



№16

ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ

Официальное издание Международной
ассоциации предприятий городского
электрического транспорта

14–20 апреля
2025 года

**Председатель
Правительства
распорядился выделить
на закупку городского
электротранспорта
больше денег**



Председатель Правительства России Михаил Мишустин поручил предусмотреть в федеральном бюджете дополнительные средства на закупку городского электрического транспорта.

«Минфину и Минтрансу до 1 сентября при формировании проекта федерального бюджета на 2026 год и плановый период 2027 и 2028 годов необходимо предусмотреть дополнительные бюджетные средства на закупку городского электрического транспорта и реализацию проектов по модернизации инфраструктуры городского электрического транспорта», — говорится в перечне поручений по итогам ежегодного отчета Правительства в Госдуме.

Тема также поднималась во время депутатских вопросов к главе кабмина. Говоря о результатах, Михаил Мишустин напомнил, что в рамках комплексной программы модернизации общественного транспорта в 2020–2024 годах в регионы было поставлено 16,3 тыс. единиц общественного транспорта, в том числе в 2024 году – 8 тыс. единиц.

«До 2030 года планируется обновить 32 тыс. единиц подвижного состава. Преимущественно это будут автобусы. Также планируется обновить 85% парка общественного транспорта, чтобы срок его эксплуатации был не старше нормативного. Это в населённых пунктах, где живёт более 50 тысяч человек», — уточнил Председатель Правительства.

В ходе своего отчёта перед депутатами Михаил Мишустин рассказал об усилиях Правительства по наращиванию собственного производства в стране. Этой теме уделено внимание и в поручениях. Так, Минпромторгу и Минфину в срок до 22 мая 2025 года нужно проработать вопросы поддержки инвестиционных проектов по производству промышленной продукции, реализация которых была начата в 2022–2024 годах.

Поддержке российских производителей посвящено и ещё одно поручение. Минфину при подготовке проекта федерального закона «О внесении изменений в части первую и вторую Налогового кодекса Российской

Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» надо провести анализ эффективности действующих налоговых льгот и преференций.

**В регионах может
появится новый вид
электрического
транспорта**



Московский проект городских электросудов масштабируют на другие города.

Премьер-министр Михаил Мишустин обсудил с гендиректором НПК «Морсвязьавтоматика» Андрианом Правдиным развитие водного пассажирского электротранспорта. Подобные проекты могут быть реализованы в туристических целях, но вряд ли подойдут для массовых перевозок, объяснил научный руководитель факультета городского и регионального развития Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Михаил Блинкин.

В ходе встречи обсуждалась работа компании в условиях санкций, в том числе с использованием механизмов государственной поддержки, вопросы импортозамещения и локализации производства, реализация проектов сфере судостроения, а также кадровая политика.

Из стенограммы:

М.Мишустин: Добрый день, уважаемый Андриан Юрьевич! Вы возглавляете компанию, которая входит в перечень системообразующих, где производится промышленное, энергетическое и судовое оборудование. И востребовано это оборудование во многих секторах экономики.

Правительство активно поддерживает такие направления, выделяются субсидии, соответствующие скидки делаются для продажи опытных партий, на НИОКР идёт поддержка мощная. Рост выпуска отечественных станков и компонентов сегодня способствует развитию целого ряда смежных отраслей обрабатывающего сектора и позволяет продолжать диверсификацию национальной экономики. А это важно для достижения промышленного и технологического суверенитета и в целом национальных целей развития, которые поставлены перед нами Президентом.

Расскажите, как работает ваша компания. Как решаются вопросы импортозамещения, кадровую политику как выстраиваете?

А.Правдин: Спасибо, Михаил Владимирович, наше предприятие разрабатывает более тысячи наименований продукции для разных отраслей –

металлообрабатывающее, аддитивное оборудование, судовая электроника, энергетические установки, системы накопления энергии, зарядные станции мегаваттного класса, холодильное оборудование, пропульсивные системы.

Всего компания поставила более 1,4 тыс. станков на различные российские предприятия и является надёжным партнёром отечественного производственного сектора. Наше судовое оборудование присутствует в том или ином виде практически на всех вновь строящихся объектах от Калининграда до Владивостока.

На поставляемое оборудование сформировали и предлагаем программы жизненного цикла. Формируем и начали внедрять мероприятия ESG-повестки. За три последних года было разработано и поставлено в производство более 50 единиц продукции и систем.

В прошлом году выведено на рынок две новые модели станочного оборудования. Это линейка сервоэлектрических гидравлических гибочных прессов и 40-метровый лазерный раскройный комплекс.

Несмотря на санкционное давление, компания работает эффективно: разрабатывает оборудование, новые модели оборудования, занимается импортозамещением как комплектующих, так и программного обеспечения.

Локализация по ключевым компонентам станков достигает 100%. Причём все ключевые элементы станков производятся именно на нашем предприятии. Общая локализация – порядка 80% на производстве.

Мы активно привлекаем для работы на предприятии молодых специалистов. Сотрудничаем с высшими и средними учебными заведениями. В рамках нашего предприятия сформирован учебный парк станков и организованы внутренние программы обучения молодых специалистов знаниям, которые требуются при производстве конкретного вида оборудования.

Привлекаем студентов на практику. Активно работаем с Академией машиностроения имени Котина, МГТУ имени Баумана, Санкт-Петербургским политехническим университетом, «ЛЭТИ», ИТМО. В Государственном университете телекоммуникаций имени Бонч-Бруевича создан обучающий класс для профильных специалистов. Этот комплекс мер приводит к повышению профессионального уровня сотрудников предприятий. Средний возраст сотрудников в компании составляет около 35 лет.

Для обучения сотрудников мы разработали и выпустили опытные образцы двух моделей обучающего оборудования. В первую очередь это гидравлический пресс с системой дополненной реальности. Молодые специалисты, надевая очки, в интересной для себя форме могут, общаясь онлайн с ЧПУ, то есть через очки прямо на ЧПУ, проходить 14 уроков, и буквально в течение пяти-семи дней обучения мы уже можем сказать, что базовые навыки работы на станке обучаемый освоил.

Кроме того, мы спроектировали установку автоматической лазерной сварки, где обучаемые могут поработать со всеми видами лазерной сварки. Это и линейная сварка, и многокоординатная сварка, и вращение. Планируем предложить это оборудование для учебных заведений, чтобы повысить интерес к процессу обучения.

За последние годы мы проводим серьёзную модернизацию производства и ведём разработки как за счёт собственных средств, так и используя меры поддержки. Так, собственными средствами мы ведём разработки интересных решений по замене мелкосерийного литья на аддитивные технологии. Разрабатываем модульную станочную платформу. Находим интересные решения по локальной газовой генерации.

С недавнего времени мы начали активно пользоваться механизмами государственной поддержки, за что спасибо Правительству Российской Федерации, Минпромторгу России. В частности, субсидии на компенсацию скидок, предоставляемых покупателю, помогают нам конкурировать с импортом. Модернизацию оборудования мы производим, привлекая средства ФРП. В настоящее время ведём работу с Минпромторгом России по реализации НИОКР для разработки скоростного катамарана на подводных крыльях.

М.Мишустин: Вот я об этом хотел спросить.

Одним из ключевых направлений сейчас стало развитие отечественного судостроения, в том числе и пассажирского.

Есть ниша, которую частично занимают суда на подводных крыльях, и они играют немалую роль в прибрежной жизни, в туристической индустрии. Особенно важно, чтобы такие проекты выстраивались на базе передовых технологий, бережных к окружающей среде. Это вопросы и электротранспорта, и

электрозаправок. Как компания могла бы здесь развивать наше судостроение?

А.Правдин: В 2019 году мы начали строить и спустили на воду в 2020 году первый в России электрический катамаран – «Эковольт». Наше предприятие принимало самое непосредственное участие в разработке проекта электрических судов и производстве таких судов для города Москвы, которые уже курсируют. Очень успешный проект.

Мы перешли к следующему шагу – это скоростные перевозки пассажиров. К сожалению, на сегодняшний день стоимость скоростных судов достаточно высока, но она становится вдвойне высокой при дополнительных расходах на эксплуатацию. Цель, которую мы себе поставили, – это удешевление не только строительства судна, но и его эксплуатации.

Поэтому основной задачей сейчас в рамках реализации этого проекта мы считаем создание новых композитных материалов, новых двигателей, новой генерационной установки высокого напряжения, более эффективных буферных накопителей энергии. У нас уже есть серьёзные наработки в этом направлении. Более того, есть уже некоторые готовые образцы на испытаниях. Я уверен, что нам по силам этот проект. И это будет, конечно, серьёзный рывок с точки зрения скоростного флота.

