

«ПОЛНОЕ НАЗВАНИЕ ТРАМВАЯ — 71-410 „РОССИЯ 1“, КОРОТКО — R1»

ЕКАТЕРИНБУРГСКИЙ ЗАВОД «УРАЛТРАНСМАШ», ВХОДЯЩИЙ В СТРУКТУРУ ОАО «НПК „УРАЛ-ВАГОНЗАВОД“», НА ВЫСТАВКЕ «ИННОПРОМ-2014» ПРОДЕМОНСТРИРОВАЛ ИННОВАЦИОННУЮ МОДЕЛЬ ТРАМВАЯ R1. В ИНТЕРВЬЮ BUSINESS GUIDE ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ПРЕДПРИЯТИЯ АЛЕКСЕЙ НОСОВ РАССКАЗАЛ О ТОМ, КАК БЫЛА СОЗДАНА МОДЕЛЬ И В КАКИЕ СРОКИ ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАПУСТИТЬ ПРОДУКЦИЮ В СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО.

BUSINESS GUIDE: Трамвай R1 был впервые представлен публике на международной выставке «Иннопром-2014» в июле. Представители «Уралтрансмаша» и Уралвагонзавода говорили, что проект R1 был реализован буквально за полгода. Как удалось за такой короткий срок создать новый трамвай?

АЛЕКСЕЙ НОСОВ: В течение последних лет ОАО «Уралтрансмаш» разработало несколько моделей трамваев, были выпущены различные варианты общественного транспорта. Например, высокопольный трамвай 71-405, частично низкопольный 71-407, полностью низкопольный 409. В том числе разработана продукция с аккумуляторными батареями, которая может на собственной мощности продолжать движение без сетей. Мы заключили ряд контрактов по поставкам моделей 71-407 и 71-409 в разные города — Екатеринбург, Нижний Новгород, Краснодар, Тулу. И при выполнении этих договоров мы поняли, что трамвай нужно постоянно модернизировать и по техническим, и по дизайнерским характеристикам. Выяснилось, что с существующим дизайном трамвая 71-409 и с существующей технологией производства мы не отвечаем полностью требованиям рынка и не закрываем сегмент премиум-класса. Если стоимость высокопольного и частично низкопольного трамвая составляет порядка 20 млн руб., полностью низкопольная модель — от 35 млн руб. Но рынок требует премиальный сегмент с новым дизайном и новым подходом по технологии. На такую потребность рынка мы обратили внимание при выполнении контракта для Москвы, куда мы поставляем продукцию, реализуемую совместно с польской компанией PESA. Перед нами в октябре—ноябре 2013 года была поставлена задача: мы должны локально, без привлечения иностранных партнеров создать свой трамвай на своей площадке, в основу легли технологии модели 409, которая потребовала доработки. R1 является продолжением модели 409, в R1 заложены основные очертания данной продукции. Модель 409 только в конце 2013 года прошла испытания в Екатеринбурге, после чего начались доработки по замечаниям. В декабре 2013 года гендиректор Уралвагонзавода Олег Сиенко утвердил дизайн-проект продукции премиум-класса на основе низкопольной модели, полное название трамвая — 71-410 «Россия 1», коротко — R1.

BG: Как проходила работа над новым проектом? На выставке заявлялось, что модель, представленную на «Иннопроме», уже можно поставить на рельсы. Действительно ли был представлен рабочий вариант?

А. Н.: К работе над проектом мы привлекли не только свое конструкторское бюро, но и московскую студию «Лаборатория Маслова» (ОКБ АТОМ), которая уже себя зарекомендовала при создании визуальной системы для международной выставки вооружений Russia Arms Expo 2013. Отмечу, что в рабочей группе участвовало одних конструкторов порядка 50 человек, все они являются выпускниками



ВЛАДИСЛАВ ПОЛИЩКОВ

российских вузов, в большинстве своем в возрасте до 35 лет. Математические расчеты по прочности кузова проводили сотрудники Южноуральского государственного университета. Научно-промышленная компания «Полидор» в Челябинске выпустила все композиционные материалы и панели. Хотелось подчеркнуть, что вся работа была проведена в Уральском федеральном округе. Инжиниринг российского происхождения составляет в модели 87%, так как ряд элементов — иностранного производства. Мы преследовали цель локализовать наш проект на российских предприятиях. Думаю, мы своей цели достигли. В целом работа в команде наших конструкторов и «Лаборатории Маслова» позволила в кратчайшие сроки создать основной концепт изделия. Новый дизайн необычный для классического понимания трамвая, он вызвал много споров, и это хорошо. Мы получили хорошие оценки от лучших дизайнеров мира, которые создавали дизайн для автомобилей BMW, Ferrari, Mercedes-Benz. Отмечу, что на выставке «Иннопром» был представлен концепт-трамвай. Его, конечно, можно уже ставить на рельсы, но он не прошел испытания и не проверен на соответствие евростандартам.

BG: Сколько средств понадобилось на реализацию проекта?

