



№25-26

ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ

Официальное издание Международной
ассоциации предприятий городского
электрического транспорта

16–30 июня
2025 года

Лето – пора трамвайных премьер?



Июнь 2025 года запомнится многим специалистам трамвайными новинками вагоностроения. Мировая тенденция на многосекционные вагоны вновь докатилась до России. Сразу три производителя представили свои вагоны – пяти- и трёхсекционные вагоны.

До некоторого времени развитие данного вида транспорта сдерживалось отсутствием на рынке отечественного решения для сочленения. Но вот уже несколько лет его производство налажено на территории России.

Безусловным основоположником жанра считается Санкт-Петербург. Первые предсерийные образцы техники появились на местном ВАРЗе, входящем состав Трамвайно-троллейбусного управления ещё в середине 60-х годов, и вполне исправно функционировали до 80-х, когда в начале выпустили ещё четыре опытных двухсекционных шестиосника. А со второй половины 80-х началось настоящее серийное производство сочленённых вагонов в Ленинграде.

Увы, по мнению некоторых экспертов именно такая конструкция послужила источником сразу нескольких проблем. Сочленённый вагон вроде бы вмещал больше, чем обычный четырёхосный, но при этом не мог сравниться по вместимости с «парником» из двух вагонов. А два сцепленных ЛВС-86 во второй половине 90-х стали проблемой в центральной части города из-за суммарной длины.

Венцом творения ЗРГЭТ Ленинграда стал вагон ЛВС-89 (71-89), который в 1990 году оказался в Книге рекордов, как самый длинный в мире трамвайный вагон на тот момент - 32 метра. В 1993 году на свет появилась модель 71-193, построенный в двух опытных экземплярах для Петербурга и Волгограда. Но экономический кризис убил этот проект. Наследием его стало появление в Петербурге сочленённых вагонов ЛВС-97 (71-147) в количестве 50 вагонов. Именно на этих моделях тележка сместилась из под сочленения под прицепную секцию. А их производство продолжил отколовшийся ЗРГЭТ и

приватизированный бывшим руководством ТТУЛ – новый завод «ПТМЗ».

При этом перспективные модели Усть-Катавского завода так и не увидели свет. Например, четырёхосный, но сочленённый трамвайный вагон 71-612 разработки 80-х годов из-за перегруженности завода заказами на основную модель 71-605 (КТМ-5) так и не был создан даже в экспериментальном варианте.

Новый виток история сделала уже в 2000-х. Первым к созданию сочленённых трамваев вернулся «Белкоммунмаш», который построил машину АКСМ-743 в 2002 году.

Следом, в 2005 году два российских производителя ПТМЗ и УКВЗ выпустили свои версии сочленённых вагонов. И если первый смог запустить целую линейку нового подвижного состава семейства (71-154, 71-152, 71-153) включающего жёсткий четырёхосник, шестиосник и даже восьмиосник, то для второго вагон оказался лишь прототипом будущего семейства четырёхосных (71-623) и шестиосных (71-631) вагонов. В основе обоих были сочленения от мирового лидера – Hubner. Это предопределило высокую стоимость вагонов. Одновременно БКМ доработал свой вагон до модели АКСМ-843.

Как известно, одной из основных проблем сочленённого подвижного состава является «рыскание» головной и хвостовой секции при высоких скоростях. С вертикальными и горизонтальными колебаниями с переменным успехом боролись все производители, но ни один из них не смог достичь в этом полного успеха. Эти колебания не только негативно сказываются на комфорте, но и повышают опасность перевозок, приводят к искусственному снижению скорости движения. Но что ещё хуже – возникают очень слабоизученные динамические воздействия на путь.

Смещение тележек и изменения параметров базы между тележками – это был один путей поиска снижения колебаний. В свою очередь это сказывалось на вместимости вагонов и компоновке. Общая длина вагона превратилась в соревнование, при этом про вместимость говорили во вторую очередь.

В середине 10-х годов Stadler выпустила новинку – шестиосник 85300М «Метелица» и восьмиосник В85600М длиной 33,5 метра. Последний стал самым длинным низкопольным вагоном на постсоветском пространстве.



Однако продержалось первенство недолго и уже в 2019 году ПК ТС выпустил вагон 71-934 «Лев», длина которого при трёх секциях и восьми осях составила 34,7 метра. На этом гонка была завершена. Заказов на вагоны длиной более 30 метров от городов не поступало. Основные потребители Москва и Петербург ограничились максимальной длиной трёхсекционных шестиосников в 27,5 метров.

Однако, разработка более длинных вагонов продолжалась. Достаточно сытые на заказы годы позволили двум предприятиями продолжить проектирование пятисекционных вагонов.

И вот в рамках Иннопрома в 2025 году, который пройдёт в Екатеринбурге на будущей неделе будут представлены сразу два пятисекционных восьмиосных вагона один от «ПК Транспортные системы» 71-952 без имени собственного и второй – от УКВЗ 71-665 с неудачным маркетинговым именем «80 лет Победы».

Третьей новинкой станет вагон от компании «Синара», которая только запускает собственное производство вагонов. И первенцем может стать трёхсекционный шестиосный вагон.

Увы, но производители сегодня решают лишь вопросы вместимости пассажиров и вписываемости подвижного состава в кривые R14. Подробных исследований воздействия сочленённых вагонов на верхнее строение пути в нашей стране не проводится. Но именно массовая эксплуатация вагонов ЛВС-86 в Ленинграде, по одной из версий послужила причиной быстрого выхода из нормативного состояния трамвайных путей по всему городу. Увеличение нагрузки на ось, а также постоянное подрезание рельсов в кривых сегодня отмечены на участках, где эксплуатируются сочленённые вагоны в Санкт-Петербурге. При этом системы смазки остались по уровню развития в XIX веке и производятся вручную из лейки отработанным маслом.

Конечно же одной из целей создания пятисекционных вагонов являются два проекта метротрама, которые находятся на стадии реализации в Красноярске и Челябинске. С большой вероятностью, что каждому из проектов достанется своя модель вагонов. И вот тогда в эксплуатационной фазе можно будет собрать бесценный материал по воздействию подвижного состава на верхнее строение пути.

А пока, всем предлагают ознакомиться лишь с внешним дизайном и потребительскими свойствами





салонов подвижного состава. Особенности его эксплуатации пока остаются тайной.

Увы, но фальшстарт премьеры УКВЗ накануне Иннопрома оказался очень слабым. Фотографии случайных очевидцев момента транспортировки вагона и обкатка уже собранного трамвая по неидеальным рельсам смазали впечатление от новинки. Это особенно удивительно, ведь в Екатеринбурге есть две новых трамвайных линии на которых можно было снять красивые кадры и видеоролики.

Публикация «яркой» новости о первом России пятисекционнике подхлестнула «ПК Транспортные системы» к публикации своего проморолика. Сохранявшая интригу компания явно готовилась и показала красивое видео разгрузки гиганта. Сам облик трамвая остался тайной.

В свою очередь «Синара» также была вынуждена публиковать достаточно странные фотографии из сборочного цеха со своей премьерой.

Насколько нам известно, пока ни один вагон не получил одобрение на промышленное производство, а соответственно не может считаться готовым трамваем. Печально, что презентации действительно интересных новинок проходит в такой суматохе.

Для сравнения можно вспомнить, как недавно свою новинку представила компания «Шкода» осенью 2024 года. Напомним, что презентация шестисекционной машины ForCity Smart 38T, имеющей длину 58,7 м, прошла в немецком Мангейме. Это самый длинный в мире трамвайный вагон на данный момент.



Перевес на общественном транспорте глупость или реальность?

Троллейбусы не попадают под штрафы, только потому что не имеют государственных регистрационных знаков. И если недавно это был совершенно фантастический сценарий, то с развитием автономного хода эти транспортные средства начинают движения в том числе и по автомобильным дорогам агломераций, а не только по городским улицам. А вот автобусам повезло меньше. В тех местах, где их трассы пролегают через пункты автоматического контроля они могут не вписаться в параметры весовых ограничений и получают штрафы.

Минтранс России подготовил проект постановления правительства РФ, в соответствии с которыми пассажирские автобусы «выводятся» из категории тяжеловесных транспортных средств. Специалисты в сфере транспорта и автобусные перевозчики говорят, что принятие этого решения критически важно для автобусных пассажирских перевозчиков, которые сегодня страдают от несостыковок между требованиями закона и реальностью. Эксперты поясняют, что из-за несовершенства правового регулирования, которое сейчас пытается исправить Минтранс, пассажирские перевозчики подвергаются крупным штрафам. Ситуацию комментирует представитель Ассоциации региональных пассажирских перевозчиков (Ростов) Екатерина Бурнос.

«С 1 марта 2024 года пассажирских автобусных перевозчиков наравне с перевозчиками грузов обязали получать спецразрешения на движение по дорогам, а также стали штрафовать за перегруз. Фиксация нарушений происходит при проезде через автоматический пункт весогабаритного контроля транспортных средств или по-простому – через “рамку”. Сегодня число таких “рамок” в России уже более 500.

Проблема состоит в том, что действующее законодательство не содержит ограничений для веса пассажиров, а тем более – требований взвешивать их перед посадкой в автобус. Он – не грузовик, а пассажиры – не груз, который можно взвесить. Таким образом, не допустить “увесистого” пассажира в салон или отказать ему в продаже билета тоже невозможно. Кроме того, пределы не штрафуемого веса для автобусов, а также технические требования к автобусам по весу без пассажиров и с пассажирами не соотносятся с реальной вместимостью ТС и среднестатистическим весом российского пассажира.

Уже фиксируются абсурдные ситуации. Для того, чтобы избежать штрафа за перегруз в некоторых субъектах РФ пассажиров высаживают из автобуса на трассе перед “рамкой”, что создает, как минимум, дискомфорт для пассажиров, не говоря уже об их безопасности, а также иных участников движения.

В связи с увеличением количества “рамок” штрафы стали чаще приходить всем, в том числе, и перевозчикам на юге России.

При этом, с начала 2025 года размер штрафов существенно вырос. Наказание за перегруз теперь составляет для собственника транспортного средства при перевесе от 10% до 20% – 375 тыс. руб., до 50% – 525 тыс. руб., свыше 50% – 600 тыс. руб. Кроме того, с этого года скидка на оплату штрафа за нарушение ПДД сокращена с 50 % до 25%.

Ассоциация региональных пассажирских перевозчиков с 2024 года направляла обращения в федеральное правительство и Минтранс России с просьбой вывести автобусы из категории тяжеловесных транспортных средств, так как автобусы перевозят пассажиров, а не грузы. Многочисленные обращения общественных организаций и перевозчиков были услышаны. Единственный момент – дата вступления в силу: с 1 марта 2026 года.

Мы считаем, что, если на федеральном уровне принято принципиальное решение об исключении автобусов, осуществляющих пассажирские перевозки из “Правил для грузовиков”, то необходимо оперативно принять эти изменения и довести соответствующую информацию до судов общей юрисдикции. Они ежедневно рассматривают сотни жалоб перевозчиков на постановления об административных правонарушениях с целью отмены ранее вынесенных штрафов. Полагаю, что в данном случае можно применить и обратную силу закона. Это, кстати, предусмотрено статьей 54 Конституции РФ и частью 1 статьи 1.7 КоАП РФ, если административное наказание не исполнено».

Ространснадзор возглавил новый руководитель

Председатель Правительства Российской Федерации Михаил Мишустин назначил руководителем Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Гулина Виктора Борисовича.

Свой путь в Федеральной службе по надзору в сфере транспорта Виктор Гулин начал в 2008 году с должности главного государственного инспектора, с 2019 года и до настоящего времени занимал пост заместителя руководителя Ространснадзора.

Многолетний опыт работы Виктора Гулина в Службе, глубокое понимание всех аспектов транспортной отрасли и управленческие компетенции позволят эффективно руководить ведомством на новом посту. Является действительным государственным советником Российской Федерации 2 класса.



