



№20-22

ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ

Официальное издание Международной
ассоциации предприятий городского
электрического транспорта

12 мая – 01 июня
2025 года

В Музее железных дорог России чествовали финалистов Детского фестиваля МАП ГЭТ: «Транспорт: Будущее!»



Насыщенная профориентационная программа III Всероссийского детского фестиваля «Транспорт: будущее», организуемого Международной ассоциацией предприятий городского электрического транспорта (МАП ГЭТ) и Общероссийским отраслевым объединением работодателей «Городской электрический транспорт» подарила четыре интереснейших дня для финалистов в номинации «Трудовые династии».

Напомним, что фестиваль проводится с 2023 года. Одна из номинация предусматривает участие детей сотрудников предприятий членов МАП ГЭТ и ОООР «ГЭТ» вместе с родителями, бабушками, дедушками и другими родственниками. В небольшом ролике ребята рассказывают о себе и своих близких, которые работают на предприятии. В этом году в финал попали ребята из Омска, Екатеринбурга, Челябинска, Уфы, Стерлитамака, Нижнего Новгорода, Курса, Москвы, Калуги и конечно Санкт-Петербурга. Например, ролик трудовой династии Юровских насчитывает 137 лет общего трудового стажа.

Генеральным партнёром уже в третий раз стала компания «ПК Транспортные системы», демонстрирующая высокую социальную ответственность за подготовку кадров для транспортной отрасли. Посещение завода стало традиционным уже не только для Детского фестиваля МАП ГЭТ, но и для всего Санкт-Петербурга. На предприятии уже отработан специальный маршрут с использованием аудигида для экскурсий, что позволяет каждому участнику получать информацию в наушник и сильно не нарушать производственный процесс.

АО «Уфимский трамвайно-троллейбусный завод» и компания «Снарк», выступили партнёрами фестиваля.

22 мая ребята с родителями посетили экспозиционно-выставочный комплекс СПб ГУП «Горэлектротранс», где состоялось их знакомство с историей электротранспорта города на Неве. После чего их ждала увлекательная прогулка по «Туристическому» маршруту с обзорной экскурсией. Вагоны для этого маршрута были построены по образу исторических





«Американок» 1933 года. Интерьер и экстерьер современных вагонов был выполнен компанией «Снарк».

Утром 23 мая после небольшой экскурсии по историческому центру финалисты прибыли в самый современный трамвайный парк Санкт-Петербурга, где в эти дни заканчивается масштабная реконструкция.

Открытый в 1931 году трамвайный парк стал первым в Ленинграде парком безгаражного хранения вагонов. На протяжении 90 лет он исправно служил городу и горожанам. Но вместе с масштабным обновлением подвижного состава возникла острая необходимость модернизации ремонтной базы, ведь современные вагоны кардинально отличаются расположением основных узлов и агрегатов.

Знакомство с новыми цехами вызвало неподдельный интерес не только у ребят, но и у их родителей. Пока, к сожалению, не каждый парк в нашей стране может похвастаться отъезжающей жёсткой шиной или сдвижными мостками для безопасного и удобного доступа к крышевому оборудованию.

Не меньший интерес вызвал и новый станок для обточки колёсных парк без выкатки тележек из под вагона.

Экскурсию по обновляемому трамвайному хозяйству проводил Главный инженер СПб ГУП «Горэлектротранс» Константин Шостак и директор ОСП «Трамвайный парк №7» Василий Сотников.

После экскурсии по трамвайному парку автобусы с участниками отправились на Невский завод электрического транспорта им. Ф.А.Пироцкого, где компания «ПК «Транспортные системы» производит окончательную сборку и обкатку подвижного состава для всех городов, куда отправляется их продукция. Гости узнали в подробностях обо всех этапах сборки и проверки трамвайных вагонов. А также вдоволь назвонились в трамвайный звонок.

Самая волнующая часть прошла в Музее железных дорог России – крупнейшем выставочном центре нашей страны. Участники фестиваля познакомились с музеем и его богатой экспозицией, которая размещена более чем на 100 000 м² и включает в себя 3500 экспонатов, 123 единицы настоящей техники, а также 44 мультимедийные инсталляции.

После этого в конференц-зале началась церемония награждения всех финалистов и чествование тех, чьи ролики аудитория признала самыми интересными.



Финалистов фестиваля приветствовали президент МАП ГЭТ, директор СПб ГУП «Горэлектротранс» Денис Минкин и директор (ПК «Транспортные системы») Сергей Назаров.

Победителями стали:

- 🏆 Егор Юнг, Омск, МП «Электрический транспорт», представитель династии инженера по безопасности движения: (ролик собрал наибольшее количество просмотров - 3,8 тысяч!)
- 🏆 Анна Канатова, Нижний Новгород, ГП НО «Нижегородэлектротранс», представитель 80-летней династии водителя трамвая.
- 🏆 Лев Копылов, Санкт-Петербург, СПб ГУП «Горэлектротранс», представитель династии водителей-наставников троллейбуса Троллейбусного парка № 3.

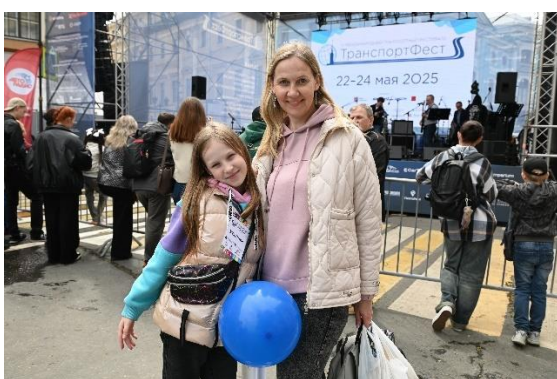
В отдельной номинации «Большая трудовая семья» «ПК Транспортные системы» специальный приз от генерального партнёра фестиваля ООО «ПК Транспортные системы» получил Роман Моджук, Москва, представитель династии бухгалтера предприятия.

В номинации «Самому маленькому участнику» специальный приз от партнёра фестиваля АО «Уфимский трамвайно-троллейбусный завод» получил Артём Алексеев, Курск, ГУПКО «Курскэлектротранс», представитель династии работников троллейбуса.

Финалисты номинации «Трудовые династии»:

- Кирилл Загребин, Стерлитамак, МУП Стерлитамакское Троллейбусное Управление, представитель династии, ведущей свою историю с 1940 года.
- Тимофей Миндияров, Пермь, МУП «ПермГорЭлектроТранс», представитель династии трамвайчиков.
- Константин Селетков, Пермь, МУП «ПермГорЭлектроТранс», представитель династии водителя автовышки и автокрана.
- Александр Юровских, Екатеринбург, МУП «Городской транспорт», представитель династии водителя троллейбуса.
- Екатерина Исакова, Челябинск, Челябинский завод городского электрического транспорта «Синара – Транспортные машины», представитель заводской династии.
- Варвара Постовая, Краснодар, МУП «Краснодарское трамвайно-троллейбусное





управление», представитель династии работников пресс-службы.

- Виктор Сурков, Краснодар, МУП «Краснодарское трамвайно-троллейбусное управление», представитель династии водителя трамвая.
- Мария и Елисей Калагины, Калуга, МУП ГЭТ «Управление калужского троллейбуса», представители династии водителя троллейбуса и диспетчера по выпуску троллейбусов.
- Арсений и Матвей Ахмадуллины, Уфа, Уфимский трамвайно-троллейбусный завод, представители династии инженера-конструктора.

Петербургский Горэлектротранс кроме Льва Копылова представили в финале следующие участники:

- София Торопова, представитель династии начальника Аварийно-восстановительной службы «Носорог».
- Анжелика Исаева, представитель династии специалиста по договорной работе отдела экономики Автобазы.
- Дарья Аничкина, представитель династии водителя трамвая Службы пути и слесаря Трамвайного парка № 3.
- Николай Шишкин, представитель династии водителей трамвая Трамвайного парка № 8.
- Алиса Белоконь, представитель династии мастера участка ремонтно-механических работ Совмещённого трамвайно-троллейбусного парка.

СПб ГУП «Пассажиравтотранс» представили в финале 3 участника: братья Ярослав и Данила Корси и Максим Маркин.

Третий день начался с поездки на настоящих раритетах. Ленинградские вагоны, которым уже больше полувека, провозили участников фестиваля по Садовой улице до места проведения «ТранспорФеста» - крупнейшего транспортного события Санкт-Петербурга, сочетающего в себе как выставку новинок подвижного состава, так и ретро парад. В этом году «ТранспортФест» собрал 322 исторических транспортных средства. Ну а наших финалистов ждала главная сцена мероприятия.

Вечером того же дня делегация направилась в загородный детский оздоровительный лагерь «Зарница» СПб ГУП «Горэлектротранс».

А воскресенье всех ждали увлекательные приключения. В этот день к финалистам со всей страны



присоединились семьи Комитета по транспорту Санкт-Петербурга, СПб ГУП «Петербургский метрополитен», АО «Третий парк» и воспитанники Малой Октябрьской железной дороги РЖД.

Участники опробовали на себе современный подъёмник для ремонта и обслуживания контактной сети, научились делать искусственное дыхание и непрямой массаж сердца манекену, одевать боевую одежду пожарных, бросать спасательный конец Александра и многое другое. Командам помогали в этом сотрудники ДОЛ «Зарница», сотрудники ОСП «Энергохозяйство» и «Аварийно-спасательная служба «Носорог» СПб ГУП «ГЭТ», а также курсанты ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский университет Государственной противопожарной службы МЧС России имени Героя Российской Федерации генерала армии Е.Н. Зиничева».

Детский фестиваль ещё продолжается. До середины лета продлены две номинации в которых могут принять участие без ограничений все желающие. Это номинации «Талисман УТТЗ» и «Юный новатор». Победители по итогам получают памятные подарки.
<https://vk.com/mapgetfest>

А мы надеемся, что спустя год опять встретимся с финалистами в номинации «Трудовые династии» в Санкт-Петербурге.



