



№23-24

ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ

Официальное издание Международной
ассоциации предприятий городского
электрического транспорта

2–15 июня 2025г.

Троллейбусы особо большого класса: каким городам их не хватает?



Сложная ситуация на рынке труда водителей общественного транспорта стала одним из стимулов для того, чтобы обратить внимание региональных транспортников на подвижной состав повышенной вместимости. Использование техники большого и особо большого класса вместимости позволяет обеспечить необходимые провозные возможности на основных городских маршрутах с интенсивным потоком в крупных городах, и сократить потребность в дефицитных трудовых ресурсах.

Этому будет посвящена научно-практическая конференция МАП ГЭТ «Тенденции развития электрического транспорта, современные троллейбусы особо большого класса, организация скоростных транспортных систем», которая пройдёт в Уфе 8 июля и будет приурочена к 10-летию АО «Уфимский трамвайно-троллейбусный завод». Более подробную информацию о программе и участниках можно получить на сайте.

Некоторые города, отказавшиеся в своё время от использования автобусов-«гармошек», уже стали заново закупать их. Двух- и трёхсекционные трамвайные вагоны тоже можно встретить не только в Москве и Санкт-Петербурге. На этом фоне отстаёт от общего тренда троллейбусный транспорт. Но и здесь отечественные машиностроители готовы предложить актуальные решения.

В апреле на Российской неделе общественного транспорта и городской мобильности состоялась премьера новой разработки Уфимского трамвайно-троллейбусного завода — сочленённого троллейбуса особо большого класса (ОБК) УТТЗ-6243-01 «Горожанин» с увеличенным автономным ходом.

Это событие стало хорошим поводом напомнить, какие ниши применения есть у вместительной троллейбусной техники, каким городам необходимы троллейбусы-«гармошки», и какие модели готовы производить российские и белорусские заводы.

Разработку нового троллейбуса Уфимский трамвайно-троллейбусный завод (УТТЗ) совместно с Минским автомобильным заводом (МАЗ) вёл с прошлого года. Освоить выпуск троллейбусов на базе кузова сочленённого автобуса МАЗ-216 белорусские машиностроители хотели несколько лет, но только в сотрудничестве с россиянами идея была доведена до реализации. Кузов с МАЗа на УТТЗ поступил летом 2024 года. УТТЗ и МАЗ плотно сотрудничают с 2021 года: из Минска в Уфу поступают кузова первой комплектности, которые уже на российской территории «обрастают» необходимым электрическим оборудованием. В марте сборка первого экземпляра новой модели троллейбуса была завершена, а 27 марта состоялась первая обкатка машины в Уфе.

Серийное производство сочленённых автобусов третьего поколения на МАЗе пока не начато. Однако электрическая «начинка» в УТТЗ-6243-0000010 имеет больше сходства не с УТТЗ-6241.01 «Горожанин» на базе кузовов МАЗ-203, а с более современным вариантом электрооборудования, подготовленным УТТЗ для новой версии троллейбусов МАЗ-303Т. Троллейбус МАЗ-303Т20 с оборудованием от УТТЗ также экспонировался на Российской неделе общественного транспорта и городской мобильности в Москве.

По мере разработки автобусных кузовов МАЗ-305 сделать троллейбусы на их основе принципиальных проблем не составит. Поэтапный переход от выпуска пассажирской техники второго поколения к производству линейки третьего поколения планируется выполнить до конца 2027 года. А с начала 2026 года на полную мощность должен заработать открывшийся в апреле 2025 года новый производственный корпус МАЗа, в котором весь цикл производства автобусов собран под одной крышей.

В феврале этого года для организации и развития в особой экономической зоне «Алга» в Башкортостане зарегистрировано совместное предприятие — ООО «Территория развития электротранспорта МАЗ-УТТЗ» («ТРЭТ МАЗ-УТТЗ»). Его соучредителями выступили УТТЗ и официальный дистрибьютор МАЗа в РФ — ООО «МАЗ-Рус». Ожидается, что совместное производство с его локализацией позволит увеличить выпуск продукции под маркой УТТЗ до 500 троллейбусов в год.

Кто не успел посмотреть новую машину в Москве — имел шанс увидеть его в Санкт-Петербурге на

«ТранспортФесте», после чего троллейбус продолжил проходить сертификационные испытания на родине для получения всех необходимых разрешений для начала серийного производства.

К серийному выпуску готовятся две модификации: 6243.01 с увеличенным («рабочим») аварийным ходом (к ней относится и единственный выпущенный экземпляр) и 6243.00 с аварийным автономным ходом. В зависимости от комплектации блоками тяговых батарей запас хода у УТТЗ-6243.01 может варьироваться от 15 до 30 км, а снаряжённая масса — от 18,18 до 18,6 тонн. У УТТЗ-6243.00 запас автономного хода ограничен 3 км, при этом и масса меньше — 17,75 тонн.

Остальные характеристики «Горожанина»-«гармошки» одинаковы для обеих вариантов: длина — 18,25 м (с опущенными токоприёмниками — 18,6 м), ширина — 2,55 м, высота — 3,7 м. В салоне предусмотрено 44 места для сидения, а общая пассажировместимость — до 150 человек. В салоне предусмотрено одно место для размещения инвалидной коляски. Вход пассажиров может быть организован через четыре двустворчатые двери (передняя также может разделяться для доступа в салон и кабину водителя), при этом высота пола над уровнем дороги не превышает 34 см (а при посадке с применением книллинга входная сторона опускается до 27 см).

Передняя колёсная база троллейбуса — 5,27 м, задняя — 6,65 м, поэтому техника сможет работать даже на центральных улицах старых городов, как это делают её ближайшие автобусные сородичи в том же Санкт-Петербурге. Внешний минимальный габаритный радиус поворота — не более 12,5 м, а максимальное поперечное смещение относительно проводов контактной сети — 4,5 м, что позволяет объезжать препятствия по соседней полосе движения. Троллейбусы могут работать на участках с переменным рельефом: максимально преодолимый подъём — 18%.

Троллейбус способен работать с эксплуатационной скоростью 60 км/ч (конструкционная — 75 км/ч). До скорости 50 км/ч машина разгоняется с места за 22 секунды. Мощность тягового двигателя — 180 кВт*ч. УТТЗ-6243 — троллейбус с «толкающим» приводом: двигатель размещён в задней части кузова.

Для обкатки троллейбуса с пассажирами этим летом планируется опытная эксплуатация машины в уфимском МУП УИТ.

С появлением УТТЗ-6243 «Горожанин» российско-белорусский альянс встал в один ряд с другими производителями сочленённых троллейбусов — российским АО «Транс-Альфа» и белорусским «БКМ Холдинг». Можно с большой уверенностью говорить о том, что к концу этого года новая модель станет доступной для заказов. Но будут ли они и от кого?

При отсутствии регулярного спроса на троллейбусы особо большого класса можно только с определённой долей условности говорить о том, какие заводы готовы выполнять заказы на поставку такой техники в 2025 и последующих годах. Впрочем, и для остального мира является нормальной практикой индивидуальный подход к выполнению каждого заказа. Просто это требует контрактации с разумными сроками начала поставок, а не нереально завышенных ожиданий в виде получения через месяц с даты заключения контракта. Так, по контракту для Санкт-Петербургского СПб ГУП «Горэлектротранс», подписанному в начале января 2022 года поставка первых сочленённых троллейбусов планировалась через девять месяцев с даты заключения контракта.

В Реестре российской промышленной продукции троллейбусы особо большого класса представлены единственной моделью 6215-0000010 «Премьер» производства вологодского завода «Транс-Альфа», которая может поставляться в двух вариантах — с увеличенным и «аварийным» автономным ходом. Однако за последние 10 лет поступил лишь один заказ на выпуск техники для Санкт-Петербурга.

В этом плане более представительны белорусские производители. В Евразийском реестре промышленных товаров государств — членов Евразийского экономического союза (ЕРПТ) присутствует продукция двух производителей. Открытое акционерное общество «Минский автомобильный завод» — управляющая компания холдинга «БЕЛАВТОМАЗ» представлено несколько вариантов модификаций троллейбусов МАЗ-216Т с разным электрооборудованием и различным запасом автономного хода: МАЗ-216Т00, МАЗ-216Т20, МАЗ-216Т21 и МАЗ-216Т70.

Однако производство сочленённых троллейбусов на базе МАЗ-216 не началось. Первый машинокомплект МАЗ-216Т стал основой для будущего «Горожанина», что не исключает возможности МАЗу самостоятельно выступать производителем троллейбусов, в том числе для российского рынка, куда были направлены в 2023–2024

годах МАЗы для Казани и Мурманска. Ранее МАЗом были в 2014 и 2020 годах изготовлены два опытных сочленённых троллейбуса МАЗ-215Т00 на базе кузова автобуса МАЗ-215. Впоследствии они поступили в Бобруйск и Витебск. К настоящему времени базовая модель автобуса с производства снята.

У «БКМ Холдинга» сочленённые троллейбусы с увеличенным автономным ходом белорусского производства в России не работали, в то время как относительно недавно 25 машин модели 43300D было произведено в 2022-2023 годах для столицы Боснии и Герцеговины — Сараева, 50 построены в 2021 году и трудятся в столице Беларуси, а три самых первых машины серии выпуска 2019-2020 годов работают в Витебске. Особенность минских машин — в наличии трёхстворчатой передней двери: первая часть обеспечивает доступ в кабину водителя, а две другие — в салон.

Зато модификация с «аварийным» автономным ходом 43303 Vitovt Max II напротив, встречается только в Санкт-Петербурге: партия из 20 машин для Северной столицы построена в 2020 году.

У модели 321, включённой в ЕРПТ, есть сочленённый вариант — модель 333, но заказы на её производство давно уже не поступали и в ЕРПТ эта модель не вошла, хотя и осталась упоминаться среди актуальной продукции на современной компонентной базе официальном сайте ВКМ Holding.

В актив готовности «БКМ Холдинг» выпускать сочленённые троллейбусы можно занести также и то, что предприятием выпускаются унифицированные с ними по многим узлам электробусы особо большого класса. В прошлом году заводом выполнены заказы для Микашевичей и Минска, в этом году — Новополоцка.

5 февраля 2024 года ГК SIMETRA опубликовала четвёртый выпуск Рейтинга городов России по качеству общественного транспорта. В новом выпуске география представленных городов была расширена: оценены показатели по 102 городам, представляющим 72 региона страны. Из 18 городов, добавленных в Рейтинг, с признаками магистральных выявлены магистральные маршруты в Дзержинске, Рыбинске и Армави́ре. В то же время из числа городов, имевших хоть какие-то магистральные маршруты, выбыли Саранск, Симферополь, Стерлитамак и Томск, а в «троллейбусных» Барнауле, Владимире, Екатеринбурге,



Калининграде, Калуге, Кемерове, Мурманске, Нижнем Новгороде, Севастополе, Туле, Уфе, Чебоксарах и Хабаровске количество магистральных маршрутов уменьшилось. Одной из причин роста среднего интервала движения на троллейбусных и трамвайных маршрутах стали банальные сокращения транспортной работы из-за недофинансирования.

В целом ниша полезного использования троллейбусов особо большого класса в России измеряется более чем 500 единицами техники, потребность в поставке которых имеется до 2030 года. Для сравнения, в рекордном для троллейбусов 2024 году во все города страны было поставлено 892 троллейбуса. «Гармошек» среди них не было. Прогноз на 2025 год пока заметно ниже — пока поставлено или законтрактовано только 200 троллейбусов.

**В Самаре состоялся
Всероссийский семинар
по вопросам обеспечения
безопасности
пассажирских перевозок
автомобильным и
наземным городским
электрическим
транспортом**

С 4 по 6 июня 2025 года в Самаре состоялся специализированный обучающий семинар «Обеспечение безопасности дорожного движения при перевозках пассажиров автомобильным и наземным городским электрическим транспортом».

Мероприятие проведено по заказу Федерального бюджетного учреждения «Агентство автомобильного транспорта» (ФБУ «Росавтотранс») при поддержке Министерства транспорта Российской Федерации, организатором выступил Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта (ОАО «НИИАТ»). Семинар прошёл в рамках федерального проекта «Безопасность дорожного движения», входящего в нацпроект «Инфраструктура для жизни».

Площадкой для проведения семинара выступил Приволжский государственный университет путей сообщения (ПривГУПС), обеспечивший необходимые условия для проведения деловой программы и практических мероприятий.

В работе семинара приняли участие представители Министерства транспорта Российской Федерации, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, ведущих российских экспертов, транспортных ассоциаций, транспортных компаний и научного сообщества.



Программа семинара включала в себя круглые столы по актуальным вопросам организации дорожного движения, совершенствованию нормативно-правовой базы, повышению экономической эффективности пассажирских перевозок, а также деловую игру и интерактивную викторину.



Роман Кильдюшкин, заместитель директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта Российской Федерации, в своём обращении отметил прикладную значимость семинара для регионов и подчеркнул важность обмена практиками в сфере пассажирских перевозок, он обозначил текущий статус разработки решений о порядке расчёта начальной (максимальной) цены государственных контрактов на оказание услуг, связанных с осуществлением регулярных перевозок автомобильным и наземным городским электрическим транспортом, рассказал об основных нововведениях в этой сфере.

