



№29

ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ

Официальное издание Международной
ассоциации предприятий городского
электрического транспорта

14 – 20 июля 2025

Минтранс хочет перегрузить «выделенки» туристическими автобусами



Минтранс России разместил на публичное обсуждение законопроект о внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения». Документ подготовлен в соответствии с поручением Правительства Российской Федерации о реализации мер в части улучшения условий для туризма. Российские регионы смогут самостоятельно утверждать перечень транспорта для проезда по «выделенке».

Согласно законопроекту, все регионы получают право определять перечень автобусов, которые могут передвигаться по выделенным полосам для общественного транспорта. Речь идет об автобусах массой свыше пяти тонн и вместимостью более восьми пассажиров. В настоящее время такими полномочиями наделены только города федерального значения Москва, Санкт-Петербург и Севастополь. Инициатива направлена на уменьшение времени в пути и создание более комфортных условий для путешествий и отдыха.

Каждый регион сможет принимать решения с учетом региональной специфики и городской инфраструктуры, а также потребностей жителей. В первую очередь это касается туристического транспорта и транспортного обслуживания массовых мероприятий.

Увы, но такое использование выделенных полос приведёт только к одному – неэффективности этих полос. Изначально именно высвобождение специальных полос для общественного транспорта должно было выдернуть общественный транспорт из пробок.

Несколько лет назад Минтранс уже разрешил выезжать на выделенные полосы машинам такси. Это привело к тому, что в некоторых городах над полосами для общественного транспорта кроме знака 5.14.1 начали размещать знаки 3.1 «Въезд запрещён». Именно такое сочетание позволяет закрывать полосы от такси.

Но гораздо большее разочарование наступает от того, что Минтранс РФ не рассматривает городской пассажирский транспорт городов, как привлекательный для туристов, сегрегируя туристов от местных жителей в разные транспортные средства.

**Ушёл из жизни бывший
руководитель
Новосибирского
трамвайно-
троллейбусного
ремонтного завода
В.Н.Ишимов**

Международная ассоциация предприятий городского электрического транспорта с прискорбием сообщает, что 17 июля 2025 года на 81-м году жизни после продолжительной болезни скончался Заслуженный работник транспорта Российской Федерации, ветеран МАП ГЭТ Ишимов Валентин Николаевич.

Валентин Николаевич в 1962 году закончил математический класс средней школы и поступил работать в Инское локомотивное депо Западно-Сибирской железной дороги помощником машиниста.

С 1962 года по 1968 году являлся студентом Новосибирского электротехнического института, а по окончании получил диплом по специальности – городской электрический транспорт.

После окончания института, в 1969 году начал свой трудовой путь в качестве инженера, на Новосибирском трамвайно-троллейбусном ремонтном заводе (НТТРЗ в последствии ЗАО «Сибэлтранс»).

С 1972 года по 1980 занимал пост главного инженера, а с 1980 года по 2010 год являлся руководителем предприятия.

Это был вдумчивый профессиональный руководитель, который самоотверженно отдавал все свои силы и знания своей работе. Под его руководством на восстанавливались, ремонтировались трамвайные вагоны и троллейбусы. Что позволяло сохранить и вернуть в эксплуатацию изношенный подвижной состав. Сотни трамваев и троллейбусов получали вторую жизнь после капитального ремонта на заводе под его руководством.

В тяжелые 90-е годы, когда разрушался городской пассажирский транспорт, благодаря активной работе завода удалось сохранить предприятия городского электрического транспорта во многих городах России.

После прекращения производства капитальных ремонтов трамваев, завод производил капитальные ремонты тяговых и вспомогательных двигателей трамваев и троллейбусов.

Валентин Николаевич пользовался огромным авторитетом у руководителей предприятий городского электрического транспорта России и был одним из самых активных организаторов по созданию нашей Ассоциации.

От имени членов Международной ассоциации предприятий городского электрического транспорта, Общероссийского отраслевого объединения работодателей «Городской электрический транспорт»



выражаем глубокое соболезнование родным, близким и друзьям по случаю его кончины.

Мы будем помнить Валентина Николаевича, как опытного специалиста, большого профессионала, доброжелательного, отзывчивого человека.

Светлая память о нем, сохраниться в сердцах представителей городского транспорта России, всех тех, кто когда-то имел возможность с ним работать и общаться.



Волгоград:
Замглавы Минтранса
Иванов отправился в
поездку на волгоградском
трамвае



В Волгограде с рабочим визитом находился Первый заместитель Министра транспорта РФ Валентин Иванов. В разгар дня федеральный чиновник в сопровождении представителей администрации Волгограда и Волгоградской области отправился в поездку на скоростном трамвае.

На остановке скоростного трамвая – около стадиона «Волгоград Арена» – Валентина Иванова волгоградские чиновники познакомили с реализацией мероприятий в рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги», в также рассказали об обновлении общественного транспорта, строительстве ключевых дорожных объектов в регионе. По такому случаю здесь заранее установили информационные стенды.

Глава города Владимир Марченко доложил о значительных успехах: за последние годы парк общественного транспорта Волгограда обновился на 90%. Благодаря федеральным программам и инвестициям приобретены сотни новых троллейбусов, автобусов и электробусов. Особое внимание уделено трамвайной сети: закуплены 62 современных вагона, реконструированы линии и станции.

Результат впечатляет: пассажиропоток вырос с 87,5 миллионов человек в 2022 году почти до 100 миллионов в 2024 году. Валентин Иванов отметил, что Волгоград движется в правильном направлении, делая ставку на комфортный и безопасный общественный транспорт.

- Можно пытаться развивать только дорожную сеть, чтобы люди передвигались на личных автомобилях без пробок, но это путь в никуда. Нужно развивать общественный транспорт – делать так, чтобы он становился комфортным, удобным, безопасным, чтобы пассажир голосовал за него своей поездкой, – подчеркнул он.

На совещании также обсудили планы по дальнейшему развитию транспортной системы Волгограда и Волгоградской области, включая продление трамвайной линии и создание удобных пересадочных узлов.