**В рамках
Научно-технического
совета МАП ГЭТ
формируется секция
«Климатическое
оборудование
транспортных средств»**



Сегодняшнему пассажиру уже недостаточно просто трамвая или троллейбуса по расписанию. К сервису перемещения искушенный пользователь начинает предъявлять повышенные требования. Среди которых наличие климатической установки, которая бы обеспечивала комфортные условия как зимой, так летом. И если раньше всё ограничивалось достаточно грубыми требованиями к температурному режиму, то сегодня это уже достаточно широкий спектр требований, удовлетворяющий современным представлениям о климатическом комфорте.

Не стоит забывать и про персонал - водителей подвижного состава. Ведь кабина подвижного состава – это их рабочее место, со всеми вытекающими последствиями в части охраны труда, а в конечном счёте - и безопасности движения.

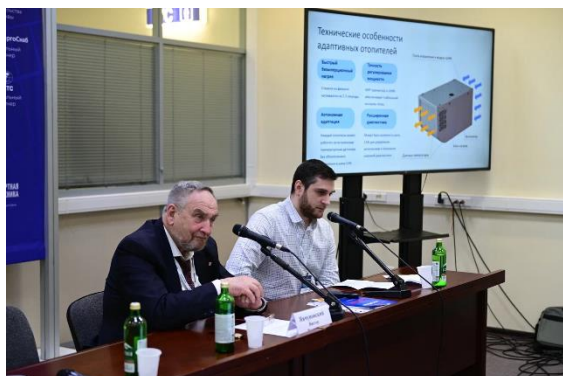
На железнодорожный, воздушный транспорт и метрополитены распространяет свое действие СП 2.5.3650-20 «Санитарно-эпидемиологические требования к отдельным видам транспорта и объектам транспортной инфраструктуры». А вот на городской наземный транспорт эти требования пока не распространяются и ограничиваются лишь Проектом постановления Главного государственного санитарного врача РФ, который до сих пор находится в стадии обсуждения и оценки регулирующего воздействия <https://regulation.gov.ru/Regulation/Npa/PublicView?npaID=150544>.

Тем не менее, практически весь подвижной состав, который сегодня закупается за средства бюджета разных уровней имеет в своём техническом задании требования к климатическим установкам. Увы, но нередко встречается ситуация, когда при составлении технического задания были взяты описания отдельных требований, заимствованные из разных источников. Это приводит к тому, что предъявляются совершенно противоречивые и неоднозначные требования к климатическим системам, системам климат-контроля, системам для управления температурными режимами различного оборудования транспорта.

Это требует расширения круга специалистов и соответствующих органов, принимающих эти решения и имеющих возможность обсуждать и согласовывать корректные технические требования к этим системам, добиваться формулировок этих технических требований, обеспечивающих их максимальную эффективность,



минимальное энергопотребление, наилучшие условия климатического комфорта, а также оптимальные температурные режимы работы входящего в транспортные средства оборудования.



Некорректные требования приводят к перерасходу потребления электроэнергии, выходу оборудования из строя или создание некомфортных условий прибывания в кабине или салоне транспортного средства. Ещё одним негативным фактором является некорректное использование бортовых систем микроклимата, которое обусловлено отсутствием надлежащего обучения персонала.

С этой целью исполнительной дирекцией и НТС МАП ГЭТ принято решение об организации в составе НТС секции «Климатическое оборудование транспортных средств». Председателем секции назначен генеральный директор предприятия, уже почти 30 лет работающего в области разработки, производства и поставок климатического и прочего оборудования для городского и железнодорожного транспорта, доктор физико-математических наук Виктор Яковлевич Явчуновский.

Сейчас происходит формирование состава секции из руководства и ведущих специалистов отечественных предприятий и предприятий ближнего зарубежья, разрабатывающих, выпускающих и поставляющих в отрасль климатическое оборудование и климатические системы различного типа.



Исполнительная дирекция МАП ГЭТ обращается ко всем предприятиям данного профиля с просьбой дать предложения по включению в состав секции своих представителей. После формирования состава секции в начале III квартала будет проведено первое заседание секции на тему: «Сложившаяся система технических требований к климатическим системам. Типовые ошибки и возможные пути их исправления». Основные итоги дискуссии будут опубликованы в Информационном бюллетене МАП ГЭТ.

Информационный бюллетень МАП ГЭТ готов предоставлять свои страницы для публикации сообщений секции, других материалов по тематике её работы, в том числе, сообщения о новых технических решениях по этой тематике, дискуссионные статьи и прочие материалы по проблемам климатического оборудования транспортных средств и требованиям к климатическому комфорту.



Москва:

**Суд арестовал
замдиректора
департамента Минтранса
России Владимира
Луговенко**

Мещанский суд Москвы 7 мая отправил под стражу на два месяца замдиректора департамента госполитики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России Владимира Луговенко. В картотеке суда указано, что его обвиняют в ограничении конкуренции (ч. 2 ст. 178 УК РФ).

Мещанский суд уточнил «Ъ», что в отношении Владимира Лугового также возбуждено уголовное дело по ч. 3 ст. 286 УК РФ (превышение должностных полномочий). В удовлетворении ходатайства защиты об избрании иной меры пресечения, не связанной с содержанием под стражей, суд отказал.

«Минтранс в курсе данной ситуации и окажет полное содействие следственным органам», — сообщили «Ъ» в министерстве.

В Минтрансе Владимир Луговенко курировал реформу пассажирского транспорта, разработку изменений в ПДД и реформу средств индивидуальной мобильности.



Москва:

**Президент МАП ГЭТ
принял участие в
заседании научно-
технического совета
Министерства Транспорта
России**

Заседание НТС по вопросам научно-технологического развития транспортной отрасли состоялось 15 мая под председательством министра транспорта Романа Старовойта. Денис Юрьевич Минкин принял в нём участие в качестве Президента МАП ГЭТ, председателя Научно-технического совета МАП ГЭТ и директора СПб ГУП «Горэлектротранс».

Открывая заседание Роман Старовойт подчеркнул, что задачи, стоящие сегодня перед страной и отраслью, схожи по масштабам с теми, за которые брались транспортники более 70 лет назад. Решения, принимаемые сегодня, на несколько поколений вперед будут определять возможность пространственного развития страны, связанность территорий, закрепят роль России в международном разделении труда и глобальных транспортных маршрутах.

«Современные вызовы, стоящие перед транспортной отраслью, требуют фокуса на фундаментальных исследованиях. Ученые должны помочь ускорить переход от фундаментальных знаний к прикладным решениям для развития транспортного комплекса. Требуется новая, научно обоснованная стратегия для развития транспорта на период до 2050 года, — сказал Министр. — Без



фундаментальной науки не будет прорывных решений в вопросах развития высокоскоростного движения и сверхзвуковой гражданской авиации, беспилотных транспортных систем и новых видов транспорта».

О Концепции научно-технологического развития транспортного комплекса на период до 2035 года рассказал заместитель Министра транспорта Константин Пашков. Данный документ будет утверждаться впервые и это позволит закрепить место отраслевой науки в национальном научно-техническом развитии.

«Впервые в документе подобного уровня дается определение основных направлений фундаментальных исследований. Предстоит найти ответы на вопросы, среди которых главный – каким путем будет развиваться отечественная транспортная система. Как на это будет влиять экономика, социальная сфера, климат, и в чем будет обратное влияние и зависимость. Какие технологии искусственного интеллекта внедрять на транспорте и как это изменит саму отрасль?», – заявил замминистра.

Сильной стороной Концепции, которая делает его рабочим инструментом для органов власти, научных, образовательных учреждений и бизнеса, является наличие механизмов достижения заявленных целей. Кроме того, она предусматривает формирование источников и механизмов финансирования.

Отмечено, что основными выгодоприобретателями исследований и прикладных разработок в транспортной отрасли являются граждане и отраслевой бизнес. Крупные компании, такие как «РЖД», «Аэрофлот» и «Совкомфлот», инвестируют значительные суммы в науку – за несколько лет эти вложения достигли миллиардов рублей. В условиях закрытия зарубежных рынков многие компании начали собственные разработки. Например, Группа компаний S7 создает учебно-тренировочное воздушное судно из композитных материалов.

Транспортные вузы получают значительные средства на НИОКР, преимущественно из внебюджетных источников, что отражает высокую востребованность научных разработок реальным

сектором экономики. Отраслевые вузы, включая РУТ (МИИТ), достигли международного признания, войдя в число научных центров мирового уровня и международных рейтингов.

Концепция развития предусматривает механизмы поддержки технологического предпринимательства: привлечение инвестиций в молодежные стартапы, создание сети акселераторов, тренингов и грантовых программ, что позволит ускорить внедрение изобретений в практику.

Документ будет рассмотрен Российской академией наук, после чего направлен для дальнейшего утверждения в Правительство Российской Федерации.

Шла речь и о новых национальных проектах. Константин Пашков заявил, что хоть проекты и утверждены, но в работе им не хватает полного научного сопровождения. Например, создание высокоскоростного железнодорожного движения, развитие беспилотной авиации и планирование мультимодальных перевозок требуют научной поддержки и разработки моделей транспортно-экономического баланса.

«Среди федпроектов впервые утвержден и реализуется проект «Кадровое обеспечение транспортной отрасли». Внимание Правительства к этой теме показывает важность подготовки высокопрофессиональных кадров, использования всего отраслевого научного потенциала для развития отрасли. Проект поможет существенно обновить лабораторную базу. Это крайне востребовано при подготовке будущих транспортников», – сообщил он.



Калининград:

**Как живёт старейшая
трамвайная сеть России
сегодня?**

31 мая трамвайной сети Калининграда исполнилось 130 лет. За прошедший век с лишним трамвай успел стать неотъемлемой частью облика города. Ещё в довоенные годы сеть стремительно росла: в 1898-м действовало 8 маршрутов, к 1938-му их число достигло 13. Послевоенный Калининград часть путей унаследовал.

