



№13

ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ

Официальное издание Международной
ассоциации предприятий городского
электрического транспорта

24-31 марта
2025 года

ГТЛК могут передать госкорпорации ВЭБ.РФ

Вхождение компании в периметр госкорпорации «может дать хороший эффект», пишут «Ведомости» со ссылкой на источники. Сейчас это крупнейшая лизинговая компания в стране по размеру портфеля

Власти обсуждают передачу Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК), находящейся в собственности Минтранса и Минфина, госкорпорации ВЭБ.РФ. Об этом рассказали "Ведомостям" три источника, знакомых с дискуссиями.

Стратегическое партнерство ВЭБа и ГТЛК выглядит логичным, говорит один из собеседников. По его словам, последняя уже переросла статус просто лизинговой компании и скорее является "государевой рукой" - проводником госпрограмм в сфере транспорта и промышленности.

Собеседник напомнил, что ВЭБ по поручению президента России собирает все институты развития "под зонтик". И вхождение ГТЛК в периметр госкорпорации, по его словам, может дать хороший эффект.

В 2021 году в рамках реформы институтов развития часть активов компании "ВЭБ-лизинг" планировалось передать ГТЛК. Но фактически этого так и не произошло, утверждает источник среди лизинговых компаний.

Сейчас 67% ГТЛК принадлежит Минтрансу, еще 33% - Минфину. В 2024 году она стала крупнейшей лизинговой компанией России по размеру портфеля, следует из данных годового обзора по рынку лизинга "Эксперт РА". По итогам прошлого года этот показатель составил 2,7 трлн руб. Для сравнения: в целом объем этого рынка в России агентство оценило в 13,36 трлн руб. В тройку крупнейших также входят "Газпромбанк-лизинг" и "Сберлизинг".

По итогам 2024 году лизинговый портфель ГТЛК вырос на 67% к 2023 году, говорил ее гендиректор Евгений Дитрих в декабре прошлого года. Тогда же министр транспорта, возглавляющий совет директоров ГТЛК, Роман Старовойт отмечал, что Минтранс видит госкомпанию в качестве базового заказчика транспортной

техники в стране. Весной 2025 года ГТЛК планировала утвердить стратегию развития компании до 2030 года.

По итогам шести месяцев 2024 года доля ГТЛК в сегменте лизинга авиатранспорта в России в целом оценивалась "Эксперт РА" на уровне 61%, водного транспорта - 63%, городского пассажирского транспорта - 38%, железнодорожного транспорта - 35%. На ноябрь 2024 г. в портфеле компании было 366 воздушных судов, почти 103 000 вагонов, 355 судов, 9800 единиц общественного транспорта, было законтрактовано более 2600 беспилотных авиационных систем.

Если речь идет о передаче актива "с масштабной автономией", то это встраивается в логику повышения эффективности институтов развития, считает гендиректор "Infoline-аналитики" Михаил Бурмистров. Он отмечает активное взаимодействие ВЭБа и ГТЛК в ряде проектов.

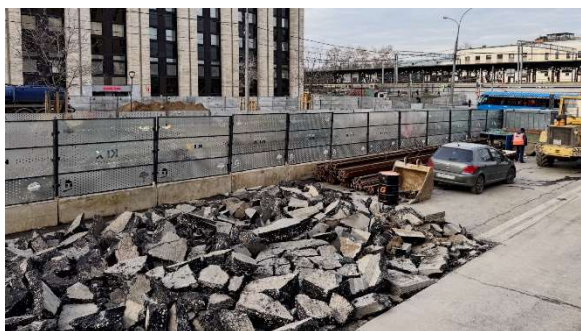
Такое решение было бы логичным, соглашается директор Института экономики и регулирования инфраструктурных отраслей НИУ ВШЭ Илья Долматов. Оно позволит усилить деятельность ВЭБа за счет такого института развития, как ГТЛК. ВЭБ, по сути, приобретает готовый актив в транспортной сфере, в партнерстве с которым будет дальше развивать транспортную отрасль, говорит Долматов. По его словам, отрасль сейчас нуждается в поддержке, в том числе с точки зрения формирования заказа на технику для промышленности.

Правительство в 2020 году запустило реформу институтов развития для повышения их эффективности и соответствия целям национальных проектов. Новая схема координации работы этих госструктур под эгидой ВЭБа была нормативно закреплена весной 2021 года. На базе ВЭБа был создан институт развития, который получил полномочия единоличного исполнительного органа входящих в него структур (в том числе РЭЦ). ВЭБ определяет приоритеты деятельности, контролирует разработку стратегий, принимает решения по крупным инвестпроектам и в целом следит за эффективностью их работы.



Москва:

На проспекте Сахарова полным ходом идут работы по строительству новой трамвайной линии



На проспекте Сахарова ограничили движение и начинают строить новую трамвайную линию.

Как сообщает «Дептранс. Оперативно», до 30 июня и 10 сентября на проспекте Академика Сахарова и улице Маши Порываевой будут закрыты для движения 1–2 полосы и временно запрещена парковка. Это связано с началом масштабных строительных работ.

Участок на Сахарова будет первой в новейшей истории Москвы новой линией. Конечно, сразу вспоминается трамвайное кольцо у Белорусского вокзала и линия на улице Сергея Радонежского, открытая в прошлом году, но там всего лишь восстанавливали уже когда-то существовавшую инфраструктуру. Здесь же все строят с нуля.

Телеграм-канал «Делай метро лучше!» пишет, что линию могут сделать на бесконтактном ходу. Официально власти об этом не говорили. Но всем было интересно, как будет пройдено пересечение с Садовым кольцом — все-таки провода там будут выглядеть странно. Для этого нововведения потребуется закупка новых трамваев.

Основной этап работ на Сахарова запланирован на 2025 год. Линия соединит Комсомольскую площадь с Чистыми прудами — здесь появятся новые маршруты.

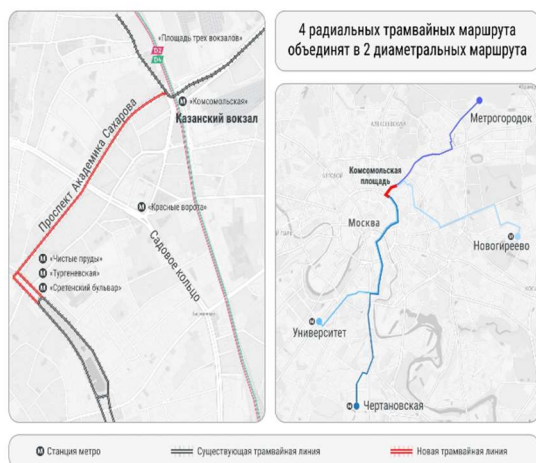
В адресной инвестиционной программе Москвы на 2024–2027 годы на трамвайную линию на проспекте Академика Сахарова и улице Маши Порываевой выделили суммарно 6,3 миллиарда рублей. Из них — 2,9 миллиона рублей на 2025 год.