М.Мишустин: И сопутствующая инфраструктура, конечно, поскольку вы ей профессионально занимаетесь. Поэтому от зарядных станций до причальной стенки – всё, что необходимо для обслуживания, это тоже можно будет обсуждать и реализовывать.

А.Правдин: Безусловно. Михаил Владимирович, этот проект я разделяю на две части. Первая – это непосредственно строительство самого судна, опытного экземпляра судна. Второе – это строительство непосредственно судостроительного завода – верфи, которую хотим сделать по новым технологиям. Может быть, больше даже с использованием автомобилестроительных технологий. Для того чтобы увеличить серийность.

М.Мишустин: Масштабировать это и создать систему воспроизводства таких судов с обслуживанием жизненного цикла. Вы сами сказали, что занимаетесь системами жизненного цикла.

А.Правдин: Абсолютно.

М.Мишустин: А это важно. Тогда вы должны спроектировать технологию самовоспроизводящуюся. И она должна в этом смысле быть способна к масштабированию, включая инфраструктуру.

Хочу пожелать вам удачи. И очень хорошо, что локализация высокая: Вы сказали о 80% импортозамещения в целом. Это очень высокий процент. И особенно в станкостроении, в литье, в штамповке. Это всё не может не радовать. Дай бог, чтобы все планы свершились.

Вопрос развития пассажирских судов, а тем более скоростных, упирается в стоимость их услуг, говорит Михаил Блинкин. Перевозить людей по рекам и другим водоемам гораздо дороже, чем в автобусах, трамваях или метро.

«Это нишевый вид транспорта. В Москве проект пассажирских судов на электрических двигателях вполне успешен, он вызывает положительные отклики и у экспертов, и у самих жителей, особенно у тех, кто живет близко к причалам. Но в столице эти перевозки дотируются, пассажиры платят за них далеко не полную стоимость. Поэтому где-то в регионах этот вид транспорта будут использовать, если его будут дотировать. Но он может быть задействован для развлечений там, где есть туристы, которым билеты будут продавать дороже», — говорит Блинкин.

Российские ученые создали технологию, улучшающую свойства аккумуляторов для электротранспорта

Ученые СПбПУ создали покрытия, улучшающие свойства литий-ионных аккумуляторов для электротранспорта примерно на 20%. По сути, они смогли сделать электролиты таких аккумуляторов твердыми. Проект в перспективе может помочь в преодолении кризиса литий-ионных батарей.

– Применение металлического лития увеличивает энергоемкость. В настоящее время удельная энергия промышленно изготавливаемых аккумуляторов находится на уровне 250–280 Втч/кг, причем увеличение прироста удельной энергии с каждым годом уменьшается. Благодаря использованию металлического лития нам удалось достичь показателя свыше 300–350 Втч/кг. Для пользователя это означает увеличение времени работы устройства без подзарядки на 20 процентов, – заведующий научно-исследовательской лабораторией «Покрытия, материалы и технологии для литиевых источников тока» Института машиностроения, материалов и транспорта СПбПУ Максим Максимов.

В отличие от «жидкого» литий-ионного аккумулятора, твердотельный полностью безопасен для конечного потребителя. «Текущий» электролит и органические растворители подвержены повышенному риску возгорания из-за короткого замыкания.

При новой технологии применяются именно твердотельный электролит и специальные покрытия. Такое «преображение» стало возможным за счет технологии молекулярного наслаивания: тонкие пленки наслаиваются на поверхность плоских подложек твердого электролита тонкими слоями.

– Такая технология обеспечивает стабильный контакт твердого электролита по отношению к металлическому литию и позволяет избежать деградации интерфейса, – передает агентство.



Калининград:

Демонтаж неиспользуемых линий – это благо или просто освоение средств?



В начале апреля с рабочим визитом Калининград посетил исполнительный директор МАП ГЭТ Владимир Федоров.

Конечно же, одна из фишек Калининграда – это уникальная узкоколейная трамвайная система. Когда-то, ещё в Кенигсберге она удовлетворяла транспортный спрос всего города. Сегодня в городе осталось только два работающих маршрута.

Особую озабоченность вызывает недавнее постановление о демонтаже неиспользуемых трамвайных путей, которое уже начали претворять в жизнь. На самом деле такой документ нужен, чтобы оправдать многомиллионные траты на демонтаж неиспользуемого муниципального имущества. Из проекта постановления следует, что «к неиспользуемому муниципальному имуществу относятся трамвайные пути, находящиеся в выделенной полосе или расположенные в одном уровне с проезжей частью, незадействованные в транспортной работе ввиду ликвидации трамвайного движения на отдельных участках улично-дорожной сети».

А что на деле? А на деле на столь нужный ремонт и приведение в порядок трамвайных путей, где ещё сохранилось движение денег практически не выделяется.

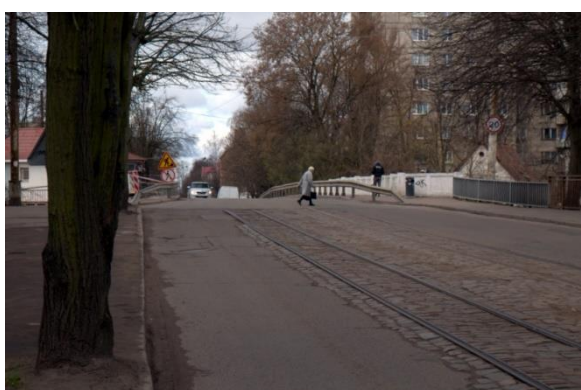
Что самое страшное – существующие сегодня коридоры с трамвайными путями особого влияния на дорожную обстановку не оказывают. Прилегающие улицы без путей и так забиты глухими пробками в утренний и вечерний час пик. Поэтому фрагментарное расширение улицы Тельмана на одну полосу не даёт ощутимого результата. А вот парк отдыха «Юность и Инженерно-технический институт Балтийского федерального университета имени Иммануила Канта лишаются надежд на восстановление удобного транспортного сообщения. Сегодня туда можно доехать через те же пробки на автобусе.

Не лучше ситуация и в районе Понарт, где трамвайное сообщение было прервано в своё время из-за аварийного состояния инженерных путепроводов и мостов. Сегодня там пути ещё сохранились, а значит трасса не занята сетевиками и при наличии необходимого финансирования трамвай мог бы вернуться в этот район. А пока для



обеспечения транспортного спроса ездят отнюдь не улучшающие экологию автобусы. При этом нагрузка машин большого класса куда более разрушительна для дорожного покрытия и инженерных сооружений, чем от грамотно проложенных трамвайных путей.

Председатель Следственного комитета РФ Александр Бастрыкин поручил провести проверку после обращения калининградцев с просьбой не допустить разрушения трамвайной инфраструктуры. Информацию об этом опубликовали в телеграм-канале информационного центра СК России.



Калининградские активисты записали видеообращение к Бастрыкину. По их мнению, «несмотря на постоянные заявления чиновников о некоем развитии трамваев, по факту трамвайные линии только разрушаются». «На сегодняшний день чиновниками администрации Калининграда анонсировано разрушение выделенных трамвайных линий на проспекте Победы, на улице Пролетарской и Тельмана, разрушение разворотных колец трамвая на проспекте Победы и улице Островского», — говорится в обращении. Местные жители отмечают, что сейчас в городе действует только два маршрута из 10 исторических.



Ранее в защиту трамвая собрали 3000 подписей. «Но получили лишь отписки о якобы нецелесообразности сохранения трамвая с попыткой навязать нам автобусы», — заявили активисты.

Бастрыкин поручил и.о. руководителя регионального СУ СК Дмитрию Канонерову доложить о предварительных и окончательных результатах процессуальной проверки. «Исполнение поручения, а также ход процессуальной проверки поставлены на контроль в центральном аппарате ведомства», — отметили в ведомстве.



В марте власти сообщили, что рядом с башней Врангеля демонтируют рельсы и уложат брусчатку. Там планируют заменить покрытие на дополнительной полосе протяжённостью 100 метров перед пересечением Пролетарской и Баранова. Это позволит повысить пропускную способность перекрёстка.

Ранее, в 2024 году в Калининграде убрали трамвайные рельсы рядом с Центральным парком. На месте путей обустроили парковочное пространство. Жители города писали петицию с требованием остановить демонтаж, а урбанист Аркадий Гершман называл такое решение администрации ошибкой.