Ходили трамваи первоначально беспорядочно, без всякого расписания, но в памяти многих переселенцев с ними связаны первые шаги по налаживанию жизни и быта на новых землях. Так описан быт первых переселенцев в «Краткой



экономической характеристики Калининградской области» за 1946 год.

В наследство достались три парка (300 вагонов, в том числе 150-180 вагонов моторных). Общая протяжённость трамвайных линий — 145 км. Впрочем, трамвайное хозяйство было полностью разрушено и пришлось всё восстанавливать заново.

В 1947-м трамваи ходили по пяти линиям, а к 1994 году сеть расширили до девяти. Однако в последующие десятилетия калининградский трамвай пережил упадок.

Бурная автомобилизация 1990 и 2000-х нанесла по нему сокрушительный удар — горожане пересели на личный транспорт, улицы заполнились машинами. К 2011 году в городе выжили лишь три трамвайных маршрута, а к 2015-му на плаву осталась только «пятёрка».

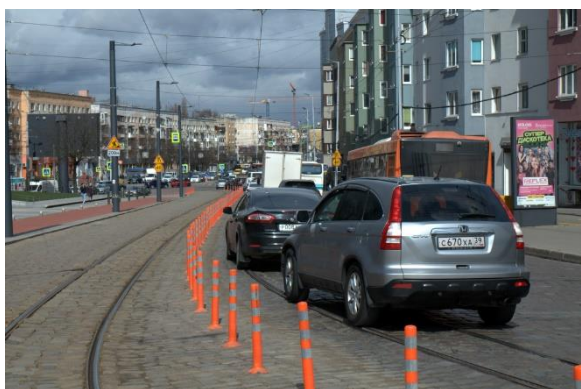
С трудом в конце 2022 года возобновили работу маршрута № 3, вернув трамвайную линию к Центральному парку. Сейчас по Калининграду курсируют только два маршрута — № 3 и 5, с заявленным интервалом движения шесть-восемь минут. Уцелело лишь около 59 км рельсовых путей, большая часть нуждается в ремонте.

На линию ежедневно выходят порядка 20 вагонов. Средняя скорость движения трамваев по городу — всего 12 км/ч, а на отдельных участках она падает до 5-6 км/ч. Эти цифры отражают главную проблему: калининградский трамвай подошёл к своему 130-летию в тяжёлом состоянии и требует серьёзных изменений.

Подвижной состав: вагоны на исходе

Большинство калининградских трамваев морально и физически устарели. Многие вагоны — ещё чешские Tatra T4 советской эпохи, часть из них отслужила по 30–40 лет. Вагоны выработали свой ресурс и требуют частых ремонтов, не отвечают они и современным требованиям комфорта.

Несколько лет назад городские власти разом закупили партию из 15 трамваев. Однако обновление подвижного состава не принесло ожидаемого эффекта, потому что остальная инфраструктура оставалась без должного внимания. Те же «Корсары» буквально «слетают с рельсов» на изношенных путях. Трамваи с вайфаем и USB-портами стоят в тех же пробках, что и старые,



ломаются и месяцами пылятся в депо. Такая судьба постигла, например, польский вагон Pesa, поступивший в Калининград, но оказавшийся ненадёжным на фоне проблем с путевым хозяйством.

В итоге город получил обновлённый транспорт, который не может реализовать свой потенциал из-за общего упадка системы. Решение проблемы подвижного состава не может ограничиваться только покупкой новых трамваев — без модернизации путей и инфраструктуры даже самые современные вагоны быстро придут в негодность.

Рельсовое полотно во многих местах изношено до предела: например, в районе ул. Багратиона до сих пор эксплуатируется участок пути, уложенный ещё в сороковых годах. Очевидно, что такие рельсы далеки от нормативного состояния. Большая часть из сохранившихся 59 км путей требует капитального ремонта, а местами — фактически полного восстановления с применением современных технологий и материалов.

На всех действующих стрелках трамваи до сих пор переводятся вручную — вагоновожатым, как в позапрошлом веке, приходится выходить с ломом в руках, чтобы переключить направление. Автоматизированные стрелочные переводы, системы контроля путей и другие элементы современной инфраструктуры практически отсутствуют. Это тормозит движение и снижает безопасность.

Кроме того, трамвайные пути в Калининграде, за исключением двух участков, до сих пор не имеют обособленного полотна. Рельсы проложены либо по проезжей части, либо по её краю. Совместное с автомобилями использование дороги, отсутствие выделенных полос приводит к тому, что любой дорожный инцидент на путях сразу парализует всё движение трамвая.

Светофоры также настроены не в пользу электротранспорта — на перекрёстках трамвай часто простаивает дольше всех. Нередко бывает так: для трамвая горит зелёный сигнал, но проехать он не может, потому что рельсы заняты автомобилями, поворачивающими налево; когда же поток машин освобождает путь, для трамвая уже загорается красный. Подобные ситуации ежедневно «крадут»



время у маршрутов на множестве перекрёстков. Всё это сводит на нет экологическое и скоростное преимущество рельсового транспорта. На предприятии само расписание закладывается с учётом всевозможных пробок. То есть, даже если дорога пустая, вагоны быстрее ехать не будут.



Наконец, практически отсутствуют современные удобства для пассажиров на инфраструктуре. Остановочные платформы есть лишь на 9 Апреля и Московском проспекте. Участок на Аллеи Смелых можно назвать точкой напряжения: люди уворачиваются от вагонов и проезжающих с другой стороны от рельсов машин. Павильоны для ожидания, электронные табло с временем прибытия – вообще фантастика. В 2025 году городские власти обещали начать установку новых остановочных павильонов и обустройство безопасных посадочных платформ для трамвая. Но как это всё будет выглядеть при реализации — пока неизвестно.

Трамвай, автобусы и маршрутки: конкуренция, а не единая сеть

Одна из ключевых проблем калининградского трамвая — его место в общей «экосистеме» городского транспорта. Исторически в постсоветские годы взаимодействие трамвая с автобусами складывалось скорее как конкуренция. По мере того как трамвайные маршруты сокращались, их нишу тут же занимали маршрутные такси и автобусы. Но вместо организации пересадок и удобных стыковок зачастую происходило дублирование: автобусы пошли параллельно остаткам трамвайных линий, увозя пассажиров быстрее и чаще. К примеру, по проспекту Победы после остановки трамвая начали активно ходить маршрутки, и власти сами признают, что «транспорта и без того много» на этом направлении. В итоге сегодня на многих участках города трамвайные рельсы существуют рядом с интенсивным автобусным движением, фактически соревнуясь за одних и тех же пассажиров.



Современный подход к транспорту требует, наоборот, интеграции всех видов в единую сеть. Трамвай может эффективно работать в связке с автобусами: быть «хребтом» сети, обслуживая магистральные коридоры, тогда как автобусы и



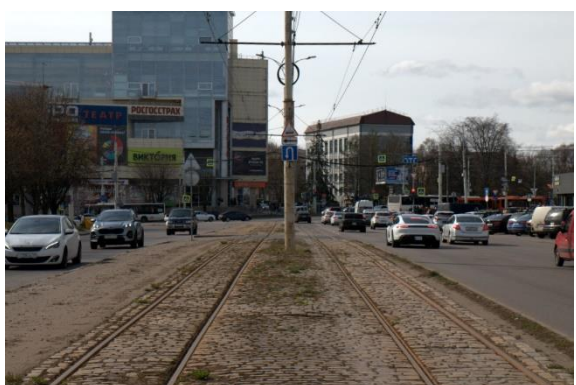
маршрутки подпитывают его, подвозя людей из прилегающих районов. Для этого необходимо разграничить роли: там, где идёт трамвай, не пускать дублирующие автобусные маршруты (или сводить их к минимуму). В Калининграде к этому пока только подходят. Также важна техническая и тарифная интеграция. В городе действует транспортная карта «Волна Балтики», но информационная интеграция хромает: расписания трамваев плохо увязаны с остальным транспортом, да и сами пассажиры часто узнают об изменениях маршрута «по факту», когда уже едут в вагоне. Для улучшения ситуации необходимо внедрять системы информирования в режиме реального времени, удобные пересадочные узлы, согласованное расписание. Без этого жители будут продолжать воспринимать трамвай как нечто отдельное и ненадёжное.



Маршрутная сеть калининградского трамвая сегодня выглядит более чем скромно. Два маршрута идут значительную часть пути почти параллельно друг другу, из-за чего вагоны разных линий нередко ездят «друг за другом» – приходят одновременно на одни и те же остановки, а потом долго нет никакого трамвая. Избыточное дублирование так и не удалось устранить за все эти годы.



Схемы существующих линий тоже далеки от оптимальных. Например, маршрут №3 имеет крайне извилистый путь: он идёт от Южного вокзала до Центрального парка с большим объездом через остров Октябрьский, улицу 9 Апреля и ул. Черняховского. Добраться по этой дуге из точки А в точку Б получается куда дольше, чем напрямую на автобусе. Фактически «тройка» выполняет больше экскурсионную функцию, чем роль магистрального транспорта для горожан. Сами власти признают, что трамваи исторически «возили пассажиров не по самым востребованным направлениям» – во многом потому, что новые жилые кварталы выросли там, куда рельсы не проложены. В результате роль трамвая в общей транспортной схеме города оказалась второстепенной, а после закрытия линий в 2000-х ему и вовсе остались лишь отдельные фрагменты сети.



Власти Калининграда в разное время предлагали противоречивые подходы к развитию маршрутной сети. В стратегии Генерального плана 2016 года значилось амбициозное расширение трамвайной сети обратно до 9 маршрутов. Планировалось построить новые линии в Московском районе, проложить ветку по ул. Дзержинского с выходом на остров через будущую Восточную эстакаду, даже создать экскурсионный маршрут по историческому району Амалиенау (ветка от проспекта Победы до ул. Тельмана). Однако эти идеи так и не реализованы. Более того, параллельно город начинал демонтировать существующие пути: в Генплане-2016 предполагалось убрать рельсы на проспекте Победы, ул. Тельмана, Суворова, Аллее Смелых и других «неперспективных» участках. Частично демонтаж действительно произошёл – например, в 2024 году рабочие сняли часть путей на проспекте Победы, несмотря на протесты жителей.

