

# STADLER

*интеллектуальные решения для железных дорог*

The image is a blue-tinted advertisement for Stadler. It features a high-speed train on the left, a tram on the right, and a worker in the bottom right corner using a flashlight. The text 'Набирая обороты' is centered in the lower half. The background shows a tunnel with tracks receding into the distance.

**Набирая обороты**

# Содержание

- 3     **Вступительное слово**
- 4 | 5     **Стратегия и тактика**
- 6 | 7     **Stadler Rail и те, кто в ней работает**
- 8 | 9     **Желание клиента – закон**
- 10 | 11    **От эскиза до реализации**
- 12 | 13    **Экономно и эффективно**
- 14 | 15    **Поезда местного сообщения**
- 16 | 17    **Поезда внутригородского и пригородного сообщения**
- 18 | 19    **KISS**
- 20 | 21    **Городской и пригородный трамвай**
- 22 | 23    **Специальные транспортные средства и зубчатые железные дороги**
- 24 | 25    **Техническое обслуживание, сервис и модернизация**
- 26 | 27    **Stadler Rail Group**



## Для нас не существует невозможного

Процесс урбанизации охватил практически все страны. Обеспечение мобильности населения стало неотъемлемым условием экономического развития регионов. Автомобиле эта задача оказалась не под силу, наоборот – он лишь приближает транспортный коллапс. Избежать такого развития ситуации можно только с помощью внедрения эффективных систем общественного транспорта, что, в свою очередь, требует применения новых столь же эффективных транспортных средств.

Условием соблюдения плотных графиков движения являются высокие показатели эксплуатационной надежности и готовности подвижного состава. Ограниченные средства, выделяемые государством на развитие железнодорожного транспорта, заставляют производителей снижать цены и стоимость жизненного цикла своей продукции. А пассажир требует повышенный комфорт при посадке, климатизированные салоны, продуманные информационные системы.

Основу производственной программы Stadler Rail составляют поезда для городского и пригородного сообщения, ближнего и дальнего следования. Внутригородской сегмент представлен трамваями серий Variobahn и Tango.

В целях сокращения сроков и затрат на конструкторские работы наша компания разработала подвижной состав для каждого сегмента рынка, основанный на принципе модульной конструкции. Например, в сегменте регионального сообщения мы предлагаем рельсовый автобус RS1 и сочлененный моторвагонный поезд GTW. Поезда FLIRT и новый двухэтажный KISS пользуются спросом у операторов пригородных линий в разных странах мира. Их новые модернизированные версии, способные развивать скорость до 200 км/ч, позволили нам добиться значительных успехов в сегменте дальних пассажирских перевозок. Сегодня мы занимаем лидирующие позиции на рынке по производству подвижного состава из легких алюминиевых конструкций. Благодаря модульному принципу, мы способны оптимально адаптировать серийную продукцию с учетом пожеланий заказчика и условий эксплуатации.

Но Stadler Rail не отказывается и от своей традиционной специализации – транспортных средств специального назначения, выполненных под индивидуальный заказ. А что касается подвижного состава для зубчатых железных дорог, наша компания является мировым лидером на этом рынке!

Опыт, ноу-хау, гибкий подход к потребностям клиентов, оперативность в принятии решений, а значит, и в решении самых разных задач – эти факторы в условиях семейного предприятия гарантируют нашим клиентам качественное выполнение заказов с учетом всех их пожеланий.

Петер Шпулер  
Исполнительный директор и владелец Stadler Rail AG



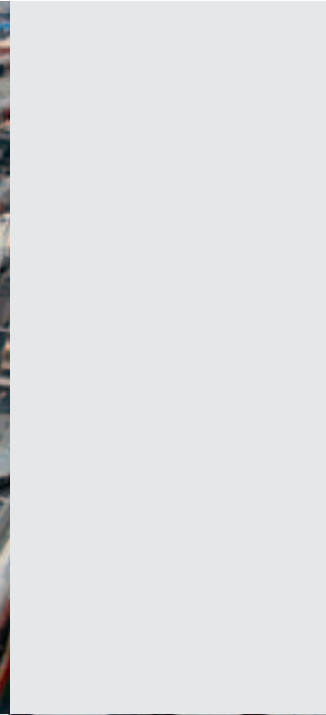
**Транснациональная группа компаний Stadler Rail – независимый производитель подвижного состава для железных дорог. Традиционными потребителями нашей продукции являются европейские операторы. Благодаря ее надежности и качеству, а также стратегии компании, целенаправленно учитывающей специфические потребности различных сегментов и перевозчиков, она пользуется высоким спросом и в других регионах мира.**



Наша компания специализируется на разработке и производстве городского, пригородного транспорта, в том числе трамваев, а также поездов ближнего следования. При этом мы постоянно работаем над расширением производственной программы. Последней такой разработкой стал двухэтажный электропоезд KISS. Наряду с этим, мы постоянно модернизируем нашу продукцию, уже находящуюся в серийном производстве. Изменения направлены на повышение уровня комфорта, экологической безопасности и технологичности с тем, чтобы она полностью отвечала требованиям компаний-перевозчиков и пассажиров. Stadler Rail является признанным лидером в сегменте зубчатых железных дорог.

Stadler Rail имеет огромный опыт в области железнодорожного машиностроения. В основе конструкций ее подвижного состава лежит принцип модульного построения, позволяющий предлагать потребителям системные решения, оптимально адаптированные к условиям существующей инфраструктуры. Желания клиентов – закон для нашей компании.





