

Андрей Виньков

Трамвай будущего не вышел на маршрут

Широко разрекламированный инновационный трамвай R1, придуманный талантливыми дизайнерами, так и не дошел до серии. Реализации проекта помешали отсутствие эффективного интерфейса взаимодействия малой инновационной компании и крупной промышленной структуры, кризисные явления 2014—2015 годов и наличие сильного конкурента





Проjekt российского футуристического трамвая R1 собрал немало противоречивых откликов в средствах массовой информации. Восхищенная публика придумала этому эстетически безупречному концепту прозвища «айфон на рельсах», «драгоценный камень в металлической оправе». Недоброжелатели ругали его за смелый агрессивный дизайн и называли R1 не иначе, как «трамвай-убийца», «трамвай-мясорубка», ну или в лучшем случае «модная микроволновка».

Проект R1 был инициирован в разгар жесткой конкурентной борьбы за многомиллиардные контракты на обновление трамвайного парка крупных городов России в преддверии чемпионата мира по футболу 2018 года. Неудивительно, что восхищение фантастическим дизайном и инновационным исполнением трамвая R1 довольно скоро сменилось жесткой и бескомпромиссной риторикой в адрес концепта, начиная с вопросов безопасности и заканчивая эксплуатационными характеристиками. Судя по всему, критика не была столь уж состоятельной, чтобы хоронить R1. Технически проект был достаточно серьезно проработан и в части безопасности, и в части эксплуатационных свойств. Готов он был и к локализации на российском производстве.

Престижная мировая награда в области дизайна Red Dot Design Award, которую получил этот российский трамвай, тоже говорила сама за себя. Впервые в новейшей истории России промышленный дизайн отечественного транспортного средства оказался столь высоко оценен. И тем не менее точку в инновационном проекте R1 поставили отнюдь не критики или регулятор. Под воздействием внешних и внутренних обстоятельств единственный заказчик — Уралвагонзавод — не смог далее развивать смелый дизайнерский концепт: оборонная компания в условиях санкций и внутренних корпоративных перемен сначала потеряла темп, а затем и вовсе отказалась от реализации красивого, но крайне рискованного проекта.

Танки продают и так

Идея R1 зародилась в недрах «Лаборатории Алексея Маслова» в 2013 году. Известный дизайнер Алексей Маслов с 2010 года сотрудничал с оборонной корпорацией «Уралвагонзавод» (УВЗ): участвовал в ее ребрендинге, выполнял контракты на создание фирменного стиля завода, участвовал в других подобных проектах.

Выпускник Военно-космической академии имени А. Ф. Можайского, Алексей Маслов после окончания военного вуза в 2002 году подрабатывал в рекламных агентствах. В 2004 году Алексей устроился в PR-агентство «Правила игры» Петра Шепина, коммерческого директора «Первого канала», а через него в 2006 году познакомился с медиаменеджерами Константином Рыковым и Алексеем Жаричем. Рыков в тот период организовал интернет-портал *russia.ru* и его дизайн заказал Маслову. Этот и еще несколько интернет-сайтов объединили в холдинг *New Media Stars*, гендиректором которого стал Рыков, а Жарич — его заместителем. Под проекты этого холдинга Маслов создал дизайнерскую студию *Redstorm*, которую, впрочем, закрыл в 2008 году, когда ушел в медиапроект «Сноб» на должность арт-директора.

В 2009 году в Уралвагонзаводе сменилось руководство. Компанию возглавил Олег Сиенко, руководивший компанией «Газэкспорт», «дочкой» «Газпрома». Сиенко пригласил оценить информационную политику Уралвагонзавода в качестве стороннего консультанта Алексея Жарича. Тот написал для УВЗ концепцию информационного развития, ключевым элементом которого должен был стать глобальный ребрендинг УВЗ. С этой задачей Жарич обратился к уже «проверенному в бою» человеку — Алексею Маслову.

В интервью журналу «Афиша» Алексей так вспоминал то приглашение: «Два дня меня возили по заводу — он как целый город. Я прошел все этапы производства, все цеха. И понял, что мне хочется сделать крутой фирменный стиль не для того, чтобы они лучше продавали свои танки, — я прекрасно понимаю, что танки они и так продадут, — а потому, что они лучшие на рынке

проекты УВЗ. Под сотрудничество с УВЗ Алексей создал в 2010 году новую компанию — ООО «Дизайн-лаборатория Алексея Маслова».

Начав работать на УВЗ, Маслов стал поднимать вопрос промышленного дизайна: выступал на совещаниях, предлагал свои идеи — в частности, как улучшить ситуацию с легкорельсовым транспортом. В корпорацию УВЗ входит завод «Уралтрансмаш», который исторически выпускает трамваи. В бывшем Советском Союзе было всего два основных производителя трамваев — Усть-Катавский вагоностроительный завод (сейчас входит в структуру «Роскосмоса») и, собственно, екатеринбургский «Уралтрансмаш» (часть Уралвагонзавода). Поэтому трамваестроение для корпорации УВЗ было и остается одним из приоритетных направлений.

Летом 2012 года «Уралтрансмаш» представил на «Иннопроме» свою новинку — первый в России трехсекционный низкопольный трамвай 71-409. Он проходил финальные испытания в Екатеринбурге.

Цена обычного односекционного трамвая составляла тогда на рынке около 20 млн рублей, а полностью низкопольная модель 71-409 оценивалась в 35 млн рублей. Но для премиального сегмента такому трамваю нужны были новый дизайн и новые технологии. В этом издании РБК признавался тогда гендиректор «Уралтрансмаша» Алексей Носов.

«Трамваи, которые выпускались тогда на заводе, больше на танки были похожи, — вспоминает Максим Кузин, один из главных участников проекта R1. — Уралвагонзаводу, чтобы конкурировать и сохранять свои позиции на рынке, нужны

Проект R1 был инициирован в разгар жесткой конкурентной борьбы за многомиллиардные контракты на обновление трамвайного парка в крупных городах России в преддверии чемпионата мира по футболу в 2018 году

по соотношению цена—качество. Я хотел, чтобы, во-первых, они смотрелись на одном уровне с крупными международными оборонными компаниями. А во-вторых, чтобы людям там было приятно работать». Одним словом, Маслову предложение Жарича понравилось, он уволился из «Сноба» и поехал на Урал включаться в

были новые модели трамваев. К тому же в тот момент, когда запускался наш проект R1, готовилось несколько огромных закупок московскими властями новых трамваев, на несколько десятков миллиардов рублей, а еще нужно было выполнять уже полученный контракт почти на девять миллиардов рублей. Его исполнение



Источник: Уралвагонзавод

Максим Кузин и Алексей Маслов

означало бы для предприятия стратегическую победу на десятилетия: ведь поставка трамваев — это только верхушка айсберга, за ней следуют десятки лет обслуживания, ремонта, поставок запчастей, что обеспечивает стабильное функционирование предприятия, множество надежных рабочих мест. Объективно заводу были жизненно необходимы новые конкурентные идеи дизайна трамвая».

В 2012 году Уралвагонзавод получил контракт от правительства Москвы на поставку 120 низкопольных трамваев. Когда город впервые объявил конкурс на поставку трамваев, завод пожаловался в ФАС на то, что его условия «существенно ограничивают число участников» и содержат ряд требований, под которые подходили лишь модель трамвая Alstom, который тоже вышел на конкурс. Повторный конкурс был объявлен в октябре 2012 года — на поставку 70 трамваев в 2014 году и 50 — в 2015-м за девять миллиардов рублей. На него заявили УВЗ в альянсе с Bombardier и российская компания «Трансмашхолдинг» с Alstom. УВЗ выиграл, предложив цену на 45 млн рублей ниже (8,46 млрд рублей). УВЗ должен был наладить производство на мощностях подконтрольного ему «Уралтрансмаша» как минимум для 50% локализации. Когда пришло время подписывать контракт, в Bombardier признали, что могут не выполнить заказ в срок. В результате УВЗ пришлось искать нового партнера, и весной 2013 года УВЗ привлек польскую компанию PESA в качестве соисполнителя контракта.

Предполагалось, что первые четыре трамвая будут поставлены в первом квартале 2014 года напрямую из Польши, а затем производство планируется наладить на «Уралтрансмаше». Из Польши УВЗ должен был получать тележку и управляющую электронику, а остальное собирать в России.

В УВЗ понимали, что польский дизайн не представляет собой что-то особенное. Тогда же Олег Сиенко впервые заявил, что для конкуренции с другими производителями необходимо кардинально изменить экстерьер трамвая.

