

rail & mobility

WIADOMOŚCI BIZNESOWE DLA BRANŻY KOLEJOWEJ I MOBILNOŚCI

4/Wrzesień 2023
19,50 Euro

ISSN 2752-0137

rail-mobility.eu

BILETY / TICKETS / FAHRKARTEN / BILLETS

TRAKO 2023

WYDANIE SPECJALNE

JEDZIEMY DALEJ!

TRAKO15

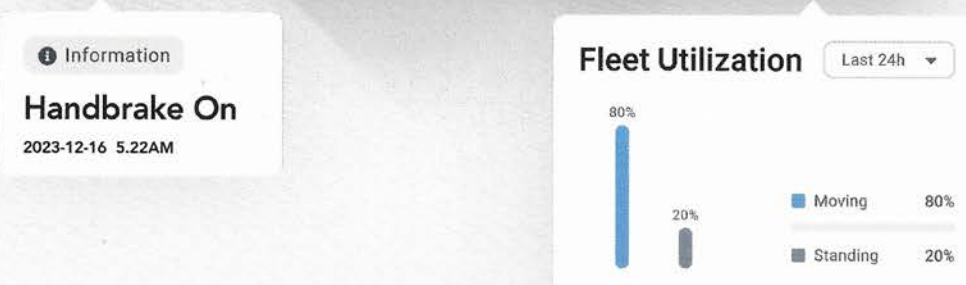
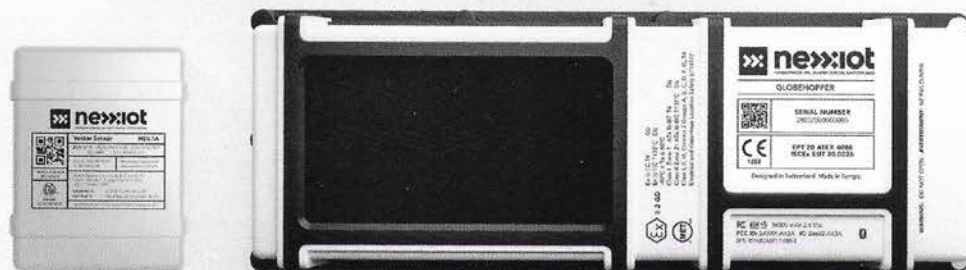
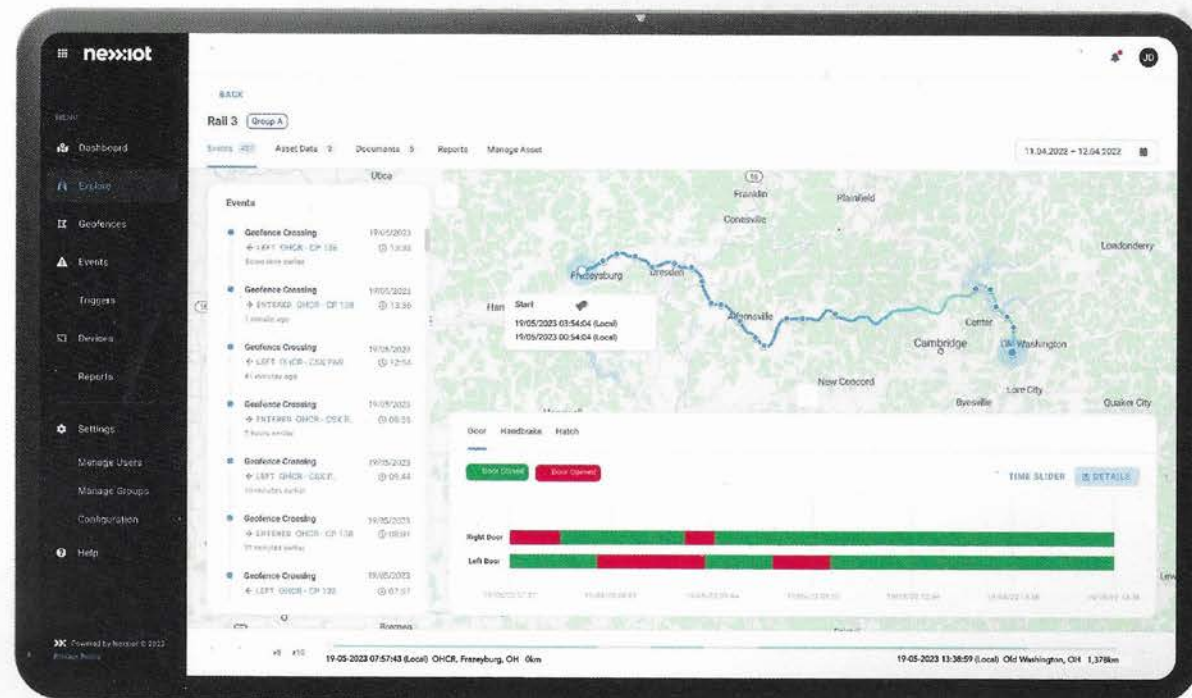
MIĘDZYNARODOWE TARGI KOLEJOWE
19-22.09.2023
GDAŃSK

amber
expo

15TH INTERNATIONAL RAILWAY FAIR

SPECJALNE WYDANIE TARGOWE W JĘZYKU ANGIELSKIM I POLSKIM

Lead with Asset Intelligence Monitor Railcars to Elevate Performance



XXV TARGI TRAKO 2023 – KLUCZOWA EUROPEJSKA WYS- TAWA DLA BRANŻY KOLEJOWEJ

Autor (2) Hermann Schmidendorf



dr Jürgen Murach

TRAKO w Gdańsku – te najważniejsze w Europie targi systemów transportu kolejowego odbywają się pod tą nazwą co dwa lata na zmianę z **INNOTRANS w Berlinie**. **Stowarzyszenie Niemieckich Inżynierów Kolei (VDEI)** reprezentuje około 4.400 członków z Niemiec. To skoncentrowane kompetencje zawodowe w tej branży, tak istotnej dla polityki mobilności i klimatu. Cieszymy się zatem, że nasze polskie stowarzyszenie partnerskie **SITK – Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP** – zaprosiło nas na TRAKO. Razem będziemy obecni na stoisku SITK. Chcemy zintensyfikować współpracę z polskim stowarzyszeniem partnerskim i porozmawiać z wystawcami z Polski i krajów sąsiadujących.

W tym roku TRAKO będzie jeszcze ważniejsze niż w latach ubiegłych. Wystawcy i zwiedzający z **Ukrainy, Estonii, Łotwy i Litwy** z pewnością przybędą liczniej niż dotychczas, aby zaprezentować swoją ofertę i wymienić się pomysłami z innymi zwiedzającymi z Europy. Jeszcze ściślejsza współpraca europejska w dziedzinie technologii kolejowej – to także ważna odpowiedź na zbrodniczą wojnę Rosji na Ukrainie.

Zachęcamy wszystkich przedstawicieli branży kolejowej, operatorów kolejowych, zlecniodawców transportu publicznego, pracowników branży - odwiedźcie TRAKO! Jest tego wiele ...

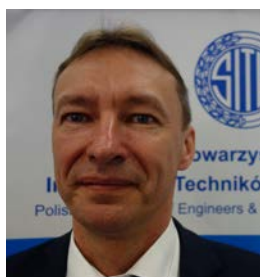
Z poważaniem, dr Jürgen Murach, wiceprezes VDEI, Berlin

Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP (SITK) zrzesza ponad 5.100 członków. Należymy do Stowarzyszenia Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych i ściśle współpracujemy z Polską Izbą Inżynierów Budownictwa. Ponadto SITK jest właścicielem trzech czasopism branżowych. Ważna część naszej pracy poświęcona jest systemom kolejowym, kolei. Dlatego jesteśmy tradycyjnymi partnerami targów TRAKO w Gdańsku i zapraszamy wszystkich zainteresowanych do odwiedzenia tych targów!

W ciągu ostatnich kilku miesięcy przekonaliśmy się jak bardzo ważną wartością jest nasze stowarzyszenie, nasze koleje partnerskie, zobaczyliśmy jak ważna jest przyjaźń. Ponad 3 miliony ukraińskich uchodźców przekroczyło granice Polski uciekając przed wojną Putina. Stworzyło to nowe wyzwania o niewyobrażalnych wcześniej rozmiarach dla kolei polskiej i ukraińskiej.

Sytuacja ta stwarza także nowe wyzwania dla infrastruktury kolejowej krajów graniczących z Rosją i Białorusią. Należy zintensyfikować europejską współpracę w sektorze kolejowym, rozbudować infrastrukturę. TRAKO oferuje do tego doskonałą platformę. Współpraca pomiędzy SITK Szczecin i VDEI Berlin-Brandenburgia dostarcza już dobrych przykładów współpracy transgranicznej. Chcemy to rozszerzyć z korzyścią dla obu stron, także zapraszając naszych niemieckich przyjaciół do TRAKO.

Z poważaniem, Prof. Jacek Paś, Prezes SITK, Warszawa



Prof. Jacek Paś

Konferencja „ALPINE RAIL OPTIMISATION”, Wiedeń 19 października 2023

IOT | BIG DATA

W dniach 31 maja i 1 czerwca br. zorganizowaliśmy w Kolonii tradycyjną konferencję „IoT and Big Data in Rail”. Wydarzenie istnieje już od pięciu lat, powstało w 2018 roku. Zaczynało od bardzo niszowej tematyki. Wszyscy mówią o cyfryzacji. Jest to jednak modne hasło, a ta konkretna konferencja w dużym stopniu koncentruje się na tym, jak operatorzy kolejowi i zarządcy infrastruktury wykorzystują Internet przedmiotów do gromadzenia danych.

W ciągu ostatnich pięciu lat podczas tego wydarzenia zaobserwowaliśmy, że istnieje wiele firm technologicznych produkujących rozwiązania cyfrowe, takie jak czujniki, które są w stanie gromadzić te dane. Odkryliśmy jednak również, że największym problemem jest sposób udostępniania i wykorzystywania tych danych przez samych operatorów i zarządców infrastruktury. Trwa więc debata na temat tego, kto jest właścicielem danych i kto może uzyskać do nich dostęp.

Branża kolejowa rozwija się dość wolno i nadal podlega rygorystycznym zasadom i standardom. Miejmy jednak nadzieję, że dzięki takiemu wydarzeniu ludzie będą mogli wymieniać się pomysłami i innowacjami, co, miejmy nadzieję, zniesie bariery umożliwiające swobodną i bardziej dostępną wymianę danych. Każdy kraj posiadający operatora kolejowego lub zarządcę infrastruktury jest na innym etapie rozwoju. Widzieliśmy firmy takie jak Deutsche Bahn w Niemczech, które są bardzo zaawansowane w swoim rozwoju. Ale potem wypowiadały się także inne koleje, na przykład estońskie, które podkreślały, w jakim są stanie na początku swojej podróży.

Każdy operator jest więc na innym etapie. Oczywiście wiele zależy od finansów i tego, ile inwestycji mogą pozyskać na zakup rozwiązań cyfrowych, które pomogą im rozwijać działalność. Dlatego też nasze wydarzenie nie dotyczy tylko wszystkich operatorów i zarządców infrastruktury, którzy mogą pochwalić się wieloma sukcesami. Lubimy także omawiać przykłady, w których ludzie są na początku swojego rozwoju, aby w sposób oczywisty pokazać ogólny obraz branży kolejowej jako całości.

W tym roku 19 października będziemy gospodarzem kolejnej specjalnej konferencji w Wiedniu w Austrii. Cykliczna konferencja alpejska na temat cyfryzacji to oczywiście świetny pomysł, ponieważ austriacka spółka kolejowa obchodzi właśnie swoje 100-lecie. Wydarzenie to skupia się w dużej mierze na tych samych podobnych tematach i motywach, co wydarzenie w Kolonii, podczas którego badane jest wykorzystanie Internetu Rzeczy i dużych zbiorów danych w kolei.