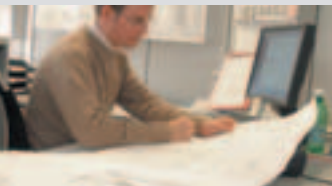
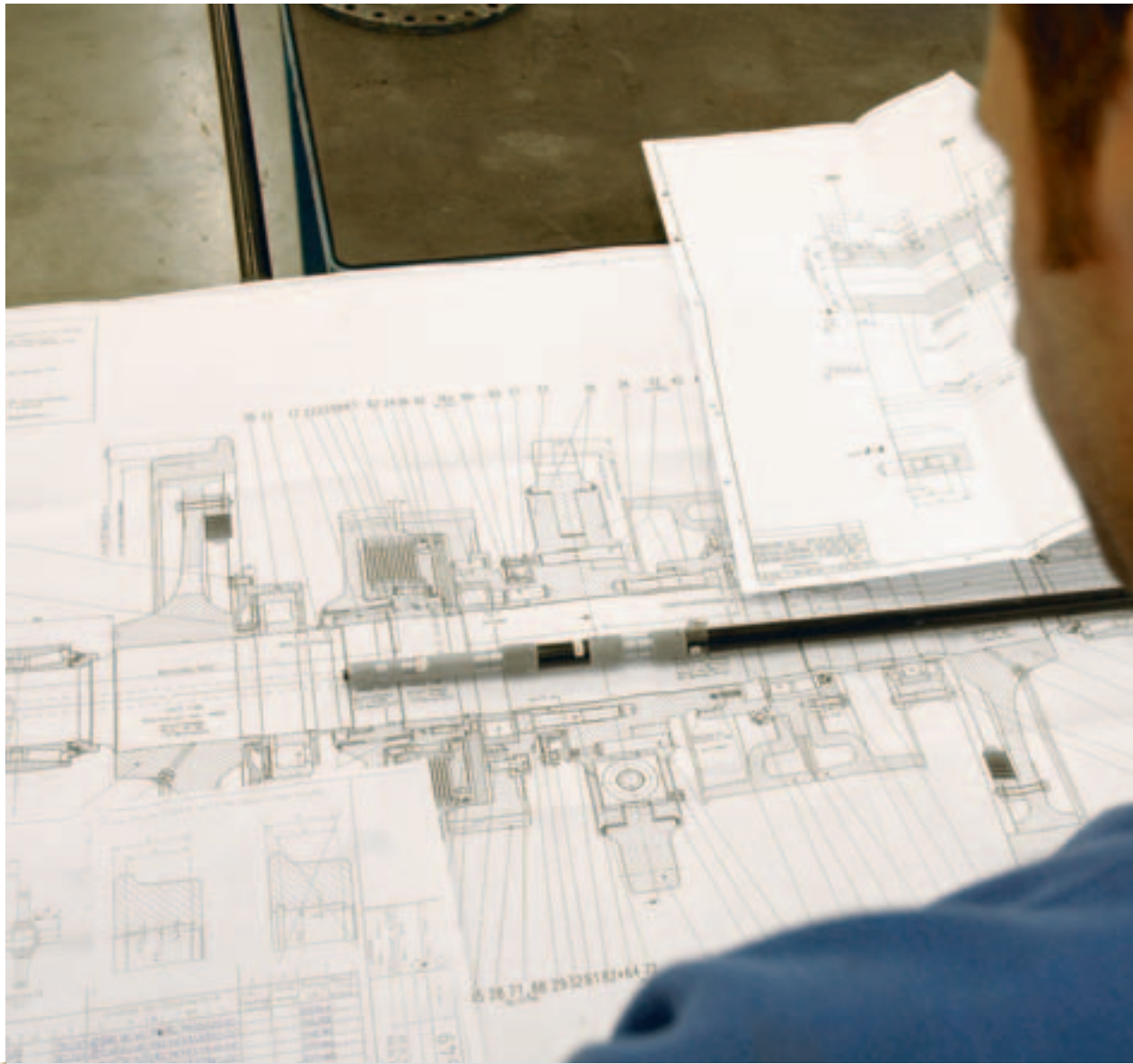
В основе конструкций подвижного состава компании Stadler лежит принцип модульного построения. Кроме этого, продукция фирмы Stadler отличается высокой производительностью, низкой стоимостью жизненного цикла, повышенным уровнем безопасности, эксплуатационной надежности и комфорта для пассажиров. Другая отличительная черта – простота и легкость обслуживания подвижного состава и отдельных узлов и систем, обеспечиваемая за счет применения оптимальных продуманных конструкторских решений.

Stadler Rail всегда готов стать надежным партнером любого клиента в рамках разработки и производства специальных и малосерийных транспортных средств.

Техническое обслуживание, модернизация и ремонт подвижного состава, находящегося в эксплуатации – еще один вид услуг, который предлагает наша компания.

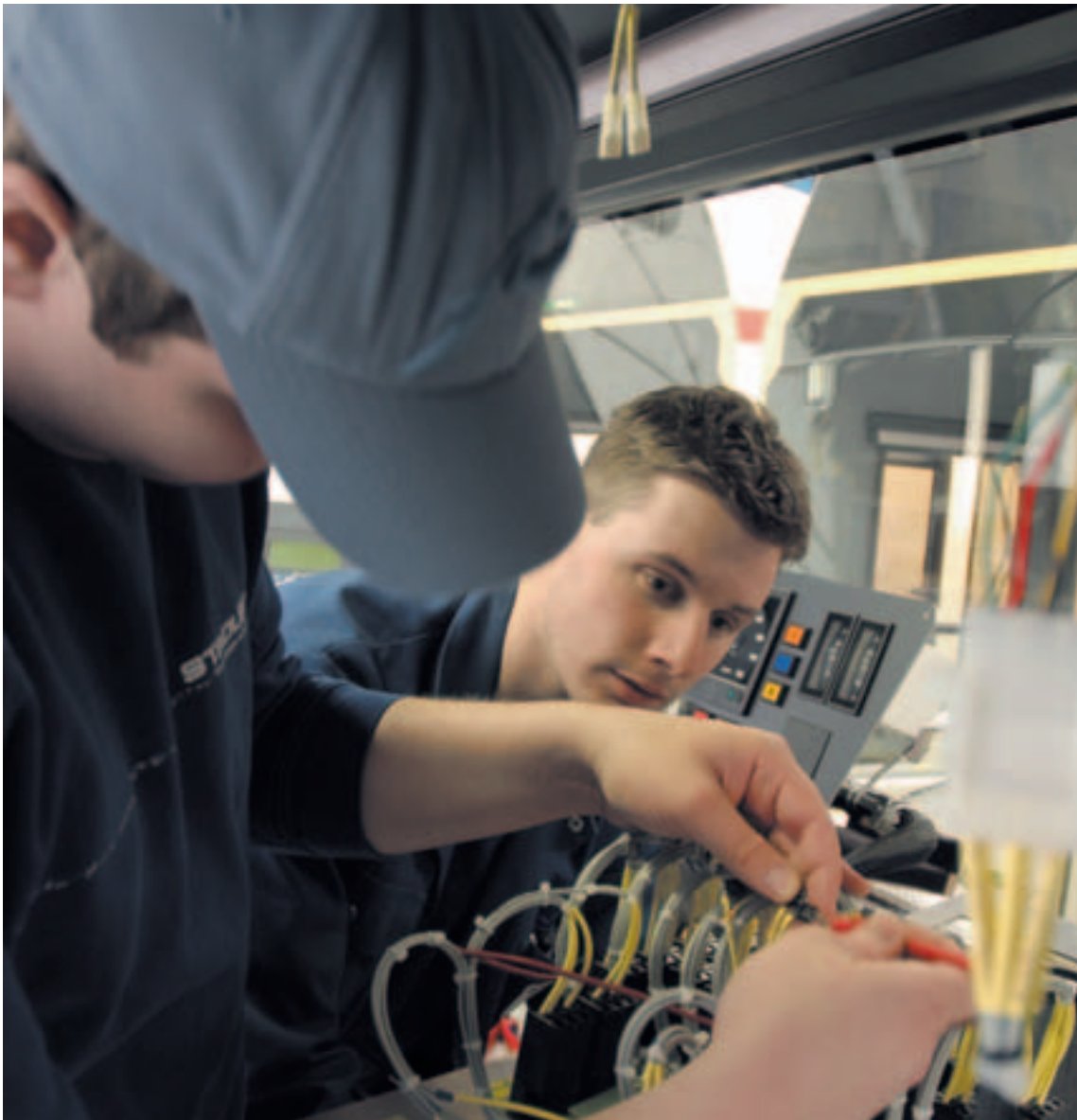
Современные поезда, производимые под маркой Stadler – это инновационные решения, высочайший уровень качества и экономичность.





**Заинтересованность в результате**  
**Эффективная организация**  
**Оперативность**

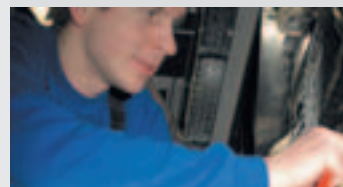
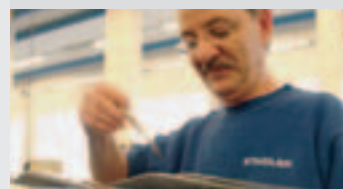
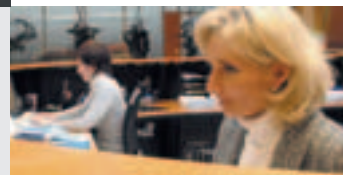
# Stadler Rail и те, кто в ней работает



6 | 7

Одним из основных условий надежности нашей продукции являются квалифицированные сотрудники и их заинтересованность в качественном выполнении работ. Именно им, их знаниям и опыту мы обязаны своему успешному развитию. В свою очередь, компания осознает свою ответственность за них. Совместные мероприятия, курсы повышения квалификации, обучение молодых специалистов – это неотъемлемая часть корпоративной политики «Stadler Rail».

Мы делаем ставку, как на самостоятельность сотрудников, так и на умение работать в команде. Благодаря прозрачной иерархии и упрощенной организационной структуре время на принятие решений и, как следствие, сроки их реализации сокращены до минимума. Это позволяет эффективно и своевременно реагировать на нужды клиентов.



## Еще быстрее Еще удобнее

Сегодня пассажиры ожидают от железной дороги большей мобильности и более высокого уровня комфорта. В ответ компания Stadler предлагает каждому клиенту индивидуальные решения. От этого в равной мере выигрывают как компании-перевозчики, так и пассажиры. Вот лишь небольшой перечень преимуществ, которые дает применение наших поездов:

- сокращение времени в пути,
- совершенствование графиков движения,
- повышение информированности пассажиров,
- повышение уровня комфорта,
- повышение уровня безопасности и эксплуатационной надежности,
- снижение затрат на содержание.

Результат всего этого – значительный рост рентабельности.

Применение инновационных систем общественного транспорта на железной дороге способствует динамичному развитию перспективных для жизни и бизнеса регионов. Именно в этом направлении мы и работаем.







## Когда и перевозчик, и пассажир довольны

Пожелания и требования компаний-перевозчиков и пассажиров являются для нас, как производителя рельсовых транспортных средств, высшим приоритетом. Конструкторский подход, основанный на принципе модульности, позволяет нам учесть практически любую специфику. Вместе с нами заказчики участвуют в определении основных характеристик подвижного состава, таких как длина и ширина вагонов, дизайн, тип и мощность силовых установок, параметры систем кондиционирования и изоляции, выбирая при этом оптимальные решения для конкретных условий эксплуатации.

Мы уверены, что передвижение по железной дороге должно доставлять удовольствие, и поэтому уделяем большое внимание внутреннему дизайну пассажирских салонов, комфорту, плавности хода, оптимальным конструкциям площадок для посадки и высадки пассажиров, современному внешнему виду.

Спектр оказываемых нами услуг включает также консультации и поддержку в обеспечении финансирования проектов наших клиентов с привлечением наших партнеров.

Разумеется, любому поезду требуется сервис. И в этой сфере мы предлагаем клиентам наши услуги по проведению техобслуживания и ремонта подвижного состава, что позволяет существенно увеличить срок его службы и эксплуатационную надежность. Наши сервисные службы действуют не только в Швейцарии и Германии, но и также в Венгрии, Италии, Польше, Алжире, где они выполняют обслуживание поездов и различных систем.





## Поезд «под ключ»

Для наших клиентов мы оказываем весь спектр услуг – от разработки проекта до пуска в эксплуатацию готового поезда. Мы проводим расчеты, разрабатываем концепции, конструируем. Мы выполняем сварочные и штамповочные работы, механическую обработку конструкций и узлов. Мы шлифуем, красим и полируем. Мы производим, собираем и производим пусконаладку.

Все это позволяет нам не только гарантировать высочайшее качество всех этапов работ, но и учитывать специфические требования и пожелания наших клиентов.

# От эскиза до реализации

## Наши клиенты и мы: надежное партнерство.

При проектировании и производстве новых транспортных средств мы делаем ставку на тесное партнерское сотрудничество с заказчиком. Он выбирает «лицо» конечного продукта. Мы, со своей стороны, сопровождаем его от стадии начального замысла до обкатки и эксплуатации.

В ходе работы над проектированием новых моделей подвижного состава мы используем проверенные временем узлы и модули и при необходимости подвергаем их существенной модернизации. При этом мы учитываем растущие требования к активной (системы, направленные на предотвращение аварийных ситуаций, в т. ч. пожаротушения) и пассивной (энергопоглощающие элементы, травмобезопасное оборудование салонов) безопасности. Высокие показатели ускорения, рекуперация энергии, экологичные материалы – таковы основные черты, характерные для нашей продукции.

Технологии и опыт, накопленные нами за много лет, находят свое отражение в каждом новом изделии. Это позволяет нам оптимально задействовать имеющиеся ресурсы, сокращать продолжительность этапа разработки и снижать затраты.

### Проектирование

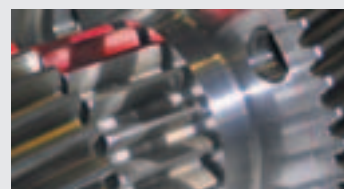


10 | III

### Электроника



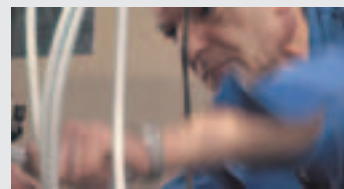
### Механика



### Производство



### Монтаж



## Повышение экономичности

Изо дня в день наш опыт и технологии приумножаются новыми знаниями и инновациями. Результатом такого подхода является максимальная эффективность затрат, простота технического обслуживания и длительный срок службы нашей продукции. Мы осознаем, что именно эти критерии лежат в основе конкурентоспособности наших клиентов.

### ■ Облегченные не подверженные коррозии металлоконструкции

Не требуют значительных затрат труда на контроль состояния и ремонт.

### ■ Ремонтпригодные конструкции

Благодаря высокой степени доступности оборудования в машинном отделении сокращается время на контроль, поиск и устранение неисправностей – значительная экономия времени и средств.

### ■ Резервирование тягового оборудования

Тяговое оборудование в резервном исполнении повышает эксплуатационную надежность подвижного состава, способствует снижению непредвиденных затрат на внеплановый ремонт. Поезд способен работать на линии даже при выходе из строя одного из тяговых трансформаторов или преобразователей.



## ■ Высокая установленная тяговая мощность

Тяговая установка повышенной мощности позволяет снизить затраты на материалы и обслуживающий персонал за счет более частого использования не требующей обслуживания системы электрического торможения вместо пневматического.

## ■ Повышенный срок службы тяговых двигателей

Благодаря применению принудительной вентиляции тяговых двигателей на их охлаждение требуется значительно меньше энергии, что, в свою очередь, ведет к снижению затрат на техобслуживание и увеличению срока службы самих двигателей.

## ■ Низкое энергопотребление

Облегченная конструкция вагонов в сочетании с улучшенной теплоизоляцией позволяет существенно уменьшить энергопотребление.

В будущем наши усилия будут также направлены на поиск новаторских решений с целью снижения эксплуатационных затрат, расхода энергии и стоимости технического обслуживания подвижного состава.





## Удобная и надежная связь между центром города, пригородами и сельской местностью

Подвижной состав внутригородского и пригородного сообщения, а также поезда ближнего следования выполняют две функции: повышают качество жизни городского населения и делают города более доступными для сельских жителей. Четыре типа подвижного состава, в основе которых лежит модульная концепция, – таков вклад группы компаний Stadler в повышение мобильности населения, обеспечение безопасных, комфортных и надежных условий пассажирских перевозок на линиях пригородного и местного сообщения.

### Рельсовый автобус RSI

Разработанный специально для эксплуатации на региональных и пригородных линиях рельсовый автобус RSI может использоваться для снижения транспортной нагрузки на линиях с высокой интенсивностью пассажирских потоков. Характерными чертами односекционного рельсового автобуса являются просторный пассажирский салон с пониженным уровнем пола, а также широкие площадки для посадки и высадки пассажиров. Дизель-механический автобус RSI предназначен для управления в одно лицо. При работе по системе многих единиц возможно объединение в один состав до шести моторвагонов. Новое поколение рельсовых автобусов RSI намного экологичнее своих предшественников, благодаря применению тяговой установки, отвечающей требованиям EURO-IV и отличающейся пониженным уровнем вредных выбросов и шума.



