

## Dobre wyniki ABB i zmiany w sektorze transportu

33,738 mld USD przychodów ze sprzedaży i 1,315 mld USD zysków netto to wyniki finansowe grupy ABB w roku 1995. Jest to znaczący wzrost w porównaniu z poprzednim rokiem odpowiednio o 14% i o 73%. Wyniki te przedstawione zostały podczas światowej konferencji prasowej ABB w Warszawie 28 lutego br. z udziałem prezesa koncernu ABB Percy Barnevik. Zyski wzrosły we wszystkich segmentach działalności ABB. W segmencie transportu przychody w 1995 r. wyniosły 2,882 mld USD a zyski 140 mln USD. Jak już informowano wcześniej (*tts* 2/96), ABB utworzyło strategiczną spółkę joint venture Adtranz z niemieckim koncernem Daimler-Benz AG, dzięki czemu połączone zostały działy transportu kolejowego obu firm. ABB spodziewa się, że spółka ta przyczyni się do dalszego długoterminowego wzrostu zysków grupy i że będzie ona ważnym odbiorcą dla innych spółek wchodzących w skład ABB. Fuzja ta przyniosła ABB w roku 1995 zysk netto w wysokości 250 mln USD. Dokonana fuzja przedsiębiorstw transportowych stwarza nowe możliwości redukcji kosztów i wzrostu zysków w wyniku uniknięcia nakładania się wydatków związanych z produkcją i rozwojem. Pozytywne efekty tych działań uwidocznią się wyraźnie w latach 1997–98. Długoterminowa prognoza ekonomiczna dla nowej spółki jest bardzo korzystna tak pod względem potencjału wzrostowego jak i zysku.

W ramach rozwoju działalności ABB w Polsce w br. został utworzony nowy oddział zajmujący się badaniami naukowymi i rozwojem. Jednym z pierwszych realizowanym w nim projektów będzie utylizacja produktów końcowych

powstałych podczas procesów odsiarczania w polskich elektrowniach.

W marcu br. ogłoszone zostały też wyniki finansowe ABB w Polsce. 12 spółek ABB zanotowało przychody w wysokości 1,016 mld zł, co w porównaniu z 609,3 mln zł w 1995 r. oznacza nominalny wzrost o 67%. Zysk netto spółek wzrósł o 34% – z 46,1 mln zł do 62 mln zł w roku 1995. Wartość eksportu została w ub. roku prawie podwojona i wyniosła 89 mln USD. Wzrost ten wynika ze zwiększonego popytu inwestycyjnego na rynkach zagranicznych. Zatrudnienie w spółkach nie uległo zmianie i w końcu 1995 roku wynosi obecnie 6270 pracowników.

Do znaczących zmian doszło w segmencie transportu w związku z utworzeniem od 1 stycznia br. spółki Adtranz. W Polsce do grupy tej należą ABB Zwus, ABB Rail Engineering i ABB Transportation w Łodzi. Ta ostatnia spółka powstała w końcu ub. w wyniku wydzielenia z ABB Elta Zakładu Aparatury Trakcyjnej i Dźwignicowej.

Nakłady na szkolenia i rozwój pracowników prowadzone przez Centrum Rozwoju Kadr ABB i inne instytucje szkoleniowe, łącznie z programami szkoleniowymi prowadzonymi samodzielnie przez firmy osiągnęły 5,4 mln zł. Liczba dni szkoleniowych przypadających na jednego statystycznego pracownika w Polsce osiągnęła średnią 7 dni. Ważną rolę w podnoszeniu poziomu wykształcenia i umiejętności zawodowych pracowników ABB odgrywa Centrum Rozwoju Kadr ABB w Falentach koło Warszawy – powstało ono kosztem 1 mln USD.

## Seminarium *Procedury techniczno-organizacyjne w zakresie dopuszczenia do stosowania taboru kolejowego na kolejach niemieckich*

W dniach 5–6 marca 1996 r. w Centrum Naukowo-Technicznym Kolejnictwa w Warszawie odbyło się seminarium *Procedury techniczno-organizacyjne w zakresie dopuszczenia do stosowania taboru kolejowego*. Seminarium zorganizowano w ramach bezpośredniej współpracy naukowo-technicznej pomiędzy jednostkami organizacyjnymi kolei niemieckich DB AG i CNTK. W seminarium udział wzięli przedstawiciele Naczelnego Zarządu Taboru, CNTK, KDT, CBK PKP, zakładów przemysłowych i zakładów naprawczych. Zasadnicze referaty wygłosił Prezydent Federalnego Urzędu Kolejowego H. Stuchly. Przedstawił on strukturę, zadania i strategię Federalnego Urzędu Kolejowego (Eisenbahn-Bundesamt), a tak-

że zasady dopuszczania do eksploatacji na kolei: konstrukcji, urządzeń oraz ich podzespołów oraz produktów zakładów utrzymania taboru. Federalny Urząd Kolejowy powstał w 1994 roku w wyniku połączenia i przekształcenia Deutsche Bundesbahn (DB) i Deutsche Reichsbahn (DR) na Deutsche Bahn AG (DB AG). Jest to instytucja państwowa. Federalny Urząd Kolejowy (EBA) ma za zadanie:

- odbiór pojazdów trakcyjnych i komponentów;
- dopuszczenie typów;
- ustalenie zgodności z dokumentacją;
- kontrolę stanu technicznego pojazdu;
- kontrolę warsztatów ze względu na kwalifikacje;

- kontrolę przewozów ładunków niebezpiecznych i promieniotwórczych (również w transporcie drogowym i w żegludze);
- techniczny nadzór nad bezpieczeństwem pracy;
- ustalenie wyjątków od regulaminów kolejowych;
- analiza wniosków finansowych na inwestycje DB AG;
- wykorzystanie środków finansowych (zgodność wniosku i realizacji);
- nadzór nad kolejami prywatnymi;
- sprawdzanie zgodności z normami.