Санкт-Петербург:

Трамваи и троллейбусы без особой помпы поехали по новому контракту – брутто-контракты, как с коммерсантами, город не потянул

С 16 июля в жизни СПб ГУП «Горэлектротранс» наступил новый этап. Закончилось действие 10-летнего договора, который был заключён с предприятием в 2015 году, на основании принятого в те годы нового Федерального закона №220-ФЗ. Времени подготовить качественный новый контракт петербургским властям не хватило. Даже в отличие от СПб ГУП «Пассажиравтотранс» с которым в мае заключили 10-летний контракт, с «Горэлектротрансом» подписали документы, легализующие перевозки лишь до середины августа 2026 года.

Стороной заключения контрактов от города выступил СПб ГКУ «Организатор перевозок». Общая сумма контракта по организации перевозок трамваем не может превышать 18,352 млрд рублей, а троллейбусом – 12,728 млрд рублей.

Оплата по Контракту производится с авансовым платежом в отношении каждого отдельного этапа исполнения контракта в размере 10 % от цены каждого этапа. Всего в двух контрактах предусмотрено 14 этапов.

Стоимость пробега для троллейбусов рассчитана исходя из норматива: 304 рубля за 1 км для простого троллейбуса и 367 — для с «гармошек»; в час нормативы соответственно — 4007 рублей и 4889 рублей. Для трамваев норматив на километр — 466 рублей, на час — 5927 рублей; для сочлененных трамваев — 546 рублей и 7326 рублей соответственно

Пикантности расчётам добавляет то, что в Санкт-Петербурге используется разный по вместимости сочленённый подвижной состав. Так вагоны 71-923 «Богатырь» по сути являются двухсекционными вагонами, но вмещают ненамного больше пассажиров, чем 71-911ЕМ «Львенок» - всего на 20 пассажиров больше. А на ряде маршрутов эксплуатируются трёхсекционные вагоны 71-932 «Невский». По сути контракта все сочлененные вагоны вне зависимости от вместимости и их первоначальной стоимости являются транспортными средствами особо большого класса (ОБК).

За невыполнение Подрядчиком объема работ предусмотрен штраф в размере 1% стоимости указанного объема работ.

Как и с ГУП «Пассажиравтотранс» город не смог заключить чистые брутто-контракты и полностью снять с перевозчика вопросы по сбору выручки. Увы, но кондуктора останутся на 12 трамвайных и 13 троллейбусных маршрутах предприятия. 27 трамвайных и 36 троллейбусных продолжат работать бескондукторными.

Таким образом чехарда с разными видами оплаты на городском транспорте останется, равно как и не единообразный контроль за безбилетными пассажирами.

Напомним, что сегодня в городе на Неве в автобусах коммерческих перевозчиков нет приёма наличных средств, а оплата происходит только с помощью банковских или проездных карт. При этом перевозчики не отвечают за объём собранной выручки на борту. Контроль за прилежностью пассажиров осуществляют сотрудники ГКУ «Организатор перевозок».

Два государственных перевозчика сохранили за собой условие повышенного риска – сбор выручки и контроль за дисциплиной оплаты. Учитывая, что в текущем году движение городского транспорта многократно прерывалось из-за городских мероприятий, а также кардинально менялись маршруты, где возьмут деньги на подобные потери ГУПы до конца года, а также в предстоящие будущем – пока не очень понятно.

В отличие от перевода коммерческих перевозчиков на новые брутто-контракты в 2022 году, перевод государственных предприятий на «новые» взаимоотношения в городских СМИ практически не освещался и о нём знают только специалисты.



Самара:

**27 миллиардов рублей
необходимы для
модернизации
инфраструктуры трамвая
и троллейбуса**

В Самаре на совещании областного правительства подняли вопрос трамвайных и троллейбусных перевозок. Во время обсуждения там прозвучала и себестоимость проезда. Один пассажир обходится ТТУ в 300 рублей. Такую цифру назвала руководитель департамента экономического развития, инвестиций и торговли Юлия Ашуркова. Корреспондент «КП-Самара» спросила у эксперта, почему себестоимость проезда такая высокая и как ее сократить.

По словам Юлии Ашурковой, ситуация с автобусными перевозками более-менее ровная, а вот что касается трамваев и троллейбусов, то там сильное недофинансирование.

- Стоимость экономически обоснованного проезда в трамвае составляет 300 рублей. Мы компенсируем около 70 рублей. Но это системная проблема. Понятно, что она требует колоссальных финансовых затрат, поэтому мы систематически, за счет муниципального бюджета, выделяем ТТУ субсидии, - сказала Юлия Ашуркова.

300 рублей. Эта цифра вызвала немалое удивление у пассажиров, ведь реальная стоимость проезда - 37 рублей по безналичному расчету и 40 рублей наличными. Почему же реальная стоимость перевозки пассажира в разы больше? Есть три причины, считает руководитель Центра общественного взаимодействия Андрей Ишмуратов.

- Себестоимость – это сумма затрат, поделенная на количество перевезенных пассажиров. Чем больше пассажиров перевозят, тем ниже себестоимость. Проблема кроется в нескольких вещах: строительство метро, дублирование другими маршрутами и простой транспорта в пробках, - считает Андрей Ишмуратов.

По словам эксперта, из-за строительства метро выпал важный участок для трамвайно-троллейбусного управления. Именно в этом районе всегда наблюдался большой пассажиропоток, сейчас он уменьшился.

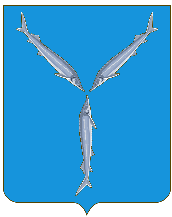
Второй важный момент – дублирование маршрутов другими транспортными средствами, такими как автобусы и маршрутки. На тех участках, где людей возит троллейбус или трамвай, работают еще и автобусы.

- ТТУ из-за этого теряют пассажиров, а издержки остаются. В этом плане логичнее было бы перевезти автобусы и маршруты в те места, где троллейбусы и трамваи не могут курсировать.