Przede wszystkim zapraszamy do zabrania głosu zarządców kolei i infrastruktury z krajów alpejskich. Chodzi o sprawdzenie, jakie inwestycje są dostępne w regionie. Dokonuje się ogromnych inwestycji w zakresie cyfryzacji ich działalności. Zatem pierwsza część wydarzenia poświęcona będzie temu konkretnemu tematowi, a następnie wysłuchamy studiów przypadków od operatorów i zarządców infrastruktury. To kluczowe wydarzenie przyciągnie szefów ds. zakupów i cyfryzacji z oddziałów ÖBB, DB, SBB, FS Group, SNCF, BLS i Wiener Linien, którzy spotkają się, aby omówić swoje plany inwestycyjne dotyczące sposobów optymalizacji najnowszych technologii cyfrowych w celu zwiększenia wydajności, poprawić niezawodność, zwiększyć dostępność i obniżyć koszty konserwacji.

Zapraszamy do zapoznania się z programem tutaj – <https://alpinerrailoptimisation.com/pdfs/event-programme.pdf> Na udział w tej prestiżowej konferencji. Jesteś zaproszony!

Ben Holliday, dyrektor zarządzający Rotaia Media

Ben Holliday.



Zdjęcie: Hermann Schmidendorf

AKTUALNOŚCI

SUKCES POCIĄGU TOWAROWEGO Z CYFROWYM SPRZĘGIEM AUTOMATYCZNYM

Cyfrowy pociąg towarowy zakończył swoje testowe przejażdżki w Europie „z brawurą” – poinformowali 3 maja 2023 roku organizatorzy tych przejazdów. W ciągu około półtora roku pociąg testowy przejechał łącznie 10 000 kilometrów w siedmiu krajach Europy. Został wyposażony w różne prototypy cyfrowego automatycznego sprzęgła DAK. Dotarło do 25 różnych stacji rozrządowych. Działanie testowano na nizinach, w Alpach i w ekstremalnych warunkach pogodowych od minus 25 do plus 40 stopni.

Celem jazd testowych było sprawdzenie funkcjonalności przetwornika DAC w różnych sytuacjach i różnych warunkach oraz identyfikacja ewentualnych słabych punktów. Wynik: DAK udowodnił swoją praktyczną przydatność. Wyjaśniono to także posłom do Parlamentu Europejskiego 3 maja. Niemieckie Federalne Ministerstwo Cyfryzacji i Transportu (BMDV) udostępniło obecnie dodatkowe siedem milionów euro na dalszą fazę testową.

Producenci i ogólnoeuropejskie

konsorcjum ściśle ze sobą współpracują. Dofinansowanie na rozbudowę projektu DAC umożliwi wykorzystanie pociągu testowego, składającego się z 18 wagonów i 40 prototypów DAC, w innych krajach Europy. Wyjazdy te dostarczą nowych wyników testów, dzięki którym różni producenci sprzęgła będą mogli zakończyć swoje bieżące prace rozwojowe i zaprezentować rozwiązania gotowe do produkcji seryjnej.

Nowy standard dla pociągów towarowych w Europie powinien być gotowy do produkcji seryjnej w ciągu najbliższych kilku miesięcy. Organizatorem projektu DAC4EU jest konsorcjum, w skład którego wchodzi szwajcarska i austriacka kolej towarowa SBB Cargo i Rail Cargo Austria, Deutsche Bahn i jej spółka zależna DB Cargo oraz posiadacze wagonów Ermewa, GATX Rail Europe i VTG.

hfs



Przetaczanie pociągów DAK.

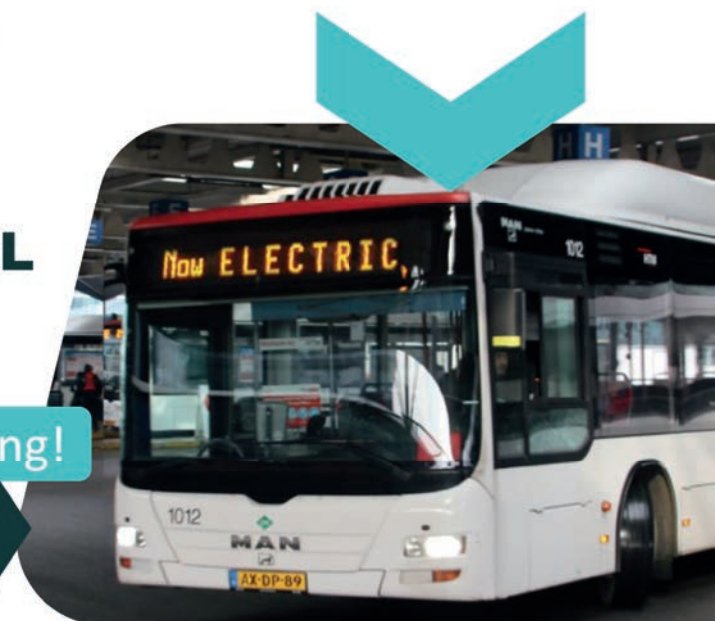
Zdjęcie: DB/Steve Wiktor

TO-ZERO
TO ZERO ELECTRIC VEHICLES GMBH

**UMRÜSTUNG VON DIESEL
AUF ELEKTRISCH**

Die Alternative zur Neuanschaffung!

 Sprechen Sie uns an:
Tel.: 04154 99 8 99 99
www.to-zero.de



„Pociąg wodorowy – symbol zrównoważonego rozwoju”

dr Roland Busch (studia fizyki na Uniwersytecie Fryderyka Aleksandra w Erlangen-Norymberdze i Uniwersytecie w Grenoble, doktorat w 1993 r. na Uniwersytecie Fryderyka Aleksandra) od lutego 2021 r. jest dyrektorem generalnym Siemens AG z siedzibą w Monachium. Pełnił różne funkcje kierownicze stanowiska w firmie Siemens od 1994 r.

Pierwszy pociąg wodorowy firmy Siemens Mireo Plus H będzie używany w regularnej obsłudze pasażerów przez Deutsche Bahn od 2024 r. w ramach wspólnego projektu finansowania H2goesRail. Redaktor naczelny rail & mobility Hermann Schmidtendorf zadał pytania.



dr Roland Busch.

? **rail & mobility:** Co wyróżnia wodorowy zespół trakcyjny Mireo Plus H?

Dr. Roland Busch: Dla mnie pociąg wodorowy jest symbolem zrównoważonego rozwoju, zrównoważonego portfolio Siemens, tego, że dzięki technologii potrafimy uczynić cały sektor mobilności zielonym, czyli zaprezentować ekologiczną mobilność. To właśnie zawdzięczamy sobie, ale także naszemu środowisku i społeczeństwu. Rozwiązaniem tego problemu jest technologia. Pociąg wodorowy Mireo pokazuje to po raz kolejny dość wyraźnie.

? **I propagowanie tego ruchu naprawdę zaczyna się teraz?**

Celem jest oczywiście zwiększenie skali tego zjawiska. To jest pierwszy pociąg. Mamy już trzy w przygotowaniu, a w przygotowaniu będą kolejne. Oczywiście decydujący jest nie tylko pociąg wodorowy, ale także system operacyjny wodorowy, czyli wytwarzanie, konwersja zielonej energii elektrycznej na wodór, transport i zużycie, które należy zwiększyć. To pierwszy krok, a przed nami jeszcze wiele kolejnych.



Mireo Plus H: od wodoru do ekologicznej mobilności.

LTG Cargo Polska:

LTG CARGO POLSKA ŁĄCZY POLSKI EUROTERMINAL SŁAWKÓW Z KOWNEM



LTG Cargo Polska, polska spółka zależna litewskiego państwowego kolejowego przewoźnika towarowego LTG Cargo, rozpoczęła niedawno oferowanie regularnych połączeń pomiędzy Polską a Litwą dwiema parami pociągów tygodniowo. 16 lutego 2023 roku pierwszy pociąg opuścił Euroterminal Sławków w kierunku Terminalu Intermodalnego w Kownie. Pociąg przewozi kontenery 20, 30, 40 i 45 stopowe oraz kontenery-cysterny. Nowa usługa szybko zyskała popularność wśród klientów potrzebujących transportu różnych kategorii towarów pomiędzy Polską a krajami bałtyckimi z takich branż jak przemysł chemiczny, spożywczy czy maszynowy.

Dlaczego te punkty początkowe i końcowe? Ma-

ciej Cetnerowski, Dyrektor ds. Rozwoju Intermodalnego w LTG Cargo Polska, komentuje: „Zdecydowaliśmy się na połączenie z Euroterminalem Sławków ze względu na dostęp do toru szerokotorowego. Daje to możliwość transportu towarów takich jak zboże, paliwo, metanol do i z Ukrainy. Terminal w Kownie posiada natomiast regularne połączenia z portem w Kłajpedzie i innymi miejscami w krajach bałtyckich. Bursztynowy Pociąg łączy Kowno z terminalem Muuga w Estonii i zostanie również włączony do sieci międzynarodowych usług intermodalnych. Odległość pomiędzy bezpośrednimi końcami połączenia kolejowego wynosi 740 kilometrów - dodaje Cetnerowski.

Cetnerowski jest przekonany, że połączenie kolejowe przyczyni się do przeniesienia towarowego transportu drogowego na kolej: „Skorzysta na tym gospodarka, mieszkańcy miast położonych na tej trasie oraz środowisko naturalne”. W ostatnich miesiącach LTG Cargo rozszerzyło swoją siatkę międzynarodowych połączeń intermodalnych przez Polskę do różnych terminali w Unii Europejskiej. Logistyk dywersyfikuje swoją działalność po wprowadzeniu unijnych sankcji, które ograniczyły przepływ towarów pomiędzy Litwą a Rosją. Na Ukrainie istnieje spółka zależna, uruchomiono także połączenia kolejowe do Triestu.

Kontakt:
sales@ltgcargo.lt <https://ltgcargo.eu/> ltgcargo.pl

Prawa pasażerów w UE: „Tworzenie wspólnego obszaru kolejowego”

? **rail & mobility:** Panie Profesorze Liberacki, był Pan sprawozdawcą w Parlamencie Europejskim, kiedy Parlament przyjął w kwietniu 2021 r. nowelizację dotyczącą praw pasażerów przysługujących pasażerom kolei. Nowelizacja weszła w życie 7 czerwca 2023 r., z wyjątkiem przepisów dotyczących przewozu rowerów, które będą obowiązywać od 7 czerwca 2025 r. Czy uważa Pan, że nowe regulacje są lepsze od poprzednich?

Prof. Bogusław Liberacki: Prawa podróżnych są teraz ujednolicone. Teraz liczy się to, że wdrożymy je w życie. Oznacza to: Jesteśmy odpowiedzialni za jakość usług, za oferowanie dostępu do sieci, przyłączy, połączeń, w tym odpowiedzialność finansową. Jeżeli pociąg przesiadkowy odjedzie wcześniej niż ten, który przywiózł pasażera, przysługuje rekompensata finansowa. Prawa do podróżowania w przypadku usług dla osób niepełnosprawnych są ważne, podobnie jak zabranie ze sobą rowerów. Bo jeśli wyjeżdżasz na weekend, warto zabrać ze sobą rower, prawda? Z tych punktów widzenia należy przedstawić zmiany.

I w tym miejscu podkreślamy, że te same prawa powinny obowiązywać wszystkich podróżnych – nieza-

leżnie od tego, czy kupują bilety u przewoźników takich jak Deutsche Bahn czy PKP, czy u przewoźników regionalnych, czy nawet u sprzedawców biletów, takich jak biura podróży czy kasy biletowe. Oni także muszą wziąć na siebie odpowiedzialność. A odpowiedzialność ta musi być dzielona po obu stronach granicy. W przypadku roszczeń o odszkodowanie należy stosować standardowy formularz.

? Co jeszcze jest dla Pana ważne w pracy Parlamentu Europejskiego?

