

# Systemy dla nowoczesnego transportu szynowego



Z **Tomaszem Szubą**, prezesem zarządu Tines SA, Megachemie R&T SA i Neoxe Sp. z o.o., rozmawiają Mariusz Karpiński-Rzepa i Anna Biedrzycka, Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne

**Firmy Tines SA, Megachemie R&T SA oraz Neoxe Sp. z o.o. oferują wysoko specjalistyczne technologie dla budownictwa komunikacyjnego i przemysłowego, oparte na najnowszej wiedzy badawczej i podążające za światowymi trendami w dziedzinie inżynierii materiałowej. Proszę je bliżej przedstawić.**

W każdej z tych trzech spółek udziały lub akcje posiada Chemical Global SA, której pakiet kontrolny należy do mnie. Dwie spółki mają inwestorów branżowych, a mianowicie, Tines – firmy Edilon, Sedra i Tiflex z grupy Jamesa Walkera, natomiast Neoxe posiada w gronie udziałowców przedstawicieli świata polskiej nauki. Holenderska spółka Edilon działa w branży transportu szynowego i ma bogate, 40-letnie doświadczenie. Tines jest obecny na rynku dopiero od siedmiu lat, dlatego wiele zyskujemy na tej współpracy. Można powiedzieć, że wszędzie tam, gdzie funkcjonuje transport szynowy, mają zastosowanie rozwiązania Tines, dotyczy to komunikacji kolejowej, tramwajowej, metra, systemów szynowego transportu przemysłowego, m.in. w portach przeładunkowych. Firma Megachemie jest dostawcą specjalistycznych produktów chemii budowlanej oraz zaawansowanych technologii materiałowych stosowanych w budownictwie infrastrukturalnym i przemysłowym w celu wzmocnienia konstrukcji. Spółka Neoxe wytwarza taśmy kompozytowe metodą pultruzji oraz udostępnia technologię ich produkcji. Technologie te są dziełem polskich naukowców, mają wszystkie niezbędne certyfikaty i aprobaty. Proces wytwórczy jest opatentowany. To pierwsza tego typu spółka na terenie Europy Środkowo-Wschodniej zajmująca się produkcją tak zaawansowanej technologii kompozytowej. Obecnie największym powodem do satysfakcji jest dla nas opracowany we własnych laboratoriach, wdrożony i zgłoszony do ochrony patentowej, system wstępnej naprężania taśm przeznaczonych do wzmocniania, czyli technologia sprężania na bazie taśm z włókien węglowych.

#### **Skąd wybór takiej branży?**

Jestem bardzo zadowolony z faktu, że wykonuję pracę zgodną ze swoim wykształceniem. Studiowałem na Wydziale Inżynierii Materiałowej i Ceramiki AGH. Z materiałami, które



**Tomasz Szuba**

produkujemy i wdrażamy na rynku, zapoznałem się już na studiach, głównie z produktami żywicznymi oraz z włókien węglowych. Z kompozytami miałem do czynienia w czasie półtorarocznej praktyki w firmie budowlanej Steinman Itig w Inden koło Hanoweru. Była to dobra szkoła zawodu i ciekawe doświadczenie inżynierskie – mogłem obserwować, jak kieruje się procesem inwestycyjnym w Niemczech. W tamtych czasach, tj. w połowie lat 90., taka wiedza była dla polskich inżynierów czymś nowym. Po powrocie podjąłem pracę w krakowskiej firmie Vega, która zajmowała się nowoczesnymi technologiami, przede wszystkim posadzkami przemysłowymi i żywicznymi, wykorzystywanymi m.in. w energetyce, przemyśle farmaceutycznym i spożywczym. Kolejnym etapem była praca w Sika Poland, oddziale dobrze znanego również w Polsce szwajcarskiego koncernu Sika, wytwarzającego chemię budowlaną. Siedem lat później od amerykańskiego funduszu inwestycyjnego Riverside otrzymałem zaproszenie powrotu do Vegi, moim zadaniem było przekształcenie tej spółki w producenta chemii budowlanej. Czternastomiesięczna współpraca z Amerykanami skłoniła mnie do podjęcia decyzji o założeniu własnego biznesu. Zaczęło się od spółki Tines, później z grupą inwestorów przygotowałem projekt powołania firmy Chemical Global. Realizując ten projekt, zakupiliśmy know-how dla spółki Megachemie. Dzięki temu nastąpiło nowe otwarcie dla Megachemie, a jednocześnie we współpracy ze środowiskiem naukowym prowadziliśmy prace nad systemem taśm kompozytowych. W efekcie powstała grupa licząca obecnie

