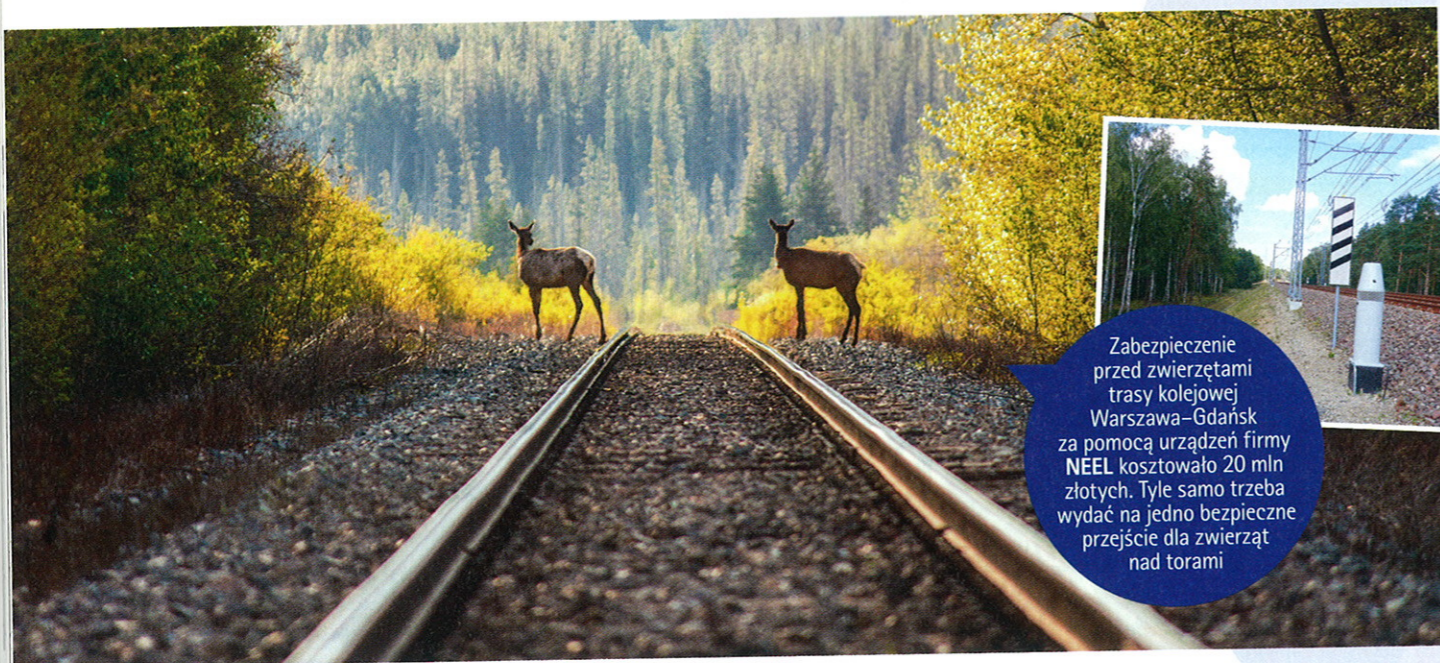


Horyzont 2020

– unijne pieniądze na globalną ekspansję



Zabezpieczenie przed zwierzętami trasy kolejowej Warszawa-Gdańsk za pomocą urządzeń firmy NEEL kosztowało 20 mln złotych. Tyle samo trzeba wydać na jedno bezpieczne przejście dla zwierząt nad torami

Unijne dotacje to szansa na rozwój nie tylko dla firm na wczesnym etapie rozwoju, ale także dla przedsiębiorstw już na rynku okrzepłych, które dostają szansę na zdobycie nowej niszy. Niszy globalnej, tak jak w przypadku działającej w branży kolejarskiej firmy NEEL

NEEL trudno nazwać start-upem, to firma, która w dość niszowej branży działa od lat. Ale jednocześnie to firma, od której wszyscy rozwijający dopiero swoje biznesy powinni się nauczyć, jak wykorzystywać pieniądze unijne.