Третья и не менее важная причина - простой транспорта во время городских пробок.

- Это, конечно, невероятная проблема в Самаре. Транспорт простаивает и в этот момент не везет пассажиров. Чем больше транспорт простаивает, тем больше издержек у ТТУ. Это неграмотная политика организации дорожного движения на дорогах в городе.

Для обновления инфраструктуры трамваев и троллейбусов требуется 27,13 миллиарда рублей. Глава регионального правительства Михаил Смирнов подтвердил намерение добиваться выделения необходимых средств. Финансирование модернизации планируется обеспечить с помощью федеральной поддержки и привлечения внебюджетных ресурсов.



Саратов:

Володин проверил работу кондиционеров в общественном транспорте



Вячеслав Володин в ходе рабочей поездки в Саратов обратился к ответственным лицам по работе городского общественного транспорта.

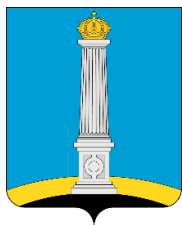
Он подчеркнул, что поступает много нареканий от жителей о невключенных в жаркое время кондиционерах.

— Кондиционеры включать научились? — иронично поинтересовался политик у вагоновожатых трамваев. — Почему пассажиры массово жалуются на жару в транспорте? Есть какие-то правила или вы сами решаете, когда включать охлаждение?

Спикера Госдумы заверили, что водители ориентируются на погоду «за бортом».

Об этом информирует 17 июля ТГ-канал «Володин Саратов».

Напомним, саратовцы жаловались в соцсетях на невключенные в жару кондиционеры электротранспорта. Якобы водители транспорта замерзали во время работы и самолично выключали охлаждающие установки.



Ульяновск:

Ульяновцы «жарятся» в новых трамваях

В условиях жары в Ульяновске пассажиры трамвая маршрута № 22 столкнулись с серьезной проблемой - неисправные системы кондиционирования делают поездки невыносимыми. Жители города массово жалуются на духоту в вагонах, несмотря на наличие кондиционеров.

По словам горожан, в трамваях, оснащенных системами охлаждения, вместо их активации просто открывают окна. Это создает крайне некомфортные условия для пассажиров, особенно в часы пик.

Пребывание в душном, переполненном транспорте может представлять серьезную угрозу для здоровья, особенно для уязвимых категорий граждан - детей, пожилых людей и лиц с заболеваниями сердечно-сосудистой системы, напоминают врачи.

В один из дней плохо себя почувствовала пассажирка трамвая. Для неё вызвали скорую помощь. движение электротранспорта приостановили до прибытия медиков. Трамвай встал на остановке «Трамвайное депо» по ходу к проспекту Гая.



Владикавказ:

Специалисты изучают проблему с кондиционированием в новых трамваях

Жители Владикавказа жалуются на жару в новых трамваях. В настоящее время на маршруты общественного транспорта столицы Северной Осетии ежедневно выходят 14 новых трамвайных вагонов.

Инженеры МУП "ВладТрамвай" совместно с профильными специалистами детально изучат системы кондиционирования в городских трамваях, чтобы найти оптимальное решение проблемы, возникшей с наступлением жары.

В жару от +35°C и выше системы кондиционирования новых вагонов не справляются с поддержанием комфортной температуры внутри. Это связано как с ограниченной производительностью климатического оборудования, так и с особенностями конструкции вагонов.

Дополнительно, эксперты подчеркивают, что открытые двери и окна на остановках, впускающие горячий воздух в салон, серьезно ухудшают работу кондиционеров. Приток тепла извне сводит на нет усилия по охлаждению.

Схожие трудности наблюдаются и в других городах, где эксплуатируются такие же модели вагонов. В частности, в Евпатории инженеры также ищут способы решения этой проблемы.

В настоящее время на маршруты общественного транспорта Владикавказа ежедневно выходят 14 новых трамвайных вагонов, сообщает пресс-служба администрации Владикавказа.

Ранее сообщалось, что в Северной Осетии выделили около 1,7 млрд рублей на обновление трамвайного парка Владикавказа.



Курск:

Минтранс контролирует работу кондиционеров в общественном транспорте



По поручению временно исполняющего обязанности Губернатора Курской области Александра Хинштейна сотрудники регионального Минтранса и дорожного хозяйства совместно с инспекторами осуществили очередную инспекцию в общественном транспорте Курска с целью выявления случаев неактивности кондиционеров у водителей во время выполнения рейсов по городским маршрутам.

Во время инспекции были осмотрены такие виды транспорта, как троллейбусы, трамваи, автобусы большого, среднего и малого объёма (микроавтобусы «ГАЗель City»). Из 42 транспортных средств в трёх не использовалась система кондиционирования или она работала, но на минимальной мощности, вследствие чего температура в салоне не обеспечивала достаточного комфорта, поскольку превышала допустимую норму +25 градусов.

-Наша первоочередная задача - сделать все для того, чтобы передвижение жителей и гостей региона в общественном транспорте в условиях жаркой летней погоды было как можно более комфортным и не вызывало нареканий, - отметил временно исполняющий обязанности министра транспорта и автомобильных дорог Курской области Александр Замараев

По всем обнаруженным фактам нарушений подготовлены отчёты, фиксирующие их. К перевозчикам будут применены штрафные меры по результатам работы за месяц. Деятельность городского общественного транспорта города Курска находится под постоянным контролем регионального Минтранса.



Таганрог:
**В таганрогских трамваях
не работают
кондиционеры -
пассажиры негодуют,
«Синара» обещает**

Недавно пассажиры ставили трамваи в пример другому таганрогскому общественному транспорту. Но в период критической жары претензия появилась и к этому виду транспорта.

Таганрожцы рассказали, что при температуре +36 градусов на улице в некоторых трамваях не работал кондиционер на маршрутах №2 и №5.

"Вчера ехали с мокрой спиной. Либо водитель экономит. Потому как с крыши конденсат стекал, значит система работала, но на 10 процентов" - предположила одна из пассажиров.

Представитель перевозчика ей ответил: "Подскажите, пожалуйста время вашей поездки и направление, постараемся разобраться!"

А в городской администрации посоветовали: "Концессионное управление трамвайной инфраструктурой осуществляет компания «Синара – Городские Транспортные Решения Таганрог». Специалисты компании занимаются обслуживанием трамваев и сопутствующей инфраструктуры, а также организацией пассажирских перевозок.



Чувашская республика:
**В Чувашии планируют
построить новое
троллейбусное депо за 10
млрд рублей**

Грандиозные планы по коренному переустройству Чувашского транспортного управления созрели в региональном Минтрансе. В ведомстве полагают, что нет смысла вкладываться в капитальный ремонт или реконструкцию троллейбусных депо, расположенных в Чебоксарах по ул. Энгельса, 27 и Волкова, 1. Производственные базы выработали свой ресурс, а количество размещенных здесь транспортных средств превышает проектную вместимость. Поэтому предлагается реализовать эти площади под коммерческую и элитную застройку, а вместо двух старых депо возвести одно новое на территории, примыкающей к заводу промтракторов. Проблема, как всегда, в основном, упирается в финансовое обеспечение. Новое депо оценивается ориентировочно в 10 млрд, а продажная цена старых баз – примерно 500 млн. Очевидно, что дефицит придется покрывать за счет бюджетов разного уровня. Чувашское транспортное предприятие является планово-убыточным, поэтому на него нечего рассчитывать. К тому же, земельный участок,

где планируется строительство, находится под обременением.

Совсем недавно Чебоксары отмечали 60-летие городского электрического транспорта. Старейшее троллейбусное депо по ул. Энгельса, 27 занимает 4,1 га в самом центре столицы республики. Оно было запроектировано под 100 единиц подвижного состава, фактически здесь размещено 106 троллейбусов. В ЧТУ утверждают, что требуется либо реконструкция, либо капитальный ремонт этой производственной базы.

А депо № 3 на Южном поселке по ул. Волкова, 1 (1,6 га) вроде моложе, введено в эксплуатацию в 1976 году. Но его техническое состояние еще хуже. И троллейбусов (84) больше, чем значится в проекте (80). Можно, конечно, попытаться полностью реконструировать, но, по мнению экспертов, затея обойдется слишком дорого.

Руководитель Чувашского транспортного управления Евгений Мореплавцев представил в Минтранс перспективный план развития предприятия. В нем предлагается пойти по революционному пути: вместо двух старых построить одно новое депо. Причем, разместить там и автопарк. В принципе идея укладывается в политику централизации и оптимизации, которая проводится в республике в последние годы.

«Реализация проекта предусматривает создание центра компетенций по обучению и подготовке кадров водительского состава (учебные классы, площадка для учебной езды и проведение конкурсов профмастерства), – говорится в докладной записке. – Планируется сокращение затрат на содержание зданий и сооружений за счет применения новых технологий строительства и выбора оптимального источника теплоснабжения. Решается проблема размещения автобусов. Произойдет сокращение управленческого персонала. Высвободятся два земельных участка, пригодных для жилищного строительства и коммерческого использования».

Фактически речь идет о частичном возрождении «Чувашавтотранса», безвинно почившего в бозе. Новая база будет расположена на удобном выезде из города, что поспособствует развитию межмуниципальных маршрутов в рамках Чебоксарской агломерации. При этом, конечно, не



Проблемы земельных участков

- Участок № 1 (21:01:030306:1408) - находится в ведении органов местного самоуправления. На нем расположен бесхозный объект не завершённого строительства 21:01:030306:1381. В ЕГРН имеется запись о запрете регистрации на основании решения АС ЧР
- Участок № 2 (21:01:030306:99) и участок № 3 – (21:01:030306:98) - являются государственной собственностью ЧР.
- Необходимость организации подъездных путей через земельные участки третьих лиц



Примерная схема расположения зданий нового депо совмещенного с автопарком

- Расположение г. Чебоксары пр. Тракторостроителей
- Ориентировочная площадь 10 га.
- Предполагаемая территория расположена в границах нескольких участков: 21:01:030306:99, 21:01:030306:98, 21:01:030306:1408



обойдется без минусов. Прежде всего, произойдет увеличение пробега городского общественного транспорта. Еще приходится учитывать тот факт, что к планируемому участку нет подъездных путей. Да и сама земля еще имеет обременения.

В прошлом году республика осуществила беспрецедентное обновление подвижного состава. Как уже сообщалось, было приобретено 153 троллейбуса на общую сумму около 3,8 млрд рублей, в том числе 21 троллейбус с увеличенным автономным ходом на средства республиканского бюджета. Еще 40 троллейбусов без увеличенного автономного хода поступили в рамках федерального проекта «Развитие общественного транспорта». 92 троллейбуса были закуплены в рамках договора займа между ЧТУ и ООО «Специализированное общество проектного финансирования» (дочерняя организация АО «ДОМ.РФ»). С помощью федеральной казны республика приобрела и 47 автобусов.

В какой-то момент транспортники не сумели «переварить» новые поступления. Проверка Счетной палаты РФ выявила, что подвижной состав простаивает из-за нехватки водителей. Позже Минтранс республики выступил с заявлением, в котором заверил, что проблема дефицита кадров успешно решается.

По информации «Правды ПФО», тема обновления производственной базы ЧТУ затрагивалась во время визита в Чувашию министра транспорта РФ Романа Старовойта. Он пообещал главе Чувашии Олегу Николаеву оказать поддержку в решении данного вопроса. Но после трагической гибели руководителя федерального ведомства, видимо, придется вести новые переговоры.

Кроме обновления парка общественного транспорта, республике требуется реконструкция 11 тяговых подстанций, а также замена контактной сети на протяжении больше 100 км и 300 опор. Как сообщала «Правда ПФО», по результатам 2024 года Чувашское транспортное управление получило 298,3 млн рублей убытка. Показатели ухудшились на 75,6% – в 2023 году минус составлял 169,8 млн рублей. Все закономерно: чем больше маршрутов и транспорта, тем выше убыточность.

Предварительно, продажная стоимость территории двух старых депо оценивается в 500 млн. Деньги, конечно, неплохие, но они покрывают лишь малую часть расходов на новую производственную базу. Выход один – пробиваться в федеральные программы.

Скептики предлагают не торопиться бить в литавры относительно планов строительства нового депо. Есть печальный опыт с намерениями строительства новой республиканской клинической больницы. Сейчас вроде бы есть большое желание построить студенческий кампус. «Водоканал» без лишней скромности обещает замахнуться на многомиллиардный проект обновления инфраструктуры. Речь не только про деньги. Справятся ли с подобными масштабами строительные организации республики, для которых и менее значимые объекты порой становятся неразрешимой проблемой.



Барнаул:

**«Горэлектротранс» готов
выложить почти 26
миллионов за спецмашину
для трамваев**

Автомобиль-эвакуатор планируют приобрести для предприятия "Горэлектротранс" в Барнауле за 25,4 миллиона рублей. Информация опубликована на сайте госзакупок.

Как следует из описания контракта, аукцион продлится до 18 июля. Источником финансирования выступает администрация краевой столицы.

В настоящее время продолжается аукцион по поиску компании, которая изготовит для региона трамваи. На покупку 12 новых вагонов выделили 996 миллионов рублей. Первые два трамвая должны прийти в регион в ноябре. Далее они будут поступать раз в один-два месяца. Вся партия должна прийти к 15 июля 2026 года. Трамваи поступят в Барнаул и Бийск.

В общей сложности с 2025 по 2026 год на обновление парка общественного транспорта в Алтайском крае планируют потратить 1,5 млрд рублей. На эти средства закупят девять троллейбусов, 12 трамваев и 28 автобусов.

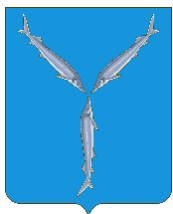


Барнаул:
Взрыв огнетушителя
серьёзно повредил
троллейбус



В одном из барнаульских троллейбусов из-за неисправности огнетушителя получил повреждения корпус транспортного средства. Троллейбус в этот момент находился в депо. В результате инцидента никто не пострадал.

Как сообщили в МЦУ города Барнаула, сразу после случившегося все огнетушители были заменены. В настоящее время на предприятии создана комиссия и проводится проверка по данному случаю, а также идет внеплановое обследование противопожарного оборудования. Ситуация находится на контроле у руководства МУП «Горэлектротранс».



Саратов:
«ТМХ-Энергетические
решения» вложила 122 млн
рублей в ЗАКБ

ООО «Завод аккумуляторных батарей» (ЗАКБ, бывшее ООО «Завод АИТ», входит в «ТМХ-Энергетические решения»), закупило оборудование для развития производства на 22 млн рублей, на обслуживание зданий завода и оборудования выделили еще 100 миллионов. Об этом сообщил генеральный директор компании Станислав Егоров на заседании комитета Саратовской областной думы по промышленности.

По его словам, завод производит 60% российских промышленных аккумуляторов. Для дальнейшего увеличения доли рынка на ЗАКБ реализуется инвестиционная программа объёмом 308 млн рублей.

В 2025 году завод планирует реализовать программу по переработке батарей совместно с «Росатомом», добиться укомплектованности предприятия кадрами на уровне 85%, а в 2026 году – 100%.

ЗАКБ выпускает и обслуживает аккумуляторные батареи для российских локомотивов, электропоездов и поездов метро, по заказу «Уральских локомотивов» создает батареи для будущих российских высокоскоростных электропоездов. ЗАКБ приобрело обанкротившийся саратовский «Завод АИТ» в мае за 1,1 млрд рублей. Тогда ТМХ заявил о планах в 2025-2026 годах вложить в завод порядка 418 млн рублей.



Волгоград:
«Метроэлектротранс»
ищет арендаторов цеха на
заводе «ВЭТА»

МУП «Метроэлектротранс» ищет арендаторов на один из цехов завода по ремонту трамваев и троллейбусов на улице КИМ. Почти за 30 тысяч рублей в месяц, не считая коммунальных платежей, потенциальный арендатор получит помещение площадью 117,8 квадратных метра, построенное более 100 лет назад.

По условиям торгов, потенциальному арендатору предлагается заключить договор аренды здания, построенного в 1913 году. Срок действия договора аренды — три месяца, целевое назначение объекта — ремонт подвижного состава, трамваев и троллейбусов. Гараж расположен на территории завода «ВЭТА», выполняющего капитальный ремонт городского электротранспорта, в гараж заведен контактный провод для питания трамваев, имеется канава для осмотра и ремонта ходовой части. Отдельно уточняется, что арендатор должен использовать имущество по прямому назначению, при этом он имеет право требовать возмещения стоимости улучшений объекта, которые могут появиться во время аренды цеха.

Для участия в аукционе необходимо внести задаток в сумме 10 тысяч рублей, подведение итогов аукциона на право заключения договора аренды запланировано на 1 августа.



Екатеринбург:
Троллейбусный парк будет
полностью обновлен к 2026
году

Врио губернатора Свердловской области Денис Паслер заявил о планах по полному обновлению троллейбусного парка Екатеринбурга к 2026 году, учитывая закупленные ранее машины. Об этом глава региона сообщил на пресс-конференции XV Уральского медиафорума.

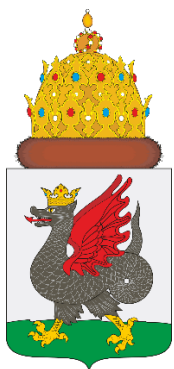
В рамках пресс-конференции Денис Паслер позитивно оценил внедрение брутто-контрактов. «Это не просто переход на новую систему, это деньги, которые направляются и на ремонт и приведение в порядок баз, где транспорт у нас хранится, на повышение заработной платы, для повышения престижа профессии и с поднятием зарплаты, с привлечением, конечно же, специалистов», — рассказал глава региона.