dziewięć systemów takich taśm. Większość oferowanych przez nas technologii już dawno temu została zweryfikowana w krajach Europy Zachodniej i jest tam stosowana od lat. Przygotowujemy również własne – nowatorskie w skali europejskiej – rozwiązania, które zaprezentujemy w 2012 i 2013 r.

#### **Czy łatwo jest w Polsce sprzedać nowy produkt opierający się na innowacji?**

Odpowiedź na to pytanie nie jest prosta. Nie można powiedzieć, że jest łatwo, ale byłoby przesadą twierdzić, że trudno. Wprowadzenie nowych rozwiązań materiałowych w budownictwie przemysłowym jest obecnie dużo łatwiejsze niż w połowie lat 90., kiedy zachodnioeuropejskie produkty i technologie dopiero wchodziły na polski rynek. W tamtych latach inżynier odpowiedzialny za konstrukcję musiał wziąć na siebie odpowiedzialność za ewentualne złe skutki takiego wyboru. Mamy za sobą 20 lat stosowania nowoczesnych rozwiązań i dzisiaj ta ścieżka jest przyjazna. W przypadku transportu szynowego wiele zależy od operatora i od rodzaju systemu szynotorowego (metro, tramwaj lub kolej). Od ponad 15 lat zajmuję się infrastrukturą tramwajową i z moich doświadczeń wynika, że najłatwiej wdrożyć nowe technologie właśnie w transporcie tramwajowym, najtrudniej natomiast na kolei. Oczywiście wiąże się to z różnicą w osiągniętych prędkościach, liczbie przewożonych osób i wymogach bezpieczeństwa. Wymagania kolejowe są nieporównywalnie ostrzejsze, a przez to trudniejsze do spełnienia. Nie można jednak narzekać na to, że w Polsce są one zbyt rozbudowane, bardzo podobne obowiązują w Deutsche Bahn, w kolejach ukraińskich, a naprawdę skomplikowane są w RZD w Federacji Rosyjskiej.

Nigdy nie próbowaliśmy szukać dróg „na skróty”, lecz procedowaliśmy dopuszczenie każdego systemu do stosowania. Procedura każdorazowo wymaga spełnienia innych formalności, natomiast jej przejście umożliwiłoby pierwsze wdrożenia. Badania powykonawcze, wykonywane w trakcie eksploatacji, pokazują, czy te rozwiązania się przyjmują, czy nie. Wszystkie rozwiązania przygotowane na 2011 r. zostały wdrożone, są certyfikowane najwyższym poziomem dopuszczeń, czyli bezterminowym. Przeszliśmy tę ścieżkę w la-

tach 2004–2009. Mamy tu duże doświadczenie i fakt, że nasze produkty spełniają wszystkie wymogi formalne, zwiększa konkurencyjność firmy Tines. Zgodnie z zasadą kompleksowości rozwiązań, oferujemy całe systemy konstrukcyjne nawierzchni kolejowych, tramwajowych, metra i torów podsuwnicowych.