Власти утверждали, что трамвайное движение по проспекту Победы заведомо убыточное. «Трамвайная сеть в городе сложилась во времена, когда трамвай был основным видом городского транспорта. Сейчас Калининград стал одним из автомобилизированных городов страны, и приходится учитывать этот факт при обновлении дорожной сети», — объясняли в мэрии.

В то же время губернатор Алексей Беспрозванных заявлял о планах по обновлению трамваев. «Я точно никому не дам демонтировать трамваи, поверьте. Наоборот, дальше хочу развивать программу по обновлению», — говорил глава региона.



Исполнительный директор МАП ГЭТ Владимир Федоров однозначно осуждает бессмысленный демонтаж существующей инфраструктуры:

- В городе полно разбитых тротуаров, по которым сложно пройти. Растрачивать драгоценный бюджет города на то, что не принесёт городу никакого положительного эффекта – просто некомпетентно. Санкт-Петербург прошёл через череду подобных «постановлений развития» с демонтажем трамвайных путей и сегодня горько сожалеет об утраченных возможностях. В Москве ведётся строительство новых и восстановление старых линий в самом центре Столицы. А Калининград зачем-то хочет повторить чужие ошибки. Трамвай Калининграда может быть не только удобным транспортом для горожан, но и отличным магнитом для туристов. Тем более, что местное предприятие проводит, как экскурсионные программы, так и спектакли на борту трамвая. На эти мероприятия даже в низкий сезон купить билеты достаточно сложно.





Усть-Катав:

«Вагоностроитель» наращивает объёмы выпуска запасных частей



В условиях недофинансирования закупок нового подвижного состава одной из стратегических задач многих эксплуатационных предприятий становится сохранение технической готовности имеющегося подвижного состава для регулярного выпуска на линию. В этой связи особо остро стоит вопрос капитального ремонта и закупки качественных запасных частей.

Член нашей ассоциации – ООО «Вагоностроитель» в городе Усть-Катав, наращивает объёмы производства запасных частей, а также активно обновляет парк своего технологического оборудования.

Благодаря закупке современного токарного оборудования корейской компании Doosan серии Рута появилась возможность увеличить производительность и повысить точность изготовления при работе с заготовками длиной более 3 метров для изготовления осей тележек подвижного состава. Также запущен новый круглошлифовальный станок.

Несколько лет назад на предприятии было разработано универсальное колесо в сборе. Его особенность заключается в том, что оно подходит для широкой линейки трамвайных вагонов: «Татра» Т-3, Т-3М, УКВЗ 71-619, УТМ 71-405 («Спектр») и других. Бандаж и ступица для колёс поступает с производства ПАО «Уралкуз». Все комплектующие колеса, включая демпфирующие вкладыши, изготовлены в России. А его конструкция максимально упрощает технологический процесс ремонта тележек в условиях трамвайных парков.

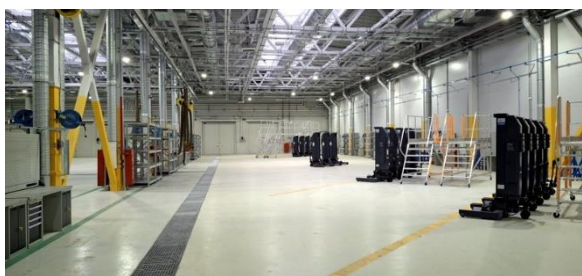
Сегодня производственные мощности предприятия позволяют выпускать и отгружать заказчикам более 100 подобных колёс в месяц. Продукция предприятия успешно эксплуатируется в трамвайных хозяйствах Коломны, Казани, Санкт-Петербурга и других городов.

Для тех, кто утратил технологическое оборудование или сократил персонал обладавший навыками ремонта тележек, предприятие готово оказывать услуги по капитальному ремонту тележек с полной разборкой, дефектовкой и заменой изношенных элементов.

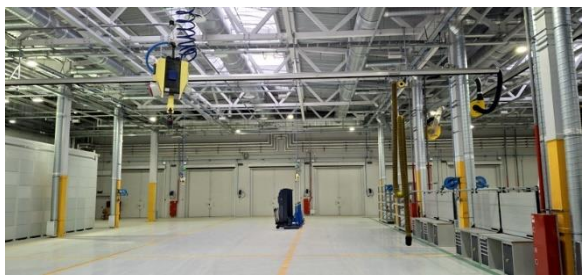


Санкт-Петербург:

Запущен самый современный цех автобусного парка в России



Примерная схема пневматической системы с подключением различных потребителей сжатого воздуха



Член ассоциации МАП ГЭТ - ООО «ИНТЕРСЕРВИСМАШ» завершила поставку и монтаж оборудования для цеха по обслуживанию газомоторных автобусов в Санкт-Петербурге для СПб ГУП «Пассажиравтотранс».

В 2006 году на крупнейшем в Европе автобусном предприятии №7 ГУП «Пассажиравтотранс» произошёл пожар – полностью выгорел участок кузовного ремонта. И вот, спустя почти 20 лет он фактически был отстроен заново.

С учётом современной специфики предприятия было принято решение об оборудовании зоны для обслуживания автобусов, работающих на сжатом природном газе, а также для проведения покрасочных работ любых машин.

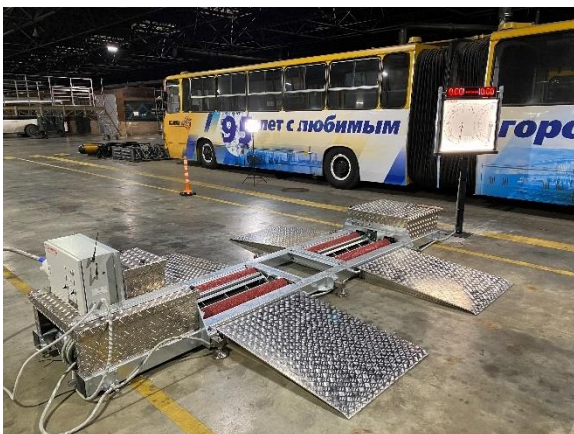
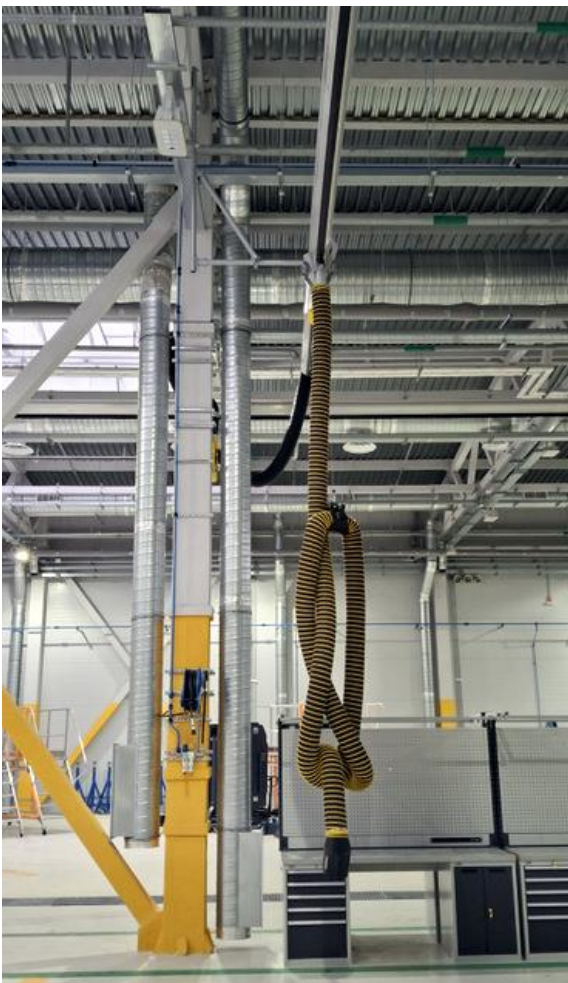
Открытие корпуса приурочили к юбилею Автобусного парка №7, который отмечает своё 45-летие.

Учитывая особенность обслуживания техники на газомоторном топливе, в комплексе была смонтирована централизованная система снабжения сжатым воздухом рабочих зон предприятия. В ее состав входят: компрессор, ресивер, охладители, дренажные устройства для удаления влаги, фильтры для очистки воздуха, трубопровод, различные соединительные фитинги и арматура.

Пневмолиния является стандартным оснащением автосервисов или станций технического обслуживания, используемым для доставки сжатого воздуха из компрессорной установки к инструментам-потребителям. Также она обеспечивает предварительную подготовку воздуха перед подачей к оборудованию.

