

LESZCZYŃSKI: NASZA TECHNOLOGIA BRONI SIĘ SAMA



fot.: KZN „Biezanów”

Jeżeli faktycznie chcemy stworzyć „kolejową dolinę”, potrzebujemy harmonii i synergii. Dlatego liczę, że program reindustrializacyjny będzie wspierał cały nasz sektor. Bez dobrej, nowoczesnej infrastruktury szynowej w długim horyzoncie czasowym nie będzie także perspektyw rozwojowych dla producentów nowoczesnych wagonów, tramwajów czy lokomotyw – tłumaczy w wywiadzie dla „Rynku Kolejowego” przyczyny powstania technologii Switcher Ryszard Leszczyński, prezes Kolejowych Zakładów Nawierzchniowych „Biezanów”, lidera Grupy KZN Biezanów.

Łukasz Malinowski, „Rynek Kolejowy”: Gratuluję zakończonego roku jubileuszowego. Jak można go podsumować?

Ryszard Leszczyński, prezes KZN „Biezanów”: Faktycznie, zakończony 2015 r. to czas, w którym obchodziliśmy potrójny jubileusz: 70-lecia marki, 10-lecia sprywatyzowanej spółki i 5-lecia grupy kapitałowej. Podsumowanie

zaczynę od końca, czyli od stanu holdingu. Zrestrukturizowaliśmy naszą obecność na rynku niemieckim – zakładając spółkę KZN Bahntechnik, dostarczającą na tamtejszy rynek produkty całej grupy kapitałowej. Nasz holding coraz bardziej kompleksowo obsługuje klientów z branży infrastruktury szynowej i – po raz pierwszy w swej historii – osiągnął 500 mln zł przychodów i to mimo słabszej

końcówki roku, wynikającej z wyhamowania inwestycji infrastrukturalnych. Natomiast działająca już dekadę spółka matka, czyli Kolejowe Zakłady Nawierzchniowe „Biezańów”, zrealizowała bardzo ambitny kapitałochłonny program inwestycyjny, wymieniając prawie cały park maszyn produkcyjnych na nowoczesne centra obróbcze CNC, wprowadzając nowe rozwiązania w transporcie wewnętrznym, podnoszące możliwości wytwórcze zakładu i jakość produktów. Zaprezentowaliśmy też kluczową na skalę europejską i światową innowację w postaci uniwersalnego systemu do przęsłowej logistyki rozjazdów – Switcher. Całość tych działań umocniła wizerunkową i czysto biznesową pozycję marki KZN „Biezańów”.

Tłem dla roku jubileuszowego była technologia z pogranicza techniki taborowej i nawierzchniowej?

Była na pewno najbardziej przez nas nagłaśniana, ale nie zapominajmy, że nasze działania rozwojowe dotyczyły też samej nawierzchni! W ubiegłym roku uzyskaliśmy od UTK świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu budowli dla rozjazdu zwyczajnego Rz 60E1-1200-1:18,5 z krzyżownicą z ruchomym dziobem. Jest to obecnie jedyna konstrukcja rozjazdowa w Polsce, wyprodukowana przez polskiego producenta, która posiada dopuszczenie do prędkości 250 km/h w kierunku jazdy na wprost, jedyny certyfikowany rozjazd w kategorii high speed. Zabudowany na Centralnej Magistrali Kolejowej, na stacji Strzałki, rozjazd to powód do dumy i dowód na potencjał rozsądnie prowadzonego, krajowego przemysłu. Tak samo jak rozjazd Rkpd 60E1-190-1:9 z krzyżownicami typu insert odlewanyymi ze staliwa bainitycznego oraz zamknięciami nastawczymi zintegrowanymi ze stalową podrozdnicą własnej produkcji, który na miejsce zabudowy – na stacji Świdnik – trafił właśnie za pomocą wspomnianego wcześniej Switchera.

No właśnie, Switcher! Na swój jubileusz solidnie zaskoczyliście rynek, przedstawiając zamiast nowoczesnego rozjazdu system, którego podstawą jest samowyładowczy wagon platforma...

