

26-27 MAJA 2020 R.



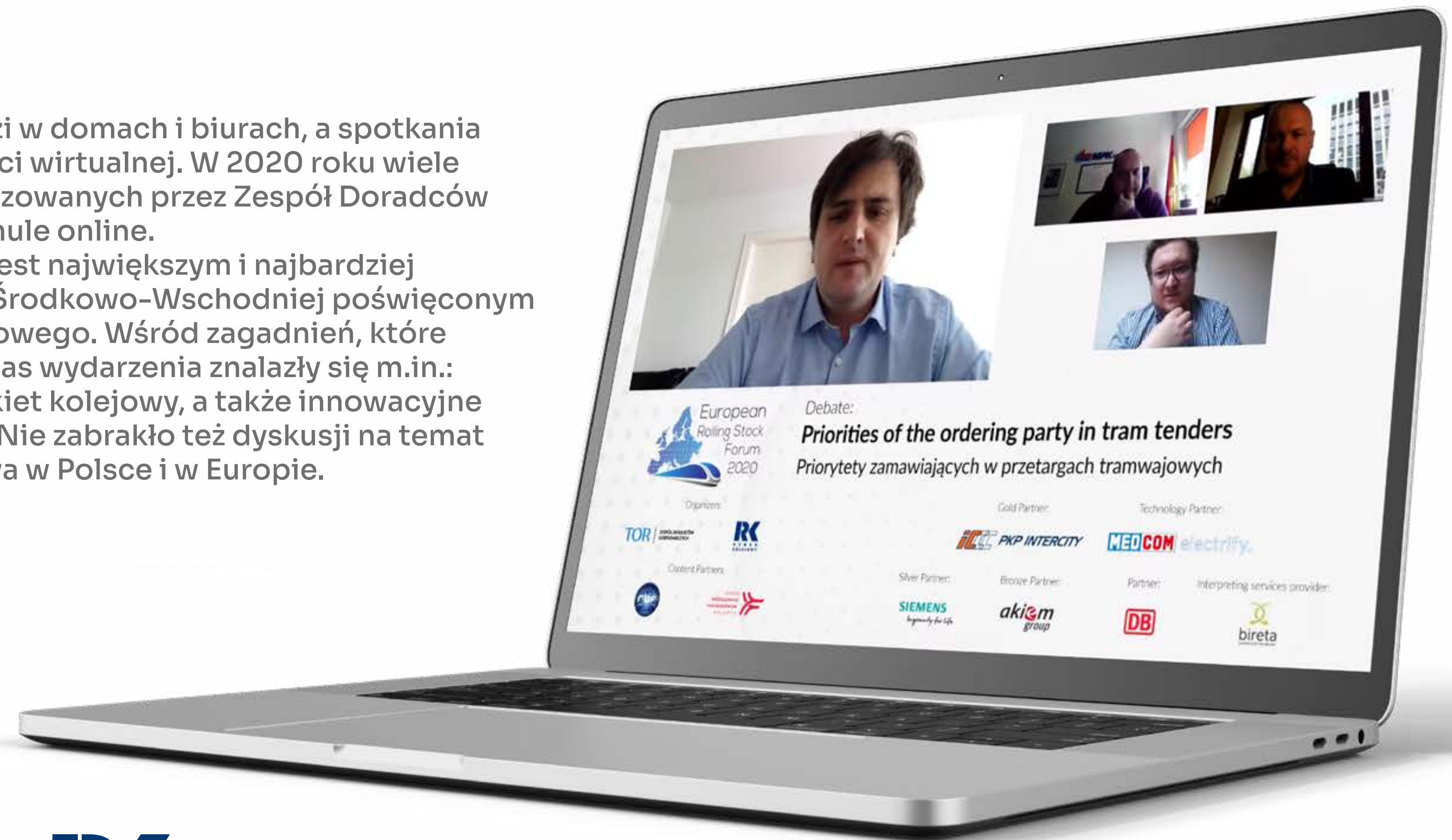
KONFERENCJA ONLINE

www.europeanrollingstockforum.eu

Wstęp

Pandemia koronawirusa zamknęła ludzi w domach i biurach, a spotkania biznesowe przeniosła do rzeczywistości wirtualnej. W 2020 roku wiele flagowych konferencji i szkoleń organizowanych przez Zespół Doradców Gospodarczych TOR odbyło się w formule online.