Jesteśmy bardzo zaniepokojeni transgranicznymi kolejowymi usługami pasażerskimi. Celem jest zwiększenie udziału kolei w ruchu transgranicznym w celu ograniczenia ruchu samochodowego. Jednocześnie jest odpowiedzią na wielkie wyzwanie, przed jakim stoimy, jakim jest klimat, środowisko, mniejsze zużycie energii i oszczędność paliw, których i tak nam brakuje, czyli ropy i gazu. Dotychczas wiele planów kolejowych państw kończyło się na odpowiednich granicach państw. Ale granica państwowa nie jest granicą w rozumieniu Unii Europejskiej. Nie ma więc powodu ograniczać się do własnego terytorium.

? Czego nam w tym zakresie brakuje?

Co jest ważne? Zapewnienie wygodnej obsługi w kierunkach i z częstotliwością potrzebną mieszkańcom, wspólny i jednolity europejski obszar kolejowy. Wiemy, że istnieje europejska przestrzeń powietrzna, prawda? Wiemy, że nie ma żadnych ograniczeń w ruchu samochodów osobowych, ciężarowych i osobowych. Istnieje europejski obszar transportu drogowego, istnieje europejski obszar żeglugi śródlądowej, transportu kombinowanego. Ale co z transportem kolejowym? Nadal mamy te ograniczenia, które całkowicie godzą w nasze interesy. Temu celowi będzie służyć debata w Parlamencie Europejskim.

Drugim jest realizacja korytarzy transportowych. Podobnie jest tutaj: każdy kraj buduje linie kolejowe, modernizuje i kupuje tabor, ale zawsze na swoim ►

NOWE PRAWA PASAŻERÓW NA EUROPEJSKICH KOLEJACH

W 2021 r. rozporządzeniem (UE) 2021/782 przyjęto nową wersję rozporządzenia w sprawie praw pasażerów. Rozporządzenie to obowiązuje od 7 czerwca 2023 r. i zastąpiło rozporządzenie (WE) nr 1371/2007. **LINK:** <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32021R0782&from=DE> Nowe rozporządzenie wprowadza także **istnienie siły wyższej dla przedsiębiorstw kolejowych**. Ma to wpływ na wysokość wypłacanego odszkodowania. W każdym przypadku należy zapewnić wyżywienie i zakwaterowanie na okres do trzech nocy.

Nowela w punktach:

- Jeżeli **opóźnienie** wynosi co najmniej 60 minut, zostanie zwrócone 25 procent ceny biletu, jeśli opóźnienie przekracza 120 minut, zostanie zwrócone 50 procent ceny biletu.
- W wyjątkowych okolicznościach, takich jak burze lub inne klęski żywiołowe, nie jest wymagane żadne odszkodowanie. Jednakże rozporządzenie stanowi jasno: „Takie zdarzenia powinny stanowić **wyjątkowe klęski żywiołowe**, w przeciwieństwie do normalnych sezonowych warunków pogodowych, takich jak jesienne burze lub regularne powodzie miejskie spowodowane przypływami lub topnieniem śniegu”. - ale są to sabotaże takie jak kradzieże kabli, ludzie na torze.
- Gregor Kolbe z Federacji Niemieckich Organizacji Konsumentkich (vzbv) zakłada, że sądy będą musiały doprecyzować pojęcie nadzwyczajnych warunków pogodowych. Rzeczniczka kolei, jak cytuje Tagesspiegel, twierdzi, że DB chce w przyszłości obejść się w miarę możliwości bez rozpraw sądowych. Nawet jeśli uprawnienie przestanie istnieć, kolej rozpatrzy każdy indywidualny przypadek i w razie potrzeby zapewni pasażerom vouchery.
- przedsiębiorstwa kolejowe powinny „zapewnić odpowiednią liczbę miejsc parkingowych dla rowerów w przypadku zakupu nowych pojazdów lub znacznej modernizacji istniejących pojazdów”, szczególnie powinny zostać wyjaśnione w przepisach krajowych.

terytorium. Im bliżej granicy, tym słabsza tam infrastruktura. Przyjrzyjmy się więc, jak możemy zapewnić całkowitą swobodę ruchu w tych korytarzach. Jest zbyt wiele ograniczeń. Prąd trakcyjny jest inny, dlatego potrzebujemy lokomotyw dwusyste-

mowych. W każdym kraju obowiązują ograniczenia, takie jak różne zasady ruchu drogowego.

Musimy więc znaleźć rozwiązania w zakresie uproszczeń i tutaj. Trzeba zdecydować, którym inwestyc- ►

Zdjęcia (2): Hermann Schmidendorf



Profesor ekonomii (SGPiS Warszawa) Bogusław Liberacki jest posłem do Parlamentu Europejskiego od lipca 2004 r., członkiem Socjaldemokratycznej Grupy S&D. W latach 2017-2019 wiceprzewodniczący Parlamentu Europejskiego. Od 1993 do 1997 Minister Transportu Rzeczypospolitej Polskiej.



Nowe prawa pasażera ułatwiają życie osobom poruszającym się na wózkach inwalidzkich – niezbędną pomoc wystarczy zgłosić na 24 godziny przed planowaną podróżą, a nie jak dotychczas na 48 godzin

jom nadać priorytet. I to nie tylko z punktu widzenia pilności dla danego kraju. Jeśli więc połączymy tę koncepcję transportu transgranicznego, ocenę stanu budowy korytarzy transportowych transeuropejskiej sieci kolejowej, wspólnie określimy także pilne priorytety, które są wymagane w badaniu. Szczególnie na granicy polsko-niemieckiej powinniśmy porzucić przestarzałe przekonanie, że każdy jest ograniczony w swoich granicach i chce być królem we własnej wsi.

? Niestety, w ostatnich latach niemiecki federalny minister transportu zawsze pochodził z Bawarii. Niezbyt interesowały go zagadnienia transportowe, takie jak niemiecko-polskie połączenia kolejowe. Pytanie ogólne: W jaki sposób można zapewnić większe zaangażowanie europejskich ministrów transportu w interesy całości, w tym w połączenia transgraniczne?

Pamiętam czasy, kiedy byłem ministrem transportu Polski i Matthiasem Wissmannem ministrem transportu Niemiec. Udało nam się wtedy poszukać tych punktów styku i zbliżyć się do siebie. Pierwszą istotną rzeczą jest spotkania ministrów transportu. Trzeba się znać, ufać i lubić. Już wtedy udało nam się

nawiązać takie połączenia. Takie jest wyzwanie, taka jest praca.

Z pewnością możemy podać pewne uzasadnienia w postaci wojny na Ukrainie. Ale ta wojna na Ukrainie powinna dać nam motywację do uspokojenia naszych systemów. Bo po tej wojnie musimy przygotować się na to, że ta część Europy, a potem nawet rozszerzenie na Ukrainę, będzie miała coraz sprawniejsze systemy transportowe. Chcemy pogłębić naszą integrację.

Najlepszym sposobem na pogłębienie integracji jest spójność infrastrukturalna. Ludzie wyrażą zgodę, po prostu kupując bilety. Musimy tylko zaoferować rozsądną usługę i pokazać, że jest to usługa stała, a nie sezonowa, że nie jest to tylko na pokaz. Wiem to ze strony polskiej, bo w moim okręgu wyborczym znajdują się województwo zachodniopomorskie i lubuskie. Przychodzimy do siebie. Wykorzystajmy to. Pokażmy, że z koleją możemy stworzyć jednolitą przestrzeń na skalę transgraniczną.

! Dziękuję bardzo za wywiad!

Wywiad przeprowadził Hermann Schmidtendorf.

Niemiecko-polskie połączenia kolejowe: tworzenie nowych koncepcji

? **rail & mobility:** Panie Sekretarz Stanu Andrzej Bittel, jakie było Pana zdaniem najważniejsze wydarzenie w branży kolejowej, w tym polsko-niemieckiej, w minionym okresie?

Andrzej Bittel: Najważniejszą kwestią jest pomoc dla Ukrainy, pomoc dla uchodźców wojennych i realizacja zadań z tym związanych. Tak naprawdę w tych najtrudniejszych miesiącach na granicy znajdowały się setki tysięcy ludzi, których należało przewieźć w bezpieczne miejsca. Był to także wielki wysiłek polskich, ukraińskich i niemieckich kolejarzy. Współpraca ta przebiegała naprawdę bardzo dobrze i szybko.

? A ze standardowymi tematami?

Oczywiście nie zabrakło pytań o realizację bieżących działań, które zazwyczaj realizujemy przy stałej dobrej współpracy. Chciałbym podkreślić, że dzięki ministrom, dzięki prezesowi Deutsche Bahn, mamy naprawdę świetną współpracę. Jak powiedziano na polsko-niemieckim szczycie kolejowym, nie patrzymy przez pryzmat granicy, ale zobaczymy, co nas łączy. To rzeczywiście jest właściwy kierunek. Na podkreślenie zasługują działania prowadzone w ramach realizacji połączenia Berlin – Szczecin oraz prawie ukończonego mostu w Kostrzynie. Są też konkretne, bardzo wymierne efekty tej współpracy, jak np. elektryfikacja odcinka Zgorzelec/Görlitz.

? Czy nie miałyby sensu pełne zelektryfikowanie linii Berlin – Kostrzyn po stronie niemieckiej przez nowy most i dalej? Zapewniłoby to dodatkową trasę zapasową do Polski, gdyż trasa przez Frankfurt nad Odrą i Berlin jest już dość zajęta.

Uważam, że takie nowe koncepcje należy wypracować. Realizujemy w Polsce program inwestycji kolejowych, który obecnie wynosi równowartość około 16,44 miliarda euro. Przygotowujemy się do kolejnej perspektywy unijnej. Chcemy mocno skupić się na modernizacji kolei w Polsce, na budowie nowych linii kolejowych w ramach koncepcji Centralnego Portu Komunikacyjnego CPK.

Oczywiście nie możemy decydować za naszych niemieckich partnerów. Uważam jednak, że w ramach ujednolicania planów powinniśmy łączyć różne inwestycje, aby mogły lepiej ze sobą współpracować. Bo jeśli będzie działać lepiej, nasza efektywność wzrośnie.

? Dziękuję za wywiad!

Wywiad przeprowadził Hermann Schmidtendorf.



Andrzej Bittel przed pruskim wagonem salonowym w Akademii DB w Poznaniu.

Z wykształcenia prawnik (Uniwersytet Warszawski) oraz absolwent studiów podyplomowych (Zarządzanie w Administracji Publicznej, Wyższa Szkoła Przedsiębiorczości i Zarządzania im. Leon Koźmiński; Europejskie Prawo Samorządowe, Polska Akademia Nauk). Andrzej Bittel był wiceministrem infrastruktury i Budowlana od 2016 r., a od 2018 r. wiceminister ds. infrastruktury oraz ekspert wyznaczony odpowiedzialny za system kolejowy. Bittel rozpoczął karierę polityczną w samorządzie lokalnym w Warszawie. W latach 2007-2010 pracował w Centralnym Biurze Antykorupcyjnym.

nexxiot i Knorr-Bremse: jakość, niezawodność, długoterminowe ukierunkowanie

? **rail & mobility:** Panie Kalmund, na początku maja 2023 r. wiodąca europejska firma zajmująca się wynajmem wagonów towarowych Ermewa poinformowała, że obecnie poszerza swoje portfolio tematyczne o czujniki i technologię danych firmy nexxiot. Dotyczy to ponad 45 000 wagonów towarowych. Wydało mi się to niezwykle. Czasami korzysta się z usług firmy partnerskiej bez ich wymieniania. W tym przypadku Ermewa powołuje się na Państwa jako dobrą referencję. Jak doszło do tego meczu?

Stefan Kalmund: Dziękuję za to ekscytujące pytanie. Od razu przychodzą mi na myśl trzy czynniki. Po pierwsze, firma Ermewa bardzo dobrze rozumie wymagania branży technologicznej. Znaleźliśmy już więc bardzo doświadczonego partnera do rozmów. Po drugie, cały proces selekcji został przemyślany na przestrzeni lat i zbadany, które tematy są naprawdę ważne, aby stworzyć wartość dodaną dla klientów. Pozostaje jeszcze trzecie zasadnicze pytanie: czy wybrany przeze mnie partner technologiczny będzie nadal istniał za kilka lat? To nie jest dane. Jest to prawdopodobnie największe ryzyko związane z decyzją podejmowaną przez zarząd lub dyrektora generalnego. Czy jeśli będę współpracować z firmą taką jak nexiot lub jakąkolwiek inną firmą, będę w stanie wprowadzać z nią innowacje za trzy lub cztery lata?

