

Przed Instytutem jest ogromna szansa rozwoju

data aktualizacji: 2014.05.30



Rozmawiamy z Marcinem Ślęzakiem, nowym dyrektorem Instytutu Transportu Samochodowego.

- Zmiana na stanowisku dyrektora zazwyczaj pociąga za sobą pewne zmiany w funkcjonowaniu danej instytucji. Jak objęcie przez Pana stanowiska dyrektora Instytutu wpłynie na jego działalność?

Nie przewiduję rewolucji, co najwyżej ewolucję działań mających na celu wzmocnienie głównych obszarów naukowych Instytutu - mam na myśli bezpieczeństwo ruchu drogowego, ochronę środowiska naturalnego przed negatywnym wpływem motoryzacji oraz doskonalenie organizacji i funkcjonowania transportu samochodowego w oparciu o najnowocześniejsze rozwiązania teleinformatyczne. Liczę także na dalsze zacieśnianie współpracy z organami administracji państwowej, w tym Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju oraz organami władzy samorządowej i partnerami biznesowymi. Obecnie przed Instytutem jest ogromna szansa rozwoju, ponieważ pod koniec ubiegłego roku, po raz pierwszy w historii, Instytut Transportu Samochodowego otrzymał kategorię naukową „A”, przyznaną po ocenie Komitetu Ewaluacji Jednostek Naukowych Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego. Przyznanie tak wysokiej oceny zwiększa szansę przy ubieganiu się o środki na badania naukowe i inwestycje.

Zaplecze badawcze, jak i grono świetnych ekspertów powoduje, że ITS jest postrzegany jako fachowa i opiniotwórcza placówka. Ten ostatni argument stanowi też wartość dodaną realizowanych przez nas prac, budując jednocześnie pozytywny wizerunek Instytutu w mediach.

- Ograniczenie szkodliwości rozwoju transportu samochodowego i ruchu drogowego pod kątem bezpieczeństwa drogowego oraz ochrony środowiska naturalnego - to główne cele Instytutu. Kiedy i czy w ogóle będzie można mówić o ich osiągnięciu?

Wydaje się, że problemy związane z szeroko rozumianą motoryzacją i nieodzowną dlań infrastrukturą rozwijają się szybciej niż ona sama. Intensywność ruchu drogowego (tzw. korki), wypadki drogowe, hałas i zanieczyszczenie atmosfery to problemy, z którymi mierzy się cały świat. Trudno zatem mówić o uwolnieniu się od nich w najbliższym czasie, jednak to, co nas przybliży do ich rozwiązania,

to nowoczesne systemy zarządzania ruchem w miastach, programy mające na celu systematyczną redukcję liczby ofiar wypadków drogowych oraz poszukiwanie nowych źródeł zasilania pojazdów bez udziału paliw na bazie węglowodorów. W obszarze merytorycznym, w którym funkcjonuje Instytut, najbardziej istotne wydają się badania i opracowywanie metod oraz systemów ograniczających emisję zanieczyszczeń z pojazdów drogowych.

ITS kładzie też silny nacisk na działania związane z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego. Szeroki wachlarz podejmowanych działań, w tym kampanii społecznych, skutkuje przełamywaniem niechlubnej tendencji wzrostu liczby wypadków drogowych i ich ofiar. Pierwsze rezultaty są już widoczne. Z roku na rok maleje liczba wypadków i osób w nich poszkodowanych, przybliżając nas, choć wolno, do zakładanej „Wizji Zero”, czyli całkowitego wyeliminowania wypadków z udziałem ofiar śmiertelnych.

[img_full]12297|Siedziba Instytutu Transportu Samochodowego w Warszawie.[/img_full]

- Zminimalizowanie negatywnych skutków rozwoju motoryzacji - w jaki sposób ITS dąży do realizacji tego celu?

Prowadzone przez ITS prace, w tym studia i analizy ekonomiczne, badania materiałów stosowanych w motoryzacji, badania techniczne pojazdów i urządzeń diagnostycznych, a także działania na rzecz poprawy BRD czy też badania emisji z silników spalinowych wychodzą naprzeciw potrzebom szeroko rozumianego transportu. Innymi słowy poprzez naukę i jej wyniki stymulujemy rynek, niekiedy także sferę legislacyjną do nowych, skuteczniejszych działań.

Oprócz prac badawczych prowadzimy też szereg przedsięwzięć i projektów międzynarodowych. Jesteśmy również inicjatorem wielu kampanii społecznych, których celem jest m.in. podnoszenie świadomości na temat ruchu drogowego. Dodam, że nasze działania staramy się realizować w duchu społecznej odpowiedzialności biznesu, uwzględniając społeczne, ekonomiczne, etyczne i ekologiczne potrzeby otoczenia.

- Jak pisze Pan na stronie internetowej Instytutu, gospodarka wolnorynkowa mobilizuje ITS do stawiania czoła nowym wyzwaniom. Jakim wyzwaniom stawia dziś czoła Instytut Transportu Samochodowego?

