



АЛЕКСЕЙ ХАРНАС,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«ЛЕГКОРЕЛЬСОВЫЙ ТРАНСПОРТ»

НАЗАД В БУДУЩЕЕ

Идея перевести трамвайный парк Москвы на низкопольные вагоны не нова. Мировой опыт не был секретом для отечественных производителей вагонов, и свои варианты новых трамваев предлагали практически все заводы, выпускающие подвижной состав этого вида транспорта. Усть-Катавский завод несколько лет назад даже передал для эксплуатации в столице один низкопольный вагон — сейчас он стоит без дела в одном из столичных депо, поскольку производитель не смог договориться о совместной работе с владельцем технической документации на вагон.

Но попытки обновить трамвайный парк столкнулись с нежеланием столичных властей вообще развивать трамвайную сеть. Столичный рынок, самый крупный и значимый для любого поставщика транспортных средств, несколько лет фактически не развивался, и даже наоборот — количество используемых вагонов уменьшалось вместе с сокращением маршрутов.

Но сейчас трамвай, во всяком случае в Москве, переживает второе рождение. Рельсы возвращаются на место, профильный департамент мэрии планирует новые маршруты. Для реализации этих планов необходимы новые вагоны. И УВЗ, как это уже не раз бывало, оказался в нужное время в нужном месте, предложив низкопольный вагон, выпущенный совместно с PESA и очаровав столичного градоначальника перспективой — футуристическим трамваем R1.

Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ» (Business Guide-Легкорельсовый транспорт)

Владимир Желонкин — президент ИД «Коммерсантъ»
Павел Филенков — генеральный директор ИД «Коммерсантъ»
Азер Мурсалиев — шеф-редактор ИД «Коммерсантъ»
Михаил Михайлин — редакционный директор ИД «Коммерсантъ»
Анатолий Гусев — автор дизайн-макета
Павел Кассин — директор фотослужбы
Валерия Любимова — коммерческий директор ИД «Коммерсантъ»
Рекламная служба:
Тел. (499) 943-9108/10/12, (495) 101-2353
Алексей Харнас — руководитель службы «Издательский синдикат»
Алексей Харнас — выпускающий редактор
Наталья Дашковская — редактор
Сергей Цомык — главный художник
Виктор Куликов — фоторедактор
Екатерина Бородулина — корректор
Адрес редакции: 125080, г. Москва, ул. Врубеля, д. 4.
Тел. (499) 943-9724/9774/9198

Учредитель: ЗАО «Коммерсантъ. Издательский дом».
Адрес: 127055, г. Москва, Тихвинский пер., д. 11, стр. 2.
Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).
Свидетельство о регистрации СМИ — ПИ № ФС77-38790 от 29.01.2010

Типография: «Сканвеб Аб».
Адрес: Корьяланкату 27, Коувола, Финляндия
Тираж: 75000. Цена свободная

Рисунок на обложке: Вера Жегалина

КОСМОС НА РЕЛЬСАХ
РЕШИЛА УКРЕПИТЬ СВОИ ПОЗИЦИИ НА РЫНКЕ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА. НОВОЙ РАЗРАБОТКОЙ ГОСКОМПАНИИ СТАЛ ЛЕГКОРЕЛЬСОВЫЙ ТРАМВАЙ R1, ПРОИЗВОДСТВО КОТОРОГО ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАПУСТИТЬ В 2015 ГОДУ. В УВЗ РАССЧИТЫВАЮТ, ЧТО НОВАЯ МОДЕЛЬ ПОЗВОЛИТ ИМ УВЕЛИЧИТЬ ДОЛЮ ТРАМВАЕВ СОБСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА В РОССИИ, ПОСКОЛЬКУ БОЛЬШИНСТВО ЭКСПЛУАТИРУЕМЫХ В СТРАНЕ ТРАМВАЕВ ИЗНОШЕНЫ И ТРЕБУЮТ ЗАМЕНЫ.

ЮЛИЯ ГАЛЛЯМОВА

ТРАМВАЙ ИННОВАЦИЙ В июле НПК «Уралвагонзавод» (УВЗ) на V международной промышленной выставке «Иннопром» впервые продемонстрировала образец нового легкорельсового трамвая R1, созданного на площадке ОАО «Уралтрансмаш» (входит в УВЗ). Из-за необычного внешнего вида новый трамвай сразу окрестили «космическим». Дизайну трамвая действительно уделили особое внимание, поставившись превзойти западные аналоги и, как говорят в УВЗ, создать люксовый интерьер, сравнимый с дорогими автомобилями. Конструкторы и дизайнеры надеются, что жители больших городов предпочтут комфортный общественный транспорт личным автомобилям и это сделает дорожный трафик менее напряженным.

Предполагается, что цена нового трамвая составит около 45 млн руб. в зависимости от комплектации, тогда как иностранные низкопольные трамваи стоят 70–100 млн руб. Разница в цене объясняется тем, что тележка — самый дорогой элемент трамвая — полностью собрана из российских узлов. При этом она может использоваться, даже если рельсовое полотно имеет заметные дефекты. Текущий уровень локализации R1 составляет 87%, а через два-три года должен вырасти до 95%. В УВЗ признаются, что производство некоторых комплектующих затруднительно локализовать в России из-за отсутствия соответствующих технологий. Например, это касается привода дверей и интерьера. Поэтому первые несколько лет R1 будет выпускаться с интерьером, произведенным в Австрии, пока не будет налажено производство на территории России.

Серийное производство R1 планируется запустить в течение 2015 года, до этого трамвай будет проходить испытания. Как и пилотный образец, это будет низкопольный трехсекционный трамвай с четырьмя дверьми по обе стороны. Каждый R1 будет оснащен Wi-Fi, GPS, системой ГЛОНАСС, семью HD-камерами видеонаблюдения, кондиционером и антибактериальными поручнями. Вместимость трамвая составит от 190 до 270 человек, средняя скорость по городу — 24 км/ч. Кабину водителя оборудуют лобовым стеклом с обратным углом наклона, что позволит расширить обзорность, снизить количество бликов и избежать чрезмерного нагрева кабины солнечным светом. При этом УВЗ планирует установить для каждого города, где будет курсировать R1, свою уникальную кабину. Это возможно благодаря тому, что кузов имеет модульную конструкцию.

ВСЕМ ПО РЕЛЬСАМ По данным Росстата, в 2013 году трамвайный парк России состоял из 8247 вагонов (с учетом стран бывшего СНГ — 13 тыс. единиц), из них 2,6 тыс. были произведены за пределами России. Трамвайная сеть представлена в 61 городе 39 субъектов федерации. Но большая часть парка изношена (75% от работающих трамваев). В 2013 году было списано 346 трамваев, тогда как закуплено только 241. Как рассказали „Ъ” в Минтрансе, министерство уже подало заявку в Минфин на субсидирование соответствующих закупок из госбюджета. Наиболее нуждаются в обновлении парка города

Центрального и Приволжского федеральных округов. В ближайшее время обновить трамвайный парк планируют Москва, Екатеринбург, Санкт-Петербург, Нижний Новгород, Волгоград, Омск.

Москва в 2012 году уже провела один масштабный конкурс по закупке трамваев, в рамках которого заказала 120 трамваев на 9 млрд руб. Его выиграл «Уралтрансмаш», который собирает трамваи совместно с польской PESA. Передача первых трамваев состоялась в июле. Предполагается, что в текущем году Москва получит 70 новых трамваев и еще 50 — в следующем. Об изношенности трамвайного парка еще в 2012 году говорил мэр Москвы Сергей Собянин. «Действующие трамваи морально и физически устарели, в то же время импортные трамваи Москва покупать не может: они слишком дороги и не приспособлены для нашего путевого хозяйства», — отмечал он тогда. Предполагается, что очередной конкурс столица может объявить в конце 2014 — начале 2015 годов. Помимо УВЗ в нем могут принять участие «Трансмашхолдинг», Усть-Катавский вагоностроительный завод и «Синара», а также зарубежные производители — канадская Bombardier, хорватская Kopcar-KEB, испанская CAF. Впрочем, иностранцы предпочитают участвовать в конкурсе в кооперации с российскими компаниями.

По оценке УВЗ, годовой объем производства «Уралтрансмаша» может составить 300–350 трамваев. В последние годы спрос на трамваи не был стабильным. Если в 2009 году «Уралтрансмаш» продал 38 трамваев, то в →



ПРЕМЬЕР-МИНИСТР РФ ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ НА ПОДПИСАНИИ ГЕНЕРАЛЬНЫМ ДИРЕКТОРОМ КОРПОРАЦИИ «УРАЛВАГОНЗАВОД» ОЛЕГОМ СИЕНКО (СЛЕВА) И ГУБЕРНАТОРОМ СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ ЕВГЕНИЕМ КУЙВАШОВЫМ (СПРАВА) СОГЛАШЕНИЯ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ В СФЕРЕ ГОРОДСКОГО ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА

ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА