrożeń, które spowodował stan epidemii. Udało się: nie wstrzymaliśmy produkcji, a firma realizowała plan produkcyjny. A trzeba wiedzieć, że dotknęły nas te same problemy, co pozostała część branży, a więc zawirowania w łańcuchu dostaw, utrudniona kooperacja z klientami i dostawcami, skomplikowane odbiory. Jednocześnie najważniejszym celem była ochrona załogi nie tylko przed ewentualnymi zwolnieniami w przypadku zatrzymania produkcji, ale też przed samym korowirusem. Zadanie nie było więc proste, ale poradziłem sobie. Nie obyło się jednak bez kosztów – zarówno w wymiarze finansowym, jak w terminowości produkcji.

Jeśli chodzi o łańcuchy dostaw, największe problemy dotyczyły komponentów zza granicy. Ich udział w naszej produkcji jest mniejszy niż u producentów nowego taboru, ale my również mamy dostawców z Niemiec, Słowacji, Czech czy Włoch. W pierwszej kolejności szukaliśmy dla nich polskich alternatyw.

Po zakończeniu okresu najbardziej intensywnego lockdownu, mogliśmy przejść do planowania dalszego rozwoju przedsiębiorstwa.

### Jakie przyjął pan założenia?

Chciałbym, żeby Olkol był nowoczesnym centrum utrzymania i modernizacji taboru elektrycznego. Nie widzę potrzeby i miejsca na rynku na to, żeby Olkol, nawet w dłuższej perspektywie, konkurował z polskimi producentami taboru. Pesa i Newag, jako największe gracze na rynku, widzą swoją przyszłość w nowym taborze. To w pełni zrozumiała, właściwa ścieżka rozwoju dla takich przedsiębiorstw. Tworzy to jednocześnie większą przestrzeń na rynku utrzymania taboru i to jest dla nas naturalna nisza rynkowa, w której chcielibyśmy się rozwijać, stawiając na nowoczesność.

**W największych przetargach na naprawy i modernizację lokomotyw rzeczywiście rządziej widać Pesę i Newag. Startuje w nich jednak dużo nowych podmiotów na rynku, np. PKP Cargotabor.**

To potwierdza to, co mówiłem o wiodących polskich zakładach. Natomiast w PKP Cargo prawdopodobnie występuje w tej chwili okres mniejszego zapotrzebowania, jeśli chodzi o zamówienia skierowane do własnej spółki, stąd próba pozyskania zamówień na zewnątrz. Inne przedsiębiorstwa startujące w przetargach również chcą się rozwijać. My na pewno podchodzimy do kon-

kurencji pozytywnie, bo tylko takie otoczenie pozwala usprawniać wewnętrzne procesy. Bez konkurencji nie można właściwie rozwijać własnej firmy, bo występuje – niezamierzony – efekt spoczęcia na laurach.

**Olkol najbardziej znany jest z modernizacji lokomotyw**

I utrzymanie i modernizacja lokomotyw elektrycznych pozostanie naszym najważniejszym zadaniem. Specjalizujemy się nie tylko w lokomotywach EU07, ale i pozostałych wykorzystywanych na polskim rynku. Szczególnie istotna jest waga modernizacji – mamy w tym zakresie do zaoferowania bardzo ciekawe produkty i jesteśmy bardzo zadowoleni z podpisania umowy z PKP Intercity na modernizację lokomotyw do typu EU07A. Uważamy się za pioniera w tej dziedzinie. Mamy za sobą już trzy udane egzemplarze tych lokomotyw.

**Ostateczna wartość kontraktu znacznie przekracza początkową szacunkową wartość zamówienia. Wywołało to pytania o zasadność takich działań – można zapytać, czy nie lepiej zapłacić dwa razy więcej i kupić nową lokomotywę?**

Pamiętajmy, że te lokomotywy, żeby można je było dalej eksploatować, muszą zostać skierowane do naprawy głównej. Jej koszt to minimum 30% tego, co musimy wydać na modernizację – bez poprawy parametrów. Modernizacja lokomotywy przedłuża życie produktu na okres minimum 15 lat, przy jednoczesnym istotnym podniesieniu parametrów w zakresie prędkości maksymalnej, ergonomii obsługi czy kosztów utrzymania. Warto pamiętać, że zaproponowaliśmy klientowi bardzo długi okres gwarancji, który de facto oznacza utrzymanie tej lokomotywy na podstawowym poziomie przez aż 10 lat. Te wszystkie czynniki każą inaczej spojrzeć na opłacalność modernizacji.

Dylemat, o którym pan mówi, dotyczy wszystkich kolei na świecie, bo tabor kolejowy ma to do siebie, że w przeciwieństwie do samochodów jest eksploatowany przez dziesiątki lat. Uważam, że mądra polityka taborowa powinna łączyć oba działania, czyli sukcesywną wymianę taboru oraz utrzymanie i modernizację starszego, ale już sprawdzonego taboru. Sama skala działalności kolejowej w Polsce powoduje, że nie ma żadnej możliwości, nawet przy założeniu maksymalnego dofinansowania z funduszy unijnych, na jednoczesną wymianę wszystkich lokomotyw. Gospodarskie podejście do posiadanych już zasobów jest więc nie tylko zasadne – to po prostu konieczność. Oczywiście, w okresie hossy warto więcej zainwestować w tabor nowy, a w okresie bessy bardziej skupić się na utrzymaniu i modernizacji lokomotyw. Na rynku jest jednak miejsce dla obu typów działań.