Jak już wcześniej wspomniałem, Instytut musi się mierzyć ze specyficzną sytuacją w sektorze naukowo-badawczym. Rywalizacja jest trudna, a rynek badań w świetle napływu produktów z Dalekiego Wschodu coraz bardziej wymagający. Przede wszystkim jest konkurencja ze strony innych instytutów, uczelni wyższych oraz firm komercyjnych. Instytut musi też rywalizować z zagranicznymi jednostkami. By temu sprostać i utrzymać jakość świadczonych usług na wysokim poziomie, niezbędna jest wysoko wykwalifikowana kadra, nowoczesne zaplecze badawcze oraz wieloletnie doświadczenie. Rywalizacja z jednostkami z innych krajów powoduje, że Instytut „otworzył się” również na rynki zagraniczne. Dobrym przykładem w zakresie badań homologacyjnych jest współpraca z Łotwą. Prowadzone są również rozmowy z kontrahentami z kolejnych krajów.

- Z jakimi problemami zmagają się dziś sektor transportu samochodowego? Rozwiązanie którego z tych problemów będzie najtrudniejsze?

W kontekście transportu indywidualnego możemy wskazać przede wszystkim problem rosnącej liczby pojazdów, szczególnie w aglomeracjach miejskich, co ma bezpośrednie przełożenie na uliczne korki. Koncentracja pojazdów odbija się zaś negatywnie na jakości powietrza, którym oddychamy. W ocenie specjalistów wiele do życzenia pozostawia także jakość i sieć dróg oraz koszty związane z eksploatacją pojazdów, w tym ceny paliw, które systematycznie rosną. Koszty eksploatacji pojazdów są także silnie akcentowane przez rodzimych przewoźników komercyjnych, którzy pod względem wielkości rocznych przewozów ładunków w krajowym transporcie plasują się w czołowych pozycjach wśród krajów Unii Europejskiej.

W mojej opinii niełatwe będzie, z uwagi na liczbę obecnie poruszających się pojazdów na świecie z konwencjonalnym napędem (silnik spalinowy), znalezienie i zastąpienie paliw kopalnych

alternatywnym źródłem energii. Rozwój technologii hybrydowych i aut z napędem stricte elektrycznym jest krokiem w dobrą stronę, jednak obecnie infrastruktura jeszcze nie nadąża za rozwojem tych środków transportu. Należy również zauważyć, że produkcja i późniejsza utylizacja akumulatorów jest procesem drogim i uciążliwym dla środowiska. Na popularyzację wodoru jako paliwa silnikowego też należy jeszcze poczekać.

- Nad czym jeszcze obecnie pracuje ITS?

Można powiedzieć, że właśnie jesteśmy na końcowym etapie uruchomienia Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (POBR), które wpisuje się w zalecenia tzw. Białej Księgi Komisji Europejskiej w zakresie koordynacji wszystkich działań Wspólnoty dotyczących zbierania i analizy danych związanych z wypadkami drogowymi i zaistniałych w ich wyniku obrażeń. Dzięki POBR wiedza nt. zdarzeń drogowych będzie kompletna i uporządkowana, a jej analiza pozwoli na przeciwdziałanie podobnym zdarzeniom w przyszłości.

W niedługim czasie w ITS otwarte zostanie również laboratorium wytwarzania grafenu. Wyposażenie placówki będzie unikalne w skali europejskiej, a jako drugie w Polsce umożliwi produkcję tego nowoczesnego materiału. Otwarcie laboratorium planowane jest na lipiec 2014 r.

- Pana poprzednik, dr inż. Andrzej Wojciechowski, powiedział nam dwa lata temu, że Instytut poszukuje nowych obszarów działalności. Jakie widzi Pan nowe obszary działalności dla ITS-u?

Dla Instytutu najważniejsze obszary to te, które stanowią o jego przewadze konkurencyjnej. Takim obszarem jest z pewnością bezpieczeństwo ruchu drogowego. Nie obawiam się stwierdzenia, że ITS jest w tym zakresie jedną z najbardziej opiniotwórczych jednostek w kraju, czego dowodem jest skupianie na ITS uwagi mediów zawsze wtedy, gdy poruszany jest temat BRD. Tylko w zeszłym roku ukazało się 3176 informacji poświęconych Instytutowi Transportu Samochodowego. To o 72% więcej niż w roku 2012, kiedy liczba medialnych wzmianek o ITS wyniosła 1846.

Chcemy też postawić na edukację, w szczególności młodych uczestników ruchu drogowego, poprzez budowę Centrum Edukacji Dzieci i Młodzieży, które w zbliżony sposób do centrum Nauki Kopernik ma na celu uświadamianie zwiedzającym głównych problemów uczestnictwa w ruchu drogowym.

A to tylko niektóre z obszarów, które będziemy rozwijać. Wszystkich nie wymienię ze względu na ograniczenia wydawnicze oraz czujność konkurencji.

- Kilka słów o Patronacie ITS. Na czym polega i jakie warunki trzeba spełnić, aby dołączyć do grona objętych nim stacji kontroli pojazdów? Dlaczego w ogóle warto?