Преимущества схемы с централизованным компрессором: возможность существенно снизить расход энергии; простое плановое обслуживание; минимальные затраты на текущий контроль; мощный компрессор занимает небольшую площадь; возводится одна компрессорная, что позволяет эффективно решить задачи по шумоизоляции, при внедрении пневмолиний на предприятии появляется возможность широко применения пневмоинструмента, который более ремонтпригоден, чем ручной электроинструмент.

Раздача воздуха осуществляется в непосредственной зоне работ. А отсутствие силовых



электрических линий повышает пожарную безопасность. Отсутствуют электрические кабели, которые могут быть повреждены при проведении работ.

Что интересно, в новой ремонтной зоне удалось отказаться и ещё от одной электрической разводки – для подъемного оборудования. Поставлены передвижные беспроводные подъёмные колонны, которые работают от аккумуляторов. В зависимости от вида подвижного состава их можно объединять в секции от двух до восьми. Колонны в автоматическом режиме синхронизируются друг с другом, не допуская перекоса поднимаемого подвижного состава.

В цехе появилась и система централизованного удаления выхлопных газов. Она представляет собой рельсовую потолочную систему с гибкими рукавами, которые позволяют организовать отвод практически из любой зоны.

Участок покраски оснащён современной окрасочно-сушильной камерой и постом подготовки подвижного состава перед окраской. В самой камере имеются вертикальные лифты для удобной и безопасной работы персонала.

Ещё одной удобной новинкой стал передвижной стенд для проверки тормозной системы колёсного транспорта. Он может быть установлен в любом удобном месте для осуществления проверки перед выходом на линию или в рамках проведения регламентных работ.

Определение состав оборудования, его компоновку и монтаж под конкретные задачи ремонтной зоны с легкостью определяют специалисты «ИНТЕРСЕРВИСМАШ» в зависимости от желаний и возможностей заказчика. Найти грамотных специалистов и обслуживать технику удобнее на правильно подобранном оборудовании.



Московская область:

Скоростной трамвай может связать Балашиху и Лыткарино

Представители компании «Аэротрам» рассказали, что в Подмосковье на основе частной концессионной инициативы разрабатывают проект строительства линии скоростного трамвая, которая свяжет Лыткарино и Балашиху. Заключить концессионное соглашение, как сообщается, могут в 2025 году.

В компании рассказали, что сделали проект концессионного соглашения, инженерно-геодезические изыскания, а также подписали договор с АО «Группа Синара» на изготовление низкопольных трамваев. Эта же фирма в будущем собирается изготавливать поезда для линии ВСМ-1 в Санкт-Петербург.

В «Аэротраме» отметили, что проводится согласование пакета документации частной концессионной инициативы. Также создается инвестиционно-строительный консорциум. Концессионное соглашение о строительстве и эксплуатации Пускового комплекса № 1 может быть подписано в 2025 году.

Линия, идущая из Лыткарина в Балашиху могла бы проходить через Люберцы и Котельники. Возможная длина — 43 км.

В Минтрансе Подмосковья в ответ на запрос журналистов сообщили, что мероприятий по развитию системы скоростных трамваев в Московской области не запланировано.

В пресс-службе градостроительной корпорации «Аэротрам» сообщили, что проект линии скоростного легкорельсового транспорта разрабатывается АО «ГК „Аэротрам“» на основе частной концессионной инициативы в соответствии с ФЗ «О концессионных соглашениях».

«Разработка проекта на основе частной концессионной инициативы предполагает самостоятельную разработку проекта компанией — инициатором за собственные средства — и на этапе первичной разработки не предполагает наличие проекта в программах развития территории/субъекта РФ», — отметили в пресс-службе «Аэротрама».

Градостроительная проработка перспективного размещения транспортных объектов на территории Подмосковья координируется Мособлархитектурой,

а не министерством транспорта и дорожной инфраструктуры региона.

АО «ГК „Аэротрам“» в соответствии с работами по проекту была согласована концепция проекта линии ЛРТ Лыткарино-Котельники-Люберцы-Балашиха — есть протокол Мособлархитектуры. Также выделили первый пусковой комплекс — мкрн. Авиаторов — ТПУ Ольгино (пересадка на МЦД-4). В рамках разработки проекта планировки территории под размещение ПК 1 по заказу АО «ГК „Аэротрам“» организовали инженерно-геодезические изыскания. Продолжается разработка проекта.

Ранее губернатор Московской области Андрей Воробьев рассказал, что проблемы, которые есть в Подмоскovie с общественным транспортом, власти региона стараются решать благодаря обращениям жителей.

«Спасибо, что пишете. Обязательно и дальше будем реагировать и информировать обо всех изменениях в транспорте», — отметил губернатор.

Напомним, что в 2023 году Московская область «избавилась» от последнего трамвайного хозяйства в Коломне, передав его на баланс местных властей. Троллейбусные предприятия электротранспорта в Подольске и Химках тоже остро нуждаются в обновлении своей материально-технической базы, но «забыты» областными властями.

Ранее в Московской области в 2013 году был закрыт Ногинский трамвай.



Москва:

«Транспортные системы» меняют учредителей

Идеологом создания современного российского компании «Транспортные системы» был бизнесмен Феликс Винокур. Он вышел из бизнеса в начале 2022 года, и потом достаточно долго судился с ООО «ПК ТС» за невыплату доли в бизнесе в полном объеме. Недоплата была оценена Винокуром в 222 млн рублей.

В свою очередь, ООО «ПК ТС» подало встречный иск о взыскании с Винокура неосновательного обогащения в сумме 122 млн рублей и процентов за пользование чужими средствами в сумме 12 млн рублей. Решением Арбитражного суда Москвы от 26.09.2023 в удовлетворении первоначального иска было отказано, встречный иск удовлетворен частично.

В феврале 2024 года стороны заключили мировое соглашение, его подробности приведены в определении 9 ААС.

Согласно документу, Винокур полностью отказывается от иска и любых требований к ООО «ПК Транспортные системы» в связи с выплатой действительной стоимости 40% доли в уставном капитале ООО «ПК Транспортные системы» и выходом из указанного общества. В свою очередь, ООО «ПК Транспортные системы» полностью отказывается от встречного иска и любых требований к Винокуру.

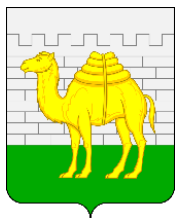
При этом указано, что Феликсу Винокуру было выплачено в январе 2022 года суммы 2,16 млрд рублей действительной стоимости его 40% доли в уставном капитале ООО «ПК Транспортные системы».

Феликс Винокур продолжает оставаться учредителем в ООО «Ника» (управление фондами, нулевая выручка в 2024 году), ООО «ПК ДС» (производство металлических дверей, выручка 79 млн рублей), ООО «ПКТИ» (содействие эффективной деятельности предприятия, выручка 600 тыс. рублей).

В самих «Транспортных системах» в декабре 2024 года появился новый учредитель. Это близкий к «Трансмашхолдингу» Александру Метелев с долей 10%. Еще 14,5% уставного капитала с мая 2023 года принадлежит Сергею Храмагину, экс-руководителю ГТЛК. Остальные 75,71% с мая 2023 года находятся у ООО "Холдинг "Транспортные компоненты" из орбиты «Трансмашхолдинга».

ООО «ПК Транспортные системы» действует с 2013 года, зарегистрировано в Москве. В Энгельсе действует «Энгельсский завод электрического транспорта», обособленное подразделение компании, не имеющее самостоятельного юрлица.

Выручку «Транспортные системы» не публикуют начиная с 2021 года. Последний достоверно известный результат - 10,5 млрд рублей за 2021 год. В портфеле компании 49 госконтрактов на сумму 75,1 млрд рублей. Самые активные заказчики – комитет по транспорту Санкт-Петербурга (закупки на сумму 29,4 млрд рублей), ГУП «Московский метрополитен» (22,2 млрд), СПб ГУП «Горэлектротранс» (7,2 млрд).



Челябинск:

«Синара — Городские Машины» получили сертификат на первый электробус



Компания «Синара — Городские Машины» (СГМ, входит в Холдинг «Синара — Транспортные Машины», СТМ) успешно провела сертификационные испытания электробуса «Синара-6253» собственной конструкторской разработки. Производство электробусов «Синара-6253» осуществляется на Челябинском заводе городского электротранспорта компании «Синара — Городские Машины», сообщается в пресс-релизе компании «Синара».