Нижний Новгород:

Итоги основного этапа транспортной реформы и день рождения троллейбуса



В честь 78-летия со дня открытия в Нижнем Новгороде троллейбусного движения в городе состоялись выставка троллейбусов и парад. На площадке около троллейбусного парка №2 нижегородцы и гости города смогли увидеть троллейбусы и электробусы разных производителей из России и Белоруссии и модели разных периодов времени: современные «МиНиН» Е450, ЛиАЗ-6274, БКМ 32100D, Синара-6254, ПКТС-6281 «Адмирал», а также старые КТГ-2 и ЗиУ-682В — это музейный представитель самой массовой модели троллейбусов в мире.

«Электротранспорт занимает особое место в системе общественного транспорта Нижнего Новгорода: метро, трамваи, электробусы и троллейбусы составляют основу транспортного каркаса. Региональное правительство последовательно вкладывается в обновление инфраструктуры и подвижного состава электротранспорта: реконструируются трамвайные пути и депо, закупается новый подвижной состав. Запуск электробусов позволил продлить троллейбусные маршруты туда, где они были нужны, но не могли ходить физически. В заречной части города мы сегодня тестируем несколько новых моделей троллейбусов, по итогам тестирования будем принимать решение о целесообразности их закупки, чтобы обновить и троллейбусный парк тоже», — рассказал заместитель министра транспорта и автомобильных дорог Нижегородской области Денис Рябинин.

Одновременно с выставкой техники на площадке можно было принять участие в конкурсах, приобрести сувениры транспортной тематики, а также в качестве пассажиров принять участие в параде троллейбусов. Парадная колонна проследовала по маршруту «Троллейбусный парк №2 — тоннель Московского вокзала — Волжская набережная — улица Бетанкура — троллейбусный парк № 2».

Троллейбусное движение в Горьком запустили 27 июня 1947 года. Торжественное открытие первой троллейбусной линии состоялось на улице Свердлова (Большой Покровской). На маршруте №1 от площади Минина и Пожарского до площади 1 Мая (сегодня — площадь Горького) работали

троллейбусы МТБ-82. В заречной части города троллейбусное движение запустили спустя примерно год, маршрут следовал по Московскому шоссе, улице Березовской и Сормовскому шоссе.

В конце мая последние городские маршруты переведены на регулируемые тарифы. Но на этом развитие маршрутной сети не остановилось. С 11 июня открыт новый троллейбусный маршрут № 1, а затем в течение лета запланировано запустить новые автобусные.

Кроме этого, с учётом вхождения в состав городского округа Нижний Новгород Кстовского муниципального округа, будут пересмотрены межмуниципальные автобусные маршруты. Также в городе продолжается модернизация трамвайной сети по концессионному проекту, из-за чего работает лишь половина маршрутов. В июне строители завершили работы на одной из линий Автозаводского района и вышли на новые объекты в Автозаводском и Ленинском районах, а также в нагорной части города.

Несмотря на достигнутые успехи, местные транспортники признаются: проблемы с соблюдением расписаний остались. Особенно сложно обстоит ситуация с вечерними рейсами, что является следствием дефицита водителей.



Уфа:

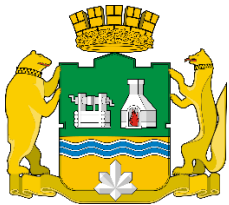
Строительство российско-белорусского завода электротранспорта за 1,3 млрд рублей

Совместное предприятие «Уфимского трамвайно-троллейбусного завода» (УТТЗ) и «Минского автомобильного завода» (МАЗ) будут строить с помощью технологий быстрого возведения, сообщил вице-премьер Башкирии, министр экономического развития и инвестиционной политики Рустам Муратов. Такой опыт уже применялся на строительстве завода зерносушильной техники «Амкодор-Агидель».

– Республика Беларусь для нас один из ключевых партнеров по части реализации совместных проектов, – заявил чиновник. – Особенно активно у нас развиваются совместные производства сельскохозяйственной техники и городского транспорта. Предприятия обеих республик заинтересованы в дальнейшей кооперации, наша задача – упростить и ускорить этот «путь» от намерений до реализации.

Проект обсуждали на полях XII Форума регионов России и Беларуси, который проходит в Нижнем Новгороде. Глава Минэкономразвития республики встретился с руководством совместного предприятия «Территория развития электротранспорта «МАЗ-УТТЗ». Компания также рассматривает возможность присоединиться к будущему российско-белорусскому кластеру.

Предприятие было зарегистрировано в феврале нынешнего года. Инвестпроект стал в Башкирии приоритетным. Вложения в него предварительно оценивают в 1,3 млрд рублей. Завод по производству городского электротранспорта разместят в особой экономической зоне «Алга» рядом с индустриальным парком «Уфимский». Строительство планируют завершить за два года.



Екатеринбург:

Прибытие первого в России пятисекционного трамвая производства УКВЗ

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».

В сообщении УКВЗ говорится, что новый трамвай назвали «80 лет Победы». Его обкатка пройдет в преддверии промышленной выставки «ИННОПРОМ-2025», которая состоится в Екатеринбурге с 7 по 10 июля 2025 года. Ранее в России не производили трамваи такой секционности.

Предприятие сообщает, что наличие двух кабин (спереди и сзади) позволяет эксплуатировать его в челночном режиме на маршрутах, где нет разворотных колец. За счет расширенных проходов трамвай «80 лет Победы» вмещает до 406 человек, поэтому идеально подходит для работы на самых востребованных у горожан направлениях.

Для сравнения, расчетная вместимость пассажиров для одного вагона Екатеринбургского метро составляет 308–330 человек, а для четырехвагонного состава — 1276 человек.

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



На каком маршруте в Екатеринбурге впоследствии мог бы работать такой пятисекционный трамвай, пока не сообщается.

И это не все трамвайные инновации, которые ждут Екатеринбург. Ранее в УКВЗ сообщили, что поставят городу 15 трехсекционных низкопольных трамваев «Кастор» — в каждом поместится 261 пассажир, в том числе 64 — сидя.