Сергей Карпов, министр транспорта и автомобильных дорог Самарской области, рассказал в своём приветствии, что регион реализует масштабную программу обновления дорожной инфраструктуры и подвижного состава, включая развитие наземного электрического транспорта. Эти усилия направлены на повышение качества и безопасности перевозок и соответствуют приоритетам транспортной политики региона. Он рассказал, что для безусловного исполнения показателей федерального проекта «Безопасность дорожного движения», входящего в нацпроект «Инфраструктура для жизни», регионом разрабатываются и реализуются мероприятия по усовершенствованию правовой базы организации транспортной работы общественного транспорта, формированию бюджета и механизмов заключения контактов, позволяющих обеспечивать высокий уровень безопасности и комфорта пользователей общественного транспорта, регулируется нормативное состояние подвижного состава.

Максим Гаранин, ректор Приволжского государственного университета путей сообщения, отметил, что участие вузов и научных организаций имеет ключевое значение для совершенствования системы организации дорожного движения. Он обратил внимание на экспертный и научно-методический потенциал университета, задействованный в ходе семинара, и

выразил уверенность, что обсуждение актуальных тем в профессиональной среде будет способствовать реализации задач национального проекта «Инфраструктура для жизни».

Евгений Мошин, исполняющий обязанности генерального директора ФБУ «Росавтотранс» в своём выступлении подчеркнул, что обеспечение безопасности проезда — это результат слаженной работы всех звеньев одной цепи: от нормативного регулирования и подготовки водителей до технического состояния подвижного состава и грамотной организации маршрутов. По его словам, семинар представил собой прекрасную возможность обсудить актуальные вопросы развития автотранспорта, обменяться эффективными практиками и наметить пути совершенствования.

Программа семинара включала выступления ведущих специалистов отрасли, представителей профильных ведомств, научного сообщества и транспортных компаний.

Ольга Матанцева, заместитель генерального директора ОАО «НИИАТ», в своём докладе обозначила направления совершенствования расчётных механизмов, напрямую влияющих на безопасность движения и устойчивость работы перевозчиков, о формировании начальной (максимальной) цены государственных контрактов. Кирилл Трякин, старший научный сотрудник ОАО «НИИАТ», продолжил затронутую тему и рассказал о расчёте себестоимости одного километра пробега автобуса. Он подчеркнул значимость учёта реальных затрат при работе по регулируемым тарифам.

Владимир Фёдоров, исполнительный директор Московской ассоциации предприятий городского электрического транспорта (МАП ГЭТ), акцентировал внимание на роли линейной инфраструктуры в обеспечении безопасности, обозначил необходимость чёткого распределения ответственности между уровнями власти за состояние трамвайных путей и другой городской инфраструктуры.

Дмитрий Полунин, заместитель начальника Службы трансформации ГУП «Мосгортранс», рассказал об опыте перехода предприятия на контрактную модель работы и связанных с этим вызовах. Особое внимание он уделил адаптации нормативной базы к эксплуатации электробусов.

Дмитрий Еловего, начальник финансово-экономического управления СПб ГУП

«Горэлектротранс», в своём выступлении обозначил особенности расчётов в сфере электротранспорта, в том числе затраты на содержание инфраструктуры и обеспечение транспортной безопасности.

Сергей Распопов, советник первого заместителя руководителя Департамента транспорта Москвы, выступил с комментарием о проблемах, с которыми сталкивается заказчик при организации перевозок. Он подчеркнул необходимость гибкости и взаимодействия между всеми участниками контрактной модели.

Евгений Живаев, начальник территориального отдела Государственной автодорожной надзорной службы по Самарской области, представил статистику проверок и типовых нарушений, а также обозначил предложения по совершенствованию контрольной и профилактической деятельности.

Евгений Тарасов, профессор Приволжского государственного университета путей сообщения, выступил с докладом о повышении безопасности на железнодорожных переездах за счёт совершенствования управления переездной сигнализацией, рассказал о важности подготовки инженерных кадров в этой области и взаимодействия вузов с отраслевыми структурами.

Александр Курочкин, начальник отдела телемедицинских технологий ОАО «НИИАТ», представил новые решения по предрейсовому контролю состояния водителей с использованием дистанционных медицинских технологий.

Римма Филиппова, старший руководитель проектов ГУП «Мосгортранс», советник при ректорате МАДИ, рассказала о развитии низкоуглеродного городского транспорта в Москве и стратегии перехода на электробусы к 2030 году. Отдельное внимание она уделила подготовке кадров и интеграции учебных программ с практикой транспортных предприятий. Юрий Свешников, президент Московского транспортного союза, затронул проблему оснащения автобусов системой спутниковой навигацией и сложившуюся систему штрафов в отрасли.



Старый Оскол:

**Трамвай из собственности
ОЭМК перейдет в
собственность
муниципалитета**



В Белгородской области всё же будет ездить трамвай, но только в Старом Осколе. Об этом журналистам рассказал глава муниципалитета Владимир Жданов. Транспорт муниципалитету передаст ОЭМК, а затем в городе начнут постепенно отказываться от автобусов в пользу трамвая.

«Трамвай — символ города, его не ликвидируют, а модернизируют», — заявил Жданов.

Решение о формате работы примут с учётом мнения жителей. Власти также планируют развивать трамвай как туристический объект, поскольку он является единственным в регионе.

От ОЭМК трамвайная сеть перейдёт полностью под управление города. Если предприятие захочет сохранить маршрут для своих работников, этот вопрос обсудят отдельно — на коммерческой основе.

Напомним, что старооскольцы ранее создали петицию за сохранение скоростного трамвая. Некоторые жители опасались, что одно из сёл может исчезнуть после ликвидации транспорта.



Екатеринбург:

**Мэрия закупает новый
транспорт в рамках
реформы**

Власти Екатеринбурга планируют в ближайшее время объявить новую закупку на поставку 50 троллейбусов. Транспорт приедет в город до конца текущего года.

С учетом новой партии общее количество современных троллейбусов в городе достигнет 150 единиц. Этот объем позволит полностью покрыть суточный выпуск подвижного состава, рассказал вице-мэр Рустам Галямов. Он также отметил, что поступление новой техники позволит заменить устаревшие троллейбусы.

В конце 2024 года город уже получил 50 троллейбусов, поставленных компанией «Синара». Тогда на обновление транспортного парка из городского бюджета было направлено 1,6 млрд руб. Годом ранее мэрия закупила партию белорусских троллейбусов.

Сейчас администрация города ищет подрядчика на поставку 15 трехсекционных трамвайных вагонов. Закупка проводится во второй раз. Первый тендер заблокировала ФАС из-за ошибок в документации.

В июне в Екатеринбург начнут приезжать первые автобусы-гармошки. Всего до конца лета в город придут 15 таких машин.



Вологда:

«Транс-Альфа» ищет точку сборки

Вологодский автопроизводитель планирует начать сборку электробусов в Петербурге

АО «Транс-Альфа», владеющее вологодским заводом по выпуску пассажирского транспорта, планирует открыть в Петербурге площадку по крупноузловой сборке электробусов. Сейчас компания подыскивает участок и определяется, на каких партнерских условиях с городскими властями можно реализовать проект. Эксперты полагают, что оптимальной локацией под производство могут стать промзоны в Шушарах и Металлострое. Стоимость запуска площадки оценивают в 300–700 млн рублей, без учета региональных мер поддержки, которые могут снизить затраты на 20–30%.

О намерении создать производство по крупноузловой сборке электробусов в Петербурге «Ъ-СПб» рассказал гендиректор торгового дома «Транс-Альфа» Павел Видякин. По его словам, сейчас компания определяется с размером и местоположением земельного участка под будущую площадку, а также обсуждает с городскими властями условия, на которых туда будут поставляться машинокомплекты.

Информацию о возможной локализации производства электробусов в Петербурге озвучивал в мае прошлого года вице-губернатор города Кирилл Поляков.

«Открытие производственной площадки позволит нам, как заказчикам, лучше контролировать процесс сборки, а предприятию — привлекать для сотрудничества поставщиков комплектующих из Петербурга и Ленобласти», — писал он по итогам рабочего визита на Вологодчину в своем Telegram-канале.

В аппарате вице-губернатора на вопросы «Ъ-СПб» не ответили. В комитете по промышленности уточнили, что представители вологодского завода к ним пока не обращались.

Компания «Транс-Альфа» производит электробусы «Сириус» с 2019 года. Пассажироместимость машины — 107 человек, включая не менее 30 мест для сидения. Партия из 28 электробусов этой модели стала первой закупкой «Пассажиравтотранса» для будущего автобусного парка в Ржевке, который будет рассчитан на 400 машин. До сих пор компания поставляла для

Петербурга троллейбусы, в том числе с увеличенным автономным ходом.

В ноябре 2024 года первые два «Сириуса» вышли на городские маршруты. На презентации машин Кириллу Полякову в автопарке на Автобусной улице глава ГУП «Пассажиравтотранс» Андрей Лызин отмечал, что производитель устранил все замечания, ранее озвученные ему перевозчиком. Вице-губернатор, в свою очередь, указывал на слишком громкую работу гидроусилителя, предлагая в будущем рассмотреть другую конструкцию.

Как отметил в разговоре с «Ъ-СПб» гендиректор «Транс-Альфы» Павел Видякин, контракт на 28 электробусов с «Пассажиравтотрансом» завершен. Пока компания ждет от ГУПа объявления новой закупки, чтобы принять участие в конкурсе.

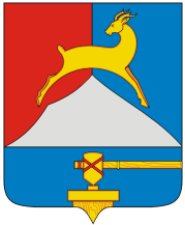
15 июня 2025 года первый в России пятисекционный трамвайный вагон модели 71-665 производства Усть-Катавского вагоностроительного завода (УКВЗ, входит в Госкорпорацию «Роскосмос») прибыл в Екатеринбург на финальную сборку.

Новый трамвай получил название «80 лет Победы». Его обкатка пройдет в преддверии промышленной выставки «ИННОПРОМ-2025», проходящей в Екатеринбурге с 7 по 10 июля 2025 года.

Разработанный и изготовленный УКВЗ пятисекционный трамвай уже скоро можно будет увидеть на улицах Екатеринбурга. Двухкабинное исполнение вагона позволяет эксплуатировать его в челночном режиме на маршрутах без разворотных колец. За счет расширенных проходов он имеет высокую пассажироместимость (до 406 человек) и идеально подходит для работы на загруженных маршрутах.

Современная климатическая система поддерживает комфортную температуру в пассажирском салоне и в кабине водителя, а мультимедийный комплекс транслирует полезную информацию.

Усть-Катавский вагоностроительный завод (УКВЗ, входит в Госкорпорацию «Роскосмос») по итогам проведенного администрацией Екатеринбурга конкурсного отбора поставит в столицу Урала новые трамваи. Всего планируется



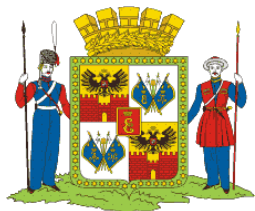
Усть-Катав:

**УКВЗ поставит в
Екатеринбург 15
низкопольных трамваев, а
пока привез показать
пятисекционник**



отправить 15 вагонов модели 71–639 «Кастор» со 100% низким уровнем пола.

Одним из важных факторов победы южноуральского предприятия в конкурсе стала успешная эксплуатация трамвая аналогичной модели в Екатеринбурге с мая 2024 года, сообщает пресс-служба ФРП региона.



Краснодар:

Трамвай назвали самым рентабельным общественным транспортом



Трамвай – самый рентабельный общественный транспорт в Краснодаре.

«Как все наши пассажиры знают, тариф устанавливается единый на все виды общественного транспорта. И он сейчас составляет 50 рублей. Про трамвай могу сказать, что он наиболее рентабельный из всех видов общественного транспорта. При тарифе 50 рублей себестоимость в целом по предприятию получается порядка 48 рублей с копейками. А себестоимость по трамваю – это 40 рублей, то есть она ниже», – сказал Александр Грачев.

Директор КТТУ отметил, что у трамвая высокий пассажиропоток. Такой транспорт не стоит в пробках. У составов высокая скорость, стабильная работа. Трамвай вытягивает за счет своей прибыльности остальные виды общественного транспорта.

«И можно сказать, что троллейбус и автобус убыточны по этим же причинам. Низкий пассажиропоток, низкая скорость движения, потому что простаивает в пробках, то есть низкая эффективность использования данного подвижного состава», – сказал Александр Грачев в эфире радио «КП»-Кубань».



Тольятти:

Первый «Горожанин» проходит обкатку

Новую модель троллейбуса отличают просторный салон, удобные сиденья и наличие кондиционера.

В нем есть всё для комфортной поездки. Общая вместимость транспортного средства составляет 90 человек, 33 пассажира могут ехать сидя. Также этот троллейбус способен проехать расстояние до 20 км на автономном ходу без подключения к контактной сети.

О преимуществах нового троллейбуса сегодня на своей странице в социальных сетях рассказал глава города Илья Сухих, отметив, что сегодня «Горожанин» вышел на маршрут №7, но в тестовом режиме будет курсировать и по другим направлениям, чтобы как можно больше жителей смогли его оценить.

«Ваше мнение для нас очень важно, в салоне размещен QR-код, отсканировав который вы можете оставить свое мнение. В этом году мы планируем закупить 27 новых троллейбусов и ваши впечатления помогут сделать правильный выбор», - обратился к тольяттинским пассажирам Илья Геннадьевич.



Калининград:

Демонтаж трамвайных рельсов на проспекте Победы от Каштановой аллеи до Радищева продолжается

Демонтаж идёт в ходе устройства тротуара и увеличения количества полос. Власти также пояснили, что решение о демонтаже трамвайной ветки по улицам Озерова и Тельмана не принято.

