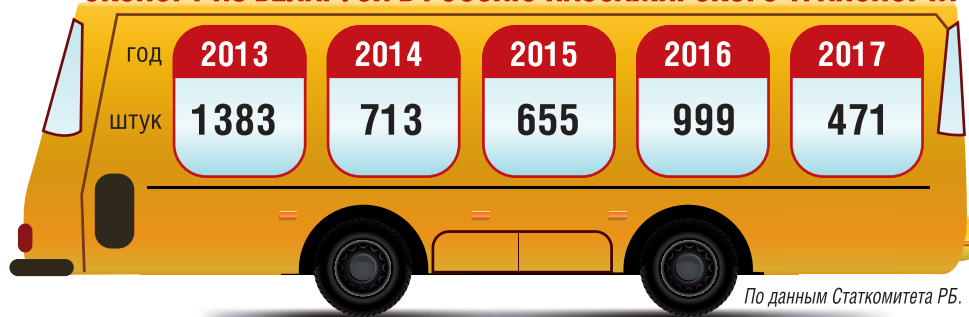


## ЭКСПОРТ ИЗ БЕЛАРУСИ В РОССИЮ ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА



## ПРОДАЙ РОГА. КУПИ БАТАРЕЙКИ

НОВИНА

■ На столичных проспектах могут появиться сябры-электробусы.

Ну а что же Москва? Мегалополису с населением больше пятнадцати миллионов человек наземный транспорт нужен позарез. Белорусский след можно отыскать на столичных трассах.

Первыми на них в начале 90-х годов уже прошлого века въехали 40 троллейбусов марки «АКСМ-100» минского «Белкоммунмаша». Они понравились москвичам, и последовали новые заказы уже на более продвинутые модели - «АКСМ-101ПС» с улучшенной ходовой частью закупили двести штук, затем «АКСМ-201», машину совершенно новую, ни в чем не уступающую на тот момент лучшим европейским образцам. Их приобрели почти три сотни. Причем по желанию московских заказчиков минчане внесли в модель кое-какие доработки - сделали более жесткие поручни и установили в салонах антивандальные сиденья. Добавили также моноблочный кондиционер с разводкой. В московскую жару он был для пассажиров настоящим спасением.

Далее последовал еще более современный «АКСМ-321», двухосный, первый в Москве низкопольный троллейбус вместимостью 115 человек. Надежная машина так хорошо себя зарекомендовала, что Москва купила у белорусов лицензию и наладила их производство на старом добром Сокольническом вагоноремонтном заводе, где они выпускались под маркой «СВАРЗ-6235» на протяжении нескольких лет, начиная с 2001 года. То золотые времена белорусской техники в Москве. Вместе с троллейбусами по столичным улицам бегали автобусы «МАЗ».

- Подвижной состав Мосгортранса постоянно обновляется - закупки проходят в строгом соответствии с законодательством (по закону о закупках 44-ФЗ). Что касается транспорта белорусского производства, то сейчас на балансе Мосгортранса около 400 автобусов и троллейбусов, произведенных в Беларуси, - сообщили нам в Мосгортрансе.

Сухо и лаконично. Словно телеграмму отбили. Но и на том спасибо. Понятно: на балансе - не значит эксплуатируются. Да и что такое четыре сотни машин для такого монстра, как Москва.

Впрочем, столичные виды для белорусских производителей, как представляется, видятся достаточно перспективными. Дело в том, что уже с 2021 года Москва планирует полностью отказаться от закупок дизельных автобусов, заменив их, в частности, электробусами. Белорусам здесь есть что предложить.

«АКСМ-E420» и «E433» Vitovt Electro и Vitovt Max Electro - новый тип продукции «Белкоммунмаша». Всего салон может вместить 153 пассажира. Внешне напоминает троллейбус, но где же рога? Спилили за ненадобностью. И заменили их батарейками. Точнее, по науке, суперконденсаторами. Машина способна без проблем работать весь день, подзаряжаясь электричеством на конечных остановках. Удобно. А главное - экологично. Для каждого крупного города это сверхактуальный вопрос. Подзарядка занимает от силы десять минут. И машина вновь готова отправиться в путь.