**Mówi się, że Polska jest wielkim placem budowy. O ile jednak postęp w budowie dróg jest widoczny, to ogromne zapóźnienia ma kolejnictwo. Czy Pańskim zdaniem polski wniosek do Komisji Europejskiej o przesunięcie 1,2 mld € unijnych środków z kolei na drogi, motywowany tym, że rzeczywisty potencjał projektów kolejowych jest tak mały, że ich realizacja nie jest możliwa w perspektywie 2015 r., jest dobrym posunięciem rządu? Czy transport kolejowy nie przestanie być potrzebny, zmuszony ustąpić miejsca rozwiniętej sieci drogowej i transportowi lotniczemu? Jak pan ocenia wielkość rynku kolejowego pod kątem sprzedaży produktów kierowanych przez Pana spółkę?**

Mijający rok był przełomowy dla spółki Tines, ponieważ nasze systemy znalazły zastosowanie w największych, najciekawszych projektach prowadzonych przez PKP PLK SA. Punktem odniesienia jest dla mnie okres, kiedy funkcjonowaliśmy na kolei wyłącznie w zakresie próbnych realizacji odcinków eksploatacyjnych. Odnosząc obecne wyniki do tamtego poziomu, mogę powiedzieć, że notujemy bardzo duży przyrost przychodów. Nie jesteśmy stroną dla PKP PLK, lecz dla wykonawców inwestycji realizowanych na zlecenie narodowego zarządcy infrastruktury w trybie przetargów publicznych. Bezprecedensowy rozmach przybrał zakres modernizacji polskich kolei. Ogłoszono i uruchomiono bardzo wiele przetargów o dużej wartości, dlatego najbliższe lata powinny być interesujące także jeżeli chodzi o możliwości zastosowania nowych rozwiązań oraz potencjał i skalę inwestycji modernizacyjnych. Zakładam, że pieniądze, które zostały przydzielone zarządcy infrastruktury kolejowej, zgodnie z zasadą zrównoważonego transportu nie zostaną przekazane nigdzie indziej, bo wtedy różnica między transportem drogowym a kolejną pogłębi się jeszcze bardziej, co byłoby ze szkodą dla całej gospodarki. Do 2015 r. czeka nas wiele pracy, a w kolejnym okresie modernizacja ma być równie mocno wspierana, m.in. planowane jest uruchomienie kolei dużych prędkości. Jestem pewien, że środki na unowocześnienie polskich kolei będą dobrze wykorzystane, trzeba tylko dać PKP PLK tę możliwość.



System EBS na wrocławskim Dworcu Głównym

### **Jakie produkty proponują Państwo w zakresie transportu kolejowego?**

Przede wszystkim zajmujemy się konstrukcjami, które mają za zadanie poprawić oddziaływanie drogi szynowej na otoczenie, czyli zredukować hałas generowany przez tor, obniżyć poziom drgań od przejeżdżającego pociągu na budynki, które znajdują się w otoczeniu trasy. Konstrukcje przez nas proponowane charakteryzują się bardzo niskimi kosztami eksploatacji. Ponadto potwierdzone okresy ich trwałości wynoszą 20–30 lat. To ważny aspekt, gdyż każdy remont niesie za sobą koszty, w tym koszty społeczne, tutaj raz zainwestowane pieniądze dają komfort użytkowania przez długi czas.

Zajmujemy się konstrukcjami bezpodsytkowymi, a więc nasze rozwiązania są stosowane w miejscach, gdzie zamiast tłucznia jest beton. To wymusza użycie specjalistycznych materiałów o wysokich właściwościach sprężystych. Stosujemy kompozyty poliuretanowe, żywice epoksydowe, materiały wibroizolacyjne – tzw. maty podtorowe, które zabezpieczają przed przenoszeniem drgań na konstrukcjach nawierzchni szynowych. Oferujemy rozwiązania dla mostów, dla wiaduktów, dla tuneli, na tory stacyjne, na tory szlakowe. Praktycznie w każdym z wymienionych obszarów budownictwa infrastrukturalnego funkcjonują bezpodsytkowe systemy nawierzchni szynowej Tines, często wdrożone jako pierwsze w Polsce technologie tego typu. Jako pierwsi zastosowaliśmy np. konstrukcję bezpodsytkową w Tunelu Średnicowym w Warszawie, pierwsze maty wibroizolacyjne położone w kraju również były naszej produkcji. Liczę, że jeśli będziemy dobrze zarządzali spółką, to znajdziemy się w czołówce producentów rozwiązań dla kolei.