Итогом испытаний стало получение сертификата ОТТС — одобрение типа транспортного средства, который подтверждает, что электробус «Синара-6253» соответствует требованиям безопасности и экологическим стандартам стран Таможенного союза (РФ, Казахстан, Белоруссия, Армения, Киргизия). Испытания длились четыре месяца на полигоне в Минске (Республика Беларусь). Эксперты проверяли работоспособность всех систем и агрегатов машины, проводили ходовые и тормозные испытания.

«Первый опытный образец электробуса „Синара-6253“ был изготовлен в Санкт-Петербурге в 2022 году. Затем мы взяли курс на импортозамещение и унификацию с троллейбусом „Синара-6254“ — оперативно пересмотрели конструкцию и теперь предлагаем рынку городского общественного электротранспорта более совершенную машину из отечественных компонентов. Сегодня троллейбус и электробус семейства колесного транспорта „Синара“ унифицированы на 75%, что упрощает отладку серийного производства: она не требует значительных изменений в технологическом цикле и позволяет использовать базу проверенных поставщиков», — прокомментировал Сергей Шунин, генеральный директор компании «Синара — ГМ».

Машина полностью соответствует современным стандартам комфорта для пассажиров. Электробус «Синара-6253» оснащен 100% низким полом, просторным салоном с 35 посадочными местами, эргономичными сиденьями с антивандалным покрытием, поручнями из нержавеющей стали, системой климат-контроля, USB-слотами для

зарядки мобильных устройств, высоким потолком, дверями с функцией «антизажим».

Функция книлинга (наклон вбок при остановке) и откидная аппарель создают дополнительное удобство при посадке и высадке, в том числе маломобильных пассажиров. В кабине водителя предусмотрены климат-контроль, регулируемая рулевая колонка, приборная панель и отсеки для хранения вещей.

Электробус «Синара-6253» оснащен аккумуляторами емкостью 441 кВт/ч, которые обеспечивают пробег до 240 км в городском режиме без подзарядки. Модель имеет функцию «Ночной зарядки», она увеличивает срок службы батарей, снижает пиковую нагрузку на электрические сети и экономит на энергопотреблении. В условиях дневных и ночных тарифов на электроэнергию, таких как, например, в Москве, этот функционал становится особенно актуальным.



Верхняя Пышма:

**Героем выставки стал
междугородний трамвай**



Ученики верхнепышминской художественной школы создали необычную выставку, героем которой стал междугородний трамвай. Ребята посетили трамвайное депо, а впечатления от увиденного перенесли на бумагу.

И это будущее, которое уже наступило, юные пышминцы запечатлели на холстах в самых ярких красках! В центре внимания — трамвай, который 3 года назад связал Екатеринбург и Верхнюю Пышму. Ну а вдохновение посетило юных художников во время экскурсии на площадку цифрового Верхнепышминского депо.

«Зарисовку в карандаше я делала в депо, а в красках и линером — уже заканчивала дома по фотографии самого этого трамвая из депо. Чаще всего мы выезжаем просто на живописные пленэры, рисуем просто природу. А тут — машины, техника! Тоже необычно, не всегда такое рисуем», — говорит ученица Детской художественной школы Алёна Пяткова.

Чтобы набросать свои эскизы, ребятам пришлось пройти инструктаж по технике безопасности, а затем и своими глазами увидеть четырехстоечные мобильные домкраты, поворотный круг и даже автоматизированный моечный комплекс, для управления которым требуется всего

один оператор, ну и, конечно, самого хозяина депо — знаменитого «Львёнка».

И теперь более 20 графических работ, с которых, кажется, вот-вот съедет трамвай, украшают пространство местного кинотеатра.

«Графическая техника здесь очень разнообразная. Здесь, как на цветных, так и на тонированных бумагах разная техника, даже аппликация, в том числе присутствует. Ребята очень пофантазировали, потому что мы их абсолютно не ограничивали. Всё, что вы захотите, всё, как вы придумаете – пожалуйста, делайте», — рассказывает преподаватель Детской художественной школы Анастасия Дудко.

«Можно посмотреть на своё депо, на свои трамваи глазами юных художников. Это один из первых инновационных проектов в транспортной инфраструктуре. Видно, что дети воодушевились нашим зданием, нашими трамвайчиками», — говорит генеральный директор «Верхнепышминского трамвая» Игорь Заварзин.

Выставка работ юных художников продлится до конца апреля, ну а после рисунки станут частью интерьера депо.

Местные власти изучают возможность использования новых федеральных инструментов финансирования для обновления транспорта. Таким образом, заменять планируется примерно по 154 единицы в год.

В Алтайском крае к 2030 году необходимо заменить 922 единицы общественного транспорта. Такие меры необходимо принять, чтобы 85% всего подвижного состава было не старше нормативного возраста, заявил министр транспорта региона Андрей Подольян на заседании профильного комитета.

По словам министра, такую цель ставит перед регионами стартовавший в 2025 году нацпроект "Инфраструктура для жизни". Чтобы достичь данного показателя, Алтайскому краю требуется заменить 571 автобус, 260 трамваев и 91 троллейбус.

Отмечается, что в 2025–2026 годах планируется приобретение 12 трамваев, девяти троллейбусов и 28 автобусов малой вместимости. С 2021 года на средства регионального бюджета для



Алтайский край:

**Необходимо заменить
более 900 автобусов,
трамваев и троллейбусов**



муниципалитетов закупили около 250 автобусов малой вместимости. Также в 2022 году для Рубцовска закупили пять троллейбусов, для Барнаула покупали технику последние три года: в 2022 году – 10 трамваев, в 2023 году – 41 автобус большой вместимости, в 2024 году – пять троллейбусов.



Волгоград:

Испытания электробуса «Генерал»



В Волгограде пройдет тест-драйв электробуса модели 62181 «Генерал», разработанного компанией «ПК Транспортные системы», российским производителем современного городского электротранспорта. Тестовый запуск электробуса запланирован на период после обучения водителей, которое стартует 14 апреля. Испытания продлятся в течение одного месяца.

«Волгоградцы уже знакомы с электротранспортом от «ПК ТС», так как на метротрамвайных линиях с прошлого года успешно работают современные низкопольные трамваи. Я уверен, что новый электробус будет также высоко оценен как пассажирами, так и службами эксплуатации. Благодаря уникальной комбинированной системе зарядки, которая позволяет подзаряжать электробус от трех различных источников, «Генерал» станет универсальным решением для любой транспортной инфраструктуры. С увеличенной емкостью аккумулятора электробус способен преодолевать расстояние от 70 до 110 км без подзарядки, что является значительным преимуществом», — сказал генеральный директор «ПК Транспортные системы» Александр Дубровкин.

Перед испытаниями в Волгограде электробус «Генерал» успешно прошел тестирование в таких городах, как Екатеринбург, Курск, Нижний Тагил, Тольятти, Томск, Саратов, Череповец и Красноярск. Зимой 2025 года электробус завершил двухмесячные испытания в Самаре, где подтвердил свою готовность к эксплуатации в условиях мегаполиса. Городские власти отметили, что переход на экологически чистый общественный транспорт является важным шагом в развитии крупных городов.

Осенью 2024 года электробус курсировал по маршруту в Томске в течение двух недель, продемонстрировав легкость в обслуживании и

комфорт для пассажиров. В администрации города подчеркнули, что даже несколько таких единиц техники могут значительно разгрузить пассажиропотоки в часы пик и улучшить транспортную доступность.

«Генерал» — это низкопольный электробус с уникальной системой комбинированной зарядки, не имеющей аналогов в мире. Зарядка возможна от контактной сети, зарядной станции и от розетки 380В, а водитель может регулировать зарядный ток с пульта управления. Запас автономного хода варьируется от 70 до 110 км в зависимости от дорожных условий, что позволяет «Генералу» адаптироваться к различным условиям эксплуатации в российских городах.

Электробус оснащен климат-контролем, мультимедийной системой, оборудованием для маломобильных граждан, широкими дверями и просторной накопительной площадкой. В конструкции использованы алюминиевые сплавы и негорючие материалы. Водительское место оборудовано мультирулем и системой видеонаблюдения. Салон вмещает 38 удобных посадочных мест, а всего электробус рассчитан на 80 пассажиров.

Электробус «Генерал» также принимал участие в Международной промышленной выставке «ИННОПРОМ-2024», где использовался в качестве шаттла для перевозки посетителей между станцией метро и выставочным комплексом.

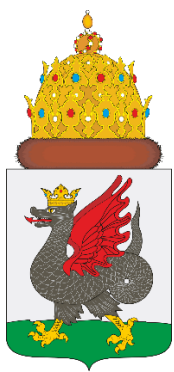


Иркутск:

**Музыкальный троллейбус
проедет по улицам с 9 по
11 мая**

С 9 по 11 мая в Иркутске, в рамках празднования 80-й годовщины Победы и 101-го дня рождения Булата Окуджавы, по городским маршрутам будет следовать оригинально оформленный троллейбус.