Это касается и замены брусчатки на асфальт. В конце ноября 2024 года жители собрали более трех тысяч подписей за возвращение трамвая на проспект Победы. Однако это не дало никакого результата.

В середине апреля жители обратились к председателю СК России Александру Бастрыкину. 20 мая СУ СК РФ по Калининградской области возбудил уголовное дело. Однако, как часто показывает практика, даже если и найдут виновных, трамваям это уже не поможет, ведь "что сделано, то сделано".

Власти Калининграда заявляют, что не намерены полностью уничтожить трамвайную инфраструктуру, однако работы по демонтажу рельсов планируют продолжить.



Ставрополь:

«Крайтранс» заказал экспертизу, которая подтвердила наличие винтовых, а не поршневых компрессоров на новых троллейбусах

В комедию превращается закупка подвижного состава краевой столицей. Напомним, что в прошлом году от исполнения контракта фактически отказалась «Транс-Альфа», которая уже вроде бы начала поставку новых машин, но прекратила её и увезла машины в Рыбинск.

Теперь проклятие конкурса на поставку новых троллейбусов коснулось и новых машин «Пересвет» от «Волгобаса».

Прибывшие в конце апреля новые троллейбусы не соответствуют техническому заданию. Это установила независимая экспертиза. Специалисты проверили все 45 транспортных средств и выявили недостатки. Об этом в своих соцсетях рассказал урбанист Андрей Черняков.

Сотрудники ГУП СК "Крайтранс" не приняли поставленные троллейбусы и не оплатили их. Теперь поставщик должен устранить замечания. Однако выйти на маршруты транспорт должен был уже после 1 июля. Андрей Черняков сомневается, что это возможно.

Недостатки, выявленные экспертизой:

- отсутствие антикоррозийной обработки внутренних полостей кузова;
- установлены компрессоры другого типа (винтовые вместо поршневых);
- троллейбусы не проходили предварительную обкатку;
- замечания по бортовому оборудованию и ПО.

По имеющейся информации заказана повторная экспертиза. Однако, что она позволит установить – пока не очень понятно. Равно как и непонятны дальнейшие действия поставщика 45 машин. Будет печально, если их, как и предыдущую поставку заберут обратно на завод, а Ставрополь останется без столь нужного обновления подвижного состава.



Ярославль:

«ЯрГЭТ» выиграл судебное дело о срыве сроков поставки четырёх троллейбусов



Судебные тяжбы тянутся уже около двух лет. В ноябре прошлого года «ЯрГЭТ» отсудил у недобросовестного поставщика почти 24 миллиона неустойки за нарушения условий поставки. «Торговый дом Транс-Альфа» на протяжении немалого времени не исполняет или ненадлежащим образом исполняет договорные обязательства, из-за чего страдают немало регионов. Однако большинство идут на соглашение о расторжении контрактов. Ярославцы же решили взыскивать неустойку. И удачно. 5 июня Второй арбитражный апелляционный суд отказал „Транс-Альфе“ в иске к АО «ЯрГЭТ» о взыскании удержанных 24 миллионов рублей в качестве неустойки. - Таким образом, вместо 14 миллионов рублей за единицу, троллейбусы достались нам чуть более восьми миллионов рублей за одну единицу, — отметил Денис Пырлог. Глава «ЯрГЭТ» надеется, что эта практика станет для коллег уроком.

Так же в Ярославле суд взыскал убытки от простоя трамваев с девушки-водителя, которая в августе прошлого года оставила свой автомобиль на трамвайных путях в Кучерском переулке. Девушка-водитель при повороте не предоставила преимущества движению трамвая, совершив с ним столкновение. Она закрыла машину и ушла по своим делам, оставив автомобиль на путях. Директор АО «Яргорэлектротранс» Денис Пырлог тогда рассказал: даме любезно было предложено, поскольку вина ее очевидна, но претензий к ней предприятие не имеет, освободить проезд и разъехаться, не вызывая и без того загруженных инспекторов ГАИ. Разумеется, она не согласилась. «Как и обещал, взыскали убытки от простоя. В суде пыталась обвинить водителя трамвая, но суд доказал, что дама лукавит. Итог: ущерб взыскан в полном объеме». Он добавил: по данной судебной практике в перспективе предприятие будет взыскивать ущерб со всех виновников, из-за которых понесет убытки.

А в трамвайном депо начались сокращения персонала. «В связи с уменьшением объёма перевозок и количества выпуска подвижного состава с целью оптимизации расходов ведётся работа по сокращению должностей, которые не загружены работой. Для работников, ушедших с должности, будут предложены альтернативные варианты

работы», — заявили власти представители городской администрации. Модернизация трамвайных сетей началась в рамках концессионного соглашения с компанией «Мовиста Регионы Ярославль». Проект предполагает полную замену путей, обновление тяговых подстанций, запуск 47 новых трамваев и реконструкцию депо. Закончить работы планируют к середине 2027 года. Сейчас в Ярославле действуют укороченные маршруты №№ 5К, 6К и 7К. Ранее запуск новых трамваев в Дзержинском районе Ярославля вновь отложили.



Бийск:

Махали руками и поднимали кепки: как запустили трамвайное движение



13 июня 1960 года в Бийске началось регулярное трамвайное сообщение. Сегодня город уже сложно представить без трамвайных путей и вагонов - за год вагоны перевозят около 7 млн пассажиров, а 60 лет назад трамвай бийчане встречали цветами и аплодисментами.

Газета «Бийский рабочий» тогда отмечала, что запуск регулярного трамвайного сообщения пришелся и на без того тяжелый день – понедельник, так еще и дата выпала – 13 число. Однако в суеверия читателей просили не пускаться.

«Этот день станет для тысяч бийчан днем, когда они избавятся от необходимости идти на работу или пешком, или в битком набитом поезде, который плетется чуть быстрее черепахи», - писал «БР».

Потребность в трамвае к этому времени в Бийске назрела. В 1950-е годы, после завершения строительства Бийского химкомбината, остро встал транспортный вопрос. Людей необходимо было вывозить в промзону, и лучшим видом транспорта для этого должен был стать именно трамвай. Этим сеть маршрутов у нас заметно отличалась от большинства городов, где появлялся трамвай. В Бийске маршруты стали линейными – не разветвленной сетью, а четко ориентированные на предприятия оборонки. Способствовало этому не только потребность в транспорте, доставляющем заводчан, но и сама форма города, вытянутого вдоль реки.

Первый маршрут – от ныне «Западного Кольца» (тогда остановку называли просто «Кольцо») до «Переезда», около 10,5 км. Пролегли пути по ул. Школьной – так в те годы называлась ул. Васильева.