Wrocławski Dworzec Główny jest pierwszym polskim dworcem kolejowym, w torach którego zastosowano bezpodsytkowy system

nawierzchni szynowej, pomijając oczywiście Tunel Średnicowy i warszawski Dworzec Centralny. Tory stacyjne na dworcu we Wrocławiu zbudowano w konstrukcji podsypkowej, dopiero teraz następuje jej wymiana na betonową. Prace zostały podzielone na kilka etapów: układanie maty wibroizolacyjnej, ułożenie i montaż zbrojenia betonowej płyty, montaż blokowych podpór szynowych w otulinie (system EBS), regulacja położenia toru, szalowanie oraz betonowanie płyty, a na koniec wykonanie warstwy izolacyjnej na gotowej płycie torowej. Do tego ostatniego zadania użyto produktów Megachemie, które zabezpieczają powierzchnię przed negatywnym wpływem zanieczyszczeń z pociągów. Zastosowanie systemu EBS zapewni sprężyste przenoszenie obciążeń od pojazdów szynowych i ograniczenie drgań wywołanych ich przejazdem. W systemie tym szyny nie są przytwierdzone do podkładów belkowych, lecz do pojedynczych betonowych bloków podporowych zabudowanych w prefabrykowanych gniazdach betonowych.

Z innych ciekawych realizacji warto wymienić znajdujący się w trakcie budowy nowy tunel do portu lotniczego Okęcie, gdzie zastosowano taką samą konstrukcję szynowych podpór blokowych, jak na dworcu we Wrocławiu. W ramach modernizacji dworców kolejowych w Katowicach i Krakowie dostarczamy maty wibroizolacyjne naszej produkcji i całą konstrukcję podsypkową (wibroizolację). Dla warszawskiego metra opracowujemy projekt badawczo-rozwojowy (wspólnie z Politechniką Krakowską, Politechniką Warszawską i Biurem Projektów Metroprojekt). W istniejącej nawierzchni zabudowujemy wibroizolatory, które mają zmniejszyć negatywne oddziaływanie na budynki. To jest bardzo ciekawy, nowatorski projekt. Jeśli badania eksploatacyjne wykażą, że osiągnęliśmy zakładane parametry, to będzie można stosować



tę metodę. Prowadzimy rozmowy na temat budowy drugiej linii metra, do końca 2011 r. powinniśmy wiedzieć, czy będziemy uczestniczyć w tej inwestycji z naszymi rozwiązaniami, które już się sprawdziły przy realizacji pierwszej linii. Z myślą o budowie drugiej linii wykonaliśmy odcinek eksperymentalny na Bielanach. Możemy mówić o dużym sukcesie, gdyż wszystkie badania powykonawcze przyniosły bardzo dobre wyniki.

W obszarze transportu tramwajowego, w którym działamy od samego początku, notujemy wiele interesujących realizacji. Ograniczając się do tegorocznych, np. we Wrocławiu, niedaleko dworca kolejowego, budujemy zespół przesiadkowy, w Warszawie startuje realizacja nawierzchni tramwajowej dla nowo budowanego mostu Północnego z użyciem rozwiązań Tines, w Poznaniu i Toruniu jeszcze negocjujemy warunki współpracy.

### **W Krakowie pokazową inwestycją Tines jest szybki tramwaj.**

W 2010 r. realizowaliśmy duży kontrakt w ramach przebudowy układu drogowego w rejonie ronda Kotlarskiego w Krakowie. Zastosowano tam różne technologie, bo i torowisko trawiaste, i konstrukcje bezpodspawkowe. Linia Krakowskiego Szybkiego Tramwaju o długości 4,2 km prowadzi od ronda Grzegorzckiego, przez most Kotlarski, ul. Herlinga-Grudzińskiego, Klimeckiego, a następnie przez zbudowaną równoległe z torowiskiem ul. Kuklińskiego do ul. Lipskiej i Golikówka. Znaczną część trasy, ok. 2,7 km, stanowi wydzielone z jezdni torowisko. Tines był producentem i dostawcą rozwiązań dla nawierzchni szynowych. Zastosowano tam profile przyszynowe dla szyn 49E1 i 60R2 oraz podlew punktowy wykonany z materiału Edilon Corkelast 70U. Na pozostałej części torowiska, czyli w strefach przystankowych, na przejazdach i na pętli w rejonie ul. Golikówka wykonano podlew ciągły i okołoszynowy z materiału Edilon Corkelast TO. Ta sama technologia została wykorzystana również na 2600-metrową trasę biegnącą przez most Kotlarski. Dodatkowo na całą inwestycję nasza firma dostarczyła ok. 5 tys. m<sup>2</sup> maty wibroizolacyjnej Sedrapur® FSGR, a także Editac N – materiał służący do zabezpieczenia przed korozją oraz zapewniający izolację elektryczną powierzchni stalowych.