- доля пола с пониженным уровнем: 65%
- вместимость ок. 150 пассажиров
- высокие параметры ускорения
- конструкционная скорость: 120 км/ч
- повышенная плавность хода благодаря пневматическому подвешиванию

# Поезда местного сообщения

## Сочлененные моторвагонные поезда

Поезда GTW могут эксплуатироваться на линиях пригородного и местного сообщения как в электрическом (для постоянного и переменного тока), так и в дизель-электрическом варианте. Их конструкция основана на модульной концепции, в которой предусмотрено применение легких металлов. Ширина колеи, габарит, базовое оборудование и количество мест могут варьироваться в зависимости от пожеланий заказчика и условий эксплуатации. Все основное оборудование легкодоступно для проведения техобслуживания или замены.

Главный узел поезда GTW – тяговый модуль, в котором расположена вся силовая установка. Поезд предназначен для управления в одно лицо в составе до 4 единиц.

- доля пола с пониженным уровнем: более 65%
- вместимость: от 120 до 350 пассажиров
- высокие показатели ускорения
- конструкционная скорость: 140 км/ч
- повышенная ударная прочность
- 2, 3 или 4 вагона



GTW 2/6: до 120 сидячих мест



GTW 2/8: до 175 сидячих мест



GTW 4/12: до 240 сидячих мест





## FLIRT

Поезд FLIRT (с немецкого расшифровывается как «скоростной легкий инновационный моторвагонный поезд местного сообщения») в первую очередь предназначен для городского и пригородного сообщения – попросту говоря, в качестве электрички. В то же время разработаны и уже выпускаются его модификации для междугороднего сообщения и дальнего следования. FLIRT отвечает самым высоким требованиям, предъявляемым нашими клиентами к комфорту и дизайну. Широкие двери и выдвижные подножки обеспечивают удобную и беспрепятственную посадку и высадку пассажиров. Внутри пассажирских салонов отсутствуют ступени. Интерьер салона может быть выполнен с учетом пожеланий заказчика. Вагоны изготавливаются из легких металлоконструкций.



два вагона



три вагона



четыре вагона



пять вагонов



шесть вагонов





# Поезда внутригородского и пригородного сообщения



Предусмотрена возможность установки моторных блоков различной мощности. Благодаря применению новейших технологий удалось значительно снизить уровень шума при движении поезда.

При работе по системе многих единиц в один состав можно объединять до четырех поездов. Такая возможность пришлась по душе компаниям-перевозчикам и пассажирам, поэтому поезда семейства FLIRT с момента их появления на сборочном конвейере в 2002 году быстро стали пользоваться спросом в разных странах.

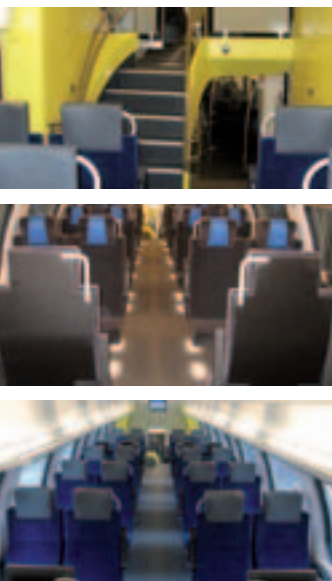
- доля пола с пониженным уровнем: 95%
- от 160 до 300 сидячих мест
- экстремально высокие показатели ускорения ( $1,2 \text{ м/с}^2$ )
- конструкционная скорость: 200 км/ч
- низкое энергопотребление
- от 2 до 6 вагонов

## FLIRT для климатических условий севера

Электропоезда FLIRT, предназначенные для поставки в Финляндию, Белоруссию и Норвегию, компания Stadler подвергла существенной модернизации, обеспечив, тем самым, возможность их эксплуатации в условиях суровой зимы. Среди прочего была существенно усилена теплоизоляция, реализована рекуперация тепла в системе кондиционирования, установлены дополнительные тепловентиляторы, а также подогрев пола в зоне входных площадок. Благодаря большему, чем в Европе, габариту, как в Норвегии (европейская колея), так в Финляндии и Белоруссии (широкая колея), удалось «расширить» вагоны до 3,2 м и, тем самым, увеличить их вместимость. Половина поездов для Норвегии поставляется в версии повышенной комфортности для эксплуатации на линиях дальнего следования, где для пассажиров предусмотрено больше свободного пространства.

16 | 17





### **Двухэтажный моторвагонный поезд**

Поезд KISS (в переводе на русский «комфортный инновационный пригородный поезд с усиленным разгоном») предназначен как для пригородного сообщения, так и для линий дальнего следования. Этот поезд представляет оптимальное решение проблемы, связанной с резким ростом нагрузки на общественный, в частности железнодорожный, транспорт.

Начиная с 2004 года, в разработку нового поезда KISS были вложены значительные финансовые и инженерные ресурсы, благодаря чему сегодня самый молодой поезд компании Stadler может быть поставлен в разных модификациях: для пригородного, междугороднего, межрегионального сообщения и дальнего следования. Тем самым, Stadler остается верным принципу модульности, который позволяет оперативно реагировать на изменяющиеся потребности рынка.