Europejskie Forum Taborowe od 7 lat jest największym i najbardziej prestiżowym wydarzeniem w Europie Środkowo-Wschodniej poświęconym tematyce nowoczesnego taboru kolejowego. Wśród zagadnień, które zostały szczegółowo omówione podczas wydarzenia znalazły się m.in.: interoperacyjność taboru, czwarty pakiet kolejowy, a także innowacyjne rozwiązania dla pojazdów szynowych. Nie zabrakło też dyskusji na temat wpływu pandemii na sektor kolejnictwa w Polsce i w Europie.



Organizatorzy:

TOR | ZESPÓŁ DORADCÓW
GOSPODARCZYCH

RK
RYNEK
KOLEJOWY

Partnerzy i patroni honorowi /medialni

Partner Złoty



Partner Srebrny



Partner Brązowy



Partner Technologiczny



Partner



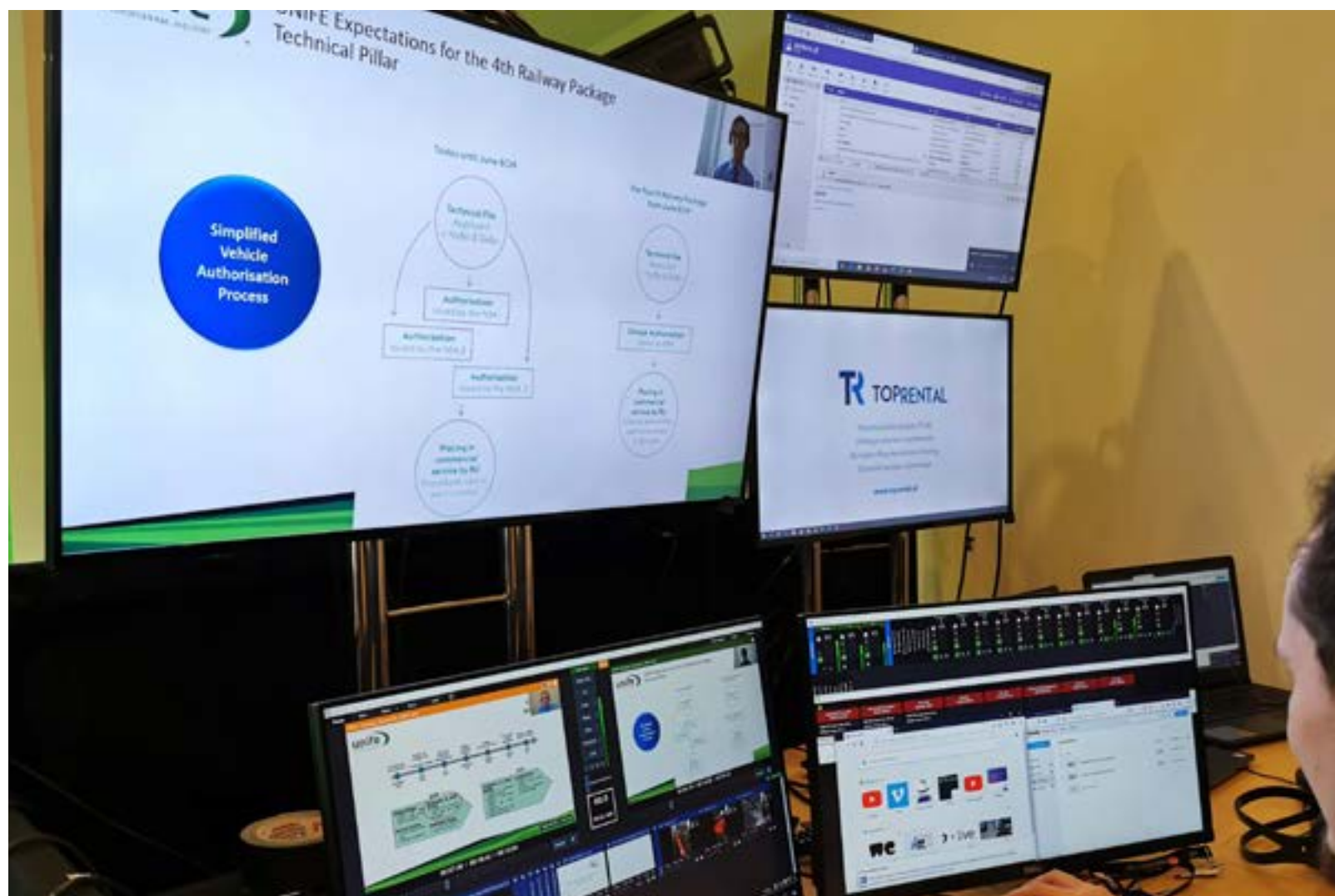
Partnerzy Merytoryczni





Szczegółowe tematy debat i wystąpień:

- Konkurencyjność europejskiego rynku dostawców dla kolei: wizja UNIFE a europejski zielony ład
- Wyzwania IV pakietu kolejowego: stanowisko europejskiego rynku dostawców dla kolei
- Na jakie zmiany powinna przygotować się branża taboru szynowego
- Praktyczne implikacje IV pakietu kolejowego
- Wyzwania związane z TSI 2022
- Standaryzacja kierunkiem dla branży taboru kolejowego?
- niezawodność taboru – w jakie pojazdy warto inwestować
- Jak przewoźnik może zabezpieczyć się przy zakupie taboru?
- Zmiany możliwe w ramach jednej platformy taborowej
- Innowacje w taborze kolejowym a potrzeby rynku
- Obecne i przyszłe zapotrzebowanie na pojazdy wodorowe