На сегодняшний день официальная позиция администраций такова: сначала сохранить и модернизировать существующие линии, а уж потом думать о новых направлениях. Одновременно прорабатываются планы развития сети к 2030 и 2040 годам – хотя и гораздо более скромные, чем прежние проекты.

Согласно представленным концепциям, к 2030 году в Калининграде может появиться маршрут № 2 по условному кольцу через центр города. Предполагается, что «двойка» соединит ключевые транспортно-пересадочные узлы – от Южного вокзала через пл. Василевского и пл. Победы обратно к вокзалу. Такая линия позволила бы связать разные районы напрямую и отказаться от дублирующих автобусных маршрутов на этом отрезке. К 2040 году рассматривается второй этап расширения: три новых линии в быстрорастущих окраинных районах. Речь идёт о ветках на восток города (вдоль ул. Аксакова – Денисова – Благовещенской и далее), на юг (через ул. Толстикова – Интернациональную – Флагманскую в новые жилые массивы). В отдалённой перспективе озвучена даже идея пустить трамвай до соседнего Гурьевска. Важно отметить, что эти планы пока являются лишь проектными намерениями – их реализация потребует крупных инвестиций и



преодоления множества инфраструктурных ограничений, о которых поговорим далее.

Экономические сложности: дорогой транспорт и дефицит пассажиров

Из-за урезанной сети и невысокой скорости трамвай перевозит относительно мало людей. Городские чиновники утверждают, что на отдельных направлениях вернуть трамвай «нецелесообразно» именно ввиду недостатка потенциальных пассажиров. В качестве примера приводится проспект Победы: в районе исторического квартала (Амалиенау) проживает около 9 тыс. жителей, и там уже работают 6 муниципальных и 3 межмуниципальных автобусных маршрута. По данным мэрии, в час на трамвайном коридоре через пр. Победы набиралось бы лишь 16–38 человек (в зависимости от участка), что признано недостаточным показателем. Для сравнения, на Фестивальной аллее (где сейчас ходит маршрут № 5) трамвай перевозит около 292 пассажиров в час – и это тоже сочли «маловато», хотя этот маршрут власти считают оправданным.

В то же время независимые эксперты оспаривают подобные расчёты. Вице-президент Международной ассоциации предприятий городского электротранспорта Александр Морозов приводит данные, что потенциальный поток на проспекте Победы вовсе не низкий – в часы пик автобусы там сейчас перевозят до 1300 человек в час в обоих направлениях. Эти цифры получены на основе открытых данных (например, статистики «Яндекс.Карт») и показывают: если дать трамваю приоритетную полосу движения и современные вагоны, он мог бы привлечь значительную часть существующих пассажиров и разгрузить дороги.

Стратегия развития городского транспорта теперь рассматривает трамвай как часть единой системы наряду с автобусами. Планируемый маршрут № 2 назван связывающим — он должен соединить главные пересадочные узлы так, чтобы дублёры-автобусы на этом участке стали не нужны. По сути, трамвай хотят использовать в роли «сквозных» магистральных линий, разгружающих самый загруженный центральный коридор. В менее населённых районах, где плотного потока пассажиров нет, трамвайные пути сохранять не



будут (пример – тот же пр. Победы, который чиновники считают нецелесообразным из-за низкой плотности застройки и населения). Такой прагматичный подход озвучил директор Центра исследований транспортных проблем мегаполисов ВШЭ Константин Трофименко: по его словам, трамвай оправдан там, где на участке 5–6 км есть не менее 15 тыс. пассажиров в день; если такого коридора нет, то и трамвай на нём держать не следует. Эксперт отметил, что в Калининграде население «размазано» неравномерно: есть очень плотные жилмассивы и есть районы старой застройки с низкой плотностью, поэтому транспортные потоки фрагментированы. В такой ситуации действительно стоит развивать трамвай точечно – только на тех направлениях, где он сможет обеспечить высокую нагрузку и быструю бесперебойную работу (обособленно от пробок, с гарантированным временем в пути, например, не более 25 минут до центра).

Стратегия не сводится к сухой целесообразности. Общественники напоминают властям, что трамвай — это ещё и образ города, его облик в глазах жителей и туристов. Старинный трамвай подчёркивает его самобытность. Власти пытаются балансировать между экономикой и историей: официально заявляется, что «ностальгия» не должна превалировать над расчётом, но и уничтожать «достояние города» никто не хочет.

Опыт других городов: трамвайный ренессанс

Проблемы, похожие на калининградские, переживали многие города в России и Европе, но во многих местах трамвай не только выжил, но и получил новое развитие. В РФ есть немало примеров удачной модернизации трамвайных систем. Екатеринбург, например, сохранил один из крупнейших трамваев страны – 32 маршрута, 188 км путей. Город постепенно обновлял парк начиная с 2000-х годов, приобретая новые вагоны, и сейчас там работают как отреставрированные старые модели 1970-х, так и ультрасовременные низкопольные вагоны 2019 года выпуска. Благодаря этому, и при высокой загруженности линий, трамвай в Екатеринбурге остаётся ключевым транспортом, перевозя сотни тысяч пассажиров ежедневно. Пермь — город сравнимого с Калининградом масштаба —



сумела не только удержать сеть из 9 маршрутов (51 км путей), но и получить новые трамваи в 2021 году.

В Европе возрождение трамваев идёт полным ходом уже несколько десятилетий. Франция, Испания, Великобритания — во многих городах, где трамвай когда-то закрыли, его строят заново как современный легкорельсовый транспорт. Калининградцам достаточно вспомнить пример Гданьска.

Если Калининград сможет преодолеть нынешние проблемы, то этот вид транспорта может стать одной из визитных карточек города (то, о чём говорит губернатор, когда призывает найти свой бренд), наравне с Кёнигсбергским собором и Рыбной деревней. Ведь недаром говорят, что трамвай — это «душа города на рельсах», и в Калининграде эта душа ещё может обрести новую жизнь.



Барнаул:

**Ученики школы №24
прокатились на
экскурсионном трамвае и
ответили на вопросы
викторины о ПДД**



Специально к этой поездке школьники подготовили особенные билеты — свои рисунки о ПДД.

Сотрудники ГИБДД напомнили им, как вести себя во время поездки на трамвае и где слепая зона у вагонов. А специалисты «Горэлектротранса» поделились с ними интересными фактами. Например, мало кто знает, что Барнаул занимает второе место в мире по количеству трамваев марки «Татра», выпущенных в Чехословацкой Республике. А первое место — у северокорейской столицы Пхеньяна! Трамвай считается одним из популярных видов общественного транспорта в регионах России. Другое его общепризнанное достоинство — это один из наиболее экологичных и удобных видов городского транспорта.

Все полученные знания участники акции закрепили во время специальной викторины. Такое путешествие по городу на трамвае для школьников организовал Благотворительный фонд поддержки детей, пострадавших в ДТП, имени Наташи Едыкиной.



Нижний Новгород:

Трамвай № 8 возобновит движение до конца этого года

Трамвай № 8 возобновит движение в Нижнем Новгороде до конца этого года. Об этом сообщили в Центре развития транспортных систем со ссылкой на ООО «Экологические проекты».

Это не первый раз, когда транспортники переносят сроки запуска «восьмерки». В прошлом году трамвай перестал ходить из-за начала ремонта путей. Изначально работы планировали закончить к 20 января 2025 года, но подрядчик не выполнил работы в срок. После этого запуск перенесли на лето. Сейчас сроки снова перенесли.

«По информации ООО „Экологические проекты“, полностью маршрут № 8 будет запущен до конца 2025 года», — написали представители ЦРТС на жалобу нижегородца.

Отметим, что трамвай № 8 в Нижнем Новгороде ходит в заречной части и охватывает сразу несколько районов. Маршрут соединяет аэропорт и транспортную развязку на Новикова-Прибоя через проспект Ленина.

Работы по замене трамвайных сетей продолжаются во всем городе. С 16 мая работы по реконструкции начались на узле Кулибина. Из-за этого на несколько месяцев отменили маршруты трамваев № 2 (Черный пруд — улица Кулибина) и № 27 (площадь Лядова — трамвайное депо № 1).



Верхняя Пышма:

Запуск беспилотного трамвая

На трамвайном маршруте между Екатеринбург и Верхней Пышмой могут организовать беспилотное движение. Такую возможность рассматривает группа «Мовиста», сообщили в пресс-службе компании.

«Мы провели исследования, подтвердившие техническую возможность внедрения беспилотного режима, и получили поддержку областного правительства», — гендиректор компании Алексей Зотов.

Сейчас на трамвайном маршруте между городами используется низкопольный подвижной состав, а в депо внедрены автоматизированные процессы. Все это должно позволить организовать беспилотное курсирование общественного транспорта.



Санкт-Петербург:

**ПК ТС представит новый
пятисекционный трамвай
на «Иннопроме», а на
обкатку вагон выйдет в
городе на Неве**

Невский завод электрического транспорта завершает сборку первого российского пятисекционного трамвая модели 71-952. По словам генерального директора «ПК Транспортные системы» Александра Дубровкина, презентация новинки состоится в июле на выставке «Иннопром» в Екатеринбурге.

Отмечается, что в длину новинка составляет 37,5 метра, салон рассчитан на 400 пассажиров, из них – 72 сидячих места. Благодаря накопителю энергию автономный ход состава достигает до 15 км, для удобства водителя – специальная система помощи отечественной разработки. Новый пятисекционный трамвай собран исключительно из материалов российского производства, его локализация составляет 95%.

После демонстрации на выставке трамвай вернется в Санкт-Петербург для испытаний на базе «Горэлектротранса». Серийное производство планируется начать в 2026 году.