### Инновационная концепция поддержания микроклимата

Для поезда KISS была разработана современная концепция кондиционирования. Воздух подается в салон через потолочные конструкции, а не по воздушным каналам, расположенным под окнами вагонов. За счет этого удалось увеличить ширину внутреннего пространства в салонах, сделать их более уютными для пассажиров. Поскольку вагоны поезда KISS изготавливаются из легких алюминиевых конструкций, уменьшился расход энергии во время эксплуатации. При этом высокие параметры эксплуатационной надежности поезда обусловлены применением проверенных временем технологий и модульных конструкций.

- от 180 до 958 сидячих мест
- высокие показатели ускорения (до  $1,3 \text{ м/с}^2$  в зависимости от длины состава)
- конструкционная скорость: до 200 км/ч
- низкий расход энергии
- от 2 до 8 вагонов



18 | 19



## Решения, проверенные временем Индивидуальный подход Гибкость

В наше время значительно возросли требования к пригородному транспорту. Компания Stadler предлагает готовые, совершенные в техническом отношении концепции с индивидуальным подходом к потребностям клиентов.

### **Tango**

Современный трамвай пригородного сообщения Tango предназначен для эксплуатации в сложных топографических условиях крупных населенных пунктов. Конструкция тележки и системы пневматического подрессоривания обеспечивает высокую плавность хода. Трамваи выпускаются с одной или двумя кабинами управления. Их отличительным признаком является низкий уровень пола (70 или 100% площади). Ширина и длина вагонов зависит от требований клиента. Конструкция вагона и широкие двустворчатые двери позволяют без проблем производить посадку и высадку людям с ограниченными возможностями, родителям с детскими колясками, пассажирам с багажом.



# Городской и пригородный трамвай

## Variobahn

Трамвай Variobahn предназначен для внутригородского сообщения и выпускается как в односторонней, так и двусторонней модификациях. Площадь пола с пониженным уровнем составляет 70 или 100% в зависимости от модификации.

Моторные тележки трамвая оборудуются безредукторными двигателями типа мотор-колесо, поэтому для них не требуются сплошные колесные оси. Это позволяет увеличить свободное пространство в пассажирских салонах. Трамваи Variobahn поставляются для различной ширины колеи и габаритов. При разработке новой модели основное внимание было уделено обеспечению высокого уровня функциональности и созданию дизайна, который останется актуальным во все времена.

Кстати, в 2006 году трамвай Variobahn в модификации Vogestra завоевал престижную премию на международном конкурсе дизайна IF Product Design, а в 2011 году авторитетную международную награду red dot design award получила модификация Vuubanen.



20 | 21



## И колесо, и шестерня Мы можем все

Транспортные средства по индивидуальному заказу, в единственном экземпляре или в небольшой серии, для различной колеи и габаритов, с разными системами привода, с высоким уровнем пассивной и активной безопасности – компания Stadler успешно решает эти и другие задачи, причем по более чем конкурентным ценам.



### **SPATZ**

Моторвагонный поезд нового поколения SPATZ (его название в переводе с немецкого расшифровывается как «панорамный моторвагонный поезд для узкой колеи») разработан специально для эксплуатации на метровой колее в курортно-туристических зонах и обладает всеми необходимыми для этого характеристиками, в т. ч. высоким уровнем комфорта и мощности.



### **Инновационные пассажирские вагоны**

Светлое, ничем не загроможденное пространство салона, системы кондиционирования и панорамные окна позволяют пассажиру расслабиться и наслаждаться великолепными пейзажами. Естественно, вагоны имеют модульную конструкцию и поэтому могут быть адаптированы к требованиям заказчиков и пожеланиям пассажиров, причем заказчик может выбирать различные варианты исполнения, например, обычные окна вместо панорамных, размеры входных площадок, оборудование кабин управления.



### **Небольшие локомотивы**

Более 60 лет мы производим локомотивы для строительных и маневровых работ. Как правило, они оснащаются дизель-электрическими агрегатами. Отдельные модели оборудуются комбинированным приводом для работы одновременно на зубчатых и традиционных железных дорогах. К этой категории относятся также компактные локомотивы с электрической и гибридной силовой установкой.

# Специальные транспортные средства и зубчатые железные дороги

## Подвижной состав для зубчатых железных дорог

Из всех железнодорожных компаний мира операторы зубчатых железных дорог предъявляют к производителям подвижного состава, пожалуй, самые строгие и подчас необычные требования. Здесь необходимо привести к общему знаменателю такие факторы, как экстремальный рельеф полотна, различные системы зубчатых рельсов и схемы электроснабжения, различная ширина колеи, резкие колебания нагрузок, смена вида тяги с зубчатого на традиционный (гладкие рельсы), перемена угла подъемов и спусков.

Многолетний опыт в этой области позволяет нам справиться со столь сложными техническими задачами и выпускать подвижной состав для зубчатых железных дорог, отвечающий самым высоким требованиям безопасности к противопожарной защите и тормозным системам. Наши инженеры постоянно работают над усовершенствованием конструкций кузовов и тележек, добиваясь ощутимого снижения их удельного веса, приходящегося на одно сидячее место, что очень важно при преодолении крутых подъемов. При этом обеспечивается и высокий уровень комфорта для пассажиров. В любое время года системы кондиционирования поддерживают в вагонах оптимальную температуру, системы пневматического подвешивания обеспечивают плавный ход, и, наконец, панорамные окна позволяют пассажирам наслаждаться окружающими пейзажами, тем более что большинство зубчатых железных дорог проложено в районах, ранее для массового туризма недоступных. С уверенностью можно констатировать, что наши поезда для данного вида железных дорог отличаются низким уровнем шума и более высокой плавностью хода, чем традиционные.



**И не без гордости хочется отметить,** что наша компания является лидером в области строительства, техобслуживания и ремонта зубчатых железных дорог и подвижного состава. Мы берем на себя и капитальный ремонт тележек, кузовов и систем зубчатого привода железных дорог, в т. ч. построенных другими компаниями.

