

Алексей Потапов
АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ РЕКЛАМНОГО ПРОДВИЖЕНИЯ
ПРОДУКЦИИ «STADLER» НА РЫНОК РОССИИ

ЗАО “Штадлер Минск” является совместным белорусско-швейцарским предприятием по выпуску электропоездов. В начале реализации проекта соучредителями являлись ОАО “Управляющая компания холдинга “Белкоммунмаш” и швейцарская компания Stadler Rail AG (Штадлер Рэйл Групп). Первоначально компания Stadler Rail AG имела долю 60% в уставном фонде. “Белкоммунмаш” же внес в уставный фонд нематериальные активы – производственная площадка и административные корпуса – стоимостью 6,9 миллионов евро. В дальнейшем компания Stadler Rail AG полностью выкупила государственную долю белорусской стороны в уставном фонде нового предприятия.

История проекта начинается в январе 2012 года, когда в Беларуси было зарегистрировано совместное предприятие ОАО “Электрический транспорт”, которое в ноябре 2013 года переименовано в “Штадлер Минск”. Проект реализуется путем поэтапного строительства и ввода в эксплуатацию в течение 2012-2016 годов завода и объектов инженерной и транспортной инфраструктуры. 4 октября 2012 года состоялось торжественное начало строительства завода по совместному производству железнодорожного и городского пассажирского электрического транспорта в городе Фаниполь. А 20 ноября 2014 года Президент Республики Беларусь Александр Лукашенко и глава компании Stadler Rail AG Петер Шпулер официально открыли завод “Штадлер Минск”.

Предприятие “Штадлер Минск” «займет площадь почти 190 тысяч кв.м, в том числе 25 тысяч кв.м – производственные площади в Фаниполе. Производственная мощность: на первом этапе – 18 поездов типа Flirt и Kiss, на следующих этапах – до 30 поездов, около 100 трамваев, 5-7 составов метро» [1].

В данный момент компания стала довольно узнаваемой благодаря электропоездам FLIRT, которые уже курсируют на городских и региональных линиях бизнес-класса Белорусской железной дороги. В период 2011–2012 годов было поставлено 10 электропоездов, эксплуатирующихся на линиях БЖД, и сейчас объёмы поставок неуклонно растут, а первый собственный пусковой комплекс по сборке поездов в Беларуси начал свою работу в конце прошлого года. Весной 2016-го электропоезда Stadler FLIRT будут курсировать по новым экспресс маршрутам “Межрегиональные линии бизнес-класса” Минск - Гомель и Минск - Брест (безостановочно). Тем временем региональные электрич-

ки этого класса уже эксплуатируют операторы Алжира, Венгрии, Германии, Италии, Норвегии, Польши, Финляндии, Чехии, Эстонии.

Совместный проект Швейцарии и Беларуси по производству электропоездов нового поколения станет не только новым словом в модернизации национальных железных дорог, но и может вывести страну на новый экономический уровень, включив Беларусь в список стран-импортёров современной пассажирской железнодорожной техники или, по крайней мере, стран-посредников в этой сфере.

Один из наиболее знакомых и подходящих рынков для нас – российский – может стать первой экспортно-импортной площадкой для сотрудничества России и Беларуси в сфере пассажирского железнодорожного транспорта. Российский оператор ОАО "РЖД" рассматривал возможность использования двухэтажных поездов Stadler для пригородных железнодорожных перевозок. Компания запросила у швейцарского производителя технические данные, чтобы изучить целесообразность использования двухэтажных поездов для пригородного сообщения. По словам самих швейцарцев, цена поставки будет зависеть от комплектации поездов и объема заказа, а в случае заключения контракта поезда будут производиться в белорусском Фаниполе.

К слову, Stadler уже поставляет в Россию пассажирские электропоезда: в мае 2013 года швейцарский производитель выиграл контракт ООО "Аэроэкспресс" на поставку 25 двухэтажных поездов модели KISS. Стоимость контракта, на производство 118 вагонов, составляет 685 млн евро, с учетом опционов, НДС и таможенных пошлин. Согласно контракту, Stadler поставит российскому перевозчику первые четыре поезда швейцарской сборки, остальная партия – 21 поезд – будет собрана на заводе Stadler в республике Беларусь.