Маслов воспринял слова Сиенко как руководство к действию — он давно мечтал заниматься транспортным дизайном и к тому моменту уже не раз делился своими идеями и эскизами различной техники с друзьями и коллегами. Работая на опережение, он приступил к созданию эскиза нового трамвая. За помощью он обратился к Ярославу Рассадину, шеф-дизайнеру конструкторского бюро Marussia Motors, делавшего в свое время нашумевший российский спорткар. Над дизайном трамвая (71-409М) трудились около четырех месяцев, но трамвай получился довольно привычным, просто хороший современный трамвай — такие делают Bombardier, Alstom и все остальные мировые производители.

После этого Маслов и Кузин обратились к Олегу Сиенко с официальным письмом, в котором просили «обеспечить возможность длительного

сотрудничества «Лаборатории Маслова» с заводом «Уралтрансмаш» с подчинением Алексею Носову и предоставить возможность произвести машину». К документу приложили свои дипломы математика и инженера соответственно, а также пообещали, что Максим Кузин переедет в Екатеринбург.

Выпускник факультета № 6 Московского авиационного института Максим Кузин долго работал в международных рекламных агентствах на топ-менеджерских позициях, а впоследствии начал консультировать компании по управлению проектами и развитию бизнеса. В 2013-м одним из клиентов Максима стала «Лаборатория Маслова». Вскоре Маслов и Кузин стали работать вместе на партнерских началах.

«Трамвай этот (71-409. — прим. ред.) важный для завода и всей корпорации проект, — рассказывает Максим Кузин. — По заказу завода был сделан дизайн Масловым и Рассадиным, эту модель, если бы она вышла в свет, назвали бы 71-409М, но построить на заводе его не смогли. Когда я в 2013 году приступил к анализу возможностей расширения сотрудничества с «Уралтрансмашем» и увидел этот проект, я в первую очередь съездил на завод, поговорил с руководством, с людьми в цехе и начал выяснять, в чем причина. Мне было непонятно: есть вполне обычный дизайн, ничего отличающегося от того, что делали другие производители, там не

было, ничего революционного в нем не было, но даже такой продукт делать не могли».

На «Уралтрансмаше» Кузину честно ответили, что сделать такой трамвай не смогут. «Трамваи из металла у нас делаются, — говорили ему, — а тут уже другие конструкционные материалы». «Я понял, что если мы захотим какой-то крутой дизайн сделать для завода, то нам нужно будет взять ответственность и за его производство», — рассказывает Максим Кузин. Проект позволили бы сделать, если бы команда Маслова смогла произвести его на площадке «Уралтрансмаша», потому как любой блеф с производством трамвая в другом месте поставил бы под угрозу важную задачу корпорации — доказать свою состоятельность в производстве современных трамваев. Маслов и Кузин заверили Сиенко, что смогут сколотить команду совместно с людьми на «Уралтрансмаше» и сделать трамвай 71-409 с еще более крутым дизайном, при этом они пообещали научить там людей, вовлекая их в производство. Это было ключевым условием договоренностей. УВЗ согласился. Так был подписан контракт между «Уралтрансмашем» и «Лабораторией Маслова» на создание прототипа легендарного трамвая RussiaOne (R1), который в официальной классификации получил индекс 71-410. К этому моменту Алексей и Максим подготовили концептуальное видение нового дизайна и представили его Сиенко.



Источник: Уралвагонзавод

В покрасочном цеху


Трамвай, отражающий город

За брендинг и стайлинг R1 отвечал Маслов и сотрудники его «Лаборатории», а за дизайн и инжиниринг прототипа трамвая R1 — Кузин. «У Алексея сразу возникла идея, что кабина трамвая должна быть наклонена вперед, — рассказывает Кузин. — Технической базой для трамвая стала та самая низкопольная модель 71-409 — от него в R1 досталось трамвайное шасси (тележки)». И хотя позже из-за этого нестандартного решения проект пытались критиковать за повышенную опасность, дизайнеры считают, что тема безопасности R1 раздута из конкурентных соображений.