По словам врио губернатора, в текущем году город и область инвестируют 2-3 млрд руб. в развитие отрасли, которые пойдут на улучшение материальной базы перевозчиков и повышение

зарплат для сотрудников. В рамках следующего трехлетнего конкурса будут заложены правила по обновлению около 400 единиц транспорта.

«В следующем году планируем полностью заменить устаревшие модели троллейбусов современными. Также до конца года мегаполис получит еще 15-20 новых трамваев», — отметил Денис Паслер. Кроме того, он рассказал о перспективах появления второго производителя трамваев на базе завода «Химмаш», что позволит активнее обновлять трамвайный парк города.

В рамках транспортной реформы в прошлом году Екатеринбург обновил половину троллейбусного парка, закупив 100 машин. В начале этого года прибыли два трамвая и 15 автобусов-гармошек и заключен контракт на поставку 15 трехсекционных трамваев.



Казань:

В столице Татарстана активно приводят в порядок путевое хозяйство



С началом летнего сезона сотрудники службы путевого хозяйства МУП «Метроэлектротранс» в Казани ведут активные работы по поддержанию трамвайных путей в нормативном состоянии. С начала лета они заменили 607 деревянных шпал, а вдоль маршрутов продолжается покос травы и вырубка кустарников.

По данным пресс-службы МУП «Метроэлектротранс», за последние две недели были заменены 132 деревянные шпалы и 14 метров рельсов. Специалисты также заварили более 29 стыков рельсов, собрали 10 сборных стыков и приварили 44 электросоединения.

На территории трамвайного депо заменены два комплекта стрелочных переводов и 43 метра трамвайного пути. Помимо этих объемных работ, сотрудники ежедневно выезжают на участки для выполнения текущих заданий по поддержанию трамвайного полотна, а аварийные бригады оперативно реагируют на заявки и замечания от центрального диспетчера и водителей трамваев.



Калининград:

Губернатор продолжает «воевать» с трамваем

Трамвай на сегодня является «самым экономически невыгодным транспортом». Об этом заявил губернатор области Алексей Беспрозванных в ходе рабочего выезда в Гвардейский округ. Вопрос о сохранении трамвайных маршрутов в областном центре задал общественный активист Александр Панфилов, который специально приехал в Гвардейск из Калининграда.

«У нас сейчас два маршрута существуют. Они у нас сохранены и будут сохранены. <...>Ну, вы все прекрасно понимаете, что трамвай самый экономически невыгодный транспорт для... Он самый экономически невыгодный. Но при этом, понимая важность трамвайного сообщения, мы сохранили два маршрута, которые сейчас существуют. Кроме того, сейчас я на уровне федерального правительства инициировал и обратился к председателю правительства по поводу модернизации наших трамвайных путей, вообще инфраструктуры и трамваев», — сказал Алексей Беспрозванных.

«Я не против абсолютно трамваев, и мне нравятся трамваи, и мне нравятся троллейбусы. Как бы, вот смотрите, вам нужно сделать выбор: купить „Мерседес“, у вас 8 детей, вам купить „Мерседес“ четырехместный, который вам дорого обойдется и дорого будет обходиться в обслуживании, либо купить другой автомобиль, который вместимостью будет позволять перевозить вашу семью, но при этом он будет экономически выгоден для вашей семьи в том числе. Вы же не будете покупать самое дорогое, что есть, просто чтобы оно было, да? Поэтому при любом решении, которое мы принимаем, мы смотрим на экономическую целесообразность. В настоящее время трамвай является, как я сказал, не самым выгодным транспортом, дорогим, простыми словами», — пояснил глава региона.

В то же время Беспрозванных заверил, что он «в целом за электротранспорт». «Моя задача сейчас привести в порядок ту инфраструктуру существующих трамвая двух линий для того, чтобы они остались существовать на долгие годы дальше, обновить трамвайный состав и чтобы это было комфортно для граждан, для жителей Калининграда. Параллельно с этим, понимая, что

развиваются другие микрорайоны, я обновляю троллейбусы для того, чтобы на автономном ходу, чтобы не вкладывать в инфраструктуру электрическую, она очень дорогая <...> А в случае, если понадобится дальше, будем тогда принимать решение уже в более-таки лучшие времена», — заключил губернатор.



Нижний Новгород:

Более 40 старых троллейбусов утилизируют за 1,6 млн рублей



Более 40 списанных троллейбусов планируют демонтировать и утилизировать в Нижнем Новгороде. Сейчас ведутся поиски подрядчика, который выполнит эти работы. Начальная цена торгов составляет без малого 1,6 млн рублей. Подать заявку на участие желающие могут до 28 июля. Сам аукцион состоится 6 августа, сообщается на торговой площадке «РТС-тендер».

Заказчиком работ выступает ГП «Нижегородсэлектротранс». В решении об утилизации, адресованному региональному Минимущества, упоминается 41 троллейбус. В основном это модели ЛиАЗ-5280, ЗиУ-682Г и Тролза-5265.

Несколько транспортных средств были выпущены в 80-90-е годы прошлого века, однако большая часть списанных троллейбусов изготовлена в 2006–2010 годах. Балансовая стоимость объектов варьируется от 641,5 тысячи рублей до 9,5 млн рублей — в зависимости от их «возраста».

Следует отметить, что, судя по всему, часть машин — это бывшие московские троллейбусы, который в 2020-2021 году получил Нижний Новгород безвозмездно, оплатив лишь транспортировку. А часть имеет более тяжелую судьбу и успели побывать в Архангельске, Петрозаводске и Кургане, прежде чем в 2009 году поступили в Нижний Новгород.

Будущему подрядчику предстоит своими силами и за свой счет демонтировать старые троллейбусы, а затем в несколько партий вывезти лом и утилизировать его. Транспортировка должна будет проводиться в рабочие дни с 8 утра до 16 дня.