Прямым конкурентом белорусско-швейцарского проекта в России является немецкая вагоностроительная компания Siemens, которая осуществляет поставку в страну хорошо известных "Сапсанов" для российских высокоскоростных линий. Главное преимущество Stadler в сравнении с Siemens заключается в том, что после завершения строительства белорусского завода компании в Фаниполе и постановке мощностей на поток, Stadler сможет предоставить возможность производства составов в короткие сроки и поставки по ценам, более низким, нежели импорт имел бы место из Европы (в том числе и за счёт открытой границы России и Беларуси). При этом качество, как локомотивов, так и подвижного состава, остаётся вполне себе "европейским".

Что касается внутренних конкурентов на территории самой России, то они представлены порядка 20 заводами и цехами по производству вагонов и локомотивов, однако они "заточены" под выпуск нескорост-

ных “классических” видов железнодорожного транспорта, не рассчитанных на наличие высокотехнологичного оборудования в продукции. По этой причине в данном сегменте рынка они неконкурентоспособны, что, в принципе, и объясняет необходимость российских транспортников заказывать скоростные поезда в зарубежной Европе.

Следующим пунктом в производственной деятельности Stadler в Беларуси, как следствие, сотрудничества с Россией станут метropоезда. Для справки следует сказать, что основным поставщиком метросоставов для Беларуси является мытищинский “Метровагонмаш”, у которого белорусская сторона закупает вагоны метро классического старого образца, каких много и в московской, и в киевской, и в любой другой подземке на постсоветском пространстве. Открытие нового швейцарского вагоностроительного предприятия в Фаниполе, как планируется, даст новый толчок развитию Минского метрополитена: Штадлер выпустит принципиально новый состав для столичного метро. По крайней мере, об этом в марте этого года заявил начальник транспортного ведомства Р. Юрениа: «Сейчас на ОАО “Штадлер Минск” идет разработка конструкторской документации новых составов для 3-й линии метро. До того, как откроется первый ее участок, опытный образец обкатаем на действующем метрополитене. Думаю, это произойдет в 2016 году. Эти поезда будут отличаться от нынешних по большинству параметров и характеристик. Кузов из алюминия, принципиально новая тележка на пневмоподвеске, усовершенствованные тормоза, электронный привод с применением двигателей переменного тока. Более плавные разгон и торможение. Вагоны будут оснащены камерами видеонаблюдения, кондиционерами, оборудованы информаторами, мониторами, шумопоглощающими стеклопакетами. Еще одна интересная особенность – сквозной проход от первого до последнего вагона. А срок эксплуатации, на который они будут рассчитаны, – не 30, а 40 лет» [2]. Аналогичные модели поездов используются в берлинском метро.

Ввиду того, что продажа железнодорожного транспорта – это довольно специфическая сфера, рассчитанная на конкретных профильных заказчиков, рекламу техники целесообразно осуществлять не по телевидению или через баннеры, а на пресс-конференциях и презентациях с привлечением международных специалистов. Оптимальный метод доставки вагонов – железнодорожный транспорт.

Итак, проанализировав особенности рынка импорта пассажирских поездов и метropоездов нового поколения, следует отметить, что это довольно перспективная сфера, которая позволяет продвинуть государственную экономику и познакомиться с зарубежными технологиями, чтобы начать производить собственную технику. В первую очередь,

имеет смысл прорабатывать производство двухэтажных пассажирских вагонов, которые становятся востребованными в России: «такие фирменные поезда “Москва-Адлер” и “Москва-Казань” были запущены в этом году» [3]. Спрос на подобные технические решения будет расти на рынке соседнего с нами государства, и Stadler вполне в состоянии его удовлетворить.

Литература

1. ЗАО «Штадлер Минск» // ФанипольOnline [Электронный ресурс]. – 2015. – Режим доступа: <http://fanipol.net/business/business.php?id=17>. – Дата доступа: 22.12.2015.
2. Stadler выпустит подвижной состав для Минского метрополитена // Минский метрополитен [Электронный ресурс]. – 2015. – Режим доступа: <http://www.minsk-metro.net/blog/archives/6642>. – Дата доступа: 16.12.2015.
3. РЖД поставят двухэтажный поезд на линию Москва-Казань // Travel.ru [Электронный ресурс]. – 2015. – Режим доступа: <http://www.minsk-metro.net/blog/archives/6642>. – Дата доступа: 15.12.2015.