

В ИННОВАЦИИ НА ТРАМВАЕ ЕЩЕ В ИЮЛЕ ПРОШЛОГО ГОДА

НПК «УРАЛВАГОНЗАВОД» (УВЗ) ПРЕЗЕНТОВАЛА СВОЮ НОВУЮ МОДЕЛЬ ГОРОДСКОГО ТРАМВАЯ, ПОЛУЧИВШЕГО НАЗВАНИЕ RUSSIA ONE. С ТЕХ ПОР С ЛЕГКОЙ РУКИ БЛОГЕРОВ ПРОЗВИЩЕ «I-PHONE НА РЕЛЬСАХ» ПРОЧНО ЗАКРЕПИЛОСЬ ЗА ЭТОЙ РАЗРАБОТКОЙ ВХОДЯЩЕГО В КОРПОРАЦИЮ УВЗ «УРАЛТРАНСМАШ». «НАДО БРАТЬ», — ПОЗДНЕЕ ЦИТИРОВАЛА ПРЕСС-СЛУЖБА УВЗ СЛОВА МЭРА МОСКВЫ СЕРГЕЯ СОБЯНИНА ВО ВРЕМЯ ПРЕЗЕНТАЦИИ ПРОТОТИПА R1 НА СТОЛИЧНОЙ «ЭКСПОСИТИТРАНС» В КОНЦЕ ОКТЯБРЯ. ТЕПЕРЬ РАЗРАБОТЧИКИ ТРАМВАЯ ЗАНЯТЫ КРОПОТЛИВОЙ РАБОТОЙ ПО АДАПТАЦИИ ВНЕШНЕ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОЙ МОДЕЛИ ТРАМВАЯ К РЕАЛИЯМ СОВРЕМЕННЫХ РОССИЙСКИХ МЕГАПОЛИСОВ. ПАВЕЛ БИЛАНЕНКО

ДИЗАЙН БЕЗОПАСНОСТИ Конструкционные отличия R1 от уже появившегося на свет его «коллеги» первого в России низкопольного трамвая модели 71–409 составляют не более 10%. Но футуристический дизайн трамвая — гляцевый черный корпус и кабина с обратным углом наклона — никого не смог оставить равнодушным. Ответственной за промышленный дизайн и инжиниринг стала компания «ОКБ „Атом“», а за брендинг и фирменный стиль — компания «Лаборатория Маслова», которые воплотили в этой новой разработке свою промышленную фантазию. И если технические усовершенствования разного рода не вызывают, то внешний вид трамвая возбудил жаркие споры в дизайнерской среде. Например, известный своей эпатажностью дизайнер Артемий Лебедев, критикуя разработку УВЗ, называл R1 «трамваем-убийцей, трамваем-мясорубкой». На сайте своей студии он высказал мнение, что трамвай с подобным углом наклона кабины может нанести значительный ущерб при столкновении с машиной или пешеходом, хотя про собственно дизайн нового трамвая ничего определенного не сказал.

Тем не менее претензия нашла адресата: главный инженер проекта R1 Максим Кузин категорически не согласен с блогером, отмечая, что кабина с обратным углом наклона лобового стекла, наоборот, расширяет водителю обзор, благодаря чему количество наездов на пешеходов будет только снижаться. «Современные трамваи сконструированы таким образом, что при столкновении с автомобилем повреждения передаются машине, а трамвай выходит почти без повреждений. Это не очень правильно, потому что трамвай весит 40 тонн с пассажирами, а легковая машина — максимум 3 тонны. Количество смертельных случаев при столкновении может быть очень большим. В серийной версии R1 области потенциального столкновения с автомобилями специально ослаблены и туда добавлены краш-боксы, которые принимают на себя энергию при столкновении. Трамвай будет намного безопаснее», — рассказывал он агентству городских новостей «Москва».