Для запуска трамвая 71-410 в том дизайне, который был у «Уралтрансмаша» (будь то 71-409М, разработанный Масловым и Рассадиным, или 71-410 от Маслова и Кузина), никакой серьез-

Тележки впоследствии стали одним из слабых мест проекта R1. Дело в том, что в отличие от конкурентов у шасси трамвая 71-409 они на тот момент были неповоротными. Потребителей (эксплуатационные организации) это не устраивало — они хотели трамвай на поворотных тележках, потому что в противном случае у них быстро изнашивались рельсы.

«Неповоротные тележки в нашем шасси были объективной технической причиной, почему потом R1 проиграл в конкурентной борьбе за многомиллиардные заказы, — рассказывает Кузин. — Предвидя это, нас с самого начала, еще в 2014 году, попросили предусмотреть возможность создания дизайна и версии трамвая на поворотных тележках немецкой компании TransTec Vetchau GmbH. На тот момент эта компания разработала новейшие поворотные тележки и предлагала их производителям трамваев. Версии трамвая R1 мы разработали как на неповоротных тележках “Уралтрансмаша”, так и на поворотных тележках Transtec — эта версия



На «Уралтрансмаше» Кузину честно ответили, что сделать такой трамвай не смогут. «Трамваи из металла у нас делаются, — говорили ему, — а тут уже другие конструкционные материалы». «Я понял, что если мы захотим какой-то крутой дизайн сделать для завода, то нам нужно будет взять ответственность и за его производство»

ной модернизации не требовалось. По словам Максима Кузина, «чтобы выпускать 71-409, уже шла модернизация на заводе, устанавливалась новая сварочная линия. Но и без всего этого трамвай вполне реально было бы производить в любом из имеющихся обликов кузова. Ведь любая современная машина — это результат кооперации. Пластиковые композитные детали поступают с одних предприятий, элементы интерьера — от других поставщиков, электрооборудование — от третьих. Фактически за “Уралтрансмашем” закреплялась лишь ключевая роль производства главной части трамвая — тележек, производство металлокаркаса кузова (что завод отлично умеет) и финишной сборки изделия».

трамвая получила индекс 71-411. Неповоротные тележки производил сам “Уралтрансмаш”, а поворотные — дорогая покупная позиция. Руководство завода и корпорации приняло решение продвигать версию на неповоротных тележках, но, как показало время, лоббистского ресурса не хватило, чтобы развернуть мнение покупателей». К следующей выставке «Иннопром» в июле 2014 года концепт трамвая R1 был представлен на неповоротных тележках.

На этом концепте были отработаны почти все узлы: там был настоящий металлический кузов. Он был посчитан и утвержден под серию, там были настоящие двери, экстерьер, внутренние

системы. И все же это был шоу-кар, концепт. Но этот прототип произвел настоящий фурор.

Дизайн трамвая R1 был очень необычен. Выставочный образец за два дня «Иннопрома» стал, пожалуй, самым посещаемым стендом «Екатеринбург-Экспо». В связи с трамваем количество упоминаний Уралвагонзавода в СМИ выросло после «Иннопрома» более чем в три раза.

Мировые звезды дизайна, крупнейшие мировые СМИ, федеральные и региональные чиновники высоко оценили R1. Самые хвалебные отзывы R1 получил и от ведущих мировых промышленных дизайнеров, таких как Марат Гунак (Mercedes), Крис Бенгл (BMW), Карим Рашид, Росс Лавгроув (Apple, Sony). «Это самый красивый трамвай, который я видел в своей жизни! Надеюсь, что его все-таки произведут. Он будет иконой Екатеринбурга!» — заявил Карим Рашид.

Впоследствии, в 2015 году, концепт трамвая R1 получил одну из самых авторитетных наград в области дизайна, присуждаемых европейским институтом Design Zentrum Nordrhein Westfalen. В октябре 2015 года в немецком издании Die Welt опубликовали обзорную статью о российском трамвае R1. Фантастический дизайн настолько впечатлил авторов статьи, что они сравнили его внешность и комфорт салона с частным самолетом.

В основе дизайна R1 лежало позиционирование трамвая в городском ландшафте. Будучи общественным средством передвижения, он в то же время является частью архитектурного облика города, полностью меняя стереотипы и отношение к общественному транспорту. Подход к созданию дизайна трамвая разработчики описывали формулой $\text{Vehicle} + \text{Architecture} = \text{Vehicle Architecture}$, это синтетический термин, отражающий новое междисциплинарное пространство транспортного дизайна и архитектуры, в котором создавалась концепция R1. Лейтмотивом при создании формы трамвая стал черный уральский самоцвет в металлической оправе, зеркальная поверхность которого в буквальном смысле отражает в себе город, становясь его неотъемлемой частью.