22 | 23



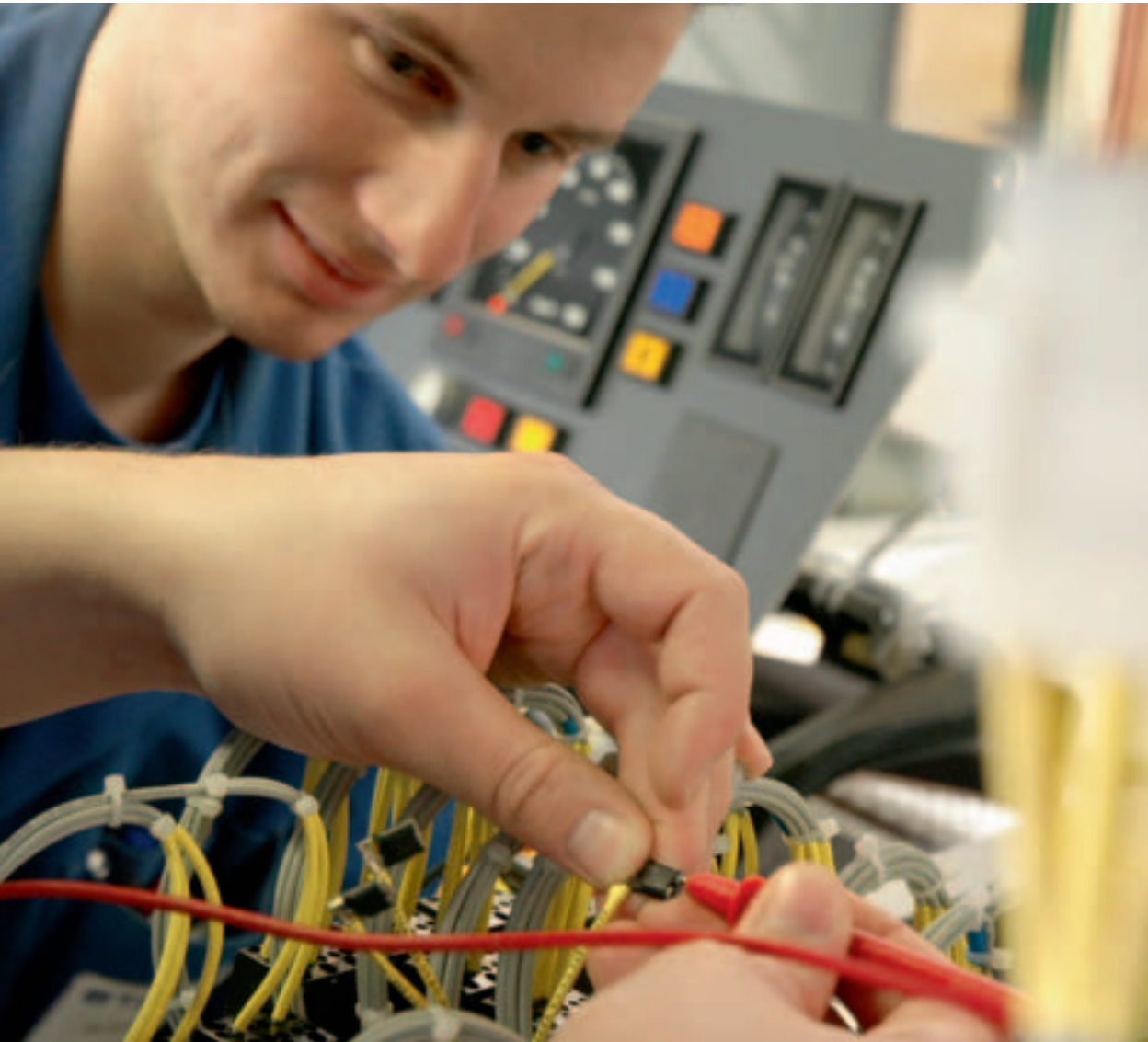


## Мы не подведем

Огромное внимание в нашей компании уделяется сервисному обслуживанию. Мы прилагаем все усилия, чтобы подтвердить репутацию надежного партнера, независимо от того, предусматривает ли договор с клиентом только техобслуживание или оказание всего комплекса сервисных услуг. Тем, кто располагает собственными ресурсами для проведения ТО, мы оказываем помощь в форме оперативных консультаций по «горячей линии», поставки запасных частей и обучении обслуживающего персонала.

Нашим клиентам, не имеющим собственной сервисной инфраструктуры, мы предлагаем взаимовыгодные решения по оказанию сервиса на местах, который может включать полный набор услуг, начиная с поставки запчастей и заканчивая капремонтом различных узлов.





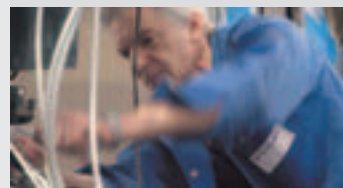
Модернизация, расширение функциональных возможностей, адаптация к требованиям новых нормы, ремонт и восстановление аварийного подвижного состава – комплексное решение этих задач предлагает Stadler. Наши инженеры, техники и механики обладают инструментарием и опытом, необходимым для выполнения работ по ремонту и модернизации любого транспортного средства, эксплуатируемого на железных дорогах. Мы готовы в кратчайшие сроки привести в порядок парк подвижного состава наших клиентов.

## Специализация в сфере модернизации и ремонта

**Техобслуживание**



**Сервис**



**Модернизация**



**Stadler Rail Group в настоящее время представлен в различных странах мира не только своей продукцией, но и собственными подразделениями.**



**Stadler Rail :** Офис материнской компании холдинга Stadler Rail Group находится в г. Буснанг, Швейцария. Ее сотрудники обеспечивают поддержку другим компаниям группы во всем, что касается бухгалтерии и финансовой отчетности, маркетинга, сбыта и производственных связей.



