



## Hitachi – czy japoński gracz zmieści się na polskim rynku?

**Jakub Klimkiewicz:** *Hitachi jest jedną z największych japońskich firm. W ostatnim czasie takie firmy zaczęły interesować się możliwościami związanymi z projektami kolejowymi w Europie i na innych kontynentach, takimi jak brytyjski system szybkich kolei czy 510-kilometrowa linia łącząca Rio de Janeiro i Campinas. Czy może pan przedstawić działalność Hitachi w zakresie kolejnictwa poza rynkiem krajowym?*

**Alistair Dormer, general manager of Rail Group, Hitachi Europe Ltd.:** Ze stu lat istnienia firmy Hitachi ponad 80 przypada na aktywność firmy w sektorze kolejowym w Japonii. W gruncie rzeczy, jednym z pierwszych produktów Hitachi z roku 1924 była lokomotywa elektryczna. Naszej firmie zależy na ciągłym udoskonalaniu oferty i dostosowywaniu jej do potrzeb rynku. Dzięki temu Hitachi stał się jednym z głównych dostawców słynnych superszybkich pociągów Shinkansen w Japonii. Oferta firmy jako dostawcy kompleksowych systemów kolejowych jest wyjątkowo wszechstronna i obejmuje: tabor, podstacje, rozwiązania sygnalizacyjne i systemy automatycznej kontroli pojazdu. Tabor kolejowy i sprzęt produkcji Hitachi pracuje w wielu krajach świata, w tym m.in. w Chinach, Korei, na Tajwanie, w Zjednoczonych Emiratach Arabskich, Bułgarii, Australii, a obecnie również w Wielkiej Brytanii.

Hitachi Rail Europe działa w Europie od niespełna 10 lat. Za miejsce startu obrana została Wielka Brytania ze względu na otwartość tamtejszego rynku. Pierwsze kilka lat poświęciliśmy na poznanie brytyjskiej branży kolejowej i zaadaptowanie oferty Hitachi do tego rynku.

W roku 2004 Hitachi Rail Europe wygrała przetarg na dostawę 29 szybkich pociągów kursujących w południowo-wschodniej części Anglii, łączących tunel pod Kanałem La Manche z Londynem. Kontrakt obejmował projekt, dostawę i serwis pociągów. Pociągi zostały wyprodukowane w Japonii, a następnie przetransportowano je do Wielkiej Brytanii i są obecnie serwisowane przez Hitachi w Ashford. Planowanie w wykonaniu naszego zespołu zostało przeprowadzone tak precyzyjnie, że przewoźnik Southeastern był w stanie rozpocząć przewozy „testowe” na sześć miesięcy przed oficjalnym wprowadzeniem pociągów do ruchu.

Drugi wielki projekt, jaki aktualnie prowadzi Hitachi Rail Europe, polega na modernizacji urządzeń trakcyjnych floty 97 pociągów. Pociągi były wprowadzone do ruchu między rokiem 1991 i 1994, a w ostatnim czasie odnotowywano wzmogłą liczbę awarii układów trakcyjnych. Hitachi była jedyną firmą, która podjęła wyzwanie zmodernizowania pociągów. Pierwszy skład został przywrócony do ruchu pasażerskiego w marcu 2009 r. Zespół pracowników Hitachi w Ashford dynamicznie pracuje, modernizując dwa pociągi tygodniowo w celu zakończenia projektu w kwietniu 2010 r. – na czas i w ramach założonego budżetu. Jak dotąd zmodernizowane pociągi nie odnotowały ani jednej awarii trakcji, mimo że przejechały już ponad 5 milionów kilometrów.

W roku 2009 firma Hitachi została również wybrana jako preferowany oferent w prestiżowym programie Intercity Express Programme w Wiel-

kiej Brytanii obejmującym zaprojektowanie, dostawę i utrzymanie około 1 400 składów dla kolei brytyjskich. Ze względu na zmiany rządowe w Wielkiej Brytanii kontrakt nie został jeszcze podpisany.

**Interesujące jest, że w tej części Europy zwiększoną aktywność wykazują firmy chińskie. CNR i CSR idą ścieżką rozwoju technologicznego poprzez sojusze ze światowymi liderami. Czy odczuwacie zagrożenie konkurencyjne z tej strony?**

Dział kolejowy Hitachi ma znakomitą ofertę produktową wspartą historią doskonałych realizacji wykonywanych na czas i w ramach założonych budżetów. Z tego względu jestem przekonany, że będziemy wygrywać kolejne przetargi i dostarczali produkty oraz usługi kolejowe, z których będą korzystali pasażerowie w całej Europie. Konkurencja jest bardzo ważnym czynnikiem napędzającym naszą innowacyjność i konkurencyjność.

**Czy widzicie szansę rozwoju działalności kolejowej Hitachi w Polsce lub w innych krajach Europy Środkowo-Wschodniej?**

Hitachi Rail Europe jest w trakcie oceny swoich możliwości na europejskim rynku kolejowym, w tym również w Polsce. Polska, w której przygotowuje się kilka dużych projektów i przetargów na tabor kolejowy, jest dla nas interesującym rynkiem. Będziemy w dalszym ciągu obserwowali

sytuację i przed podjęciem jakichkolwiek decyzji postaramy się zapoznać z warunkami polskiego rynku kolejowego.

**Czy widzicie możliwość wdrożenia tutaj rozwiązań technologicznych znanych z japońskiego taboru kolejowego?**

Z naszego doświadczenia, zwłaszcza zebranego ostatnio w Wielkiej Brytanii, wynika, że dobrze zaprojektowane produkty sprawdzają się zarówno w Japonii, jak i w Europie. Dzięki zastosowaniu pociągów klasy 395 w Wielkiej Brytanii zademonstrowaliśmy, że potrafimy przenosić japońskie rozwiązania na dowolny rynek świata. Rozmaite elementy technologii z pociągów A-Train i Shinkansen złożyły się na pociągi klasy 395 – technologię wypróbowaną i przetestowaną w ciągu lat eksploatacji w Japonii. W efekcie pociąg Hitachi eksploatowany w Wielkiej Brytanii już teraz okazuje się być jednym z najbardziej niezawodnych elementów w całym systemie kolejowym.

**Założywszy, że szanse biznesowe w Europie zwiększają się, czy widzicie tutaj dla siebie możliwości inwestycyjne? Jak wygląda strategia Hitachi w tym zakresie?**

Dział kolejowy firmy Hitachi dostrzega potencjał rynku europejskiego, toteż ciężko pracujemy, aby zdobyć następny duży kontrakt. Długoterminowym zamiarem Hitachi jest rozbudowa działalności w zakresie kolejnictwa w Europie. Planujemy też zbudować w Europie zakład produkcyjny. W tym celu musimy jednak wygrać odpowiednio duży przetarg, który uzasadniłby tak dużą inwestycję.

**Hitachi jest producentem pierwszego na świecie pociągu z napędem hybrydowym funkcjonującego komercyjnie. Czy uważacie, że kolejnictwo światowe będzie rozwijać się w tym kierunku? W jaki sposób, waszym zdaniem, branża kolejowa zareaguje na presję w kierunku ograniczenia zużycia energii?**

W ramach starań na rzecz budowy ekologicznych układów napędowych firma Hitachi wspólnie z JR East (East Japan Railway Company)

opracowała układ napędu hybrydowego obejmujący generator energii elektrycznej, silnik i akumulatory. System oferuje możliwości hamowania regeneracyjnego, niedostępne wcześniej w pociągach napędzanych konwencjonalnymi silnikami Diesla, i dzięki technice regeneracji umożliwia większą oszczędność energii. Po pomyślnym przeprowadzeniu prób wydajności pojazd typu Ki-Ha E200 wszedł do ruchu jako pierwszy pociąg z napędem hybrydowym na świecie w lipcu 2007 r. Jest on eksploatowany na linii Koumi w prefekturze Nagano w Japonii.

Uważamy napędy hybrydowe za niezwykle interesujące, ekologiczne rozwiązanie dla rynków kolejowych, na których elektryfikacja nie jest powszechna. Na rynku polskim, gdzie znaczna część linii jest zelektryfikowana, nasze rozwiązania hybrydowe mogą być mniej interesujące.

Co istotne, w ciągu ostatnich kilku lat wzrosła świadomość tego, że transport kolejowy jest bardziej ekologiczny niż wiele innych środków transportu. Aby jeszcze bardziej poprawić wydajność energetyczną pociągów, Hitachi pracuje nad zmniejszeniem ich masy, np. poprzez zastosowanie lekkich, ale wyjątkowo odpornych na zderzenia powłok aluminiowych. Zastosowanie hamowania regeneracyjnego i bardziej wydajnych napędów ma pozytywny wpływ na walory ekologiczne naszych pociągów.

**Pytanie dotyczące finansów: w regionie Europy Środkowo-Wschodniej finansowanie zawsze jest problematyczne, nawet przy uwzględnieniu programów finansowych UE. Po latach dobrobytu firmy leasingowe walczą dziś o przetrwanie. Czy uważacie, że możliwe jest wprowadzenie alternatywnych metod finansowania w celu zwiększenia tempa modernizacji?**

W przeszłości Hitachi przeprowadziła kilka wyjątkowo dużych transakcji z zakresu taboru kolejowego, toteż zebraliśmy szeroką wiedzę na temat ich realizacji. Uważamy, że fakt, iż jesteśmy dużą, szanowaną firmą japońską stanowi dodatkową zaletę, ponieważ otwiera to nam dostęp do japońskiego rynku kapitałowego.

## ZAMÓW PRENUMERATĘ JUŻ DZIŚ

Zajrzyj na [www.rynek-kolejowy.pl](http://www.rynek-kolejowy.pl)!  
15%  
taniej!