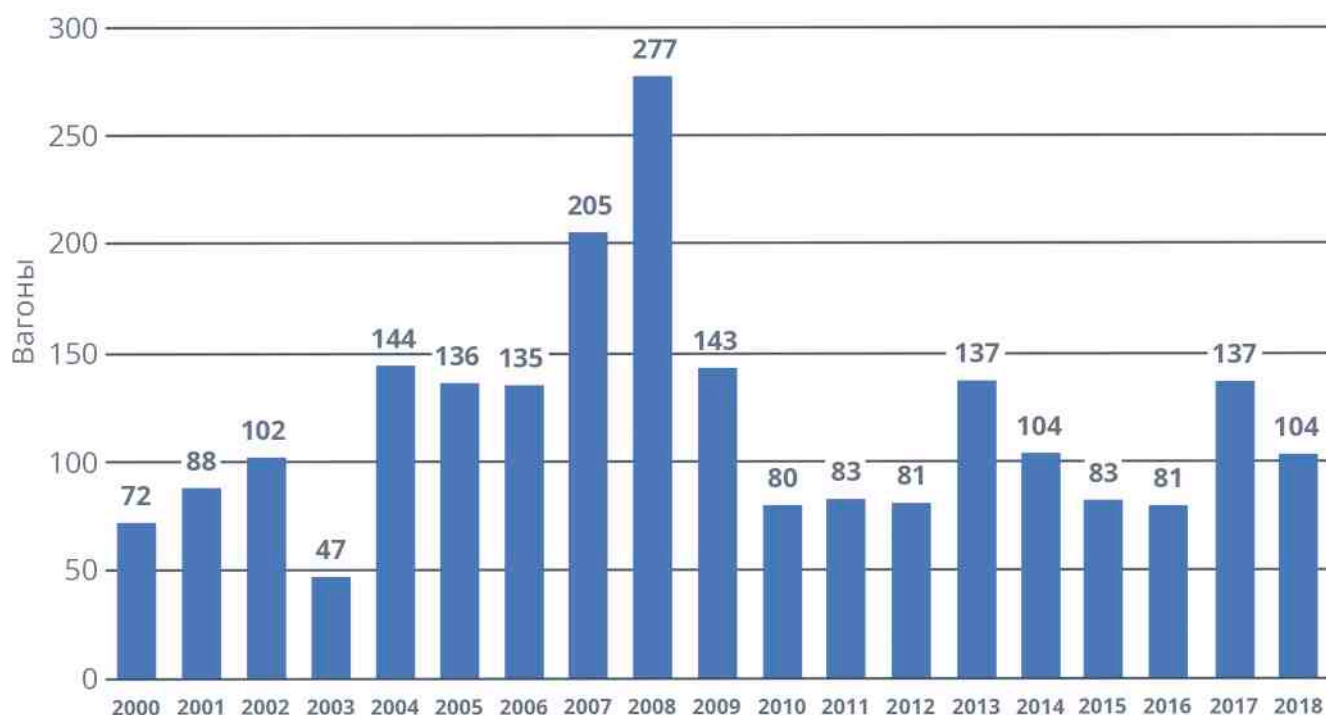
Помимо футуристического вида в дизайне R1 был применен еще один инновационный подход. Интерьер R1 впервые в России был сделан по «автомобильным» принципам. «Прямо сейчас пространства конкурируют между собой за человеческое время, — объясняет Максим Кузин. — Если раньше автомобиль “Лада” конкурировал с автомобилем “Мерседес”, то сейчас автомобиль конкурирует с кафе, самолетом, трамваем. Автомобили выигрывают эту конкуренцию за время людей, потому что в них комфортно и удобно. Интерьеры легковых автомобилей специально делают такими. Интерьер трамвая R1 мы сделали по такому же автомо-

Структура собственности ЗАО «ОКБ “Атом”»



Источник: ЗАО «ОКБ “Атом”»

Производство трамваев в России в 2000-2018 гг.