Patronat ITS nad Stacjami Kontroli Pojazdów to pierwsza w Polsce organizacja mająca blisko piętnastoletnią tradycję, która zapewnia pełną, merytoryczną pomoc specjalistów z zakresu techniki samochodowej. Uczestnictwo w ramach Patronatu ITS jest dobrowolne i sprowadza się do uprzedniej, pisemnej deklaracji. Pracownicy biura Patronatu odpowiadają na pytania dotyczące budowy, wyposażenia oraz technologii pracy stacji kontroli pojazdów. Inne zalety przynależności do Patronatu to reklama SKP w Internecie i profesjonalny system komputerowy, zapewniający pełne, logistyczne i merytoryczne wsparcie pracy stacji. In plus jest także dostęp do istotnych informacji dotyczących SKP już w fazie legislacyjnej, wraz z interpretacją przepisów związanych z badaniami technicznymi pojazdów. Pracownicy stacji stowarzyszonych mogą także liczyć na atrakcyjne rabaty w szkoleniach diagnostycznych organizowanych przez Instytut Transportu Samochodowego. Myślę też, że nie bez znaczenia jest możliwość używania logo ITS, które jest bardzo dobrze rozpoznawalne wśród użytkowników pojazdów.

- Najbliższe plany Instytutu...

Kilka kierunków rozwoju wymieniłem, jednak o szczegółach będziemy informować na bieżąco, m.in. na łamach Państwa miesięcznika. Należę do osób, które nie lubią uprzedzać faktów. Zdecydowanie bardziej wolę zaskakiwać.

- Rozmawiał: Krzysztof Dulny

Marcin Ślęzak

Jest absolwentem Wydziału Samochodów i Maszyn Roboczych Politechniki Warszawskiej. W 2003 r. uzyskał stopień doktora nauk technicznych w zakresie budowy i eksploatacji maszyn, a w roku 2014 – stopień naukowy doktora habilitowanego nauk technicznych w dyscyplinie budowa i eksploatacja maszyn, nadany przez Radę Wydziału Maszyn Roboczych i Transportu Politechniki Poznańskiej. W 2008 r. ukończył studia podyplomowe MBA w Wyższej Szkole Przedsiębiorczości i Zarządzania im. Leona Koźmińskiego.

W Instytucie Transportu Samochodowego pracuje od 1999 r., gdzie zajmował kolejno stanowiska: specjalisty, asystenta, adiunkta, kierownika sekcji, pełnomocnika dyrektora ds. jakości i rozwoju. Od 1 stycznia 2010 r. do 30 września 2013 r. pełnił funkcję zastępcy dyrektora ds. rozwoju. Z dniem 1 października 2013 r. został wyznaczony przez Ministra Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej do pełnienia tymczasowej funkcji kierownika Instytutu Transportu Samochodowego (odpowiednik p.o. dyrektora).

Dr hab. inż. Marcin Ślęzak jest specjalistą z zakresu silników spalinowych, diagnostyki pojazdów i ochrony środowiska przed zanieczyszczeniami pochodzącymi z motoryzacji. Współautor projektów aktów prawnych z dziedziny transportu drogowego. Wykonawca prac studialnych, badawczych i wdrożeniowych ze szczególnym uwzględnieniem elementów i podsystemów inteligentnych systemów transportowych oraz systemów informatycznych pojazdów.

Kierownik i wykonawca kilkunastu krajowych projektów badawczych Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego (w tym dwóch projektów celowych) oraz wykonawca i ewaluator w międzynarodowych projektach badawczych finansowanych ze środków Unii Europejskiej. Autor monografii naukowej pt. „Wpływ uszkodzeń mechanicznych silników spalinowych na emisję spalin i drgania mechaniczne. Propozycja metodyki diagnozowania” z 2012 r. i współautor książki pt. „Kompleksowy program zagospodarowania produktów odpadowych wytworzonych podczas eksploatacji środków transportu” z 2001 r. Autor i współautor blisko 70 publikacji na prestiżowych krajowych i międzynarodowych konferencjach, jak Fisita, European Kones Congress oraz International Cogress On Combustion Engines (PTNSS), w tym prowadzący i współprowadzący sesje naukowe.

Członek założyciel towarzystw naukowych, w tym: Polskiego Towarzystwa Naukowego Silników Spalinowych, Inteligentnych Systemów Transportowych – ITS Polska. Wieloletni członek International Science Committee of KONES i członek Zespołu Systemów Eksploatacji Polskiej Akademii Nauk (Wydział IV – Nauk Technicznych, Komitet Budowy Maszyn, Sekcja Podstaw Eksploatacji).

Posiada szereg wyróżnień, w tym laur przyznany przez Komitet Naukowy pod przewodnictwem prof. Openhaima z Uniwersytetu w Berkeley w USA oraz Wiceprezydenta FISITA i EAEC – prof. Guntera Hohla. Odznaczony „Medalem Brązowym za Długoletnią Służbę” (2009 r.) oraz medalem „Zasłużony dla Instytutu Transportu Samochodowego” (2012 r.).

Źródło: