

ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА

2010–2011 годах — всего 17. Впрочем, в 2013 году спрос стремительно вырос: был продан 51 трамвай, а в текущем году УВЗ планирует продать почти в три раза больше — 170 единиц (с учетом 70 вагонов по контракту с Москвой).

Но в УВЗ рассчитывают поставлять свою продукцию не только на внутренний рынок, но и на зарубежный. «Трамваи, которые производит и поставляет в Западную Европу, например, Skoda, сделаны в начале 2000-х годов, то есть инжиниринг и дизайн разрабатывались более десяти лет назад и сильно устарели», — говорят в УВЗ. Впрочем, в качестве потенциальных рынков сбыта в УВЗ сейчас рассматривают прежде всего Восточную Европу и Южную Америку. Подумать о выходе на международный рынок УВЗ посоветовал в рамках «Иннопрома» и глава Минпромторга Денис Мантуров. Вместе с премьер-министром Дмитрием Медведевым и вице-премьером Аркадием Дворковичем он осмотрел представленный УВЗ трамвай R1.

Первый заказчик R1 практически определился. Соглашение о сотрудничестве в сфере городского транспорта подписали на выставке «Иннопром» губернатор Свердловской области Евгений Куйвашев, глава Уралвагонзавода Олег Сиенко и первый вице-президент ОАО «Газпромбанк» Ян Центрер. В рамках подготовки к чемпионату мира по футболу в 2018 году Екатеринбург рассчитывает заказать 50 трамваев.

КАК ЭТО БЫЛО И ЧЕГО ОЖИДАТЬ

Созданию «космического» образца R1 предшествовал длительный процесс разработок, начатый еще в 1995 году. Именно тогда на «Уралтрансмаше», занимавшемся в основном выпуском военных изделий и нефтегазового оборудования, решили заняться производством собственных трамваев. Первый опытный образец «Спектр-1» (71–401) был разработан в 1999 году, а его серийное производство началось в 2001 году. Затем последовали и другие модели: 71–402, 71–403 и т. д., За 19 лет завод разработал семь моделей трамваев. Модель 71–409, впервые представленная в 2011 году в Екатеринбурге, была первым отечественным трамваем с полностью низкопольной конструкцией, позволяющей облегчить перевозку людей с ограниченными возможностями и ускорить посадку-высадку пассажиров. На базе этой модели был разработан трамвай R1 (71–410). Помимо усовершенствованной конструкции основное преимущество R1 — необычный дизайн. Для его разработки УВЗ пригласил опытно-конструкторское бюро АТОМ Алексея Маслова. По словам дизайнера, новые трамваи своим обликом должны быть похожи на «черные уральские самоцветы в металлической оправе, отражающие в себе городские улочки и местные достопримечательности». Сейчас трамваи, произведенные «Уралтрансмашем», эксплуатируются в Екатеринбурге, Москве, Самаре, Нижнем Новгороде, Ташкенте, Казани, Уфе, Нижнем Тагиле, Ижевске, Курске, Орле, Красно-турьинске, Туле, Краснодаре, Таганроге, Волчанске.

Теперь в планах УВЗ построить на базе «Уралтрансмаша» полный цикл производства и обслуживания трамваев. Предполагается, что это будет группа предприятий, состоящих из нескольких блоков. Первый — производственный, который будет отвечать за разработку тележек и модельного ряда. Второй — сервисный, обеспечивающий продвижение, сбыт и обслуживание трамваев на всем протяжении их жизненного цикла. Его намереваются создавать в альянсе с региональными структурами. Третий блок — инженерный, сформированный на базе отраслевого Центра внедрения новой техники и технологий. По словам гендиректора «Уралтрансмаша» Алексея Носова, консолидация предприятий Уральского федерального округа и подконтрольных корпорации УВЗ в сфере трамваестроения позволит увеличить долю «Уралтрансмаша» на этом рынке с 25% до 70%. ■

СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО R1 ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАПУСТИТЬ В ТЕЧЕНИЕ 2015 ГОДА, ДО ЭТОГО ТРАМВАЙ БУДЕТ ПРОХОДИТЬ ИСПЫТАНИЯ

↑ ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА



ЦЕНА ТРАМВАЯ R1 СОСТАВИТ ОКОЛО 45 МЛН РУБ. В ЗАВИСИМОСТИ ОТ КОМПЛЕКТАЦИИ

ТРАМВАЙ R1 ЗАМЕТНО ВМЕСТИТЕЛЬНЕЕ ИСПОЛЬЗУЕМЫХ СЕЙЧАС ВАГОНОВ