



CAF:s orderbok har fallit tillbaka något, men den senaste tidens framgångar i Canberra är ett uppsving för bolagets ambition att bli en verkligt global leverantör. På bilden en 24-metersvagn av typ Urbos 3 i Besançon i Frankrike. Företagets optionslista är större än orderboken.

Spårvagnsbeställningar i världen 2016:

Färre beställningar, men fler i option och planerade

Antalet beställda spårvagnar i världen har minskat under 2016 jämfört med samma tid 2015. Däremot noteras en ökning av mängden vagnar i option och även vagnar som branschen för-

väntar sig kommer att beställas. Vissa tillverkare har endast några få vagnar i beställning, andra stärker sin ställning genom omorganisationer och koncentration till transportsektorn.

Av Michal Taplin

Efter förra årets ökning av orderingen för spårvagnar har antalet vagnar i order i februari 2016 fallit tillbaka ca 600 enheter till 3 212, men antalet i optioner hade ökat med nästan 200 till 1 248, och antalet i planerade order hade ökat med nästan 500 till 1 415 (plus 191 optioner).

Några av de senare kommer att vara be-

roende av resultatet i USA:s presidentval i november, men i den sista av president Obamas federala budgetar har man sett generöst på planerade system.

Durmazlar har återkommit i listan i år och en ny tillverkare har dykt upp, Bozankaya.

Båda finns i Turkiet, där Siemens planerar att etablera nya tillverkningsmöjligheter

för att dra nytta av de planerade nya systemen i landet.

Rumänska Astra är borta, eftersom dess samarbete med Siemens har upphört efter att bara sex vagnar byggdes för Arad.

Det har varit ett år av stora förändringar och omorganisationer i spårvagnssektorn, där Alstom blivit ett renodlat transportföretag, och Hitachi har tagit tar över Ansal-



Bombardier är i absoluta tal den mest framgångsrika spårvagnstillverkaren, men orderboken har börjat tunna ut i takt med att stora ordrar för Bryssel, Frankfurt am Main och Manchester är avslutade. Här premiärvisning av Flexity 2 i Blackpool den 8 september 2011.

dobreda och släppt det italienska namnet på grund av den badwill som är förknippat med företagsnamnet.

Det nya företaget kallar sig Hitachi Rail Italy.

De två statliga kinesiska giganterna har gått samman för att bli CRRC, medan Stadler köpte Vosslohs spanska fabrik, inklusive orderboken.

Bombardier tog in extern finansiering för sin transportsektor eftersom moderbolaget fortfarande kämpar med de finansiella konsekvenserna av dess flygplansäventyr.

Skoda Transportation har skaffat sig ett

bestämmande inflytande i finska företaget Transtech, som bygger Artic spårvagnar för Helsingfors.

Särskilt Hitachi har gjort en chansning i försöket att återuppliva AnsaldoBredas spårvagnsverksamhet, och att övervinna svårigheterna med dess Tramwave, ett markförlagt strömförsörjningssystem, som på den kinesiska marknaden inte verkar klara de uppsatta målen.

Alstoms orderbok ser friskare ut, även med tanke på att marknaden för dess Anabafabrik i Algeriet är begränsad till den nordafrikanska marknaden.

Det är gott att se att franska städer kommer tillbaka till marknaden med Bordeaux, Lyon och Nice tillkomna sedan förra året.

Sydamerikanska spårvägar i Cuenca och Rio de Janeiro kommer att befästa bolagets världsomspännande ambitioner.

Hur man hanterar Ottawa-kontraktet kan ge Alstom ett försteg jämfört med Bombardiens förseningar i att uppfylla sitt avtal med Toronto. Alstom delar på duospårvagnsmarknaden med Stadler (Vossloh) även om dess version för SNCF tillbringar all sin tid på järnvägsspår snarare än i gaturummet. Strasbourgs linje D kan komma att förändra detta förhållande.

Även om Bombardier i absoluta tal är den mest framgångsrika spårvagnstillverkaren, har orderboken börjat tunna ut i takt med att stora ordrar för Bryssel, Frankfurt am Main och Manchester är avslutade (några optioner finns kvar).

Den nordamerikanska Thunder Bay-anläggningen har inte framstått i någon större härlighet i och med att den stora Toronto-ordern har blivit ytterligare leveransförsenad; alltför stort beroende av den mexikanska fabriken som underleverantör rapporteras vara problematiskt.

Det finns rykten om att den senaste ordern för Edmonton kommer att tillverkas



Stadler var med i budgivningen på nya spårvagnar till St Etienne i Frankrike, men ordern gick till CAF. Extremt smala vagnskorgar på meterspår var några av de mer udda förutsättningarna.