NEEL otrzymała 1,4 mln euro dotacji z Instrumentu dla MŚP, który jest częścią unijnego programu ramowego Horyzont 2020, przeznaczonego na finansowanie badań naukowych i innowacji. Żeby taką dotację dostać, trzeba dysponować prototypem produktu i zainwestować w analizy potwierdzające, że ma on duże szanse na komercyjne zastosowanie przynajmniej w skali europejskiej.

Firma opracowała unikalny w skali globalnej system odstraszenia zwierząt od torów kolejowych, który chroni zwierzęta i eliminuje uszkodzenia taboru kolejowego.

– Kilkanaście takich urządzeń już działa w Polsce i Rosji, ale rozwiązaniem interesują się też inne kraje – mówi Marek Stolarski, prezes i udziałowiec firmy.

Budżet Horyzontu to 80 mld euro, z tego przynajmniej 16 mld euro ma trafić do sektora MŚP. Pieniądze rozdzielane są w Brukseli między firmy z całej Unii oraz 12 krajów stowarzyszonych. Na Instrument dla MŚP Unia zarezerwowała 3 mld euro. Z 300 krajowych firm, które w ubiegłym roku ubiegały się o dotację z tego programu, granty otrzymało 12.

Ponad 20 lat historii

NEEL to firma powołana do życia w 1993 roku przez grupę inżynierów z Instytutu Kolejnictwa. Specjalizuje się w projektowaniu komputerowych systemów sterowania zasilaniem kolejowej trakcji elek-

trycznej, dostarczającej prąd lokomotywowi i pociągom. W automatykę NEEL wyposażone są 54 z 450 podstacji trakcyjnych zasilających sieć kolejową PKP w Polsce.

– Ten segment rynku nie jest dla nas perspektywiczny. Serwisujemy nasze podstacje, ale nowych już nie budujemy – przyznaje Marek Stolarski.

Drugą specjalizacją firmy są systemy zasilania pociągów na stacjach postojowych. Chodzi o to, by odłączone od lokomotywy składy wagonów były w każdej chwili gotowe do użycia. Jednak żeby tak było, w trakcie postoju testowane są wszystkie systemy, co wymaga podłączenia wagonów do zasilania. Trzeba je także podgrzać lub wychłodzić przed wyruszeniem w trasę. Zadanie tylko pozornie jest banalne, bo na terenie Polski zatrzymują się składy z całej Europy i praktycznie każdy ma inny system zasilania.

– To wymusza na nas innowacyjność – mówi Marek Stolarski.

Potwierdzeniem innowacyjności jest kilkadziesiąt patentów będących w posiadaniu firmy. Technologia, którą dysponuje NEEL, znajduje zastosowanie nie tylko w kolejnictwie – przedsiębiorstwo jest także największym dostawcą automatyki sterującej ogrzewaniem szklarni. Firma zatrudnia kilkunastu pracowników, jej roczne przychody wahają się od 4 do 8 mln złotych.

Innowacja trochę przypadkowa

Do pomysłu rozwiązania problemu wypadków kolejowych powodowanych przez zwierzęta doprowadził ciąg przypadkowych zdarzeń. Okazało się, że ten pozornie niszowy pomysł był strzałem w dziesiątkę. Relatywnie duże zalesienia Polski, bogactwo fauny i flory, modernizacje głównych tras kolejowych i coraz szybsze pociągi – to powody wzrastającego zagrożenia.

– Tylko na odcinku między Poznaniem a niemiecką granicą, w okolicach Rzepina, takich zdarzeń jest kilkanaście rocznie. Szacunki pokazują, że w skali kraju takich zdarzeń jest kilka tysięcy rocznie – tłumaczy Marek Stolarski.

Odstraszanie od torów dzików czy łosi ma dla firm kolejowych ważny wymiar ekonomiczny. Nowoczesne, naszpikowane elektroniką lokomotywy są bardzo czułe na wszelkie uszkodzenia i po zderzeniu z większym zwierzęciem z reguły wymagają naprawy. Dla przewoźników to dodatkowe koszty.

System opracowany przez NEEL to także oszczędności w wydatkach infrastrukturalnych na ochronę przyrody – zbudowanie nad torami bezpiecznego przejścia dla zwierząt kosztuje ok. 20 mln złotych. W tej cenie system UOZ-1 autorstwa NEEL pozwala zapewnić ochronę torów na długości 200–400 kilometrów.

– W 2003 roku jeden ze znajomych inżynierów zapytał nas, czy nie podjęlibyśmy się zbudowania takiego systemu. Udało się w sześć miesięcy, na początku 2004 roku pierwsze urządzenia stały już przy torach – mówi Marek Stolarski.

Zasada działania systemu UOZ-1 jest prosta: automatyka systemu wykrywa zbliżający się pociąg, a na minutę przed jego przejazdem stojące przy torach urządzenia wysyłają dźwięki wydające zwierzętom sygnał do ucieczki. Zestaw dźwięków opracowała prof. Simona Kossak z Instytutu Badawczego Leśnictwa.

– Jest tak dobrany, żeby oddziaływał na wszystkie większe ssaki. Badania przeprowadzone przez SGGW potwierdzają jego skuteczność – podkreśla Stolarski.

Unijna dotacja na globalną ekspansję

Ze sprzedażą urządzeń na rynkach zagranicznych NEEL ma jednak kłopoty ze względu na ograniczenia techniczne. Chodzi o konieczność integracji urządzeń z różnorodnymi systemami sterowania ruchem kolejowym, które praktycznie w każdym kraju są inne. To powoduje, że na każdy rynek UOZ-1 powinien być skonstruowany nieco inaczej, a zanim zostanie dopuszczony do użytkowania, musi przejść długotrwały proces certyfikacji. W Rumunii trwa on już dwa lata.

Unijna dotacja firma chce przeznaczyć na opracowanie kolejnej, uniwersalnej wersji urządzenia, która będzie jedynie nakładką na sieć kolejową i będzie ją można uruchomić od ręki. I na sfinansowanie kolejnych badań pozwalających opracować nowe zestawy dźwięków sku-

tecznych w przypadku sprzedaży w krajach Azji, Afryki i Ameryki Południowej.

– Chodzi o to, żeby można było komplet urządzeń spakować do kontenera, wysłać za granicę, a po rozpakowaniu i zmontowaniu włączyć do eksploatacji – wyjaśnia Stolarski.

O unijną dotację NEEL starała się po raz pierwszy i od razu znalazła uznanie w oczach ekspertów.

– To się zdarza dość rzadko, bo jedynie 10 procent projektów składanych przez firmy w ramach Instrumentu dla MŚP otrzymuje dofinansowanie – mówi Alicja Grzegorzek z firmy Ateknea Solutions, specjalizującej się w programach brukselskich.

NEEL otrzymała dotację, bo dobrze wpisuje się w oczekiwania, które Komisja Europejska stawia przed firmami z sektora MŚP w perspektywie budżetowej na lata 2014–

–2020. Ma produkt innowacyjny na skalę europejską, jest też firmą stabilną, cenioną w swojej branży. NEEL udało się także zbudować międzynarodowe konsorcjum do realizacji projektu. Na jednym z targów nawiązała współpracę z norweską firmą Wavetrain, której zadaniem jest opracowanie nowoczesnego urządzenia wykrywającego zbliżający się pociąg. W skład konsorcjum wchodzi także trzech podwykonawców: PKP, SGGW i Ateknea.

– To mit, że Komisji zależy przede wszystkim na wspieraniu firm na wczesnym etapie rozwoju. Priorytetem w tym programie jest finansowanie takich pomysłów, które mają jak największą szansę na rynkowy sukces. Nie chodzi o to, żeby dokonać jakichś przełomowych odkryć i ich wyniki schować, ale opracować taki innowacyjny produkt, który sprzeda się na rynku – wyjaśnia Alicja Grzegorzek.

Na wydanie pieniędzy i wykonanie ulepszonej wersji swego urządzenia NEEL ma 24 miesiące. Jeśli podoła zadaniu, z niewielkiej lokalnej firmy ma szansę wskoczyć na poziom globalny. ●

Tomasz Józwiak



2
MLN ZŁ

wydała kierowana przez Marka Stolarskiego firma NEEL na zbudowanie i ulepszenie urządzeń do ochrony tras kolejowych przed zwierzętami