Co więcej, można przewidywać, że obecny kurs euro podniesie koszty produkcji nowego taboru, ponieważ podzespoły kupowane w innych krajach Unii Europej-

skiej stają się istotnie droższe. My bazujemy przede wszystkim na polskich dostawcach. Przy okazji warto podkreślić, że naszym partnerem przy tym projekcie jest Instytut Pojazdów Szynowych Tabor – rozwijamy zatem polską myśl techniczną. Ogólnie dla polskiej branży kolejowej dywersyfikacja działań oznacza, że zachowujemy potencjał zarówno produkcyjny, jak i naprawczy. Jest to zatem również pod tym kątem racjonalne działanie które zapewnia przewoźnikom możliwości prowadzenia zróżnicowanej i elastycznej strategii taborowej.

#### **A co przemawia akurat za EU07A?**

EU07 to jedna z najpopularniejszych lokomotyw w Polsce. To sprawdzona konstrukcja na licencji angielskiej, która była wówczas jedną z najnowocześniejszych na świecie. Mało kto wie, że jej projektowana prędkość wynosiła 160 km/h, ale na polskiej sieci kolejowej nie było warunków do jej osiągnięcia i dlatego ten parametr obniżono. Oznacza to, że ten typ taboru najbardziej nadaje się do pewnego i bezpiecznego podniesienia czy też przywrócenia tej prędkości.

#### **Czy nie lepiej jednak postawić np. na posiadane już lokomotywy EP09, zamiast przerabiać „siódemki”?**

EP09 jest produktem eksperymentalnym, niedopracowanym, który rodzi całą masę problemów w eksploatacji; każdy pojazd jest trochę inny, a wykonawca prac jest nieraz zaskakiwany tym, jak wewnątrz pojazdu odbiega od dokumentacji. Wbrew pozorom, modernizacja tych lokomotyw nie jest zatem zadaniem łatwiejszym. Pamiętajmy też, że liczba lokomotyw typu EU/EP07 na rynku jest dużo większa, a tabor ten oprócz pełnienia funkcji prowadzenia pociągów pasażerskich sprawdza się też w prowadzeniu pociągów intermodalnych, co jest jedynym na dobrą sprawę dynamicznie rozwijającym się segmentem w przewozach towarowych.

#### **Jakie prace, oprócz kontraktów dla PKP Intercity, realizujecie obecnie w Olkolu?**

Po pewnym zastoju na rynku spowodowanym koronawirusem otrzymaliśmy sporo zamówień na naprawy w mniejszej liczbie – każde opiewa na kilka lokomotyw. Jednym z naszych klientów jest Polregio – zlecenie polega na naprawie zestawów kołowych i napędów lokomotyw tej spółki. Bardzo ważni są dla nas prywatni przewoźnicy towarowi, którzy naprawiają u nas głównie lokomotywy ET22 i EU07. Bardzo dużym klientem jest Industrial Division – prowadzimy naprawy główne i modernizacje większości lokomotyw ET22 i EU07 będących w dyspozycji poolu taborowego.

#### **Jakie są dalsze plany spółki?**

Planujemy od jesieni wznowić prowadzone już w przeszłości naprawy wagonów pasażerskich na poziomie P4; być może z czasem rozwiniemy kompetencje

do wykonywania napraw poziomu P5 i modernizacji, ale to działania na przyszłość. Linia napraw wagonów będzie niezależna od procesu technologicznego lokomotyw. Zamierzamy również wrócić do utrzymania lokomotyw Skoda serii 182, ponieważ koszty wykonywania tych napraw, ze względu na kurs euro wzrosły i upatrujemy w tym naszej szansy.

#### **Skoro chcecie naprawiać lokomotywy Skody, to czy zastanawiacie się też nad świadczeniem usług dla przewoźników zagranicznych?**

Prowadzimy rozmowy w tym kierunku i nie wykluczam, że zwiększymy skalę naszego zaangażowania na eksport w ramach naszej strategii średniookresowej. Wymaga to od nas dalszego podnoszenia jakości, nad czym już pracujemy, bo nie chcemy konkurować wyłącznie ceną.

#### **W jakim stopniu wykorzystany jest obecnie potencjał produkcyjny Olkolu? I czy planujecie go zwiększać?**

W tej chwili moce produkcyjne są wykorzystywane na poziomie 60-70% – dla obecnego stanu zatrudnienia. Po pozyskaniu większej liczby zamówień, jesteśmy w stanie zwiększyć zatrudnienie i efektywnie podwoić nasz potencjał. Na poziomie konkretnych liczb mówimy o wzroście z 50 do 100 napraw lokomotyw rocznie.

#### **A jakie inwestycje są planowane w fabryce?**

Rozpoczęliśmy bardzo ważną inwestycję w malarnię wraz z linią techniczną. Myślimy też o odnawialnych źródłach energii; ich ewentualne wykorzystanie pozwoli nam dołączyć do programu wytwarzania czystej energii. Najbardziej interesujące są dla nas ogniwa fotowoltaiczne. Poza tym odnawiamy nasz park maszynowy. To może mniej efektowne inwestycje, ale potrzebne w każdym zakładzie i przekładające się na większą efektywność i niższe zużycie energii.

#### **Chciałem zapytać jeszcze o sprawę dotyczące przeszłości ZNTK Oleśnica, którą zastąpił Olkol. Ten proces budził pewne kontrowersje na rynku. Jak to wygląda obecnie?**

Olkol rzeczywiście jest stosunkowo nowym podmiotem, natomiast w ZNTK Oleśnica obecny jest syndyk masy upadłościowej. Mamy kilka umów z syndykiem – na przykład podnajmujemy część nieruchomości; większość spraw jest już jednak uregulowana, a jednym z moich zadań będzie doprowadzenie tego procesu do końca.

#### **A co z załogą ZNTK? I kto jest właścicielem Olkolu?**

Cała załoga – jako zorganizowany zespół – jest zatrudniona w Olkolu. Nie było zmian w strukturze właścicielskiej przedsiębiorstwa. □