



№8-9

ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ

Официальное издание Международной
ассоциации предприятий городского
электрического транспорта

17 февраля
– 2 марта 2025 года

Начался прием заявок на соискание транспортной премии имени В. Н. Образцова

28 февраля 2025 года начинается прием документов для участия в конкурсе на соискание премии Правительства Российской Федерации в области транспортной науки и техники имени Владимира Николаевича Образцова. Подать заявку на участие можно до 31 марта на сайте: <https://pravpremi.transport.gov.ru/>.

Ежегодная премия в области транспортной науки и техники имени В.Н.Образцова учреждена Правительством Российской Федерации для того, чтобы отметить заслуги в области транспортной науки и образования, вклад в развитие транспорта и транспортного строительства, в том числе заслуги в области государственного управления. Премия также присуждается за внедрение инновационных технологических решений.

Впервые премия была вручена Председателем Правительства Михаилом Мишустиным в День работника транспорта – 20 ноября 2024 года в рамках XVIII Международного форума и выставки «Транспорт России».

Владимир Николаевич Образцов – русский и советский ученый, родоначальник отечественной школы проектирования железнодорожных станций и транспортных узлов, комплексного изучения и развития всех видов транспорта.

Транспортная премия присуждается решением Правительства РФ на основании предложений Межведомственного совета – совещательного органа, который создан Минтрансом России. Победителю в каждой номинации вручается по 1 млн рублей.

Награда даст возможность поддержать отраслевые научные школы, выявить интересные решения и открытия, способствующие повышению скорости и безопасности движения, а также отметить лучшие примеры строительства транспортной инфраструктуры. Вручение премии будет приурочено ко Дню работника транспорта, который отмечается ежегодно 20 ноября.

Кандидатам в водители подготовили сюрприз: они смогут проходить практическое обучение вождению как в автошколе, так и в автопарках и транспортных комбинатах. Соответствующие поправки внесены в проект новых примерных программ подготовки водителей, который разработан Минпросвещения.

Как пояснила глава Межрегиональной ассоциации автошкол Татьяна Шутылева, законодательство об образовании четко все прописывает. Дистанционный режим вовсе не предусматривает лишь просмотр лекций. Это полноценный урок, на котором педагог сидит в классе за компьютером, оборудованным камерой и микрофоном. Он проводит его и для тех, кто физически присутствует в классе, и для тех, кто на "удаленке". Любой ученик может задать вопрос и получить на него ответ. Посещаемость и успеваемость фиксируется. Таким образом, педагог отрабатывает свою ставку на месте. И ученикам так удобно.

Документ прошел общественное обсуждение, Минпросвещения внесло в него корректировки в соответствии с пожеланиями. Теперь он оправлен на оценку регулирующего воздействия.

Какие же основные корректировки в него были внесены? В первую очередь — это практическое обучение, как в образовательных, так и в профильных организациях. Речь идет об автопарках и транспортных комбинатах. Такое обучение будет особенно полезно тем, кто пошел обучаться на водителя, чтобы потом им работать. То есть, управлять грузовиками и автобусами. Но также касается тех, кто хочет работать в такси. По словам Татьяны Шутылевой, новый подход к обучению будет интересен как работодателям, так и будущим водителям. Ведь водители уже давно в дефиците. А так транспортная компания сможет качественно подготовить будущие кадры. При этом человек вникнет на практике не только в особенности вождения тем или иным транспортом, но и в саму работу, со всеми ее тонкостями, включая оформление документов.

Новый подход к обучению будет интересен как работодателям, так и будущим водителям. Ведь водители уже давно в дефиците

— Это погружение в профессиональную среду, - говорит Татьяна Шутылева. - Ведь все знают, что те, кто учит иностранный язык в среде его носителей, гораздо проще его осваивают. То же самое и здесь. А будущий водитель получает профессиональные навыки. Учусь там, где буду работать.

Кандидатам в водители разрешат осваивать материал дистанционно

Кроме того, такой опыт есть. Ведь водителей трамваев и троллейбусов давно обучают именно в трамвайных депо и троллейбусных парках. Поскольку ни одна автошкола не сможет проложить рельсы или повесить провода, а тем более закупить такой транспорт для подготовки водителей этого транспорта. Так почему бы не распространить эту практику и на другие виды автотранспорта?

Также вводятся требования к инструкторам по вождению и оценке пропускной способности автошкол. Все это направлено на то, чтобы бороться с фиктивными обучающими и, якобы, образовательными учреждениями.

Итак, согласно проекту, на занятии по вождению мастер должен иметь при себе множество документов. А именно: копию документа на право обучения управлению транспортным средством (документ об образовании и о квалификации, соответствующий профилю педагогической деятельности, а при отсутствии образования педагогического профиля - документ об образовании и о квалификации и диплом о профессиональной переподготовке по профилю педагогической деятельности). Конечно же, водительское удостоверение на право управления транспортным средством соответствующей категории или подкатегории. А также документ о том, что ученик проходит обучение в той или автошколе по соответствующей программе.

Как считает эксперт, это новация появилась, чтобы оградить будущих водителей от всяких сторонних "докатыльщачков", которые обещают быстро и не за дорого чуть ли не с нуля обучить водить машину.

Что же касается загрузки автошкол, то это требование сегодня довольно плохо работает. Некоторые, так называемые автошколы, арендуют площадки. В итоге на одной может работать одновременно несколько десятков компаний. А некоторые договоры на аренду и вовсе фиктивные. Таким образом у ГИБДД, которая выдает заключение для работы автошколы, появляется реальный механизм проверки. Ведь каждая площадка имеет свою нагрузку, которую не может превышать.

В проекте появилась возможность за одним авто закреплять двух мастеров вождения. Таким образом, пропускная способность автошкол станет выше. А соответственно вырастет доступность обучения вождения. А при нынешней нехватке водителей — это только благо, считает эксперт.



Астрахань:

125 лет астраханскому трамваю



Астрахань вошла в десятку первых городов России, где запустили вагон электрической силы. Автор цикла лекций по истории родного города, лектор Российского общества «Знание» Татьяна Пэк рассказала о том, как появилась трамвайная сеть в городе и каким был астраханский трамвай.

Многие люди называют трамваи свидетелями жизни. У старшего поколения ее треть точно проходила в вагоне: дорога в садик, в школу, в институт, на свидание. 107 лет радовал пассажиров трамвай-астраханец.

«Самый первый вагон вышел на улицы города после заключения концессионного соглашения с бельгийской компанией», - рассказала лектор Татьяна Пэк, занимающаяся изучением истории трамвайного движения в городе.

Она отметила, что к выходу первых трамваев в городе проводилось немало дорожных работ: укрепляли и расширяли мосты, выстроили пути, электростанцию, которая находилась как раз на месте современного памятника И. Н. Ульянову.

Астраханский трамвай начал свой путь длиной в 107 лет 24 июня 1900 года, предзнаменуя грядущий век индустриализации. По этому торжественному поводу совершили молебен в Астраханском кремле на соборной площади у Лобного места, а вечером отпраздновали выход первых трамваев в курзале сада «Аркадия».

«Весь народ был в таком восхищении, что, по рассказам очевидцев, люди целый день катались на новом транспорте», поделилась Татьяна Николаевна.

Трамвай сразу обрел всенародную любовь астраханцев. Лектор отметила, что уже к 1905 году пассажиропоток увеличился в 3,4 раза, несмотря на рост населения всего на 15%.

Движение открыли по четырем направлениям: первая линия шла от Городского Перевоза до лесных Болдинских пристаней, вторая по бывшей Большой Демидовской, ныне улице Свердлова, к улице Старо-Агарянской, сейчас это участок Адмиралтейской в районе Свердлова. На третьем маршруте горожане могли добраться от уже упомянутой Старо-Агарянской улицы к саду «Отрадное», который находился в районе современного трамвайного парка. А на четвертом от Коммерческого моста до

больницы Приказа общественного призрения на Паробичевом бугре.

Татьяна Пэк добавила, что позже открыли линии от района Эллинга до реки Царев и от Больших Исад до Старого кладбища. В последующие годы в связи с постройкой железной дороги Саратов — Астрахань были проведены линии к железнодорожному вокзалу.

Интересно, что в трамвае, как в современном самолете, было два класса. Чтобы проехать в вагоне I класса, астраханцы платили 5 копеек, во II классе 3. Бельгийские «Валькеры» имели открытые площадки, внутри было по 20 сидячих мест и 24 места для проезда стоя на задней площадке.

«К тому же работал трамвай очень удобно до поздней ночи, кроме обычных билетов был красный пересадочный талон, по аналогии с пересадкой на другую ветку метро», - рассказала Татьяна Пэк.

Предшественница трамвая конка. От привычного трамвая ее отличало то, что движущей силой для вагона являлись запряженные лошади.

«Рельсы сильно выступали над проезжей частью, это, конечно, было большим неудобством, которое позже было устранено, к тому же передвигались конки очень медленно. В Санкт-Петербурге даже было насмешливое выражение «конка-конка, догони цыпленка», - поделилась Татьяна Николаевна.

В Астрахани конки не было. Вместо конного общественного транспорта распространение в городе получили профессиональные пассажирские извозчики ломовые и легковые. У них были места для стоянки и специальная форма в зависимости от разряда: зимой красный или синий кафтан с широким поясом, низкий поярковый цилиндр, то есть выделанный из шерсти ягненка, полученной от первой стрижки, летом извозчики носили свободный холщовый халат с желтым поясом и шляпу с желтой лентой.





Самара:

Городской трамвай отметил 110-летие



25 февраля в Самаре отмечается 110-летие трамвайного движения. Только за прошлый год самарские трамваи проехали более 9 млн км, совершив свыше 413 тыс. рейсов. Поздравить руководство и персонал муниципального предприятия «Трамвайно-троллейбусное управление» Самары прибыли министр транспорта и автомобильных дорог Самарской области Сергей Карпов, глава города Самара Иван Носков, представители федерального бюджетного учреждения «Агентство автомобильного транспорта» Министерства транспорта РФ, ветераны отрасли, профсоюзные деятели.

«Трамвайно-троллейбусное управление» – не только одно из старейших, но и одно из крупнейших транспортных предприятий города. Многие десятилетия наблюдается преемственность в трудовом коллективе, и это тоже ценно, – подчеркнул Сергей Карпов. – В настоящее время в развитии городского электротранспорта появляются новые векторы, смыслы и надежды. Благодаря поддержке губернатора Самарской области Вячеслава Федорищева в этом и следующем годах транспортный парк предприятия пополнится в общей сложности 74 трамваями. 71 из них – это односекционные «Львята».

Напомним, в 1915 году самарский трамвай встал на рельсы на смену «конке» и по праву считается первым русским трамваем, поскольку трамвайная инфраструктура впервые в стране создавалась без участия иностранных инвесторов, за счет муниципальных средств.

«Поздравляю коллектив трамвайно-троллейбусного управления с важной датой! Уверен, этот юбилейный для самарского трамвая год станет особенным. На дороги Самары уже вышли «Витязи» и «Львята», и это еще не завершение обновления подвижного состава предприятия. Следующим шагом станет ремонт трамвайных путей, – сказал глава города Самара Иван Носков. – У самарского трамвая безусловно есть будущее, есть перспективы. Благодарю всех ветеранов Трамвайно-троллейбусного управления Самары, которые смогли сохранить предприятие, передать свой опыт молодым сотрудникам. Я надеюсь, что мы с вами, со всем коллективом, уверенно пойдем вперед, к

новому юбилею! Всем желаю профессиональных успехов и простого человеческого счастья».

Чтобы наглядно продемонстрировать, как менялись технологии и дизайн трамваев, в праздничный день для горожан организовали выставку под открытым небом, на которой представили все типы подвижного состава, когда-либо курсировавшего по улицам города.

«Мы показываем и современные вагоны, и чешские линейные трамваи, начиная с экземпляров 1973 года, и снегоочиститель путей, которому уже 89 лет! Это наша гордость. Снегоуборочный трамвай до сих пор на ходу и служит предприятию и городу. Технику сопроводили информационными QR-кодами и табличками, – сообщил директор МП «Трамвайно-троллейбусное управление» города Самара Александр Горшков. – А «приветствует» всех уникальный экспонат – «старожил» трамвайных маршрутов: на входе в городское депо находится памятник первому самарскому трамваю. Моторный вагон Коломенского завода 1915 года выпуска был восстановлен в 80-х годах прошлого века мастерами нашего ТТУ».



Почетными грамотами и Благодарственными письмами от губернатора Самарской области, главы Самары, профильных ведомств отметили 16 лучших работников ТТУ: слесарей, техников, диспетчеров, водителей и др.. Чествовали и ветеранов. Среди них Заслуженный работник транспорта РФ, Почетный работник горэлектротранспорта, награжденный ранее медалью ордена «За заслуги перед Отечеством II степени» Владимир Водолазов, который с 1986 года по 2008 годы возглавлял ТТУ.



Набережные Челны:

**Трамваи
«Электротранспорта»
выкупил муниципальный
«Горкоммунхоз»**

Автобусный перевозчик Набережных Челнов МУП «Горкоммунхоз» выкупил 24 трамвая «Электротранспорта» - другого перевозчика, учредителем которого тоже является город. Компания оказалась единственным участником торгов по продаже подвижного состава.

Имущество реализовано единым лотом по начальной цене в 174 млн рублей, в среднем цена одного вагона составила 7,25 млн. Все 24 трамвая модели 71–605. Их возраст – от 34 до 42 лет.

Больше половины парка электрического транспорта требует замены. Средний

эксплуатационный возраст челнинского трамвая – 26 лет. Из 103 имеющихся вагонов 69 – устаревшей модели. Тем временем, город рассматривает возможность объединения ООО «Электротранспорт» и МУП «Горкоммунхоз». Об этом еще в декабре прошлого года заявлял руководитель исполкома Фарид Салахов.

– Очень активно прорабатывается вопрос объединения «Горкоммунхоза» с «Электротранспортом» для того, чтобы на базе объединенного предприятия было общее планирование организации перевозок наших жителей, – отмечал тогда сити-менеджер.

Вероятно, что таким образом начали формировать единого перевозчика в Челнах.



Нижний Новгород:

Троллейбусы исчезнут из нагорной части весной



Троллейбусы перестанут обслуживать нагорную часть Нижнего Новгорода с 1 марта 2025 года. Об этом ИА «Говорит Нижний» сообщили в ГКУ НО «Центр развития транспортных систем» (ЦРТС).

Там заявили, что необходимость в троллейбусах в верхней части города пропадет, так как перевозку пассажиров почти по всем маршрутам “рогатых” будут осуществлять электробусы.

В ЦРТС добавили, что в случае запуска федеральной программы обновления общественного транспорта, позволяющей приобретать новые троллейбусы с частичным софинансированием из федерального бюджета, регион готов будет закупать новые троллейбусы.

Электробусы “Минин” совместного российско-белорусского производства собирают на заводе в Ворсме. Именно эти электробусы, по планам нижегородского правительства, должны прийти на смену троллейбусам в нагорной части города. Заречную часть города обслуживают электробусы марки «ЛиАЗ».

На полностью электробусное обслуживание планируется перевести четыре маршрута первого троллейбусного депо (№1, 13, 17, 31), которое охватывает нагорную часть и шесть – третьего троллейбусного депо (№ 2, 4, 11, 12, 14 и 22), которое обслуживает Автозаводский и Ленинский районы города.



Нижний Новгород:

Собран первый трёхсекционный «Минин»



О готовности новой машины модели Т856 к запуску сообщили представители белорусского производителя, осуществляющие его передачу городу. Он сейчас готовится к обкатке.

Это первая низкопольная трехсекционная модель у ВКМ Holding. Компания анонсировала разработку такого трамвая в 2021 году. Затем в 2022-м был подписан первый контракт – на 26 трехсекционных машин для Нижнего Новгорода с поставкой с завода в Минске.

Первый трехсекционный трамвай Т856 от ВКМ Holding в Нижнем Новгороде. Источник: ВКМ Holding

Модель Т856 создана на базе односекционной Т811, а для Нижнего Новгорода выполнена в индивидуальном экстерьере «МиНиН». Ее длина составляет 27,5 м, полная вместимость – 287 человек, включая 55 сидячих мест.

Трамваи ВКМ Holding поступают в Нижний Новгород с задержкой. Так, все законтрактованные 144 односекционных и 26 трехсекционных трамваев должны были изначально поступить до конца 2024 года, однако сейчас сроком завершения поставок называется конец 2026-го.



Москва:

Объявлен тендер на проектирование и строительство трамвайной линии в Ивановское

Власти Москвы объявили тендер на проектирование и строительство трамвайной линии вдоль шоссе Энтузиастов в район Ивановское на востоке города.

Конкурс на выполнение проектно-изыскательских работ и работ по строительству объекта капитального строительства: "Трамвайная линия на участке 3-я Владимирская улица, район Ивановское" объявлен Управлением дорожно-мостового строительства Москвы.

Победитель, который будет назначен во второй половине марта, должен будет спроектировать и построить трамвайную линию к февралю 2028 года.

Длина линии равна 3600 метрам (в двухпутном выражении). На ней предстоит возвести 10 трамвайных платформ. Возле трамвайного кольца "Ивановское" необходимо спроектировать и построить перехватывающую парковку для индивидуального транспорта, а также отстойно-разворотную площадку для автобусов и электробусов.

Планы проложить трамвайную линию от 3-й Владимирской улицы появились у властей Москвы еще в 2010 году, в Адресную инвестиционную программу линия входит с 2014 года. В мае 2016 года бывший заммэра по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин сообщил, что к строительству линии могут приступить в 2019–2020 годах. В октябре 2019 года был объявлен конкурс на проектирование линии. Однако никаких работ по строительству не начиналось.



Трамвайная линия пройдет от 3-й Владимирской улицы с северной стороны шоссе Энтузиастов до пересечения со Свободным проспектом, дальше перейдет на южную сторону и закончится перед МКАД. В составе проекта построят эстакаду по основному ходу шоссе Энтузиастов на пересечении со Свободным проспектом и Большим Купавенским проездом.

Трамвайное кольцо будет расположено вблизи транспортной развязки на пересечении шоссе Энтузиастов с МКАД, между улицей Сталеваров и правым съездом на МКАД.

Планируется, что по новой трамвайной линии будет запущен маршрут № 2, который был открыт в сентябре 2024 года после запуска движения по улице Сергея Радонежского. Трамваи будут следовать от Курского вокзала до нового кольца в районе Ивановское.



Уфа:

Влетело в копеечку: город отказался разумно отказаться от невыгодной концессии – будут делать сами!

Башкирия отказалась от концессии по реконструкции трамвайной сети Уфы — услуги инвестора оказались слишком дорогими. Об этом говорится в ответе Минтранса РБ.

О концессии заговорили в 2020 году: Башкирия заключила пятилетний контракт с уральской компанией «Синара», которая занималась развитием электротранспорта в российских городах. Считалось, что в 2026 году Уфа получит обновленную трамвайную сеть. Уже через год в правительстве республики сообщили, что условия их не совсем устраивают, и направили правки в «Синару».

В 2023 году историю снова переиграли: власти решили сотрудничать с компанией «Мовиста», которая, по признанию замминистра

транспорта Башкирии Руслана Гарипова, предложила более выгодные условия.

Но на 2025 год работа не началась. А в феврале на пресс-конференции мэр Уфы Ратмир Мавлиев объявил, что на реконструкцию трамвайной сети города республика выделила 2 миллиарда рублей. Хотя финансированием должен был заниматься концессионер.

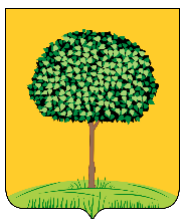
Как сообщили в региональном Минтрансе от сотрудничества с ООО «Мовиста Уфа» решили отказаться. Хотя планы были грандиозные:

— Реализация проекта планировалась в 2024–2026 годах и предполагала реконструкцию 37 километров трамвайных путей южной части города, реконструкцию 10 тяговых подстанций, строительство трамвайного депо, закупку 60 трамваев, благоустройство территории, — сообщили в Минтрансе Башкирии.

Предварительная стоимость первого этапа — 23,3 миллиарда рублей. Всему помешала «текущая экономическая ситуация», ограниченность средств бюджета Башкирии и «капиталоемкость» проекта. Поэтому решено всё делать за свой счет.

Так Башкирия выделила Уфе 2,079 миллиарда рублей, из которых 1,029 миллиарда пришли из дорожного фонда республики.

— Проект планируется реализовывать в 2026–2028 годах. «В настоящее время ведется разработка проектной документации», — сообщили в Минтрансе за подписью министра Любови Минаковой.



Липецк:

ВЭБ направил 184,69 млн рублей на закупку трамваев

ВЭБ.РФ завершил финансирование поставки всех 46 новых трамваев в Липецк в рамках обновления транспортной сети облцентра. Об этом сообщили в самой госкорпорации. «ВЭБ.РФ направил последний транш в размере 184,69 млн руб., трамвайный парк полностью обновлен, все трамваи поставлены городу в срок», — сообщили в госкорпорации. Там уточнили, что сейчас 13 трамваев уже выведены на маршруты. Транспорт был произведен на Усть-Катавском вагоностроительном заводе. Полная вместимость одного вагона составляет 170 человек, сидячих мест в нем — 32, салоны оборудованы кондиционерами, Wi-Fi, электронными табло, USB-зарядками.

Общий бюджет проекта по обновлению электротранспорта в Липецке составляет 14,5 млрд руб., сумма инвестиций ВЭБ.РФ — 9,3 млрд руб., включая средства ФНБ, из них уже предоставлено 2,98 млрд руб., уточнили в ВЭБ.РФ. Всего в Липецке планируется реконструировать 40,8 км и построить 5,2 км трамвайных путей, также будет отремонтировано депо и модернизирована контактная сеть. Строительно-монтажные работы планируют завершить к концу 2025 года. Уже реконструировано 19,8 км путей. Ожидается, что модернизация трамвайного сообщения поможет связать новые микрорайоны Липецка с левобережьем, где расположены крупные промпредприятия.



Проектом по обновлению трамвайной сети в Липецке занимается ГК «Мовиста». Она планирует управлять объектами концессии 20 лет. От властей за весь срок работы концессионер может получить 24,5 млрд руб. капитального гранта, инвестиционного и эксплуатационного платежей. Также «Мовиста» обновляет по концессии электротранспорт в Курске.



Таганрог:

46 месяцев и 1,5 млрд рублей понадобится для запуска троллейбусов

О перспективах восстановления троллейбусного движения рассказала глава Таганрога Светлана Камбулова. Она напомнила, что троллейбусное сообщение было приостановлено в мае 2022 года вместе с началом реализации концессионного соглашения по реконструкции трамвайной сети. На своей страничке в telegram-канале глава города разместила опрос для жителей города.

«Хотелось услышать мнение горожан о том, нужно ли восстанавливать троллейбусное сообщение. А такую дорожную карту мы составили, она рассчитана на 46 месяцев и потребует вложений на сумму примерно 1,5 млрд рублей, которые не предусмотрены. Либо все же лучше быстро приобрести новый подвижной состав для нашего муниципального предприятия. Я уже вижу, что в опросе лидирует мнение о возобновлении троллейбусного движения», — рассказала Светлана Камбулова.

По ее словам, уже есть предложения от компаний, которые готовы взяться за эту работу, разработать проектно-сметную документацию на реконструкцию троллейбусных сетей. Кстати,



городские власти получили заключение Центра судебных экспертиз, в соответствии с которым использовать ту контактную сеть, которая сегодня есть невозможно – попросту опасно. Понадобится городу и новый подвижной состав – эксплуатационный срок троллейбусов составляет 10 лет. А тем, которые есть у МУП «ТТУ» – уже по 13–16 лет. К тому же два года они не использовались, и сразу запустить их в работу не получится.

Отвечая на вопрос, не будет ли конкурировать троллейбус с трамваем, который стал визитной карточкой Таганрога, Светлана Камбулова пояснила, что городе есть районы, в которых трамвайное сообщение не налажено.

«Трамвай – это преимущественно центральная часть. А вот в Северном микрорайоне, куда ходил раньше троллейбус, трамваев нет. Конечно, по всем маршрутам, по которым раньше двигались троллейбусы, сегодня запущено автобусное сообщение. Но раз есть желание горожан возобновить троллейбусное движение, будем работать в этом направлении», – резюмировала глава Таганрога.



Ставрополь:

Четвертая попытка выбора поставщика троллейбусов оказалась успешной

Четвертая попытка выбора поставщика 45 троллейбусов с автономным ходом не менее 15 километров в Ставрополь оказалась успешной. Победитель предложил снижение цены контракта на 3,5% до суммы в 1 480 931 460 рублей (32 909 588 рублей за единицу).

Всего на тендер подали заявки три поставщика. Одну из них отклонили из-за несоответствия требованиям (запрет закупок товаров, происходящих из иностранных государств). Ранее данная закупка была приостановлена по жалобе поставщика троллейбусов модели Синара-6254.

В жалобе были указаны претензии и требования:

* Изменить требование к количеству (6 и более) и типу форточек на 4 и более форточки сдвижного или откидного типа.

* Заменить требования к компрессорной установке троллейбусов "с питанием 380 В, максимально рабочим давлением не менее 9 бар, производительность не менее 460 л/мин, мощностью



не менее 4 кВт" на "компрессор поршневого или винтового типа".

* Изменить требование к мощности асинхронного двигателя с не менее 180 кВт на не менее 115 кВт.

Троллейбусы Volgabus-5270T «Пересвет» должны приехать в Ставрополь до 31 марта.

Не доехавшие до Ставрополя троллейбусы из сорванной «Транс-Альфой» поставки нашли новый город обитания. Машины уже прибыли в Рыбинск.

В город прибыли первые три троллейбуса. Они соответствуют всем современным требованиям: низкий пол, современное электрооборудование, автономный ход до 20 км, а также удобный салон с камерами видеонаблюдения и зарядными устройствами для гаджетов.

После завершения пуско-наладочных работ и оформления необходимой документации троллейбусы выйдут на маршруты нашего города.

Ранее стало известно, что «Рыбинскэлектротранс» намеревается частично обновить подвижной состав. Поступление семи новых современных троллейбусов ожидается уже в этом году. Такой информацией поделились в министерстве дорожного хозяйства и транспорта Ярославской области.



Рыбинск:

Недоехавшим до Ставрополя троллейбусам нашли новый дом



Ярославль:

«Обновленный электротранспорт востребован у жителей»

В Ярославле началось движение новых трамваев по первому модернизированному маршруту в Дзержинском районе. В открытии приняли участие губернатор Ярославской области Михаил Евраев и генеральный директор ООО «Группа Мовиста» Алексей Зотов. О том, как идет модернизация трамвая в областном центре по концессионному соглашению рассказал Алексей Зотов.

— Алексей Вячеславович, что уже сделано в ходе модернизации ярославского трамвая?

— На февраль 2025 года в рамках проекта модернизации трамвайной инфраструктуры в Ярославле уложено 5,5 километра новых рельсов, обновлена контактная сеть и отремонтированы трамвайные переезды. Установлено 10 современных остановочных комплексов, которые уже подключены

к городским сетям и оснащены информационными табло и камерами видеонаблюдения. Мы уже поставили 27 трамваев в Ярославль, еще 20 будут поставлены до конца марта, мы выполним все свои обязательства по поставке подвижного состава раньше срока (ранее планировалось завершить поставку до середины года).

— **Началось движение по первому обновленному в ходе модернизации трамвайному маршруту. Как он будет работать?**

— На линию вышли первые четыре трамвая. Один, пятый, будет в резерве. Маршрут 6К — укороченный, он идет от кольца Блюхера до кольца Ярославского моторного завода. Трамвай будет ходить по расписанию, но, если потребуется, мы готовы увеличить количество вагонов на маршруте. Мы считаем, что запуск движения по маршруту 6К — знаковое событие для города Ярославля, это первый видимый результат работы по концессионному соглашению.

— **Требовалось ли переобучить вагонновожатых для работы с новыми трамваями?**

— Да, для работы с новыми трамваями машинисты прошли обучение. Первые трамваи поступили в город в конце 2023 года, то есть у вагонновожатых было время, чтобы освоить управление современными машинами. Новые трамваи удобны не только для пассажиров, но и для водителей, поэтому процесс переобучения прошел быстро и успешно. Сегодня все водители уверенно работают на маршруте и отмечают комфорт и удобство новой техники.

— **В Ярославле остро стоит проблема вандализма. Пример тому — недавнее происшествие в депо. В первую же ночь после запуска новый трамвай был испорчен граффити. Будут ли усиливать меры защиты как вагонов, так и остановок от вандалов?**

— Этот случай вандализма возмутил не только сотрудников депо, но и всех жителей Ярославля. Подобные действия недопустимы и должны жестко пресекаться, а виновные — нести ответственность по всей строгости закона. Благодарим губернатора Михаила Яковлевича за оперативную реакцию на происшествие. Записи с видеокamer переданы



правоохранительным органам. Сейчас работники депо стремятся вернуть трамваю прежний вид для возобновления работы.

Новые трамваи и остановочные комплексы оснащены современными системами видеонаблюдения. Конечно, камеры сами по себе не являются абсолютной защитой, но они значительно облегчают поиск и привлечение нарушителей к ответственности.

Наши коллеги усилят меры безопасности, чтобы защитить трамваи и остановки от вандалов. Мы искренне надеемся, что горожане будут бережно относиться к новой инфраструктуре. Этот транспорт создавался именно для жителей Ярославля, чтобы сделать передвижение по городу удобным и комфортным. Долговечность и чистота новых трамваев и остановок зависят от каждого из нас. Беречь общественное имущество — значит уважать себя и свой город.

— **Какой следующий этап работ?**

— По второму этапу, от кольца больницы №9 до кольца на улице Александра Невского работы уже ведутся. Как только строительный сезон начнется, мы закончим работу и там, рассчитываем, что это произойдет примерно до лета.

— **Когда ожидать реконструкции путепроводов?**

— С путепроводами ситуация несколько сложнее. Для них требуется большой заказ металлоконструкций, а также согласования с железной дорогой, выделения от нее «окон», в которые могут вестись работы. Металлургические заводы сейчас сильно загружены, работают по государственному заказу. Мы сейчас с ними находимся в диалоге, чтобы они поставили нас в график. Как только график будет согласован, мы точно объявим о том, когда и как мы реализуем вопрос по путепроводам.

— **В какие сроки пройдет реконструкция трамвайного депо и строительство диспетчерского центра? В чем принципиальное отличие нового депо?**

— В настоящее время подготовлена проектная документация для реконструкции трамвайного депо и строительства диспетчерского центра, которая сейчас проходит государственную экспертизу. Депо

– это завершающий этап работ в рамках проекта. Его модернизация позволит привести здания и инфраструктуру в соответствие с современными нормативами и адаптировать его к обслуживанию низкопольных трамваев.

У нас есть опыт создания подобных автоматизированных трамвайных депо. Например, депо, которое обслуживает «Верхнепышминский трамвай» в Екатеринбурге, обеспечивает 99,6% выхода подвижного состава на линию, при этом скорость технического обслуживания выросла в три раза.

– Когда планируется завершение всех работ?

– Скорее всего, это будет 2026 год, так как, помимо строительства путей и реконструкции депо, нужно выполнить благоустройство, что возможно только в строительный сезон. Мы планируем, что большая часть строительных работ в этом году будет сделана. Но депо, скорее всего, будет реконструироваться уже в этом году, а завершение работ произойдет в следующем.

– Сколько рабочих сейчас задействовано?

– В штате нашего подрядчика 262 человека. Это те, которые работают здесь, в Ярославле, на этой площадке, плюс есть и субподрядчики. Людей достаточно, чтобы выполнять обязательства по концессионному соглашению.

– С какими сложностями вам пришлось столкнуться в ходе работ?

– Любой проект такого масштаба непростой. Есть старый трамвайный путь, под которым проложено большое количество коммунальных сетей. Зачастую мы не знаем, действующая сеть или нет, что с ней делать. Эти вопросы приходится решать на ходу, требуется большое количество согласований. Здесь большая поддержка и помощь приходит со стороны правительства области и мэрии Ярославля, которые очень внимательно и ответственно относятся к этому проекту. За последние несколько месяцев я несколько раз встречался с губернатором, который вовлечен в этот проект очень глубоко.

– Всего в федеральной программе модернизации электротранспорта приняли участие 10 городов. Ваша компания реализует

проекты в четырех из них. Расскажите, в каких городах кроме Ярославля вы обновляете трамвайную инфраструктуру? Каких результатов удалось достичь в этих проектах?

— Наша компания реализует проекты модернизации трамвайной инфраструктуры в четырех городах: Перми, Курске, Липецке и Ярославле. Везде уже запущено движение по новым маршрутам, завершена поставка современных низкопольных трамваев, которые обеспечивают комфортную и бесшумную поездку.

Мы видим, что обновленный электротранспорт востребован у жителей — во всех городах отмечается рост пассажиропотока. Например, в 2024 году «Верхнепышминский трамвай» перевез более 4 млн пассажиров. Это на целых 65% больше, чем годом ранее. В Курской области, несмотря на сложную обстановку, на обновленном трамвайном маршруте №1 пассажиропоток стабильно растет. Если сравнивать с периодом до модернизации, в среднем трамваи перевозят на 70% больше пассажиров.



Минск:

Как будут развивать беспилотный транспорт и останутся ли востребованы водители трамваев

«БКМ Холдинг» продолжает поставлять «Минсктранс» трамваи с системой беспилотности первого уровня.

По словам заместителя генерального директора по инновационному развитию «БКМ Холдинга» Олега Быцко, прежде всего современные трамваи выделяются тем, что установленная на них система не позволяет водителю нарушать ПДД.

— Если на определенном участке дороги допустимая скорость движения составляет 40 км/ч, транспортное средство не сможет разогнаться, например, до 50 или 60. Система автоматически установит соответствующие ограничения. Кроме этого, она гарантирует, что водитель не проедет остановку, если вдруг отвлечется во время движения. Трамвай начнет тормозить самостоятельно, — рассказывает Олег Быцко.

Для того чтобы обеспечить эффективность работы системы, по словам собеседника, соответствующе оборудовать трамваи недостаточно. Уделяется особое внимание и маршрутам, на которых будут эксплуатироваться или уже эксплуатируются транспортные средства. На данном этапе их отцифровывают.

— Такая система уже используется в Санкт-Петербурге. В Москве дела обстоят еще лучше: там ходят трамваи с повышенным уровнем беспилотности. Это в значительной степени снижает нагрузку, возложенную на водителя. Он только контролирует исправность работы соответствующей системы, сам в управлении транспортным средством участия не принимает, — делится О. Быцко.

При этом сэкономить на зарплате сотрудника и отказаться от него, по словам собеседника, все равно не получится, какой бы высокий уровень беспилотности не был установлен на трамвай. А вот исключить влияние человеческого фактора на передвижение транспортного средства вполне реально. С достижением автоматизации движения, как отмечает О. Быцко, даже его ритмичность станет более четкой.

Продолжать развивать тему беспилотности специалисты «БКМ Холдинга» планируют в Мозыре. Там они намерены использовать систему рангом выше, наподобие той, которая сейчас применяется в Москве. Почему реализовывать проект будут не в столице?

Дело в том, что в Минске маршруты проходят по улицам общего пользования. Трамвайные линии пересекают автомобилисты, и это создает определенные сложности.

Что касается Мозыря, основная часть маршрутов там пролегает не в городе (трамваи едут по направлению к нефтеперерабатывающему заводу). Соответственно, внедрить систему беспилотности повышенного уровня в этом городе значительно проще.

К слову, реализация этого проекта, как отмечает собеседник, обеспечит отсутствие отклонений от расписания. Так, если трамвай будет выбиваться из графика, он сможет связаться с системой светофоров и просигнализировать о том, что нужен зеленый свет.

После завершения работ в Мозыре, по словам Быцко, специалисты «БКМ Холдинга» готовы снова сфокусироваться на столице. Возможно, нарастить уровень беспилотности минских трамваев или же изготовить новые с повышенным уровнем беспилотности, соответствующим образом подготовить маршруты и многое другое.



Балаково:

В планах закупка 4 новых троллейбусов

Государственное казенное учреждение Саратовской области «Государственное агентство по централизации закупок» объявило аукцион за закупку троллейбусов для города Балаково.

Начальная (максимальная) цена контракта 153 миллиона 500 тысяч рублей. Планируют купить 4 троллейбуса с автономным ходом. Перед приемкой на троллейбусе должна быть проведена обкатка не менее 50 км. Срок службы троллейбуса должен составлять не менее 20 лет, кузов должен иметь ресурс для проведения модернизации на весь срок службы троллейбуса.

Срок поставки с момента заключения контракта по 31.03.2025, в один этап.



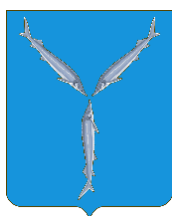
Владивосток:

Константин Шестаков сделал важное заявление о троллейбусах

Во Владивостоке полностью обновится парк троллейбусов. Об этом заявил глава Владивостока Константин Шестаков на пресс-завтраке.

По словам главы города, ввиду экономии при закупке 16 троллейбусов появилась возможность приобрести еще четыре транспортных средства. Таким образом парк троллейбусов в краевом центре будет полностью обновлен.

Кроме того, Константин Шестаков также напомнил о планах по расширению маршрутной сети электротранспорта, согласно которому владивостокцы смогут пользоваться троллейбусами в пригороде: один из маршрутов пройдет от проспекта 100-летия Владивостока до разворота в районе ресторана «Лесная заимка». Проект на данный момент находится на начальном этапе, и пока неизвестны сроки.



Саратов:

8 миллионов на замену контактной сети троллейбусов

В Энгельсе собираются менять контактную сеть троллейбусов на улице Трудовая, на это планируется выделить 8 млн рублей. Об этом сообщил и.п. главы Энгельского района Максим Леонов в своем телеграм-канале.

Он встретился с коллективом МУП "Энгельсэлектротранс" и его руководителем Александром Кузьминым. На встрече обсудили связанные с предприятием вопросы. Максим Леонов сообщил, что "Энгельсэлектротранс" выступает основным перевозчиком пассажиров по льготным и проездным билетам в городе Энгельсе. Ежедневно

более 20 троллейбусов курсирует по двум маршрутам: № 14 и № 109.

"Важным остается вопрос ремонта контактной сети. Вчера в рамках заседания комитетов собрания депутатов Энгельского района обсудили возможность выделения 8 миллионов рублей для замены порядка 6 км контактной сети на улице Трудовая. Участок сети 60-х годов, из-за износа регулярно случаются порывы. Ремонт позволит улучшить качество работы городского электротранспорта", - отметил Максим Леонов.

Кроме того, он проговорил с руководителем предприятия возможность увеличения заработной платы как водителям, так и другим сотрудникам. Всего в МУП "Энгельсэлектротранс" работают 157 человек.

Председатель Государственной думы Вячеслав Володин 27 февраля в ходе рабочей поездки в Саратов ознакомился с реализацией проекта скоростного трамвая.

Как сообщают сторонники политика в телеграм-канале «Володин Саратов», на сегодняшний день завершены работы по реконструкции двух трамвайных маршрутов - № 8 и 9. В рамках пробного пуска Вячеслав Володин вместе с губернатором Романом Бусаргиным и членами общественных советов проехал по обновленной линии скоростного трамвая № 9 от Комсомольского поселка до Детского парка. Протяженность этого маршрута - 17 километров, пассажиропоток - 2 миллиона человек в год.

«Новый трамвай оборудован всем необходимым. Важно, чтобы человек, выходя из дома, видел, что через несколько минут подойдет трамвай, чтобы на остановке не мерз, не ждал долго. Основу создав и проложив новые рельсы, шпалы, тяговые подстанции смонтировав, решаются вопросы, которые нам дают возможность быстрее добираться до работы. Скорость увеличится, шума меньше будет, пыли. Сам трамвай комфортный», - подчеркнул спикер Госдумы.

В течение марта-апреля будет проведена техническая обкатка линий. Жители смогут воспользоваться 9-м и 8-м маршрутами уже с мая этого года.



Саратов:

**Спикер Володин
ознакомился с
реализацией проекта
скоростного трамвая**



Напомним, проект реализуется и на маршруте № 6. Все три маршрута будут полностью обеспечены современным подвижным составом. Средняя скорость трамвая увеличится в два раза - с 13,5 до 26 километров в час, также будет обеспечен приоритет движения. В настоящее время с завода-изготовителя новые трамваи доставляются в Саратов.



Ростов-на-Дону:

**7 трамвайных вагонов
прошли модернизацию по
концессии**

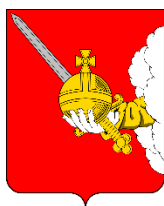


В Ростове проведена модернизация семи трамвайных вагонов City-Star в рамках концессионного соглашения. Об этом сообщает «Ростовский Городской Транспорт» со ссылкой на представителей проекта «Ростовский трамвай».

В настоящее время подрядная организация занимается настройкой, подключением оборудования и технической обкаткой семи модернизированных вагонов.

Всего концессионер планирует модернизировать 30 вагонов City-Star, приобретенных администрацией города в 2016-2017 годах.

23 вагона остаются на существующих маршрутах и не переданы концессионеру из-за неопределенности дальнейшей реализации проекта. Ключевым условием соглашения является эксплуатация модернизированных вагонов исключительно на новых трамвайных путях, строительство которых еще не завершено.



Вологда:

**Всё больше женщин
становятся водителями
троллейбусов**

В Вологде всё больше женщин становятся водителями троллейбусов. Если раньше их можно было встретить в общественном транспорте преимущественно в качестве кондукторов и контролёров, то теперь представительницы прекрасного пола уверенно занимают место за рулём.

Как сообщил мэр города Андрей Накрошаев, в автоколонне ПАТП №1 сегодня трудятся 23 женщины-водителя. Из них 17 управляют автобусами, а шесть — троллейбусами. Более того, ещё две сотрудницы проходят обучение в учебном центре предприятия, чтобы пополнить ряды водителей.

Городские власти оказывают поддержку женщинам, решившим освоить эту профессию. Обучение для них проводится бесплатно, а с 1 января

2025 года водители-женщины получили дополнительные льготы. В частности, к их отпуску добавили 10 дополнительных дней. Также их детям предоставляют места в круглосуточных детских садах и бесплатные путёвки в детские лагеря отдыха на территории региона.

Размер зарплаты водителей в ПАТП №1 составляет от 90 тысяч рублей.



Севастополь:

В городе может появиться скоростной трамвай

Принятый в феврале генплан Севастополя предусматривает организацию в городе кольцевой линии внеуличного общественного транспорта, например, запуск скоростного трамвая, рассказали в Институте Генплана Москвы, который разработал документ.

Генеральный план развития Севастополя до 2046 года утвержден заксобранием города 18 февраля. В генплан входит положение о территориальном планировании и карты планируемого размещения объектов социальной, транспортной, инженерной инфраструктуры, благоустройства общественных пространств, предупреждения ЧС, обращения с отходами производства и потребления. Первый этап реализации рассчитан до 2030 года.

В частности, заложенное в генплане развитие города и рост численности населения диктуют необходимость введения линии внеуличного общественного транспорта, функционирующего на выделенном полотне, сообщили в институте.



Ростов-на-Дону:

На линию выходит меньше половины троллейбусов

В Ростове-на-Дону на линию выходит меньше половины троллейбусов. Об этом сообщает пресс-служба администрации.

По информации источника, на линию выходит лишь 25–27 городских троллейбусов. Их обслуживанием занимается «Ростовская транспортная компания».

Уточняется, что это — лишь половина от положенного числа действующих троллейбусов. Так, всего на 11 маршрутах должны ходить 54 единицы общественного транспорта.

Большая часть машин при этом работает на маршрутах № 2 «Пригородный ЖД-Вокзал — ЖК „Красный Аксай“ и № 22 „Главный ЖД-Вокзал — Александровка“.



Химки:

Предприятие забюотливо обновляет бывшие московские троллейбусы



Телеграмм-канал Химкинского троллейбуса сообщает, что невозможное возможно: троллейбус №0050 (5846) возвращается на улицы округа!

Ещё один синий троллейбус с бортовым номером 0050 вышел покорять улицы городского округа! Однако, за этим возвращением на линию стоит огромный труд команды «Химкиэлектротранс». Вы только представьте себе, сколько кропотливой работы было проведено с этим трудягой:

тщательная подготовка к покраске — шлифовка, шпатлёвка, грунтование. Все этапы выполнены с ювелирной точностью;

внутри троллейбус преобразился до неузнаваемости — демонтаж старых сидений, ревизия напольного покрытия и окрашивание салона;

ремонт осветительного оборудования, замена компрессорной установки и много другой кропотливой работы. Была проведена отладка каждой системы, чтобы обеспечить безопасность и комфорт пассажиров.

Кроме того, проводилась ревизия и замена лобового стекла и боковых стёкол салона. С начала года каждый сотрудник вносил свой вклад в возрождение этого прекрасного троллейбуса. Теперь он как новенький, готов к перевозке наших любимых пассажиров!

Этот проект — наглядное доказательство того, что невозможное возможно, когда есть команда профессионалов и искреннее желание сделать Химки лучше.

На предприятии очень внимательно следят за техническим состоянием и внешним видом машин. Совсем недавно после косметического ремонта на линию вернулась ещё одна «московская» машина — 0041.

А к новому году был существенно обновлен ретро-троллейбус трудяга ЗиУ-9



Владимир:

В ожидании обновления

Областной центр Золотого кольца России, которому и в прошлые годы не удавалось с помощью федеральных программ обновить городской электротранспорт, четвёртый год подряд продолжает закупать троллейбусы с региональной поддержкой.

При этом планы во Владимире на этот год самые амбициозные за последние 15 лет. Ещё до начала планируется закупить в полтора раза больше троллейбусов, чем за предыдущие три года. Вся техника приобретается с увеличенным автономным ходом.

26 февраля Министерство имущественных и земельных отношений Владимирской области объявило аукцион на приобретение подвижного состава городского транспорта общего пользования с начальной ценой 407,66 млн руб. Приём заявок ведётся до 14 марта, подведение итогов закупки намечено на 18 марта.

Всего планируется приобрести 12 троллейбусов с увеличенным автономным ходом не дороже 33,97 млн руб. за единицу техники. Поставщик должен оставить технику в троллейбусное депо АО «Владимирпассажиртранс» (Ново-Ямской пер., д. 2А) двумя партиями: первую из пяти машин до 30 апреля, и вторую из семи машин до 30 мая этого года.

Средства на закупку троллейбусов выделены из бюджета города Владимира, в который поступили бюджетные ассигнования в размере 351,25 млн руб. из резервного фонда Правительства Владимирской области. Субсидии из областного бюджета в муниципальный поступили по соглашению о предоставлении субсидии, заключённом 6 февраля между министерством транспорта и дорожного хозяйства Владимирской области и администрацией города Владимира.

Как отмечает сайт администрации Владимира, приобретение новых 12 троллейбусов с увеличенным автономным ходом — одна из плановых мер реализации комплексной схемы организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом (КСОТ) в 2025 году. Закупка первых трёх ТУАХ в прошлом году себя полностью оправдала, и особенно это было заметно во время ремонтных работ из-за выхода из

строя электроподстанции с 17 по 19 декабря 2024 года и с 6 по 12 февраля этого года, когда частично удалось сохранить троллейбусные маршруты №№ 7 и 10, уменьшив количество приобретённых троллейбусов.

Обновление троллейбусного парка Владимира началось в 2022 году, когда в городе после 13-летнего перерыва объявили закупку пяти троллейбусов, а сэкономленные на торгах средства потратили на приобретение ещё одного троллейбуса. Он и стал в том году единственным пополнением троллейбусного депо, так как контракт на поставку пяти троллейбусов вскоре был расторгнут в связи с нарушением ООО «Торговый дом "Транс-Альфа"» сроков его исполнения. В 2023 году было приобретено четыре троллейбуса МАЗ-203Т20.

В 2024 году АО «Владимирпассажиртранс» получило три троллейбуса с увеличенным автономным ходом модели 5298.01 «Авангард» производства вологодского завода «Транс-Альфа»: сначала были закуплены две машины, а на доход от инвестиционной составляющей тарифа на пассажирские перевозки приобретена ещё одна. Также в прошлом году 14 «Авангардов», но с «аварийным» автономным ходом были поставлены в Ковров.

Помимо восьми новых троллейбусов во Владимире продолжает работать около 50 троллейбусов, выпущенных в 2000-х годах и один ретро-троллейбус 1992 года выпуска, также работающий на городских маршрутах.

В выпуске использованы фотоматериалы с сайтов: transphoto.org, sarnovosti.ru, t.me/rybtransport, t.me/Khimki_trolleybus и информация с сайтов: sarnovosti.ru, astravolga.ru, rg.ru, samara.kp.ru, minsknews.by, kommersant.ru, vologda-poisk.ru, gorsite.ru, taganrogprav.ru, ploschadnews.ru, udmurt.media, moika78.ru, mosaica.ru, kaluga-poisk.ru, govoritnn.ru, probalakovo.ru, stavropol.media, www.rzn.info, primpress.ru, bloknot-volgograd.ru, tr.ru, arigus.tv, realty.ria.ru, kuban24.tv, saratov24.tv, peterburg2.ru, ufa1.ru, chelny-biz.ru, msknovosti.ru, rostovgazeta.ru, bashinform.ru, tass.ru, mintrans.gov.ru, rollingstockworld.ru, t.me/rybtransport, t.me/Khimki_trolleybus

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.