Wierzę, że nasze partnerstwo z firmą Knorr-Bremse, która dołączyła do firmy nexxiot w zeszłym roku, było kluczowym czynnikiem sukcesu tej decyzji.

? Za niezwykle uznałem fakt, że w raporcie rocznym firmy Knorr-Bremse wskazano również, że obecnie w sposób oczywisty następuje poszerzenie przyszłej rentowności obszaru biznesowego tej dużej firmy.

Tak. Można na to spojrzeć z dwóch stron. Knorr-Bremse ma niewątpliwie znacznie więcej doświadczenia niż jakakolwiek inna firma. Oznacza to, że bardzo dobrze rozumie branżę kolejową, ale potrzebuje partnera technologicznego, który być może będzie szybszy, bardziej niekonwencjonalny, a następnie będzie w stanie terminowo digitalizować poszczególne komponenty w branży kolejowej. Myślę więc, że po bardzo długim procesie selekcji byliśmy logicznym partnerem.

A teraz spójrzmy na to z naszej perspektywy. Dlaczego to partnerstwo ma dla nas taki sens? Z jednej strony oczywiście dlatego, że pozwala nam to w dłuższej perspektywie poszerzać ofertę dla naszych klientów. Zapewniono nam duży kapitał. Jest to często czynnik wąskiego gardła dla firm technologicznych. Większość ludzi musi ciągle szukać nowego finansowania, co kilka lat lub co kilka miesięcy. Nie musimy. Dzięki temu wyposażyliśmy się w dużą bazę kapitałową, a także zyskaliśmy partnera, który z kolei emanuje jakością, niezawodnością i długoterminową orientacją, czego oczekują nasi klienci.

? Czy w ramach tego partnerstwa otrzymują Państwa także nowe tematy, które również należy rozwinąć? A może po prostu pozostaną Państwa przy tym, co już zrobiono do tej pory?

Do tej pory zawsze przeprowadzaliśmy retrofitting w naszej klasycznej działalności, co oznacza modernizację obecnego stanu magazynowego, który nie zmienia się od wielu lat, i tym samym uczy-

nienie go mądrzejszym lub bardziej inteligentnym technologicznie. W tym przypadku po raz pierwszy w sektorze transportu towarowego patrzymy pięć lub osiem lat do przodu. Jakie potrzeby będą mieli klienci branży kolejowej za pięć, osiem lat? Produkty do tego celu są już opracowywane, aby zapewnić przejście do następnej generacji produktów.

Weźmy hamulce lub inne tematy, które są tam niezbędne, słowem kluczowym cyfrowy pociąg towarowy. Drugi nowy temat, który został dodany: Opracowaną przez nas technologię, a mianowicie cyfryzację towarów trudnych do digitalizacji, niezależnie od tego, czy są to całe wagony towarowe, czy pojedyncze komponenty, można teraz przenieść również do innych obszarów Knorr-Bremse, takie jak przykładowe drzwi, systemy klimatyzacji. Oczywiście nasza działalność również się rozwija.

? Zostało to również podkreślone w raporcie rocznym.

Tak! Jeśli kierować się głównymi przesłaniami nowego dyrektora generalnego Marca Llistoselli z Knorr-Bremse, na koniec wymienione zostaną dwie firmy jako główne holdingi i partnerzy strategiczni: jedna firma działa w sektorze samochodów ciężarowych, druga to my. Pod tym względem jesteśmy oczywiście bardzo zaszczyceni. Ale wiąże się to również z dużą odpowiedzialnością za zapewnienie dokładnie tych usług lub technologii.



Zdjęcia (2): nexxiot

? Przejdźmy zatem do tematów, które Państwa firma dzisiaj proponuje. Co według Pana jest szczególnie ważne?

W całej firmie Nexiot mamy trzy obszary biznesowe. Jedna dotyczy całego transportu towarowego kolej. Mamy dokładnie to samo w przypadku transportu intermodalnego i morskiego. A trzeci obszar biznesowy dotyczy cyfryzacji systemów kolejowych dla Knorr-Bremse. Wszystkie trzy obszary to główne obszary wzrostu, a każdy z nich wiąże się z innymi wyzwaniami w branży.

Pozostajemy na razie w obszarze kolejowym. Rosnące ceny energii — muszę móc oszczędnie gospodarować moją flotą, moimi indywidualnymi aktywami. Często wymieniane słowa kluczowe to konserwacja predykcyjna lub monitorowanie warunków. Stoi za tym życzenie, aby w przyszłości nie chcieć już przeprowadzać przeglądów co dwa, cztery lub sześć lat według określonych cykli, ale robić to w sposób bardziej inteligentny, ponieważ mam podstawowe dane, które następnie to potwierdzają. Weźmy na przykład pociąg, który zawsze jechał po płaskiej równinie. Prawdopodobnie zużycie jest inne niż w pociągu, który stale jechał po górach i musiał często hamować. Istnieją podobne tematy dla innych obszarów biznesowych.

? Oczywiście odpowiednie organy nadzoru kolei muszą odegrać rolę w zmianie cykli utrzymania. Gdybyśmy wcześniej mieli określi-

The economist (studied in England and the USA) Stefan Kalmund has been CEO of nexxiot since January 2020. Before that, he worked in the investment industry for 20 years, focusing on technology companies.

ne roczne terminy, od których nie wolno mi było odstępować, nowy system nie działałby. Jak wygląda poziom akceptacji?

Właśnie na tym polega główna wada konkurencyjności, że koleje mają najwyższe wymagania, mimo że szyny mają dogonić drogi. To nie ułatwia sprawy, ale musimy to przełamać. Na przykład w zeszłym roku wprowadziliśmy czujnik, czujnik sworznia królewskiego. Ma to na celu zapewnienie, że w momencie załadunku ciężarówek na wagon kieszonkowy zostaną one odpowiednio zablokowane, tak aby nie doszło do wypadku – i odwrotnie, aby zostały odblokowane w momencie podniesienia ciężarówki przez dźwig. Istnieje zatem wiele inteligentnych sposobów wspierania technologii.

? W Danii te słynne wagony kieszonkowe najwyraźniej spowodowały poważne problemy dla administracji kolejowej mostu Storebælt, mostu Wielkiego Bełtu, na trasie z Danii do Szwecji. Po wypadku z wagonem kieszonkowym nagle uznano ich za trędownych, chociaż przyczyną wypadku mógł być po prostu słaby pomiar wiatru. Jednak w wyroku stwierdzono, że winni są operatorzy pociągów i ich wagony kieszonkowe. Nie wydało mi się to zbyt przekonujące?

Po pierwsze, wynalazek wózka kieszonkowego jest genialny. Mogę załadować kontenery transportowe z całej przestrzeni intermodalnej i ogólnie koncepcja modułowa - mogę po prostu dodać do tego różne rodzaje transportu. Jeśli spojrzeć na liczbę nowych pojazdów, wagony kieszonkowe są z pewnością jednym z obszarów, w których obecnie powstaje najwięcej nowych wagonów. Są niezbędni, są niezbędni. W przeciwnym razie na drogach byłoby jeszcze więcej ciężarówek. Musimy jednak usunąć je z ulic, a samochód kieszonkowy jest naturalną odpowiedzią.

Pozostaje pytanie, jak mogę to wesprzeć technologicznie? Mogę to zrobić dzięki technologii i czujnikom. Są różne poziomy dojrzałości. W pierwszym etapie regulatorzy i operatorzy kolejowi ćwiczą ze sobą. Czy mogę to wesprzeć technologią? To nie zastępuje ludzi i nie ma na celu ich zastępowania, ale mogę przynajmniej zasygnalizować, czy jest pro-

blem, czy nie. Czy muszę interweniować? Podobnie jest w przypadku automatycznego testu hamulców, który również jest tematem bardzo centralnym. Pytanie brzmi, czy zawsze muszę chodzić wzdłuż pociągu ręcznie, czy też w pewnym momencie mogę zaufać technologii? A także: Czy władze mogą zaufać technologii, abym mógł radykalnie skrócić czas trwania testu hamulców i móc w dowolnym momencie przekazać maszyniście stan hamulców? Jeśli chcemy być konkurencyjni jako przemysł kolejowy, musimy uzyskać dostęp do takich innowacyjnych technologii.

? A Państwa czujniki? Czy są one obecnie akceptowane przez władze duńskie? Czy to oznacza, że obsługa ruchu kolejowego na moście Wielkiego Bełtu wreszcie wróciła do normy?

Myślę, że coś takiego nigdy nie zostanie ostatecznie rozwiązane, bo są po prostu różne interesy. Ale przynajmniej toczą się bardzo intensywne dyskusje pomiędzy operatorami, wypożyczalnią wagonów, władzami i producentami technologii, aby dowiedzieć się, co jest ważne i jak w ogóle należy to mierzyć. Co być może trzeba włączyć lub wyłączyć? Coś działało przez bardzo długi czas. Potem zdarza się wypadek, ludzie chcą zareagować i teraz powstała z tego nowa technologia.

? To wszystko jest zrozumiałe. Jednak eksperci twierdzili, że przed wypadkiem wiatr mierzono po stronie mostu o słabszym obciążeniu wiatrem. W rezultacie nie było ostrzeżenia o wietrze z ograniczeniem prędkości dla pociągu, który następnie uległ awarii. Oczywiście władza nie chce być później współwinna. Ale w takim razie nie jest to tylko kwestia konstrukcji wagonu?

Coś takiego jest również silnie powiązane z wiarygodnością zaangażowanych osób. Weźmy na przykład poważny wypadek kolejowy, który miał miejsce w Ameryce na początku lutego 2023 r. we Wschodniej Palestynie w stanie Ohio. Nastąpiła tam wielka eksplozja. Nikt nie chce składać zeznań przed Kongresem USA ani widzieć nazwy własnej firmy na pierwszej stronie gazety w negatywnym kontekście. Kiedy okaże się, że ostatecznie trzeba będzie ►

Sygnały w czasie rzeczywistym na całym świecie: rejestrator do monitoringu firmy nexxiot.



zapłacić setki milionów dolarów w postaci odeskodowań i prac porządkowych, zapobieganie za pomocą technologii byłoby znacznie tańsze – niezależnie od tego, jak by to wyglądało. Czasami jednak wystarczy nieszczęście, aby wszystkimi wstrząsnąć i dopiero wtedy decydenci są gotowi pomyśleć o rzeczach, których nie dało się zmienić przez dziesięciolecia.

? Mamy zatem nadzieję, że Państwa rozwiązanie technologiczne w zakresie transportu wagonami kieszonkowymi zaspokoi wszystkie interesy i że ten pozytywny efekt może w pełni sprawdzić się także w Skandynawii. Ponieważ prawdopodobnie pełniłoby to zasadniczą funkcję.

Potrzebujemy Skandynawii jako bardzo ważnego klucza dla wielu szlaków transportowych, które muszą działać w Europie.

? Przejdźmy dalej. W sektorze kolejowym jest wiele innych ważnych kwestii. Jeśli chodzi o rodzaj wyposażenia wagonów towarowych, można usłyszeć różne rozwiązania od dostawców systemów monitoringu. Niektórzy dostawcy wykorzystują do transmisji danych satelity kosmiczne, inni uważają, że jest to niebezpieczne i że transmisja może zostać zakłócona. Jaka jest dla Państwa najlepsza metoda transferu? Urządzenia też powinny mieć baterie, ale w pewnym momencie się wyczerpują... Jak to wszystko rozwiązać?

