



European
Rolling Stock
Forum

Podsumowanie

XI Europejskie Forum Taborowe

Hotel Mercure Grand, Warszawa

13 marca 2024 r.

www.europeanrollingstockforum.eu



Wstęp

Europejskie Forum Taborowe od 11 lat jest największym i najbardziej prestiżowym wydarzeniem w Europie Środkowo-Wschodniej poświęconym tematyce nowoczesnego taboru kolejowego. Co roku podczas konferencji podejmujemy tematy planowanych zakupów w regionie, nowoczesnych technologii i innowacyjności w konstruowaniu oraz utrzymaniu pojazdów kolejowych, zwłaszcza odnośnie zużycia energii, designu i podzespołów.



Wśród zagadnień, które zostały szczegółowo omówione podczas tegorocznej edycji wydarzenia znalazły się m.in.: poole w przewozach pasażerskich i pozyskiwanie używanego taboru z Zachodniej Europy, jakość i wymagania przetargowe polskich samorządów dla producentów taboru, plany awaryjne w sytuacji ograniczonej dostępności środków unijnych, rodzaj taboru, jakiego poszukują dzisiaj przewoźnicy i średnioterminowe strategie zakupowe, plany pozyskiwania taboru Kolei Węgierskich, Kolei Rumuńskich i kolei regionalnych w Polsce, efektywne modele zakupu tramwajów czy lokomotywy wodorowe i elektryczno-spalinowe hybrydy.

Organizatorzy:



Organizatorzy:



Partner Platynowy:



Partner Złoty:



Partner Srebrny:



Partner Srebrny:



Partner Srebrny:



Partner Srebrny:



Partner:



Partner Technologiczny:



Partner Leasingowy:



Patronat honorowy:



Patronat honorowy:



Patronat honorowy:



Patronat honorowy:



Patronat honorowy:



Patronat honorowy:



Patronat honorowy:



Patronat honorowy:



Patronat honorowy:



Patronat honorowy:



Patronat honorowy:



Patronat honorowy:



Patronat honorowy:



Patronat medialny:



Patronat medialny:



Patronat medialny:





www.europeanrollingstockforum.eu

Szczegółowe tematy debat i wystąpień:



- Na jakim taborze zależy przewoźnikom i z czego finansować zakupy?
- Platforma Stadler EURO – prezentacja rodziny lokomotyw dużej mocy
- Czy poole taborowe są remedium na kłopoty przewoźników?
- Plany zakupowe kolei w regionie EŚW
- Nowy tabor tramwajowy dla miast
- Napędy wodorowe nową rzeczywistością kolei

XI Europejskie Forum Taborowe

Niezwykle ciekawa dyskusja o przyszłości spalinowej trakcji u przewoźników towarowych wywiązała się podczas panelu „Plany zakupowe kolei w regionie EŚW, technika, wodór”. Przewoźnicy jasno mówią do producentów: potrzebujemy silnych, liniowych lokomotyw spalinowych, zdolnych do zastąpienia 40-letnich i starszych lokomotyw. A producenci odpowiadają... że takich lokomotyw produkować nie będą. Rzadko podczas debat organizowanych na kolejowych konferencjach mamy taką zgodność. Wszyscy też odrzucili wodór jako paliwo w perspektywie następnych kilku lat.

– Potrzebujemy zmian w polityce Unii Europejskiej w tym zakresie. Widać, że problem istnieje, a lokomotywy akumulatorowe lub dual mode są bardzo drogie i nie zawsze są rozwiązaniem problemu. Brakuje ich nie tylko operatorom towarowym, ale także pasażerskim, na przykład do przewozów transgranicznych. Wojna na Ukrainie udowodniła przydatność takich pojazdów – powiedział Ștefan Roșeanu, prezes państwowego rumuńskiego poolu taborowego Railway Reform Authority.

– Na rynku brakuje nie tylko spalinowych lokomotyw, ale również elektrycznych zespołów trakcyjnych. Potrzebujemy ich tym bardziej że liczba pasażerów także na niezelektryfikowanych szlakach rośnie. Wodór nie wchodzi na razie w grę, a pojazdy bateryjne są droższe od elektrycznych zespołów trakcyjnych – powiedział Szabolcs Pumb reprezentujący węgierskiego operatora MÁV-START.



Dyrektor Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury Tomasz Warsza omówił działania władz państwowych (w obecnej i poprzednich kadencjach) na rzecz wymiany taboru. – Umowa PSC, jaką podpisaliśmy z PKP Intercity, jest także wsparciem inwestycyjnym. Zakontraktowano już wagony i lokomotywy za 11 mld zł – przypomniał. Na regiony i ich tabor rząd ma jednak – jak zastrzegł – ograniczony wpływ. – Potrzebne środki to ok. 20 mld zł. Dofinansowania unijne z FENiKS i KPO nie wystarczą. Zdajemy sobie sprawę, że to najbardziej problematyczny segment rynku – przyznał. Optymistyczna jest jednak coraz większa efektywność wykorzystania taboru w regionach.

– Rynek w regionie rośnie. Coraz więcej transportu przenosi się z dróg na kolej. Przewoźnicy coraz częściej chcą oszczędzać energię, uwolnić się od konieczności własnego serwisu i być elastycznym – stwierdził dyrektor sprzedaży na Europę Środkową w Railpool, Günther Volkmar.

Prezes DB Cargo Polska poświęcił wiele miejsca kontrowersyjnemu w branży tematowi cyfrowych sprzęgów automatycznych (DAC). – Nie jest to rozwiązanie futurystyczne: w USA czy Rosji sprzęgi automatyczne stosuje się od ponad 50 lat. Większy problem mogą mieć koleje zachodnie, w większej skali prowadzące przewozy rozproszone – ale to one są entuzjastami tego rozwiązania – zwrócił uwagę.



Prezes zarządu Pesy Krzysztof Zdziarski przypomniał, że producent jest w trakcie zmieniania swojej strategii. – Polski rynek ma charakter periodyczny: występują na nim na przemian „górkę” zapotrzebowania i przestoje. Dlatego cztery lata temu postanowiliśmy wejść zdecydowanie na rynki ościenne. Chcemy, by naszym rynkiem bazowym był cały region, wraz z Włochami i Niemcami – stwierdził. Jak wyjaśnił obrazowo, oznacza to skok z 36 do 360 mln potencjalnych pasażerów kolei. Firma zwiększa potencjał produkcyjny i pracuje nad poprawą energooszczędności swoich pojazdów. – Nasze Gamy, także dzięki niskiemu naciskowi na oś, są bardzo dobrze dostosowane do ruchu intermodalnego. Moduł dojazdowy będzie niedługo można zastąpić pakietem bateryjnym lub generatorem wodoru – dodał prezes.



#ERSF

www.europeanrollingstockforum.eu

**Zapraszamy na XII Europejskie
Forum Taborowe w 2025 r.!**

