

Z Hubertem Meronk prezesem Siemens Mobility Sp. z o.o., rozmawia Radosław Nosek



Hubert Meronk prezesem Siemens Mobility Sp. z o.o. fot. mat. prasowe Siemens Mobility Sp. z o.o.

Podczas Europejskiego Kongresu Gospodarczego uczestniczył Pan w panelu tematycznym „Zielony transport”. Jaki jest Pana zdaniem podstawowy warunek zielonej transformacji branży transportowej w Polsce?

Kolej, jako najbardziej ekologiczny środek transportu, ma ogromną rolę do odegrania w

dekarbonizacji Europy do 2050 roku. Naczelną zasadą Siemens Mobility w produkcji wszystkich pojazdów szynowych jest troska o środowisko naturalne i ograniczenie kosztów eksploatacyjnych.

Pojazdy od początku zaprojektowane jako przyjazne środowisku zużywają mniej energii, mniej hałasują i wymagają rzadszej wymiany elementów – to wszystko przekłada się na realne oszczędności w trakcie eksploatacji. Wszystkie nasze pojazdy posiadają też bardzo wysoki współczynnik recyklingu (95-98%),

Dobrym przykładem „zielonej transformacji” jest zastosowanie wodoru na kolei. Mamy w ofercie zaawansowany technologicznie i efektywny energetycznie pojazd do ruchu regionalnego – Mireo Plus H, który zaprezentowaliśmy w maju 2022 roku w Niemczech. Maksymalna prędkość naszego pociągu wodorowego to 160 km/h, a jego zasięg w wersji dwuczłonowej wynosi 600 km. W przypadku wersji trójczłonowej jest to aż 1000 km. Tankowanie nie zajmuje więcej niż 15 minut, czyli tyle co tankowanie spalinowego zespołu trakcyjnego.

Nie wystarczy jednak sam pojazd z napędem wodorowym, gdyż równie ważna jest towarzysząca jemu infrastruktura. Wspólnie z DB i Ministerstwem Transportu Badenii Wirtembergii realizujemy taki kompleksowy projekt w Tybindze – od wytwarzania, przez ekspresowe tankowanie i magazynowanie wodoru, po dostawę pociągu wodorowego. Taki pojazd będzie kursował między Tybingą, Horben i Pforzheim, zastępując jeżdżący tam spalinowy zespół trakcyjny. Szacujemy, że zmiana napędu pozwoli zaoszczędzić około 330 ton CO₂ w ciągu jednego roku. Pociągi wodorowe w Polsce to przyszłość.

Od stycznia 2022 r. pełni Pan obowiązki prezesa zarządu Siemens Mobility w Polsce. Proszę powiedzieć jakie są plany firmy na najbliższe lata?

Siemens Mobility funkcjonuje na polskim rynku od ponad 30 lat, realizując projekty z

zakresu taboru, infrastruktury kolejowej, serwisu oraz komponentów. Spółka dostarczyła m.in. pierwsze pojazdy metra Inspiro w Warszawie, tramwaje Combino do Poznania, a od ponad 10 lat jest dostawcą komponentów dla producentów taboru i systemów kolejowych w całej Polsce.

Firma jest także największym w Polsce dostawcą elektrycznych lokomotyw wielosystemowych (Europrinter, Vectron oraz Smartron), z których na co dzień korzystają m.in. PKP Intercity, PKP Cargo, DB Cargo Polska, CARGOUNIT, Lotos Kolej oraz Laude Smart Intermodal.

Teraz nadszedł czas na kolejny krok. Chcemy utrzymać pozycję lidera w obszarze lokomotyw wielosystemowych, a także na szeroką skalę wdrożyć inne nasze rozwiązania taborowe obejmujące pociągi regionalne z alternatywnym napędem, pociągi dużych prędkości oraz systemy elektryfikacji i sterowania ruchem kolejowym, co przyczyni się do modernizacji całego systemu transportu kolejowego w Polsce. Długofalowo kładziemy także nacisk na cyfryzację i cyberbezpieczeństwo.

Czy Siemens Mobility będzie uczestniczył w pracach związanych z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego?

Projekt CPK jest dla nas bardzo interesujący. Braliśmy udział w dialogu technicznym z NCBiR i jesteśmy w bieżącym kontakcie z partnerami z CPK na temat współpracy w poszczególnych fazach. Siemens Mobility mógłby odnaleźć się przy tym projekcie w dwóch kluczowych obszarach – dostarczając urządzenia i wyposażenie nowych linii kolejowych, łącznie z systemem elektryfikacji oraz systemem zdalnego sterowania oraz oczywiście w części taborowej – tworząc pojazdy, które kursowałyby do CPK i po całej Polsce. Przewidujemy w tym względzie współpracę z polskimi producentami, by rozwinąć polski przemysł i myśl technologiczną.