Już wkłada Pan palec w rany. Jakie tematy dzisiaj poruszamy? Punkt pierwszy: Wszystko, co przykręcam do wagonu towarowego, musi działać niezawodnie przez wiele lat. Niezawodność to połączenie „jak często wysyłam i jak długo mogę wysyłać”. Nie mam szans na wymianę urządzenia ani naładowanie baterii po trzech latach. Dlatego wszystko, co uprawiasz, musi działać przez osiem, dziesięć lat lub dłużej. Obecnie wyposażamy w urządzenia dużą część floty Hapag-Lloyd. Gdy kontenery transportowe są w drodze, nie mam już możliwości dodania nowego sprzętu. Dlatego niezawodność jest podstawowym wymaganiem w terenie.

Druga, i to jest duża przeszkoda dla wielu firm: jak sfinansować całą tę inwestycję w moją flotę? Bo to właściwie inwestycja infrastrukturalna. Jeśli coś zepsuje się w kontenerze lub wagonie towarowym, nikt nie będzie kwestionował konieczności naprawy lub wymiany. A jeśli wagony będą za stare, flota zostanie w pewnym momencie odnowiona. Tutaj natomiast starają się o refinansowanie albo ze środków publicznych, bo ja zajmuję się pewnymi tematami związanymi z innowacjami, albo żeby klienci za to płacili. I dlatego wstępne wyposażenie często trwa znacznie dłużej niż w innych branżach. Jak dotąd to głównie firmy takie jak VTG, Deutsche Bahn, SBB, a teraz także Ermewa, zrozumiały, że najpierw muszę dokonać podstawowej inwestycji w swoją infrastrukturę, aby móc potem pomyśleć o tym, jakich standardów jakości potrzebuję i za które chciałbym ręczyć moich klientów w przyszłości.

1 Mijmy nadzieję na większą świadomość! Dziękuję bardzo za tę rozmowę!

Wywiad przeprowadził Hermann Schmidtendorf.

Od Schaltbau po Shell: SBRS – ładowanie pojazdów elektrycznych w każdej sytuacji

Rozmowa z dyrektorem zarządzającym Gesellschaft für Batterieladetechnik SBRS GmbH, który tak opisuje nam swoją pracę: „Praca tutaj to dla mnie nie tylko praca, to powołanie!”



? **rail & mobility:** Panie Stahl, nazwa Pana firmy składa się z czterech liter - SBRS. W większości przypadków litery mają głębsze znaczenie. Jak to jest w Państwa przypadku?

Andreas Stahl: SBRS stał u początków swojej historii dla Schaltbau Refurbishment and Systems. W 2017 roku zostaliśmy wydzieleni z **Pintsch** Bamag i przez pierwsze kilka lat nazywaliśmy się **Schaltbau** Refurbishment, ponieważ w kraju skupialiśmy się na branży kolejowej. Z biegiem lat jednak rozwinęliśmy się w firmę, która w coraz większym stopniu obsługuje obszar infrastruktury ładowania, a w 2019 roku postanowiliśmy przejść od nazwy Schaltbau Refurbishment do tego krótkiego skrótu SBRS: Schaltbau Refurbishment and Systems.

Dziś, od 1 listopada 2022 roku, nazwa ta ma inne znaczenie i nosi nazwę **Shell Business Recharge Solutions**. Ponieważ staliśmy się teraz członkami dużej rodziny Shell. To dla nas wyróżnienie, bo Shell to duża firma energetyczna. Świat się zmienia, branża energetyczna się zmienia, a gdy Shell podejmuje to wyzwanie, czujemy, że jesteśmy na dobrej drodze, wykonując to, co robiliśmy przez lata.

? Wydaje się, że miało to miejsce we właściwym czasie, ponieważ w międzyczasie rozwinęli Państwo dość obszerne portfolio. Dostarczają rozwiązania w zakresie ładowania wszystkich typów

pojazdów użytkowych, zwłaszcza autobusów elektrycznych, elektrycznych ciężarówek, statków, a także samochodów osobowych Porsche.

Tak, mamy bardzo szerokie portfolio. Obejmują one urządzenia mobilne o mocy 80 kW, a także nowo opracowany system ładowania MCS, który działa z mocą 750 kW w protokole Megawatt Charger One. Urządzenia znacznie się od siebie różnią. Z jednej strony mamy urządzenia chłodzone powietrzem. Urządzenia chłodzone powietrzem są generalnie oparte na technologii samochodowej. Masz krótszą żywotność, która opiera się na typowych warunkach użytkowania samochodu.

W przypadku autobusów często mamy zupełnie inną sytuację. Autobus ma akumulator o dużej pojemności, a niezawodność jest dla autobusu najważniejsza. Jeśli taka ładowarka nie będzie w nim działać, Twój autobus i Twoje operacje logistyczne zostaną wstrzymane, dlatego opracowaliśmy specyficzną technologię, takie szafy widzimy za sobą. Są to ładowarki chłodzone cieczą, charakteryzujące się niezwykle wysoką wydajnością, które posiadają trzydziestoletni okres użytkowania, a taka ładowarka obsługuje aż 60 cykli ładowania dziennie. Ładowarka samochodowa ma tylko trzy, cztery, pięć cykli ładowania przy stosunkowo małej baterii.

Kolejna różnica polega na tym, że z punktu wid-

zenia zrównoważonego rozwoju, opracowując te urządzenia chłodzone cieczą, pomyśleliśmy o zaprojektowaniu urządzeń pochodzących z **Europy dla Europy**. Oznacza to, że faktycznie możemy pozyskać wszystkie komponenty w Europie: półprzewodniki mocy z Niemiec, z Norymbergi. Produkcja płytek drukowanych znajduje się w naszym bezpośrednim sąsiedztwie, w Kamp-Lintfort. Część dławików i całe podzespoły pochodzą z Włoch. Traktujemy więc Europę jako centrum handlowe i budujemy w Europie dla Europy.

? Ciekawostką jest to, że nieraz instaluje się Państwa stacje ładowania w zajezdniach przewoźników autobusowych, ponieważ przewoźnicy autobusowi, że tak powiem, „przynoszą” ze sobą Państwa urządzenia. Jak powstaje tak bliska relacja oparta na zaufaniu?

Zwłaszcza w pierwszych latach „serializacji” pojazdów elektrycznych akumulatorowych nadal istniały pewne niejasności dotyczące standaryzacji interfejsów komunikacyjnych. Wcześniejsze projekty badawcze wykazały wątpliwości – kto jest winien, jeśli coś w komunikacji nie działa? Istniały takie irytacje między producentami pojazdów i infrastruktury ładowania. Skutkowało to tym, że przedsiębiorstwa transportowe, zwłaszcza na początku, formułowały swoje oferty

w formie przetargów na generalne wykonawstwo.

Ze względu na długą historię w branży kolejowej, Schaltbau, a tym samym SBRS, cieszą się opinią niezawodnych rozwiązań problemów, na których można po prostu polegać. Wtedy, podobnie jak teraz, byliśmy gotowi na zawieranie umów z klientami końcowymi „jedna po drugiej” i wspólnie z producentami autobusów dążyliśmy do tego, aby historia pojazdów zasilanych akumulatorowo zakończyła się sukcesem. **Dobra reputacja z branży kolejowej była naszym kluczem do sukcesu!**

Tak było również w przypadku prestiżowego zamówienia w Brukseli, które zdobył producent autobusów Solaris. Firma nawet nie chciała brać udziału w przetargu, ponieważ nie wiedzieli komu zaufać w kwestii wyposażenia. Ale wtedy Solaris miał w swoim portfolio jeszcze pojazdy szynowe – tramwaje. A kluczowi ludzie firmy pamiętali, że jako dostawca zawsze wykonywaliśmy tam dobrą robotę. Wzięli więc SBRS do projektu brukselskiego i **projekt zakończył się sukcesem.**

? Dziękuję bardzo za tę ekscytującą informację!

Wywiad przeprowadził Hermann Schmidtendorf.

Szef w środku swoich stacji ładowania: Andreas Stahl pracował w sprzedaży w PINTSCH BAMAG GmbH od 1984 do 2016 roku, ostatnio jako starszy przedstawiciel handlowy. Od lipca 2022 roku jest dyrektorem zarządzającym SBRS GmbH i SBRS Consulting GmbH.



Zdjęcie: Hermann Schmidtendorf



TARGI KOLEJOWE RAIL LIVE! 2023 OD 29 LISTOPADA DO 1 GRUDNIA W MADRYCIE

RAIL LIVE! czyli Kolej na żywo! to najważniejsza konferencja i wystawa kolejowa w Hiszpanii. Edycja 2023 będzie największą jak dotąd edycją, a jej rozkład będzie o 50% większy niż w roku 2021. EXPO: W ciągu trzech dni zgromadzimy 10 000 specjalistów z branży kolejowej, aby zdobyć wiedzę o rynku z pierwszej ręki, zainspirować się wiodącymi innowacjami branżowymi i nawiązać nowe partnerstwa biznesowe.

OKONFERENCJA OBEJMUJE 12 KLUCZOWYCH TEMATÓW napędzających branżę. Jest to miejsce, w którym operatorzy, zarządcy infrastruktury, producenci taboru kolejowego i jego dostawcy, środowisko akademickie i rządowe mogą zaprezentować najnowsze technologie i trendy.

NETWORKING: połączenie wizyt w siedzibie firmy, przyjęć z napojami i długich przerw między sesjami umożliwi branży bezpośrednie nawiązanie kontaktu z nowymi i obecnymi klientami, potwierdzenie partnerstwa i cementowanie nowych połączeń.

Rail Live! rozpoczęła swoją podróż w Hiszpanii w 2017 roku przy wsparciu MAFEX. Wydarzenie z roku na rok znacznie się rozrasta, dzięki czemu stało się globalnym miejscem spotkań osób stojących na czele cyfrowej transformacji kolei. W 2023 roku nie możemy się doczekać powrotu do Madrytu na naszą największą jak dotąd edycję. Ponieważ branża ta ugruntowała swoją pozycję preferowanego środka transportu, jest to idealny moment, aby skorzystać z możliwości dzielenia się wiedzą i tworzenia sieci kontaktów w Rail Live!

INFORMACJE I REJESTRACJA NA: <https://www.terrapinn.com/conference/rail-live/contact-us.stm>

Organised by
TERRAPINN

In Partnership with

MAFEX
INDUSTRIA FERROVIARIA ESPAÑOLA
SPANISH RAIL INDUSTRY

TRAKO 2023 – FESTYN EUROPEJSKIEJ BRANŻY KOLEJOWEJ



Unia Europejskich Stowarzyszeń Inżynierii Kolejowej (UEEIV) jest organizacją zrzeszającą stowarzyszenia inżynierii kolejowej w Europie i reprezentuje interesy inżynierów kolei oraz całego przemysłu kolejowego na poziomie kontynentalnym. UEEIV założono w celu promowania współpracy i wymiany informacji pomiędzy europejskimi stowarzyszeniami inżynierii kolejowej. W Polsce, gdzie odbywają się targi TRAKO, SITK jest krajowym stowarzyszeniem członkowskim UEEIV. Polska w ostatnich latach bardzo rozwinęła się w sektorze transportu. Plany długoterminowe mają pozytywny wpływ także na kraje sąsiadujące. Mieli w tym swój udział nasi polscy koledzy inżynierowie. Dlatego tym bardziej cieszymy się, że możemy rozszerzyć naszą wspólną współpracę z SITK w TRAKO.

UEEIV ma na celu promowanie działań międzynarodowych poprzez tworzenie sieci kontaktów krajowych stowarzyszeń oraz organizowanie regularnych spotkań i dyskusji online na aktualne tematy. Szczególną uwagę przywiązuje się do łączenia młodych specjalistów w celu wychowania następnego pokolenia. Istotnym aspektem nowo zrestrukturizowanej UEEIV jest promowanie wymiany wiedzy i tworzenia sieci kontaktów między międzynarodowymi ekspertami kolejowymi.