**Stadler Bussnang :** Первое оперативное подразделение группы с 1962 года располагается в Буснанге. Здесь осуществляется разработка и производство поездов FLIRT, GTW, а также подвижного состава для зубчатых железных дорог. Также в Буснанге разрабатывается концептуальная схема электрооборудования подвижного состава. В г. Эрлен, Швейцария, расположен пуско-наладочный центр, в цехах которого выполняются работы по наладке составов длиной до 200 м. Подразделение в Буснанге также отвечает за продажи специального подвижного состава, в т. ч. для зубчатых железных дорог.



**Stadler Altenrhein :** Завод в Альтенрайне, Швейцария, ранее принадлежал вагоностроительному подразделению компании Schindler Waggon, в 1997 году перешел под контроль группы Stadler, а в настоящее время стал центром по производству двухэтажных моторвагонных поездов. Среди прочего, здесь выпускаются трамваи, подвижной состав для метрополитана и пассажирские вагоны. В Альтенрайне работает конструкторское бюро, которое отвечает за разработку механической части, в т. ч. кузовных конструкций для вагонов.



**Stadler Winterthur :** Компания Stadler Winterthur AG, Швейцария, является преемником двух швейцарских машиностроительных компаний WINPRO AG и SLM и использует их 130-летний опыт в области железнодорожного машиностроения. Сегодня это ведущее предприятие группы Stadler во всем, что касается производства, технического обслуживания и ремонта тележек, прочего оборудования ходовой части, а также специальных транспортных средств.



**Stadler Pankow :** Фирма Stadler Pankow в Берлине, создавалась как совместное предприятие с компанией Adtranz, а в июне 2001 года полностью перешла под контроль Stadler Rail. Основная задача этого подразделения заключается в освоении немецкого рынка и экспорте трамваев в различные страны мира, поскольку именно здесь находится проектно-конструкторский центр, который занимается разработкой трамваев, в том числе рельсового автобуса RS1. Здесь, в берлинском районе Панков, производится продукция, предназначенная для немецкого рынка, а также трамваи для экспорта в другие страны. Помимо прочего, берлинское подразделение Stadler осуществляет руководство сервисным центром в г. Вельтен, расположенном недалеко от столицы Германии (фото внизу), а также еще одним производственным предприятием в берлинском районе Хоеншенхаузен. В Вельтене, наряду с производством отдельных узлов, выполняются пуско-наладочные работы. С целью повышения степени производственной интеграции в Германии создана еще одна компания – Stadler Reinickendorf GmbH, где изготавливаются кузовные конструкции.



## Мы всегда рядом

26 | 27

**Stadler Ungarn с сервисным центром в г. Пустасабольч :** Главный офис подразделения расположен в Будапеште, его основная задача – сбыт и маркетинг нашей продукции в Венгрии. Отсюда же осуществляется контроль за работой сервисного центра в Пустасабольче, где по договору с государственной железнодорожной компанией Венгрии MAV проходят техобслуживание электропоезда FLIRT.



**Stadler Szolnok :** Для того чтобы обеспечить свои постоянно растущие потребности в алюминиевых вагонах, в 2009 году Stadler построил завод по сварке алюминиевых конструкций в Сольноке, Венгрия. На площади 12 000 кв. м выполняются все виды работ – от обработки алюминиевого профиля до покраски готового кузова. На заводе используется самое современное оборудование, включая станки с числовым программным управлением.



**Stadler Siedlce :** В 2007 году Stadler осуществила масштабную реконструкцию депо, принадлежавших Польским государственным железным дорогам (PKP) в Седльце недалеко от Варшавы, где были созданы производственные цеха общей площадью около семи тысяч квадратных метров. Сегодня здесь выполняется сборка поездов FLIRT и GTW. Производственные мощности Stadler в Седльце позволяют собирать два поезда в месяц, при этом предусмотрены возможности для оперативного наращивания.



**Stadler Algérie :** В 2006 году государственная железнодорожная компания Алжира (SNTF) приобрела 64 четырехвагонных поезда FLIRT, которые обеспечивают пригородные пассажирские перевозки в столице страны г. Алжир. Договор также предусматривает техническое обслуживание всего парка силами Stadler в течение 10 лет, т. е. до 2018 года. Эти работы выполняет алжирское подразделение Stadler с использованием ремонтной инфраструктуры заказчика – компании SNTF.



**Stadler Meran :** В итальянском городе Мерано компания Stadler осуществляет техническое обслуживание электропоездов FLIRT, эксплуатируемых железнодорожной компанией STA/SAD. Предоставленные в наше распоряжение помещения и ремонтная инфраструктура остаются в собственности заказчика. Такая схема является оптимальной, поскольку от нее выигрывают и Stadler, и наш клиент, тем более что в этом же депо обслуживается парк дизель-электрических моторвагонных поездов GTW.



**Stadler Praha :** С начала 2010 года в Праге работает новое проектно-конструкторское бюро, основу которого составляют сотрудники с многолетним опытом работы в области железнодорожного машиностроения. Пражское КБ оказывает поддержку другим подразделениям холдинга, выполняя различные проектно-конструкторские задачи.





**STADLER**  
интеллектуальные решения для железных дорог

[www.stadlerrail.com](http://www.stadlerrail.com)

**Stadler Rail AG**

Ernst-Stadler-Strasse 1

CH-9565 Bussnang

Switzerland

T +41 (0)71 626 21 20

F +41 (0)71 626 21 28

[stadler.rail@stadlerrail.com](mailto:stadler.rail@stadlerrail.com)