



№28

# ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ

Официальное издание Международной ассоциации предприятий городского электрического транспорта

10-16 июля  
2023 года

## В Екатеринбурге прошёл «Иннопром – 2023» с несколькими новинками в области городского электротранспорта



10 июля в Екатеринбурге открылась очередная выставка достижений в области промышленности «Иннопром». Пожалуй, в этом году экспозиция электротранспорта была представлена наиболее широко.

Одна из самых больших экспозиций была представлена предприятиями Республики Беларусь. В 2023 году Беларусь впервые приняла участие в выставке «ИННОПРОМ» в качестве страны-партнера. В экспозиции на площади в 3 200 кв. м. были представлены 125 предприятий. Состав белорусской делегации – порядка 700 человек.

В день открытия белорусский павильон посетили Премьер-министр Республики Беларусь Роман Головченко вместе с главой российского правительства Михаилом Мишустиным и Премьер-министром Республики Казахстан Алиханом Смаиловым.

Конечно же среди них была новинка, поставленные в этом году в столицу Уральского региона – троллейбусы «Ольгерд» с увеличенным автономным ходом от ВКМ Holding. Чуть менее чем через месяц машины выйдут на маршрут в новый район «Академически».

Не меньший интерес у главы Правительства России вызвал и трамвай «Невский» от компании «ПК ТС». Михаил Мишустин обратил пристальное внимание на новый трехсекционный трамвай и задал наиболее острый вопрос для любого предприятия: «Что тут своего?»

Своего в трамвае оказалось уже 95%. Представленный вагон оборудован первым поколением оборудования активной помощи водителю и серийно поставляется в Санкт-Петербург.

«Я думаю, что в следующем году мы можем уже совместно с «Горэлектротрансом» Санкт-Петербурга показать, как трамвайные вагоны расставляются в парке в режиме автопилотирования без водителя», – рассказал генеральный директор «ПК Транспортные системы» Александр Дубровкин.



«Мы уже делали трамвайный вагон на базе «Витязя» в Москве, в котором ставили компоненты полностью автопилотирования (но с наблюдением водителя). Даже на 17 маршруте – это Останкино – Медведково – мы на одном из участков ездили, но на сегодня нет нормативной базы разрешающей, нет инфраструктуры, которая позволяла бы эксплуатировать», – подчеркнул Дубровкин.

Среди троллейбусных новинок был представлен отечественный троллейбус «Синара-6254» от холдинга «Синара – транспортные машины» (СТМ).

Сейчас на предприятии в Челябинске строится несколько десятков новых машин для столицы Южного Урала в рамках заключенного концессионного соглашения. Всего их будет 168.

Однако приехавшая в Екатеринбург машина обратно не вернется. В честь 300-летия со дня основания Екатеринбурга Группа Синара преподнесла городу и его жителям подарок – современный троллейбус «СИНАРА-6254». Во время торжественной церемонии, состоявшейся на полях выставки ИННОПРОМ-2023, президент Группы Синара Михаил Ходоровский передал главе города Алексею Орлову комплект технической документации и ключи от троллейбуса.

«Мы уделяем особое внимание комплексной модернизации системы общественного транспорта, обновлению его подвижного состава. В этом году на маршруты выходят 50 новых троллейбусов с удлиненным автономным ходом», – рассказал господин Орлов. Троллейбус будет задействован на маршруте №6 ул. Академическая – Химмаш.

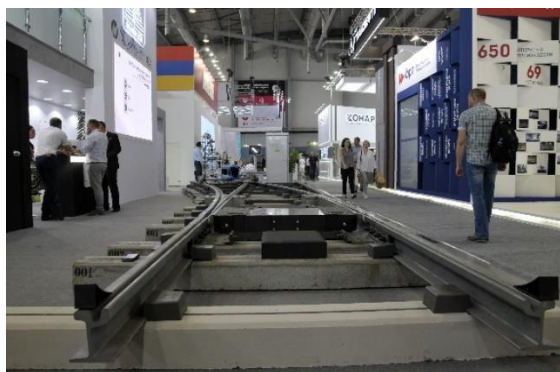
«Группа Синара уже больше 20 лет работает в Екатеринбурге и внесла свой вклад в формирование облика города: построены «Екатеринбург-ЭКСПО» и Екатеринбург-Арена, открыт Синара Центр, ходят скоростные «Ласточки». Уже готова первая очередь кампуса Уральского федерального университета, а вчера был дан старт строительству второй очереди. Мы рады в честь 300-летия любимого города вручить Екатеринбургу наш подарок. Уверен, что горожане оценят комфорт и удобство передвижения в современном троллейбусе, и надеюсь, что городской транспорт «Синара» сможет стать еще одним символом Екатеринбурга», - отметил Михаил Ходоровский.





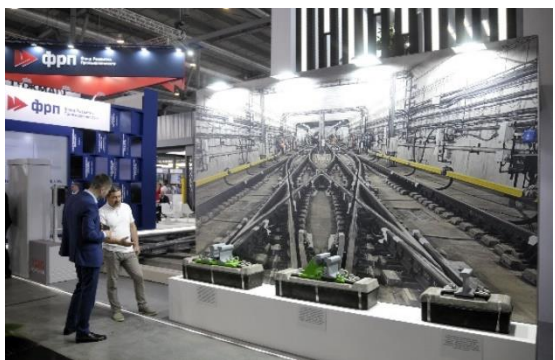
Троллейбус «СИНАРА-6254» обладает рядом уникальных функций, аналогов которым на российском рынке не существует. В их числе способность преодолевать дистанции до 80 км без потребления энергии из контактной сети, расширенные дверные проемы, увеличенная площадь остекления, функция наклона кузова для маломобильных пассажиров. В машине есть всё для комфортной поездки: система климат-контроля, USB-слоты для зарядки мобильных устройств, WI-FI, анатомические сидения и современные системы информирования.

Особого внимания заслуживает новинка в области верхнего строения пути. Компания «Инновационные технологии» совместно с компанией «Сигнал 1520» представила комплект стрелочного перевода с гибкими острьями из диллидура и системой автоматического управления.



Основное преимущество этого перевода не только в том, что отсутствует подвижное перо и минимизирована ударная нагрузка при прохождении колесных пар, но и в улучшенной системе привода и управления, которая позволяет снизить возможность расхождения колёсных пар при самопроизвольном переводе острьяков при проезде. Кроме того, при следовании на боковой путь вагон может двигаться со скоростью 20 км/ч. Тестирование производилось на скорости до 25 км/ч и не выявило никаких проблем.

Перевод стрелки осуществляется бесконтактно, за счёт пассивной антенны, уложенной в междупутье и приёмника, находящегося под кабиной головного вагона трамвая. При проезде первой антенны происходит определение необходимости приготовления маршрута, его приготовления и блокировка. Следующий перевод возможен только при проезде головным вагоном второй антенны, расположенной за пределами стрелочного перевода с учётом максимально возможной длины состава (в том числе при буксировке неисправных ТС). В этот момент стрелочный перевод разблокируется. Информация о положении и состоянии перевода выводится на терминал в кабине вагоновожатого и на специальный светофор.



А вот новинок от «Уралтрансмаша» и «Усть-Катавского вагоностроительного завода» даже в виде макетов на выставке увидеть не удалось.

Первый заместитель Председателя Правительства Андрей Белоусов провёл селекторное совещание по вопросам развития электротранспорта. Участники обсудили строительство и запуск новых электрозарядных станций в рамках реализации правительственной инициативы по развитию электротранспорта, куратором которой является первый вице-премьер.

Андрей Белоусов отметил, что зарядная инфраструктура является основой для дальнейшего развития рынка электромобилей в России. При этом он подчеркнул, что это комплексный вопрос, включающий не только выделение земли и поиск инвесторов для строительства самих объектов, но также присоединение к электрическим сетям, модернизацию городской инфраструктуры, разработку специальных мобильных приложений для удобного поиска таких зарядок.

«Развитие электротранспорта в интересах регионов не только расширяет инфраструктуру, но также повышает инвестиционную привлекательность субъектов в целом», – добавил первый вице-премьер.

Первый заместитель Министра энергетики Павел Сорокин отметил, что министерство в тесном сотрудничестве как с региональными властями, так и с представителями бизнеса ведёт активную работу по всем направлениям развития сети электрозарядных станций.

«Строительство ЭЗС идёт в соответствии с планом, все возникающие вопросы оперативно решаются в рабочем порядке», – добавил он.

В свою очередь замглавы Минстроя Сергей Музыченко сообщил, что ведомством проводится работа по дополнению порядка 50 сводов правил, в ходе которой будет установлен норматив обеспеченности зарядными станциями для электромобилей на парковочных местах при строительстве различных типов общественных зданий.

Также, добавил он, Минстрой утвердил изменения в сводах правил, обеспечивающие безопасное размещение парковочных мест для электромобилей, оборудованных зарядными устройствами.

«Наша основная задача – это установление единых нормативных требований по проектированию и строительству, обеспечивающих понятные правила создания безопасной инфраструктуры электромобильного транспорта по всей стране», – отметил он.

## **Андрей Белоусов: Развитие электротранспорта повысит инвестиционную привлекательность регионов**

## **Электробусы для Красноярска и Волгодонска, троллейбусы для Уфы и Кемерово – уже на конвейере**

Ещё четыре партии подвижного состава электротранспорта готовятся к поставке в российские города. Подведены итоги аукционов по приобретению электробусов для Волгодонска и Красноярска, а также троллейбусов с увеличенным автономным ходом для Кемерово и Уфы. С учётом новых закупок, над поставками автобусов с электрическими двигателями в российские города в этом году уже работает рекордное число заводов: четыре российских и белорусских предприятия.

### **Волгодонск**

6 июля подведены итоги повторной закупки электробусов в Волгодонске: его объявили после неудачной весенней попытки, когда заключение контракта с единственным поставщиком заблокировало финансовое управление городской администрации. На этот раз единственная заявка подана ООО «Торговый дом Транс-Альфа» и согласование администрации Волгодонска на заключение сделки получено. Стороны перешли к заключению контракта по цене номинала аукциона 453,6668 млн руб.