### **Czy w promowaniu nowych technologii i materiałów do budowy i modernizacji nawierzchni szynowych pomagają imprezy targowe, np. Targi Kolejowe TRAKO?**

Targi TRAKO są organizowane wspólnie z grupą PKP. W 9. edycji targów firma Tines była jednym z pięciu współorganizatorów tej prestiżowej imprezy. Na 200-metrowej powierzchni wystawienniczej, która zgromadziła

liczne grono odwiedzających, m.in. delegacje z krajów Europy Wschodniej: Rosji, Białorusi, Ukrainy oraz Kazachstanu, zaprezentowaliśmy przede wszystkim rozwiązania dla kolei, gdyż środowiska odpowiedzialne za sieć tramwajową dobrze znają nasze systemy. Ogromne zainteresowanie wzbudziły rozwiązania dla nawierzchni szynowej w ich rzeczywistym rozmiarze, multimedialna prezentacja bezpodspawkowych systemów EBS i ERS, a także projekcja filmów dotyczących modernizacji wrocławskiego Dworca Głównego oraz tunelu na lotnisko Okęcie – jako naszych kluczowych realizacji. Ponadto przedstawiciele działu technicznego prezentowali podczas czterodniowego spotkania branżowego dokładną specyfikację rozwiązań Tines. Objasniali, jak pracują poszczególne elementy i jaki mamy wpływ na dobór tych materiałów, gdyż możemy w bardzo szerokim zakresie modelować te rozwiązania pod konkretne potrzeby klienta, do konkretnej lokalizacji, otoczenia, prędkości, obciążenia na oś itd. Istotnym wydarzeniem dla Tines podczas tegorocznych targów TRAKO było podpisanie memorandum z Narodową Kompanią Socjalno-Predprinimatielskaja Korporacja „Pawłodar” w sprawie modernizacji linii tramwajowych w Pawłodarze. Dokument stanowi potwierdzenie intencji Kazachstanu do współpracy z polskimi firmami, które w tym przypadku dotyczą stopniowej przebudowy blisko 100 km linii tramwajowych w Pawłodarze.

### **Są Państwo aktywni również na rynkach zagranicznych, w jakich krajach udało się już wdrożyć rozwiązania Tines?**

W tej chwili realizujemy kilka budów za granicą, z których najbardziej spektakularna jest budowa metra w Ałma Acie. Wygraliśmy międzynarodowy przetarg i jesteśmy partnerem w zakresie całości tej inwestycji, odpowiedzialnym za nawierzchnię szynową. Od 2009 r. praktycznie do września 2011 r. realizowaliśmy dostawy na tę budowę. W grudniu zaplanowano oficjalne otwarcie pierwszego metra w Kazachstanie, budowanego przez... ponad 20 lat, czyli dość podobnie jak warszawskie metro. Uruchomienie tego typu transportu w Kazachstanie jest dużym wydarzeniem. Powstały odcinek, liczący ok. 16 km, jest krótszy niż w Warszawie o ponad 8 km. Już rozpoczęła się budowa kolejnego odcinka, ale i na tym Kazachowie nie kończą. W Ałma Acie mówi się o budowie szybkiego tramwaju inwestycja ma wystartować w przyszłym roku. Uczestniczymy także w budowie metra w Kijowie, gdzie przeszliśmy cały cykl oddawania odcinków próbnych, badań, certyfikacji. W efekcie nasze systemy zostały przyjęte do realizacji, jesteśmy w trakcie dostaw. Ponadto w ub.r. udało nam się wejść