Пенза:

**Олег Фомин арестован до
по делу о хищении денег
«Пензалифта», он
банкротил и
Муниципальное
транспортное
предприятие**

Первомайский районный суд Пензы избрал меру пресечения в виде заключения под стражу для предпринимателя Олега Фомина, обвиняемого в мошенничестве в особо крупном размере (ч. 4 ст. 159 УК РФ), сообщает пресс-служба СУ СКР по региону. По версии следствия, фигурант в составе организованной группы причинил городу ущерб не менее 16 млн руб. Источник в силовых структурах сообщил, что предполагаемое преступление имело место в рамках процедуры банкротства муниципального предприятия «Пензалифт». Заседание по мере пресечения прошло в закрытом режиме, а сам бизнесмен доставлен в суд в наручниках под усиленной охраной.

Господин Фомин известен как основатель транспортных компаний «Дилижанс-Авто» и «Корпорация Дилижанс», контролировавших перевозки в Пензе и Саратове, также избирался депутатом Пензенской городской думы. Однако наибольшую известность ему принесло руководство Саратовским авиазаводом с 2006–2009 гг. После этого предприятие было признано банкротом, а активы на сумму почти 900 млн руб. были выведены. В 2016 году было возбуждено дело о преднамеренном банкротстве, которое не расследовано до сих пор.

Вслед за Олегом Фоминым в Пензе отправили под арест трёх других фигурантов, причастных к тому же делу. По версии следствия, они подготовили и направили в суд документы об инициировании банкротства МУП «Пензалифт», чьё имущество на сумму в 16 млн рублей впоследствии было похищено. Всех фигурантов дела обвиняют в мошенничестве. Один из фигурантов - конкурсный управляющий - заключён под стражу, два других направлены под домашний арест.

В соцсетях начались споры. Виновен ли на самом деле Олег Фомин? О нём ли именно идет речь? Нет, жители региона задавались не такими вопросами. Их интересовало другое: за какое именно преступление задержали бизнесмена. Биография у Олега Фомина на самом деле очень яркая.

Саратовский авиационный

Родился Олег Фомин в Курске, образование получил в ПГУ по двум специальностям: «Менеджмент» и «Юриспруденция». По данным на 2016 год воспитывал троих детей.

Как указывает «Коммерсантъ», карьеру начала развивать в Пензе: сначала в нулевых основал ООО «Дилижанс-Авто», а потом возглавил ООО «Корпорация «Дилижанс». Но его интересы не ограничивались только транспортными перевозками.

Пензенцы Олега Фомина вспоминают недобрым словом из-за печальной судьбы местного транспорта. В прошлом десятилетии в городе на Суре активно банкротили МУП «Пензенские пассажирские перевозки». Арбитражным управляющим, как писал в 2014-м году «Пензаинформ», был назначен Флит Гаффанов из «Лиги». А инициатором банкротства тогда стало ООО «Корпорация «Дилижанс». Обе структуры связывали с Олегом Фоминым.

Получается, что через «своего» человека Фомин «убивал» конкурента для родного предприятия? Гаффанова со скандалом освободили от должности управляющего МУПом. Но предприятию это не помогло – оно кануло в Лету.

В городе из муниципального транспорта остались только троллейбусы. Их состояние было таково, что всерьёз подумывали о закрытии всего троллейбусного парка. Споры об этом велись даже в пензенской Гордуме.

А пока «рогатые» умирали, транспортные компании поднимали цены на проезд. Остановить продвижение этой бизнес-идеи смог ФАС: она потребовала объяснить обоснованность повышения.

«Мы выиграли все суды, и сейчас транспортные компании оплачивают выставленные им штрафы. А мы привлекали их к административной ответственности сначала по результатам рассмотрения дела, потом – за неисполнение

предписания в срок. Общая сумма штрафов составила более 3 млн рублей», - рассказывала в 2024-м году в интервью penza.aif.ru руководитель Управления ФАС по региону Елена Демидова.

Вернуть цены на проезд в маршрутках не удалось, но и дальше их повышать не стали. А ситуация менялась: регион закупил новые троллейбусы, стал развивать троллейбусную сеть. То есть конкурентов для частных перевозчиков.

Олег Фомин и здесь, похоже, не потерялся. Было заявлено, что он подписал договор на покупку новых 60 автобусов. Пытался даже, как утверждают источники, занять первые роли в проводимой в регионе транспортной реформе.

Официально СУ СК РФ по Пензенской области сообщил о возбуждении уголовного дела в отношении двух лиц: предпринимателя и конкурсного управляющего. Их обвиняют в мошенничестве, совершенное группой лиц, в особо крупном размере (ч. 4 ст. 159 УК РФ).

Сейчас, как рассказывают сайты бухгалтерской документации, Олег Фомин числится учредителем пяти организаций. Из них действующих три ООО «Корпорация Дилижанс» (пассажирские перевозки), ООО «Содействие-99» (аренда и управление имуществом), ООО «Континент» (пассажирские перевозки). Еще две фирмы находятся в процессе ликвидации. Официально общая выручка организаций за 2024 - 11 млн рублей. Как при таких зарегистрированных доходах Олег Фомин нашёл деньги для закупки десятков новых автобусов - еще один вопрос. Ответ на него может найти налоговая служба.

Если проследить скандалы, которые связывают известного пензенского предпринимателя, то можно заметить: все они касаются банкротств. В этих историях фигурирует информация о выводе средств с предприятия, взятке за направление банкротства в нужное русло, уничтожение конкурента.



Вологда:

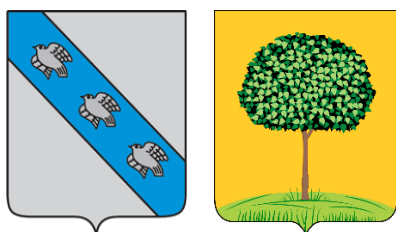
Власти Петербурга передадут области 10 троллейбусов

Губернатор Вологодской области Георгий Филимонов и губернатор Санкт-Петербурга Александр Беглов обсудили вопросы межрегионального сотрудничества в ходе рабочей встречи на Петербургском международном экономическом форуме. В рамках взаимодействия между регионами северная столица безвозмездно передаст Вологодской области десять троллейбусов.