Переоборудованный в мобильный концертный зал, синий троллейбус будет предлагать пассажирам выступления, включающие песни Булата Окуджавы и произведения военной тематики. В концерте примут участие вокалисты иркутского ансамбля «Мост» и улан-удэнского «Оранжевый кот». Транспорт до аэропорта будет отправляться от остановки «Волжская».



Казань:

Ремонт 131 км контактной сети электротранспорта

В Казани требуется капремонт 131 км контактной сети электротранспорта. Об этом сообщает пресс-служба МУП «Метроэлектротранс».

Также нужно отремонтировать 35 км кабельных линий и четыре тяговые подстанции. Для финансирования всех работ по восстановлению инфраструктуры наземного электротранспорта в Казани требуется не менее 6 млрд рублей.



Новополоцк:

Город переходит на общественный электротранспорт

«Зеленое» авто на белорусских дорогах — уже тренд. Но одно дело, если это частный выбор автовладельца, и совсем другое — системный подход государства к развитию экологичного транспорта в масштабах страны. Свой акцент в данной стратегии делает пилотный республиканский проект по переводу общественного городского транспорта на электрический, который уже успешно реализован в Жодино и Шклове. Третьим городом, который подключился к инициативе, стал Новополоцк.

Если первопроходцы проекта уже подсчитывают экономический и экологический эффект государственной инициативы, в город нефтяников продолжают поступать заводские новинки электротранспорта холдинга «Белкоммунмаш». Всего до конца 2025 года автопарк АТП № 6 Новополоцка пополнится 26 электробусами, из них 19 уже в распоряжении местных транспортников. Первую технику опробовали на новополоцких маршрутах, сейчас электробусы начали курсировать и в Полоцк.



На автовокзале Полоцка подсаживаемся в электробус, следующий по маршруту № 5 в Новополоцк. Направление отличается высоким пассажиропотоком, местные жители ездят туда-обратно на учебу, работу, по личным делам. Водитель Сергей Полочанин за рулем электробуса уже два месяца — как опытному работнику ему в числе первых доверили новинку автопарка. Прежде пришлось поучиться, признается мужчина:

— На автотранспортном предприятии без малого 20 лет, общий водительский стаж и того больше.

Одного опыта недостаточно. Новая техника требует новых знаний. Машина хорошая, мощная, имеет плавный ход, отличную гидравлику руля. Позаботился производитель и о комфорте водителя: сиденье пневматическое, с подогревом, в кабине просторно и хороший обзор.

Во время общения Сергей уверенно нажимает кнопки на панели управления — каждая заданная задача тут же отражается на специальном табло. Камеры в салоне и у всех дверей показывают картину происходящего за пределами водительской кабины — важный момент в вопросе безопасности, поясняет Сергей:

— При повороте на закруглении дороги в зеркале заднего вида можно не увидеть, что происходит в так называемом хвосте. Благодаря камере над задней дверью проблема решена. Все отчетливо вижу на мониторе у себя в кабине. Просторный, светлый салон с комфортной температурой в любую погоду — в таких условиях всегда лучше работает, добавила кондуктор Лидия Полынская:

— В свое время работала на разных автобусах. Здесь из плюсов удобное расположение площадок, посадочных мест, наличие кондиционера. Салон вместительный, рассчитан минимум на сто человек. В любом случае это новое поколение городского автотранспорта. Мы живем в эпоху электроники, приятно, что предприятие, которому я посвятила 27 лет, не отстает от времени. Государство выделяет немалые средства, чтобы современная техника появлялась сегодня на наших маршрутах и ее становилось все больше.

Для пенсионера Александра Шейко это первая поездка на электробусе, преимущества он оценил уже на входе:

— Хорошо, что низкий порог — в автобус легко заходить. И салон светлый, просторный. Удобно, что сиденья для маломобильных людей размещены сразу у входа.

Школьница Яна Коляга первым делом отметила для себя техническую «начинку» салона:

— Есть возможность оплатить билет по QR-коду. Приятно, что современные технологии приходят в наш регион и затрагивают разные сферы. И вообще, экологический транспорт — тренд, который делает

жизнь комфортнее и в то же время бережет нашу природу.

Массовый выход электротранспорта на местные дороги требует создания соответствующей инфраструктуры. На данный момент в Новополоцке действуют две зарядные станции. На одной из них застаем водителя Дмитрия Шилёнка — во время перерыва между рейсами подзаряжает свой электробус. Молодой человек сегодня задействован на одном из самых оживленных маршрутов Подкастельцы — ОАО «Нафтан», никаких перебоев в работе быть не должно. Дмитрий поясняет:

— Утром надо завести сотни новополочан на работу в промышленную зону, где находятся градообразующие предприятия, вечером доставить обратно в город. За смену могу наездить более 200 километров. Подзарядки во время перерыва достаточно, чтобы спокойно отработать день. Удобно, что две станции находятся в разных частях города — можешь выбрать ближайшую.

Пока автотранспортное предприятие обходится имеющимися точками подключения: главное — правильно выстроить логистику. С прибытием остальной техники уже будет сложнее, поэтому предусмотрено строительство трансформаторной подстанции и зарядных станций для одновременного подключения 20 электробусов. Площадка расположилась на промышленной территории основного парка. Сегодня здесь ведутся монтажные работы, к концу апреля строители должны сдать объект. Все электростанции отечественного производства, успешно апробированы в первых двух городах проекта.

Обновление парка привлекло на предприятие новые кадры, в том числе молодежь, делится приятным наблюдением директор АТП № 6 Новополоцка Иван Ращинский:

— Это дорогого стоит, учитывая общий дефицит водителей по всей стране. Стараемся всячески поддержать работников, в том числе материально. Коллективным договором значительно расширили социальный пакет. Благодаря поддержке горисполкома увеличена зарплата водителей автобусов. Участие в пилотном проекте вдохновило коллектив. Для нас это движение вперед. Кроме того, эксплуатация электротранспорта нынешней

весной показала свою экономическую выгоду по сравнению с дизтопливом. На своем опыте видим, насколько правильное и актуально решение со стороны государства развивать электрификацию общественного транспорта. Надеемся, что такое перспективное направление и дальше будет развиваться в стране.



Энгельс:

Реализация масштабного проекта для электротранспорта



В Энгельсе начались работы для реализации инфраструктурного проекта в сфере городского электротранспорта. Об этом проинформировал глава района Максим Леонов.

Руководитель рассказал, что специалисты заменили 800 метров самого проблемного участка (от ГУП «Областная инженерная защита» в сторону ТЦ «Лента») контактной троллейбусной сети, из-за неисправностей которой нередко вставляли троллейбусы, в том числе маршрута №109 «Саратов-Энгельс».

Леонов сообщил, что на данные цели из муниципального бюджета было предоставлено 8 миллионов рублей. Однако, по словам главы района, это лишь начало масштабной работы по развитию транспортной инфраструктуры.

Так, на улице Трудовой контактная сеть не модернизировалась с момента ввода в эксплуатацию с 1960-х годов. Уже приобретено 6 км нового провода, а также дополнительных элементов — держателей, изоляторов, уловителей и других технических компонентов.



Кемерово:

Новая подстанция для трамваев сдаёт экзамен

На улице Сибиряков-Гвардейцев проходит испытание новой тяговой подстанции под нагрузкой. Обкатка пути и контактной сети трамвая №1 завершилась в декабре 2024 года.

В Кемерове на улице Сибиряков-Гвардейцев начались комплексные испытания новой тяговой подстанции №5 под нагрузкой — один из завершающих этапов реконструкции трамвайного маршрута №1.

Новая подстанция прошла первичную настройку телемеханики без нагрузки и подключена по постоянной схеме от подстанции на улице Мирной.

Во время испытаний на линию от Соборной до «Водолея» одновременно вывели шесть трамвайных

вагонов, чтобы проверить работу всех систем в условиях, максимально приближенных к реальной эксплуатации.

Тестирование проходит без пассажиров.



Красноярск:

Строители метро прошли первый километр



Первую 1 тыс. м преодолел тоннелепроходческий механизированный комплекс «Екатерина», который занимается прокладкой правого перегонного тоннеля линии скоростного легкорельсового электротранспорта. Она протянется от станции «Улица шахтеров» до станции «Улица Карла Маркса». Это самый длинный перегон. Комплекс «Соломея», прокладывающий левый тоннель, прошел чуть меньше, 959 м.