Запуск трамвайного движения стал грандиозным событием для Бийска. Первый вагон

под управлением водителя З. Чалова ушел в 6 часов утра. В этот день на линии работали пять трамваев, в час-пик они шли через 5 минут, а днем рассредоточивались – рейсы были каждые 18 минут. Движение трамваев осуществлялось до половины первого ночи.

Цена билета в один конец составляла 30 коп.

«БР» писал, что запуску трамвая предшествовала долгая и беспокойная подготовка. Работа началась в 1958 году. Вообще изначально планировалось, что трамвай в Бийске запустят уже по осени 1959 года, ко дню Октябрьской революции, но строительство путей шло с небольшим отставанием.

На помощь выходили рядовые бийчане, которые шли к месту прокладки после работы и помогали укладывать шпалы и рельсы, возводить здание депо.

Запуску регулярных рейсов предшествовала обкатка вагонов. Сначала, конечно, без пассажиров. Но весной, за пару недель до начала регулярного сообщения, на линию вышел трамвай, в который уже можно было принять пассажиров. Это был «пробный» запуск.

«Рабочий день подходил к концу. На ул. Школьной было многолюдно. И вдруг... У трамвайного депо появились два вагона. Тотчас, откуда ни возмись, стали сбегаться к ним люди, - писал «БР». - Улыбки, шутки, смех! Раздается залихватский перезвон, открываются двери вагонов, и толпа чуть ли не штурмом овладевает местами. Каждому хочется проехать по первому маршруту. Трамвай медленно набирает скорость, направляясь к шестому участку. Ведет его старший инженер службы подвижного состава В. Степанов. Рядом — директор трамвая К. Семиков. Они не отрываю́т глаз от пути, несущегося навстречу. Не случится ли авария, не сойдет ли вагон с рельсов? Только иногда В. Степанов и К. Семиков оглядывают шоссе, и тут появляется на их лицах улыбка: все, кто встречает трамвай, машут руками, в знак уважения поднимают над головами кепки. Рабочие тяговой подстанции даже устраивают шуточный финиш — натягивают веревку поперек пути».

К слову, готовились трамвайщики ко всему. Следом за вагоном шла вереница машин, в которые

было погружено все необходимой для спешного ремонта – на всякий случай. Впрочем, рейс прошел благополучно, хотя и без накладок не обошлось. Когда трамвай сворачивал в депо, вагон все-таки сошел с пути.

Были и другие замечания. Так, в некоторых местах были опущены анкерочные нити, контактный провод уходил в сторону и был на неверное высоте. Эти замечания трамвайщики устранили в течение дня. Все – кондуктора, вагоновожатые, слесари, электромонтеры – таким был первый штат трамвайщиков – ждали запуск вагонов на регулярной основе.



Нижний Новгород:

**Не смотря на закрытие
двух троллейбусных
парков город планирует
закупить новые
троллейбусы**

Два года назад в Нагорной части Нижнего Новгорода решили заменить троллейбусы электробусами. Транспорт пустили на новые маршруты и отправили в отдаленные уголки города. Недавно власти снова заговорили о троллейбусах — на этот раз современных, которые могут проехать часть пути без подключения к контактной сети. С 12 июня на улицах Нижнего будут тестировать две модели нового транспорта. Рассказываем, что представляют собой троллейбусы с автономным ходом.

Троллейбусный переворот

В 2023 году Нижегородская область вошла в десятку регионов-счастливчиков, которые получили федеральные субсидии на развитие городского электротранспорта. Тогда в Нагорной части миллионника решили полностью заменить троллейбусы электробусами — новым для города видом транспорта. Как подмечал губернатор Глеб Никитин, эта мера необходимая, так как состояние «рогатых» и контактной сети для них оставляло желать лучшего — износ составлял больше 80%. В тот же год областное правительство заключило договор на поставку 120 электробусов, направив на это более 5 млрд рублей.

Такое решение далеко не все встретили с восторгом. Инициативная группа нижегородцев неоднократно обращалась к председателю СК РФ Александру Бастрыкину. Активисты называли отказ от троллейбусов в пользу электробусов преступлением против города и его жителей.

Недавно «Нижегородэлектротранс» решил продать 41 списанный троллейбус. Большая часть машин, которая пойдет на металлолом, была выпущена в 2006 году.

При этом в Заречной части ситуация несколько иная — оставшиеся троллейбусы (в нормальном состоянии) решили отправить на маршруты в Канавинском, Московском и Сормовском районах. Пополнить автопарк могут и новые современные модели. Сейчас в Нижнем Новгороде тестируют троллейбусы с автономным ходом. В отличие от своих предшественников, они могут некоторое время ездить без подключения к контактной сети, опустив штанги. Пока «Адмирал» и «Синара-6254» проходят испытания и работают на временных направлениях. С 12 июня троллейбусы будут обслуживать новый маршрут №1 — от станции метро «Стрелка» до платформы «Чаадаево». После тестирования и опроса жителей власти решат, какие модели лучше купить.

«Адмирал»

Производит модель компания «ПК Транспортные системы» на Энгельсском заводе электротранспорта. Машины используют в различных городах страны, в частности в Екатеринбурге, Томске, Рязани, Балаково (Саратовская область) и Кемерове.

По словам производителя, в Нижний приехала новая версия троллейбуса. У машины увеличили автономный ход — без подключения к контактной сети она сможет проехать до 30 км. Также в троллейбусе установили систему подогрева пола и устройство автоматического подъема «рогов» с датчиками, которые будут предупреждать о сходе токоприемников. Кроме того, в транспорте медиатабло с информацией о маршруте и времени прибытия, а также система «Антизажим».

Троллейбусы или электробусы?

Современные троллейбусы отличаются от обычных в том, что они некоторое время могут ездить без подключения к контактной сети, используя батарею. Это позволяет значительно продлить маршрут.

Заряжается аккумулятор во время поездки, пока троллейбус едет под контактной сетью. А когда нужно выйти участок без проводов, он просто

опускает «рога» и двигается на накопленной энергии.

«По параметрам такие троллейбусы должны ехать 60% от контактной сети и 40% — с аккумуляторами. Больше нельзя, иначе это может плохо повлиять на срок службы. Но, как показывает практика, некоторые водители любят использовать автономный ход иногда и на более длинные дистанции», — отметил транспортный аналитик из Санкт-Петербурга Владислав Булгаков.

Поднимаются и опускаются штанги автоматически, для этого водителю (в большинстве случаев) не нужно выходить из кабины. Также для упрощения процесса устанавливаются штанговые ловушки — это устройства, которые примагничивают «рога» троллейбуса и направляют их на контактные провода.

При этом, как отметил Владислав Булгаков, современные троллейбусы потребляют больше электроэнергии и повышают нагрузку на тяговые подстанции. Поэтому в ряде случаев требуется их модернизация.

Что касается характеристик троллейбусов и увеличенного объема автономного хода — до 30 и 40 км, то, по мнению аналитика, это скорее максимальные показатели транспорта.

«Нужно понимать, что транспорт и аккумуляторы работают круглогодично, и зимой этот показатель куда хуже. Поэтому я сильно сомневаюсь, что кто-то будет рисковать и пускать троллейбусы на 40 километров. Как показывает практика, большинство маршрутов простираются на 20 с автономным ходом, не больше», — объяснил Владислав Булгаков.

Эксперт также отметил, что подобного типа троллейбусы пользуются большим спросом во многих регионах России. Это один из наиболее доступных видов транспорта для новых отдаленных районов.

Если говорить про отличия, то из-за большого количества аккумуляторов стоят электробусы дороже. При этом у них есть важное преимущество: управлять ими могут водители с правами категории D, в то время как для троллейбусов нужно будет переучиваться. Учитывая нехватку кадров, о которой так часто говорят власти, задача усложняется.

Основной минус электробусов, как считает аналитик, — простой. В течение дня транспорту может потребоваться быстрая зарядка, которая в среднем занимает от 20 до 40 минут.

«Как показывает практика, в день электробусы проезжают одну смену, в то время как троллейбус может проехать еще три. Там меняются водители, но троллейбус находится на линии», — заключил Булгаков.

«Синара-6254»

С июня в Нижнем Новгороде также будет ходить троллейбус с автономным ходом «Синара-6254». Производит троллейбусы компания «Синара — Транспортные Машины», завод находится в Челябинской области. Эти модели уже ходят в Екатеринбурге, Санкт-Петербурге, Челябинске и других городах.



Владимир:

Новые троллейбусы на автономном ходу

В мэрии столицы Владимирской области обсудили ситуацию с общественным транспортом: власти признают, что проблема кадрового голода не решена, перевозчики нарушают графики движения, а водители и кондукторы не всегда вежливы с пассажирами.

В депо муниципального «Владимирпассажиртранс» прибыли 11 троллейбусов на автономном ходу, которые были приобретены в этом году за счёт средств областного и муниципального бюджета. Пять из них уже вышли на маршруты, ещё две единицы ожидают поставки в ближайшее время. В мэрии Владимира также анонсируют новую закупку дополнительных машин за счёт образовавшейся экономии.

«Новый подвижной состав направлен на маршрут №10. Также в ближайшее время троллейбусы на автономном ходу появятся на маршруте №5. Сейчас возможность передвигаться без подключения к сетям необходима транспортным средствам, приезжающим на Вокзальную площадь, т. к. на объекте будут проводиться ремонтные работы», — отмечают в Оранжевом доме.

Чиновники мэрии обсудили животрепещущую проблему с соблюдением графиков движения общественного транспорта. Сотрудники администрации, которые мониторят ситуацию, только за 5 месяцев 2025 года провели 300

обследований, выявлено 221 нарушение. Основной причиной задержек до сих пор остаётся кадровый голод, а весной и летом ситуация осложняется из-за вспышек вирусных заболеваний и отпусков, отмечают во «Владимирпассажиртранс». Уделили внимание и взаимодействию водителей и кондукторов с пассажирами:

«Для исправления ситуации в мае этого года проведена индексация заработной платы на 10% для набора водительского состава. Также активно ведётся работа с центром занятости населения. Заключены договора об организации временного трудоустройства различных социальных групп населения и об обучении водителей автобуса на городских пассажирских маршрутах с автошколой «Дюк».

Отдельное внимание уделяется проведению дополнительных инструктажей с работниками городских автобусов и троллейбусов на тему культуры обслуживания экипажей. Водителям и кондукторам строго указано следовать своей должностной инструкции при работе на маршруте, в общении с пассажирами - избегать конфликтных ситуаций, давать исчерпывающие пояснения по заданным пассажирами вопросам. В случае несоблюдения данных требований сотрудники могут быть оштрафованы», - сообщает пресс-служба мэрии Владимира.

Кроме этого, глава города Дмитрий Наумов распорядился провести планомерный капитальный ремонт транспортных сетей, в том числе - обновление остановочных пунктов и светофорных объектов, в чем особенно нуждаются отдалённые микрорайоны.



Подольск:

Город ждёт обновление троллейбусов

9 июня МКУ «Центр торгов» объявило электронный аукцион с начальной ценой 101,27 млн руб. на поставку троллейбусов. Приём заявок ведётся до 17 июня, подведение итогов намечено на 19 июня. Поставщику техники предусмотрен аванс в размере 30% от стоимости контракта.

Всего подольчане рассчитывают приобрести для МУП «Подольский троллейбус» три троллейбуса с увеличенным автономным ходом (запас хода в документации не указан) не дороже 33,76 млн руб. за единицу техники.

Низкопольные троллейбусы 2025 год выпуска должны быть оборудованы системой безналичной оплаты проезда, комплектом видеонаблюдения, а также брендированы в соответствии с единым концептуальным стилем оформления транспортных средств для маршрутов регулярных перевозок городского транспорта Городского округа Подольск.

Выполнить поставку техники необходимо в течение 30 дней с даты направления заявки заказчика. При этом заказчик имеет право направить заявку с момента заключения контракта до 2 ноября. В одну заявку может быть включено от одной до трёх единиц техники. Таким образом, пополнение троллейбусного парка в Подольске смогут получить не позднее декабря, хотя не исключается и летняя поставка техники.

Троллейбусное движение в Подольске открыто 1 мая 2001 года. В последнее десятилетие муниципальный троллейбусный парк пополнялся как новой техникой, так и складскими остатками прекративших работу заводов «Тролза» и БТЗ. В частности, один новый троллейбус с увеличенным автономным ходом Тролза-5265.02 «Мегаполис» поступил в 2018 году. В том же году подольчане закупили один троллейбус Тролза-5265.08 «Мегаполис». Три ВМЗ-5298.01 «Авангард» с увеличенным автономным ходом приобретены для Подольска в 2020 году. Ещё пять машин прошли КВР с заменой кузова на Тролза-5264.05 выпуска 2016 года. В 2022-2023 годах методом КВР с заменой кузова два старых троллейбуса обновлены на БТЗ-52763Р. В 2024 году аналогичное обновление прошли ещё две машины, получив кузова от БТЗ-52763Р и Тролза-5265.02 «Мегаполис».



Санкт-Петербург:

Продлить жизнь «автономникам»



В Северной столице приступают к реновации части самых старых троллейбусов с увеличенным автономным годом, у которых уже истекает ресурс тяговых батарей.

23 мая СПб ГУП «Горэлектротранс» объявило электронный аукцион на выполнение работ по модернизации независимых источников электроэнергии на 35 троллейбусах с увеличенным автономным ходом модели Тролза-5265.08 «Мегаполис» с начальной ценой 353,9 млн руб.