Podczas targów Trako 2015, gdy odbywała się jego oficjalna premiera, niektórzy pytali nawet, czy nie zaczniemy produkować taboru kolejowego. Pomimo że naszym podstawowym biznesem pozostaje nawierzchnia szynowa, to jednak jako nowoczesna firma, która wytycza nowe tendencje rozwoju branży i standardy kompleksowej obsługi naszych handlowych partnerów, musieliśmy wykonać taki właśnie krok. We współczesnej gospodarce nawet najlepszy produkt się nie obroni bez odpowiedniego wparcia i wartości dodanych. Naszą siłą i strategią realizowaną konsekwentnie od 10 lat jest kompleksowe podejście do klienta z segmentu nawierzchni szynowych. Do tej pory oferowaliśmy rozjazdy, elementy i podzespoły nawierzchniowe, takie

jak szyny czy podkłady i podrozdnicze, usługi dostaw wspomnianych elementów just in time oraz, będące zwieńczeniem tego wszystkiego, specjalistyczne wykonawstwo zabudowy głowic rozjazdowych i układów torowych. Switcher jest doskonałym dopełnieniem wspomnianej całości. Dzięki integracji modułów transportowych, dźwigowych oraz zabezpieczających – mocowanie i usztywnienie – system spina produkcję, transport i zabudowę rozjazdu. Dzięki temu zachowujemy kontrolę nad produktem na etapie logistyki oraz prac na placu budowy, jednocześnie gwarantując najwyższą jakość, istotne skrócenie czasu zabudowy oraz zmniejszenie kosztów związanych z utrzymaniem liczonych w całym cyklu życia produktu (LCC).

Na targach Trako system był hitem. Czy przełożyło się to na zamówienia?

Zainteresowanie produktem jest znaczące. Jego oficjalną sprzedaż zaczniemy po zakończonej certyfikacji krajowej, prowadzonej według europejskich standardów TSI. Jak dobrze wiadomo nie jest to proces ani szybki, ani automatyczny, więc musimy okazać jeszcze trochę cierpliwości. Na razie prowadzimy rozmowy handlowe, które wykazują, że zainteresowanie systemem jest istotne – w zależności od potrzeb zamawiający interesują się wagonami Switcher+ z modułami dźwigowymi, wagonami Switcher z długimi platformami lub ich różnymi kombinacjami.

To będą zamówienia z rynku krajowego czy z zagranicy?

Prowadzimy rozmowy z przedstawicielami krajowych i zagranicznych firm. Dziś ciężko jeszcze wyrokować, jaki będzie podział zamówień ze względu na ich pochodzenie. Najważniejsze, że plusy technologii dostrzeżone zostały przez zarządców sieci, firmy wykonawcze i producentów nawierzchni. Nasza technologia broni się sama. Kompleksowość – widoczna w zintegrowaniu modułu transportowego i dźwigowego; uniwersalność – czyli możliwość przewiezienia i rozładunku wszystkich rozjazdów do promienia R1200 włącznie (jak choćby wspomnianej wcześniej konstrukcji high speed naszego autorstwa Rz 60E1-1200-1:18,5); i racjonalna cena systemu Switcher – około 1/4 wartości wagonów o zbliżonych parametrach produkowanych na Zachodzie Europy – to wszystko daje nam znaczącą konkurencyjną przewagę.

KZN „Biezańów” będzie sam produkować te wagony?

Jesteśmy właścicielem kompletnej technologii i patentu na cały system Switcher. Jednakże produkcja we własnym zakresie dość niszowego produktu, dość odmiennego od naszego dotychczasowego asortymentu wytwórczego, byłaby dla naszej firmy sporym wyzwaniem. Dlatego intensywnie poszukujemy partne-

ra, z którym moglibyśmy uruchomić produkcję na szerszą skalę.

I o dziwo mamy tu poważny problem. Patrząc przez pryzmat bardzo dobrze radzących sobie producentów taboru pasażerskiego z Bydgoszczy, Siedlec czy Nowego Sącza, zapominamy, jak istotne straty jako branża ponieśliśmy w sektorze taboru towarowego. Wobec braku odpowiednich i stałych inwestycji wagonowych prowadzonych przez przewoźników towarowych, część naszych zakładów upadła, część skoncentrowała się bardzo wąsko na naprawach i remontach, a część wszystkie swoje moce produkcyjne skierowała do realizacji zagranicznych kontraktów. Smutnym przykładem są tu zlikwidowane przed kilkoma laty ZNTK Łapy czy przeżywająca kolejną odstonę upadłości relatywnie nowoczesna i posiadająca odpowiednie zaplecze Fabryka Wagonów Gniewczyzna, z którą właśnie wiązaliśmy największe nadzieje na strategiczny sojusz. Mam nadzieję, że polityka przemysłowa państwa, która nabiera kształtów w zarysowanym na razie planie premiera Morawieckiego, tchnie ducha także w tę część sektora kolejowego. Zauważmy, że problem wielomilionowych inwestycji w odnowienie taboru stoi teraz przed przewoźnikami towarowymi. Pośrednio dotyka on również unowocześnienia parku maszyn torowych – podobnych do systemu Switcher, bez którego przyspieszenie zaplanowanych inwestycji infrastrukturalnych oraz obniżenie kosztów procesów utrzymaniowych związanych ze zmodernizowanymi liniami kolejowymi będzie bardzo trudne.