Напомним, что в Нижнем Новгороде идет большая модернизация электротранспорта, которая должна сделать пассажирские перевозки более комфортными. Поскольку около 80% городских троллейбусов пришли в негодность и, по словам

губернатора Глеба Никитина, попросту являлись рухлядью, их решили снять с рейсов и, частично, заменить на электробусы.

Несмотря на протесты некоторых горожан, троллейбусы оставили только в Сормовском, Московском и Канавинском районах — там, где позволяет инфраструктура. В нагорной же части города этот вид транспорта полностью перестал ходить весной.

На замену закупили 120 электробусов и 53 зарядные станции. На эти цели федеральный бюджет выделил региону 5,2 млрд рублей. Поставка машин началась прошлой осенью: 58 электробусов изготовил Ликийский автобусный завод («ЛиАЗ»), еще 62 модели «МиНиН» собрали на базе российско-белорусского предприятия «Нижекотранс» в Ворсме.



Омск:

Муниципальный транспорт показал прибыльную работу в 2024 году

Итоги работы муниципальных пассажирских предприятий Омска за 2024 год были представлены на заседании профильного комитета городского совета.

АО «Пассажирсервис», отвечающее за работу электронных систем оплаты проезда, продемонстрировало чистую прибыль в размере 31,4 млн рублей при годовом доходе 174,4 млн рублей.

МП «Электрический транспорт», обслуживающий весь городской электротранспорт (трамваи и троллейбусы), показал впечатляющий результат – прибыль составила 259,2 млн рублей. Из этой суммы в городской бюджет будет направлено 80,8 млн рублей.

АО «ПП № 8», обеспечивающее работу 55 городских и пригородных автобусных маршрутов, получило прибыль, 1,8 млн рублей из которой подлежит перечислению в бюджет города.

Результаты впервые подвели после проведенной в 2023 году транспортной реформы. Реформа привела к вытеснению частных маршруток из центра города и перераспределению пассажиропотока в пользу муниципального транспорта. Владельцы частных маршрутов не смогли заменить микроавтобусы на автобусы среднего класса, что способствовало увеличению загрузки муниципального транспорта.



Усть-Илимск:

Экс-мэр Усть-Илимска прокомментировала оправдательный приговор по делу о трамвае

Экс-мэр Усть-Илимска Анна Щёкина в своих соцсетях прокомментировала оправдательный приговор по делу о халатности из-за закрытия коммерческого трамвая.

Она отметила, что делала всё возможное для обеспечения транспортной доступности жителей, включая обеспечение проезда усть-илимчан до дачных кооперативов и садоводческих товариществ.

«Важно отметить, что как мэр города я не имела отношения к фактическому закрытию трамвая, который принадлежал частной компании. Решения и события, послужившие основанием для прекращения его работы, зависели от внешних обстоятельств и не входили в зону моей компетенции», — отметила Щёкина.

Экс-мэр Усть-Илимска выразила благодарность тем, кто её поддерживал, пока шли разбирательства.

«Отдельную благодарность хочу выразить суду за проявленную объективность, внимательное изучение всех обстоятельств дела и вынесение справедливого решения! Этот этап завершён, и я надеюсь, что мой опыт послужит поддержкой тем, кто оказался в похожей ситуации. Я открыта для общения и всегда готова делиться знаниями и опытом», — добавила Щёкина.

Напомним, дело в отношении тогда ещё мэра Усть-Илимска поступило в суд в конце марта. Щёкиной было предъявлено обвинение по части 1 статьи 293 УК РФ — халатность, повлекшая причинение крупного ущерба или существенное нарушение прав и законных интересов граждан или организаций либо охраняемых законом интересов общества или государства. Минимальное наказание по этой статье — штраф до 120 тысяч, максимальное — арест до 3 месяцев.

Суд вынес оправдательный приговор 14 июля. «В деянии подсудимого отсутствует состав преступления», — говорится в карточке дела.

Усть-Илимский трамвай — скоростная трамвайная линия, работавшая в городе с 1988 года. Линия длиной около 15 километров соединяла жилой микрорайон и промплощадку Усть-Илимского ЛПК, а большая ее часть проходила по маршруту, проложенному в таежном массиве, прилегающем к городу. Линию закрыли в 2022 году. В последний рейс вагоны отправились 22 декабря.

После этого жители неоднократно обращались к председателю СК, а также к другим чиновникам (например, к спикеру Госдумы Вячеславу Володину и премьер-министру РФ Михаилу Мишустину). Они также собирали подписи в поддержку своей инициативы. Следственный комитет после этого сначала начал доследственную проверку, а потом возбудил уголовное дело.

А губернатор Иркутской области Игорь Кобзев не стал вмешиваться в эту ситуацию, отметив, что трамваи в первую очередь были корпоративным видом транспорта. Так как обслуживала линию группа «Илим», которая владеет Усть-Илимским лесопромышленным комбинатом и картонным заводом. В группе «Илим» подчеркивали, что трамвай никогда не использовался как муниципальный транспорт и служил исключительно для бесплатной перевозки сотрудников на работу и домой.



Ростов-на-Дону:
Проект «Ростовский
трамвай» снова
остановили на
неопределенный срок

Проект «Ростовский трамвай» в очередной раз остановили на неопределенный срок. Нет ясности даже с первым этапом «Западный — Стачки — центр». В Ростове нет ни концепции, ни технического решения, ни тем более документов и источников финансирования. Это следует из материалов о совещании, которое состоялось в правительстве Ростовской области. Уже в сентябре прошлого года было известно, что региональные власти и концессионер проекта «Синара» договорились не пускать трамваи на мост Стачки. Его ширины для этого недостаточно. Нужно строить мост-дублер, и на нем у электротранспорта будет выделенная линия. Судя по данным пресс-службы губернатора, с тех пор ничего не изменилось.

— Нужно понимать, за счет чего мы будем финансировать проект дороги-дублера, — цитирует источник врио губернатора Ростовской области Юрия Слюсаря. — Проработайте совместно минтранс с администрацией города и представьте конкретные предложения.