Это уже не первый случай подобной поддержки. В 2024 году Санкт-Петербург передал Вологодской области 20 троллейбусов, что позволило обновить подвижной состав на некоторых маршрутах региона.

Примечательно, что сотрудничество носит взаимный характер. С 2022 года Вологодская область поставляет в Санкт-Петербург новые троллейбусы повышенной вместимости.

На встрече также обсуждались перспективы дальнейшего взаимодействия и подготовка к проведению форума «Дни Вологодской области в Санкт-Петербурге». Оба губернатора отметили важность развития партнерских отношений между регионами.



Липецк и Курск:

Концессионные проекты реконструкции электротранспорта ожидают корректировок

Группа «Мовиста», концессионер общественного транспорта в Курске и Липецке, заявила о необходимости корректировок проектов, реализуемых в этих городах. В Курске может на 3,1 млрд руб. вырасти смета из-за повышения стоимости материалов, а в Липецке возможные изменения касаются сроков реализации соглашения. Эксперты говорят о необходимости рельсового транспорта в российских городах и отмечают объективность причин корректировок «в текущих реалиях».

ГК «Мовиста» планирует скорректировать ряд параметров реализующихся в облцентрах Черноземья концессионных соглашений в сфере электротранспорта. Об этом рассказали в самой компании. Так, корректировка в части сроков реализации проекта ожидается в Липецке. Согласно объявленным ранее условиям концессии, за 14,5 млрд руб. (предоставленных в качестве инвестиционного и эксплуатационного платежей, а также капитального гранта) планируется реконструировать около 40 км и построить 5 км

трамвайных путей, купить 46 низкопольных трамваев, модернизировать контактную сеть и депо до конца 2025 года. Какими будут новые сроки, в компании пока не уточняют, отмечая, что сейчас идет согласование новых планов с правительством региона.

В Курской области ООО «Мовиста регионы Курск» снизило темпы реализации соглашения. Объем инвестиций должен был составить 12,4 млрд руб. Но теперь смета может вырасти на 3,1 млрд руб. в связи с повышением стоимости стройматериалов, производства работ и ростом уровня инфляции, сообщили «Ъ-Черноземье» в правительстве Курской области: «Удорожание проекта не будет финансироваться за счет регионального бюджета. Рассматривается вопрос финансирования за счет средств федерального бюджета, заимствованных средств и средств концессионера».

Соответствующие запросы региональные власти направили в Министерство транспорта РФ. Сейчас строители перешли к фазе строительно-монтажных работ на первых пяти участках. В августе ожидается возобновление финансирования со стороны ВЭБ.РФ, что позволит «Мовиста регионы Курск» перейти к шестому и заключительному седьмому этапам, пояснили в компании.

Несколько недель назад врио губернатора Курской области Александр Хинштейн сообщал, что работы по концессии приостановлены и происходит корректировка стоимости проекта по сравнению с расчетными показателями. В ГК «Мовиста», впрочем, отметили, что работы в рамках концессионного соглашения не останавливались, а «просто велись не очень активно».

Работы по реконструкции трамвайной системы Курска сейчас идут на нескольких участках. Реконструируется трамвайная инфраструктура на городском маршруте №4 — на участке от Сумского путепровода до улицы Малышева протяженностью 5,2 км. Также ведется укладка крупноразмерных железобетонных плит, подготовка к работе по защите инженерных сетей. Монтируются подвесы контактной сети для крепления контактного провода. В «Мовиста регионы Курск» рассчитывают завершить эту работу до конца августа.

По данным на середину июня, в ходе исполнения концессионного соглашения выполнена реконструкция 24,7 из 42,6 км трамвайных путей, а также контактной сети. Оборудована 51 посадочная платформа и установлено 38 павильонов ожидания на остановках, закуплены 22 единицы новых односекционных трамваев «Львенок», из них шесть уже работают на городских линиях, обслуживая маршрут №1. В мае контрольно-счетная палата Курской области сообщила, что концессионер допустил 373 нарушения, в их числе семь финансовых на общую сумму 657 млн руб. В основном речь идет об отставании от намеченных сроков (спустя три года после подписания соглашения компания реконструировала только 58% от заявленного объема трамвайных путей) и завышении стоимости строительно-монтажных работ.

ГК «Мовиста» по концессии строит трамвайные линии в Ярославле, Курске, Перми и Липецке. В Свердловской области компания продолжает перевозки по первому в современной России междугородному трамвайному маршруту Верхняя Пышма — Екатеринбург. Также были заявлены проекты в Волгограде и Нижнем Новгороде, но реализованы пока не были. В конце мая стало известно, что концессионер модернизации трамвайного комплекса в Перми также вышел с инициативой о продлении срока проекта. По данным источника, знакомого с ситуацией в компании, «задержка у холдинга идет по всем городам».

По мнению главы КРОО «Инспекция общественного контроля» Олега Погожих, названные причины роста сметы «объективны и признаются всеми сторонами»: «Первоначальный контракт был заключен в иных экономических условиях. Сейчас ведется детальный аудит затрат и переговоры, чтобы определить окончательную сумму корректировки и найти пути ее возможного снижения без ущерба качеству. Окончательная сумма корректировки контракта может составить от 1 млрд руб. и более. До сих пор нет согласованных правок в проектной документации».

Директор Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики

Михаил Блинкин напомнил, что без рельсового транспорта городам с населением от полумиллиона и выше «просто не обойтись»: «Речь даже не о мегаполисах-миллионниках — вся среда крупных городов России традиционно концентрируется вокруг плотной многоэтажной застройки. Когда район застраивается таким образом, людям нужно эффективно и с комфортом добираться из одной части города в другую, даже если у них есть свой автомобиль. В подобных условиях транспортная система должна быть высокопроизводительной и одновременно достаточно удобной». По его мнению, в таком контексте города даже меньше Курска не смогут нормально функционировать без полноценной системы рельсового транспорта.

