

Кристина ХИЛЬКО

■ Компания «Штадлер» пришла в Беларусь пять лет назад. Первый юбилей отметили выпуском новинки для российских заказчиков.

## КРИЗИСУ НАЗЛО

Такие двухэтажные великаны курсируют по Швейцарии, Германии, Австрии. Для белорусов и россиян суперсовременные вагоны пока выглядят непривычно. Но скоро все изменится.

Кроме заказа для «Аэроэкспресса», белорусско-швейцарское предприятие работает над техникой для Санкт-Петербурга. Туда в этом году уехали ярко-салатовые трамваи «Чижик».

- Спрос высок, - говорит директор завода «Штадлер Минск» Филипп Бруннер. - Конкурентный продукт, который мы предлагаем по хорошей цене. На очереди несколько тендеров на современные низкопольные трамваи в рамках подготовки российских городов к предстоящему чемпионату мира по футболу 2018 года.

Инновационную продукцию завода можно встретить не только в России, но и в других странах СНГ.

- Производственные мощности загружены не больше, чем на половину, - говорит Филипп Бруннер. - В следующем году планируем поднять планку до семидесяти процентов. Договоры есть на два-три года вперед. К концу следующего увеличим штат сотрудников с пятисот человек до восьмисот.

## ЗА КУЛИСАМИ

Беларусь давно служит высокотехнологичной производственной площадкой для стран Европы. Неудивительно, что завод «Штадлер» построили в городе Фаниполе в получасе езды от Минска. Город-спутник стал развиваться невероятными темпами после появления европейского «гиганта».

У швейцарской корпорации - филиалы по всему миру. Но белорусский завод - самый большой. Условия отличные, зарплата достойная. Многие приезжают на работу из Минска.

На создание одного вагона уходит три-четыре месяца. Делают его из сверхпрочных алюминиевых профилей. Качество сварки проверяют лазером. Точность снайперская. Выверяют все до десятой доли миллиметра. Вагон весит, как большой кит - пятьдесят тонн. Что важно - треть комплектующих сделана в Союзном государстве.

- 85 процентов разработок для этого поезда - дело рук белорусских конструкторов и инженеров, - подчерки-

## С ТОЧНОСТЬЮ ШВЕЙЦАРСКИХ ЧАСОВ

вает директор завода. - Зарплаты высокие, но просто так мы их не раздаем. Учитываем качество работы, знание иностранных языков. Многие наши сотрудники имеют возможность стажироваться на предприятиях «Штадлера» в других странах. Кроме того, активно сотрудничаем с минскими предприятиями «Белкоммунмаш», «Горизонт». На выходе получаем продукт высокого качества.

## ПРИВЕТ ИЗ БУДУЩЕГО

В прошлом году удалось сократить расстояние между Минском и Гомелем. Благодаря скоростному «Штадлеру» дорога на белорусский юг занимает теперь три часа вместо пяти. Бесплатный Wi-Fi, розетки, мягкие сиденья. Удовольствие не из дешевых: четырехвагонный состав стоит двенадцать миллионов евро. Заводчане уверены - цена оправдана. Продук-



Владимир ВЕЛЕНГУРИН/komedia.ru

Машинист управляет многотонной машиной легким движением элегантных джойстиков.



Поезд со звездой на борту охраняет Мухтар и его чуткий нос.

Николай АЛЕКСЕЕВ

## ДОСЬЕ «СВ»

«Штадлер Рейл Групп» - ведущий европейский производитель железнодорожного подвижного состава со штаб-квартирой в Швейцарии. Освоил выпуск дизель- и электропоездов, двухэтажных электропоездов, вагонов, трамваев и другой техники. Продукция компании пользуется спросом в Австрии, Германии, Италии, Франции, Норвегии, США, Финляндии, России. В создание производства под Минском компания инвестировала пятьдесят миллионов евро.

ция, срок службы которой до пятидесяти лет, не может быть копеечной.

- Готовы снижать цену, но не в ущерб качеству, - говорит Филипп Бруннер. - Практика показывает, чем дешевле получается продукция, тем дороже обходятся техобслуживание и капитальный ремонт. Стараемся найти с клиентом оптимальное решение.

Через пару лет современные поезда будут бегать и в минской подземке. Компания выиграла тендер на производство десяти составов для третьей линии столичного метро, строительство которой в самом разгаре.



Владимир ВЕЛЕНГУРИН/komedia.ru

Пассажиры не ожидали, что рутинная поездка превратится в праздник.

Евгений ЧЕЛБАЕВ, технический директор компании «Аэроэкспресс»:

- Вели этот проект с самого начала. Все технические решения, предложенные нами, реализовали швейцарцы вместе с белорусами. Мы были и в Минске, и в Европе на всех заводах, где производились компоненты.

В поезде есть и российские детали. Все приборы безопасности и радиостанции выпущены в РФ. Получился «евразийский продукт», потому что участвовали и Беларусь, и Россия.

Уровень производства в республике довольно высокий. В этом можно убедиться, глядя на новый поезд. Он ничем не отличается по качеству изготовления от европейских аналогов. А табличка на нем гордо указывает, что это «Штадлер Минск».

## МНЕНИЯ

Маттиас ШТЕР, директор по продажам в странах СНГ компании «Штадлер»:

- Такой принцип - во всех наших заводах используются одинаковые технологии. Все рабочие проходят обучение. Три сотни белорусских сотрудников повышали квалификацию от трех месяцев до полугода на производствах в Европе. Дорожим своим именем, и продукция под нашей маркой не различается, будь она выпущена в Беларуси или Швейцарии. Находите в белорусском Фаниполе или на производстве в Польше, увидите те же самые процессы.

Помогло и то, что между Россией и Беларусью нет таможенной границы. Если аэроэкспрессы запустят и в Петербурге, сделаем современные составы и для Северной столицы.

## «ПУЛКОВО» НЕ ХУЖЕ «ВНУКОВО»

■ В Санкт-Петербурге тоже хотят запустить свой скоростной поезд для авиапутешественников.

И это вполне логично, учитывая, что «Пулково» находится на четвертой строчке по пассажиропотоку в России, вплотную приблизившись к «Внуково». Однако пока местные чиновники не могут определиться с источником финансирования. Затраты по сооружению трассы длиной в 8,4 километра и аренду подвижного состава оценивают в 15,6 миллиарда рублей.

А хочет ли прийти в Петербург сам «Аэроэкспресс»? Ведь у него уже был негативный опыт, когда из-за низкой рентабельности пришлось свернуть проекты в Казани, Владивостоке и Сочи. «СВ» попросило прояснить ситуацию исполнительного директора компании Валерия Федорова:

- Рассмотрим любой проект в любой части России. Вот только мы ориентируемся на объем аэропортовых перевозок. Если есть большой авиаузел, который обеспечивает несколько миллионов пассажиров в год, мы готовы рассматривать проект. В «Пулково» хороший пассажиропоток, и мы будем изучать возможность запуска там скоростного поезда. Но пока ни конкурса, ни официальных предложений нет, все в проработке.