Источник: Институт проблем естественных монополий / BusinessStat

бильному принципу. Как эталон мы для себя ставили что-то среднее между классом Volkswagen и классом Audi. Среднедорогой автомобиль ближе к дороговому по материалам, по цветовой гамме, по классу воздействия на потребителя». В низкопольном концепте R1 были также новинки: Wi-Fi, GPS и ГЛОНАСС-навигация, семь HD-камер видеонаблюдения, система кондиционирования и антибактериальные поручни. Кузов был создан с применением композиционных материалов. 87% элементов и деталей машины R1 были изготовлены в России.

Макет R1 собирали на площадке «Уралтрансмаша». Лишь часть деталей интерьера изготавливали в Австрии и Швейцарии, но и то потому, что сделать нужно было быстро. «Проект трамвая R1 показал, что корпорация готова производить конкурентоспособные трамваи для российских городов», — заявил по итогам «Иннопрома» в июле 2014 года Олег Сиенко. Представители «Мосгортранса», видевшие трамвай на выставке, в оценках оказались более сдержанны. По их мнению, давать прогнозы было слишком рано: не было опытного образца, который прошел бы испытания.

Была выполнена и другая социальная миссия проекта. «Вначале рабочие на “Уралтрансмаше” ходили и крутили пальцем у виска, — рассказывает Максим Кузин. — А потом, когда машина начала приобретать свой задуманный облик, видя красивую машину, все уже хотели работать на проекте, приходили

помогать, приводили жен своих посмотреть, испытывали гордость от сопричастности проекту. На проекте R1 стало работать престижно. Мы показали, что делать красивые вещи — это бесплатная мотивация для сотрудников».

Не до жиру, быть бы живу

В 2014 году специально под проект R1 было создано опытное конструкторское бюро «Атом», возглавил которое Максим Кузин (доли в ОКБ разделили 46 на 54% в пользу Маслова). Предполагалось, что «Атом» будет главным партнером корпорации по трамвайному направлению — разработает линейку новых трамваев для «Уралтрансмаша», займется их продажами, выстроит послепродажное обслуживание. Дальнейшая судьба проекта R1 после феерического выхода в свет на выставке теперь была в руках этого КБ. «Атом» начал прорабатывать серийную версию трамвая R1.

В «Атоме» были настроены решительно. К 2015 году планировалось решить вопрос с тележками: «Уралтрансмаш» должен был довести до ума неповоротные тележки, устранив замечания, выявленные при их тестовой эксплуатации, а «Атом» — достигнуть договоренностей с

TransTec Vetchau и создать версию кузова под их новые тележки и выйти в серийное производство. Предполагалось достроить производственные линии на «Уралтрансмаше» и по возможности развернуть дополнительный сборочный цех под Москвой. «Мы расширили команду, наняли инженеров, переехали в большего размера офис, закупили необходимые для быстрой

мы их спокойно тратили в течение полугода на всю эту работу». Содержание офиса и команды обходилось «Атому» примерно в три миллиона рублей в месяц.

Параллельно согласовывались условия контракта с «Уралтрансмашем». В итоге был объявлен конкурс на сумму 330 млн рублей на производ-

Тележки стали одним из слабых мест проекта R1. Дело в том, что в отличие от конкурентов, у шасси трамвая 71-409 они на тот момент были неповоротными. Потребителей это не устраивало

работы инженеров очень дорогие компьютеры, — вспоминает Максим Кузин. — Для работы инженера один специальный компьютер стоит до десяти тысяч долларов. Все заработанные с концепта трамвая и прошлых проектов деньги мы полностью вложили под обещание будущих выплат за разработку документации серийной версии трамвая R1. С нашей стороны не было оснований предполагать, что проект будет закрыт, потому что история была привлекательна для всех, недоверия не было, деньги были, и

ство опытного образца R1 и его сертификацию на дорогах общего пользования. ОКБ «Атом» выиграло публичный тендер и получило этот контракт.

«Прошло чуть больше полугода, это был уже 2015-й, — рассказывает Максим Кузин. — Мы потратили все ранее накопленные ресурсы и средства, но по подписанному между «Атомом» и «Уралтрансмашем» контракту на 330 миллионов рублей в адрес ОКБ «Атом» так и не было уплаче-

КОММЕНТАРИЙ ЭКСПЕРТА



*Сергей Белов,
заместитель генерального директора
Института проблем естественных
монополий; редактор журнала «Техника
железных дорог».*

— R1 появился больше как PR-проект: еще в 2011 году был сделан более консервативный и традиционный трамвай серии 71-409, а в 2014-м на его ходовой части создали футуристиче-ский R1 (71-410), чтобы привлечь внимание к компетенциям УВЗ в трамваестроении, сделать предложение более привлекательным накануне роста спроса на трамваи в преддверии чем-пионата мира по футболу.

