

NASZ CEL: LOKOMOTYWA DOSKONAŁA

WOJCIECH STEPANIUK



PESA Bydgoszcz SA to europejski lider w produkcji kolejowej, który ma szansę stać się światowym potentatem. Niemal wszyscy przewoźnicy z tęsknotą patrzą na cuda z PESY i chętniej wydają pieniądze na jej produkty. Bo warto. PESA deklasuje niemal wszystkich. Tramwaje, szynobusy, pociągi elektryczne i spalinowe oraz lokomotywy – to główne dziedziny produkcji bydgoskich zakładów. A jeszcze kilka lat temu nikt o firmie PESA nie słyszał. O jej sukcesie rozmawiamy z prezesem Tomaszem Zabolickim.

PESA lubi być kojarzona z nowymi technologiami. I w sumie jest się czym pochwalić. Zaczynamy więc od przedstawienia sztandarowych produktów.

Dziś należą do nich modele ze wszystkich czterech podstawowych kategorii pojazdów produkowanych w PESA: elektryczny zespół trakcyjny elf (a przypomnę, że w przygotowaniu jest jeszcze nowocześniejszy, już zamówiony przez Intercity – dart), spalinowy link, lokomotywy z platformy gama i tramwaje – eksploatowane już swingi i twisty, fokstroty dla Moskwy i dwukierunkowe jazz duo.

PESA to nie tylko tramwaje. To też pociągi elektryczne, szynobusy, lokomotywy. Pomówmy szerzej o waszej ofercie.

Nie zapominajmy, że jeszcze przed wygraną przetargu na tramwaje dla Warszawy i rozpoczęciem dostaw, zadebiutowaliśmy spalinowymi pociągami ATR 220 na rynku włoskim, a wcześniej produkowanymi dieslami byliśmy już obecni na torach Litwy i Ukrainy.

O rynkach zbytu porozmawiamy za moment. Warto w tym miejscu wspomnieć, że PESA produkowała specjalny pociąg dla byłego prezydenta Ukrainy Wiktora Juszczenki.

To było jeszcze wcześniej, za kadencji Leonida Kuczmy, ale oficjalnie zamówienie dotyczyło pojazdu inspekcyjnego dla kolei ukraińskich.

Czy poza tym przypadkiem zdarzały się jakieś nietypowe zamówienia?

Na początku XXI w. PESA, szukając swojego miejsca na rynku, oferowała na przykład specjalnie skonstruowane wagony do przewozu materiałów sypkich, między innymi surowców dla zakładów tłuszczowych. A na ostatnie, zrealizowane jeszcze przed igrzyskami w Soczi, nietypowe zamówienie składały się dwa pojazdy inspekcyjne dla kolei rosyjskich. Tu jednym z najważniejszych dla klienta kryteriów była niezawodność pojazdu w anomaliach rosyjskiego klimatu, od -50°C do 40°C .

Skoro już mówimy o produkcjach dla zagranicy, to wspomnijmy, że PESA podpisała ostatnio kontrakt z największym w Europie przewoźnikiem – niemieckim Deutsche Bahn. Kontrakt zakłada, że do roku 2022 PESA dostarczy Niemcom 470 różnych rodzajów pociągów typu link.

Tak, to największy kontrakt w historii firmy, a ze względu na rangę przewoźnika także jeden z najbardziej prestiżowych.

Nie tylko Polska, Niemcy i Ukraina korzystają z produktów PESA. Można rzec, że marka jest rozpoznawana już praktycznie w całej Europie.

Wspominałem już o rynku włoskim, ale warto dodać, że 41 pojazdów spalinowych już eksploatowanych we Włoszech od roku 2008 zyskało tak dobrą opinię, że w ubiegłym roku podpisaliśmy kontrakt na 40 kolejnych. Eksport tramwajów zaowocował rozpoznawalnością w Bułgarii, Rumunii i na Węgrzech, a w Czechach udało nam się nawet przełamać monopol miejscowych producentów taboru spalinowego.

Jednym z celów produkcyjnych PESY jest lokomotywa doskonała. Doskonała, czyli jaka?

