

# ПЕРЕСАДКА В МОСКВЕ

## РОССИЙСКИЙ ПАРК ГОРОДСКОГО РЕЛЬСОВОГО ТРАНСПОРТА УСТАРЕВАЕТ. НА СМЕНУ ПРИВЫЧНЫМ «ЧЕШСКИМ» ТРАМВАЙНЫМ ВАГОНАМ ДОЛЖНЫ ПРИЙТИ НОВЫЕ, БОЛЕЕ ЭФФЕКТИВНЫЕ И ЭКОНОМИЧНЫЕ МОДЕЛИ. ПРОИЗВОДИТЬ ИХ БУДЕТ В ТОМ ЧИСЛЕ СОВМЕСТНАЯ КОМПАНИЯ УРАЛВАГОНЗАВОДА И ПОЛЬСКОЙ PESA. ПЕРВЫЕ 70 НОВЫХ ТРАМВАЕВ ПЛАНИРУЕТСЯ ПОСТАВИТЬ В МОСКВУ УЖЕ В ТЕКУЩЕМ ГОДУ.

ИЛЬЯ АРЗУМАНОВ

**ПОЛЬША—МОСКВА** Контракт на поставку в Москву 120 трехсекционных сочлененных трамваев нового поколения был подписан в декабре 2012 года между департаментом транспорта Москвы и екатеринбургской дочкой УВЗ ОАО «Уралтрансмаш». Исполнение «московского» контракта является лишь первым этапом партнерства УВЗ и PESA. Он не предполагает организации в России производства полного цикла. Причина — сжатые сроки реализации контракта: первые трамваи должны быть поставлены в Москву уже через 14 месяцев после его подписания. Технические требования к новому трамваю со стороны заказчика — московского департамента транспорта — соответствуют требованиям, которые предъявляются к современным трамваям во всем мире, но нестандартны для России. Трамвай должен иметь низкий уровень шума, плавный ход, низкий пол во всем вагоне и высокий уровень надежности. Ни один российский производитель не смог бы поставить подвижной состав, соответствующий данным требованиям и срокам, без сотрудничества с западной компанией.

«Уралтрансмаш» не первый год производит трамваи, однако работа с PESA, опытным производителем современных моделей легкорельсового транспорта, позволила максимально быстро преодолеть технологическое отставание. Первые четыре новых вагона модели 71—414 были поставлены в столицу в марте, а в апреле их продемонстрировали мэру Москвы. На презентации, проходившей в депо «Краснопресненское», мэр Сергей Собянин отметил, что трамваи полностью соответствуют современным требованиям по комфорту и безопасности пассажиров: «Современные вагоны имеют посадочных мест в два раза больше, чем старые. В этих трамваях практически нет шума. Трамваи низкопольные, они приспособлены для пассажиров с ограниченными возможностями». Водитель трамвая Краснопресненского трамвайного депо ГУП «Мосгортранс» Вильма Сутинг также дала высокую оценку разработке УВЗ и PESA: «Вагон очень мягкий — плавно тормозит, плавно трогается. Благодаря камерам наблюдения хорошо просматривается весь салон. Очень удобно регулируются боковые зеркала. Уютный! В кабине водителя есть дисплей с сенсорным экраном, на нем показываются температура, освещение, положение дверей, токоприемника. Если раньше нам приходилось останавливать движение, выходить из вагона, чтобы найти неисправности, то сейчас, в новом трамвае, все показано на экране. Я работаю водителем трамвая с 1971 года. Если новые вагоны сравнить с предыдущими, то это как с телеги пересестись на Mercedes».

В трамвае модели 71—414 широкие двойные двери и нет ступеней, что дает пассажирам возможность быстро заходить в трамвай и выходить из него. Также трамвай оборудован современной системой кондиционирования и отопления, системами информирования пассажиров и видеонаблюдения, а посредством технологий GPS и ГЛОНАСС достигается непрерывный мониторинг технического состояния и местонахождения вагона. Пассажировместимость нового трамвая составляет 268 человек, максимальная скорость — 75 км/ч. Срок его службы — 30 лет.