Rozszerzana jest także certyfikacja specjalistów w branży kolejowej, obejmująca nowe certyfikaty, takie jak Inżynier Systemów Kolejowych. Inżynierowie kolejowi, posiadający szeroką wiedzę, od wielu lat mogą uzyskać certyfikat EURAIL-ING. **UEEIV angażuje się** w stawianie czoła wyzwaniom stojącym przed sektorem kolejowym, w tym zmianom pokoleniowym, cyfryzac-

ji, interoperacyjności, ochronie środowiska oraz bezpieczeństwu i dostępności. Motto „Połącz, udostępniaj, certyfikuj” odzwierciedla te cele, kładąc nacisk na współpracę inżynierów kolejowych w całej Europie, dzielenie się wiedzą i certyfikację.

UEEIV zaplanowało już różne wydarzenia, aby osiągnąć te cele, w tym rozmowy kolejowe i seminaria internetowe, podczas których eksperci z różnych krajów europejskich dzielą się swoją wiedzą i angażują się w dyskusje. Angielski został wyznaczony jako standardowy język działań ogólnoeuropejskich, aby ułatwić komunikację pomiędzy uczestnikami z różnych krajów. UEEIV odgrywa kluczową rolę w promowaniu współpracy i wymiany wiedzy w europejskim przemyśle kolejowym oraz przyczynia się do skutecznego stawiania czoła wyzwaniom branżowym.

TRAKO przekształciło się w cenną platformę, na której specjaliści z branży kolejowej wymieniają się najnowszymi osiągnięciami, technologiami i najlepszymi praktykami. Targi te stanowią nie tylko okazję do nawiązania kontaktów i dzielenia się wiedzą, ale także podkreślają znaczenie innowacji i współpracy w branży. **UEEIV ceni targi TRAKO** jako wyjątkową okazję do zacieśnienia współpracy europejskich ekspertów kolejowych i wspólnego znalezienia rozwiązań bieżących wyzwań w branży.

Jesteśmy przekonani, że TRAKO przyczyni się do kształtowania pozytywnej przyszłości europejskiej sieci kolejowej i poprawy standardów w zakresie ochrony środowiska, cyfryzacji i bezpieczeństwa. Serdecznie zapraszamy wszystkich uczestników i gości targów TRAKO do aktywnego udziału w dyskusjach i działaniach oraz wspólnego świętowania osiągnięć i sukcesów europejskiej branży kolejowej. Razem będziemy kształtować przyszłość kolei w Europie i kierować branżę w stronę pozytywnej przyszłości. **Kontakt:** <https://ueeiv.eu/> osk@osk-consult.de

Z poważaniem,
Olaf Scholtz-Knobloch
Prezes Unii Europejskich
Stowarzyszeń Inżynierów
Kolejnictwa (UEEIV)



Zdjęcie: Hermann Schmidendorf

To Zero:

WYJMIJ SILNIK, WŁÓŻ AKUMULATOR – DRUGIE ŻYCIE AUTOBUSÓW Z SILNIKIEM DIESLA

rail & mobility spotkały Andreasa Pfeffera w północnych Niemczech przed autokarem z napisem „ausdieselt” – „po Diesle”. Inżynier wcześniej pracował nad optymalizacją diesla, ale teraz usuwa silnik wysokoprężny z istniejących pojazdów i zamienia je na napęd elektryczny. Nasza redakcja chciała poznać szczegóły, w tym motywację dewelopera. Czy przeszedł od Saula do Pawła?

Jestem wykwalifikowanym inżynierem ds. spalania, więc jestem od Saula do Paula, więc nie ma problemu. Wszystko ma swój czas. W 2007 roku poznałem pierwsze pojazdy akumulatorowo-elektryczne i wtedy było już jasne, że technologia spalinowa dobiega końca. A jeśli koniec jest przewidywalny, musisz w odpowiednim czasie zająć się nowością. Właśnie wtedy przejeżdżał autobus **IVECO**, nowszy model. Nie możemy się doczekać tych pojazdów. Naszą konwersję rozpoczęliśmy od autobusu **MAN**. W tej chwili w obiegu jest ich mnóstwo. To jest model z 2010 roku i tu wkraczamy. Widzimy, że życie pojazdów dobiega końca, ponieważ ich silniki nie spełniają już w miastach norm Euro 4 ani Euro 5 pod względem wartości emisji. Wtedy sprzedawanie ich do Pragi czy Budapesztu nie ma sensu, bo tam obowiązują takie same przepisy emisyjne jak u nas.

Dlatego elektryzowanie tych pojazdów ma

ogromny sens. Robimy dokładnie to samo, co MAN czy **Daimler**. Są to dokładnie te same pojazdy, które są dostępne fabrycznie jako akumulatorowo-elektryczne, z tym że nie bierzemy pojazdu nowego, tylko dobrego, używanego. Wyraźnie widać, że na tym pojeździe nie ma żadnych śladów korozji. Będzie po prostu dobrze przez następne 10, 15, a nawet 20 lat. Inni pasażerowie nie pytają, czy to pojazd z 2019 r., czy z 2010 r.? Wsiadają i cieszą się, gdy w pojeździe jest WiFi i gniazdo ładowania USB. Są to kryteria pasażerów i możemy to uwzględnić.

Oszczędzamy około 100 000 kilogramów CO₂ rocznie. Właśnie do tego dąży elektromobilność. To są tematy. Tam podnosimy wały, tutaj oszczędzamy emisję CO₂. Dokładnie w tym miejscu trzeba iść, że naszym strumieniem, zanim odbierzemy ropę od szejka, wolimy pobrać strumień z grobli. Wytwarzaną tutaj energię wiatrową wykorzystujemy ro- ➤

Do osoby: Dyplomowany inżynier (inżynieria mechaniczna, administracja biznesowa, Uniwersytet Nauk Stosowanych TU Hamburg-Harburg, Uniwersytet Nauk Stosowanych w Kilonii) Andreas Pfeffer był dyrektorem zarządzającym I SEE Electric Trucks GmbH i I SEE Electric Busses GmbH do maja 2022 roku. Od tego czasu jest dyrektorem zarządzającym firmy to zero electric Vehicles GmbH w Hamburgu. Wcześniej pracował w kilku firmach z branży motoryzacyjnej.

Pasjonat zrównoważonego rozwoju: Andreas Pfeffer przed przerebionym autobusem z silnikiem Diesla.



Zdjęcie: Hermann Schmidtdorf

zsadnie, pompując ją bezpośrednio do autobusów. Ale możemy też wysiąść z autobusu i udać się do tamtejszej restauracji, gdzie upieczą z tym pizzę. To wszystkie możliwości, jakie daje nam ta forma magazynowania energii w akumulatorze. A w autobusie mają sens, bo przy takim dziennym przebiegu mogą przejechać 200 kilometrów dziennie. Autobus kursuje codziennie, a znajdujący się tu akumulator będzie działał dzień po dniu przez kolejne osiem lat.

Pionierskie silniki w piastach kół

Aby przekształcić autobus z silnikiem Diesla w autobus elektryczny, należy zdemonstrować podstawowe elementy. Można się zastanawiać, czy zostawić starą oś, ale my zdecydowaliśmy się na naprawdę przyszłościowy sposób jej wykorzystania. Zamontowaliśmy silniki w piastach kół. Oznacza to, że nie mamy już ani jednego biegu na tej osi. Zaletą jest to, że mamy niezwykle wysoką wydajność. Jedziemy z prędkością 0,8 kilowatogodziny na kilometr. Dla większości ludzi nie ma to teraz większego znaczenia. Ale to jest punkt odniesienia w tym momencie. Inną sprawą jest miejsce, w którym znajdował się zbiornik, skrzynia biegów i silnik, to tam mogliśmy umieścić akumulatory, ponieważ nie mamy już silnika umieszczonego przed osią i obracającego osią. Dzięki temu mamy całą przestrzeń z tyłu na akumulatory. Dlatego nie mamy akumulatorów na dachu.

Niesamowicie cichy podczas jazdy

To jedna z kluczowych cech tego autobusu, że całe 210 kilowatogodzin tego pojazdu mamy w komorze silnika i skrzyni biegów. Inną rzeczą jest to, że teraz także słysząc, jak cicho jeździ. Wiemy, że konkurencyjne produkty generują znacznie więcej hałasu na tej osi. Teraz oś wyje w podłodze z głośnością 80 decybeli; nasze - nic nie słyszymy. Także sprzężarka, niezbędna w układzie hamulcowym pojazdów użytkowych: wszędzie tam, gdzie normalnie słysząc sprzężarkę, słysząc ją wyraźnie, brzmi jak silnik jednocyldrowy, tutaj tego nie słysząc, jest cicho, pracuje powrót. Jesteśmy teraz w tym autobusie. W autobusie mogę dobrze rozmawiać, bo jest naprawdę cicho. Nie mamy już silnika spalinowego, a nasza oś też jest czymś wyjątkowym. Silniki znajdują się bezpośrednio w kołach. Oznacza to, że nie potrzebujemy sprzężyny ani reduktora. Magnesy są umieszczone daleko od siebie, a cewka zna-

jduje się pośrodku. Dostarczają na opony zabójczy moment obrotowy wynoszący prawie 20 000 Nm. To jest znaczące. Oznacza to, że poradzimy sobie również z każdym wzniesieniem.

Dzięki temu oś jest cicha, nie posiada w niej żadnych biegów, ale jednocześnie zapewnia bardzo wysoki poziom wydajności. Oznacza to, że potrzebujemy bardzo niewielu kilowatogodzin na przejechany kilometr. W tle widać wiatraki. Jeden obrót wiatraka pozwala nam przejechać tym autobusem ponad dziesięć kilometrów. Cały projekt ma na celu uniknięcie hałasu, tarcia i ciepła, po prostu prowadzi do ogólnej wysokiej wydajności pojazdu. I dlatego zużywasz bardzo mało energii na przejechany kilometr.

Na zimę: organiczny grzejnik neutralny pod względem emisji CO₂

Fakt, o którym wyraźnie trzeba wspomnieć, jeśli chodzi o elektromobilność: na pokładzie mamy 210 kilowatogodzin akumulatorów, czyli niecałe 30 litrów oleju napędowego. A kiedy masz na pokładzie tak mało energii, musisz pomyśleć: jak przetrwać ten jeden zimny dzień tutaj na północy, gdy zima ma minus 20 stopni? Nie ma sensu nosić ze sobą dwa razy więcej akumulatorów przez cały rok tylko i wyłącznie w celach grzewczych. Baterie są nadal bardzo drogie. Dlatego jest to bardzo inteligentne rozwiązanie i właśnie to robimy: w tych pojazdach instalujemy grzejnik na biodiesel lub grzejnik na bioetanol, abyśmy nadal byli neutralni pod względem emisji CO₂ i mieli na pokładzie wystarczającą ilość energii na te kilka bardzo zimnych dni, aby nie ma utraty komfortu jazdy. Myślę, że naprawdę musimy zacząć zmieniać kurs. Musimy odejść od tradycyjnych paliw. Staramy się wykazać wykonalność tych pojazdów, że możemy całkowicie uniknąć emisji CO₂. A ten autobus jest tego naprawdę dobrym przykładem. Sami szkolimy i szkolimy naszych pracowników. Sami opracowaliśmy ten autobus. Oznacza to, że niezbędne know-how jest bardzo specyficzne. Ważne jest dla nas, aby szkolić naszych pracowników w zakresie tej technologii wysokiego napięcia. Ma to coś wspólnego z bezpieczeństwem pracy. Druga sprawa to ta oś, która ma silniki bezpośrednio w piastach kół. Tych pracowników nie znajdziemy na rynku, sami ich szkolimy od podstaw.

Dypl.-Inż. Andreas Pfeffer

iLint: wodór, pociągi i konserwacja z jednego źródła

Rozmawialiśmy z ekspertem Alstomu ds. pociągów wodorowych, Jensem Sprotte.

? **rail & mobility:** Panie Sprotte, od czasu pierwszej prezentacji pociągu wodorowego Coradia iLint w Wiesbaden w 2018 r. stał się Pan wiódącą „twarzą” tego zespołu trakcyjnego. Wtedy był to jeszcze prototyp. Dwie floty są już dziś w trasie, a typ pojazdu jest gotowy do produkcji seryjnej. Więc lubi Pan rozmawiać o tym pociągu?