Другие дизайнеры отмечали интересную конструкцию кабины, удобный угол наклона бокового стекла для обзора водителя. Поручни трамвая сделаны из алюминия с антибактериальным медным покрытием. Сиденья в R1 расположены напротив друг друга, что также является необычным для трамваев. Дизайнер трамвая Алексей Маслов, работавший над внешним видом R1, сам сравнивает его с Geländewagen, отмечая что подобный дизайн с прямыми линиями и классическими формами может существовать без изменений значительное время, что и требуется для городского трамвая: по техническим характеристикам вагоны могут использоваться от 20 до 40 лет.

ЭКОНОМНАЯ ЭКОЛОГИЯ В текущем году УВЗ представил уже скорректированную под ряд российских условий эксплуатации модель трамвая. В отличие от прототипа, у серийного вагона вдвое уменьшен скос кабины (с 12 градусов до 6), количество кабин сократилось с двух до одной, двери расположены только с одной стороны. Нижняя граница вместимости одного вагона снизилась до 190 мест, максимальное количество пассажиров в вагоне — 260. Тем не менее сидячих мест в трамвае стало больше: в серийном вагоне сесть смогут 46 пассажиров.

Новый подвижной состав для городских железных дорог планируют производить в нескольких вариантах ком-



РОМАН ВУКОЛОВ

ФУТУРИСТИЧЕСКОГО ВИДА ТРАМВАИ ОТ УРАЛВАГОНЗАВОДА МОГУТ УЖЕ ЛЕТОМ ПОЯВИТЬСЯ НА УЛИЦАХ МОСКВЫ

плектации и различных версиях. Первоначально УВЗ планировал производить трамвай в трех модификациях — «эконом», «комфорт» и «бизнес». Правда, как ранее сообщил «Ъ», с созданием трамвая премиум-класса завод решил все-таки повременить. Но даже в базовой версии «эконом» предусмотрены средства связи навигационной системы ГЛОНАСС, GPS, интернет Wi-Fi, аудиосистема, климат-контроль пассажирского салона и кабины водителя, а также электрические розетки и входы для USB-кабеля. В зависимости от модификации будут различаться стоимостью отделочных материалов, разными наклонами угла кабины, вместимостью (от 150 до 270 человек) и количеством сидячих мест (от 28 до 50 человек).

Вне зависимости от модификаций трамвая собирается преимущественно из российских комплектующих. 79,5% деталей для R1 произведены в России, 16% — в Австрии и 4,5% — в Германии. При этом за рубежом УВЗ планирует закупать лишь материалы для отделки интерьера трамвая и некоторые специальные инженерные устройства. Стоимость одного трамвая составляет 50–70 млн руб., что ниже стоимости среднего трамвая у иностранных производителей, которая составляет примерно 100 млн руб. Серийное производство трамвая УВЗ планирует развернуть в конце года, первая тестовая эксплуатация в Москве может начаться уже летом.

КУРС НА ЭКОЛОГИЮ Эксперты отмечают, что у нового трамвая есть шанс воспользоваться удачной конъюнктурой для отечественной промышленности. «В условиях девальвации рубля производство такой техники в России и ее импорт в другие страны стал весьма выгоден», — отмечает руководитель проектов «Инфраструктура» консалтинговой группы «НЭО Центр» Евгений Мазур. — Если при сопоставимом качестве трамвай будет выигрывать у иностранных аналогов по цене, то закупать

его смогут и страны Европы». Хотя, отмечает он, конкуренция там крайне велика — например, в Чехии есть свое производство трамваев. Да и в ряде европейских крупных городов трамвай с подобным дизайном кабины будет привлекать повышенное внимание, чего, как правило, городские власти стремятся избежать, полагает эксперт.

Высокий уровень конкуренции на трамвайном рынке Европы вполне объясним, хотя еще несколько десятков лет назад, как и у нас сейчас, трамвайное движение стремительно сокращалось. В конце 50-х годов прошлого века, не выдержав конкуренции с автомобильным транспортом, трамваи почти исчезли с улиц крупнейших городов Европы, но уже в 1970-х годах для них настал период возрождения. Проблемы с пробками, шумом и экологией вынудили многие города Европы пересмотреть градостроительную политику в пользу экологичного общественного транспорта. С развитием концепции экогородов в 1990-х трамвай надолго, если не навсегда, вернулись в Лондон и Париж, в других европейских центрах трамвай также является сегодня одним из основных средств передвижения горожан и туристов.