- Nowe generacje taboru kolejowego
- Autonomizacja jazdy tramwajem, jako narzędzie wspierające pracę motorniczych
- Czy nowo budowany tabor jest bezpieczny?
- Obniżenie emisji pojazdów spalinowych – jak sprostać rozporządzeniu 2016/16/28
- Wyzwania związane z wykorzystaniem materiałów kompozytowych przy projektowaniu pojazdów szynowych
- Priorytety zamawiających w przetargach tramwajowych
- Plany i strategie taborowe kolei samorządowych



#ERSF2020

Czy standaryzowanie taboru ma sens? Czym będą jeździć Polacy za kilka lat?

Podczas siódmego Europejskiego Forum Taborowego padły pytania dotyczące sensu standaryzacji taboru oraz działań, jakie są podejmowane w tym zakresie zarówno przez operatorów, jak i przez producentów. Czy zestandaryzowany tabor będzie nam potrzebny do obsługi CPK? A jeśli tak, to jakie to będą pojazdy?

- Rynek się zmienia i dziś zamawia się tabor, zwłaszcza trakcyjny, razem z utrzymaniem. To zdejmuje z operatorów obowiązek obsługi technicznej nad pojazdami. Pozwala to operatorom po prostu oczekiwać wysokiej dostępności pojazdów. Z tego punktu widzenia ujednolicanie taboru nie jest już takie ważne – mówił Krzysztof Celiński, szef Siemens Mobility w Polsce. Niemniej pewne standardy w wyglądzie taboru czy jego obsłudze przez załogi są pożądane. Choćby dlatego, że pasażer powinien wiedzieć, jakiego komfortu spodziewać się po danym połączeniu.