В стоимость контракта входят средства федерального бюджета (440,8 млн руб.), областного бюджета (8,996 млн руб.) и местного бюджета (3,86 млн руб.). 10 электробусов модели 5298.02 (5298-0000010-02) «Сириус» производства вологодского завода «Транс-Альфа» с 35 посадочными местами каждый и аккумуляторными батареями с запасом автономного хода до 80 км требуется доставить одной партией до 15 ноября этого года в троллейбусное депо МУП «ГПТ» на Жуковском шоссе.

Волгодонский заказ станет первой серийной поставкой электробусов «Сириус». Пока что заводом выпущено лишь две машины этой модели, которые работают в Рыбинске.

### **Кемерово**

В Кемерово 5 июля подведены итоги объявленного местной администрацией 16 июня аукциона на поставку 10 низковольтных троллейбусов с увеличенным автономным ходом с начальной ценой 353 млн руб. Только одна поданная заявка признана удовлетворяющей требованиям, вторая заявка с предложением троллейбусов модели 5298.01 «Авангард», была отклонена членами аукционной комиссии. Имя победителя аукциона, с которым готовится заключение контракта, пока не раскрывается.

Все 10 машин требуется доставить в троллейбусное депо АО «КЭТК» на просп. Химиков, 4 до 15 августа этого года.

### **Красноярск**

7 июля в Красноярске определили поставщика девяти электробусов. Соответствующий аукцион с начальной ценой 405,9 млн руб. объявлен 21 июня агентством государственного заказа Красноярского края. Единственная заявка поступила от АО «ГК "Современные транспортные технологии"» (ГК «СТТ»). Компания и Департамент муниципального имущества и земельных отношений администрации Красноярска приступили к заключению контракта стоимостью 388,35 млн руб., предусматривающего поставку девяти электробусов ЛиАЗ-627400. Стоимость одной машины — 43,15 млн руб. Для пассажиров предусмотрено 30 посадочных мест. Общая вместимость каждого электробуса — 85 пассажиров. Запас автономного хода, обеспечиваемый литий-ионными никель-марганец-кобальтовыми батареями — не менее 50 км. Все электробусы будут белого цвета с брендированием кузова в символику городского транспорта Красноярска. Их необходимо поставить в троллейбусное депо на ул. Березина, 1 не ранее 1 октября, но и не позднее 30 ноября этого года.

Ранее в Красноярске уже определили поставщика 11 электробусов. Машины производства белорусского ВКМ Holding модели Е321 поставит зарегистрированное в Красноярске ООО «Белрус». Согласно условиям контракта, надлежит сделать это не раньше 1 сентября и не позже 30 октября этого года.

### **Уфа**

В Уфе на подведении итогов объявленного в июне аукциона на приобретение подвижного состава транспорта общего пользования с начальной ценой 382,5 млн руб. так же, как и в Кемерове, стало известно о том, что лишь одна заявка соответствует требованиям.

23 июня победителем было признано АО «Уфимский трамвайно-троллейбусный завод», предложившее выполнить заказ за 380,5875 млн руб. Заявка другого участника, предложившего троллейбусы модели 5298.01 «Авангард», была отклонена.

Проектом контракта между Управлением транспорта и связи администрации Уфы и АО «УТТЗ», предусмотрено финансирование за счёт средств Республики Башкортостан (369,17 млн руб.) и бюджета города Уфы (11,41 млн руб.). Все 15 троллейбусов УТТЗ-

6241.01 «Горожанин» требуется доставить в депо на ул. Адмирала Макарова, 19/1. Администрация настаивает на соответствии техники брендбуку внешнего оформления подвижного состава, предусматривающего окраску кузовов троллейбусов в белый цвет.

### **Промежуточные итоги**

Первое полугодие 2023 года было весьма богатым на известия о планах по поставке электробусов в разные регионы страны.

В Москве в этом году подписаны контракты на поставку в 2023-2024 годах 1000 электробусов КАМАЗ-6282 и 200 ЛиАЗ-6274. Первые КАМАЗы уже работают на городских маршрутах. Поставки ЛиАЗов не начинались.

Среди 10 российских регионов, где развитие электробусного сообщения напрямую связано с федеральным субсидированием обязательств регионов по финансированию капитальных грантов концессионных проектов по развитию трамвайных сетей, о закупках электробусов в этом году уже заявили в Волгограде, Волгодонске, Красноярске, Курске, Перми, Нижнем Новгороде, Ростове-на-Дону и Таганроге. В исполнении контрактов (с учётом документов на стадии подписания) на поставку 219 машин задействованы уже четыре завода:

- «Транс-Альфа» готовится к поставкам 10 электробусов 5298.02 «Сириус» в Волгодонск;
- ВКМ Holding — 73 электробусов модели Е321: 11 для Красноярска и 62 для Нижнего Новгорода;
- ПАО «КАМАЗ» — 76 электробусов КАМАЗ-6282: по 20 для Волгограда и Ростова-на-Дону, 16 для Перми, и по 10 для Курска и Таганрога;
- «Группа ГАЗ» — 60 электробусов ЛиАЗ-6274: 51 для Нижнего Новгорода и девять для Красноярска.

Однако это ещё не полный перечень заказов на этот год. 23 июня Минтранс России сообщил, что в рамках программы до 2028 года запланирована поставка не менее 284 электробусов и установка не менее 100 зарядных станций. При этом до конца этого года будут поставлены 260 электробусов. В ближайшее время закупку электробусов намерены объявить в Краснодаре и Липецке.



## Москва:

### **Число электробусов удвоится**



Через пять лет в Москве две трети городского наземного транспорта будет передвигаться на электрической тяге. Об этом во время открытия электробусного парка «Митино» рассказал мэр Москвы Сергей Собянин.

#### **Число электробусов удвоится**

Сегодня наш город является лидером по числу электробусов среди европейских мегаполисов.

— На городских маршрутах работает уже 1,1 тысячи современных экологически чистых машин. Заключены контракты на поставку ещё 1,2 тысячи электробусов. Таким образом, в 2024 году в городе их будет более 2,2 тысячи. У новых машин запас хода после подзарядки увеличен с 40-50 до 80 километров, — отметил Собянин.

Для обслуживания этих машин необходимо заранее подготовить инфраструктуру. В июле прошлого года открыли первый электробусный парк в Красной Пахре. И вот введён второй — в районе Митино.

Техническое обслуживание электробусов на улице Зенитчиков будет осуществлять производитель машин — ПАО «КамАЗ», с которым заключили контракты жизненного цикла на 15 лет.

В день открытия электробусного парка в нём провели экскурсию для местных жителей. В дальнейшем планируется сделать такие посещения регулярными.

#### **Все условия для обслуживания и ремонта**

Строительство электробусного парка на улице Зенитчиков начали в 2021 году. Все работы оплатили из городского бюджета. В новом парке можно обслуживать и ремонтировать до 300 электробусов в год.

В парке размещено 210 зарядных устройств, их обеспечивают энергией 37 современных зарядных станций с системой динамического распределения мощности. Также в парке есть три линии порталных моек, пункт проверки технического состояния, административный корпус со столовой, раздевалками и комнатами отдыха для водителей.

Парк будет обслуживать 20 электробусов, которые работают на маршруте №328 ЖК «Мир Митино» — Улица Зенитчиков, №846 4-й микрорайон Митина — «Метро «Митино» и №240 4-й микрорайон Митина — Улица Рословка. В



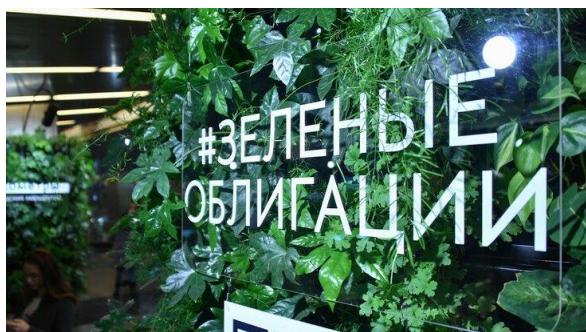
ближайшее время электробусы из парка в Митине выйдут ещё на пять маршрутов на северо-западе Москвы, а к концу 2024 года они будут обслуживать 23 маршрута и перевозить более 43 тысяч пассажиров в сутки.

— По сути дела, весь северо-запад будет обеспечиваться этим парком электробусов, — отметил мэр Москвы.



## Москва:

**«Зеленые облигации» для населения были раскуплены россиянами за пять недель**



Жители Москвы и других регионов России приобрели 100% выпущенных "зеленых" облигаций столицы, они были раскуплены в течение пяти недель. На привлеченные средства город закупит 50 электробусов отечественного производства, заявил заммэра Москвы по вопросам экономической политики и имущественно-земельных отношений Владимир Ефимов.

"Размещение ценных бумаг началось 30 мая на платформе "Финуслуги" Московской биржи. Выпуск был полностью выкуплен менее чем за полтора месяца вместо планового периода размещения в шесть месяцев. Высокий спрос населения продемонстрировал востребованность "зеленых" облигаций и заинтересованность людей в участии в развитии города", — отметил он.

Ефимов добавил, что порядка 70% облигаций были куплены гражданами из Москвы и Подмосковья.

По его словам, "зеленые" облигации защищены от ряда рыночных рисков, так как не обращаются на бирже, их могли приобрести только физлица, налоговыми резидентами России. Средства, которые получила столица при продаже облигаций, будут направлены на экологические программы, например на замену автобусов на электробусы.

Всего было выпущено 2 миллиарда рублей номинальной стоимости, ставка купонного дохода по облигации составила 8,5% годовых, он будет направляться ежеквартально. Ефимов добавил, что бумаги обращаются два года, 25 мая 2025 года они будут погашены.

Министр правительства Москвы, руководитель городского департамента финансов Елена Зяббарова заявила, что россияне из 73 субъектов страны приобрели "зеленые" облигации, что

свидетельствует о востребованности нового финансового инструмента.

Больше всего бумаг купили москвичи (57%), жители Московской области (9,8%) и Санкт-Петербурга (5,6%). Также бумаги приобретали инвесторы из Тюменской, Тверской, Свердловской, Тульской, Нижегородской и других областей, добавила она.