Новая линия свяжет четыре радиальных трамвайных маршрута: № 13 до района Метрогородок, № 39 до станции метро Университет, № 3 до метро «Чертановская» и № 37 до метро «Новогиреево». После открытия нового участка их превратят в два диаметральных маршрута. Первый — № 3 пройдет от станции метро «Чертановская» через «Чистые пруды» и до Метрогородка. Второй — № 39 пройдет от метро «Университет» до станции «Новогиреево».

В департаменте транспорта также заявляли, что объединение маршрутов поможет сократить интервалы движения. Теперь трамвай придется ждать полторы-три минуты, вместо четырех-десяти.



Где пройдет трамвайная линия на проспекте Академика Сахарова



У выходов № 1 и № 2 со станции метро «Чистые пруды» установят посадочные платформы. Еще одну остановку сделают в начале проспекта Академика Сахарова у подземного перехода. Кроме того, платформы установят между ЖК RED7 и Центральным таможенным управлением, напротив бизнес-центра «Росбанк Плаза» на улице Маши Порываевой и под Каланчевским путепроводом. Там будут остановки для трамваев и автобусов.

Заммэра по вопросам транспорта Максим Ликсутов говорил, что часть пути трамваи на проспекте Академика Сахарова будут проезжать на автономном ходу, не подключаясь к контактной сети.

Задумываться об открытии новой линии длиной 1,6 километра власти начали еще в 2016 году и в этом году объявили, что построят ее к концу 2023 — началу 2024 года. Тогда ГУП «Мосгортранс» заключил контракт на 7,5 миллиона рублей с компанией «Профгеопроект» на разработку предпроекта и проекта планировки трамвайной линии.

Проспект Академика Сахарова был локацией, где не только проходили акции протеста, но и местом, где проводили мото- и велофестивали и музыкальные концерты. Из-за этого дорогу периодически перекрывали.



Алтайский край:

Власти закупят 12 новых трамваев и 9 троллейбусов

В бюджете Алтайского края на 2025 год заложат дополнительно около 1,5 миллиарда рублей на покупку общественного транспорта для районов и городов региона.

Об этом сообщил глава министерства транспорта региона Андрей Подолян. Закупка новой техники начнется уже в 2025 году. В 2026-м она должна поступить в муниципалитеты региона.

По словам Андрея Подоляна, всего планируют приобрести 28 новых автобусов. Барнаул и Бийск поделят между собой 12 современных трамваев. Также специально для Алтайского края выпустят девять новых троллейбусов – для Барнаула.

Год назад трамваи без пробега вышли на улицы Барнаула, а вот Бийску до этого доставалась только ранее использованная техника.

Так, в 2022 году в наукоград безвозмездно передали трамваи, которые ранее ходили по рельсам в Москве. Однако ожидания бийчан и реальность не

совпали. В Бийск прислали «Татры», которым не один десяток лет. К тому же они несколько отличались от привычных бийчанам красных КТМ. Пришлось переобучать водителей трамваев и провести некоторое техническое переоснащение вагонов.

В свою очередь МУП «Бийскгортранс» испытывает кадровый дефицит по основным отраслевым профессиям, инфраструктура электротранспорта технически устарела, требует проведения модернизации и капитально-восстановительного ремонта. В прошлом году затраты на содержание и ремонт трамвайных путей составили 35,3 млн руб.

При этом город в новых вагонах нуждается. Об этом не раз говорили на предприятии «Бийскгортранс», которое занимается организацией трамвайного сообщения в городе. Так, в среднем в сутки на трамвайную маршрутную сеть выходит 22 вагона. При этом потребность – в два раза выше – 44 вагона.

Из-за нехватки вагонов, да и кадрового дефицита, к новому контракту с перевозчиком даже была пересмотрена схема маршрутной сети, из-за чего муниципалитет был вынужден отказаться от маршрута №7, чтобы направить вагоны на обслуживание Заречья и промзоны.

При этом общий пассажиропоток в Бийске падает. Например, в 2024 году маршрутную сеть города обслуживало 153 единицы транспортных средств. По сравнению с 2023 годом пассажиропоток сократился на 2,4 млн человек – это более 10 процентов.

Как поясняют в мэрии, снижение обусловлено в числе прочего тем, что предприятия оборонно-промышленного комплекса самостоятельно организовали доставку рабочих на заводы. Так, вместе с трамваями в промзону пошли дополнительные автобусы.



Алтайский край:

**Алтайская компания
производит уникальные
конструкции для
городского транспорта**

Предприятие «Алтай-Тент» больше пяти лет развивает уникальное производство систем перехода в многосекционном подвижном составе для городского и рельсового транспорта.

Межвагонные сочленения («гармошки») необходимы для объединения нескольких вагонов в один состав и обеспечения безопасного и комфортного перехода пассажиров внутри во время движения. Сегодня «Алтай-Тент» - единственная в России компания, которая производит такие системы.

Как поясняют в Министерстве промышленности и энергетики региона, это не основное направление производства, но в компании «Алтай-Тент» придают ему особое значение в условиях государственной политики импортозамещения и задач по обеспечению технологического суверенитета, а также развития городского рельсового транспорта, поставленных перед производителями Президентом Владимиром Путиным.

По словам директора компании «Алтай-Тент» Вадима Белова, идея производить такой нишевый продукт, как межвагонные сочленения, пришла в связи с анализом ситуации на рынке общественного транспорта. «Мы видели, что есть тенденция развития сети городского рельсового транспорта. В больших городах всегда актуален вопрос доступности общественного транспорта, есть явная потребность городов-миллионников в длинных многосекционных трамваях. Наш опыт работы с металлом и ПВХ-тканями стал основой для запуска на предприятии нового направления. В 2022 году, когда усиление санкционного давления привело к тому, что с российского рынка ушли иностранные компании - поставщики межвагонных переходов, мы убедились, что не зря открыли это производство. Сегодня компания «Алтай-Тент» - единственный в России производитель межвагонных сочленений для трамваев», - подчеркнул Вадим Белов.