Rolę instytutu naukowego w procedurze dopuszczania przedstawił p. Kauschke z Centrum Naukowo-Badawczego w Minden. Badania pojazdów i komponentów dokonują laboratoria, które uzyskały odpowiednią akredytację. Podstawa akredytacji jest ustalona w normie EN 45001. Głównym organem decydującym o udzieleniu akredytacji jest DAP – Niemiecki Urząd ds. Akredytacji i Badań. Zakład-laboratorium starający się o akredytację powinien być bezstronny, niezależny, samodzielny i integralny. Laboratorium (zakład) ubiegające się o akredytację powinno posiadać:

- techniczne kompetencje w zakresie badań, o które występuje;

- odpowiednio przygotowany personel;
- pomieszczenia;
- wyposażenie (aparatura pomiarowa);
- opracowane metody pracy;
- program dokształcania na bieżąco personelu;
- program współpracy ze zleceniodawcami;
- program współpracy z innymi laboratoriami;
- zasady współpracy z jednostką akredytującą (o zmianach personelu).

Akredytacja dotyczy określonych zadań i jest udzielana na pewien okres. Pracownicy zatrudnieni w laboratoriach nie mogą uczestniczyć w procesie produkcji i konserwacji sprawdzanych produktów. Lista rzeczoznawców posiadających akredytację jest ogłaszana w Dzienniku Urzędowym i aktualizowana co pół roku. Następnie pracownicy CNTK przedstawili informację o przyjętej na PKP procedurze wydawania świadectw kwalifikacji (R. Nowicki) oraz o wydanych i zgłoszonych do wydania świadectwach kwalifikacji w zakresie taboru kolejowego (Z. Wojciechowski). Obecnie do CNTK zgłoszono ponad 700 wniosków o wydanie świadectwa.

Stefan Węclewski

## Spotkanie Sekcji Kolejowej SITK

Dnia 6 marca br. odbyło się – pierwsze w 1996 roku – spotkanie Sekcji Kolejowej SITK. Miejscem spotkania był Warszawski Dom Technika NOT.

Na wstępie oceniono działalność Sekcji w roku poprzednim, wskazując osiągnięcia oraz podkreślając zagadnienia, na które należy zwrócić uwagę planując działania na rok 1996. Istotnym tematem, wokół którego skoncentrowała się dyskusja, były przewidywane obchody rocznic:

- 60-lecia traktacji elektrycznej na PKP,
- 70-lecia powołania przedsiębiorstwa PKP,
- 50-lecia reaktywowania działalności Stowarzyszenia po II wojnie światowej.

Zdecydowano, że Sekcja nie będzie podejmować własnych inicjatyw, wesprze natomiast zamiary innych organizatorów w tym zakresie. Przy okazji rocznicy 60-lecia traktacji elektrycznej zwrócono uwagę na fakt, że koncentrując się na ratowaniu zabytkowych parowozów, których zachowało się wcale nie tak mało, przegapiono odchodzenie do lamusa kolejnych serii elektrycznych pojazdów trakcyjnych. Obecnie w Polsce ze starszych typów pojazdów elektrycznych (a również i spalinowych) nie ma na PKP i w muzeach żadnego czynnego egzemplarza.

Burzliwą dyskusję wywołał przegląd czasopism technicznych poruszających problematykę transportu kolejowego. Stało się to za sprawą jednego z artykułów, traktującego m. in. o zmniejszaniu się kolejowych przewozów pasażerskich. Przytaczano przykłady działań, podejmowanych przez PKP, efektem których jest pozbywanie się pasażerów przez kolej.

Jest to wynikiem kierowania się niezyciowymi wskaźnikami (np. uzyskiwanie „oszczędności” przez zmniejszanie liczby pociągokilometrów), jak i również celowych działań (przytaczano użyte w propagowanej wśród załóg przedsiębiorstwa PKP broszurze *Nasza Kolej* określenie o „...wygaszaniu popytu na przewozy pasażerskie” na niektórych liniach). Przykładem pozytywnego działania w tej dziedzinie może być uruchomienie pociągu *Chojniczanie* relacji Chojnice – Bydgoszcz Gł., kursującego po liniach kolejowych popularnie określanych jako „drewniane”. Jego efektem było zawieszenie kilku kursów PKS w tej relacji.

Prezes honorowy SITK, prowadzący obrady Sekcji, dr inż. Andrzej Gołaszewski zapoznał zebranych z uchwałą Rady Techniczno-Ekonomicznej przy Dyrektora Generalnym PKP nt. potrzeb kolei w zakresie wysokokwalifikowanych kadr oraz zmian struktury zatrudnienia na PKP. W jej treści uwzględnione zostało opracowanie Sekcji Kolejowej SITK na powyższy temat.

Omówiono również stan zaawansowania prac nad wydaniem tłumaczenia książki Bernarda de Fontgallanda *Na żelaznych szlakach świata*, którego wydania podjęła się Kolejowa Oficyna Wydawnicza z inicjatywy Sekcji Kolejowej SITK.

Zebrani zweryfikowali opracowane w końcu 1995 roku zestawienie konferencji o tematyce kolejowej przewidywanych do zorganizowania w roku 1996. Przygotowali również wstępny plan spotkań i pracy Sekcji na 1996 rok.

(zs)