"Нам удалось создать простой и выгодный финансовый инструмент, способный заинтересовать любого, в том числе человека без опыта инвестирования. Для граждан это источник дополнительного гарантированного дохода, а для столицы – импульс к дальнейшему развитию зеленой экономики и повышению качества городской среды", – сказала Зяббарова.

Отмечается, что мужчины в возрасте около 44 лет, проживающие на территории Москвы, стали типичными покупателями бумаг, чаще всего их приобретали люди среднего и старшего возраста, почти каждому пятому инвестору было больше 55 лет. Самым старшим владельцем облигаций стал житель в возрасте 86 лет, а самым младшим – гражданин в возрасте 18 лет.

По распоряжению Сергея Собянина "зеленые" облигации для населения включили в концепцию "зеленых" облигаций города Москвы, резюмировала Зяббарова.

Около 50 тыс. порций мороженого в форме электробуса бесплатно раздали москвичам и гостям столицы во время празднования Дня московского транспорта, 8 июля. Об этом сообщили в пресс-службе департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города.

Необычный десерт назвали эскимобусом. Глазурь можно было выбрать самостоятельно: пломбир могли покрыть горьким, молочным или белым шоколадом.

Бесплатная раздача мороженого проходила на Чистопрудном бульваре, а также на Северном и Южном речных вокзалах.



## **Москва:**

**В День московского транспорта москвичам раздали около 50 тысяч порций мороженого**



## **Москва:**

**В Мосгортрансе провели более 2,3 млн удаленных предрейсовых осмотров водителей**

Развиваем телемедицину, которая позволяет водителям автобусов и электробусов тратить меньше времени на медосмотры и быстрее выходить на маршрут.

Как рассказал Максим Ликсутов, в Мосгортрансе провели уже более 2,3 млн удаленных предрейсовых осмотров водителей наземного городского транспорта с использованием оборудования на российском ПО. Сейчас за процессом следят медики в парках.

С 1 сентября вступит в силу приказ Минздрава РФ № 266н. Он разрешит перевозчикам использовать в работе новый формат, который позволит не привлекать дополнительный медперсонал.



## **Москва:**

**Около 1,5 млн пассажиров перевезли электробусы парка «Красная Пахра» за год**

За год работы электробусного парка «Красная Пахра» его электробусы перевезли в ТиНАО около 1,5 млн пассажиров, сообщила пресс-служба департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы.

«Подводим итоги работы первого в России и крупнейшего в Европе электробусного парка «Красная Пахра». Дому электробусов в ТиНАО исполнился один год! Электробусы в Новой Москве перевезли уже 1,5 млн пассажиров», - говорится в материале.

Как уточняется, сегодня в парке работают более 500 человек, из которых свыше 400 - водители.

«Благодаря открытию парка «Красная Пахра» наземный электротранспорт впервые вышел на маршруты в Троицке и ближайших поселениях. Кроме того, мы обеспечиваем сотрудникам парка достойные условия труда, конкурентную заработную плату и предоставляем социальные гарантии правительства Москвы. Мы развиваем экологичный транспорт в удаленных от центра округах по задаче мэра Москвы Сергея Собянина», - приводятся в материале слова заммэра Москвы по вопросам транспорта Максима Ликсутова.



## Москва:

### **От рикши к электробусу: как менялся пассажирский транспорт на ВДНХ**



За многие десятилетия истории пассажирский транспорт главной выставки страны менялся неоднократно: сначала гостей перевозили двухэтажные троллейбусы, после второго открытия — уникальные мототакси и автопоезда, а после возрождения ВДНХ здесь появились современные электробусы.

Каждую вторую субботу июля в столице отмечают День московского транспорта. ВДНХ, один из московских центров общественного притяжения, традиционно становится местом демонстрации и испытаний новейших технологий и изобретений, в том числе и в сфере пассажирских перевозок.

«Один из приоритетов ВДНХ сегодня — создание комфортной среды пребывания для каждого посетителя, в том числе и доступность самых дальних уголков выставки, забота об окружающей среде парковых пространств. С 2020 года мы перешли на экологически чистый вид транспорта — электробусы. Ровно три года назад здесь начал курсировать первый в ее истории бесплатный пассажирский маршрут «К», который обслуживается электробусами отечественного производства. С момента запуска, за три года, им воспользовались более миллиона посетителей», — рассказал генеральный директор ВДНХ Сергей Шогуров.

Он также отметил, что в декабре прошлого года ВДНХ стала первой площадкой, на которой столичный Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры в рамках проекта «Энергия Москвы» установил пять общедоступных зарядных станций для электротранспорта.

Главная выставка страны развивает свою транспортную инфраструктуру вместе с городом. Территория ВДНХ — часть городского автобусного маршрута №533, соединяющего станции метро «ВДНХ» и «Ботанический сад». Большая часть маршрута проходит по кольцевой дороге ВДНХ.

Машина времени: как развивался транспорт на главной выставке страны

За более чем 80 лет истории главной выставки страны неоднократно менялись виды транспорта, на котором посетители добирались до самых отдаленных ее уголков. Почти сразу же после



первого открытия Всесоюзной сельскохозяйственной выставки (ВСХВ) СССР из-за огромных масштабов ее территории задумались о комфортном передвижении гостей — как на саму выставку, так и по ней.

Станция метро «ВДНХ» открылась только в 1958 году, и до этого времени остро стоял вопрос транспортной доступности выставки. Первым видом транспорта, который связывал центр Москвы с ВСХВ, стал двухэтажный троллейбус ЯТБ-3, сделанный по образцу английского аналога ЕЕС. Для того времени это был очень прогрессивный транспорт. Он и сейчас поражает своим видом на архивных фото и кинохронике. Однако эксплуатировать его было неудобно, главным образом из-за нестандартной высоты контактной сети: провода на маршруте пришлось поднимать на метр вверх. В 1953 году в Ярославле свернули производство двухэтажных троллейбусов, а ко второму открытию ВСХВ СССР от их использования и вовсе отказались.



Со вторым открытием выставки в 1954 году начали решать не только проблему транспортной доступности самой ВСХВ, но и вопрос передвижения гостей к самым дальним ее уголкам. Так на главной выставке страны впервые появилась внутренняя троллейбусная линия. Сначала она обслуживалась стандартными машинами МТБ-82Д, декорированными символикой ВСХВ. Но в 1955 году на маршрут вышел троллейбус СВАРЗ-ТБЭС-ВСХВ. Впервые на отечественном пассажирском транспорте использовали гнутые боковые окна, благодаря которым пассажиры могли лучше рассмотреть достопримечательности.



Для более быстрого передвижения по выставке без привязки к маршруту в начале 1960-х годов стали использовать уникальные образцы мототакси, которые выпускали в Туле и Вятских Полянах. Это были трехколесные рикши на базе серийного мотороллера для двух пассажиров, сидевших на диване перед водителем.

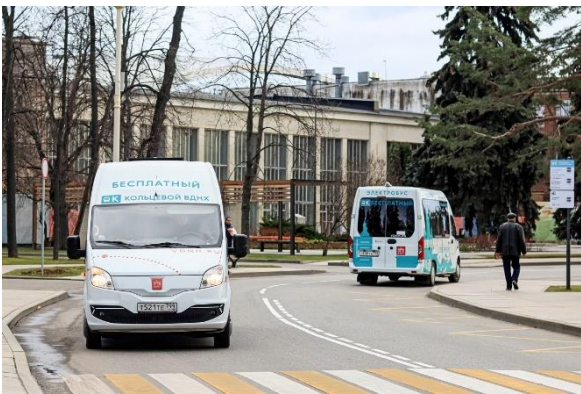
Отдельного внимания заслуживает экскурсионный транспорт. Чтобы гости выставки могли с комфортом передвигаться по огромной территории в компании гида, решили использовать автопоезда, которые с успехом применялись в аэропортах и на курортах Советского Союза. Их



выпускали с конца 1950-х годов на Рижской автобусной фабрике. Особенно интересен автопоезд этого же производителя, который появился на ВДНХ в 1980-х годах. Его создали на базе микроавтобуса RAF-2203 Latvija, и он выглядел как небольшой тягач с двумя полуприцепами. В них располагались гости, а в кабине тягача — водитель и гид-экскурсовод. Ранее эта необычная техника перевозила гостей в Олимпийской деревне, а после Олимпиады ее передали на главную выставку страны, где она применялась до конца десятилетия.

#### Пассажирский транспорт ВДНХ в XXI веке

На рубеже веков перевозить гостей перестали, а транспортная система пришла в упадок. Но с возрождением ВДНХ, которое началось в 2014 году, вновь подняли вопрос комфортного передвижения посетителей по территории. Решением этой задачи стал городской маршрут № 533. С 2017 года микроавтобус проезжает по территории выставки до станции «Ботанический сад» через кольцевую дорогу и возвращается обратно к станции метро «ВДНХ», делая по четыре остановки на пути в каждую сторону.



Наиболее ярким событием современной истории транспорта ВДНХ стало появление бесплатного маршрута «К», который с 2020 года ежедневно и круглогодично курсирует по кольцевой дороге в обоих направлениях. Его обслуживают четыре экологических электробуса производства Горьковского автомобильного завода вместимостью до 12 человек. Конечные пункты маршрута располагаются по обе стороны от арки главного входа — на северной и южной петлях.



Электробусы пользуются неизменной популярностью у гостей выставки: за три года они перевезли более миллиона посетителей. Это первый за всю историю ВДНХ маршрутный транспорт с бесплатным проездом.



## Санкт-Петербург:

### **На 127-й автобусный маршрут вышел новый электробус «Орион»**



На 127-й автобусный маршрут для работы в тестовом режиме вышел недавно новый отечественный электробус «Орион». А вслед за ним «Пассажиравтотранс» начал тестировать на той же линии автобус с электрическим двигателем другой марки — электробус E433 Vitovt Max Electro.

Этот современный электробус, который минский «Белкоммунмаш» начал выпускать специально для нашего города по заказу профильного комитета Смольного, петербуржцы могли видеть на проходившем нынче в мае Международном фестивале SPbTransportFest-2023. Там же «Пассажиравтотранс» подписал соглашение с этой компанией (теперь она называется ВКМ Holding).