На базе производственной площадки компании «Алтай-Тент» реализован полный цикл производства: разработка перехода, затем его производство и сервисное обслуживание. Производство сочленений для конкретных моделей транспорта обеспечивается также полным циклом конструкторских работ: 3D-моделирование на

основе технического задания заказчика, разработка конструкторской документации, расчеты на прочность для основных элементов, паспорт изделия. Как уточняют в ведомстве, межтрамвайный переход «Алтай-Тента» внесен Минпромторгом России в реестр промышленной продукции, произведенной в стране.

Специалисты алтайской компании усовершенствовали конструкцию: усилили показатели прочности материалов и соединений, добились полной герметичности межвагонного пространства, за счет чего увеличился срок службы продукции. В качестве сырья применяется высококачественный трудновоспламеняемый материал, технология соединения которого позволяет поднять герметичность до класса IP64 (защита от твердых включений диаметром от 1 миллиметра и пыли, предотвращение проникновения брызг под любыми углами). При необходимости межвагонное сочленение, произведенное предприятием «Алтай-Тент», можно оптимизировать под любые вагоны или виды транспорта, оснастить приводом с интеллектуальным управлением, интегрировать в конструкцию энергопровод и эластичные вентиляционные каналы.

Одним из первых заказчиков этого продукта алтайской компании стало акционерное общество «Уралтрансмаш», выигравшее тендер на поставку трамваев для Санкт-Петербурга. По заказу «Уралтрансмаша» алтайский производитель выпустил 118 трамвайных переходов, и теперь 76 трамваев с двух- и трехсекционными переходами производства предприятия «Алтай-Тент» работают на линии в Северной столице.

Также алтайская компания изготавливает межвагонные сочленения для замены изношенных. В портфеле производителя 25 переходов, подготовленных по заказу «Горэлектротранса» Санкт-Петербурга.

Еще одно направление сотрудничества - партнерство с российской компанией по производству городского рельсового транспорта «Синара ГРТ» (СТМ). В последние годы предприятие реализует проект по созданию своей линейки трамваев. Производство подвижного состава

планируется наладить в Екатеринбурге. Прошлой весной в СТМ анонсировали, что поставят первые трехсекционные трамваи собственной разработки в Ростов-на-Дону - у компании действует концессионное соглашение с регионом. В том числе планируется поставка 76 трехсекционных машин. По данным СТМ, трамвай будет полностью готов в 2025 году. «Алтай-Тент» уже изготовил два перехода для новой модели этого трамвая.

По словам представителей «Алтай-Тента», в планах компании производство переходов для метро, электро- и автотранспорта (троллейбусы, автобусы). В частности, для оптимизации технологических процессов в 2023-2024 годах приобретено несколько универсальных обрабатывающих фрезерных центров с числовым программным управлением вертикального и горизонтального типа, обеспечивающих более высокую скорость и качество всех видов металлообработки.

На этом этапе производственные мощности компании и уровень автоматизации позволяют производить в среднем один межвагонный трамвайный переход в день.

Старый грустный анекдот был случайно экранизирован на днях в Кемерово.

Полисмен спрашивает у водителя двухэтажного автобуса:

– Как вы умудрились врезаться столб на пустой дороге?

- Я проверял билеты на втором этаже...

Приблизительно тоже самое случилось с новеньким троллейбусом. Увы, но в погоне за «экономической эффективностью» местные власти продолжают заставлять транспортные предприятия собирать выручку. В условиях жёсткого дефицита персонала некоторым водителям приходится совмещать работу с обязанностями кондуктора.

На камеру попал момент, когда кемеровский троллейбус врезается в припаркованную машину и впечатал её в столб. Инцидент произошел на проспекте Ленина, 134. ДТП обошлось без пострадавших. Также появилось видео из кабины с водителем. На кадрах видно, что водитель отсчитывала сдачу пассажиру во время движения и



Кемерово:

В ДТП разбили новый троллейбус – водитель продавала билеты пассажирам





на доли секунды потеряла контроль над движущейся машиной – это стало роковой ошибкой.

В КЭТК подтвердили, что ДТП произошло из-за невнимательности водителя.

Мы призываем переходить на современные виды оплаты проезда, которые есть сегодня на рынке. Некоторые города уже ушли от оборота наличных денег в транспорте, что с одной стороны улучшает финансовую дисциплину, а с другой – повышает безопасность движения. Обязанность водителя – аккуратно вести транспортное средство, не отвлекаясь и соблюдая расписание движения.



Владивосток:

Запуск нового троллейбусного маршрута перенесли на июнь — для него не нашли водителей

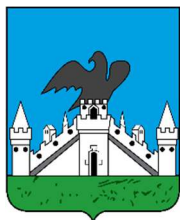
Новые троллейбусы отправятся на маршрут в Снеговую Падь не раньше июня, хотя горожане планировали прокатиться на них уже этой весной. Всё дело в том, что водителей для них продолжают искать. Штат ещё не укомплектован, желающим предлагают присоединиться к команде.

В прошлом году для Владивостока закупили технологичный общественный транспорт. Часть новых троллейбусов уже работает на маршрутах города. В конце первого квартала – начале второго, то есть уже этой весной, они должны были выйти на новый маршрут «Снеговая Падь – Автовокзал».

Жителям Снеговой Пади, страдающим от нехватки автобусов, придется ещё подождать. Запустить новый троллейбусный маршрут теперь обещают до конца июня. В управлении транспорта администрации Владивостока уточнили, что штат водителей ещё не укомплектован.

«Для запуска нового троллейбусного маршрута до Снеговой Пади продолжается набор водителей. Соискателям предлагают бесплатное обучение, выплату стипендии. После трудоустройства предприятие предоставляет полный социальный пакет, 14 дополнительных дней к ежегодному отпуску, льготный пенсионный стаж. Заработная плата составляет от 70 до 80 тысяч рублей», – приглашают в управлении транспорта.

Будем надеяться, что запуск в конце июня всё же состоится и ему не помешает капитальный ремонт дороги на Адмирала Горшкова. Работы должны завершить до конца августа, а полная сдача объекта запланирована на 15 октября.



Орёл:

Положение критическое – за долги от электроснабжения отключили депо

Трамвайное депо МУП ТТП осталось без электроснабжения. Об этом "Орловским новостям" сообщили двое сотрудников предприятия.

Другой источник пояснил, что проблема связана с неоплатой коммунальной услуги. Два источника анонсируют, что "после обеда" трамваи перестанут ходить, еще один - что это случится завтра.

При этом, в троллейбусном депо в настоящее время с электроэнергией проблем нет.

Руководство МУП ТТП прокомментировать "Орловским новостям" ситуацию отказалось. Получить оперативный комментарий мэрии также не удалось.