Главный инженер ГК «Бамтоннельстрой-Мост» Андрей Осипов рассказал, что работы выполняются в соответствии с графиком. Планируется построить шесть притоннельных сооружений с вентиляционными и водоотливными установками и эвакуационными выходами на поверхность.

Агентство уточняет, что на первом этапе протяженность линии метротрамвая будет 11 км. Оборудуют шесть остановочных пунктов. Расстояние между станциями будет 3,4 км.

После того как тоннелепроходческие механизированные комплексы дойдут до станции «Улица Карла Маркса», их переместят в котлован станции «Площадь революции», после чего они совершат проходку в обратном направлении, в сторону городской администрации.

Тоннели от станции «Площадь революции» до станции «Вокзальная» будут прокладывать «Анастасия» и «Ирина». В сторону станции «Улица Копылова» отправится «Валентина».

В марте сообщалось о начале строительства в Красноярске демонтажной камеры у станции метротрамвая «Улица Копылова». Работы проведет группа компаний «Моспроект-3». Новый проект размещения котлована демонтажной камеры для тоннелепроходческих щитов разработали с учетом решения о включении в состав метро, построенного в 2005–2008 годах тоннеля от улицы Высотной до улицы Копылова. Котлован будет самым глубоким.



Новосибирск:

Цветная маркировка для троллейбусов



Электронные табло троллейбусов «Горожанин» теперь отображают маршруты с новой цветовой кодировкой. Это нововведение реализовано муниципальным предприятием «Горэлектротранспорт», сообщает пресс-служба Горсайт.

Система отображения маршрутов на табло использует цветовую кодировку в зависимости от направления. Жёлтый цвет предназначен для маршрутов 4, 13 и 36; зелёный — для 8 и 22; голубой — для 5, 7, 24 и 29; пурпурный — для 10 и 35.

Автобусные маршруты № 5 (от остановки «Стрижи» до станции метро «Заельцовская») и № 10 (от Новосибирск-Главного вокзала до Сада Дзержинского) будут изменены. Изменения маршрутов обозначены оранжевым цветом на схеме. При разработке цветовой схемы было приоритетным минимизировать пересечения маршрутов одинакового цвета.

Внедрение новшеств в «Горэлектротранспорте» призвано улучшить ориентирование пассажиров в городской транспортной сети, особенно в сложных погодных условиях или при высокой концентрации транспорта на конечных остановках.

Так же мэр города Максим Кудрявцев сообщил, что более 1 миллиарда рублей понадобится для троллейбусного парка Новосибирска. Это предполагает доведение до 100% доли троллейбусов с автономным ходом. На данный момент этот показатель на отметке в 80%.

За 3 года городом закуплено 258 троллейбусов с автономным ходом «Горожанин». Они произведены на Уфимском трамвайно-троллейбусном заводе. Эти модели могут проезжать 30 км без подключения к контактной сети. Износ нынешних троллейбусов близится к 100%.

— Мы посчитали, стоит это чуть более 1 млрд рублей, нам надо 60 машин. В этом году пока у нас финансовых возможностей нет. То есть 80% троллейбусов «Горожанин» работает на линии. Как только у нас будут финансовые возможности, мы будем эти процессы запускать, — пояснил Максим Кудрявцев.

Расширение троллейбусного парка позволило сделать маршруты транспорта более удобными. Теперь добраться можно почти в любой отдалённый

район. Однако остаются маршруты, которые нуждаются в обновлении. Проблема устаревшего транспорта продолжает быть актуальной.

Мэрией рассматривается возможность апробирования электробусов на улицах города. По словам мэра есть договоренности с поставщиками транспорта есть, которые ещё не закреплёны на бумаге.



Пятигорск:

Ростех поставит современные трамваи

Предприятие «Уралтрансмаш» Госкорпорации Ростех подписало контракт с госкомпанией Ставропольского края «Крайтранс» на поставку четырех новых узкоколейных трамваев в Пятигорск. Такие вагоны вмещают более 170 человек и оснащены современным оборудованием.

Односекционные и частично низкопольные вагоны модели 71-411 разработаны специально для перемещения по узкой колее и подходят к нестандартным рельсовым путям Пятигорска. Каждый вагон оборудован современными системами кондиционирования, вентиляции, освещения и видеонаблюдения, обеспечивающими высокий уровень комфорта и безопасности. Также предусмотрена спутниковая навигация.

Одна из характеристик новых вагонов — доступная среда. В низкопольной части салона есть специальное место для инвалида-колясочника с опорной спинкой, ремнем безопасности, звуковыми и визуальными информационными системами.

«Мы рады продолжить сотрудничество с Пятигорском. После успешной поставки одного трамвая этой модели в прошлом году местные власти выразили желание закупить еще четыре вагона. Мы уверены, что новые вагоны будут востребованы и помогут улучшить транспортную инфраструктуру города», — отметил главный конструктор гражданской продукции завода «Уралтрансмаш» Дмитрий Буньков.

Поставка трамваев намечена до конца июня 2025 года. Власти города рассчитывают, что это позволит жителям и гостям Пятигорска начать пользоваться улучшенным общественным транспортом в курортный сезон. Ранее один такой трамвай уже был передан городу в марте 2024 года.



Подольск:

В троллейбусах будут транслировать аудиоэкскурсии

В Подольске готовятся запустить новый проект, посвященный 80-летию Победы. В его рамках пассажирам общественного транспорта прямо во время поездок будут рассказывать о жителях, чьи подвиги на фронте и в тылу навсегда вписаны в историю Великой Отечественной войны.

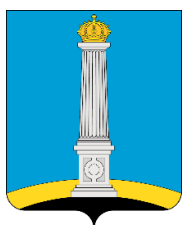
Аудиоэкскурсии будут транслироваться в троллейбусах, курсирующих по городскому округу.

«В общественном транспорте Подольска совсем скоро зазвучит сама история. Поездка на троллейбусах станет настоящим путешествием во времени: каждый пассажир сможет услышать аудиоэкскурсии и узнать о судьбах тех, кто приближал Победу», — рассказал глава г.о. Подольск Григорий Артамонов в своем телеграм-канале.

Жители муниципалитета идею оценили.

«Это просто замечательная инициатива. Послушать такие экскурсии будет полезно всем, особенно пассажирам с детьми. Я своего внука обязательно прокачу на троллейбусе», — рассказала подольчанка Зинаида Самохвалова.

Аудиоэкскурсии будут доступны пассажирам троллейбусов № 1, 2, 3, 4 и 5.



Ульяновск:

На «минаевском» мосту регулируют контактную сеть перед запуском трамваев

Главный энергетик МУП «Ульяновскэлектротранс» Алексей Смирнов, пояснил, что эти работы нужно проводить непосредственно после монтажа сети.

– На вагоне-вышке мы, совместно с подрядчиком, выравниваем все участки контактной сети, которые требуют регулировки. На прямых участках она должна быть строго на высоте 5 метров 80 сантиметров, при этом – идти зигзагами, чтобы у вагонов не происходил преждевременный износ пантографов, – пояснил Алексей Смирнов.

Сегодня отрегулируют контактный провод, а затем начнётся обкатка пути спецвагоном с балластом.



Ростов-на-Дону:

Москвичи укажут, куда поедет ростовский трамвай

Зависший проект «Ростовский трамвай» будут спасать специалисты из Москвы. Об этом изданию «Ведомости Юг» рассказал заместитель министра транспорта Ростовской области Христофор Ермашов.

К работе по определению трассировки привлекли ГБУ «МосТрансПроект». Эксперты ведут поиск оптимальных решений с участием администрации города, которая является концедентом проекта по модернизации и созданию инфраструктуры трамвайных линий, а также концессионера ООО «Синара – ГТР Ростов-на-Дону». Комиссионное обследование предполагаемых участков трамвайных маршрутов завершено 21 декабря прошлого года, – заявил Ермашов.

Изначально модернизация ростовской трамвайной сети предполагала соединение жилого района Суворовский с историческим центром Ростова, а Левенцовки – с «Новым Ростовом» на месте старого аэропорта. Общий объём предполагаемого финансирования по проекту модернизации ростовской трамвайной сети составляет 61 млрд. руб. Такие планы строила команда бывшего губернатора Василия Голубева.

Но в феврале нынешнего года врио губернатора Ростовской области Юрий Слюсарь назвал первоначальный проект сложным в реализации для условий Ростова. Да, есть успешный опыт модернизации трамвая в Таганроге. Но на родине Чехова трамвайные рельсы исторически обособлены от остальных дорог, а в Ростове модернизацию планировали проводить в рамках существующей дорожной сети.