Стоит отметить, что практически сразу разработчики представили версии, которые были ближе к «классическому» виду современных трамваев. Однако спрос в целом на стопроцент-но низкопольные трамваи буксовал: заказчиков отпугивала цена, которая была существенно выше, чем у трамваев с высоким и переменным полом. Добавили проблем со спросом кризис-ные явления 2014–2015 годов: на трамваи в целом спрос был низким, большинство городов, принимающих чемпионат мира, выбирали более дешевые транспортные решения.

Сегодня же, после удачного опыта в Москве и Санкт-Петербурге, регионы готовы рассматри-вать такую технику, однако спроса, сравнимого с объемами заказов двух столиц последних лет, там пока нет.



Источник: Уралвагонзавод

Трехсекционный низкопольный трамвай R1 (код по ЕСКПС — 71-410)

Характеристики:

- **Тип вагона: челночный**
- **Полная вместимость: от 150 до 270 человек
(в том числе мест для сидения — от 27 до 50)**
- **Полностью низкопольный**
- **Напряжение сети: 550 В**
- **Количество дверей: 4 прислонно-сдвижные двери
по каждому борту**
- **Колея: 1524 мм**
- **Длина: 24000 мм**
- **Ширина: 2500 мм**

но ни копейки». К этому времени в «Атоме» уже успели разработать всю необходимую документацию, была выстроена вся кооперация. Кроме интерьера трамвая, все было уже готово.


Но в конце 2014-го — начале 2015 года для концерна «Уралвагонзавод» наступили тяжелые времена. Пакет санкций ЕС и США коснулся в первую очередь крупных российских оборонных предприятий, среди которых оказался и УВЗ. Санкции вынудили руководство концерна переводить кредиты в российские банки под неподъемные проценты. «Кредиты им давали под 28 процентов годовых», — вспоминает Максим Кузин. Долги УВЗ быстро выросли до сотен миллиардов рублей. Европейские поставщики оборудования прервали сотрудничество с концерном. И хотя часть станков уже была завезена и даже смонтирована, использовать их на полную мощность не получалось. Закупки пришлось продолжать в Китае. Поддержка из бюджета тоже запаздывала — короче говоря, стало не до футуристического трамвая.

В октябре 2015 года в интервью РБК руководство «Уралтрансмаша» заявило, что контрактов на выпуск трамваев R1 нет. Собственно, у кон-

Уведомление о расторжении было основано на невыполнении работы в срок, хотя дизайнеры уверяют, что в затягивании с приемкой работ виноваты не они, а завод.

Как бы там ни было, в декабре 2016 года Владимир Путин подписал указ о передаче 100% НПК «Уралвагонзавод» (УВЗ) корпорации «Ростех». Все активы холдинга были переведены в госкорпорацию в марте 2017 года, было также заменено руководство, и у нового топ-менеджмента несостоявшийся проект R1 интереса не вызвал. Что и неудивительно: все крупные контракты на закупку трамваев, так или иначе связанные с чемпионатом мира по футболу, «прошли мимо» R1 и «Уралвагонзавода». Неоспоримым лидером в конкурентной гонке за муниципальные контракты стал Трансмашхолдинг, тщательно и загодя подготовившийся к их выполнению.

Впрочем, у этой истории еще может быть неожиданное продолжение. По словам Максима Кузина, «к нам недавно обратилась немецкая компания, которая выпускает трамваи и ремонтирует скоростные поезда Deutsche Bahn. Они пригласили нас в гости и предложили сделать



Все крупные контракты на закупку трамваев, так или иначе связанные с чемпионатом мира по футболу, «прошли мимо» R1 и Уралвагонзавода. Неоспоримым лидером в конкурентной гонке за муниципальные контракты стал Трансмашхолдинг, тщательно и загодя подготовившийся к их выполнению

церна не было и других перспективных контрактов по трамваям. Исполнение того контракта, полученного после жалобы в ФАС в 2012 году, было, по сути, сорвано. В 2014 году УВЗ поставил первую партию трамваев PESA из Польши. Однако на фоне девальвации рубля проект стал убыточным. Весной 2015 года УВЗ обратился в российское правительство за компенсацией более трех миллиардов рублей убытка, полученного по контракту. Но добиться индексации по цене контракта не удалось, и проект забуксовал. На тот момент УВЗ поставил Москве лишь 60 из 120 заказанных городом трамваев.