**«ВАГОН ОЧЕНЬ МЯГКИЙ: ПЛАВНО ТОРМОЗИТ, ПЛАВНО ТРОГАЕТСЯ. БЛАГОДАРИ КАМЕРАМ НАБЛЮДЕНИЯ ХОРОШО ПРОСМАТРИВАЕТСЯ ВЕСЬ САЛОН»**



Трамваи совместного производства УВЗ и PESA стали участниками Парада московских трамваев, который прошел 12 апреля и был приурочен к 115-летней годовщине пуска электрического трамвая в Москве. А в начале июля Краснопресненское депо посетил заместитель мэра Москвы по вопросам транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы Максим Ликсутов. На встрече обсуждался ход испытаний и сроки поставки, было отмечено, что, согласно контракту, 70 трамваев будет поставлено в Москву до конца года. Также господин Ликсутов смог оценить качество трамвая 71—414, проехав на нем из депо до станции метро «Строгино».

**СОВМЕСТНАЯ ЛОКАЛИЗАЦИЯ** В 110 городах СНГ есть трамвайные маршруты. Износ парка трамвайных вагонов в России превышает 75%. Потребность в современных энергосберегающих низкопольных трамваях составляет не менее 8 тыс. единиц в год, а рынок трамвайных вагонов оценивается в 280 млрд руб. Спрос на современные трамвайные вагоны с низким полом оценивается минимум в 200 штук в год.

Корпорация УВЗ первая, кто начал реализацию программы оснащения Москвы современными трамваями. «Мы вышли на совершенно новый уровень с нашими партнерами. Мы почувствовали, в каком направлении следует двигаться

и с какой продукцией», — говорит генеральный директор УВЗ Олег Сиенко. — Наверное, самое главное, что технологически мы сблизились для того, чтобы создать еще более совершенные изделия». Дальнейшее сотрудничество с PESA предполагает организацию в России производства полного цикла. 10 июля, во второй день работы выставки «Иннопром-2014», Олег Сиенко и президент PESA Томаш Забоклицкий подписали соглашение о создании совместного предприятия по производству, сервисному обслуживанию и реализации рельсового транспорта. Сотрудничество с PESA будет развиваться в направлении локализации производства еще и потому, что, согласно постановлению правительства РФ №656 от 14 июля, муниципальные предприятия в целях защиты внутреннего рынка России, развития национальной экономики и поддержки российских товаропроизводителей с 1 января 2015 года обязаны закупать только те трамвайные вагоны, которые были произведены в странах Таможенного союза.

Детали сотрудничества Уралвагонзавода с польской компанией, касающиеся локализации производства современных трамваев, только прорабатываются, однако планы развития легкорельсового направления уже известны. «Мы предлагаем создать группу предприятий по производству современных трамваев, в том числе модельного ряда низкопольных трамваев, созданию сети сервисных центров, об-

служивающих трамвайную продукцию на всем протяжении ее жизненного цикла», — говорит генеральный директор ОАО «Уралтрансмаш» Алексей Носов. Основными поставщиками трамваев в Россию до недавнего времени были предприятия, расположенные за ее пределами. Средняя стоимость вагона, изготовленного за рубежом, составляет от 70 млн до 100 млн руб.

В июле комплексный проект «Уралтрансмаша» «Создание высокотехнологичного производства модельного ряда инновационных энергосберегающих трамвайных вагонов модульной конструкции для развития городских пассажирских транспортных систем» победил в правительственном конкурсе на право получения государственных субсидий. Основной задачей проекта является разработка модельного ряда низкопольных трамвайных вагонов с улучшенными техническими и эксплуатационными характеристиками, направленными на энергосбережение, имеющих высокую коммерческую эффективность и улучшенные потребительские свойства. «Совершенно ясно, что без поддержки государства нам не обойтись, и поэтому мы приняли участие в конкурсе. Победа в нем означает, что в результате реализации проекта в ближайшем будущем муниципальные образования страны получат современные, высокоэффективные экологичные трамвайные вагоны, модифицированное путевое хозяйство», — отметил Алексей Носов. ■

**НА ПРЕЗЕНТАЦИИ НОВОГО ТРАМВАЯ МЭР МОСКВЫ СЕРГЕЙ СОБЯНИН (В ЦЕНТРЕ) ОТМЕТИЛ, ЧТО СОВРЕМЕННЫЕ ВАГОНЫ ИМЕЮТ ВДВОЕ БОЛЬШЕ ПОСАДОЧНЫХ МЕСТ, ЧЕМ СТАРЫЕ**