Один такой минский «электроник» сейчас испытывается в Питере. Бегаёт по маршруту от Автобусной улицы до станции метро «Пионерская». Пассажиры в восторге. Просторный. Бесшумный. В салоне можно говорить даже шепотом. Плюс - низкопольный. Но особенно их восхищает внешний дизайн.

- Есть в нем что-то фантастическое. Похож на космический корабль, прилетевший к нам с другой планеты, - улыбается студент **Егор Алексеев**, который каждый день ездит из дома в институт, причем только на электробусе. - За такой техникой будущее. Белорусы всегда найдут, чем удивить. Творчески подходят к делу. Ау, Москва! Не дело отставать от питерских коллег.

Никто не отстает, просто везде свои порядки:

- Закупки пассажирской техники проходят в виде электронных аукционов. В конкурентных процедурах могут принять участие любые физические и юридические лица, отвечающие требованиям аукционной документации. Это полностью конкурентная процедура, в ходе которой победителем признается участник, предложивший наименьшую цену, при условии, что его документация соответствует требованиям российского законодательства, - отчеканили нам в Мосгортрансе.

Для справки: один электробус стоит около двадцати миллионов российских рублей, одна зарядная станция - тридцать миллионов.



Гордость автопрома РБ - электробусы.

## СКОРЫЙ ПОЕЗД НАБИРАЕТ ХОД

Игорь ДОКУЧАЕВ

■ Из Минска до Москвы и Санкт-Петербурга с ветерком домчат тверские вагоны.

Два десятка новеньких плацкартов сделали для Синеокой на Тверском вагоностроительном заводе. Их уже поставили на рельсы и пустили в обе российские столицы. И не морщитесь при слове «плацкарт». Это уже не те старые, душные сарайчики с наглухо замурованными окнами и допотопными туалетами.

- Это современные вагоны, комфортабельные и удобные. В вагоне 54 спальных места, у каждого есть персональная розетка и USB-разъемы для зарядки мобильных устройств, - объяснили на тверском заводе. - Начинка у них - что надо. Новенькие кондиционеры, система обеззараживания воды и воздуха, экологически чистые туалетные комплексы. Даже камеры видеонаблюдения и пожарная сигнализация есть. Могут мчаться со скоростью до 160 км/ч, а двери с автоматической системой открытия, закрытия и блокировки. Срок службы вагонов составляет до сорока лет. Существенное преимущество новых плацкартных вагонов - усовершенствованный пульт

## ПОЕХАЛИ!

управления, созданный на основе современной системы контроля и диагностики.

Тверской вагонзавод выполняет заказы для Союзного государства не в первый раз: с 1998 года в Беларусь поставили 90 вагонов и 57 вагонокомплектов для их последующей сборки на Минском вагоноремонтном заводе. Для тверского завода, крупнейшего предприятия России по производству пассажирских вагонов локомотивной тяги, заказы из Синеокой - большое подспорье. Флагман экономики Верхневолжья несколько последних лет находился в кризисе: никак не удавалось полностью загрузить работой предприятие. Оттого сотрудников переводили на неполный рабочий день, были даже сокращения. Трудности предприятию удалось преодолеть лишь благодаря вмешательству руководства страны - в январе на ТВЗ с рабочим визитом побывал президент Владимир Путин. Обещал заводчанам: заказы будут. Помогли и белорусы.

- Работаем с белорусскими заказчиками уже давно, это надежные партнеры. Видим в нашем сотрудничестве большой потенциал, - отмечают на Тверском вагоностроительном. - Объемы заказов пока не выводят их на ключевые позиции. Но мы надеемся на дальнейшее сотрудничество и готовы наращивать выпуск продукции.

## ФОТОФАКТ



## ЯРКИЙ ГОД, ЯРКИЙ ТЫ!

Слоган Европейских игр-2019 будто намекает: хоть до большого спортивного мероприятия в Минске еще много времени, это не повод унывать. Красочные логотипы события уже расцвели город, а теперь красуются и на бортах новинки минского транспорта. МАЗ представил автобус-гармошку с толкающим приводом, где двигатель от Mercedes класса «Евро-5» находится в хвосте, а не в передней части, как обычно. Такая конструкция сделала салон просторнее. 18-метровая машина может перевозить до 170 человек. Именно такие автобусы будут катать гостей Евроигр, поэтому вместительность очень кстати.

Впервые новинку показали на международной выставке Busworld, которая идет в Москве в эти дни.