«Сейчас существуют тревожные обстоятельства — военно-политические, но рано или поздно они уйдут, и нужно концентрироваться на статистическом прогнозе, на перспективах», — добавил эксперт.



Подольск:

Закупка трех новых троллейбусов в 2025 году

Подмосковный Подольск планирует купить три новых троллейбуса. Поставка обойдется в 101 миллион рублей.

Таким образом, каждый троллейбус будет стоить 33,7 миллиона рублей. Низкопольные машины смогут вмещать около 90 пассажиров. Сидения для пассажиров должны быть антивандалного типа. Также в салонах установят USB-зарядки Type-C. В троллейбусах будут батареи для автономного хода. Поставить их должны до конца этого года.

Сейчас идет подача заявок, после него будет разыгран тендер. Какой модели будут троллейбусы, не сообщается. Однако на сайте госзакупок есть ответы заказчика на запросы. В одном из документов потенциальный поставщик указывал, что единственная модель, которая подходит под требования технического задания, — это «Горожанин». И даже грозил пожаловаться в надзорные органы, если требования не изменят.



Уфа:

**Мэрия заключила
контракт на поставку
троллейбусов на ₽512 млн**



Администрация Уфы заключила контракт на поставку 15 новых троллейбусов. Стоимость закупки составляет 511,5 млн руб. Обновление подвижного состава электротранспорта города обеспечит АО «Уфимский трамвайно-троллейбусный завод» (УТТЗ).

Стоимость одного троллейбуса с НДС и прочими расходами составит 34,1 млн руб. Закупка оплачивается из средств бюджета города. Заказчиком выступает управление транспорта и связи мэрии. Поставщик получит аванс в 153,5 млн руб., или 30% стоимости контракта, в течение семи дней с момента подписания договора. Остальные средства поступят продавцу по мере поставки троллейбусов в 2025 и 2026 годах.

«Гарантийный срок на поставляемый товар составляет 24 месяца или 150 тыс. км пробега с даты подписания и размещения заказчиком документа о приемке. Поставщик гарантирует, что поставляемый товар соответствует требованиям, новый, ранее не бывший в эксплуатации», — говорится в контракте.

Тендер на поставку 15 троллейбусов типа «Горожанин» был объявлен мэрией в середине мая. Из технического задания следует, что город приобретает низкопольные троллейбусы категории МЗ с возможностью автономного хода и вместимостью от 90 до 100 пассажиров. В салоне должны быть предусмотрены места для пассажиров, кондиционер и обогреватель, система вызова экстренных служб. Машины также должны быть оснащены системой ГЛОНАСС, автоинформаторами и маршрутными указателями, а также системой громкой связи.

В мае прошлого года администрация Уфы заключила контракт с УТТЗ на поставку десяти троллейбусов за 341 млн руб. Производитель стал единственным участником объявленного ранее аукциона.



Москва:

Собянин запустил третий регулярный речной маршрут

Сергей Собянин в режиме видеоконференции с Петербургского форма запустил движение на третьем регулярном маршруте речного электротранспорта в Москве.

Новый маршрут протянется между причалами "Новоспасский" и "ЗИЛ". Свяжет сразу четыре района города и будет включать шесть остановок. Флотилию пополнят ещё шестью судами. До конца года будет ещё четыре.

"Будем и дальше развивать этот проект, в том числе с учётом того, что те суда, которые ходят по Москве-реке, туристические суда на дизельном ходу, они тоже должны постепенно переходить на электрический ход для улучшения экологии Москвы-реки и Москвы в целом", - сказал Сергей Собянин.



Ростов-на-Дону:

Трамвай всё-таки поедет?

Ростовский трамвай, проект которого был подвергнут острой критике врио главой области Юрием Слюсарем, всё-таки будет построен. Анонсированные ранее Слюсарем эксперты всё же нашли решения для улучшения проекта по модернизации и созданию инфраструктуры трамвайных линий в Ростове. Предложения уже на финальной стадии обсуждения.

Об этом рассказала заместитель губернатора Ростовской области – министр транспорта Алёна Беликова в кулуарах Петербургского международного экономического форума. Она отметила, что, когда все решения будут окончательно приняты, власти подробно расскажут об изменениях в изначально утверждённом проекте.

В части трамвая – на финишной прямой, но итоги чуть позже, – подчеркнула Беликова.

Над улучшением проекта, по её словам, ведут совместную работу приглашённые федеральные эксперты из научно-исследовательского и проектного института «Мостранспроект», Донского государственного технического университета, а также представители Минтранса Ростовской области и компании-концессионера.

Конечно, хотим сделать это быстрее, но это должен быть максимально качественный проект, – сказала Беликова, подчеркнув, что удобство трамвайных линий в городе затрагивает интересы более миллиона горожан.

Отметим, о проблемах с проектом модернизации ростовского трамвая стало известно ещё в ноябре 2024 года, практически сразу после назначения Юрия Слюсаря врио донского губернатора.

Тогдашний первый заместитель главы ростовской городской администрации Алексей Потешкин заявил, что представленный проект значительно превышает предполагаемую сметную стоимость. Это создаёт риск неосвоения федеральной субсидии. Кроме того, выяснилось, что проектная документация для пяти этапов строительства ещё не одобрена госэкспертизой.

А правительство Ростовской области направило в Министерство транспорта РФ официальное письмо с просьбой перенести финансирование с 2024 года на 2025 год, чтобы избежать потерь в случае неиспользования выделенных средств.

При этом в начале нынешнего июня ростовская администрации заявила, что завершение первого этапа нового ростовского трамвая – от Левенцовки до улицы Станиславского – намечено на декабрь 2026 года.



Смоленск:

Город обновит трамваи через закупку кузовов

Усть-Катавский вагоностроительный завод (УКВЗ) поставит восемь новых трамвайных кузовов модели 71-623-04 в 2025–2026 годах.

Об этом свидетельствуют данные с портала Госзакупок. В конкурсе УКВЗ был единственным участником. Он поставит кузова на сумму 272,7 млн рублей. Четыре вагона необходимо поставить в 2025 году, ещё четыре — в 2026 году.

