

## ■ Своя разработка

# ПЕТЕРБУРЖЦЕВ ПОВЕЗЕТ «ЧИЖИК»



## Как белорусский завод Stadler осваивает рынок ЕАЭС

**В 2011 году швейцарская компания Stadler начала масштабный проект — создание в белорусском Фаниполе нового завода по производству электротранспорта. Три года спустя предприятие заработало, однако сразу же столкнулось с трудностями. Ориентированное на рынок Евразийского экономического союза производство сильнее других почувствовало на себе последствия кризиса в России и других странах ЕАЭС. Так, к примеру, российский «Аэроэкспресс» сократил заказ на производство поездов более чем в два раза. Предприятию пришлось корректировать стратегию развития и искать новых заказчиков. Сделать это удалось — недавно завод «Штадлер Минск» подготовил к приемке первую партию современных трамваев для Санкт-Петербурга. Корреспонденты «СЕ» побывали на презентации машины и узнали о перспективах развития предприятия.**

### Самый длинный, самый современный

Шесть блестящих бело-салатовых трамваев — первая партия машин, которые уже совсем скоро будут перевозить петербуржцев, — «припаркованы» возле здания завода. Фактически это хорошо известная модель «Метелица», которую на «Штадлер Минск» разработали в 2013 году, однако с рядом изменений. Речь идет, к примеру, о длине состава — 34 метра, это самый большой показатель в СНГ. В трамвае 66 сидячих мест, общая вместимость 376 человек. «Если сравнивать с машиной, можно сказать, что у него полный привод — восемь электродвигателей на четырех моторных тележках», — хвалят свою разработку сотрудники «Штадлер Минск».

В трамвае со сплошным низким полом установлена современная пассажиро-информационная система, есть видеонаблюдение, розетки и разъемы USB, беспроводной доступ в интернет. Модернизированная «Метелица» будет одним из самых современных составов, работающих в России, утверждают создатели. Заказчик из Санкт-Петербурга выбрал для машины свое название — «Чижик», а также разработал дизайн.

— Мы подписали договор с Транспортной концессионной компанией (ТКК) — почти год назад, — рассказывает директор ЗАО «Штадлер Минск» Филипп БРУННЕР. — Для нас это очень важный шаг, так как прошлые два года были для предприятия непростыми. Заказ очень сильно помогает нашему развитию. Мы думаем, что эта разработка откроет для нас новые возможности как в России, так и в других странах.

Проект ТКК, для которого создавался «Чижик», охватывает крупный Красногвардейский район Санкт-Петербурга, который не имеет выхода к метро и сильно загружен пассажирами. В его рамках будут построены трамвайная ветка длиной

бурге сейчас — не больше 14 километров в час. На первом этапе с машинистами будут работать инструкторы «Штадлер Минск», кроме того, белорусские специалисты займутся сервисом. Мы сконструировали новое депо с учетом требований поставщика.

### Загрузка — хорошая, но не максимальная

— Важно понимать, что это не просто трамвай Stadler, а именно машина завода «Штадлер Минск», — утверждает Филипп Бруннер. — Разработка, проектирование, кон-

чем 80 процентов, однако мы можем достигнуть этого показателя, если сделаем фокус на заказчиках из этого же региона.

Каково же нынешнее положение дел на заводе? По словам Филиппа Бруннера, загрузка предприятия в этом году гораздо лучше, чем в предыдущие два. Кроме собственного заказа для Санкт-Петербурга, на «Штадлер Минск» продолжают выполнять заказы других подразделений холдинга. К примеру, под Минском собирают пассажирские поезда для Норвегии. В скором времени сюда добавится сборка двухэтажных поездов для заказчика из Венгрии. Планируется поставка 40 трамваев для чешской Остравы — конструкторские работы уже в завершающей стадии, производить машину начнут в этом году. Если сейчас техническая загрузка завода составляет около 50 процентов, то уже в 2018 году этот показатель планируется на уровне 70 процентов. В связи с этим до конца следующего года предприятие дополнительно трудоустроит около 250 человек. Средняя зарплата на «Штадлер Минск» сейчас больше 500 долларов.

Что касается российского «Аэроэкспресса», то по заказу уже было поставлено 11 поездов, которые прошли приемку и сертификацию. Осталось еще четыре произведенных единицы, для которых предприятие ищет покупателей.