Председатель Комитета по транспорту Санкт-Петербурга Валентин Енокаев, рассуждая о перспективах внедрения новой техники ранее сообщал, что пятисекционные трамваи могут появиться на популярных маршрутах № 60 и № 100. Новые составы планируется задействовать преимущественно в спальных районах города с выделенными линиями.

Разработку маршрута специалисты ведут с учетом роста пассажиропотока, согласно данным «Горэлектротранса», в первом квартале 2025 года трамваи и троллейбусы перевезли на 11,6% больше пассажиров, чем за аналогичный период прошлого года.



Волгоград:

Чиновники пообещали разобраться с тряской на линии СТ

В администрации Волгограда пообещали решить вопрос с тряской в новых «Львях» на линии скоростного трамвая.

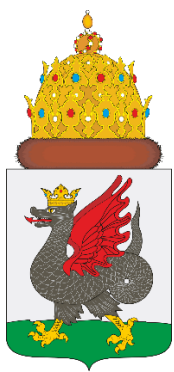
В мэрии Волгограда прокомментировали жалобы горожан. Чиновники пояснили, что отдельные участки на линии СТ нуждаются в выправке и заверили, что работы стартуют в скором времени.

— В рамках эксплуатации после зимнего периода было проведено обследование наземной путевой части линии скоростного трамвая, в ходе которого выявлены отдельные небольшие участки, на которых необходимо проведение работ по балластировке и выправке пути. «Данные работы будут проведены в ближайшее время», — сообщили на запрос в администрации города.

Чиновники ответили и на претензии волгоградцев касательно раскачки вагонов на подземном отрезке пути. В администрации подчеркнули, что данный участок реконструкция не затронула, но пообещали устранить дефекты полотна.

— Что касается подземной части линии СТ, то она не входила в проект реконструкции. В настоящее время завершается обследование путей в тоннельной части, по результатам которого будет разработан план мероприятий по устранению бокового раскачивания подвижного состава, — добавили в администрации Волгограда.

Пассажиры неоднократно жаловались на сильную тряску в вагонах скоростного трамвая. Причем, такая проблема наблюдается не только на подземном отрезке СТ, но и на участке наземной линии, где в прошлом году завершилась масштабная реконструкция. Колебания столь сильные, что некоторые пассажиры жалуются на плохое самочувствие после поездок и даже пересаживаются на автобусы.



Казань:

**На маршрут №7 вышел
современный
трехсекционный трамвай
АКСМ 84300М,
безвозмездно переданный
петербургским
предприятием
«Горэлектротранс»**



Передача вагона стала возможной благодаря поддержке руководства Татарстана и Санкт-Петербурга.

Перед выходом проведены следующие работы:

- ревизия средней и моторных тележек;
- ревизия комплекта тягового асинхронного электропривода;
- ревизия CAN-линии;
- ревизия гидравлической тормозной системы;
- покраска кузова;

Приобретено и установлено следующее оборудование:

- комплект видеонаблюдения (видеокамеры, регистратор);
- навигационное оборудование;
- комплект информационной системы (автоинформатор, маршрутное табло, бегущая строка);
- комплект бескондукторной системы оплаты проезда;
- аккумуляторные батареи;
- отопители салона;
- автоматические выключатели;
- первичное подрессоривание;
- амортизаторы гидравлические вертикальные и горизонтальные;
- устройства заземляющие;
- блоки дверного управления; - блоки зарядного устройства;
- блоки питания кондиционеров.

Трамвай получил инвентарный номер 1406 и уже вышел на линию. Его появление позволит улучшить качество перевозок пассажиров в Казани.

«Это важное пополнение нашего подвижного состава, которое повысит комфорт городских поездок», - отметили в МУП «Метроэлектротранс».

Новый вагон оснащен системой видеонаблюдения, бескондукторной оплатой, современной навигацией и информационными табло, что соответствует современным стандартам пассажирского транспорта.



Калининград:

СК возбудил уголовное дело, а Губернатору пришлось оправдываться

Власти региона планируют не просто сохранить трамвай в Калининграде, но и модернизировать его. Об этом в интервью ГТРК «Калининград» 15 мая заявил губернатор Алексей Беспрозванных.

Глава региона пояснил, что для этого нужны большие деньги. По его словам, можно купить несколько трамваев, однако по существующим линиям он будет ходить со скоростью 7–8 км/ч. В первую очередь необходимо привести в порядок трамвайные пути. Беспрозванных оценил эти работы в 10 млрд рублей. За помощью власти региона планируют обратиться в федеральный центр.

«Мы его [трамвай] не просто сохраним, наша задача его модернизировать. <...> Это очень важно сделать для того, чтобы после себя оставить инфраструктуру, которая позволит развивать трамвайное движение дальше, потому что говорят о новых маршрутах. Здесь нужно подходить комплексно: посмотрим, насколько это необходимо. Но сначала сделаем то, что у нас есть: нужно привести в порядок, при этом рассчитаем обязательно новые маршруты, если они будут необходимы», — заявил губернатор.

В конце ноября жители Калининграда собрали более трёх тысяч подписей за возвращение трамвая на проспект Победы. 2020 электронных подписей 28 ноября были направлены в адрес губернатора Алексея Беспрозванных и вице-премьера Правительства РФ Марата Хуснулина, а 1003 бумажных досылались почтой.

Однако, как сообщил один из инициаторов обращения Александр Панфилов, письмо в Правительство РФ было перенаправлено в областное правительство, а региональные власти перенаправили его в мэрию Калининграда, которая ранее выступила за демонтаж выделенной линии и появление на её месте дополнительных полос автомобильного движения. В октябре 2023 года на проспекте Победы было демонтировано трамвайное кольцо.

В начале апреля 2025 года стало известно о том, что власти Калининграда решили упорядочить процедуру демонтажа трамвайных путей в городе. Это следует из проекта постановления об утверждении «Порядка демонтажа трамвайных

путей, не задействованных в транспортной работе». Ранее на улице Пролетарской демонтировали трамвайные пути (в обоих направлениях) напротив Каштанового парка. Рельсы были срезаны на отрезке от башни «Врангель» до дома № 111.

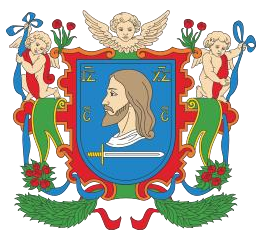
В середине апреля жители Калининграда обратились к председателю Следственного комитета России Александру Бастрыкину с просьбой не допустить разрушения трамвайной инфраструктуры города. Глава СК РФ поручил доложить о результатах проверки информации, поступившей от граждан.

Как выяснилось уже в мае в Калининграде возбуждено уголовное дело из-за разрушения трамвайной сети в городе. Об этом в комментариях «Информационного центра СК России» сообщила старший помощник руководителя следственного управления СК РФ по Калининградской области (по информационному взаимодействию с общественностью и СМИ) Наталья Гацко.

«По данному факту следственным управлением возбуждено и расследуется уголовное дело по ч. 1 ст. 293 УК РФ (халатность)», — уточнила Гацко.

Власти Калининграда заявляют, что не намерены полностью уничтожить трамвайную инфраструктуру, однако работы по демонтажу рельсов планируют продолжить. В мае очевидцы сообщили, что на проспекте Победы идёт «разрушение трамвайной линии». По сообщениям читателей, там выломали рельсы, а выкорчёвыванием шпал занимался экскаватор.

Как сообщал ранее председатель комитета развития дорожно-транспортной инфраструктуры администрации города Антон Романов, в Калининграде запланировали демонтаж трамвайных рельсов на пяти улицах: Киевской, Багратиона (частично), Суворова, на пр-те Победы (от пересечения с ул. Дм. Донского до кольца), а также Островского, где предусмотрен демонтаж разворотного кольца. Романов отметил, что в каждом конкретном случае решение о демонтаже принимается после «тщательного изучения и обоснования».



Витебск:

Город дождался обновления трамваев!



В Витебске прошла торжественная презентация новой техники, которую городу передало предприятие-производитель ОАО «Управляющая компания холдинга «Белкоммунмаш».

Витебск – третий после Минска и Мозыря город в Беларуси, который начал обновлять свой трамвайный парк. В 2025 году витебскому трамваю исполняется 127 лет – дата не круглая, но значимая для истории этого вида транспорта, причем не только в нашей стране, но и на пространстве СНГ, да и в мире. Именно в Витебске 18 июня 1898 года был пущен первый в Беларуси трамвай.

Последний раз трамвайный парк нашего города обновлялся в 2014 году. И вот накануне очередного дня рождения витебского трамвая, 1051-й годовщины Витебска, XXXIV Международного фестиваля искусств «Славянский базар в Витебске» два новых трамвая прибыли в областную столицу. Их торжественная презентация прошла также на историческом месте, возле трамвайного депо на проспекте Фрунзе. Передача трамваев производства ОАО «Управляющая компания холдинга «Белкоммунмаш» привлекла внимание горожан и гостей, в церемонии приняли участие работники и ветераны ОАО «Витебскоблавтотранс», представители местной власти, предприятия-производителя.

– Обновление трамвайного парка – значимое событие для всех жителей и гостей города, – отметил заместитель председателя комитета по архитектуре и строительству Витебского облисполкома Александр Нефёдов. – За всю историю развития трамвая и выпуска этого подвижного состава пик пришелся на 1975 год, когда в Витебске на линию ежедневно выходило порядка 140 вагонов, а в трамвайном депо насчитывалось 168 единиц подвижного состава при протяженности пути 72 километра. Сегодня на городские линии Витебска ежедневно выходят около 40 трамвайных вагонов различных моделей по семи маршрутам, протяженность одиночного эксплуатационного трамвайного пути составляет порядка 65 километров. Два современных низкопольных трамвая модели Т811, которые получает город, обеспечат пассажирам комфортное передвижение. Сконструированное и построенное холдингом



«Белкоммунмаш» новое поколение трамваев кардинально отличается от предыдущей серии как технически, так и эстетически.