Электронный аукцион на поставку восьми кузовов был объявлен 15 мая. Закупка финансируется из межбюджетного трансферта бюджету городского округа Смоленска.

Последний раз новые трамваи приобретались Смоленском в 2012 году, тогда город закупил два вагона белорусского производства БКМ-62103. В 2018 году Смоленск получил партию из 30 трамваев, подаренных Правительством Москвы: 10 — модели 71-608КМ и 20 — модели 71-619К, а в конце 2024 года — ещё пять вагонов модели 71-623-02.



Рязань:

Закупка 14 новых троллейбусов и ремонт линий

Рязанская область наконец сможет всерьёз заняться обновлением общественного транспорта — благодаря списанию большей части долга по бюджетным кредитам. Губернатор Павел Малков на заседании правительства рассказал, что это позволит направить средства на важные проекты.

Главная новость — в Рязани появится 14 современных троллейбусов. На их закупку выделяют почти 500 миллионов рублей. Сейчас средний возраст городского транспорта — всего 3 года, но, видимо, этого недостаточно, раз требуется масштабное обновление.

Помимо новых машин, власти продолжают ремонтировать контактную сеть — заменят изношенные участки и даже продлят некоторые маршруты. Губернатор поручил как можно быстрее выводить новые троллейбусы на линии, ориентируясь на состояние старых и просьбы жителей.

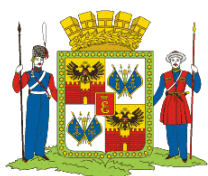


Волгоград:

Закупка электротранспорта на федеральные деньги

Волгоградская область получит в этом году федеральные средства на развитие городского электротранспорта. В целом на реализацию программы в регионах правительство России выделит порядка 4 млрд рублей. За три года планируется направить 12 млрд, а с 2025 по 2042 год — более 41,7 млрд. Распоряжение о распределении средств уже подписано. О решении сообщил председатель правительства Михаил Мишустин на заседании кабинета министров.

Целевое финансирование позволит завершить начатые проекты по строительству, модернизации и реконструкции трамвайных линий, а также закупить электротранспорт. Все проекты реализуются на основе долгосрочных соглашений. Среди участников программы наряду с Волгоградской областью — Краснодарский и Пермский края, Курская, Липецкая, Нижегородская, Ростовская, Саратовская, Ярославская области.



Краснодар:

Хорошая погода и экономия спровоцировали адресное открытие дверей

С 1 июля в транспорте МУП «КТТУ» вводится адресное открытие дверей.

В транспорте, оборудованном системой адресного открытия, двери будут открываться по запросу пассажира, а не автоматически. Для этого, после полной остановки транспорта, нужно будет нажать на кнопку снаружи, либо внутри салона. Все кнопки обозначены специальными наклейками.

Нововведение касается современных моделей с кондиционером. Сделано это для того, чтобы в жару сохранять салон прохладным, а в холода – теплым.



Нижний Новгород:

«Нижэкотранс» планирует разработать гибридный электротранспорт

Российско-белорусское предприятие «Нижэкотранс» планирует разработать гибридный пассажирский электротранспорт, рассказал председатель совета директоров компании Андрей Бирюков. Презентация проекта состоялась сегодня в рамках Форума регионов Беларуси и России.

На одной платформе планируют создать линейку из шести 12-метровых моделей: автобусы на дизельном топливе, сжиженном природном газе, сжатом метане; троллейбусы с автономным ходом и два вида электробусов (с ночной и быстрой зарядкой). В перспективе «Нижэкотранс» собирается представить 10- и 18-метровые версии.

Особенностями нового транспорта станут унифицированная модульная конструкция кузова, независимая подвеска с электромеханической трансмиссией и двойное остекление.

«Мы понимаем, что нам нужно конкурировать не только с отечественными производителями, но и китайскими. Цена должна быть минимально возможная, чтобы выдержать эту конкуренцию. Этого можно достичь только в рамках глубокого инжиниринга, унифицированных решений и новых роботизированных технологий», — отметил Андрей Бирюков.





Ярославль:

Закупку троллейбусов обсудили в рамках ПМЭФ

Вопрос приобретения новых троллейбусов для Ярославля и Рыбинска на Петербургском международном экономическом форуме обсудили представители правительства области и группы «Синара». Об этом сообщил глава региона Михаил Евраев.

– С вице-президентом компании Александром Мишариным определили дальнейшие шаги по развитию сотрудничества в сфере общественного транспорта, – рассказал губернатор Ярославской области Михаил Евраев. – Нам необходимо заменить 90 троллейбусов в Ярославле и Рыбинске. Для расширения маршрутной сети в этих городах дополнительно закладываем еще почти 25 единиц техники. Пригласил партнеров принять участие в открытых и конкурентных торгах.

Компания уже поставляла новые троллейбусы в Ярославскую область. В целом за последние два года региональный парк такой техники пополнили 12 машин: в 2024 году девять единиц марок «Транс-Альфа» и «Синара» были приобретены АО «Яргорэлектротранс», в 2025-м три единицы марки «Транс-Альфа» – АО «Рыбинскэлектротранс». В настоящее время все эти троллейбусы работают на городских маршрутах Ярославля и Рыбинска.

– Троллейбусы «Синара» впервые были поставлены в Ярославль в мае прошлого года, и опыт эксплуатации показал надежность, эффективность и удобство наших машин как для пассажиров, так и для водителей, – рассказал вице-президент компании Александр Мишарин. – Мы гордимся партнерскими отношениями с Ярославской областью и, безусловно, будем рады расширить наше сотрудничество и продолжить поставку общественного транспорта в регион. Общественный транспорт сегодня является одним из обязательных условий развития городской среды и непосредственно влияет на качество жизни горожан, так что мы как производители осознаем весь объем ответственности и готовы предложить инновационные машины, которые будут полностью отвечать этим запросам.