Rząd mówi raczej o Luxtorpedzie 2.0, czyli o taborze pasażerskim...

Jeżeli faktycznie chcemy stworzyć „kolejową dolinę”, potrzebujemy harmonii i synergii. Dlatego liczę, że program reindustrializacyjny będzie wspierał cały nasz sektor. Bez dobrej, nowoczesnej infrastruktury szynowej w długim horyzoncie czasowym nie będzie także perspektyw rozwojowych dla producentów nowoczesnych wagonów, tramwajów czy lokomotyw. Krajowy Program Kolejowy jest wyzwaniem dla całej branży i jego realizacja będzie możliwa m.in. przy zastosowaniu takich nowoczesnych technologii jak Switcher, które przyspieszą proces inwestycyjny. Może on wyrzucić presję ze strony firm budowlanych na stworzenie czegoś na kształt specjalistycznego poolu taborowego, w którym dostępne będą urządzenia umożliwiające przesyłowy transport, rozładunek i zabudowę rozjazdów i torów prostych. Coś podobnego funkcjonuje przecież nawet dzisiaj. Zakład Maszyn Torowych PKP PLK jest taką wypożyczalnią specjalistycznych urządzeń niezbędnych do prowadzenia wielu inwestycji torowych.

Wracając do core businessu pańskiej spółki. W kontekście Krajowego Programu Kolejowego i nowej

perspektywy unijnej najważniejsze będzie uzdrowienie procesu zamówień publicznych...

Oczywistością jest, że wielomiliardowe inwestycje w infrastrukturę powinny przede wszystkim napędzać polską gospodarkę. Jesteśmy absolutnie za mechanizmami eliminującymi dumpingowe ceny oparte często na karygodnych sposobach wynagradzania pracowników, eliminacją podmiotów nie posiadających własnego, zlokalizowanego w Polsce potencjału osobowego i maszynowego, czy za skutecznym promowaniem stosowania technologii innowacyjnych w ramach danej inwestycji. Wprowadzając powyższe regulacje, na pewno usprawnimy, przyspieszymy i pozabawimy znacznej ilości problemów cały proces inwestycyjny. Branża wspomina o tym podmiotom organizującym rynek od wielu lat – choćby przy okazji Forum Inwestycyjnego PKP PLK.

Zwrócę uwagę jeszcze na jedno. Jako producent kluczowych elementów infrastruktury szynowej absolutnie nie boimy się zagranicznej konkurencji, liczymy jednak, że rozsądny gospodarz powinien chcieć akumulować lokalny kapitał. Stąd mając do wyboru dwie porównywalne technologicznie oferty, z których krajowa jest dodatkowo tańsza, nie będzie na siłę tworzył argumentacji, by nabyć tę zachodnią. A z takimi praktykami niestety spotykaliśmy się do tej pory...

W zakończonej perspektywie kolej miała kłopot z wykorzystaniem pełnej puli pieniędzy z UE – potrzebne były przesunięcia inwestycji infrastrukturalnych na tabor czy finansowanie pomostowe. Czy teraz może być lepiej?

Strategiczny zrównoważony plan inwestycyjny powinien być podstawą sukcesu. Te 4,3 mld zł przeznaczone na modernizację w roku 2016, to dla rynku bardzo zła wiadomość. Znowu zmuszeni jesteśmy wygaszać moce produkcyjne, które przez ostatnie lata solidnie rozbudowaliśmy. Krajowy Program Kolejowy zakłada start z relatywnie niskiego pułapu i następnie szybki przyrost ze szczytem inwestycyjnym w latach 2019-2020. Zapowiada się więc znowu jazda na rollercoasterze! Taka nierównowaga zwiększa zawsze prawdopodobieństwo turbulencji. A nie muszę chyba przypominać casusu upadłości PNI i skutków, jakie spowodowała ona w całej branży. Rolą państwa jest podjęcie skutecznych i szybkich działań korygujących i spłaszczających ten profil inwestycyjny. Inaczej na początku perspektywy poddostawcy cierpieć będą z powodu ograniczonej liczby zamówień, a w środku i pod jej koniec problemy dopadną wykonawców nie mogących zapewnić sobie dostaw tłuczni, szyn czy rozjazdów. Być może rozwiązaniem byłyby szybko ogłaszane przetargi na prace rewitalizacyjne bądź pilne uruchomienie kolejnego programu rozjazdowego. Uczmy się na błędach pierwszej perspektywy, jeszcze nie jest za późno! □