Что представляет собой инновационный электробус E433 Vitovt Max Electro? Это пассажирский транспорт с запасом хода около 240 км и современным дизайном, состоящий на 80 % из российско-белорусских комплектующих. Он оснащен мультимедийными информационными системами, GPS-оборудованием, системой отопления и кондиционирования. Электробус, естественно, низкопольный, с просторным салоном, вмещающим 153 пассажира. Кроме того, эта машина имеет механический пандус с ручным управлением, широкие площадки для инвалидов колясок (пол возле дверей зимой нагревается, чтобы не было наледи). А также систему понижения уровня пола у входа (книлинг), благодаря которой она может «присесть» перед пассажирами на остановках. Примечательно, что эта новинка, как и «Орион» особо большого класса, будет курсировать на маршруте № 127. Он тянется от автобусного парка «Коломяги» (где в ночное время новые электробусы будут заряжаться) до конца Комендантского проспекта, точнее — до Арцеуловской аллеи. И обеспечивать транспортное обслуживание жителей новостроек Приморского района на этой загруженной транспортной линии. Оба электробуса специалисты «Пассажиравтотранса» будут тестировать на протяжении двух месяцев. И если останутся довольны, равно как и пассажиры, предприятие приобретет эти модели для постоянной работы на своей маршрутной сети.



## Санкт-Петербург:

### **"ПК Транспортные системы" представила первый российский трамвай с системой автопилота**



Компания "ПК Транспортные системы" представила первый российский серийный трехсекционный трамвай "Невский" двустороннего движения с элементами автопилота на международной выставке "Иннопром-2023", сообщает корреспондент ТАСС с места событий.

В трамвае установлены две кабины водителя и двери по обе стороны бортов, таким образом, транспортное средство может курсировать "в режиме челнока" без разворотов колец.

"На текущий момент российское машиностроение находится в уникальной ситуации, когда, с одной стороны, нужно создавать и внедрять инновации, а с другой - добиться максимально высокого уровня локализации производства. И при этом, несмотря на возникающие сложности, нам все равно удастся достигать потрясающих результатов. И я уверен, что "Невский" будет востребован не только в российских городах, но и в дружественных странах", - подчеркнул генеральный директор "ПК Транспортные системы" Александр Дубровкин.

Элементы автопилота применяются на трамваях такого типа впервые. Таким образом, в нештатных ситуациях система оповещает водителя сигналами, например, если на путях человек. В кабине водителя есть датчики, контролирующие вождение. Так в случае, если человек курит, разговаривает по телефону или засыпает, система реагирует сигналами или оповещением, чтобы водитель, например, убрал телефон.

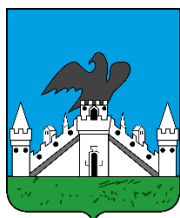
У входных дверей трамвая установлены подогреваемые зоны, чтобы в холодное время года не было наледи при входе в салон. На дверях предусмотрены светодиодные сигнальные линии, горящие зеленым и красным цветом при, соответственно, открытии и закрытии дверей и срабатывающие одновременно со звуковым сигналом. Длина трамвая - 27 м. Общая пассажироместимость "Невского" - 205 человек. Количество сидячих мест составляет 52.

С 2023 года трамваи модели 71-932 "Невский" уже начали эксплуатироваться на маршрутах Санкт-Петербурга.

Сборка трамваев проходит на двух производственных площадках "ПК Транспортные системы" - Тверском механическом заводе



электротранспорта и Невском заводе электрического транспорта имени Ф. А. Пироцкого. Локализация производства трамвая составляет 95%. Из иностранного производства на сегодня остались резинотехнические элементы для тележки и вагона, а также некоторые проводники в блоках электрооборудования. Их поставляют дружественные страны - Китай и Индия.



## Орёл:

### **Клычков не планирует сохранять орловский электротранспорт с помощью концессии**



Орловцы не сдаются и продолжают заваливать прямые эфиры губернатор Клычкова вопросами о сохранении городского электротранспорта. На этот раз горожанин поинтересовался у регионального главы: почему бы городу не заключить концессию с «Мовиста регионы» для развития электротранспорта?

Из ответа Клычкова выяснилось, что данный вариант для Орла неприемлем.

«Концессия — это возмездное соглашение, и здесь всё очень непросто с точки зрения финансирования, поэтому нужны детали и с «Мовистой» и вот ВЭБ нам предлагает. Например, предложение ВЭБа по транспорту: возмещение ежегодно 500 млн рублей не совсем возможно для нашего города», — заключил губернатор.

Отметим: концессионные соглашения с ВЭБ.РФ и «Мовиста регионы», действительно, вполне распространённая практика в российских регионах, пытающихся сохранить трамвайное и троллейбусное движение. Соглашения с субъектами заключаются в рамках бридж-кредитования (краткосрочный, как правило до 1 года, на достаточно солидную сумму). Это имеет свои плюсы и минусы, среди которых, как справедливо отметил Клычков, высокие процентные ставки, короткий срок возврата, а значит значительные ежемесячные выплаты.

Но, например, ещё в 2021 году ВЭБ.РФ выдал бридж-кредит в 3,6 млрд рублей на проект «Таганрогский трамвай». Он был успешно реализован. В 2022 году ООО «Мовиста регионы» заключило концессионное соглашение с Ярославской областью. Оно предполагает, что концессионер будет вкладывать заёмные и бюджетные средства, общие выплаты из бюджета в течение 20 лет составят 54,15 млрд рублей. Конечно,

можно предположить, что бюджет Ярославской области просто значительно богаче орловского. Но вот другой пример: в марте 2023 года «Мовиста» заключила концессионное соглашение по развитию трамвая с Красноярском, с дефицитным, как и в случае с Орлом, бюджетом.

Да, в подобных концессионных соглашениях есть большие риски: расходы концедента, как правило, существенно превышают затраты концессионера, но они, в отличие от бридж-кредитования, растягиваются на 20 лет. Помимо этого, областной бюджет должен заплатить концессионеру инвестиционный и эксплуатационные платежи. В случае с Орлом сумма, действительно, может достигать 500 млн рублей в год.

Но это вполне осуществимо! В очередной раз напомним, что Орёл направил свыше 823 млн рублей на закупку ЛиАЗов, в ближайшее время на автобусы будет направлено ещё 100 млн рублей. Власть всё обещает орловцам финансирование от федералов в рамках федеральной программы «Модернизация подвижного состава». Но время идёт — а ничего не меняется. Троллейбусное движение по-прежнему буксует из-за еженедельных поломок на подстанциях, ну а после открытия Красного моста остро станет вопрос с выходом в рейс трамваев, которых у города нет.



### **Таганрог:**

**Администрация заключила контракт на поставку электробусов за 463 млн рублей**

Электробусы в Таганроге поставит краснодарский ООО «Дилерский центр „Юг“», сообщается на сайте государственных закупок.

Администрация Таганрога заключила контракт на поставку в город электробусов. Из бюджета города на эти цели выделили 463 миллиона рублей. Всего город получит десять электробусов. Поставщиком выбрана зарегистрированная в Краснодаре компания «Дилерский центр „Юг“».

Контракт с ней заключен до 12 декабря этого года. Однако гарантия на электробусы составит два года. Когда именно город получит первые транспортные средства, не уточняется.

Напомним, о закупке администрацией Таганрога электробусов стало известно в конце мая этого года. Тогда уточнялось, что каждый электробус сможет перевозить порядка 85 пассажиров.



## **Хабаровск:**

**Сергей Кравчук:**

**«Электротранспорт — это приоритет»**

Об обновлении подвижного состава электрического транспорта рассказал мэр краевой столицы в ходе прямого эфира в соцсетях.

— Сейчас мы прорабатываем вопрос с правительством Москвы о приобретении у них девяти низкопольных трамваев. Работа по обновлению трамвайного парка — это еще далеко не все. Нужно работать с контактной сетью и рельсовым путем. Кроме того, делается большая работа по обновлению подвижного состава троллейбусов. До конца года на линии будут работать 16 новых троллейбусов, некоторые уже ходят в Хабаровске, — сообщил мэр Сергей Кравчук.



## **Красноярск:**

**На Центральной  
набережной наградили  
лучших водителей  
троллейбусов**

На сцене Центральной набережной Красноярска состоялось торжественное мероприятие, посвященное награждению лучших водителей троллейбусов компании МП «Гортранс».

Конкурс профессионального мастерства «Лучший водитель троллейбуса МП «Гортранс» по методике «Ворлдскиллс» выявил талантливых и опытных специалистов.

По результатам конкурса, главными победителями стали Максим Андреевич Ростов, Вадим Викторович Исцелимов и Татьяна Владимировна Зайцева. Они продемонстрировали высокий уровень профессионализма и отличную технику вождения троллейбуса.

Также были объявлены победители в различных номинациях. Роман Андреевич Корецкий получил звание лучшего в знании «Устройства троллейбуса, правил технической эксплуатации, должностной инструкции, основ безопасности движения и охраны труда, основ трудового законодательства». Татьяна Владимировна Зайцева была признана лучшей в знании «Правил дорожного движения». Светлана Юрьевна Максимова получила звание лучшей в «Приемке троллейбуса перед выездом на линию». Павел Владимирович Махаев оказался лучшим в соревновании «Культура обслуживания пассажиров». И, наконец, Максим Андреевич Ростов был признан лучшим в соревновании «Вождение троллейбуса».

Награждение победителей прошло в атмосфере радости в рамках проекта «Яркие берега».





## Екатеринбург:

### **С 1 августа запускают троллейбус в Академический**



В Екатеринбурге троллейбус №28 начнет курсировать в Академический район начиная с 1 августа 2023 года.

Как отметили в мэрии, маршрут пройдет от конечной остановки "Академгородок" по улицам Амундсена – Сахарова – Вильгельма де Геннина – Краснолесье – Амундсена – Щорса до конечной остановки "ЦПКиО". Запуск троллейбуса стал частью проекта по модернизации системы общественного транспорта Академического, а также реконструкции улично-дорожной сети и строительства трамвайной линии в этот район города.