Przede wszystkim nie tyle jeden model lokomotywy, co cała platforma, rodzina gama. Na jednej ramie i na podstawie wielu wspólnych podzespołów budujemy lokomotywy dla ruchu towarowego i pasażerskiego, spalinowe i elektryczne oraz gamę marathon – lokomotywę elektryczną ze spalinowym agregatem dojazdowym, a przygotowujemy także pojazd wielosystemowy na różne napięcia. Doskonała jest z pewnością kabina gamy, której projekt – zwłaszcza ergonomię – konsultowaliśmy z maszynistami i dlatego posiada ona rekomendację Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce.

Priorytetem w projektowaniu i produkcji pociągów oraz lokomotyw jest bezpieczeństwo pasażerów.

Nasze pojazdy elektryczne elf były drugimi na świecie, a spalinowe linki pierwszymi, które zostały zaprojektowane i zbudowane zgodnie z czterema scenariuszami zderzeniowymi. To oznacza spełnianie, a do ubiegłego roku wręcz wyprzedzanie najwyższych norm bezpieczeństwa. Te same

priorytety towarzyszyły nam także przy budowie lokomotyw i tramwajów, oczywiście będą też obowiązywać w pojazdach PESA dart.

Obecny design waszych produktów odbiega znacznie od pociągów, które widzimy na naszych torach. Szarzyzna i proste kształty zastępowane są kolorami tęczy i zaokrągleniami. Jednym słowem awangarda.

W naszym Dziale Badań i Rozwoju, liczącym już ponad 200 inżynierów, mamy własny zespół designerów, których projekty wygrywają nawet najbardziej prestiżowe konkursy, jak np. „Dobry Wzór” Instytutu Wzornictwa Przemysłowego. Kolorystyka jest natomiast efektem uzgodnień z zamawiającymi pojazdy przewoźnikami lub samorządami.

Ponadto pociągi waszej produkcji różnią się nie tylko wyglądem, lecz także technologiami. Na mnie wywarł wrażenie system dostosowania pojazdu do peronu, który pomaga podróżnym w wejściu do pojazdu bądź wyjściu z niego. Ale nie jest to jedyna nowinka.

Jest ich naprawdę wiele. O czterech scenariuszach zderzeniowych i dojazdowym systemie spalinowym marathon w lokomotywie gama już wspominałem. Tylko przykładowo, by dostrzec najnowsze technologie we

”

W DZIALE BADAŃ I ROZWOJU, LICZĄCYM JUŻ PONAD 200 INŻYNIERÓW, MAMY WŁASNY ZESPÓŁ DESIGNERÓW, KTÓRYCH PROJEKTY WYGRYWAJĄ NAWET NAJBARDZIEJ PRESTIŻOWE KONKURSY JAK NP. „DOBRY WZÓR” INSTYTUTU WZORNICTWA PRZEMYSŁOWEGO

wszystkich grupach pojazdów, powiem jeszcze o rekuperacji, czyli odzyskiwaniu energii do sieci przez nasze tramwaje i możliwości zjechania na bateriach z zatłoczonego skrzyżowania w wypadku braku zasilania z trakcji.

Wszystko zaczyna się od projektu. Zanim jednak pojazd trafi do powszechnego użytku, przechodzi szereg badań. Jak to u was wygląda?

Przed badaniami, np. na torze testowym w Żmigrodzie, mamy możliwość sprawdzenia pojazdów we własnej Hali Prób i Uruchomień, a np. wózki są sprawdzane w naszym odrębnym dziale wyposażonym m.in. w światowej klasy prasę.

Skupmy się jednak na projektach. Te powstają w głowach ludzi. Warto więc pochwalić się waszą kadrą.

PESA – o czym już mówiłem – posiada największy w naszej części Europy Dział Badań i Rozwoju, zwany także biurem konstrukcyjnym. Zatrudnieni tam konstruktorzy, technolodzy i designerzy pracują nad przyszłościowymi produktami firmy w ścisłej współpracy z Działem Marketingu odpowiedzialnym za wychodzenie naprzeciw oczekiwaniom rynku. Natomiast cała grupa PESA to dziś zespół 4 tys. ludzi.

Czy w najbliższym czasie szykują się jakieś premiery kolejnych modeli tramwajów, pociągów czy lokomotyw?

Na pewno szykuje się premiera dwukierunkowego tramwaju jazz duo dla Warszawy, lokomotywy spalinowej gama, pojazdów piętrowych push-pull oraz elektrycznego zespołu trakcyjnego PESA dart. ■