Jens Sprotte: Tak! Alstom od początku wierzył w wodór. Od 2012 roku zastanawialiśmy się, co mogłoby zastąpić silnik wysokoprężny. Prawie rok temu ustanowiliśmy rekord świata: Coradia iLint przejechała przez Niemcy 1175 km bez tankowania wodoru.

? Ile pociągów wodorowych jest już w użyciu i jakie są perspektywy na przyszłość, także wobec innych krajów?

27 pociągów zostało zamówionych przez Rhein-Main-Verkehrsverbund RMV do użytku przedsiębiorstwa kolejowego Start. 14 pojazdów wyposażonych w ogniwa paliwowe należy do Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH LNVG, a ich eksploatacją zajmuje się przedsiębiorst-



Zaczął się od pierwszego na świecie pociągu wodorowego i jest już w codziennym użyciu: Coradia iLint, podróżująca tutaj po torze testowym Alstom w Salzgitter

Zdjęcie: Franz Sonk

wo transportowe Elbe-Weser (evb). Pomyślne próby przeprowadzono m.in. w Austrii, Holandii, Szwecji, a obecnie we Francji. We Włoszech operator FNM złożył zamówienie na 14 pociągów Coradia Stream napędzanych wodorem pod koniec 2020 roku. W tym roku do grona „krajów założycielskich” dołączyła także Francja, składając zamówienie od SNCF na 12 pociągów hybrydowych wodorowych dla czterech francuskich regionów: Auvergne-Rhône-Alpes, Burgundy-Franche-Comté, Grand Est i Occitania. Pociągi te otrzymują energię napędową z linii napowietrznej, a wodór z ogniwa paliwowego.

? Czy pociąg wodorowy pomaga także zabezpieczyć miejsca pracy w Europie? W branży motoryzacyjnej istnieją obawy, że dostawcy z USA i Chin mogliby, że tak powiem, wyrwać część kielbasy europejskim producentom ze sprzedaży samochodów zasilanych akumulatorowo.

Oczywiście nasze produkty zapewniają miejsca pracy w Europie! Jeśli chodzi o Coradia iLint, świadomie mówimy o „Innowacji „Made in Germany”. Alstom posiada liczne lokalizacje w całej Europie, w tym w Belgii, Francji, Niemczech, Włoszech, Polsce, Austrii, Norwegii i Hiszpanii. Nasza globalna strategia obejmuje obecność lokalną jako niezawodny, długoterminowy partner dla naszych klientów.

! Dziękuję bardzo za rozmowę!

Wywiad przeprowadził Hermann Schmidtendorf.

Alstom:

Z WODOREM DLA BEZEMISYJNEGO MANEWROWANIA

Od 2013 roku w zakładach Alstomu w Stendal powstają trzyosiowe lokomotywy spalinowe manewrowe serii UIC 90 80 1002 pod oznaczeniem zakładowym H3 w konstrukcji hybrydowej. Należą do rodziny lokomotyw Prima bazujących na platformie Alstom H3, która dostępna jest z jednym silnikiem wysokoprężnym o mocy 1000 kW lub dwoma silnikami wysokoprężnymi, każdy o mocy 350 kW. W wersji hybrydowej o mocy 750 kW silnik o mocy 350 kW jest sprzężony z akumulatorem. Do 2022 roku zbudowano 58 takich lokomotyw hybrydowych.

Lokomotywa zbudowana w 2019 r. o numerze seryjnym 00032 została teraz udostępniona przez firmę Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter (VPS) w celu wyposażenia jej w zestaw modernizacyjny do pracy wodorowej w zakładzie Alstom w Salzgitter w ramach wspólnego projektu. Partnerami są WTZ Roßlau gGmbH, TU Braunschweig i partnerzy stowarzyszeni Fraunhofer IST i Robert Bosch Elektronik GmbH. Projekt jest wspierany przez miasto Salzgitter kwotą około 1,5 miliona euro z pomocy strukturalnej kraju związkowego Dolna Saksonia.

W przyszłości powinno być możliwe bezemisyjne wykonywanie manewrów w kolejowym ruchu towarowym. **Alstom zakłada, że lokomotywy manewrowe spalinowe są zbudowane**

wyjątkowo solidnie i dlatego ich średnia długość życia wynosi od 50 do 70 lat. Dekarbonizacja istniejącej lokomotywy z silnikiem spalinowym wodorowym ma zostać po raz pierwszy przeprowadzona na pojeździe VPS i przetestowana na terenie spółki kolejowej. Wodór wtryskiwany jest do cylindrów istniejącego silnika wysokoprężnego, sprężany i zapalany za pomocą zmodernizowanej świecy zapłonowej. **Przekształcając istniejący silnik wysokoprężny na wodór, należy stworzyć opłacalne rozwiązanie w zakresie konwersji.** Wiele elementów istniejącej lokomotywy może być nadal używanych. Komponenty takie jak zawory i zbiorniki ciśnieniowe pochodzą z pociągu pasażerskiego iLint. Doposażenie w tryb wodorowy możliwe jest w przypadku około 4000 istniejących lokomotyw manewrowych w całej Europie. Alstom ma nadzieję, że uda się przekonwertować jedną czwartą tej floty, gdy projekt będzie gotowy do wprowadzenia na rynek i będzie można go wdrażać od 2024 r.

hfs

Naprawdę „Prima”, czyli fajna: Lokomotywa „Prima” H3 jest testowana w Alstom Salzgitter jako przerobiona lokomotywa wodorowa.



Zdjęcie: Alstom



Wykwalifikowany ekonomista Jens Sprotte (Ostfalia – Uniwersytet Nauk Stosowanych) jest wiceprezesem ds. marketingu i strategii w regionie Alstom D-A-CH (Niemcy/Austria/Szwajcaria) od 2021 r., a dla Alstomu pracuje od 2003 r.

HSL: Elastyczne, spotowe pociągi towarowe w całej Europie

Rozmowa z dyrektorem generalnym HSL Holandia na temat jakości w transporcie towarowym i synergii za pośrednictwem przedstawicieli w ośmiu krajach.



Zdjęcie: HSL

Najnowszy „koń ciągnący” w HSL: Jedna z pięciu lokomotyw EURO9000 wystawionych podczas obchodów rocznicy HSL w Hamburgu.

? **rail & mobility:** Panie Schallach, w maju 2023 roku na targach logistyki transportu w Monachium otrzymali Państwo nowy certyfikat bezpieczeństwa Agencji Kolejowej Unii Europejskiej dla HSL Holandia na kolejne pięć lat. Gratulacje! Jak współpracuje się Panu z europejskimi partnerami w własnej grupie firm?

Sven Schallach: Dzięki Grupie HSL Logistics mamy oddziały w ośmiu krajach: Polsce, Czechach, Słowacji, Austrii, Szwajcarii, Belgii, Holandii i Niemczech. Dlatego mówimy, że to jest nasze spotkanie G8. Specjalnie zaaranżowaliśmy tzw. spotkanie G8 w sprzedaży, podczas którego wszyscy sprzedawcy spotykają się i omawiają strategię firmy. Doprowadziło to również do operacyjnego spotkania G8, podczas którego pracownicy operacyjni mogli wymieniać się pomysłami. Niedawno rozpoczęliśmy w Holandii spotkanie menedżerów ds. bezpieczeństwa grupy G 8. Tam wszyscy menedżerowie ds. bezpieczeństwa współpracują, aby dalej rozwijać ideę bezpieczeństwa.

? To chyba integruje ludzi – pracownik jest dumny, że promuje branżę kolejową w ramach większej społeczności?

Oczywiście każdy może być dumny z tego, co osiągnęliśmy przez ostatnie 20 lat. Pod koniec czerwca

2023 roku obchodziliśmy dwudziestą rocznicę, którą świętowaliśmy odpowiednio w Hamburgu, w naszej siedzibie. Razem zawsze jest lepiej, gdy siedzicie przy stole osobiście i możecie dyskutować i wymieniać się pomysłami; problemy językowe również stają się mniejsze.

? Co do języka: Zakładam, że na spotkaniu Waszej grupy G 8 osoby biorące w nim udział rozmawiają między sobą po angielsku, bo każdy jakoś to potrafi. Jeśli jednak wysła się pociągi przez granicę, załoga lokomotywy w każdym kraju musi znać lokalny język. Czy uważa Pan, że stanowi to przeszkodę w transgranicznym transporcie towarowym?

Uważam to za niemałą barierę. Jestem wielkim zwolennikiem Europy i jestem przekonany, że aby zwiększyć ruch na torach, musimy mówić jednolitym językiem, cokolwiek to będzie.

? Przynajmniej do dyspozycji są lokomotywy wielosystemowe, zatwierdzone do stosowania w systemach zasilania i bezpieczeństwa w kilku krajach?

HSL Logistik posiada ponad 50 lokomotyw. Lokomotywy EURO9000 są fabrycznie nowe - lokomotywy sześciosiłowe dzierżawione od firmy Stadler. ►

Otrzymamy pięć takich maszyn, które mogą i będą następnie pracować w Holandii, Belgii, Niemczech, Włoszech, Szwajcarii i Austrii. Jesteśmy bardzo dumni, że mamy tak potężną lokomotywę. Bo zauważalne, że klient chce jeździć coraz cięższymi pociągami. Podczas gdy dziesięć lat temu mogliśmy związać koniec z końcem za pomocą 2000 ton, dziś klient czasami żąda 3000 ton lub nawet większego tonażu, a dzięki EURO9000 można to zrobić bardzo dobrze. Ponadto EURO9000 może oczywiście jeździć na napędzie wysokoprężnym i elektrycznym. A to daje nam mnóstwo korzyści w zakresie tzw. ostatniej mili, bo nie zawsze trzeba tam zmieniać lokomotywę.

? Czy może Pan powiedzieć coś o trasach, które Państwo przemieszczacie?

Jako HSL jeździmy w 95% w terenie spotowym. Jeśli teraz zdefiniujemy to tak, że klient będzie wracał co tydzień, tylko w różne dni ruchu, to wychodzi nam nawet 100 procent. Prawie nie mamy regularnych połączeń typu „ten sam pociąg odjeżdża w każdy poniedziałek o dziesiątej”. Zbudowaliśmy teraz korytarz między Wschodem a Zachodem, aby codziennie kursował jeden pociąg. To, który pociąg ostatecznie za nim stoi, ma drugorzędne znaczenie. Jednak klient ma teraz możliwość rezerwacji pociągu z kilkumiesięcznym wyprzedzeniem.

Podróżujemy po ośmiu krajach, jesteśmy bardzo obecni na wszystkich trasach. Nasze tory wyścigowe, jeśli tak się wyrażę, nawiązują do Czech i Holandii, Belgii, czy wschód-zachód, zachód-wschód. Zdecydowanie jesteśmy w stanie zrealizować pociąg w ciągu 24 godzin. I to właściwie jest nasza siła. Mamy pracowników, którzy pasjonują się firmą i bezpiecznym transportem pociągów z punktu A do B.

Zdjęcie: Hermann Schmidtendorf



Sven Schallach pracuje w Grupie HSL Logistik od 2011 roku, obecnie jest dyrektorem generalnym w HSL Holandia i dyrektorem sprzedaży w HSL Logistik GmbH.

? Obecnie w całej Europie trudno jest pozyskać pracowników. Jak to robią Państwo - korzystacie też z Instagrama?

Tak, wiele oczekujemy od naszych pracowników. Jednak dajemy też wiele w postaci tzw. work life Balance. Jesteśmy na Instagramie z naszą maskotką HaSel, czyli żyrafą. Mamy własny kanał YouTube w ramach HSL i dajemy maszynistom możliwość pracy również za granicą. Mamy teraz krajowych maszynistów, których szkolimy za granicą na nasz koszt, w nadziei, że oczywiście pozostaną z nami.

Oprócz bezpieczeństwa pieniężnego, jakie zapewniamy naszym pracownikom, ważne jest również, aby zostali wysłuchani. Jako zarząd możemy się z nami skontaktować bezpośrednio. U nas drzwi są otwarte, u nas nikt nie musi bać się wyrażać własnego zdania. Wręcz przeciwnie, oczekujemy nawet, że pracownicy będą dzielić się własnymi opiniami.