А. Н.: Мы определили бюджет этого трамвая и смогли в него уложиться. Мы планировали, что затраты на создание концепта будут в четыре раза ниже, чем у проектов зарубежных производителей — у таких концернов, как канадский Bombardier и немецкий Siemens. По нашим подсчетам, бюджет на концепцию у зарубежных концернов составляет от €3 млн до €10 млн (то есть от 143,4 млн до 478 млн руб. по текущему курсу.— **BG**). Наши затраты со-

ставили существенно меньшую сумму. Что касается самого изделия, мы ставили перед собой задачу снизить в два раза стоимость своего трамвая в сравнении с зарубежной продукцией. Отмечу, что за рубежом трамвай такого размера стоит порядка 100 млн руб., цена может расти в зависимости от комплектации.

BG: Насколько дизайн трамвая соответствует производственным возможностям?

А. Н.: Дизайн уже по определению соответствует технологиям. Мы вклеили стекла, которые, кстати, тоже российского производства, в модель с первого раза. Поставили на модель пластиковые панели и смонтировали конструкцию тоже с одного раза, причем без подготовки площадки «Уралтрансмаша» к серийному производству.

BG: В каком объеме планируется выпускать в Екатеринбурге трамвай R1? Требуется ли «Уралтрансмашу» модернизация мощностей для запуска серийного производства?

А. Н.: Сейчас мы проводим реконструкцию трамвайного производства, первый этап техперевооружения оценивается в сумму 500 млн руб., уже освоены первые 200 млн руб. Смонтированы и запущены стенды для производства трамваев, чтобы варить основной каркас и металлоконструкцию. Несмотря на определенные трудности с поставщиками, мы намерены оборудовать цех до осени, 21 октября планируется завершить первый этап модернизации. После второго этапа реконструкции мы намерены увеличить ежегодный выпуск всей линейки трамваев со 120 до 250, таким образом, у нас будет производственная возможность выпускать порядка 100 трамваев R1 ежегодно. Насколько востребованным будет в российских городах

R1, зависит от рынка. В целом мы увидели, что технологические возможности есть. Если мы можем сделать одно серьезное изделие, значит, способны войти в серию.

BG: Какие задачи по выпуску R1 сейчас поставлены перед «Уралтрансмашем»?

А. Н.: Сейчас мы планируем подтвердить безопасность продукта, рассчитать соответствие модели требованиям ГОСТа. Сейчас воплощаем это в модели, чтобы начать испытания. В целом трамвай можно выпускать с увеличенным количеством секций. Готовы сделать поворотную тележку для продукта. Все испытания должны быть проведены в течение 2015 года, в 2016-м предполагается поставить R1 в серию.

BG: В какие города планируется поставлять R1?

А. Н.: Предложения о покупке наших трамваев, в том числе R1, мы разослали во все города, принимающие в 2018 году чемпионат мира по футболу, теперь ждем от администрации городов техническое задание по трамваям. Мы планируем, получив их требования, выявить наиболее рациональное решение, чтобы максимально удовлетворить потребности участников ЧМ-2018. По моему мнению, наших мощностей хватит для того, чтобы покрыть требования рынка при подготовке городов к принятию футбольного чемпионата. В Москве, например, требуется порядка 300 трамваев, мы уже поставляем в адрес столицы 120 по контракту с PESA. Конечно, вряд ли всю долю по контрактам может занять R1, это не нужно. Тем более далеко не все муниципалитеты смогут себе позволить модель премиум-класса. В первую очередь трамваи могут быть поставлены в города-миллионники, где развита инфраструктура. Речь идет о Москве, Санкт-Петербурге, Екатеринбурге. Администрация Екатеринбурга, например, уже подписала рамочное соглашение о намерениях закупить 50 трамваев. Перед подписанием самого контракта надо будет сформировать все условия. Очевидно, R1 будут идти по гостевым маршрутам Екатеринбурга.

BG: Требуется ли модернизировать трамвайную инфраструктуру под R1? Сколько средств может потребоваться из муниципального бюджета на ремонт системы?

А. Н.: Точные данные по городам-миллионикам пока что не получится озвучить, однако могу привести маленький пример. Мы ведем переговоры с администрацией Тулы и с городским транспортным управлением на поставку наших низкопольных трамваев модели 71-409. Во время переговоров с представителями Тулы выяснилось, что требуется порядка 3 млрд руб., чтобы поменять рельсы под наш трамвай. А речь идет о городе с населением 500–600 тыс. человек. В Екатеринбурге, например, трамвайные пути находятся в удовлетворительном состоянии по сравнению с другими городами России. Здесь инфраструктура более или менее подготовлена для нашей модели. Трамвай спроектирован под существующие трамвайные сети, но их модернизация, несомненно, улучшит его потребительские качества.

Беседовала МАРИЯ ПОЛУС

НОВЫЙ ДИЗАЙН НЕОБЫЧНЫЙ ДЛЯ КЛАССИЧЕСКОГО ПОНИМАНИЯ ТРАМВАЯ — ОН ВЫЗВАЛ МНОГО СПОРОВ, И ЭТО ХОРОШО