По состоянию на декабрь 2024 года долг МУП ТТП перед "Интер РАО - Орловский энергосбыт" составлял 6,3 млн рублей. Энергетики обратились в Арбитражный суд Орловской области с иском о взыскании задолженности. 10 марта суд удовлетворил иск и постановил взыскать сумму долга, а также 64 тысячи рублей по расходам по уплате государственной пошлины.

Ранее, в 2021 году, именно ООО "Интер РАО - Орловский энергосбыт" были инициаторами запуска процедуры банкротства МУП ТТП. Тогда сторонам удалось договориться, а город избежал потери электротранспорта.

Новая волна финансовых проблем Трамвайно-троллейбусного предприятия связана с неполучением средств на погашение имеющихся долгов. По словам заммэра Орла Алексея Степанова, предприятию (по состоянию на февраль 2025 года) было нужно 210 млн рублей, которых в распоряжении города не было. Попытка обратиться за помощью к региональному правительству оказалась неудачной, и очередной транш в интересах ТТП муниципалитет пока не получил.

Помимо долгов за электричество, у МУП ТТП имеются задолженности перед трудовым коллективом (по зарплатам), перед "Орелводоканалом", перед фирмой "Метан" (поставлявшей топливо), перед "Газпром Межрегионгаз", перед "Газпром Газораспределение Орел", перед "Теплоснабжающая компания - Орел" и перед "Зеленой рощей".

"Линейные водители остаются без горячей пищи. Работники, которые работают на территории

трамвайного депо, находятся в холодных помещениях, без отопления и света. Отопление отключили на той неделе, а свет сегодня в 10.00", - рассказал "Орловским новостям" об обстановке один из сотрудников ТТП.

В администрации Орла прокомментировали ситуацию с отключением света в трамвайном депо МУП ТТП. Как сообщили «Орловским новостям», останавливать электротранспорт пока не планируют.

В комитете по организации транспортного обслуживания населения и связи администрации города Орла отметили, что на данный момент в МУП «ТТП» отсутствует электричество в трамвайном депо. Выпуск на линию и трамваев, и троллейбусов осуществляется в плановом режиме.

В ближайшее время трамвайное депо планируют запитать от дизельного генератора для проведения мероприятий по плановому техосмотру подвижного состава.

- Никакой речи об остановке движения электротранспорта пока не идет, - резюмировали в мэрии.



Иркутск:

**На обновление трамваев
требуется 5 млрд рублей**

Заседание постоянной комиссии думы Иркутска по вопросам транспорта, связи и охраны окружающей среды состоялось 21 марта под председательством Александра Сафронова. Депутаты обсудили 13 вопросов, сообщила пресс-служба гордумы.

Депутат по избирательному округу №13 Геннадий Ильичев внес вопрос о возможности закупки электрифицированного общественного транспорта. На 1 февраля 2025 года изношено 30 трамваев и 50 троллейбусов. На обновление только трамваев необходимо финансирование в размере не менее 5 млрд рублей.

Как отметил начальник отдела развития дорожной и транспортной инфраструктуры мэрии Юрий Заикин, в настоящее время разрабатывается комплексная программа развития наземного электрического транспорта в Иркутске. После её завершения город будет прорабатывать возможность участия в национальных проектах и федеральных программах для закупки новых единиц техники.

Также комиссия рассмотрела возможность льготного проезда на маршрутах №74, №90 и установку валидаторов в них. По информации Минтранса области, с начала марта было заключено соглашение с перевозчиками на проезд льготной категории граждан. Еще депутаты обсудили внешний облик остановочных павильонов, исправление недочетов по ремонту дороги на ул. Ширямова и другие вопросы.

По данным мэрии, в настоящее время разрабатывается комплексная программа развития наземного электрического транспорта в Иркутске. После завершения данной работы город будет прорабатывать возможность участия в национальных проектах и федеральных программах для закупки новых единиц техники.



Чувашская республика:

Запущен пилотный проект дистанционных медосмотров водителей

В 2017 году Президент Российской Федерации Владимир Путин поручил внедрить дистанционные медицинские осмотры водителей, чтобы снизить число дорожно-транспортных происшествий, уровень смертности и травматизма на дорогах.

ОАО «НИИАТ», являясь уполномоченной организацией по сбору и обработке данных дистанционных медосмотров, активно внедряет передовые решения для исполнения поручения Президента. Одним из важнейших направлений работы НИИАТ стал пилотный проект по созданию инфраструктуры для дистанционных медицинских осмотров в Чебоксарах. Благодаря этому проекту водители смогут проходить необходимые осмотры быстро, комфортно и доступно.

21 марта 2025 года генеральный директор ОАО «НИИАТ» Валерий Викторович Машков подписал трехстороннее соглашение о реализации пилотного проекта с ГУП «Чувашское транспортное управление» Министерства транспорта и дорожного хозяйства Чувашской Республики, а также с медицинской организацией ООО «ЕвроМедХолдинг».

По словам Валерия Машкова, успешная реализация проекта в Чебоксарах станет примером для дальнейшего внедрения подобных инициатив в других регионах России, что значительно повысит безопасность на дорогах и поможет выполнить задачи, поставленные Президентом России.



Пермь:

В Перми сорвали сроки реконструкции трамвайной сети: чего ждать пассажирам и как дела у самой «Мовисты»

В Перми осенью 2022 года заключили концессионное соглашение на реконструкцию трамвайной системы. За три года планировали обновить трамвайную сеть и одно из двух депо, купить новые вагоны и модернизировать организацию движения. Однако уже с первого этапа сроки сдачи стали задерживать, а к началу 2025 года опоздания только усиливаются.

Изначальный календарный план всех работ изменяли. В середине 2023 года выполняющая работы «Мовиста» поделилась актуальным на тот момент вариантом. После этого информация о новых изменениях не публиковалась. В этом материале мы разбирались в положении дел.

Что уже успели сделать

За два с половиной года в Перми «Мовиста» завершила первые два этапа реконструкции трамвайной сети из трех: на улице Куйбышева между улицами Революции и Белинского, а также на улице Дзержинского.

Сейчас продолжают работы над третьим этапом, в который включили улицы Борчанинова и Мира. По планам 2023 года, закончить их должны были в мае 2024 года. Зимой концессионер продолжил реконструкцию путей между улицей Мира и депо «Балатово».

Также для Перми купили 44 новых «Львят». Трамваи вышли на маршруты в 2023–2024 годах. Это позволило отказаться от использования старых вагонов модели КТМ-5.

Что ещё должны сделать до конца 2025 года?

К работам на улицах Ленина, Сибирской, Белинского, Чернышевского, Петропавловской, Куйбышева (между Петропавловской и Ленина), Пушкина и Революции концессионер до сих пор не приступил.