— Белорусским проектом холдинг не разочарован, — подчеркивает Филипп Бруннер. — Никто не мог себе представить, что в 2014 году снизятся возможности для финансирования в России и Беларуси и так сильно упадет курс российского рубля. Мы кризис почувствовали, но это не поменяло мнение руководства Stadler об этом проекте. Понимаем, что в такой ситуации прибыль просто так не получить. В любом случае, мы

**В тендере на исполнение заказа Stadler обошел таких конкурентов, как чешская Skoda, французская Alstom и польская Pesa.**

сохраним это предприятие и верим, что в следующем году выйдем на хороший уровень.

### Делать самим и для себя

Безусловно, «Штадлер Минск» планирует дальше работать и на белорусском рынке. Что касается «Метелицы», то в Минске она уже работает в коммерческой эксплуатации. В столицу ее поставили, чтобы показать минчанам, какие машины производят в Фаниполе. Однако Филипп Бруннер отмечает, что дальнейших планов по работе с «Минсктранс» пока нет. Так или иначе, предприятие надеется, что сможет принять участие в тендерах на производство машин для города, если они будут проводиться.

В стадии разработки и проектирования заказ для минского метрополитена. В начале 2018 года на заводе приступят к производству поездов. Первые поставки запланированы на конец следующего года. Всего будет выпущено 10 составов: четыре пятивагонных и шесть четырехвагонных.

— Почти каждый наш проект подразумевает определенную степень модификации под требования клиента, — объясняет Филипп Бруннер. — К примеру, если сравнить «Метелицу», которая работает в Минске, и «Чижик» — это две разные машины. И это не только вопросы дизайна. Интерьер, конфигурация сидений, технические спецификации — все разрабатывается под требования клиента. Именно таким поездом будет продукт для минского метро — у нас есть требования по пассажироплотности, количеству дверей, мощности, кондиционерам и другим специфическим моментам.

Кроме того, «Штадлер Минск» ведет переговоры о будущем заказе и с Белорусской железной дорогой. Его особенностью станет то, что модификация поезда будет целиком разработана в Беларуси. В создании существующих составов также принимали участие белорусские поставщики, однако их количество может быть серьезно увеличено. Планируется, что завод выпустит для БелЖД не меньше двух поездов Flirt.

**Ярослав ЛЫСКОВЕЦ.**

lyskavets@zviazda.by



Для обучения управлению новыми трамваями будут организованы специальные стажировки.

около 2 километров и депо. Курсировать по новым путям станут именно белорусские трамваи, которые доставят петербуржцев до ближайшей станции метро. Общий объем заказа — 23 единицы. Их поставят в три этапа: шесть машин до ноября, еще три — до конца года и 14 — в 2018-м. В тендере на исполнение заказа Stadler обошел таких конкурентов, как чешская Skoda, французская Alstom и польская Pesa.

— Наша компания является концессионером по заключенному с городом соглашению о строительстве и реконструкции трамвайной линии в Красногвардейском районе Санкт-Петербурга, — комментирует заместитель главного инженера ТКК Николай ПЕТРОВ. — Это уникальный проект для России, потому что это первое в истории концессионное соглашение по трамвайной линии. В связи с этим мы предъявляем очень высокие требования ко всем подрядчикам. Выход новых трамваев на линию запланирован на осень этого года. Рассчитываем, что средняя коммерческая скорость машины составит от 20 до 24 километров в час. Это хороший показатель. Средняя коммерческая скорость трамваев в Санкт-Петербурге

структурные решения на 85 процентов были проведены в Беларуси, нашими специалистами. Что касается производства, то оно также практически полностью проводилось в Беларуси: сварка кузова, покрасочные работы, сборка и запуск. Мы подключили к этому проекту максимальное количество поставщиков из Евразийского экономического союза. Заказывали у них сталь, стеклопластик, стекло, кондиционеры, пассажиро-информационную систему и другое, поэтому это без сомнения «наш» трамвай. В «Чижике» общий объем комплектующих из стран ЕАЭС меньше



«Чижика» покрасят в ярко-салатовый цвет — такой выбор обусловлен, кроме прочего, традиционно не самой солнечной погодой в Северной столице России.