Решать проблему теперь будут московские проектировщики.



Ярославль:

Ещё один Губернатор заболел «чистым небом» - под сокращение попали троллейбусы

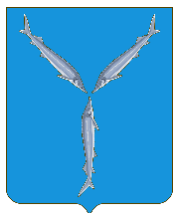
Михаил Евраев прокомментировал ситуацию с сокращением числа троллейбусов на ярославских маршрутах. Такая информация появилась накануне. Тогда же в министерстве дорожного хозяйства и транспорта области уточнили, что сокращение коснется троллейбусных маршрутов №8, 1 и 9.

На внеочередном заседании областной Думы по итогам работы правительства региона в 2024 году глава региона сообщил, что беспокоиться жителям по этому поводу не стоит. На замену снятых троллейбусов придут автобусные маршруты.

"Парк устарел и физически, и морально, и, конечно, они выбывают из строя. Там, где они выбывают, они заменяются на автобусное движение. Ничего критичного не произошло, там, где троллейбусов стало меньше, пришли автобусы", – отметил глава региона.

Также Михаил Евраев поделился планами по обновлению подвижного состава. В настоящее время в Ярославле уже работают девять новых "Ятроллейбусов".

"Мы предполагаем приобретение в лизинг троллейбусов и по Рыбинску, и по Ярославлю. Предполагаем подойти к этому вопросу в этом году. Но здесь речь идет об автономных троллейбусах – они частично идут по проводам, частично своим ходом, могут пройти несколько десятков километров. В данном случае троллейбусные линии в центре нужно будет снимать – это очевидно, потому что здесь троллейбусы будут ходить на автономном ходе. Мы оставим провода на вылетных магистралях. И это будут современные троллейбусы. Но это будут разные троллейбусы – которые ходили раньше, и будут сейчас. Они будут ходить по центрам Ярославля и Рыбинска, без проводов. И "Чистое небо" появится, и троллейбусы новые появятся, и туристические автобусы смогут ходить. Для запуска туристических автобусов нам провода пришлось поднимать. Никаких оснований для беспокойства нет. Если какие-то троллейбусы вышли из строя, у нас есть запас по автобусам, электробусам, если мы говорим про Ярославль", – подчеркнул губернатор Михаил Евраев.



Саратов:

Скоростной трамвай: обкатка "Богатырей" завершится до 25 апреля



Двухсекционный трамвай с былинным названием "Богатырь" проходит обкатку по новым путям. Знакомый стук вагонов теперь жители не услышат. По крайней мере, на маршрутах, которые запустят 1 мая. Тут полностью обновился подвижной состав. Современные скоростные вагоны плавные и бесшумные. А со стороны не могут не привлекать внимание своим оригинальным дизайном. Сейчас идет обкатка не только новых путей, но и подвижного состава. "Богатыри" выходят на рельсы и днем и ночью. Прежде чем открыть движение для пассажиров каждый вагон должен накатать не менее 50 километров.

"Не гремит, едет легко и быстро и электроникой напичкано. На 100% комфортно, и добавить нечего. Мне очень нравится", - поделился своими впечатлениями водитель-наставник трамвайного депо Юрий Быковский.

До 25 апреля планируется завершить обкатку. А уже первого мая современные вагоны выйдут в рейс для гостей и жителей города. Ежедневно тридцать трамваев будут курсировать от Детского парка до Комсомольского поселка. Интервал движения составит не более пяти минут. Пополнился подвижной состав благодаря поддержке спикера Госдумы Вячеслава Володина.



Уфа:

УФАС отменило итоги закупки на перевозку трамваев из Москвы

Управление Федеральной антимонопольной службы (УФАС) по Башкирии потребовало отменить протокол закупки на перевозку 21 трамвая из Москвы в Уфу. Итоги тендера обжаловала компания «Негабарит 12» из Марий Эл, которая заявила, что ее баллы в конкурсе были несправедливо занижены.

Как следует из материалов дела, одним из критериев в конкурсе, объявленном МУП Управление инфраструктурой транспорта Уфы (МУП УИТ), была материально-техническая обеспеченность участника. То есть компании, претендующие на получение заказа, должны были доказать наличие техники, необходимой для транспортировки трамвайных вагонов по автомобильным дорогам.

«Негабарит 12» предоставил конкурсной комиссии документы на 32 единицы техники, но в



Томск:

Город купит трамваи и троллейбусы, но инфраструктура останется старой

итоговом протоколе компании засчитали только 23 машины, что привело к снижению оценки.

«Признать жалобу ООО “Негабарит 12” на организатора торгов МУП УИТ обоснованной. Выдать организатору торгов предписание об отмене протокола», — говорится в решении УФАС.

МУП УИТ объявило отбор подрядчиков для перевозки трамваев из Москвы в Уфу в марте. Начальная максимальная стоимость контракта составляет 11,2 млн руб. Работы оплачиваются из городского бюджета.

Власти Томска подготовили заявку на приобретение по нацпроекту пяти троллейбусов и трех трамваев, сейчас она находится на рассмотрении в обладминистрации, так как условия участия в программе предполагают софинансирование региона, сообщил в четверг заммэра – начальник департамента городского хозяйства Дмитрий Путров на заседании профильного комитета гордумы.

По данным мэрии, в 2023 году Томск приобрел в лизинг пять низкопольных трамваев, произведенных на Усть-Катавском вагоностроительном заводе, на линию они вышли в июне 2024 года. Зимой 2024 года власти Томска приобрели два троллейбуса с увеличенным автономным ходом. В парке Трамвайно-троллейбусного управления в 2024 году было 48 трамваев и 91 троллейбус.

"Начинает работать новый нацпроект по обновлению транспорта. Мы от себя заявку подали на обновление пяти троллейбусов и трех трамваев. Все заявки идут через область. Сейчас область ее рассматривает, смогут ли они свою часть софинансировать. И, скорее всего, заявятся", – сказал Путров.

Он добавил, что за собственные средства муниципалитет приобрел еще один троллейбус с увеличенным автономным ходом. В мае он должен выйти на линию.

Напомним, что ранее город закупил новые трамвайные вагоны, которые испытывают регулярные трудности при движении по разбитым путям. О вложениях в инфраструктуру увы не сообщается.



Новоросийск: **Закупка пяти новых троллейбусов**

Приобретение пяти новых троллейбусов планируется в Новоросийске. Об этом 16 апреля сообщается со ссылкой на пресс-служба городской думы.

Необходимую документацию передали в министерство транспорта Краснодарского края для дальнейшего рассмотрения вопроса о выделении средств.

На данный момент в городе действуют 7 троллейбусных и 49 автобусных маршрутов. Согласно данным, городской транспорт представлен 414 единицами подвижного состава. В 2024 году автопарк города пополнился 10 новыми автобусами, а также был запущен новый участок троллейбусной линии по улице Куникова.



Нижнекамск: **На линию вышел «Трамвай Победы» с тематической платформой**

В Нижнекамске начал курсировать «Трамвай Победы» с платформой, посвященной 80-летию Победы в Великой Отечественной войне. Фотографиями поделился в своем телеграм-канале мэр Рамиль Муллин.

«Вспомнили с горожанами подвиг наших советских солдат, порадовались, что их мечта о мирном небе над нашей Родиной, сбылась. Замечательный повод для того, чтобы собрать вместе старшее поколение, строившее наш город, и совсем юных нижекамцев», — отметил градоначальник.

Общественный транспорт, украшенный к 9 Мая, вышел на маршруты еще на прошлой неделе. Все они оформлены логотипом 80-летия Победы с изображением скульптуры «Родина-мать зовет!» и георгиевской лентой.



В выпуске использованы фотоматериалы с сайтов: transphoto.org, и информация с сайтов: leventovka.ru/, ntv.ru/, business-vector.info/, kgd.ru/, smotrim.ru/, regions.ru/, utyug.info/, metr12.ru/, klops.ru/, mk-kuzbass.ru/, stavropolye.tv/, kianews24.ru/, sibmedia.ru/, ctv7.ru/, sb.by/, reporter64.ru/, kommersant.ru/, gazeta.ru/, akm.ru/, saratov24.tv/, ufa.rbc.ru/, vesti-ural.ru/, tomsk.aif.ru/, sibmedia.ru/, rt-online.ru/, 4s-info.ru/, ura.news/, <https://tr.ru/>, iz.ru/, ul.aif.ru/, krivoe-zerkalo.ru/, plastinfo.ru/, kubnews.ru/, pnp.ru/, riatomsk.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.