Модель трамвая поступила в серийное производство в 2023 году и первоначально ее эксплуатировали в России – в Нижнем Новгороде, Самаре, Краснодаре. Летом прошлого года этот трамвай приобрел Мозырь, а в начале текущего года первые вагоны вышли на линию белорусской столицы. От вагонов этой модели, используемой в других городах, витебский вариант отличаются прежде всего ливреей: из всех выпущенных трамваев, как отмечают белкоммунмашевцы, именно эта краска наиболее близка той, к которой стремились разработчики, когда только начинали его проектирование, бело-голубые борта выгодно оттеняют черные элементы.

В трамвае новой модели – система кондиционирования, автоматического пожаротушения, USB-разъемы для зарядки телефонов, GPS, мультимедийная система. В вагоне 40 сидячих мест, общая вместимость – 159 пассажиров. В центре салона – вместительная накопительная площадка, где могут комфортно расположиться пассажиры с детскими колясками и маломобильные пассажиры. В вагоне есть откидная аппарель, что особенно оценят люди в инвалидных колясках.

Трамвайные вагоны приобретены на условиях лизинга, финансовое плечо подставило ОАО «Промагролизинг». Генеральный директор Павел Каротких подчеркнул, что возможность поставить Витебску новый электрический транспорт получена благодаря поддержке Главы государства, правительства и тем решениям, которые были приняты руководством Витебской области.

Со знаменательным событием горожан поздравил заместитель генерального директора по инновационному развитию ОАО «УКХ «Белкоммунмаш» Олег БЫЦКО:

– Мы очень рады, что власти области и города нашли возможности приобрести пока первых два вагона новой модели трамваев. Она разработана по новым технологиям, здесь много различных электронных фишек, которые позволят более эффективно эксплуатировать трамвай, он удобен и

для пассажиров, и для водителей. Готовы поставить Витебску еще больше новой передвижной современной техники.



Олег Быцко передал символический ключ от новой техники генеральному директору ОАО «Витебскоблавтотранс» Александру Федукевичу. Провести первые новые трамваи выпала честь лучшим водителям транспортного предприятия – Татьяне Гвоздевой с 16-летним стажем работы, которая в 2024 году стала лауреатом республиканского конкурса профмастерства, а также Анне Щербаковой, за плечами которой 27 лет вождения трамвая, она награждена Почетной грамотой Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

Участники торжественной презентации и стали первыми пассажирами как двух новеньких трамваев, так и экскурсионных, а гидом в необыкновенном путешествии по городу стал бывший начальник трамвайно-троллейбусного управления, историк витебского трамвая, ныне – директор витебского Музея частного коллекционирования Василий Павлючков.

На городских линиях новые модели трамваев начнут работать уже в начале июня.



Екатеринбург:

**Трамвай в вечность:
Балабанову поставят
лучший памятник**



Екатеринбург, кажется, готовится совершить нечто по-настоящему великое.

Не просто установить очередную фигуру на постаменте, а создать памятник, который будет достоин того, кому он посвящен — режиссера Алексея Балабанова. Идея, которая витает в воздухе, — это нечто куда более глубокое и живое, чем привычная бронзовая застылость: пустой трамвай из фильма «Брат».

Представьте: посреди города, где жизнь пульсирует, а машины гудят, возникает пустой трамвай. Почти такой же, как тот, что вез Данилу Багрова в «Брате» сквозь серые питерские туманы и размышления о смысле жизни. Но этот — стоит. Замер. И на одной из его скамеек кто-то сидит. Возможно, это Балабанов, но не в привычном портретном сходстве, не с дотошной прорисовкой каждой морщинки, а как **образ**, как силуэт, как тот самый «режиссер с сигаретой», погруженный в свои мысли. Это не будет музейный экспонат, это будет

часть городского ландшафта, будто трамвай просто остановился на минуту, водитель вышел, а пассажиры... ну, пассажиры — это мы.

«Трамвай Балабанова» — не просто памятник. Это портал в его кино, в его мысли, в его неповторимую реальность, которая так часто была связана с суровой, но подлинной правдой жизни. Это будет лучшее, что Екатеринбург может сделать, чтобы увековечить память о своем гениальном сыне. И я уверен, памятник станет одной из самых любимых и знаковых достопримечательностей города.



Омск:

**Трамваи и троллейбусы
заработали в бюджет на
пассажирах в 44 раза
больше, чем
муниципальные автобусы**

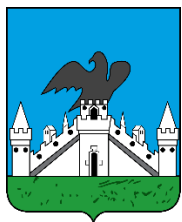


На сегодняшнем заседании профильного комитета горсовета депутаты обсудили итоги работы муниципальных пассажирских предприятий за 2024 год. По информации мэрии, АО «Пассажирсервис» (организует работу с электронными системами оплаты проезда) получило чистую прибыль в 31,4 млн рублей (годовой доход - 174,4 млн)

Прибыль МП «Электрический транспорт» (обслуживает все омские трамваи и троллейбусы) достигла 259,2 млн рублей. В бюджет предприятие должно перечислить 80,8 млн.

АО «ПП № 8» (обслуживает 55 городских и пригородных садовых автобусных маршрутов) должно перечислить в бюджет 1,8 млн рублей своей прибыли.

В 2023 году городские власти провели транспортную реформу, итогом которой стало вытеснение из центра города частных маршруток (владельцы которых не смогли купить вместо них автобусы среднего класса) и как следствие - перераспределение пассажиропотока в муниципальный транспорт.



Орёл:

Трамвай, троллейбус и энергосбыт: им светит мировое?

Стало известно, что в Орловском арбитраже возможно мирное урегулирование спора по задолженности транспортного МУПа перед энергетиками.

Арбитражный суд Орловской области рассматривает больше десяти дел против трамвая и троллейбуса.

Одно из них было приостановлено десять дней назад: исковое заявление подал «Орловский энергосбыт» к муниципальному унитарному предприятию «Трамвайно-троллейбусное предприятие» о взыскании задолженности за потребленную электроэнергию за январь 2025 года в размере около 6 млн рублей, а третье лицо без самостоятельных требований – Управление муниципального имущества и землепользования Администрации города Орла, – хоть и не явилось в заседание, но намекнуло на мировую. (Кстати, в марте рассмотрение в арбитраже закончилось победой истца: по суду транспортное предприятие возместит энергетикам 6,3 миллиона за декабрь-24.)

Заседание отложили до 18 июня. Примечательно, что орловский арбитраж учёл положения Постановления администрации города Орла от 31.03.2025 №1676, согласно которому была утверждена муниципальная программа «Поддержка муниципальных унитарных предприятий, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров и багажа городским наземным электрическим транспортом в городе Орле».



Петрозаводск:

Стало известно, когда запустят новые маршруты троллейбусов

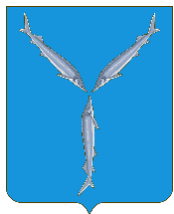
Новые кольцевые троллейбусные маршруты № 2 и № 5 планируют запустить в Петрозаводске летом, сообщила мэр города Инна Колыхматова.

«Этим летом мы планируем два обновленных кольцевых маршрута № 2 и № 5 взамен существующей «пятерки». «Двойка» будет связывать Кукковку, Центр, Октябрьский, Северную промзону, поворачивая на Первомайский проспект и через центр обратно возвращаясь на Кукковку. А «пятерка» будет ходить навстречу «двойке», — рассказала в своем блоге Инна Колыхматова.

Также глава Петрозаводска отметила, что важно не только возобновить указанные маршруты, которые жители ждут, но и увеличить в городе

пассажиропоток, сделать троллейбусное сообщение комфортнее.

В этом году в Петрозаводске также вновь запустили троллейбус № 6 через Пименовский мост. Ранее Инна Колыхматова рассказала и о других планах по развитию транспортной сети города.



Саратов:

**Переход аккумуляторного
завода под полный
контроль
«Трансмашхолдинга»
(ТМХ) завершен**

Компания «Завод аккумуляторных батарей» (ЗАКБ, принадлежит «ТМХ – Энергетические решения» и «Пензадизельмаш») приобрела на открытых торгах производственные мощности и имущество у обанкротившегося юрлица «Завод автономных источников тока» (ЗАИТ).

Как пишет «Коммерсант – Средняя Волга» со ссылкой на портал «Федресурс», имущественный комплекс был оценен в 1,14 млрд руб. и включил 67 зданий, 22 земельных участков, 1100 единиц техники, а также 9 лицензий и патентов. Смена юрлица, владеющего предприятием, анонсировалась в январе.

В течение февраля-марта на работу в ЗАКБ были приняты с сохранением прежних должностей все желающие сотрудники, также была повышена заработная плата.

Аккумуляторный завод в Саратове имеет стратегическое значение для ТМХ. Так, выпускаемыми им накопителями комплектуются локомотивы, пассажирские вагоны локомотивной тяги, электропоезда и вагоны метро новой постройки. Т

акже в ЗАКБ по заказу «Уральских локомотивов» сегодня ведут работы по постановке в производство никель-кадмиевых аккумуляторных батарей для проекта российских высокоскоростных поездов. «Запланирована масштабная модернизация заводских мощностей: в 2025 году расходы на обслуживание зданий, благоустройство территории и ремонты составят 109,1 млн рублей, инвестиционная программа 2026 года запланирована в объеме 308,9 млн рублей», – сообщили в ТМХ.



Томск:

**Работают только два из
пяти новых трамваев**

Из пяти низкопольных трамваев, приобретенных Томском в 2023 году, на линии работают только два, сообщила представитель городского Трамвайно-троллейбусного управления (ТТУ). Три трамвая оказались сломанными и требуют гарантийного ремонта от Усть-Катавского вагоностроительного завода.

Пять новых трамваев, купленных в лизинг, вышли на маршруты в июне 2024 года.

По ее словам, в процессе эксплуатации были выявлены дефекты, свойственные данным моделям трамваев. Эти случаи признаны гарантийными, и ремонтом будут заниматься представители завода-производителя с участием специалистов ТТУ.

