

ЗАО «ШТАДЛЕР МИНСК» КАК ПРИМЕР ЭФФЕКТИВНОГО ВЛОЖЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ В ЭКОНОМИКУ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Д. А. Исупова

Учреждение образования «Гомельский государственный технический
университет имени П. О. Сухого», Республика Беларусь

Научный руководитель М. Н. Андриянчикова

Транспорт – одна из базовых отраслей, которая формирует инфраструктуру экономики и обеспечивает взаимосвязь ее элементов. Транспорт способен выполнять две роли: потребителя, используя топливо, транспортные средства и иную продукцию отраслей экономики, и работодателя, привлекая трудовые ресурсы страны.

Основу транспортного комплекса Республики Беларусь составляет железнодорожный транспорт. Управление предприятиями железнодорожного транспорта осуществляется Белорусской железной дорогой. Характеристика состояния железнодорожного комплекса на 2017 г.: протяженность железнодорожных путей 5480 км; перевезено 146,3 млн т грузов, что составляет 115,4 % к уровню 2016 г. при задании 114,5 %; грузооборот составил 48538 млн т, при этом рост ввоза на 51 % (увеличение объемов переработки сырья белорусскими нефтеперерабатывающими заводами, перевозок строительных грузов, лома черных металлов, химикатов и др.), а вывоза на 5,7 % (рост экспортных поставок продукции республиканских предприятий строительной отрасли и калийных удобрений). В среднем в сутки пассажирскими поездами перевозилось около 220,7 тыс. человек, в том числе в международном сообщении – 10,2 тыс. человек, межрегиональном – 28,2 тыс. человек, региональном – 172,8 тыс. человек, городском – 9,5 тыс. человек. В 2017 г. Белорусская железная дорога перевезла 80,5 млн человек, что составило 98,5 % к 2016 г. [1, с. 26–34].

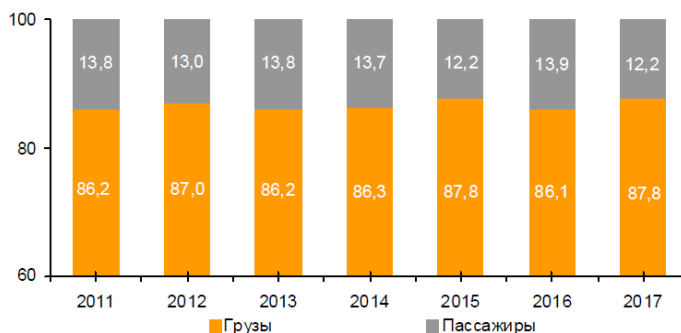


Рис. 1. Структура доходов от перевозок грузов и пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования (в процентах к итогу)

Источник: [2, с. 55].

Развитие инфраструктуры и обновление подвижного состава железнодорожного транспорта является одним из ключевых приоритетов инвестиционной политики Белорусской железной дороги. Инвестиции представляют собой важнейшие из объективных и необходимых условий экономического развития. Поиск новых путей получения инвестиций и их целесообразное размещение определяет процесс эффективного развития отраслей промышленности и всей страны в целом.

Согласно данным статистического комитета Республики Беларусь, наблюдается следующая динамика чистого поступления прямых иностранных инвестиций (без учета задолженности прямому инвестору за товары, работы, услуги) в отрасль «Транспортная деятельность, складирование, почтовая и курьерская деятельность»: 2016 г. – 340,6 млн долл. США, 2017 г. – 154,7 млн долл. США, 2018 г. – 217,8 млн долл. США. Вследствие того, что одну из ключевых функций в процессе глобализации выполняет транспортно-коммуникационная инфраструктура, становится очевидна взаимосвязь прогресса на транспорте и степени вхождения любой страны в формирующиеся глобальные системы [3, с. 66–67].

Белорусская железная дорога акцентирует внимание на осуществление инвестиционной деятельности с привлечением зарубежных компаний. С 2013 г. совместно со швейцарской компанией «Stadler Rail Group» Белорусской железной дорогой реализуется проект по поставке электропоездов серии ЭП для эксплуатации как в международном, так и во внутриреспубликанском сообщении. В апреле 2014 г. концерн Stadler запустил в г. Фаниполе Минской области завод по выпуску электропоездов. Стоимость проекта составила 50 млн евро, 100 % акций принадлежит Stadler Rail Group. Деятельность Stadler сосредоточена на производстве железнодорожных подвижных составов, а именно междугородние и высокоскоростные поезда, сочлененные электропоезда регионального и пригородного сообщения, составы для метрополитена, низкопольные трамваи, двухсистемные локомотивы и др. Головной офис компании находится в Швейцарии, заводы расположены в Германии, Польше, Венгрии, Чехии, Италии, Австрии, Нидерландах, Беларуси. В Республике Беларусь подразделение специализируется на производстве железнодорожной техники с широкой колеей, занимается проектированием и выпуском рельсового подвижного состава для городских, пригородных, региональных перевозок, зубчатых железных дорог, а также для межрегиональных и междугородных перевозок.

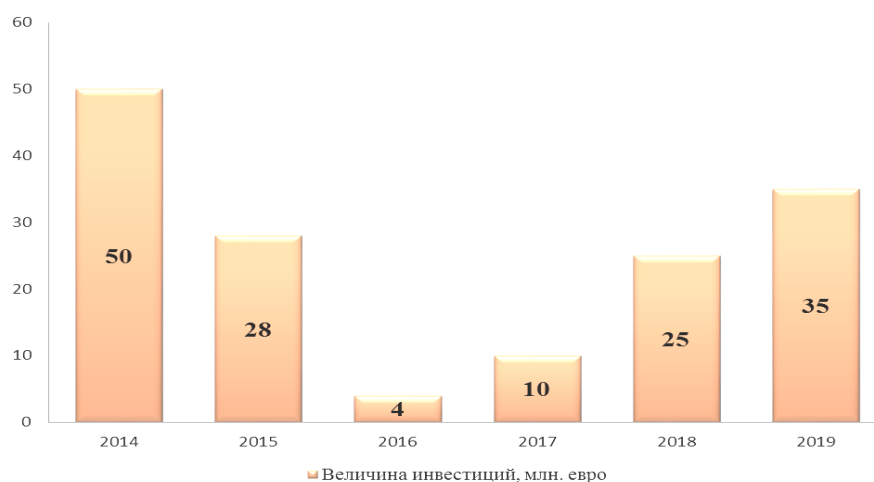


Рис. 2. Инвестиции швейцарской компании Stadler в развитие ЗАО «Штадлер Минск» в период 2014–2019 гг.

Анализируя данные, представленные на рис. 2, можно заметить резкое снижение инвестиций в период 2015–2016 гг., обусловленное финансово-экономическим кризисом. Тогда завод был в кризисном состоянии: во-первых, экономический спад в России и значительная девальвация ее национальной валюты. Как результат, российская компания «Аэроэкспресс» закупила всего 11 поездов вместо 25; во-вторых, отсутствие заказов со стороны Белорусской железной дороги. Однако с 2016 г. наблюдается положительная динамика поступления инвестиций в развитие ЗАО «Штадлер Минск», которая обусловлена стабильной ситуацией с заказами из СНГ и ЕС: появление заказов со стороны России (Санкт-Петербург), Норвегии и Венгрии.

Максимальная производительность завода сегодня – 300 алюминиевых кузовов + 100 стальных секций в год, в будущем прогнозируется увеличение выпуска вагонных кузовов до 450 единиц в год. В конце 2018 г. руководство завода в Палате представителей отметило, что если производительность завода сохранит те же темпы, то скоро достигнет 20 % всех мировых объемов этой международной корпорации.

По направленности рынков сбыта белорусский актив швейцарской корпорации «Stadler» ориентирован на экспорт: Россия, Эстония, Азербайджан, Грузия, Венгрия, Норвегия. В ближайших планах завода поставки продукции в Словению и Боливию. С 2019 г. начнутся работы по сборке 40 вагонов для создания двухэтажных шестивагонных поездов для Венгрии. Во II квартале 2019 г. начнется поставка трамваев в Боливию.

Следует отметить, что сейчас ЗАО «Штадлер Минск» представляет собой не только сборочное производство, изготавливающее продукцию по швейцарским технологиям, но оно также активно развивает конструкторский отдел. Доля отечественных комплектующих колеблется в зависимости от сложности и процесса освоения собираемой техники, например, в пятивагонных поездах и двухэтажных шестивагонных поездах, которые будут поставляться в Норвегию и Венгрию соответственно, их доля относительно невелика. Удельный вес белорусских комплектующих в трамваях и поездах метро, выпускаемых для таких стран, как Россия и Азербайджан, несколько больше. По словам главного инженера компании С. Карповича, из отечественного в трехсекционном трамвае «Чижик» (самом длинном в СНГ – 34 м, пассажироместность – 376 человек) – металлический кузов, алюминиевая и стеклопластиковая обшивка, привод, силовая электроника, стекла, т. е. больше 85 % работок принадлежит именно белорусским конструкторам [4].

Данное сотрудничество решает проблемы рынка труда, так как дает возможность по трудоустройству населения, в 2019 г. прогнозируется увеличение сотрудников до 1 тыс. человек (в 2016 г. в штате компании состояло 500 человек, в 2018 г. около 700 человек). Средняя зарплата на предприятии в 2018 г. превышала 2 тыс. руб. Стажировки в Швейцарии и Германии в 2018 г. проходили более 20 человек.

Таким образом, железнодорожный транспорт Республики Беларусь является одним из наиболее важных элементов транспортной системы страны. Процесс привлечения инвестиций всегда будет находиться в приоритете развития отраслей экономики страны. В качестве одной из форм участия иностранного капитала в экономике выделяют предприятия, принадлежащие заграничному вкладчику на 100 %, т. е. уставный капитал на 100 % является иностранным. В качестве примера такого предприятия в работе был рассмотрен завод ЗАО «Штадлер Минск», являющийся филиалом швейцарской компании «Stadler Rail Group», который направлен на укрепление сотрудничества Республики Беларусь с европейским рынком и Южной Америкой, а это, в свою очередь, способствует повышению статуса страны за счет производства конкурентоспособной и инновационной продукции, а также предоставляет рабочие места населению.

Л и т е р а т у р а

1. Годовой отчет Белорусская железная дорога, 2017. – 74 с.
2. Беларусь в цифрах 2019 / И. В. Медведева [и др.] ; под общ. ред. И. В. Медведевой ; Нац. стат. ком. Респ. Беларусь. – Минск : [б. и.], 2019. – 72 с.
3. Транспорт и связь в Республике Беларусь / И. В. Медведева [и др.] ; под общ. ред. И. В. Медведевой ; Нац. стат. ком. Респ. Беларусь. – Минск : [б. и.], 2018. – 114 с.
4. «Штадлер» в Беларуси развивается с опережением графика. – Режим доступа: <http://www.belmarket.by/>. – Дата доступа: 31.03.2019.