Напомним, что в год 300-летия в Екатеринбурге обновляется парк троллейбусов. Машины изготовил минский завод "Белкоммунмаш". Их и планируют использовать для поездок в Академический.

Ранее в столице Урала решили упорядочить нумерацию трамваев и троллейбусов в зависимости от их маршрутов. Изменения должны вступить в силу уже с начала августа.



## Екатеринбург:

### **На «Иннопром» представили новый троллейбус «Синара-6254», который тут же подарили на 300-летие города!**



На XIII международной промышленной выставке «Иннопром-2023» был представлен новый отечественный троллейбус «Синара-6254» от холдинга «Синара — транспортные машины» (СТМ).

Благодаря улучшенной энергоэффективности новый троллейбус способен проезжать до 80 км своим ходом, без потребления энергии из контактной сети. Общая энергоэффективность транспорта увеличена на 15%. Количество посадочных мест в салоне – 37.

Троллейбус предлагает пассажирам хороший уровень комфорта: он оснащён USB-слотами для зарядки мобильных устройств, системой информирования пассажиров и системой климат-контроля.

Первые троллейбусы начнут работу в Челябинске, всего на маршруты отправятся 168 единиц «Синара-6254».

В честь 300-летия со дня основания Екатеринбурга Группа Синара преподнесла городу и его жителям подарок – современный троллейбус «СИНАРА-6254». Во время торжественной церемонии, состоявшейся на полях выставки ИННОПРОМ-2023, президент Группы Синара

Михаил Ходоровский передал главе города Алексею Орлову комплект технической документации и ключи от троллейбуса.

По словам Алексея Орлова, троллейбус будет задействован на маршруте №6 ул. Академическая – Химмаш.

Алексей Орлов, Глава Администрации Екатеринбурга: «Сегодня сделан ещё один шаг для обновления общественного транспорта уральской столицы. Группа Синара в честь юбилея Екатеринбурга приняла решение о передаче городу современного троллейбуса собственного производства «СИНАРА-6254». Уверен, что пассажиры по достоинству оценят работу троллейбуса на линии».

Михаил Ходоровский, президент Группы Синара: «Группа Синара уже больше 20 лет работает в Екатеринбурге и внесла свой вклад в формирование облика города: построены «Екатеринбург-ЭКСПО» и Екатеринбург-Арена, открыт Синара Центр, ходят скоростные «Ласточки». Уже готова первая очередь кампуса Уральского федерального университета, а вчера был дан старт строительству второй очереди. Мы рады в честь 300-летия любимого города вручить Екатеринбургу наш подарок. Уверен, что горожане оценят комфорт и удобство передвижения в современном троллейбусе, и надеюсь, что городской транспорт «Синара» сможет стать еще одним символом Екатеринбурга».



## **Новосибирск:**

**Мэр заявил об исправности кондиционеров в новых троллейбусах**

Мэр Новосибирска Анатолий Локоть заявил, что в новых новосибирских троллейбусах «Горожанин» исправно работают кондиционеры. Пассажиры, которым температура кажется некомфортной, могут говорить об этом водителям.

14 июля во время пресс-конференции главу города спросили, почему в новых троллейбусах «Горожанин» не работает система охлаждения воздуха. Публикуем ответ Анатолия Локтя:

— Обновление подвижного состава идет полным ходом. Они везде оборудованы кондиционерами, везде они работоспособны. Ситуация по-разному складывается, пассажиры по-разному воспринимают. Начали разбираться с этой проблемой, потому что вопросы задают новосибирцы. И в ходе разбирательства выясняется,

что не всем нравится интенсивность работы кондиционеров. Некоторые открывают окна. А если открыть форточки, то охладить сибирский климат весь невозможно. Кому-то вообще не нравится, что кондиционер работает, и это сказывается плохо на их самочувствии. Поэтому в каждом конкретном случае надо разбираться и обращаться к водителю. У него есть возможность регулировать интенсивность работы кондиционера. Подчеркиваю — все они работоспособны.

Кроме этого, в мэрии сообщили, когда техника выйдет на обновлённые маршруты.

. В троллейбусный парк поступит 120 новых машин с системой автономного хода. Благодаря этому можно будет продлить схемы маршрутов.

- Троллейбус № 29 продлят от остановки «Северо-Чемской жилмассив» до остановки «Улица Алексея Чистякова» и от площади Маркса до ЖК Новомарусино с 1 сентября 2023 года.
- Троллейбус № 8 «Затулинский жилмассив – улица Ленинградская» продлят до ТЭЦ-5 с 1 октября.
- Троллейбус № 5 от остановки «Городской аэропорт» до микрорайона Стрижи с 1 января 2024 года.
- Троллейбус № 13 «Улица Учительская – микрорайон Европейский берег» с 1 февраля 2024 года.

Софинансирование на приобретение нового парка общественного транспорта Новосибирска из бюджета Новосибирской области увеличили с 50% до 80%. Решение предусматривает ежегодное предоставление бюджету Новосибирска субсидии в размере 799 миллионов рублей на софинансирование по обновлению наземного общественного транспорта в период 2023-2027 годов.



## Иркутск:

### **В Сибири планируют построить завод по производству электробусов**

Возможность строительства в Иркутске российско-китайского завода по производству электробусов обсуждается с июня 2022 года. Общий объем инвестиций может составить 3 миллиарда рублей, на заводе может быть создано 250 новых рабочих мест. Мы спросили в правительстве региона, что известно об этом проекте и где будет располагаться завод.

На сегодняшний день в числе соинвесторов обозначены три компании: «Корпорация развития Иркутской области» (акционерное общество, 100% акций которого принадлежат региональному правительству), красноярская фирма «Карьерные машины», с которой было подписано соглашение на Петербургском международном экономическом форуме — 2023, а также китайская Sichuan Bus Manufacturing Co., Ltd. Ее производство расположено в городе Чэнду — это административный центр провинции Сычуань на юго-западе КНР. Sichuan Bus Manufacturing Co. выпускает автобусы под брендом Emei.

В линейке китайской фирмы городские автобусы вместимостью от 10 до 33 человек, междугородные (24–35 пассажиров), спальные (до 43 мест) и двухэтажные максимальной вместимостью больше 60 человек. С моделью, которую будут производить в Иркутске, еще не определились.

Дилерская компания «Карьерные машины», которая планирует стать соинвестором завода электробусов в Иркутске, была создана в 2003 году в Красноярске. Предприятие занимается оптовой торговлей сельскохозяйственными и лесохозяйственными машинами, а также другими машинами и запчастями к ним. В ассортименте «Карьерных машин» техника, собранная в России, Белоруссии, Китае и Турции.

По данным сервиса «Контур.Фокус», в 2022 году «Карьерные машины» выручили 7,4 миллиарда рублей, при этом чистая прибыль компании составила 97,8 миллиона. Организация регулярно участвует в госзакупках на поставку различной техники в различные регионы России. С 2011 года фирма получила почти 500 контрактов на 4,1 миллиарда рублей.

В июне 2023 года правительство Приангарья сообщало, что сейчас подготавливаются документы

для аренды земельного участка в размере 30 гектаров, на котором будет вестись строительство.

— В настоящее время инициаторами проекта совместно с «Корпорацией развития Иркутской области» осуществляется подбор земельного участка под реализацию проекта, — говорится в ответе начальника пресс-службы Оксаны Константиновой.

Кроме того, власти не смогли рассказать о сроках выполнения различных этапов — проектирования завода, строительства объекта и его запуска в эксплуатацию. По данным пресс-службы правительства, разработка проекта будет вестись «после завершения регистрации совместного российско-китайского предприятия и оформления земельного участка, необходимого для реализации инвестиционного проекта».



## Ижевск:

### Ижкарысь трамвай



У каждого из нас есть свое трамвайное детство. А если нет, то троллейбусное, или автобусное, или еще какое-нибудь общественно-колесное. Но трамвайное круче всех. Круче всех, признаю, в городе Ижевске. Может быть оттого, что именно здесь я отчетливо это понял и испытал, едучи «Однёвкой» по Карла Маркса. Карл Маркс совсем не великий удмурт. Ему просто повезло, волею случая, несчастного и частного, улица в его честь является главной трамваеорганизующей улицей Ижевска.

Почему в детстве мы мечтали стать именно водителями трамваев? Почему в детстве все трамваи были холодные и промерзшие до трамвайных костей, как рыбы на льду? Почему в детстве наших родителей вагоновожатые стояли за штурвалом, а в нашем детстве они сидели на высоком тронце-креслице? Зачем под первым сиденьем у окна при входе в вагон железный сундучок прячется? И что там внутри? Зачем вагоновожатой выдавали в рейс маленький мешочек с солью и деревянную лопатку?

Вот список вопросов к трамвайному хозяйству страны, накопившихся у меня за жизнь. Кому отвечать?

Девяносто лет назад город Ижевск был на вид пацаненком в коротких штанишках при одной лямке. Он только-только-только официально сделался городом и по этому поводу раздувал щеки изо всех сил. Переживал бурноподростковое взросление со всеми вытекающими последствиями.





Количество жителей пухло в нем, как пухнет пшенная каша в тесной кастрюле. В тридцать четвертом году здесь проживало сто тридцать пять тысяч человек против сорока пяти тысяч в тысяча девятьсот двадцатом. Город рос заводами и фабриками всесоюзного значения, но вся городская инфраструктура имела вид бледный и худосочный, не поспевая за инфраструктурой промышленной.

В Ижевске понятно, что трамвай для города — это не роскошь, не средство передвижения, а средство спасения. Когда город есть, а дорог в нем нет, есть только земля, грунт, грязь, рвы, ямы, котлованы, снега по горло, болота, песок с глиной и пятнадцать километров мощеных улиц на сто пятьдесят два километра городских улиц, — тогда железнодорожная ветка из пункта А в пункт Б спасает положение.



Трамвайную однопутку проложили к осени тридцать четвертого года. И восемнадцатого ноября по улице неудмуртского Карла побежали первые трамваи. Если движение — жизнь, то деревянная, неотапливаемая, бездверная, словно специально распахнутая навстречу всем ветрам «Однёрка» — маршрут номер раз — вдохнула жизнь в задыхающийся словно в астме Ижевск. Одна улица, один путь, один разъезд, одно депо, один разворотный круг.

Кто-то скажет, что не может быть Ижевска без «Калашникова». А я утверждаю, что может. А вот представить себе Ижевск без трамвая невозможно.

Если встать на центральном пешеходном мосту у ГУМа, то трамвайные пути видны километров на пять в обе стороны. И никогда, ни одной минуты, за исключением редких ночных часов, не будет пустоты.

В Ижевске два трамвайных депо. Одно настоящее, а другое нет. До войны вообще депо не было. Сгорел тот сарайчик, в котором первые трамваи отстаивались на ночь. Осталась только ремонтная яма. До сорок третьего года ремонт вагонов производился под открытым небом. А потом трамвайный парк переехал в бывший цех по ремонту охотничьих ружей. Ижевская специфика. В войну здесь из трех негодных винтовок собирали одну годную.





Депо номер два появилось значительно позже. А сейчас ижевские трамвайчики, пожалуй, уникальны. Кроме обычных обязанностей трамваевождения по двенадцати городским маршрутам (троллейбусы тоже есть, но мы их сейчас не трогаем) они заняты еще тем, что воскрешают старые трамваи. Трамвайная душа в определенном смысле бессмертна. Никогда не умирает то, что любишь. Ветшает трамвайное тело, дряхлеет корпус, старится металл и крошится обшивка. Но двух дюжин рабочих рук вполне достаточно, чтобы из старого сотворить почти новое. И комар носа не подточит.

В этом чуде у меня два проводника. Дмитрий Эдуардович Михайлов, главный инженер ТТУ, и Иван Михайлович Вершинин, начальник службы подвижного состава.

Испокон веку повелось, что в Удмуртию поставляли чешские трамваи ТЗ с завода «Татра». Причина проста. После Пражской весны, в качестве пряника после кнута, чешскому трамваестроению дали зеленый свет на все страны соцлагеря. «Тэтрёшки» разбежались от Берлина до Сахалина. Очень немалое количество чешских колесниц осело в Удмуртии. И здесь к ним отнеслись по-хозяйски. Никаких почетных пенсий!

И только тут я замечаю во дворе депо странную штуку. Большая, железная и плоская хреновина на колесах с торчащими по бокам хреновинами поменьше.

- А вот она, наша каракатица, — с плохо скрываемой нежностью говорит Иван Михайлович.

Длинная ржаво-черная каракатица отдаленно напоминает телегу, но не больше.

— Это трамвай, — уточняет Дмитрий Эдуардович.

Трамвая я не вижу в упор. И догадываюсь, что это остов трамвая. То, что от него осталось. Скелет, железный хребет на колесах. Все остальное — стены, крыша, двери, сиденья, оконные рамы, обшивка — лежит срезанное огромной бесформенной кучей поодаль. Надо признать, это сильное зрелище. Смерть трамвая. Конец чего-то чрезвычайно деятельного, неутомимого, выносливого, очень красивого и скромного, работавшего на износ,



служившего за честь, ничего личного себе не просившего.

— А что это за хреновины по бортам, похожие на кипятильники? — спрашиваю я.

— Это бывшие обогреватели, — отвечают инженеры, — их просто еще не успели срезать.

— Их так много! — изумляюсь я. — Тогда почему было так холодно в наших трамваях?

— Это голимое сопротивление, — отвечают инженеры, кивая головами на «кипятильники». — Оно постоянно выходило из строя. И чинить его всем было лень. А когда в трамваи вернулись кондукторы — пришлось этим заняться. Новые условия отношения к труду человека. Поэтому сейчас в вагонах стекла не замерзают.

Да, с него срезали все старое, ветхое и отжившее. Осталась только центральная хребтовая балка и ходовые тележки. В таком обнаженном виде она попадает в руки Людмилы Германовны Степаненко. Легендарная трамвайная женщина. Как Орфей спускался в ад, чтобы вызволить Эвридику из лап смерти, так Людмила Германовна спускается в ремонтную канаву и железным скребком два-три дня подряд вычищает всю многолетнюю грязь и копоть с днища трамвая, шкурит и красит, возвращая его к жизни. И только потом тележку одевают в мундир, обшивают профилями, уголками, швеллерами и металлом.

Незаметно совершается чудо нового рождения. Еще ничего нет — голые железные ребра, шпангоуты. Депо похоже на верфь. Трамвай — на строящийся корабль.

Трамвайный кораблик получает две палубы, верхнюю и нижнюю. Нижняя — это низкий трамвайный пол, чтобы заходить в трамвай с «берега» без ступенек. Борта зашиваются металлическими листами. Редкой, необычной красоты трамвай-броненосец. Когда еще нет ни краски, ни стекол, как здесь говорят — без ливреи.

Три месяца трудов, и бригада из десяти человек трамвайного депо «ИжГорЭлектроТранса» дарит Ижевску совершенно новый, модернизированный трамвай Т-ЗК-Иж-Н.





## **Брянск:**

### **Электротранспорт модернизируют за счет инфраструктурного бюджетного кредита**



В 2023 году на реализацию проекта из консолидированного бюджета выделяются 842,55 млн. рублей.

Деньги направлены:

на приобретение троллейбусов – 286,18 млн. рублей,

капитальный ремонт контактных и кабельных сетей энергохозяйства МУП «БТУ» – 173,36 млн. рублей,

реконструкцию тяговых подстанций – 155 млн. рублей,

строительство кабельных линий – 227,97 млн. рублей.

Предполагается, что модернизация инфраструктуры троллейбусного предприятия позволит увеличить среднюю скорость движения машин, повысить безопасность и надежность пассажирских перевозок. В перспективе – намерения скорректировать троллейбусную маршрутную сеть, продлить режим работы и сократить интервалы движения по троллейбусным маршрутам, что положительно скажется на транспортном обслуживании населения.

Брянские власти говорят о развитии электротранспорта, но жители особых подвижек не видят. Да, изменения есть, но они движутся черепашьям шагом. Почти несколько десятилетий уничтожаемый в Брянске электротранспорт решили реанимировать. Подвижки в этом направлении видны, но «пациент» более мёртв нежели жив.

На очередном заседании комитета облдумы по ЖКХ, дорожному строительству, транспорту «народные» избранники обсуждали модернизацию общественного электротранспорта. Обсуждают они много и часто, но где «выхлоп»?

На заседании прозвучали цифры, сколько нужно денег, чтобы сдвинуть этот «мёртвый камень» с места.

В 2023 году на эти цели выделяется 842,55 млн рублей. На новые троллейбусы – 286,18 млн рублей. Капремонт сетей – 173,36 млн рублей, строительство кабельных линий – 227,97 млн рублей.



## Омск:

### **В город прибыла спецтехника**



Два гидравлических автоподъемника белорусского производства доставили в Омск для нужд муниципального предприятия «Электрический транспорт».

Об этом сообщили в пресс-службе мэрии города.

Стоимость каждого из них – около 17 миллионов рублей. При комплектации в спецтехнике производители учли особые пожелания специалистов омского электротранспорта.

«Водители, перегонявшие машины из Витебска, довольны неприхотливостью и комфортабельностью белорусских грузовиков. Уверен, при ремонте контактных сетей с использованием этой техники нареканий тоже не будет», - отметил мэр Омска Сергей Шелест.



## Омск:

### **Омичи массово жалуются в соцсетях на неработающие кондиционеры в транспорте**

Омичи в соцсетях стали массово публиковать посты-жалобы на неработающие кондиционеры в общественном транспорте. Кто-то даже специально дожидается новых троллейбусов, но всё напрасно.

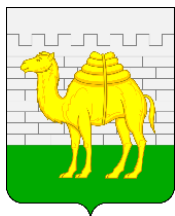
В Омске который день стоит изнуряющая жара. Температура воздуха в тени подбирается к отметке в 40 градусов. При этом кондиционеры в тех автобусах и троллейбусах, где они установлены, не работают.

«Сегодня утром ехала в троллейбусе №4 борт 154. Кондиционеры не работают. Стали закрывать окно что бы включили кондиционеры, кондуктор сказала, что они не работают. Включен на данный момент вентилятор! Что за издевательство!», - написала омичка в паблике «Омск ВК».

«Весь центр стоит, жара неимоверная, специально дождался троллейбус новый с «кондёром» чтоб ехать, и ничего не работает в нём. А в другом транспорте вообще нет кондиционеров, как людям ездить, люди дети в обморок падают в такую жару! Это просто крик души!», - вторит ей ещё один подписчик группы.

В пресс-службе мэрии на жалобы ответили, что пассажиры должны попросить водителя или кондуктора включить кондиционер.

На сегодняшний день кондиционеры стоят в 133 автобусах и 111 троллейбусах.



## Челябинск:

### **Заводы Урала и Беларуси обновят парк общественного транспорта в городах**



Задышающиеся от автомобильных выхлопов города вынуждены искать способы разгрузить улицы от потоков машин. Главная ставка делается на развитие общественного транспорта: он должен стать настолько современным и удобным, чтобы десятки тысяч жителей отказались от использования личных авто и пересели на автобусы, троллейбусы и трамваи.

#### **Трамваи - просто космос!**

В Челябинске одной из главных составляющих "дорожной революции" стала замена устаревшего парка, без которой не добиться увеличения трафика на общественных маршрутах и снижения нагрузки на окружающую среду. Сейчас в городе уже 275 автобусов, работающих на экологичном топливе, и 17 машин большого и особо большого классов. К моменту завершения программы переоснащения в 2025 году в областном центре должно появиться еще 200 новых автобусов среднего класса, которые станут альтернативой маршруткам.

Производственную площадку в Челябинске создали за восемь месяцев, инвестировав 1,2 миллиарда рублей

Но если автобусы приходится закупать за пределами региона, то электрический транспорт - свой. Усть-Катавский вагоностроительный завод производит трамваи уже второе столетие - первый вагон здесь изготовили в 1901 году.

Сегодня предприятие, которое входит в ГК "Роскосмос", выпускает совершенно "космические" модели - не только по внешнему виду, но и по функциональности интеллектуальной "начинки", которая помимо уже привычных опций даже осуществляет контроль состояния водителя.

К слову, оборудование трамваев интегрировано в единый транспортно-информационный комплекс, что позволяет перевозчику и муниципалитету собирать аналитику по пассажиропотоку и навигации и в зависимости от этого менять количество вагонов на линии.

#### **"Рогатые" обходятся без проводов**

Между тем грядут перемены и в троллейбусном парке. По концессионному соглашению местная компания изготовит для областного центра 168 новейших машин собственной разработки. Модель

разработана специально для Челябинска с учетом всех пожеланий. Например, высокая емкость аккумуляторов обеспечивает большой запас автономного хода, что позволит "рогатому" добираться в новые районы, где пока нет контактной сети.

Новую модель уральская промышленная группа "Синара" впервые представила в июне прошлого года на Петербургском международном экономическом форуме, а затем презентовала и собственный электробус. Машины этих двух типов будут выпускать на заводе в Челябинске: производственную площадку создали за восемь месяцев, инвестировав 1,2 миллиарда рублей. Мощность линии составит 350 машин в год, а при необходимости и больше. Первая партия предназначена для Челябинска, на линии инновационных "рогатых" предполагается выпустить уже этим летом.

А в Екатеринбурге обновление троллейбусного парка, первое за долгое время, проходит с участием белорусского предприятия. Представители союзного государства участвуют в тендерах на поставки госкомпаниям России на тех же условиях, что и отечественные производители, и на этот раз победа досталась предприятию "Белкоммунмаш". В ближайшее время город получит полсотни новых машин - первая партия из десяти троллейбусов уже вышла на маршруты.

Они низкопольные, оснащены кондиционером, системой видеонаблюдения за салоном и счетчиком пассажиров - техника сообщит, если на борту притаился "заяц". А некоторые участки пути, к удивлению горожан, троллейбус проезжает с опущенными штангами - например, круговые перекрестки, где сложно маневрировать. Автономно машина может проехать до 20 километров, причем водителю не нужно покидать кабину, чтобы опустить или поднять "рога". Благодаря этой особенности удалось увеличить протяженность ряда маршрутов без прокладки дополнительных сетей. Кстати, экологичные литий-ионные батареи произведены в России.

#### **У Тагила получилось**

А вот замена старых трамваев для екатеринбуржцев все еще остается коллективной

мечтой: по улицам до сих пор курсируют чешские желто-красные "Татры", которые встали на свердловские рельсы еще в 1950-е годы. Музейного вида транспорт все еще на ходу и вызывает неподдельный интерес у туристов, но местные жители все же предпочитают новые вагоны, которых не так много, как хотелось бы.

Транспортники: Внедрение искусственного интеллекта завершится к 2040 году.

Между тем екатеринбургский "Уралтрансмаш" десятилетиями производит трамваи - но, как правило, для других заказчиков. По данным мэрии, за последние пять лет областной центр закупил всего пять уральских вагонов - получается по одному в год. Подсчитано, что степень износа трамвайного парка снизилась в результате менее чем на процент - с 88,5 до 87,6 процента. А ведь рельсовая ветка в новый Академический район (ее строительство планируют завершить в этом году, к 300-летию юбилею Екатеринбурга) тоже потребует новых машин. Глава города Алексей Орлов на днях объявил о закупке 60 трамваев, но, как уточнили в региональном минтрансе, заявка еще на стадии согласования в Москве.

Зато в Нижнем Тагиле вагоны как на подбор. Местный электротранспорт обновили в рамках программы развития городского трамвая. Специально созданная комиссия решила развивать именно это направление, рассуждая так: трамвай в час пик может перевезти больше пассажиров, чем автобус, - это важно промышленным гигантам города.

Программу финансировали из городского и регионального бюджетов, вагоны "Уралтрансмаша" приобретали в лизинг. За первые пять лет на обновление парка потратили миллиард рублей. В 2022 году Нижний Тагил получил еще 832 миллиона из федерального бюджета: это средства федерального проекта "Чистый воздух" нацпроекта "Экология", которые пошли на приобретение 12 новых вагонов.

Сейчас по тагильским рельсам бегают более ста современных трамваев, а вагонами "со стажем" город безвозмездно делится с Краснотурьинском - кстати, 3,5-километровая трамвайная линия последнего - самая короткая в России.





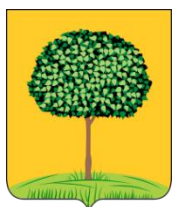
## Челябинск:

### **Новый троллейбус обкатал свежую «выделенку»**

Во время заводской обкатки «Челябинский троллейбус» протестировал новую выделенку для общественного транспорта на улице Рождественского.

Для того, чтобы маршруты двигались по расписанию, мало вывести на линию новый подвижной состав. Одна из задач нашего проекта - сократить время ожидания транспорта, сделать маршруты магистральными. Для этого троллейбусу нужны выделенные полосы на наиболее загруженных участках.

Подобный приоритет повышает провозную способность городских магистралей для общественного транспорта и способствует соблюдению расписания.



## Липецк:

### **Новые трамваи впервые встали на рельсы в день города**

В Липецке состоялась торжественная передача двух новых вагонов производства Усть-Катавского завода муниципальному предприятию «Горэлектротранспорт». В тестовой поездке в новом трамвае приняли участие мэр Евгения Уваркина, спикер областного Совета депутатов Дмитрий Аверов, исполнительный директор ООО «Мовиста Регионы» Алексей Зотов, заместитель генерального директора завода-изготовителя Сергей Солодовников.

Современные односекционные трамваи, в которых есть кондиционеры, видеорекамеры, электронные табло, USB-зарядки, точки доступа Wi-Fi, светодиодная подсветка салона и подножек, двери имеют функцию антизажима. Кроме того, у вагонов заложен автономный ход до трех

километров в случае, если трамвайная линия будет обесточена. Номинальная пассажироместимость – 110 человек, максимальная – 150 человек.

Вагоны полностью соответствуют требованиям доступной среды – они низкопольные, в салонах есть специально оборудованное место для крепления инвалидных колясок. Все это позволит маломобильным гражданам беспрепятственно пользоваться общественным электротранспортом.

"Если концессионер будет и дальше сохранять такой темп работ, то к концу года порядка шести машин мы сможем увидеть на участке трамвайного





## **Ковров:**

### **Троллейбус оставят без кондукторов**



маршрута № 2: от депо до кольца 21 микрорайона", - сообщила Евгения Уваркина.

После тестовой поездки в современном трамвае Дмитрий Аверов поделился впечатлением.

"Я рад, что в областном центре появится современный экологичный транспорт российского производства. Развитие электротранспорта станет еще одним важным шагом в работе по модернизации транспортной инфраструктуры Липецка. Для удобства липчан, живущих в отдаленных микрорайонах города, например, «Елецкий», в настоящее время прорабатывается вопрос о стыковых маршрутах - когда можно сделать пересадку из электробуса в трамвай в одном тарифе", - отметил председатель областного Совета депутатов.

Планируется, что на регулярные маршруты новые трамваи будут выходить по мере завершения реконструкции трамвайных путей. Сейчас концессионер работает по первому этапу на улицах Краснозаводская и 3 Сентября. Уложено порядка 1850 метров новых путей.

Завершить модернизацию трамвайной сети планируют в 2025 году.

Во втором по величине городе Владимирской области в ближайшее время полностью откажутся от услуг кондукторов в троллейбусах. Оплатить поездку на ковровском электротранспорте может будет только безналичным способом.

Ковровские троллейбусы будут работать без кондукторов, — объявила глава города Елена Фомина. Сейчас специалисты настраивают оборудование и «выявляют „узкие места“ в работе». После этого пассажиры смогут платить за проезд «только с помощью карты», через валидаторы на поручнях, — утверждает «Томикс».

Отказ от кондукторов — скорее вынужденная мера, чем закономерный этап развития ковровского троллейбуса. Муниципальное «Управление троллейбусным транспортом» (УТТ) последние годы находится в тяжелом финансовом положении и, по словам директора Николая Белокурова, с трудом нанимает сотрудников.

*«Ковровчане на эту работу [кондуктором] не идут, приходится набирать персонал из других городов, через рекрутинговую компанию. Третий год предприятие*

пытается вообще избавиться от этой функции и ввести оплату исключительно картами. Тем более что 40% пассажиров уже сейчас платят по безналу.

Но для любого нововведения нужны средства, а, по признанию Николая Белокурова, УТТ как попало в яму в пандемийном 2020-м, так за весь 2021-й из нее не вышло. 54 кондукторам приходится платить 1 миллион рублей в месяц», — рассказывали «Ковровские вести» в феврале 2022 года.

«„Тестовые“ троллейбусы» без кондукторов выпустят на линию «в ближайшее время», — анонсировала глава города Коврова Елена Фомина. Как в муниципальном «Управлении троллейбусного транспорта» будут следить за тем, чтобы пассажиры своевременно платили за проезд, пока неясно, — отмечает Gorodkovrov.ru.



## **Белоруссия:**

### **В республике планируют создавать батареи для электротранспорта**

Белоруссии требуется еще несколько лет первичных работ перед началом производства аккумуляторных батарей для электротранспорта. Об этом заявил заместитель премьер-министра Белоруссии Петр Пархомчик на международной выставке «Иннопром» в Екатеринбурге.

Пархомчик отметил, что в настоящее время Белоруссия зависит от иностранных производителей в сфере электротранспорта. Главная задача сейчас — подтвердить научную часть и создать конкурентоспособный продукт по сравнению с иностранными производителями.

Президент Белоруссии Александр Лукашенко ранее поручил ученым республики найти решение этой проблемы. Работа по этому вопросу уже близка к завершению, и пытаются найти решение в рамках Союзного государства.

В мае Лукашенко отметил, что приоритетами для Белоруссии в области научно-технического развития являются производство микроэлектроники и литий-ионных аккумуляторных батарей. Он также подчеркнул важность развития производства высокоточного оборудования с использованием современных электронных компонентов и программного обеспечения.



## **Саратовская область:**

**Регион получил 306,3 миллиона рублей на модернизацию городского электротранспорта**

Саратовская область стала первым регионом, получившим средства на модернизацию городского электротранспорта. Об этом сообщает ВЭБ.РФ.