Представители Усть-Катавского вагоностроительного завода уже прибыли в Томск с необходимыми деталями для ремонта.



Ставрополь:

**Миндор региона объявил
аукцион на организацию
троллейбусных перевозок
по маршрутам №6 и 13**

Миндор региона объявил аукцион на организацию троллейбусных перевозок по маршрутам №6 и 13 в Ставрополе. По данным с сайта госзакупок, цена контракта составляет 53,3 млн рублей.

На две линии планируется запустить 22 транспортных средства. Оба маршрута будут муниципальными и станут работать по регулируемым тарифам.

Маршрут №6 проходит от 45 Параллели до мемориала «Танк», а №13 — от ул. И. Щипакина до ж/д вокзала.

Заявку с поиском подрядчика разместил 13 мая комитет Ставропольского края по госзакупкам. Победитель торгов был определен по итогам конкурсных процедур 21 мая.



Набережные Челны:

**Машина-трамвай:
транспортный
эксперимент «КАМАЗа»**

Конец 90-х был непростым временем для страны и для «КАМАЗа». Но автогигант нашёл возможность для развития и запуска в серийное производство двух модификаций автомобилей повышенной грузоподъемности КАМАЗ-65115 и КАМАЗ-65111. Был запущен проект КАМАЗ-ПАЗ по выпуску городских автобусов.

Возникали и другие проекты.

«Когда в 1998 году остановился главный сборочный конвейер, в экспериментальном цехе автомобильного завода на базе двухосного грузовика

КАМАЗ-4925 была собрана машина-трамвай. Она могла двигаться по рельсам на стальных колёсах не за счёт электроэнергии, а от собственного дизельного двигателя», - сообщает блог «История КАМАЗа».

Машину-трамвай собрали по заказу трамвайного управления, машина-трамвай предназначалась для буксировки неисправных вагонов.

Увы, фотографии этого автомобиля в Музее «КАМАЗа» не сохранились.



Таганрог:

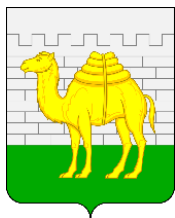
Особенности экскурсионного трамвая «Татра»



Такие вагоны производились с 1960 по 1999 годы на заводе ЧКД в Праге, и за это время было выпущено более 14 тысяч единиц техники. Вагоны «Татра ТЗ» курсировали в СССР, Чехословакии, ГДР, Румынии и Югославии. Сегодня они продолжают работать во многих городах России и Чехии, включая Таганрог.

В чем особенности конструкции «Татра ТЗ»: во-первых, это прочность и надёжность: цельнометаллический кузов с хребтовой рамой обеспечивает долговечность и устойчивость. Во-вторых, они отличаются уникальным дизайном: обтекаемая форма, скруглённые лобовые стёкла и сужающиеся боковые стенки делают модель узнаваемой с первого взгляда. В-третьих, вагоны комфортны для пассажиров: удобные сиденья, продольные и поперечные поручни, а также система отопления согревают даже в холодную погоду.

Один из вагонов «Татра ТЗ» был передан из Москвы в Таганрог и прошёл тщательную реставрацию. Салон переоборудовали, чтобы сделать поездки ещё комфортнее, и сейчас легендарный трамвай радует жителей и гостей нашего города в экскурсионном режиме», — отмечает «Таганрогский трамвай».



Челябинск:

**Челябинская область взяла
в кредит ещё 15
миллиардов рублей на
метротрам**

Челябинская область получила дополнительный льготный кредит на 15 миллиардов рублей из бюджета РФ, деньги потратят на строительство метротрама и закупку новых трамваев. Об этом в понедельник, 2 июня, сообщили 74.RU представители областного Министерства дорожного хозяйства и транспорта.

На заседании в минувший четверг, 29 мая, депутаты Законодательного собрания области утвердили поправки в бюджет региона на 2025 год с учетом новых вливаний из федеральной казны. По словам министра финансов Ивана Родионова, с одобрения комиссии при Правительстве РФ Челябинской области были выделены 15 миллиардов рублей на проект метротрамвая.

«Финансирование предоставляется в виде казначейского инфраструктурного кредита на льготных условиях с процентной ставкой 3% годовых», — сообщили в пресс-службе ЗСО.

Представители Миндортранса региона уточнили, что 14 миллиардов рублей в этом году планируется потратить непосредственно на строительство метротрама — проектирование, строительство стартовых котлованов, проходку тоннелей. Ещё 1 миллиард рублей направят на закупку пяти трёхсекционных трамваев для метротрама.

Напомним, в 2024 году на строительство подземки в Челябинске было потрачено 27,6 миллиарда рублей. Около 4,2 миллиарда из них направили на закупку новых низкопольных трамваев.

Строительство метротрама хотят завершить к 2027 году. При этом под землей предстоит проложить еще больше половины намеченных тоннелей. 14 мая генеральный подрядчик стройки подписал контракты на 13,2 миллиарда рублей с китайской корпорацией China Railway Construction Corporation Limited. Компания должна завершить прокладку линии «Север-Юг».



Ростов-на-Дону:

**Минтранс региона
продолжает лихорадить –
теперь в качестве
спасителя вместо трамвая
назвали... монорельс**

В спальные районы Ростова хотят можно запустить место трамвая монорельс. Такую идею озвучила на днях министр транспорта и замгубернатора Дона Алёна Беликова.

Интерес к монорельсам в Ростове не нов. Ещё в начале 2000-х подобная идея активно обсуждалась. В 2003 году был подписан протокол между администрацией города и АО «Московские монорельсовые дороги», что стало первым шагом к возможной реализации проекта. В 2006 году Министерство транспорта Ростовской области планировало представить проект монорельса федеральному правительству. Но не сложилось.

И вот опять...

– На сегодняшний день мы рассматриваем множество вариантов развития альтернативных видов общественного транспорта в нашем регионе. Существует идея создания монорельса в городе Ростове-на-Дону, которая может быть интегрирована в маршрутную сеть города, дополнит транспортную инфраструктуру, свяжет отдалённые районы города с центром, а также разгрузит дороги.

А как Вы считаете, какие другие виды транспорта можно было бы рассмотреть, как альтернативу привычным видам? Если прокладывать монорельс, то какие районы города, по Вашему мнению, следует связать между собой? – написала Беликова в своём ТГ-канале.

Напомним, монорельс – разновидность рельсового транспорта, в котором вагоны с пассажирами или вагонетки с грузом перемещаются по установленной на эстакаде или отдельных опорах балке – монорельсу. Единственный монорельс в России находится в Москве. И тот на грани закрытия.

Но и там он уже больше аттракцион, а не общественный транспорт – на официальном сайте «Московского транспорта» ещё в 2021 году сообщалось, что при затратах на содержание 800 млн. в год пользовалось им около 1,5 тысячи горожан в сутки. Для сравнения: канатной дорогой на Воробьёвых горах в Москве пользовалось на тот момент 8,4 тысячи горожан.

Итог – в последние годы монорельс работает лишь в экскурсионном режиме, 12, а не 20 часов в сутки, с интервалом между рейсами полчаса – тогда

как в пассажирском режиме (в начале эксплуатации монорельса) поезда отправлялись каждые 10 минут.

Донской же министр пояснила, что свой пост она опубликовала, чтобы получить отзывы от граждан по поводу идеи монорельса.

И отзывы появились. Как и можно было ожидать – негативные.

– То струны, то монорельсы. В очереди либо магнитная подушка, либо водород.

– Пусть эта идея существует – вы её, главное, не пытайтесь реализовать.

– Забудьте про монорельс, струнный транспорт и другие извращения. Стройте лучше дороги и путепроводы для обычного транспорта. Откройте генплан Ростова-на-Дону. Куча будущих дорог обозначены через частный сектор – это огромный ресурс для развития транспорта, в том числе общественного.

– Трамвай доделать надо, а не ваш монорельс, который никогда не нужен будет. Вы только и пишете на бумаге, что всё хорошо, но по факту всё равно плохо.

– Я понимаю, что госпожа министр занимается космическими идеями, такими, как канатная дорога на Луну и тому подобные проекты. А повлиять на работу частного АТП города Батайска не может. Ну или не хочет. Сколько раз уже и мною и другими людьми были написаны жалобы на рейсы автобусов номер 7 и 7а. Что люди могут уехать в центр города Батайск, а назад вернуться в микрорайон прибрежный не можем по причине очередных срывов рейсов.

Между тем, затеянная при губернаторе Голубеве «стройка века» – масштабная реконструкция трамвайной сети, поначалу названная «скоростным трамваем», а на деле превратившаяся в «дорогу в никуда», вот уже полгода как на паузе.

Согласно первоначальным планам планам, первую ветку обновлённого трамвая – из Левенцовки до Центрального рынка – должны запустить в 2026 году. Затем в 2028 и 2029 годах планировали ввести остальные – с Суворовского до Центрального рынка, к старому аэропорту, и прочее. Но пока рельсы проложили только по Левенцовке – от будущего депо на проспекте Солженицына до улицы Малиновского.

В феврале этого года проект раскритиковал врио губернатора Ростовской области Юрий Слюсарь. Он заявил, что планы по реконструкции трамвайной сети нужно пересмотреть. И добавил, что далее проектом будут заниматься специалисты из Москвы. Как это скажется на сроках строительства – пока не сообщается.



Уфа:

С водителей взыскали 2,8 млн рублей за задержку движения трамваев

За 2024 год с автомобилистов Уфы было взыскано 2 млн 873 тысячи рублей за задержки в движении трамваев. Об этом сообщило МУП «Управление инфраструктурой транспорта Уфы».

Чаще всего к задержкам приводят ДТП, выезд постороннего транспорта на трамвайные пути, а также неправильная парковка автомобилей. Взыскания призваны стимулировать автомобилистов не нарушать правила дорожного движения и быть внимательнее к городскому транспорту.