? W przyszłym roku jazdy po torach kolejowych w Niemczech będą utrudnione z powodu zaplanowanych ogromnych prac budowlanych. Czy macie Państwo już przegląd swoich relacji i czy należy spodziewać się objazdów lub opóźnień?

Przed wszystkim oczywiście szkoda, że infrastruktura leżała tam przez lata i nie poczyniono żadnych inwestycji. To była błędna decyzja polityczna i sam administrator DB Netz nie może nic z tym zrobić. Ostatecznie odpowiedzialne są za to wybrane rządy federalne. Mamy już prace budowlane na naszych „torach wyścigowych” w Dolinie Łaby. Można tylko powiedzieć, że to katastrofa. Jednakże w DB Netz mamy również bardzo dobrych menedżerów ds. kluczowych klientów, z którymi jesteśmy w bliskim kontakcie.

! Panie Schallach, życzę powodzenia w transporcie i bardzo dziękuję za rozmowę!

Wywiad przeprowadził Hermann Schmidtendorf.

Grupa HUPAC: Huby bramami do świata – „Potrzebujemy więcej drzwi do intermodalności!”

Rozmowa r&m z Prezesem Grupy Hupac i Dyrektorem Zarządzającym Hupac Intermodal

? **rail & mobility:** S Kilka miesięcy temu Pana firma otworzyła ogromny węzeł komunikacyjny pod Warszawą?

Michail Stahlhut: Brwinów jest mi bardzo bliski. To nowy mały dzieciak w naszej sieci. Wierzymy, że możemy stworzyć więcej intermodalności w Europie. Są obszary gospodarcze na południu Polski i w Katowicach, jest obszar gospodarczy w Warszawie, w Poznaniu. Na wschodzie mamy kilka obszarów gospodarczych, które również wymagają połączenia w sieć i które możemy dobrze połączyć. Oznacza to, że nie wystarczy pomyśleć od Duisburga do Warszawy. Być może będziemy musieli pomyśleć od Warszawy do Barcelony. Musimy myśleć od Warszawy do Bari, bo to jest szansa.

Myślenie jak Niemiec po autostradzie A2, wzdłuż autostrady z obszaru Ren-Ruhr do Warszawy, jest z pewnością bardzo łatwe. Ale może tam też jeździć wiele ciężarówek, więc znajdziesz się w trudnej sytuacji konkurencyjnej z drogą. Jeśli jednak będziemy to dalej rozszerzać, jeśli pomyślimy o przeniesieniu się koleją dalej na południe Europy, myślę, że stworzymy maksymalną energetyczną wartość dodaną. Myśląc ponownie w kierunku CO2, zarządzamy transportem kolejowym na długości znacznie ponad 1000 kilometrów. I to jest naprawdę zabawne.

Wierzymy także w lokalizację w okolicach Warszawy. Obecnie jesteśmy w trakcie prób budowy krótkiego połączenia morskiego do Warszawy, poza Duisburgiem. Jako jądro wykorzystujemy lokalizację w

Michail Stahlhut (dypl.-inż. TU Hamburg-Harburg, Strategic IQ Harvard Business School Executive Education) zajmował stanowiska kierownicze w DB Cargo, Eichholz, OHE i Arriva po zakończeniu kariery zawodowej w niemieckich siłach zbrojnych. W latach 2010-2018 był dyrektorem generalnym SBB Cargo International. Od 2018 roku jest dyrektorem zarządzającym Hupac Intermodal SA, a od 2020 roku także dyrektorem generalnym Grupy Hupac.



Zdjęcie: Hermann Schmidtendorf

Duisburgu. Właśnie staliśmy się bardziej aktywni w Kolonii Północnej jako kierownik operacyjny tej lokalizacji. Wierzymy, że obszar Renu-Ruhry można połączyć także ze Wschodem, Południem i Północą. Przede wszystkim wierzymy również, że bardzo duże odległości na całym kontynencie, takie jak Warszawa-Barcelona, są mega szansą na zbudowanie tego, lub jeśli pomyśleć dalej, do Portugalii. To oczywiście prawdziwe wyzwanie, bo wtedy mamy bariery systemowe w postaci drugiej – skrajni iberyjskiej.

? Czy uważa Pan również, że znaczny ruch mógłby przebiegać z bardziej określonej północy przez Warszawę, gdy wkrótce uruchomiona zostanie linia Rail Baltica z krajów bałtyckich do Polski?

Wszystko, co tworzy przepuszczalność, niezależnie od ograniczeń – jeśli mam system z rozstawem torów, to najłatwiej mi od tego zacząć – to jest korzystne. I do tego mam układ zasilania. Jako inżynier cieszę się, gdy na lokomotywie mam dużo pantografów. Ale jako płatnik systemu nie jestem z tego powodu zadowolony, bo lokomotywa będzie bardzo droga. Jeśli mam tylko jeden system bezpieczeństwa, taki jak europejski system ETCS na Rail Baltica, jest to korzystne. A jeśli wtedy oczywiście połączę kraje bałtyckie jednym systemem bezpieczeństwa i jedną szerokością toru, byłoby wspaniale! W ten sposób łączymy Europę. My, nieco starsi, przygotowujemy usieciowaną Europę dla młodszego

pokolenia. To jest nasze zadanie.

? Jak postrzega Pan pozycję niemieckiego miasta portowego Duisburg dla logistyki?

Duisburg jest niezwykle ważny dla rozwoju na osi północ-południe i wschód-zachód. Każdy, kto przygląda się infrastrukturze, wie, że ten węzeł, ta lokalizacja, są niezbędne, aby zapewnić zdolność przeładunkową w regionach o silnej gospodarce. Najsilniejsze regiony gospodarcze w przeliczeniu na PKB (produkt krajowy brutto) to obszar Renu i Ruhry oraz północne Włochy, Lombardia i Piemont. Są to regiony gospodarcze o 500 miliardach PKB. Oznacza to, że jeśli nie zainwestujemy w więcej terminali, wszyscy bylibyśmy głupi.

Naliczyliśmy około 20 terminali w obszarze Ren-Ruhr. A dzisiaj już są pełne, potrzeba więcej. Wierzę na 120 procent, że ten system ma przyszłość. Do tego potrzebne są nam drzwi do systemu, czyli tzw. terminale – nieważne gdzie się znajdują, czy to w Warszawie, Stambule, Barcelonie, Duisburgu, Kolonii czy Mediolanie. Potrzebujemy więcej drzwi i zawsze będziemy przy tych drzwiach, zawsze próbując stworzyć tę intermodalność.

! Panie Stahlhut, bardzo dziękuję za emocjonującą rozmowę!

Wywiad przeprowadził Hermann Schmidtendorf.



„Nowy dzieciak w sieci HUPAC”: Terminal Brwinów pod Warszawą.



IMPRINT STOPKA

Copyrights
Reprint or other – as well in extracts and / or with the aid of electronic data carriers –, translations, distribution of digital versions, only with prior written permission of the publisher. Articles signed by name do not represent the opinion of the editors-hip. All exploitation rights apply to the publisher. Copyright 2023 for all contributions belongs to the publisher.

Liability
For manuscripts and illustrations submitted unsolicited no liability accepted. No liability for the correctness of the publications, despite careful checks by the Editors unless acted willfully or grossly negligent.

The non-explicit mention of trademarks does not mean that a product is without legal protection.

GRAPHICS/DESIGN
Britta Ruge
buero-im-norden.de

ISSN CFJ
2752-0129

**Interlok Bahnconsulting
Hermann Schmidtendorf**
Bruchsaler Str. 3
10715 Berlin
Phone (+49) (0)1520-6839 235
www.interlok.info

TAX NUMBER – UST (VAT) ID
DE167943604

EDITOR IN CHIEF / V.I.S.D.P.:
Hermann Schmidtendorf
Bruchsaler Straße 3
10715 Berlin
Phone (+49)(0)157 8653 9357
E-Mail redaktion@bahn-business.eu

PRINTING HOUSE
SAXOPRINT GmbH
Enderstraße 92c
01277 Dresden

PUBLICATION
6 times a year

ISSN r&m
2752-01 37

Seize your chance, work with us! Skorzystaj z szansy, pracuj z nami!

Zespół redakcyjny naszych magazynów specjalistycznych ma swoją siedzibę w stolicy Niemiec, Berlinie. Jednak branża kolejowa i mobilna działają na całym świecie. Dlatego poruszamy nie tylko tematy z krajów niemieckojęzycznych, ale patrzymy także na horyzont europejski i międzynarodowy.

The editorial team of our specialist magazines is based in Germany's capital Berlin. But the railway and mobility industries operate worldwide. That's why we not only cover topics from German-speaking countries, but also look at the European and international horizon.

CARGO FREIGHT NEWS FOR THE RAIL & TRANSPORT INDUSTRY JOURNAL

CARGO FREIGHT JOURNAL (CFJ, w języku angielskim) skupia się na wszystkich zagadnieniach związanych z logistyką i transportem towarowym kolejną i drogą, drogą wodną i powietrzną. Rail & Mobility (w języku niemieckim r&m) skupia się na transporcie pasażerskim i transporcie publicznym, ze szczególnym uwzględnieniem transportu kolejowego. Infrastruktura, warsztaty, sprzęt, komponenty, pojazdy, technologie cyfrowe i energia to część tematyki poruszanej w obu magazynach.

CARGO FREIGHT JOURNAL (CFJ, in English) focuses on all issues relating to logistics and freight transport by rail and road, on water and in the air. rail & mobility (r&m, in German) focuses on passenger transport and public transport, with particular attention to rail transport. Infrastructure, workshops, equipment, components, vehicles, digital and energy are part of the range of topics covered by both magazines.

rail & mobility

BUSINESS NEWS FÜR DIE BAHN- UND MOBILITÄTSBRANCHE

Kluczową częścią naszej oferty są informacje z pierwszej ręki na temat branży. Wśród ostatnich rozmówców znaleźli się: Wicepremier Luksemburga, Wiceminister Transportu Polski, Dyrektor Generalny Siemens Mobility, Alstom D-A-CH, Siemens AG, ÖBB, DB, HUPAC, HSL, nexiot, Knorr-Bremse, PJM, SBRS, Prezes Saudyjskiej Kolei Państwowej SAR, przedstawiciele CRRC, Solaris, PESA, Dyrektor Generalny Talgo...

OFERUJEMY:

- Raporty branżowe, raporty dotyczące Twoich ofert i działań czy wywiady z przedstawicielami firm.
- Relacje w naszych magazynach (drukowanych/cyfrowych) i na naszych blogach internetowych: www.rail-mobility.eu i: www.cargo-journal.eu - w języku angielskim, niemieckim i francuskim.
- Filmy wideo o Twoich firmach i wywiady na naszych platformach wideo na YouTube.
- Synergia poprzez rozpowszechnianie informacji za pośrednictwem naszych kanałów społecznościowych, poprzez kampanie mailingowe, dystrybucję czasopism na międzynarodowych kongresach, konferencjach, targach.
- Umieszczanie reklam w naszych magazynach i na blogach.

A key part of what we offer is first-hand insights into the industry. Recent interviewees have included: The Deputy Prime Minister of Luxembourg, Poland's Deputy Minister of Transport, the CEO of Siemens Mobility, Alstom D-A-CH, Siemens AG, ÖBB, DB, HUPAC, HSL, nexiot, Knorr-Bremse, PJM, SBRS, President of the Saudi Arabian State Railway SAR, Representatives of CRRC, Solaris, PESA, CEO Talgo...

WE OFFER:

- Industry reports, reports on your offers and activities or interviews with company representatives.
- Reports in our magazines (print/digital) and our web blogs: www.rail-mobility.eu and: www.cargo-journal.eu - in English, German and French.
- Video films about your companies and interviews on our video platforms on YouTube.
- Synergy through dissemination of information via our social media channels, via mailing campaigns, distribution of magazines at international congresses, conferences, trade fairs.
- Placing advertisements in our magazines and on the weblogs.