na rynek rosyjski. W Sankt Petersburgu realizujemy kontrakty przy budowie metra oraz linii tramwajowej. Obecnie trwają prace modernizacyjne na dwóch odcinkach torowisk tramwajowych w Sankt Petersburgu z zastosowaniem naszych technologii. Przebudowywane są nawierzchnie szynowe przy ulicy Politechnicheskaya i zaułku Viaziemskiy. Plan projektu przewiduje modernizację trasy o łącznej długości wynoszącej ok. 3000 mtp. Działalność w Polsce daje tak duże doświadczenie, że spokojnie można się zmierzyć z obcymi rynkami. Pozwala nam ono na rozpoczęcie działalności na Wschodzie. Firmom z Francji czy Holandii trudno jest odnaleźć się w realiach gospodarczych krajów byłego Związku Radzieckiego i to daje nam przewagę w tej ekspansji.

### **Wracając do Megachemie, jakie produkty oferuje ta firma?**

Megachemie jest producentem bardzo szerokiej gamy produktów składających się na kompleksową ofertę, z tym tylko zaznaczeniem, że nie jesteśmy partnerem dla budownictwa jednorodzinne oraz zabudowy historycznej, ale obsługujemy budownictwo infrastrukturalne, przemysłowe (np. systemy posadzkowe) i kubaturowe, to jest nasz *core business*. Począwszy od różnego rodzaju hydroizolacji, uszczelnień i kitów dla konstrukcji żelbetowych, posadzek żelbetowych, przez całą bardzo dużą gamę wyrobów antykorozyjnych, zabezpieczających konstrukcje stalowe, a skończywszy na materiałach stanowiących wzmocnienia. Podział organizacyjny jest następujący: firma Neoxe zajmuje się tworzeniem know-how, a Megachemie obsługą rynku, czyli produkcją i wdrażaniem, na zasadach wyłączności. Neoxe jest inkubatorem pomysłów, technologii i zarazem przygotowanią rozwiązań do momentu wdrożenia, potem przejmuje je Megachemie. Dostarczając środki do naprawy żelbetu, wyroby do iniekcji, a na końcu poddając konstrukcję wzmocnieniu, działamy dla osiągnięcia jednego celu, a zatem wszystkie te produkty muszą stanowić komplementarną ofertę. Możemy na równych prawach konkurować z dużymi producentami chemii budowlanej, co zresztą znajduje potwierdzenie w referencjach, jakie otrzymują nasze produkty.

### **Który segment budownictwa liczy się w Państwa działalności najbardziej?**

Największe przychody uzyskujemy z budownictwa infrastrukturalnego. Duży potencjał wzrostu dostrzegamy również w budownictwie przemysłowym, a szczególnie w energetyce, dlatego ta część budownictwa szczególnie nas interesuje. Dla budownictwa infrastrukturalnego oferujemy zabezpieczenie konstrukcji żelbetowych, popularnie

określanych jako malowanie, hydrofobizację oraz nadawanie kolorów konstrukcji służące przedłużaniu ich żywotności. Drugi produkt to nawierzchnia hydroizolacyjna na obiektach masztowych, czyli popularnie nawierzchnie chodnikowe, i trzeci – zabezpieczenie konstrukcji stalowej.

Takie rozwiązania dostarczyliśmy np. na budowę olbrzymiego, 540-metrowego stalowego mostu przez Wisłę w Toruniu z dwiema dwupasmowymi jezdniami i 1,4 km estakad oraz tunelem. Zastosowano tam wyłącznie nasze materiały, podobnie jak przy budowie Krakowskiego Szybkiego Tramwaju i wiaduktu przy ul. Nowohuckiej w Krakowie. W energetyce mieliśmy kilka znaczących realizacji, m.in. w Elektrowni Turów SA, Elektrowni Kozienice SA, w Elektrowni Łaziska SA. Ponieważ ukierunkowaliśmy się na budownictwo specjalistyczne, w transporcie szynowym, kolejowym czy budownictwie przemysłowym dostrzegamy coraz więcej możliwości synergii. W obiektach kolejowych stosujemy zarówno produkty Tines, jak i Megachemie. Można powiedzieć, że jako grupa Megachemie, Tines i Neoxe jesteśmy w stanie zaproponować klientom bardzo szeroką gamę produktów. Wszystkie one mieszczą się w kategorii nowoczesnych, w dużej mierze innowacyjnych rozwiązań.