В России же пока наблюдаются противоположные тенденции. По данным Росстата, количество трамваев за последние десять лет снизилось на 2,5 тыс. вагонов, до 8,3 тыс., также уменьшилось количество городов с трамвайной сетью. Назрела необходимость обновления трамвайного парка, признают городские власти во всех крупнейших мегаполисах страны. «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», — признавал мэр Москвы Сергей Собянин еще в 2012 году.

ЛИЦОМ К ЗАКАЗЧИКУ Теперь, похоже, и у российских трамваев наступает свой ренессанс. Москва уже провела крупный конкурс по закупке 120 трамваев на сумму около 9 млрд руб. Конкурс выиграл консорциум УВЗ и польской PESA, первые 60 трехсекционных

низкопольных трамваев уже поставлены в Москву и эксплуатируются на четырех маршрутах.

Однако в условиях резкого увеличения курса евро исполнение данного контракта в полном объеме принесет ОАО «Уралтрансмаш» миллиардные убытки, пояснили в пресс-службе УВЗ. Поэтому в настоящее время прорабатываются варианты поставки в Москву других моделей трамваев «Уралтрансмаш» — с более высокой локализацией и, соответственно, с меньшей зависимостью от дорогостоящих импортных комплектующих, считают в корпорации. В качестве одного из возможных аналогов-заменителей по столбному контракту может рассматриваться трамвай нового поколения R1, отметили в пресс-службе УВЗ.

R1 в его серийной версии уже был модернизирован с учетом потребностей в транспортном комплексе Москвы. Первоначальные сомнения столичных экспертов вызывала невозможность эксплуатации трамвая в двух- или трехвагонной сцепке, что оказалось принципиально важно для интенсивного движения и экономии на машинах. Однако в УВЗ сообщают, что в серийной версии в конструкцию внесены изменения, которые позволят трамваю перевозить пассажиров в составе из нескольких вагонов.

В представленном виде трамвай вполне подойдет для таких городов, как Москва и Санкт-Петербург, полагает эксперт «НЭО Центра» Евгений Мазур, хотя для ряда других менее крупных городов представленный корпус может показаться чересчур «тяжелым». В такой ситуации интерес может представлять опция по смене кабины пассажирского салона. Такая возможность есть, и уникальная кабина может быть установлена персонально для каждого города при желании заказчика, отмечают в УВЗ.

МАРОККО ЖДЕТ ТРАМВАЙ Перспективы роста поставок новой техники в трамвайные парки еще есть. В 2015 году правительство Москвы планировало объявить новый конкурс на поставку трамваев, конкуренцию продукции УВЗ вполне могут составить канадская Bombardier, хорватская Kopcar-KEB, испанская CAF, а также французский Alstom и российский «Трансмашхолдинг», у которых тоже есть современные разработки подвижного состава, модернизированного для российских путей. Кроме того, в ближайшем будущем обновить трамвайный парк планируют Екатеринбург, Санкт-Петербург, Нижний Новгород, Волгоград, Омск. А для преодоления кризиса на финансовых рынках, в результате которого финансирование крупных сделок в промышленности стало неподъемным для большинства российских предприятий, федеральное правительство рассматривает возможность субсидирования закупок троллейбусов и трамваев в рамках антикризисного плана.

Пока Уралвагонзавод планирует поставлять вагоны R1 для чемпионата мира 2018 года. Согласно уже подписанному договору, завод «Уралтрансмаш» выполнит заказ на изготовление 50 новых трамваев R1 для Екатеринбурга, который будет возить болельщиков к реконструированному стадиону «Центральный». Одна из первых веток R1 будет проложена в самый новый микрорайон Екатеринбурга — Академический. Трамваи закуплены в лизинг, а примерная стоимость контракта составляет 5 млрд руб. Кроме того, в будущем вагоны семейства R1 планируется поставлять в страны Латинской Америки и Африки, а Марокко уже заинтересовалась новинкой, рассматривая вопрос о закупке 150 единиц семисекционных R1 для Касабланки. ■