Как пояснил заместитель председателя правительства – министр дорожного хозяйства и транспорта Ярославской области Роман Душко, планируется приобретать модели троллейбусов с

автономным ходом. Это позволит убрать часть контактной сети под землю в рамках проекта «Чистое небо».

В настоящее время формируется заявка на предоставление бюджетных кредитов на дальнейшее совершенствование системы общественного транспорта в регионе.



Самара:

Выездное заседание комитета Совета Федерации прошло в трамвайном депо



В Самаре прошло выездное заседание комитета Совета Федерации по бюджету и финансовым рынкам, где обсудили концепцию бюджета на ближайшие три года. В ходе мероприятия обсуждались меры по улучшению бюджетного планирования и эффективному распределению финансов с учетом региональных особенностей.

Заместитель председателя Совета Федерации Николай Журавлев отметил, что Самарская область была выбрана для заседания не случайно. Он подчеркнул, что регион активно развивает технологии, участвует в национальных проектах и привлекает инвестиции. «Самарская область динамично развивает технологии, участвует в национальных проектах и привлекает инвестиции», — сказал он, добавив, что «важно учитывать мнение региональных властей для создания реалистичных предложений».

Председатель комитета Совета Федерации по бюджету и финансовым рынкам Анатолий Артамонов напомнил, что 18 июня был принят проект постановления о концепции бюджета. Среди предложений — совершенствование финансирования государственных программ, разработка инструментов оценки рисков при реализации государственно-частного партнерства и усиление мониторинга эффективности субсидий.

Губернатор Самарской области Вячеслав Федорищев отметил, что регион участвует во всех национальных проектах, направленных на технологическую модернизацию. Сенаторы также обсудили перенос сроков предоставления информации по лимитам на национальные проекты для более точного планирования. Николай Журавлев резюмировал, что сейчас наступает время бюджетной консолидации, поиска новых источников доходов и оптимизации расходов.



Ставрополь:

Троллейбусы, амбиции и работа в убыток

Как утверждают власти, доход ГУП СК «Крайтранс» за первый квартал 2025 года вырос на 3%, в сравнении с тем же периодом прошлого года со ссылкой на краевой миндор. По последним годовым отчетам видно, что предприятие работает в убыток.

Как считает эксперт Андрей Черняков, убыточность возникает, потому что предприятие возит пассажиров гораздо ниже себестоимости.

«Стоимость проезда в 25 рублей далека от реальной экономики. Очень далека. И второй момент — это недостаточная оплата транспортной работы по государственным контрактам Крайтрансу. Суммы контрактов занижены и отличаются от реальной экономики. Поэтому, собственно говоря, предприятие себе в убыток и работает», — уверен урбанист.

Ситуация может меняться, конечно, но для этого необходимо комплексное реформирование общественного транспорта, а также изменение подходов к финансированию общественного транспорта. То есть выстраивание здоровой экономики, которая сейчас от этого очень и очень далека.

Начало работы было запланировано на новых троллейбусах во втором полугодии 2024 года. Но этого не произошло из-за постоянно срывающегося контракта. Как известно, покупка удалась спустя четыре попытки. Жалобы на заявки, срыв закупок и разборки с вологодской компанией «Траснс-Альфа» — все это сопровождало приобретение новых машин в Ставрополь.

После переноса финансирования на 2025 год, Крайтранс все-таки заключает контракт на поставку троллейбусов в кратчайшие сроки, к которым есть вопросы у общественников и экспертов. К концу апреля последняя машина доезжает до Ставрополя, но в мае проверка показала, что они не соответствуют техзаданию. 26 июня стало известно, что поставщик устранил все замечания — троллейбусы Крайтранс принял. Выйдут ли они с 1 июля и в каком составе — еще не известно.



Кыргызстан:

Суд отказал активистке в иске по передаче троллейбусов из Бишкека в Ош

Административный суд Бишкека отказал активистке Бермет Борубаевой в признании недействительным постановления Бишкекского городского кенеша о передаче 100 троллейбусов в Ош. Об этом сообщили в судебной инстанции.

Представитель БГК отметил, что все необходимые процедуры были соблюдены и передача троллейбусов соответствует поручению президента и решению кабмина.

В свою очередь, юристы, представляющие интересы заявителя, считают, что суд проигнорировал представленные материалы, и судья Нурман Нартаев не привел оснований для своего решения.



Дрезден:

Начало утилизации вагонов грузового CarGoTram

Тихий конец эпохи: почти 20 лет синий грузовой трамвай был частью городского пейзажа Дрездена. Теперь четыре из семи промежуточных вагонов отправляются на слом.

В период с 2001 по 2020 год (с перерывом с 2016 по 2017 год) два трамвайных поезда доставляли более мелкие детали автомобилей, такие как винты и шайбы, из грузового транспортного центра на станции Фридрихштадт на Прозрачную фабрику.

Транспортные средства, купленные VW в то время за 13 миллионов немецких марок у металлургического завода Schalke в Гельзенкирхене, считались пионерским проектом в области городской грузовой логистики. По данным Транспортного управления Дрездена, они заменили до 65 поездок грузовиков в день.

Грузовой трамвай также привлекал внимание, особенно туристов. Стандартный маршрут проходил прямо через центр города: через станцию Митте, вдоль Цвингертайх, Постплац и Вильсдруфферштрассе до Штрассбургерплац, где был проложен дополнительный путь. Из-за смены производства на VW и высоких расходов на техническое обслуживание обслуживание было окончательно прекращено пять лет назад.



В выпуске использованы фотоматериалы с сайтов: transphoto.org, aroundprague.cz, и информация с сайтов: vremyan.ru, progorod62.ru/, techzd.ru/, yarreg.ru/, wagon-cargo.ru/, @rollingstock, rg.ru/, tr.ru/, 1obl.ru/, levencovka.ru/, ufa.rbc.ru/, ul.aif.ru/, msk1.ru/, nwpress.ru/, www.tvc.ru/, kommersant.ru/, tag24.de/, sputnik.by/, newstracker.ru/, gorvesti.ru/, pravdapfo.ru/, nn.ru/, cheltv.ru/, penza.aif.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.