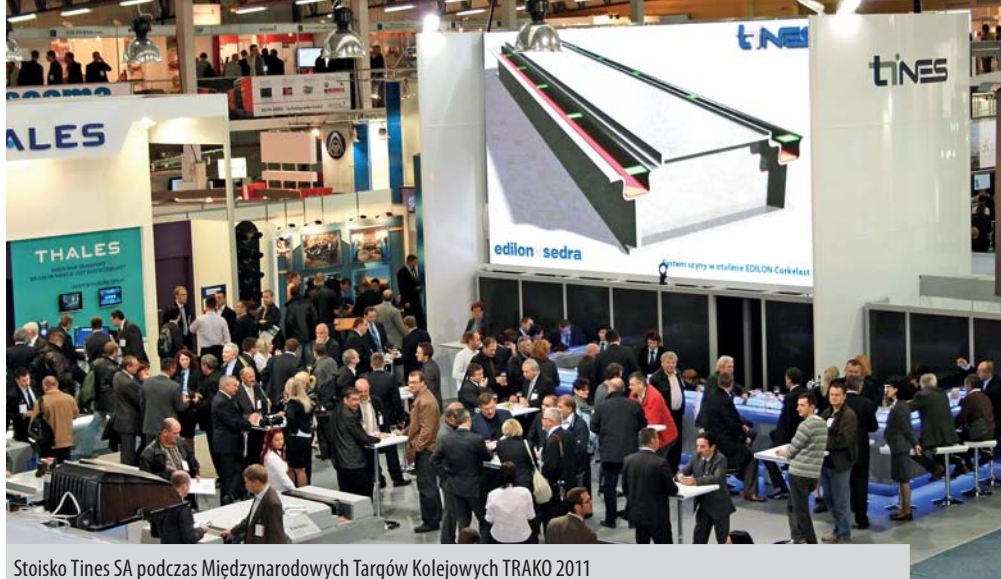
**Czy z faktu, że Megachemie posiada kilka zakładów wytwórczych w kraju można wysnuć wniosek, że jest na nie duży popyt?**

Zapotrzebowanie mogłoby być większe. Mamy wolne moce produkcyjne, skutecznie je zresztą stale zwiększamy, kupując nowe linie. Cały czas przygotowujemy się do tego, że rynek będzie się rozwijał i zapotrzebowanie na nowe technologie będzie wzrastało. Ponadto jesteśmy na początku działalności eksportowej na Wschodzie.

Przygotowujemy się do premiery nowego rozwiązania bazującego na technologii nanocząsteczek. Pomaga nam w tym bardzo dobra współpraca z AGH, szczególnie Wydział Inżynierii Materiałowej i Ceramiki jest jednym z wiodących na polskich uczelniach pod względem opracowywania nowoczesnych rozwiązań. Gama zastosowań nanotechnologii jest bardzo szeroka, m.in. w biomateriałach, my jednak koncentrujemy się na budownictwie. Innowacyjność systemów powłokowych to coś, nad czym pracujemy, i co znajdzie zastosowanie w bardzo wielu obszarach. Ten nowy, ciekawy produkt zamierzamy wprowadzić na rynek w 2012 r.