Laskowski: Tworzymy pewne standardy

- PKP Intercity kształtuje w Polsce politykę taborową. Przy zamówieniach oczywiście dopuszczamy konkurencję, ale budujemy pewne standardy wyposażenia korzystne zarówno dla nas, jak i dla producentów. Świadomie zamawiamy nowe i zmodernizowane wagony oraz elektryczne zespoły trakcyjne. Będziemy się tego trzymać, bo daje nam to możliwości dostosowania się do potoków pasażerskich – powiedział Adam Laskowski, członek zarządu PKP Intercity.



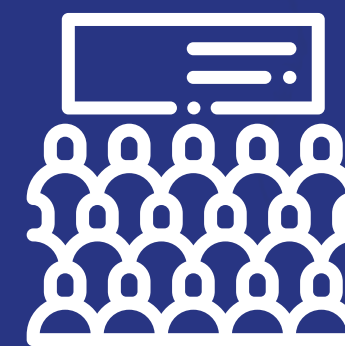
Laskowski dodał, że przeniesienie sporej części remontów wagonów ze zleceń zewnętrznych do własnej spółki Remtrak pomoże w standaryzacji remontów i otrzymywania jednego typu taboru po naprawach. Zaznaczył jednak, że do momentu osiągnięcia kompetencji w naprawach P5 wagonów minie jeszcze sporo czasu. – Dlatego te zlecenia będziemy jeszcze przez jakiś czas oddawać na zewnątrz – powiedział.

Jaki tabor dla CPK?

Laskowski dodał, że PKP Intercity sprawdza możliwości zakupu piętrowych zestawów push-pull do obsługi linii Warszawa – Łódź, jednak o taborze dla potrzeb Centralnego Portu Komunikacyjnego wie jeszcze niewiele. CPK wciąż zbiera pomysły potencjalnych wytwórców, jak ideę pociągów do obsługi CPK przenieść na konkretny projekt.

- Wierzymy, że zmiana polityki unijnej, która ma być bardzo prokolejowa, pozwoli nam uzyskać także środki na zakup taboru kolejowego. Mamy już prawie pełne rozeznanie tego, co się dzieje na rynku polskim i międzynarodowym w obszarze budowy szybkich pociągów. Zauważamy jednak, że potencjał przemysłu polskiego jest rozproszony i brakuje mu integratora, który mógłby zapewnić budowę taboru polskiej produkcji. Część dużych firm, liderów rynku, zaoferowała nam produkty dojrzałe. Natomiast w konsultacjach technicznych zabrakło nam ofert z Dalekiego Wschodu – Japonii i Korei. Przedstawiciele CPK i premier apelowali do producentów z tych państw o zainteresowanie się naszym projektem – powiedział Aleksander Wołowicz, koordynator komponentu kolejowego dla Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Kluczowe dane



733+
Uczestników
konferencji online



4161+
wyświetleń w tle

Współpraca Siemens i Newagu przykładem na przyszłość?

Krzysztof Celiński, prezes Siemens Mobility ocenił, że aby polskie firmy zdobyły odpowiednie kompetencje do budowy zaawansowanych technicznie pociągów w ramach projektu CPK, powinno zawiązać się konsorcjum, podobne do tego, które produkowało metro dla Warszawy.

Przypomnijmy, że budował je Siemens wraz z Newagiem. Wskazywał też na oczekiwaną „modułowość” pojazdów dla potrzeb komponentu kolejowego CPK.

– Doświadczenia pokazują, że najłatwiej uzyskać modułowość poprzez zakup szybkiej lokomotywy i nowoczesnych wagonów. Zakup kolejnych elektrycznych zespołów trakcyjnych o różnych długościach będzie się bowiem wiązał z długimi i kosztownymi dopuszczeniami dla każdej z serii, a także z brakiem możliwości rozłączania członów podczas codziennej eksploatacji. Tymczasem nie ma obecnie problemu, aby zestaw lokomotywa plus wagon kursowały z prędkością 230 km/h – mówił Celiński.





European Rolling Stock Forum 2020

Zapraszamy na Europejskie Forum Taborowe
w 2021 roku!