На строительство инфраструктуры областному центру выделено 306,3 миллиона рублей. Эти средства будут направлены на аванс строительства и реконструкцию четырех трамвайных линий, протяженностью 67 километров.

«Будут реконструированы 11 тяговых подстанций, построен путепровод через железную дорогу», — добавили в компании, напомнив, что в рамках проекта в городе также появятся новые остановки, освещение, озеленение, ливневая канализация.

Общий бюджет саратовского проекта составляет 17,3 миллиарда рублей, 10,8 миллиарда из которых – это доля ВЭБ.РФ.

Саратовская область оказалась одним из 10 регионов — участников программы комплексного развития электрического транспорта. В общей сложности субъектам будет выделено 252 миллиарда рублей.



## **Самара:**

**В микрорайон Южный будет курсировать один автобус и один электробус**

В Самаре с 11 июля на маршруте №108 будет работать один автобус марки НЕФАЗ и один электробус. Информацию об этом сообщил городской департамент транспорта. Корректировки вносятся по техническим причинам.

Маршрут №108 следует от Губернского рынка до мкр. Южный город (Волжский район, Спорткомплекс Южный).

Стоимость проезда за наличный расчет и по банковской карте — 35 руб.

Ранее сообщалось, что МП г.о. Самара «ТТУ» приобретет электробус модели E420 и две зарядные станции для обеспечения зарядки электробуса. Общая сумма покупки у ООО «АВТОритет» составит 48,9 млн рублей.

Приобретенный электробус будет осуществлять перевозку пассажиров по маршруту №108 «Губернский рынок — Южный город».

Источником финансирования являются средства МП г.о. Самара «ТТУ».





## **Калуга:**

**Стало известно о  
возможной крупной  
реконструкции  
«калужского троллейбуса»**

Компания «Синара – Транспортные Машины», которая занимается производством троллейбусов, вышла с предложением к калужским властям о реконструкции троллейбусного хозяйства в областной столице.

На данный момент ведутся переговоры о концессионном соглашении, в рамках которого «Синара» может заняться реконструкцией троллейбусной сети в Калуге, которая будет включать в себя как реконструкцию троллейбусной инфраструктуры, так и поставку новых троллейбусов.

Об этом и многом другом в сфере реформирования общественного транспорта Калуги нам рассказал директор Центра транспортного планирования Высшей школы экономики Павел Зюзин в эксклюзивном интервью, которое скоро появится на нашем сайте. Ранее мы писали о том, как в Центре транспортного планирования ВШЭ видят развитие троллейбусного хозяйства в нашем городе.



## **Смоленск:**

**Администрация раскрыла  
модель трамваев, которые  
скоро приедут в город**

**В областной центр приедут 10 «рыжиков»,  
колесивших по столице**

Сотрудники администрации Смоленска раскрыли модель трамваев, которые до конца 2023 года приедут из Москвы. Ими оказались вагоны 71-623-02, которых смоляне называют «рыжиками». Об этом пишет «Смоленская народная газета» со ссылкой на транспортное сообщество.

Сначала были предположения, что на фоне временного отсутствия обновления московского трамвайного парка Смоленску могут отдать старенькие, но модернизированные Tatra T3SU. Однако представители администрации облцентра ответили, что все-таки в город приедут более новые 71-623-02.

В облцентре пассажиров перевозят несколько трамваев 71-623-00 и 71-623-01, которых ранее привезли из Москвы.

Трамваи 71-623-02 выпускал Усть-Катавский вагоностроительный завод с 2011 по 2016 годы. Всего из ворот цеха выехало 162 единицы этой модели. Самому старшему трамваю этой модификации уже 12 лет, а младшему – семь.





## **Верхняя Пышма:**

### **Между Екатеринбург и Верхней Пышмой на месяц прекратили ходить трамваи**



С 15 июля и по 13 августа включительно закрывается междугороднее движение трамваев между Екатеринбург и Верхней Пышмой. Длительная пауза нужна для врезки строящегося трамвайного депо в существующую дорожную сеть, его открытия и запуска.

Работы в новом депо уже находятся на завершающей стадии. «Львят» временно заменят автобусы: для пассажиров будет организован автобусный маршрут № 333А.

— Все эти работы необходимы для эффективного обслуживания трамвайных вагонов на маршруте, — сообщили на предприятии «Верхнепышминский трамвай», которое обслуживает линию.

Не смотря на запущенный в прошлом году трамвай, депо концессионного проекта до сих пор не готово. Вагоны временно живут в одном из трамвайных депо екатеринбургского муниципального предприятия.

Новая дата пуска депо «Верхнепышминского трамвая» на Успенском проспекте – сентябрь 2023 года. Сейчас работы активизировались: устанавливают новые опоры контактной сети, подготовлены элементы будущего трамвайного узла. Но на территории депо ещё полно работы.



## **Нефтекамск:**

### **С конвейера сошел тысячный электробус**

В Нефтекамске на заводе «НЕФАЗ» отметили выпуск тысячного электробуса КАМАЗ-6282. Торжественный митинг посетили гендиректор материнской компании ПАО "КАМАЗ" Сергей Когогин, гендиректор «НЕФАЗ» Владимир Курганов и мэр Нефтекамска Эльдар Валидов.

«Несколько лет назад, когда от серьезного заказчика – «Мосгортранса» - было получено непростое техзадание, у нас не было опыта производства этой высокотехнологичной продукции, - обратился к нефазовцам Когогин.

- Мы помним, как было волнительно. Сейчас, спустя время, можно уверенно сказать, что мы справились с одной из сложнейших, интересных задач. Наша инновационная техника завоевала доверие у требовательного заказчика – Правительства Москвы, с которым заключен уже пятый контракт на поставку тысячи электробусов».



Электробусы КАМАЗ востребованы и в других регионах страны, как отметил спикер. В настоящее время законтрактованы их поставки в Волгоград, Ростов-на-Дону, Таганрог, Курскую область и Пермский край. Дизельные автобусы бренда не менее популярны: только на прошлой неделе партию из 24 «НЕФАЗов» приняли Набережные Челны.

Электробусы же «КАМАЗ» начал разрабатывать более 10 лет назад. Осенью 2012 года был сертифицирован первый отечественный электрический автобус НЕФАЗ-52992, а в 2015 году «Мосгортранс» оценивал уже второе поколение этой техники. Ее серийное производство было запущено в Нефтекамске в 2018 году. К настоящему времени электробусы "КАМАЗа" прошли еще одну глубокую модернизацию благодаря замены всех импортных компонентов на российские либо произведенные в дружественных странах. На текущий год в бизнес-план «НЕФАЗа» заложено производство 508 электробусов.



### Волгодонск:

### **Электробусы будут ходить по наиболее загруженным маршрутам**

Ожидаемые в Волгодонске электробусы будут осуществлять перевозку пассажиров по наиболее загруженным маршрутам.

Со второго раза администрации удалось провести аукцион на покупку 10 электробусов почти за полмиллиарда рублей. Итоги по торгам были проведены 7 июля. На аукцион заявился всего лишь один участник, который теперь и будет поставщиком. При этом начальная сумма закупки в размере 453 666 800 рублей не изменилась. Напомним, это уже вторые торги по экологически чистому транспорту.

Первые были аннулированными. В тот раз на аукцион также зашел только один поставщик - «ПитерБасЦентр». Компания является официальным дилером группа ГАЗ. Но власти Волгодонска от приобретения у них электробусов отказались. Причиной оказалась недостаточная точность в заявке.

Напомним, в автобусы данного типа должны быть оборудованы 30-40 сидячими местами, из них одно для инвалида. В салонах обязательно наличие кондиционеров. Кроме этого, передний и задний бамперы должны быть съёмными. Это необходимо

для быстрой замены в случае повреждения. Предположительно обслуживать электробусы будут наиболее загруженные городские маршруты общественного транспорта. Речь идет о движении между микрорайонами В-9 и В-16, а также до поселка Шлюзы. По плану в Волгодонске они должны появиться не позднее 11 октября.

В выпуске использованы фотоматериалы с сайтов: [transphoto.org](https://transphoto.org), <https://pastvu.com/>, и информация с сайтов: <https://ruspioner.ru/>, <https://www.nakanune.ru/>, <https://vedomostiural.ru/>, <https://vestikamaza.ru/>, <https://spbvedomosti.ru/>, <https://nesluhi.info/v-samare-v-mikroraion-iuzhnyi-gorod-bude>, <https://donday-volgodonsk.ru/>, <https://szao.mos.ru/presscenter/news>, <https://www.rzd-partner.ru/>, <https://rostovgazeta.ru/>, <https://www.m24.ru/news/>, <https://www.msk.kp.ru/>, <https://ircity.ru/text/transport/>, <https://uv-kurier.ru/>, <https://www.mos.ru/news/>, <https://www.mskagency.ru/>, <https://tass.ru/ekonomika/>, <https://omsk.mk.ru/>, <https://rg.ru/>, <https://bryanskновости.ru/>, <https://newsnn.ru/news/>, <https://www.e1.ru/>, <https://smolnarod.ru/news/>, <https://74.ru/text/transport/>, <https://www.zr.ru/content/news/>, <https://krsk.sibnovosti.ru/news>, <https://ngs.ru/text/>, <https://fn-volga.ru/news/>, <http://government.ru/news/49002/>, <https://kaluganews.ru/>, <https://bryansku.ru/>, <https://tr.ru/news/>, <https://khab-vesti.ru/news>, <https://gorsite.ru/news/>, <https://sng.today/minsk/>, <https://omsk.mk.ru/social/>, <https://orelimes.ru/news/>, <https://www.lipetsk.kp.ru/metalinfo.ru>, [https://t.me/s/shelest\\_sn](https://t.me/s/shelest_sn)

Наполнение бюллетеня формируется ассоциацией исходя из принципа всеобъемлющего и равноправного освещения новостной повестки в отрасли. Бюллетень является агрегатором информации из открытых источников. Редакция старается максимально проверять используемые источники, однако не несет ответственности за достоверность информации, представленных в них.