Также «Мовиста» всё ещё не приступила к реконструкции трамвайного депо «Балатово». Сейчас оно законсервировано, впрочем, использовать его невозможно — на Мира идет реконструкция, а на Карпинского и Крылова пути разобрали для других дорожных работ и строек. Однако по плану переделку депо должны были начать в июне 2024 года — этот срок синхронизировали с другими дорожными стройками, в том числе на шоссе Космонавтов.

Не выполнены работы и по модернизации светофоров вдоль трамвайных линий. Концессия предусматривает установку дополнительного оборудования, которое позволит включать зелёный свет при приближении трамвая к светофору. Это должно повысить скорость трамваев и сократить время пассажиров в пути.

Предусмотрена соглашением и покупка 11 видов спецтехники — тракторов, универсальных машин, которые смогут ездить как по автодорогам, так и по трамвайным путям, рельсошлифовальной самоходной машины и другой техники.

Редакция 59.RU задала вопросы о причинах задержек и актуальных сроках завершения всех работ компании-концессионеру ООО «Мовиста Регионы Пермь». Спустя месяц ответы не поступили.

Позицию регионального правительства об изменении сроков концессии 59.RU обозначили в Министерстве транспорта Пермского края.

— Сроки скорректированы для синхронизации с другими крупными инфраструктурными проектами, — пояснили в Минтрансе Прикамья. — Для утверждения окончательных сроков по ряду объектов требуется согласование документации в Главгосэкспертизе.

По информации властей, сейчас готовится документация для реконструкции путей на Ленина, Петропавловской, Сибирской и Окулова, а также депо «Балатово». Госэкспертиза уже одобрила документацию для реконструкции пяти тяговых подстанций, но сроки выполнения работ ещё неизвестны. Также нет понимания и когда «Мовиста» настроит приоритетный проезд для трамваев через светофоры.

Тяговые подстанции — распределительные установки на электросетях, которые преобразуют переменный ток в постоянный. Они обеспечивают бесперебойное электроснабжение для трамваев.

— Приоритетом сейчас является завершение реконструкции путей и восстановление движения трамваев, — заявили в Минтрансе. — Министерство держит ситуацию на контроле и продолжает взаимодействие с концессионером для своевременной реализации всех этапов проекта.

Группа компаний «Мовиста» занимается реконструкцией трамвайной системы не только в

Перми, но и в других городах. В некоторых регионах продолжают обсуждать возможность заключения схожих с пермской концессией, в других — от сотрудничества с предпринимателями отказались.

Первый и пока что единственный законченный трамвайный проект «Мовисты» — строительство междугородной линии между Екатеринбург и Верхней Пышмой. Для работы на этом направлении концессионер купил 11 трамваев модели «Львёнок».

Запустили первый междугородный трамвайный маршрут в России 31 августа 2022 года. Но уже через неделю контактная сеть обрушилась, а спустя несколько месяцев линию стали ежедневно останавливать на несколько часов для исправления ошибок. Через год движение там и вовсе остановили на месяц — столько времени строили стрелки для съезда в недостроенное депо. Не справилась «Мовиста» как перевозчик и с первой зимой: контактная сеть обледенела, а пантографы сломались.

Пассажиров пересадили на маршрут «Мовисты» добровольно-принудительно: местные власти отменили дублирующие автобусные маршруты. Понравилось это далеко не всем, а время поездок между городами увеличилось.

Для хранения и обслуживания вагонов параллельно со стройкой линии начали возводить и новое трамвайное депо. Однако срок его сдачи сорвали из-за проблем с прохождением документации через госэкспертизу. Закончили стройку депо только в начале 2024 года.

В отличие от всех остальных городов, на верхнепышменской линии «Мовиста» сама работает в качестве перевозчика. Собираемые с пассажиров деньги за проезд — и есть доход частного, которым он «отбивает» прежние затраты. Продлится это до 2031 года — концессионное соглашение с «Мовистой» местные власти подписали в 2020 году на 11 лет.

После завершения проекта в Верхней Пышме «Мовиста» захотела реконструировать существующую трамвайную сеть Екатеринбурга. Летом 2024 года они предложили местным властям заключить концессию на реконструкцию 35 километров путей и двух подстанций, а также

закупку 20 двухсекционных трамваев и 60 трёхсекционных.

— Мы подали свою концессионную инициативу, что хотим и готовы к этому. Сейчас с правительством Свердловской области обсуждаем возможность большого инфраструктурного проекта, — заявил Алексей Зотов нашим коллегам из E1.RU. — Если будет поддержка правительства России, то, надеемся, что проект реализуем.

Глава «Мовисты» Алексей Зотов рассказал о планах реконструировать трамвайную сеть Екатеринбурга

По словам главы «Мовисты», их концессия даст Екатеринбургу «новый толчок к развитию» не только трамвайной системы, но и благоустройству города вокруг. Для этого в проект хотят включить обновление остановочных павильонов и уличного освещения. При этом конкретные районы, где трамвайные линии могут попасть под концессию, в «Мовисте» не называют.

Заявление о намерении заключить концессию «Мовиста» сделала летом 2024 года. О реакции властей на это предложение по состоянию на февраль 2025 года ничего неизвестно.

В декабре 2022 года (через три месяца после захода в Пермь) «Мовиста» заключила концессионное соглашение с правительством Ярославской области. Там в областной столице концессионер должен реконструировать 45 километров трамвайных путей с двумя путепроводами, восемь тяговых подстанций и трамвайное депо, а также купить 47 новых низкопольных трамваев. Общая стоимость проекта — 14,5 миллиарда рублей.

Летом 2023 года дептранс Ярославской области заявил 76.RU, что до конца того же года должны обновить 4,6 километра путей. Однако работы начали лишь в марте 2024, а в феврале 2025 года запустили лишь укороченный вариант маршрута, который работает только до 20 часов.

Весной 2024 года правительство Ярославля признало срывы сроков и заявило, что для ускорения процесса полностью остановят трамвайное движение в городе на год. Трамвайный блэк-аут анонсировали с 1 августа 2024 года, но после

возмущения местных жителей от плана остановить все трамваи отказались.

В феврале 2025 года ярославские власти и концессионер объявили о продлении сроков реконструкций на полтора года. Если изначально все работы планировали закончить к июлю 2025 года, то теперь срок отложили до конца 2026 года.

Проблемы возникли и с новыми трамваями. Летом 2023 года в Ярославль привезли одного «Львёнка», а в сентябре его вернули на завод-изготовитель. Из-за недоговорённостей с создателями «Львят» «Мовиста» решила купить в Ярославль трамваи у другого производителя из Усть-Катава. В Ярославль доставили 27 вагонов низкопольной модели 71-628-02, до конца 2025 года их количество должны увеличить до 47.

В октябре 2023 года «Мовиста» предложила самарским властям заключить концессию на реконструкцию трамвайной сети в их городе. Частники хотели реконструировать 20 километров путей и одну подстанцию, а также купить 45 новых вагонов и построить новую линию в 9,5 километра. Мнения экспертов об этом предложении разделились.

Спустя несколько месяцев от планов по строительству новой линии отказались, а в апреле 2024 года местные власти заявили, что отказались и от концессии с «Мовистой», назвав ее экономически невыгодной.

Тем не менее, в самой «Мовисте» от планов на самарский трамвай не отказываются. Об этом в интервью E1.RU рассказал гендиректор холдинга «Мовиста» Алексей Зотов.

— Просто в Самаре произошла смена руководства региона, новые руководители по-новому решили посмотреть на проект. Мы сейчас готовим для них новые предложения, — заявил Алексей Зотов. — Как это можно сделать? У нас все документы, все материалы посчитаны, но просто новым людям нужно время, чтобы вникнуть в проект.

В столице Башкортостана о планах заключить концессию для реконструкции трамвайной системы заговорили в 2023 году. Местные власти выбирали, с кем заключить соглашение, между ГК «Синара» и ГК «Мовиста» — в итоге выбор пал на вторых.

Концессию хотели подписать весной 2024 года, но спустя несколько месяцев от идеи с частным партнёрством отказались.

ГК «Синара» ранее также планировала зайти и в Пермь: в 2020 году они обсуждали с губернатором Прикамья Дмитрием Махониным идею строительства трамвайной линии до микрорайона Ива. В декабре того же года они подписали соглашение о 5-летнем сотрудничестве. Актуальность планов обсудили и осенью 2021 года, но спустя ещё один год партнёром пермские власти выбрали «Мовисту».

— Мы приняли решение своими силами, за счёт наших средств заняться организацией трамвайных путей, — заявил в августе 2024 года глава Башкирии Радий Хабиров. — Необходимо что-то предпринять и постепенно искать ресурсы на эти цели. А затем уже будем заниматься обновлением подвижного состава.

Своими силами местные власти выделили только 2 миллиарда вместо ранее запланированных 20. Без концессионера чиновники отказались от покупки трамваев, строительства нового депо и обновления тяговых подстанций. Теперь деньги хотят потратить только на обновление старых трамвайных путей.

В последний раз в Уфе покупали новые трамваи в 2012 году — тогда в город привезли четыре новых вагона, три из которых в последнее время не работают. В конце 2024 года в столицу Башкирии передали 10-летние б/у трамваи Pesa из Москвы, запчастей для ремонта которых из-за санкций в России нет.

Также у «Мовисты» были планы заняться реконструкцией трамвайной сети Красноярска. Предложенное местным властям соглашение содержало требование изменить маршрутную сеть так, чтобы автобусы не дублировали трамвайные маршруты.

Летом 2023 года красноярские депутаты и контрольно-счётная палата раскритиковали предложенную концессию за 52 миллиарда рублей. Однако в начале 2024 года власти подписали соглашение с «Мовистой». В концессию включили реконструкцию 16 километров трамвайных путей,

строительство новой 30-километровой линии и покупку 50 вагонов.

В первый же год работы концессионер сорвал сроки выполнения работ. Весной 2024 года мэр Красноярска сообщил NGS24.RU, что «процесс затягивается» в том числе из-за неурегулированных соглашений.

Мэр Красноярска Владислав Логинов прокомментировал первый год концессии:

— Я не могу сказать, что процесс катится как по трамвайным путям, мы в переговорах, — заявил мэр Владислав Логинов. — В прошлый понедельник мне пришлось оперативно вылететь [в Москву] для сверки некоторых позиций, ответ по которым мы ещё не получили.

Летом 2024 года мэрия Красноярска подала в суд на «Мовисту». Из-за промедлений и выявленных нарушений соглашений власти решили принудительно расторгнуть концессию. После этого «Мовиста» подала встречный иск с требованием выплатить ей четверть миллиарда рублей. Судебные разбирательства властей Красноярска с концессионером продолжаются.

В Черноземье «Мовиста» зашла на реконструкцию трамвайной системы Курска. Там компания обновляет 42,6 километра путей, 10 подстанций и депо, а также покупает 22 трамваев и 4 электробуса, для которых оснащает зарядные станции.

Обсуждение проекта с местными властями «Мовиста» начала в 2021 году. Соглашение подписали в 2022 году, а закончить работы должны были до конца 2024 года.

Изначально курский проект «Мовисты» оценивали в 12,4 миллиарда рублей. В конце 2024 местный депутат сообщил о подорожании проекта до 20 миллиардов рублей.

— Проектная документация проходит поэтапную госэкспертизу, в связи с чем сообщить итоговую стоимость не представляется возможным, — заявили в декабре 2024 «Курским известиям» в «Мовисте». — [Сейчас] уточняется техническое задание и оптимизируются проектные решения.

В 2023 году мэрия Курска заявляла, что работы по концессии должны закончить в 2024 году. Однако

в октябре 2024 года глава областного Минтранса сообщил о переносе сроков до августа 2025 года.

Сразу после захода в Курск «Мовиста» заключила концессию на реконструкцию трамвайной системы соседнего Липецка. В 2022 году там подписали соглашение на обновление 40 километров путей и депо, строительство новой линии на 5 километров и покупку 46 трамваев. Цена вопроса — 24,5 миллиарда рублей, из них почти миллиард — из Фонда национального благосостояния по льготной ставке кредита в 5%.

В Липецке «Мовисту» освободили от налога на имущество, а госкорпорация «ВЭБ.РФ» выделила «Мовисте» кредит в 300 миллионов рублей из Фонда национального благосостояния под 5% годовых.

В мае 2024 года мэрия Липецка сообщила, что завершить работы концессионер должен до конца 2025 года. Местные транспортные сообщества при этом заявляют о всё новых возникающих проблемах — сроки срываются, используются некачественные материалы.

По данным Gorod48.ru, сроки сдачи работ сорваны минимум на полгода. В конце 2024 года «Мовиста» остановила все работы в Липецке. По словам рабочих, для продолжения реконструкции у них нет ни рельсов, ни шпал. Для реконструкции местного трамвайного депо у концессионера также нет готовой документации. Под вопросом и строительство новой трамвайной линии.

На фоне срыва реконструкции, активисты сообщества «Липецкий трамвай» организовали сбор подписей неравнодушных местных жителей. В обращении липчане призывают ускорить реконструкцию и не отказываться от обновления депо, а также после концессии продолжить строительство новых линий. Обращение активисты направят своим губернатору, депутату Госдумы и сенатору Совета Федерации.



Красноярск:

Модернизация электротранспорта будет продолжаться



В Красноярске собираются модернизировать устаревший общественный транспорт. Об этом заявил мэр города Владислав Логинов.

Один из самых перспективных для краевой столицы видов транспорта — это электротранспорт. Еще в прошлом году власти города собирались значительно модернизировать трамвайные пути и запустить по ним новые трамваи, однако, работы подрядной организацией не были выполнены по договору. Несмотря на неудачный запуск и судебные разбирательства, которые продолжаются до сих пор, власти намерены заменить около 25 подвижных составов на новые — они не только комфортнее для пассажиров, но и намного экологичнее вагончиков, сделанных еще в «нулевых».

Не закончен еще и ремонт самих трамвайных путей. Реконструкция также продолжится на особо опасных участках, в частности — на Матросова вокруг кольца. Рельсы в этом месте нестабильны, а при движении состава асфальт под ним трескается и проседает. Также власти давно рассматривают возможность прокладки путей через Шинный мост для улучшения пассажиропотока.

Еще один перспективный городской транспорт — троллейбусы. Для него уже имеется вся необходимая инфраструктура в городе, включая зарядные станции и контактные сети, а потому его модернизация будет одной из самых экономичных. Кроме того, троллейбусы запустят и в микрорайон Солнечный — для этого необходимо достроить еще 1,6 км контактной сети. Год назад машины с увеличенным автономным ходом выезжали на обкатку, после чего стало понятно, что необходимо строительство инфраструктуры – автономного хода для уверенной работы с полной нагрузкой не хватает.

Одна из главных модернизаций коснется общественных автобусов, которые работают на дизеле. Чтобы сделать их более экологичными, транспорт заменят на новый, работающий на газомоторном топливе.

— У нас немножко отсталая инфраструктура. Сейчас уже принято решение по созданию заправочной инфраструктуры для автобусов на газомоторном топливе. Постепенно будем выводить автобусы с дизельным двигателем. Это такой шаг в

газификацию Красноярска, — добавил Владислав Логинов.

Парадокс заключается в том, что Красноярск закупил автобусы на газомоторном топливе, не имея магистральной газовой трубы в городе для их заправки. И перспективы по строительству магистрального газопровода в регион весьма туманны. Основным топливом для генерации электроэнергии в регионе является уголь. Ещё один источник электричества – гидроэнергетика.



Смоленск:

Смолянам представили 80 единиц различной транспортной техники



Новые троллейбусы, автобусы российского и белорусского производства. В Смоленске прошла крупная выставка коммунальной, дорожной техники и общественного транспорта. С новыми образцами ознакомился губернатор области Василий Анохин.

Белорусские и российские производители с гордостью презентовали новые троллейбусы. Их огромный плюс в том, что все они укомплектованы современным электронным оборудованием. Внешний вид и салон городского транспорта оценил глава региона.

- Ну так, конечно, хороший, сколько вместимость в нем?

- 80 человек пассажиров вместимость, 34 посадочных. Здесь 14 камер, водитель может полностью любую камеру навести, может полный обзор сделать.

Прокатиться в новых троллейбусах скоро смогут и смоляне, так как два из них остаются у нас на апробацию. Всего на выставке представили 80 единиц различной транспортной техники.

Инновационные разработки были представлены и в здании Смоленской филармонии, в концертном зале которой прошло заседание итоговой коллегии Министерства транспорта и дорожного хозяйства. В формате видеоконференции на нем выступил замдиректора Департамента строительства Правительства Российской Федерации Григорий Волков. Он сделал акцент на завершении реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» и задачах нового проекта.

Григорий Волков, заместитель директора Департамента строительства Правительства Российской Федерации:

«Все те планы, которые мы уже отработали вместе с коллегами до 30-го года показывают то, что область выйдет на общероссийские показатели. В рамках нового национального проекта «Инфраструктура для жизни» задача: 60% - это региональные дороги должны быть в нормативе, и важно обеспечить сохранение дорог в агломерации – 85%».

Также на заседании было отмечено, что за прошедшие пять лет в рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги» в области построено, реконструировано и отремонтировано 1618 км автомобильных дорог. Общая площадь укладки дорожного покрытия превысила 11 тысяч квадратных метров. Что касается деятельности транспорта, то в настоящее время ее обеспечивают 43 перевозчика с общим парком транспортных средств более тысячи единиц.

Василий Анохин, губернатор Смоленской области:

«Важная составляющая в нашей работе – обновление общественного транспорта. Вот вы знаете, мы первый шаг такой серьезный сделали, и могу сказать, что за два года мы купили 115 автобусов. За предыдущие 10 лет такого показателя не было. В ближайшее время мы еще запланировали еще 40 приобрести, как минимум, 40 автобусов. В ближайшее время мы проведем ряд серьезных организационных мероприятий по контролю за качеством дорог».

В ходе планового совещания в администрации Смоленска начальник МУТП Сергей Базеев отчитался о работе предприятия «в рамках ограниченного финансирования». Он сообщил, что на истекшей неделе капитально отремонтированы и окрашены в единый фирменный стиль один троллейбус и один трамвай. Но есть и проблемы.

«При всех положительных тенденциях на предприятии есть факты преднамеренного вредительства. 19 января этого года на территории троллейбусного депо была осуществлена попытка поджога двух троллейбусов. Коллектив и лично просим взять на контроль расследование этого случая», — отметил начальник МУТП Сергей Базеев.



Смоленск:

Начальник смоленского МУТП объявил о попытке вредительства на предприятии



Екатеринбург:

Город закупит 15 новых трехсекционных трамваев

По собственной информации SmolNarod, инцидент действительно имел место быть. На стоянке находилось два троллейбуса, в которых произошло возгорание в отсеке со стороны водителя, где размещена печка. Пожарный надзор дал заключение, что это был поджог. В ГУ МЧС России по Смоленской области уточнили, что сообщение о таких пожарах действительно поступало. Сообщалось о возгорании в салонах троллейбусов.

«Сотрудники автопарка пытались самостоятельную потушить пламя до приезда огнеборцев, однако пламя удалось погасить только по приезду расчетов МЧС», — пояснили в ведомстве.

Тогда пожар связывали с неисправностью электропроводки.

Мэр Александр Новиков взял под свой контроль ход расследования дела о поджоге двух троллейбусов в Смоленске.

Екатеринбург закупает 15 односторонних трёхсекционных трамваев за 2 697 934 999,95 рублей (около 180 млн рублей за единицу). Соответствующее уведомление появилось на сайте Госзакупок.

В техническом задании прописано наличие 6 асинхронных двигателей, вместимость не менее 150 пассажиров и длина не более 28 метров.

Власти города выдвинули ряд требований к новым трамваям, среди которых полная низкопольность, наличие кондиционеров, климат-контроля, электронных табло, USB-разъемов.

«Транспортная реформа в Екатеринбурге продолжает развитие. Коммерческие предложения есть от всех предприятий-производителей», — отметил Алексей Орлов.

Напомним, что в прошлом году город получил первый и пока единственный трёхсекционный трамвайный вагон производства Усть-Катавского завода. Компания «Синара», штаб-квартира которой и перспективное производство новой рельсовой техники находится в столице Урала, пока ищет Главного конструктора для своих новых трамваев. Объявление об этом появилось на днях на портале НН.ru. Пока в рамках Инопрома в 2024 году ими был презентован лишь макет кабины перспективного трамвая.



Йошкар-Ола:

КАМАЗ привёз на обкатку троллейбус с увеличенным автономным ходом



Автопроизводитель «КамАЗ» отправил на тест-драйв в Йошкар-Олу троллейбус на электротяге КамАЗ-62825 с увеличенным автономным ходом. Об этом сообщила пресс-служба Государственного унитарного предприятия (ГУП) Республики Марий Эл «Троллейбусный транспорт».

В течение срока тест-драйва специалисты КамАЗа продемонстрируют коллегам «Троллейбусного транспорта» технические и эргономические характеристики троллейбуса, а жители Йошкар-Олы смогут оценить комфорт.

Троллейбус в том числе проедет по улицам, где нет контактной сети. После внедрения КамАЗ-62825 в городе могут продлить троллейбусные маршруты.

Кузов транспорта низкопольный, трёхдверный. Длина троллейбуса составляет 12,4 м, пассажироместность — 85 человек. Предусмотрено 34 места для сидения и 3 откидных кресла. Благодаря накопителям энергии КамАЗ-62825 проедет до 30-40 км в автономном режиме.



Пятигорск:

Уралтрансмаш поставит четыре трамвая для уникальной трамвайной системы

Контракт предусматривает поставку односторонних, частично низкопольных трамваев вместимостью не менее 150 человек.

В трамваях будут установлены системы видеонаблюдения, ГЛОНАСС, антивандальные сиденья и вентиляция. Сумма контракта составляет 400 миллионов рублей.

Поставку планируется осуществить до конца июня 2025 года.

Уралтрансмаш уже имеет опыт поставки трамваев в Пятигорск, выполнив аналогичный контракт в прошлом году.

Четыре трамвая в соответствии с госзаказом должны будут пополнить депо в Пятигорске до 30 июня 2025 года. Общая сумма контракта составила 400 миллионов рублей.



Ставрополь:

Партия из 45 новых троллейбусов приедет до конца апреля



Первый троллейбус с автономным ходом 27 марта прибыл в депо Ставрополя. Как рассказали «Блокноту» в «Крайтрансе», в течение марта придут в общем 10 машин, а оставшиеся 35 экземпляров ожидаются в апреле.

Напомним, по условиям контракта в краевую столицу должны доставить 45 единиц низкопольного транспорта. Причем это далеко не первая попытка: эпопея с закупкой продолжалась весь 2024 год. В итоге исполнитель с горем пополам привез 3 троллейбуса, да и те оказались с нарушениями. Договор расторгли.

В 2025 году власти снова заключили контракт, и на этот раз производителем стал завод «Волгабас» из Владимирской области: Ставрополь должен получить модели с автономным ходом под названием «Пересвет».

Первый троллейбус прибыл в депо 27 марта. Как рассказали в «Крайтрансе», предприятие планирует поставить 10 машин (включая уже находящуюся в городе) в течение марта. Остальные 35 единиц придут в апреле.

Но стоит отметить, что на линию транспорт выйдет далеко не сразу: сначала должна пройти приемка всей партии. Также специалистов — водителей и слесарей — нужно обучить работе с новым оборудованием.

Новые машины собираются пустить по маршрутам 6 и 13, а также продленному 4.



Ош:

ЕБРР займёт денег на новые троллейбусы

Депутат Жогорку Кенеша Дастан Бекешев сообщил в своем Telegram-канале, что Кыргызстан берет кредит у Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР) на покупку троллейбусов для города Ош. Размер займа составляет €14.74 млн, дополнительно €5 млн предоставят в виде гранта.

По словам парламентария, заявка на финансирование была подана мэрией Оша еще в октябре 2024 года — в то время как в Бишкеке власти активно продвигали идею отказа от троллейбусов.

«Мэрия Бишкека утверждала, что троллейбус — устаревший, неэкологичный и портящий облик столицы вид транспорта. Говорили, что он слишком затратный, и вообще перестали его использовать. Я считаю, это полная ложь», — заявил Бекешев.

Он подчеркнул, что в других странах и городах троллейбусное движение, напротив, активно развивается, и на выходных лично изучал, какие города закупают этот вид транспорта. При этом Бекешев напомнил, что ранее в Бишкеке демонтировали троллейбусную инфраструктуру, включая контактные сети, под предлогом «обновления облика города».

«А в это же самое время Ош подал заявку на новые троллейбусы. Молодцы! Пока в Бишкеке придумывают «новаторские» решения, в Оше делают ставку на то, что действительно работает», — добавил он.

Бекешев также напомнил, что Кыргызстан ранее уже брал кредиты у ЕБРР на закупку троллейбусов для Бишкека — в 2018 году. Сейчас, по его словам, неясно, что стало с этими соглашениями и кто несет ответственность за уже полученные средства.

«Сегодня будем спрашивать у Минфина, что с теми кредитами. Кто их оплачивает, почему никто не несет ответственность. История с троллейбусами наглядно показывает, что кто-то все ломает, а кто-то строит», — подытожил депутат.

В выпуске использованы фотоматериалы с сайтов: transphoto.org,, vse42.ru и информация с сайтов: delovoi.biysk.ru, 59.ru, dela.ru, trk7.ru, t.me/niiatru, kommersant.ru, www1.ru, newsorel.ru, irkutskmedia.ru, msk1.ru, vesti.kg, economist.kg, gtrksmolensk.ru, newsvl.ru, bloknot-stavropol.ru, smolnarod.ru, vse42.ru, npktrans.ru

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.