

Innowacyjna kolej? To możliwe!

Podniesienie jakości i bezpieczeństwa, skrócenie czasu remontów i modernizacji torów to wyzwania, które stoją przed koleją w całej Europie. Konieczna jest zmiana dotychczasowego podejścia. To dobra wiadomość dla polskiej spółki KZN „Biezanów”, której najnowsze dzieło może zrewolucjonizować nie tylko polski rynek transportu szynowego. Zainteresowanie wykonawców polskim systemem Switcher jest zauważalne już dziś, a wiele wskazuje na to, że rok 2017 będzie pod tym względem przełomowy.



Spółka KNZ „Biezanów” pod koniec ubiegłego roku wprowadziła na rynek innowacyjny produkt. To specjalistyczne wagony, które umożliwiają załadunek, przewóz i rozładunek nawet najdłuższych rozjazdów kolejowych (o promieniu 1200 m). Co to właściwie oznacza? Rozjazdy kolejowe są krytycznym elementem infrastruktury. Umożliwiają szybki i bezpieczny transport. Tradycyjnie po odebraniu od producenta rozjazdy są demontowane na czas transportu i ponownie montowane na budowie. Taka operacja powoduje, że bezpowrotnie tracą one swoją początkową jakość, a to przekłada się na ograniczenia prędkości oraz dodatkowe prace utrzymaniowo-naprawcze w trakcie eksploatacji. Switcher natomiast pozwala dostarczyć rozjazd (na który producent daje wieloletnią gwarancję) w takim stanie, w jakim faktycznie został on wyprodukowany w fabryce. Korzystają na tym producenci, wykonawcy i zleceniodawcy, ale przede wszystkim – pasażerowie: remonty trwają krócej, sieć kolejowa jest bezpieczniejsza, a pociągi jeżdżą szybciej.

Jak rodził się Switcher

– Znając europejskie tendencje dotyczące budowy torów kolejowych oraz zalecenia zarządców infrastruktury, kilka lat temu zaczęliśmy rozglądać się za systemem, który odpowiadałby na zapotrzebowanie i eliminowałby wady rozwiązań stosowanych do tej pory – opowiada Ryszard Leszczyński, prezes KZN „Biezanów”. – Badanie rynkowe pokazało jednoznacznie, że żadne z istniejących na rynku rozwiązań nie jest kompleksowe. Dla jednych ograniczeniem jest długość rozjazdów, dla innych – konieczność kooperacji z dodatkowymi urządzeniami. Tak narodził się pomysł, by stworzyć od podstaw maszynę, która będzie możliwie uniwersalna – mówi prezes.

Firma, mając już doświadczenie we współpracy z placówkami naukowymi, rozpoczęła prace nad projektem wraz z Politechniką Krakowską i Instytutem Kolejnictwa w Warszawie oraz firmami, które specjalizowały się w rozwiązaniach z zakresu hydrauliki siłowej.

Dziś największym wyzwaniem, z jakim musi się zmierzyć krakowska spółka, jest kwestia produkcji na skalę masową. – Wykonaliśmy prototypowe wagony Switcher, ale z dotychczasowym potencjałem nie jesteśmy w stanie prowadzić prawdziwej seryjnej produkcji – przyznaje prezes Leszczyński. Znalezienie w Polsce partnera dla KZN „Biezanów” nie jest łatwe. O ile produkcja taboru pasażerskiego po kilkunastu latach zapaści podniosła się (Pesa i Newag nabierają wiatru w żagle), o tyle w obszarze wagonów towarowych sytuacja jest nieciekawa. – Na wszystko jest jednak biznesowy sposób. Właśnie w celu pokonania tej bariery weszli-

śmy do Krakowskiego Parku Technologicznego. Zainwestujemy w zupełnie nową linię produkcyjną ponad 30 mln zł. Mamy nadzieję, że jak najszybciej uda się ogłosić gotowość do seryjnej produkcji – optymistycznie stwierdza prezes KZN „Biezanów”.

Konkurencja nie śpi

Dzięki wagonowi Switcher KZN „Biezanów” znalazł się w absolutnej czołówce, jeśli chodzi o transport i montaż blokowy rozjazdów. Krakowska spółka działa szybko, bo doskonale zdaje sobie sprawę, że zarówno krajowa, jak i zagraniczna konkurencja także będzie chciała skorzystać z koniunktury. Na Zachodzie działają dwie firmy, które specjalizują się w produkcji wagonów specjalnych. Również jeden z polskich producentów rozjazdów zmodernizował istniejące wagony platformy do przewozu rozjazdów i zakupił dźwigi kolejowe. Przewagą Switchera pozostaje jednak jego pełna samodzielność na placu budowy oraz fakt, że system umożliwi przewozy rozjazdów o dużych promieniach (do 1200 m), czyli dedykowanych do linii magistralnych i systemu kolei dużych prędkości, czego polska konkurencja na razie nie jest w stanie zrobić. Dodatkowo urządzenie może poruszać się bez specjalnych pozwoleń i rozkładów jazdy, co jest tańsze i prostsze dla podmiotu organizującego przewóz. Switcher jest też systemem kompleksowym: ma własne dźwigi zapewniające bezpieczny załadunek, rozładunek, a dzięki specjalnemu modułowi usztywniającemu nie potrzeba już wymagających dozoru technicznego trawersów dźwigowych. To ważne, bo każde dodatkowe, specjalistyczne urządzenia na torach sporo kosztuje, zarówno w momencie zakupu, jak i eksploatacji.

Rozjazdy na najwyższym poziomie

Swoją oficjalną premierę Switcher miał w Gdańsku na targach Trako 2015. Najlepszą wróżbą jego rynkowego powodzenia jest ogromne zainteresowanie branży w Polsce i na świecie, a także liczne nagrody doceniające innowacyjność rozwiązania. Projekt zwyciężył m.in. w konkursach „Teraz Polska” i „Innovator Małopolski”, a także zdobył branżową nagrodę im. Ernesta Malinowskiego. Rozwiązania zastosowane w pojeździe są wysoce konkurencyjne nie tylko na polskim, ale i światowym rynku infrastruktury kolejowej. Mając w zanadrzu kapitał siedmiu dekad kumulacji doświadczeń i know-how, KZN „Biezanów” udowadnia, że branża szynowego transportu może być bardzo rozwojowym biznesem, o ile stawia na rozwój technologii i poszukiwanie nowych rozwiązań dla często starych problemów.