По информации МУП УИТ, все водители уфимских трамваев могут оформить ДТП с помощью европротокола. При минимальных повреждениях и отсутствии пострадавших есть возможность оформить необходимые документы без участия сотрудников ГАИ. Это значительно экономит время. Но далеко не все водители идут на такой шаг, опасаясь проблем со страховыми выплатами.

В целом зависимость от состояния рельсового пути является главным и практически неустранимым недостатком трамвая как вида городского транспорта, резко снижая его практическую эффективность.



Череповец:

12 трамваев начали собирать в Твери

На Тверском механическом заводе стартовала сборка 12 современных односекционных трамваев 71-911ЕМ «Львенок». Это станет значительным шагом в обновлении общественного транспорта Череповца. Об этом заявил мэр города Роман Маслов в своем телеграм-канале.

Трамваи для Череповца — это не просто транспорт, это неотъемлемая часть городской жизни. Они обеспечивают удобное, экологичное и быстрое передвижение по городу, особенно для тех, кто ежедневно пользуется трамваями для работы, учебы и других дел.



Отметим, что обновление трамвайного парка Череповца происходит при поддержке губернатора области Георгия Филимонова.

«Первые трамваи поступят в наш город уже в июле! На данный момент два кузова уже на стадии первичной сборки. Далее они отправятся на окраску, установку полов и стекол. Завершающая сборка и обкатка будут проходить на «Невском заводе электрического транспорта имени Ф.А. Пироцкого», - пишет Роман Маслов. - С обновлением трамвайного парка мы не только улучшаем качество транспортного обслуживания, но и делаем наш город ещё более удобным и современным для жителей!».

Хотя при этом Вологодская область готовится к масштабной реформе общественного транспорта. Согласно проекту «Программы развития общественного транспорта на территории Вологодской области», регион планирует полностью отказаться от троллейбусов и трамваев, заменив их современными автобусами. Документ уже опубликован на официальном портале правовой информации, а первые изменения стартуют с 2025 года.

Основная причина перемен — критический износ электротранспорта. В Череповце и Вологде трамваи и троллейбусы давно требуют обновления. Например, из 12 троллейбусов в Вологде восемь эксплуатируются от 10 до 15 лет, а в Череповце 10 из 38 трамваев работают более 30 лет. Многие машины устарели не только технически, но и морально, что делает их небезопасными и нерентабельными в обслуживании.

В ближайшие пять лет, с 2025 по 2030 годы, областное правительство планирует закупить более 200 современных автобусов. При этом о приобретении новых троллейбусов и трамваев речи уже не идёт — в программе такие закупки не предусмотрены вовсе.

Отдельное внимание уделено инфраструктуре. Если в 2025 году доля протяжённости трамвайных и троллейбусных линий в нормативном состоянии составляет 30%, то к 2030 году она, по прогнозам, сократится до 20%. Это значит, что сети не только не будут развиваться, но и часть маршрутов, вероятно, со временем прекратит своё существование.



Калуга:

Запуск нового автономного троллейбуса



Новый низкопольный троллейбус «СИНАРА-6254» с запасом автономного хода до 40 км теперь будет курсировать по улицам города. Машина оформлена в праздничном стиле ко Дню Победы. В понедельник, 26 мая, она отправилась из Управления калужского троллейбуса по своему первому маршруту – до площади Старый Торг и дальше по кольцу. Предварительно транспортное средство прошло техническую обкатку без пассажиров – так специалисты убедились в его надежности и соответствии техническим требованиям.

Троллейбус словно улыбается пассажирам: передняя и задняя части машины создают такой эффект благодаря контрастному канту и небольшим круглым фарам. Его салон оборудован USB-слотами для зарядки мобильных устройств, анатомическими сиденьями с антивандалным покрытием и системой пожаротушения. Есть также система навигации ГЛОНАСС. Двери оснащены системой «антизажим» с датчиками на кромках, кнопкой открывания и автоматическим закрыванием при отсутствии входящих или выходящих пассажиров. В нём поместится 91 человек.

«За последние два года мы выпустили более трёхсот таких машин. У нас есть опыт эксплуатации этого транспорта в условиях Урала и Сибири, а именно в Челябинске и Екатеринбурге. Машина успешно пережила две зимы и продемонстрировала свою надёжность», – рассказал генеральный директор компании-производителя Сергей Шунин.

Теперь оценить удобство и практичность нового троллейбуса предстоит и калужанам. По словам директора УКТ Вадима Витькова, в течение двух месяцев транспортное средство будет тестироваться на разных маршрутах в различных ландшафтных и температурных условиях.

«Если всё пройдёт благополучно, продолжим тестирование уже в рабочих условиях на обычном городском маршруте, уже с пассажирами. Посмотрим, как тестовый образец покажет себя в деле на городских улицах, будем внимательно отслеживать обратную связь, и, конечно, рассматривать дальнейшие варианты», – прокомментировал городской голова Дмитрий Денисов.



Владимир:

Поставка новых троллейбусов задерживается



Торговый дом «Электромаш» из Пскова вовремя не поставил во Владимир 12 новых троллейбусов. Привезти их необходимо было до 30 мая. Стоимость троллейбусов оценили в 315,9 млн рублей. На сегодняшний день, согласно сайту госзакупок, контракт не исполнен, и принято всего 5 транспортных средств «Авангард» производства «Транс-Альфа».

Администрация города Владимира уже объявила торги на право безвозмездного пользования пятью новыми троллейбусами. Компания-победитель получит машины в аренду на четверть века. За право пользования придется заплатить минимум 50 тысяч рублей. Торги пройдут 26 июня. Впрочем, участник, вероятно, будет всего один – «Владимирпассажиртранс», поскольку только он осуществляет перевозки электротранспортом.

Компания «Транс-Альфа» уже поставляла новые троллейбусы во Владимир. В 2022 году она должна была привезти в депо «Владимирпассажиртранса» 5 электромашин, но из-за задержки комплектующих не смогла это сделать. Мэрия расторгла контракт и добилась включения компании в реестр недобросовестных поставщиков. Оспорить решение ФАС в суде не удалось: в феврале поставщик проиграл и апелляционный суд. Теперь «Транс-Альфа» не может два года напрямую участвовать в госзакупках, однако новые троллейбусы она поставляла во Владимир и в прошлом году, и в этом.



Орск:

Трамвай прошел по маршруту впервые после паводка спустя год

С 1 июня в Орске снова запустили трамвай до железнодорожного вокзала после паводка 2024 года, сообщил глава города в своем ТГ-канале. Об этом сообщил глава города Артем Воробьев в Telegram-канале.

"С сегодняшнего дня сюда снова ходит наш символ города, орский трамвай. Как и обещали, пути сделали в районе 3-й Садовой", - сказал в видеообращении Воробьев.

Паводок 2024 года стал самым многоводным за всю историю наблюдений в Оренбургской области. По данным региональных властей, на территории 38 муниципальных образований Оренбургской области оказались подтоплены свыше 32 тыс. жилых домов, более 55 тыс. приусадебных участков, а также

объекты социальной, коммунальной и дорожной инфраструктуры. Из подтопленных домовладений были эвакуированы более 17 тыс. человек.

Ранее стало известно, что контракт на восстановление трамвайного пути по ул. Краснознаменной в районе остановки «3-я Садовая» в прошлом году был заключен с ООО «СоюзСтрой». Позже выяснилось, что возбуждено уголовное дело по статье о мошенничестве, правоохранители заподозрили хищение бюджетных средств.



Республика Беларусь:

Минтранс: на две тысячи минчан приходится одна единица общественного транспорта

Социальный стандарт в области транспорта предполагает один автобус, троллейбус, трамвай, вагон метро на 2 тысячи минчан. Об этом в интервью БелТА сказал начальник управления автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта и коммуникаций Беларуси Андрей Гладкий.

Такой же стандарт, за исключением трамваев и вагонов метро, для городов с населением от 50 до 250 тысяч. А вот для городов с населением от 250 тысяч до 1 миллиона, а это все областные центры Беларуси, - один автобус, троллейбус, трамвай на 1,5 тысячи человек.

Власти Минска хотят снизить нагрузку на Минскую кольцевую автодорогу, которая активно используется общественным транспортом и где часто бьются машины.



Саранск:

«КАМАЗ» передаст тестовый троллейбус

В июне 2025 года Саранск примет на испытания новый троллейбус производства автозавода «КАМАЗ». Как сообщил вице-премьер правительства Мордовии Батыр Эмеев, тестовая эксплуатация машины силами водителей «Горэлектротранса» будет этапом перед крупной закупкой общественного транспорта для республики.

До этого также сообщалось о планах региона приобрести 25 троллейбусов и 10 газомоторных автобусов. Производитель предложил Мордовии существенные скидки на эту партию техники. Эксперимент с тестовым образцом позволит оценить эксплуатационные характеристики транспортного средства перед заключением окончательного договора.

Данное решение принято в рамках планов обновления парка общественного транспорта в столице Мордовии. Внедрение современных моделей транспорта должно повысить качество обслуживания жителей города.

В выпуске использованы фотоматериалы с сайтов: transphoto.org, t.me/BKM_HOLDING и информация с сайтов: kaluga.aif.ru/, kazved.ru/, pobeda26.ru/, rk.karelia.ru/, gtrkmariel.ru/, pg13.ru/, dp.ru/, njcar.ru/, marina-roscha.mos.ru/, chelny-izvest.ru/, belarus.kp.ru/, metronews.ru/, saratov.mk.ru/, vse42.ru/, uralpolit.ru/, tomsk.bfm.ru/, msk1.ru/, infoorel.ru/, newkaliningrad.ru/, nn.ru/, novosti-saratova.ru/, mknews.de/, bashinform.ru/, newsomsk.ru/, novostivolgograda.ru/, vesti22.tv/, taganrogprav.ru/, rosbalt.ru/, vologdaregion.ru/, peterburg2.ru/, smotrim.ru/, chesnok.media/, cher-poisk.ru/, tass.ru/, ural56.ru/, levencovka.ru/, 74.ru/, klops.ru/, vitbichi.by, t.me/BKM_HOLDING

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.