**Z jakim przyjęciem ze strony środowiska eksperckiego spotykają się te produkty?**

Otrzymujemy wiele nagród i wyróżnień, głównie za wdrożenia nowych technologii



Stoisko Tines SA podczas Międzynarodowych Targów Kolejowych TRAKO 2011

w budownictwie. I tak, spółka Tines otrzymała Gazetę Biznesu 2008 i 2009 w kategorii firm średniej wielkości, które dzięki dynamicznemu rozwojowi doskonale dają sobie radę wśród nawet znacznie większych konkurentów. Zdobyliśmy także wyróżnienie w Konkursie im. inż. Ernesta Malinowskiego Międzynarodowych Targów Kolejowych TRAKO 2007 za najciekawszy wyrób i innowację techniczną stosowaną w kolejnictwie. Nagroda została przyznana za system szyny w otulinie typu ERS i system podpór blokowych typu EBS – Edilon. W 2010 r. firma Megachemie otrzymała statuetkę Tytana za system wzmacniania konstrukcji przy pomocy wstępnie naprężanych taśm z włókien węglowych. Podczas Międzynarodowych Targów Budownictwa BUDMA 2010 Megachemie została uhonorowana statuetką Top Builder za innowacyjny system wzmacniania konstrukcji przy pomocy wstępnie naprężonych taśm kompozytowych Neoxe Prestressing System. Kolejne ważne wyróżnienie przyznano nam w marcu br. Megachemie otrzymała tytuł Polskiego Herkulesa za szczególnie mocną pozycję w branży. Pierwsze miejsce w kategorii infrastruktura torowa w konkursie im. prof. Jana Podolskiego, organizowanego przez Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej oraz wyróżnienie w konkursie Ernesta Malinowskiego to nagrody, jakie otrzymaliśmy podczas tegorocznych targów TRAKO. Pierwszą z nich otrzymał nowoczesny modułowy system mocowania szyn ERS-M w bezpodsiopkowych konstrukcjach nawierzchni szynowej, natomiast wyróżnienie – Edilon LC-L za zintegrowaną nawierzchnię torowdrogową.

**Jest Pan wiceprzewodniczącym małopolskiego oddziału Związku Mostowców RP. Jakim obszarem spraw zajmuje się Pan przede wszystkim? Jakie cele do zrealizowania dla Małopolski i dla całego kraju postawił Pan sobie jako wiceszef oddziału? Co już udało się osiągnąć?**

Do Związku Mostowców przystąpiłem jako mostowiec z zamiłowania, a nie z wykształcenia, gdyż jak już mówiłem, jestem materiałowcem. Zawsze jednak pociągały mnie budowle mostowe, uważam je za elitarną część budownictwa. Dlatego po pewnym czasie zaproponowałem swój akces we władzach oddziału, chcąc wnieść do pracy Związku swoje doświadczenie biznesowe. Raz w miesiącu organizujemy seminaria, podczas których szkolimy członków małopolskiego oddziału. Tematyka dotyczy praktycznie wszystkich ważnych i aktualnych spraw w budownictwie. Wykłady są przygotowane na wysokim poziomie merytorycznym i prowadzone w czasie, w którym każdy jest w stanie przyswoić wiedzę, trwają bowiem ok. 4–5 godzin. Oprócz tego organizujemy konferencje *Co nowego w mostownictwie?*, które gromadzą fachowców dzielących się opiniami na temat wydarzeń w budownictwie w minionym roku, jest to rodzaj podsumowania. Od wielu lat organizujemy też bale mostowców, które cieszą się dużą frekwencją. Przyjeżdżają do nas goście nawet spoza Małopolski, dlatego dość trudno się dostać na ten bal. Co roku wymyślamy nowy motyw przewodni, dzięki czemu nikt się nie nudzi. Najbardziej spektakularna i prestiżowa jest gala *Pontifex Cracoviensis*, która odbędzie się wkrótce po raz trzeci. W ten sposób chcemy uhonorować inżynierów mostowców, gdyż ta profesja nie zawsze jest należycie doceniana. Impreza spełnia swoje zadanie, jej dotychczasowe edycje spotkały się z pochlebными opiniami. Ma już swoje miejsce wśród imprez branży budowlanej, frekwencja wynosi 600–700 osób. Nagroda *Pontifex Cracoviensis* to, jak określiła prasa, Oscary Mostowe, a wielkim przeżyciem jest już sama nominacja. Gala odbywa się w Filharmonii Krakowskiej, w ciekawej oprawie muzycznej, godnej tego miejsca. Przed nami trzecia edycja, a ponieważ wysoko ustawiłem sobie poprzeczkę, to przygotowania trwają już od miesiąca.

**Dziękujemy za rozmowę.**