Далее, в декабре 2015 года завод прислал в ОКБ «Атом» письмо о расторжении контракта.

R1 на их площадке. Они показали нам свое производство, менее оснащенное, чем у «Уралтрансмаша», но у них по части технологичности производства вопросов не возникло. Мы подписали с ними соглашение о намерениях, после чего передали документацию на экспертизу — то, что нами было разработано. Раз контракт был расторгнут, то все права на документы R1 остались у нас. Они в течение двух месяцев делали экспертизу на соответствие немецким стандартам и вынесли решение, что трамвай соответствует всем стандартам. Единственное, что они отметили, — кузов избыточно прочный и если проект мы с ними будем реализовывать, то они будут кузов перерабатывать в сторону облегчения и удешевления». ➡

Резюме и развилки

Идея R1 зародилась в недрах «Дизайн-лаборатории Алексея Маслова» в 2013 году. Известный дизайнер Алексей Маслов с 2010 года сотрудничал с оборонной корпорацией «Уралвагонзавод» (УВЗ).

В 2012 году УВЗ получил контракт от правительства Москвы на поставку 120 низкопольных трамваев. Весной 2013 года УВЗ привлек польскую компанию PESA в качестве соисполнителя. Тогда же на Уралвагонзаводе решили, что для конкуренции с другими производителями необходимо кардинально изменить экстерьер трамвая.

Маслов воспринял это как руководство к действию и приступил к созданию эскиза нового трамвая. За помощью он обратился к Ярославу Рассадину, шеф-дизайнеру конструкторского бюро Marussia Motors. Над дизайном трамвая 71-409М трудились около четырех месяцев, но трамвай получился довольно привычным. В 2013 году Маслов стал сотрудничать с Максимом Кузиным, который работал в международных рекламных агентствах на топ-менеджерских позициях, а впоследствии начал консультировать компании по управлению проектами и развитию бизнеса. Маслов и Кузин обратились на УВЗ с письмом, в котором просили обеспечить возможность длительного сотрудничества «Лаборатории Маслова» с заводом «Уралтрансмаш», где предполагалось производить трамваи. После общения с представителями «Уралтрансмаша» стало ясно, что для реализации прорывных идей партнеров в области дизайна и конструкции, которая требовала не только металла, но и других конструкционных материалов, нужно

брать ответственность и за дизайн, и за само производство. На заводе шла модернизация, устанавливалась новая сварочная линия. За «Уралтрансмашем» закреплялась лишь ключевая роль производства главной части трамвая — тележек, производство металлокаркаса и финишная сборка. Тележки впоследствии стали одним из слабых мест проекта R1. На тот момент они были неповоротными, из-за чего быстро изнашивались рельсы. В 2014 году прототип трамвая R1 был представлен и получил очень высокие оценки специалистов и промышленных дизайнеров. В том же году специально под проект R1 было создано ОКБ «Атом», которое должно было разработать линейку новых трамваев для «Уралтрансмаша», заняться их продажами и послепродажным обслуживанием. Предполагалось также решить вопрос с тележками — сделать их поворотными. ОКБ «Атом» выиграло конкурс на производство опытного образца R1 и его сертификацию на дорогах общего пользования.

Однако затем, в конце 2014-го и в 2015 году, для УВЗ настали тяжелые времена. Финансовое положение завода сильно ухудшилось. Исполнение контракта на поставку 120 трамваев для Москвы в коллаборации с польской PESA стало убыточным. В итоге в 2015 году УВЗ решил разорвать контракт с ОКБ «Атом», а в 2016–2017 годах все активы УВЗ были переданы в госкорпорацию «Ростех». Проект был фактически закрыт. Однако наработки и интеллектуальная собственность остались у Маслова с Кузиным. Сегодня они ведут переговоры с немецкой компанией о возможном перезапуске проекта на производстве в Германии.