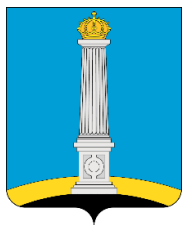
Ранее на троллейбусах были установлены независимые источники электроэнергии ЛИАЗ 78 ТК Т02 производства ООО «Лиотех-Инновации» на основе литий-ионных батарей, которые требуется заменить на новые литий-железо-фосфатные (LFP).

10 июня итоги закупки были подведены. Среди двух участников аукциона наилучшую цену (350,36 млн руб.) предложило ООО «НПО Ленэнергомаш», которое и было признано победителем.

Продление срока службы модернизированных тяговых аккумуляторных батарей должно составить не менее 8 лет. Заказчик должен выполнять ремонт по заявкам в течение 23 рабочих дней после их получения, при этом «Горэлектротранс» будет направлять такие заявки с даты заключения договора по 1 июня 2026 года включительно.

Следует отметить, что стоимость каждого приобретённого по контрактам 2024 года для петербургского «Горэлектротранса» ТУАХ Синара-6254.00, составляет 42,59 млн руб., а ТУАХ модели 5298.01 «Авангард» — 38,24 млн руб. Таким образом, затраты на переоснащение одного ТУАХ (10,01 млн руб.) новыми источниками накопления электроэнергии составляют примерно четверть от стоимости новой машины.

Первую партию троллейбусов с увеличенным автономным ходом в Санкт-Петербурге получили в 2017-2018 годах. По контракту, предусматривавшему изначально закупку 105 троллейбусов, в итоге были поставлены 115 троллейбусов, включая 80 Тролза-5265.08 «Мегаполис», 10 Тролза-5265.02 «Мегаполис» и 25 БКМ-32100D.



Ульяновск:

**Почти 90 миллионов
рублей на работу
электротранспорта**

В Единой информационной системе «Закупки» появились два новых аукциона, касающихся регулярных перевозок городским электротранспортом по муниципальным маршрутам с регулируемыми ценами на билеты.

На организацию движения трамваев город выделяет 67,1 миллиона рублей. Эти средства запланированы на второе полугодие и пойдут на обеспечение работы 12 популярных трамвайных маршрутов. В их числе привычные для ульяновцев направления от микрорайона «Огни Севера», УКСМ, парка «Юности», Вещевого рынка, Северного Венца и других районов города.

На работу троллейбусных маршрутов власти предусмотрели отдельную сумму — 22,3 миллиона рублей. Эти средства направят на поддержку десяти маршрутов, которые соединяют важнейшие точки Ульяновска, включая проспект Авиастроителей, санаторий «Итиль», улицу Краснопролетарскую, парк отдыха «Прибрежный» и несколько поликлиник.

Отмечается, что финансирование электротранспорта позволит сохранить привычные маршруты, которые востребованы жителями города.



Уфа:

**Медвежья услуга:
московские трамваи не
угодили уфимцам**

Ещё в 2024 году уфимские власти выкупили у московский коллег трамваи Pesa, которые уже отъездили свое в столице, но показались вполне пригодными для Уфы. Всего, согласно договоренности, в столицу Башкирии передали 69 трамваев.

Одна из партий прибыла совсем недавно — в мае 2025 года. Однако не прошло и пары месяцев, как уфимцы начали жаловаться на качество транспорта. Неравнодушная уфимка опубликовала видеозапись одной из поездок на таком трамвае, жалуясь на невыносимый стук транспорта.

Как защитить барабанные перепонки и нервную систему кондукторам и водителям — вопрос открытый.



Израиль:

Сняли возражения по приобретению 132 трамваев у китайской CRRC



Это произошло после согласия CRRC исполнить поставку через свою дочернюю компанию в США. Ранее минфин страны не одобрял сделку компаниям Dania Cebus и Dan: они входят в состав консорциума JTrain, который реализует трамвайную концессию в Иерусалиме.

Предполагалось, что отстранение CRRC от поставок прорабатывалось на фоне обострения в торговой войне между США и Китаем. По данным Calcalist, против закупки выступало министерство нацбезопасности Израиля под давлением администрации президента США Дональда Трампа.

Однако окончательное решение о приобретении трамваев пока не принято. Израильские СМИ пишут, что перенос производства в США может привести к удорожанию подвижного состава как минимум на 100 млн шекелей (\$28,6 млн). CRRC владеет в США двумя производственными площадками в Чикаго и Спрингфилде.

Последняя сейчас с задержками реализует масштабный контракт на 404 вагона метро для Бостона. Кузова и часть комплектующих импортируются из Китая, что создает значительные риски роста издержек на фоне агрессивной тарифной политики Трампа.

JTrain выиграла конкурс осенью 2023 года. Консорциум должен построить в Иерусалиме новую линию, обеспечить ее подвижным составом и осуществлять последующую эксплуатацию. Изначально трамваи стоимостью €400 млн для маршрута должна была поставить польская Pesa. Однако она затем повысила цену из-за напряженной ситуации в Израиле и JTrain отказалась от закупки. Следом консорциум подписал меморандум о поставке трамваев с CRRC. Китайский производитель предложил выполнить контракт на €15 млн дешевле. Он к тому же уже имеет опыт поставок в Израиль: так, с августа 2023 года в Тель-Авиве эксплуатируется 90 трамваев его производства.



Китай:

Начало опытной эксплуатации туристического трамвая на водороде



Вагон Hydrogen Spring длиной 15,8 м курсирует на небольшом участке протяженностью 300 м в Чанчуне.

Он был создан путем глубокой модернизации трамвая серии 200, выпущенного в 1941-м японской Nippon Sharyo: ее провели на местном заводе CRRC. От старой машины на электрической тяге практически ничего не осталось: были обновлен кузов, ходовая часть, салон.

Внутри расположилось кафе со стульями, столами и диванами. Энергопотребление составляет 1,5 кВт*ч на 1 км, запас хода – более 320 км, запас водорода в баке – 42,7 кг. Поставщиком топливных элементов выступила китайская Guohong Hydrogen Energy.

Как заявляют в CRRC, система хранения водорода обладает высокой ударопрочностью. Маршрут для Hydrogen Spring планируется расширить к сентябрю до 778 м.

Отмечается, что для обеспечения большего туристического потока можно будет также формировать составы до 6 таких вагонов.

В выпуске использованы фотоматериалы с сайтов: transphoto.org, и информация с сайтов: kommersant.ru, t.me/ukvz_ao, ul.kp.ru/, ekb.rbc.ru/, tit.aif.ru/, tr.ru/, rg.ru/, ntv.ru/, msk.kp.ru/, zebra-tv.ru/, klg.aif.ru/, veved.ru/, bfm74.ru/, ulianovsk.top24.news/, soroka-news.ru/, biwork.ru/, south.vedomosti.ru/, mkset.ru/, kommersant.ru/, nn.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.