

PK Transportnyje Sistěmy oznámila dokončení první skříně tramvaje v Engelsu, chystá se na masivní výrobu trolejbusů

18.12 2020 19:18, Vít Hinčica, Ostatní Tramvaje Trolejbusy

PK Transportnyje Sistěmy dnes oznámila dokončení první skříně tramvaje v Englesu (*výrobce zatím neposkytl důkazní fotografii, pozn. redakce*). Skříň bude patřit Lvíčku. Kam Lvíček po dokončení odcestuje, ještě nebylo řečeno, možností je více. Zavedení výroby tramvají je pro společnost náročným procesem, který s sebou mj. nesl zavedení nových technologií do místa výroby.

Engel'sskij zavod električeskogo transporta coby jeden ze tří odštěpných závodů PK „TS" působí v prostorách společnosti Trolza, ta je ovšem nyní ve své konečné fázi existence, neboť poslední soudy z druhého půlroku 2020 většinou posvětily žaloby věřitelů částečně nebo plně v její neprospěch, což už pro Trolzu znamená kritické předlužení v řádu několika set milionů rublů, ze kterého se nemá jak dostat. Už loni masivně přecházeli zbývající zaměstnanci z Trolzy pod nově vzniklý Engel'sskij zavod električeskogo transporta. Ten měl v květnu 2020 232 zaměstnanců a postupně s příchodem nových zakázek začal přibírat další lidi. Nyní už je v závodě 386 zaměstnanců, což už je přece jen optimistické číslo, které život v loni umrtveném areálu opět rozproudilo. Zatím bylo v Engelsu vyrobeno, resp. alespoň rozpracováno, 151 trolejbusů naplánovaných pro letošní rok (z toho 33 představují skříně pro Něvskij zavod električeskogo transporta, který je dokončuje).

Předseda společnosti PK „TS", Feliks Vinokur, uvedl, že od příštího roku si dali v podniku za cíl vyrábět alespoň 23 až 25 trolejbusů měsíčně, což může představovat 300 i více trolejbusů ročně, čímž by PK „TS" směle zamířila mezi přední světové výrobce trolejbusů a zaujmula v roční produkci 70 % ruského trolejbusového trhu. *„Je o co usilovat a nad čím pracovat,"* prohlásil tajemně Vinokur. Společnost zatím nemá na příští rok potvrzené žádné zakázky na trolejbusy, nicméně téměř jisté jsou už dodávky dalších vozů do Ivanova, Omsku a Uljanovsku (tam později), jak jsme už informovali. Pochopitelně se nabízí otázka, kam zamíří další trolejbusy, a tady je nutné hledat v dalších zdrojích. Odpověď se zdá být jasná: nejvíce jich „spolkne" Petrohrad. Tam, jak včera oznámil ředitel Gorelektrotransu, Denis Minkin, totiž plánují masivní obnovu a posílení trolejbusového vozového parku v letech 2022 a 2023, které by mělo být ještě silnější než v letošním roce, kdy se pro město pořizovalo 142 nových trolejbusů (stále chybí ještě dodat okolo 20 bateriových Avangardů z 35 objednaných a zhruba 30 klasických Admiralů z 87 — dodávky byly pozdrženy, neboť tolika vozů nebylo v koronavirové situaci potřeba, a výrobní podniky tak mohly lépe optimalizovat práci, přesto po nedávném nasazení „parciálů" na linku č. 46 vzrostl objem přepravených cestujících na dané petrohradské trase třikrát).



Lvíček pro Uljanovsk. (foto: PK „TS“)

Do Petrohradu se mají v dalších letech tlačit také elektrobusy, nicméně přes stále přetrvávající obavy o opakování moskevského scénáře mají trolejbusy v Benátkách severu u části vysoce postavených činitelů zatím daleko lepší zastání, než tomu bylo v Moskvě, a tak mají elektrobusy v Petrohradě nahrazovat primárně neekologická vozidla na spalovací motory. Poslední zprávy z Moskvy ostatně ukázaly tamní elektrobusy opakovaně v několika nelichotivých situacích, třebaže už je elektrobusů v hlavním městě okolo 400 a oficiálně už působí na 40 trasách — jmenovat můžeme pouštění naftového topení ještě za plusových teplot, rychlé vybíjení baterií při nižších teplotách nebo rovnou celé „zamrznutí systému“, neadekvátní náhrada za trolejbusy z hlediska počtu nasazených vozů, aj. Nebýt nynějších restriktivních opatření, která počet nasazených elektrobusů v moskevském provozu citelně snižují, byly by problémy elektrobusů, a tedy dopad na cestující veřejnost, daleko zřetelnější, takto je ale moskevská radnice příliš nekomentuje. Každopádně reálné zkušenosti z Moskvy nadšení pro tento druh dopravy v Petrohradu poněkud snižují. Ostatně Minkin už prohlásil, že s nejmenovaným výrobcem trolejbusů jednají o tom, že by nakoupili více trolejbusů, než kolik si může město dovolit, s tím, že výrobce poskytne úvěrové financování. Jednání jsou dle Minkina *„plně úspěšná.“* Jelikož PK „TS“ zahájila na podzim 2020 konečnou montáž trolejbusů přímo v Petrohradě, není těžké uhodnout, s kým Gorelektrotrans jednal.

PK „TS“ nicméně intezivně objíždí i další ruská města a snaží se je o výhodách svých výrobků přesvědčit. Na prosincové prezentaci konkurenčního vozu z dílny ufimského UTTZ v Bělgorodu (město nedaleko ukrajinských hranic), který poslední roky rušil trolejbusové linky i tratě jako na běžícím pase, se přijel kromě zástupců Voroněže podívat právě i člověk od PK „TS“. V Bělgorodu, kde svitla obnově trolejbusové dopravy naděje, otestovali parciální trolejbus Gorožanin, jenž měl ukázat, že trolejbusy mají budoucnost. Pokud by se radní podařilo o smysluplnosti trolejbusů přesvědčit (v lednu 2021 mají testovat elektrobus), mohlo by město sáhnout s pomocí federálních

podpůrných programů k nákupu až několika desítek trolejbusů, což jistě dostatečně vysvětluje důvod návštěvy zástupce dalšího výrobce.

Do trolejbusů, jak klasických, tak parciálních, chce v příštím roce opět napumpovat peníze Krasnodar, který letos musel plány na obnovu svého vozového parku elektrických vozů proškrtat, a tak trolejbusy nenakoupil. Velké investice plánují do trolejbusů například Volgograd nebo Stavropol, nicméně tento seznam se jistě může rozšířit…

Co se tramvají vyráběných v Engelsu týče, ty zřejmě zamíří do sousedního Saratova, o dalších městech však zatím nelze ani spekulovat.

Url: PK Transportnyje Sistěmy oznámila dokončení první skříně tramvaje v Engelsu, chystá se na masivní výrobu trolejbusů