В феврале 2025 года по решению Юрия Слюсаря приостановили проект «Ростовский трамвай». Нужна была дополнительная экспертная оценка. К работе привлекли «Мостранспроект» и Донской государственный технический университет.

Экспертиза повторила факты, известные с прошлого года: трамвай очень нужен, но «без дублера проспекта Стачки трамвайную сеть на Западном делать нет смысла». В кавычках — слова г-на Слюсаря из публикации пресс-службы губернатора.

5 сентября 2024 года на прямой линии бывший глава донского правительства Василий Голубев сообщил, что планы по «Ростовскому трамваю» постоянно корректируются. Из материалов, опубликованных пресс-службой «Ростовского трамвая», известно, что к середине июня 2024 года уложили около 5 км рельсов в Западном жилом массиве.

В марте 2023 года власти Ростовской области заключили концессионное соглашение о модернизации ростовской трамвайной сети с генеральным директором компании «Синара — городские транспортные решения» Сергеем Якушевым. До 2028 года затраты по проекту «Ростовский трамвай» превысят 61 млрд руб. В городе должны построить и обновить 119 км трамвайных путей, 21 тяговую подстанцию, возвести два депо, закупить 76 трехсекционных трамваев.



**Ростов-на-Дону:
Закупку троллейбусов
отложили на более
поздний срок**

В Ростове-на-Дону закупку троллейбусов, запланированную на 2025 год, отложили на более поздний срок. Об этом сообщает портал «Ростовский городской транспорт» со ссылкой директора городского департамента транспорта Константина Лашенко.

«На сегодняшний день в минприроды поданы документы для включения нас в план по проекту «Чистый воздух». В октябре-ноябре этого года план должен быть утверждён. После этого будет понимание, включён ли Ростов-на-Дону в программу и, соответственно, будет ли запланировано приобретение троллейбусов и автобусов на газомоторном топливе», — приводит портал слова чиновника.

По данным источника, в Ростове-на-Дону осталось 25 троллейбусов «на ходу», при этом для работы на всех троллейбусных маршрутах города, согласно контрактам, нужно 54 троллейбуса.



Санкт-Петербург: Новые троллейбусные маршруты запустили на севере города



В целях повышения транспортной доступности в Выборгском и Приморском районах с 16 июля организованы троллейбусные маршруты №51 «Женечка» и №52 «Катюша». В год 80-летия Великой Победы народным голосованием маршрутам №51 и №52 присвоены названия «Женечка» и «Катюша». Они отсылают нас к фильму «Женя, Женечка и «катюша», одним из сценаристов которого был Булат Окуджава. Он же прославил на всю страну троллейбусный транспорт, посвятив популярной советской модели МТБ-82Д лирические строки о синем троллейбусе: «Я в синий троллейбус сажусь на ходу, в последний, в случайный». Так благодаря поэту-шестидесятнику простой труженик улиц, синий троллейбус, стал символом целой эпохи», – сообщили в комитете по транспорту.

Обслуживают новые маршруты троллейбусы с увеличенным автономным ходом, так как они частично пролегают по улицам, где нет контактной сети.

Пассажиропоток первого дня превысил 15 тысяч человек: маршрут № 51 привлёк внимание более 13 тысяч пассажиров; маршрут № 52 обслужил свыше 2 тысяч пассажиров.

Маршрут № 51 существенно улучшил транспортную доступность для жителей улицы Есенина. Теперь они могут без пересадок добраться до станции метро «Проспект Просвещения», пользоваться услугами 19 троллейбусов в будние дни и комфортно передвигаться по участку от проспекта Тореза до проспекта Просвещения.

Маршрут № 52 создал новую транспортную связь между Парашютной улицей и станцией метро «Старая Деревня», с транспортно-пересадочным узлом для поездок в направлении Сестрорецка, а также с автобусными маршрутами в Курортный и Кронштадтский районы.



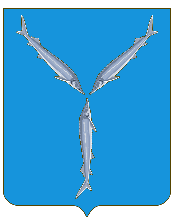
Санкт-Петербург:
Пятисекционный трамвай
«Воевода» будет
обкатываться без
пассажиров



Новинка выставки «ИННОПРОМ-2025», пятисекционный скоростной трамвай модели 71-952 «ПК Транспортные системы», будет проходить обкатку в городских условиях на маршрутах Трамвайного парка №8. Инфраструктура самого парка также позволяет эксплуатировать здесь пятисекционный вагон, который будет выезжать на маршрут №60. Маршрут пролегает по адресам с высокими и длинными посадочными площадками, подходящими под длину 37-метрового «Воеводы». Выезды «Воеводы» на маршрут №60 будут проходить без пассажиров.

Вместимость пятисекционного вагона ПК ТС составляет 400 пассажиров. «Воевода» оснащён 14 дверьми и двумя кабинами, что позволяет ему работать также в режиме «челнока» и разворачиваться без использования трамвайных колец. Вагон способен вписываться в минимальный радиус прохождения кривых участков 16 метров, рассчитан на срок службы 30 лет, может развивать скорость до 72 км/ч, имеет 72 места для сидения и по два места для инвалидов-колясочников.

Пятисекционные вагоны эффективны при эксплуатации на линиях легкого рельсового транспорта, вылетных магистралях с большим пассажиропотоком и пригородных трамвайных маршрутах. Кроме того, их рационально эксплуатировать на перегруженных городских маршрутах в часы пик.



Саратов:
Для замены контроллеров
пять дней будут
отключать светофоры

В Саратове на нескольких перекрёстках будут отключать светофоры. Об этом предупреждает городская администрация. Сигнальные объекты не будут работать с 21 часа до 6 утра следующего дня на следующих участках: 17 - Слонова/Университетская, Слонова/Разина; 18 июля - Разина/Рабочая, Большая Садовая/Новоузенская; 19 июля - Большая Садовая/2-я Садовая, Политехническая/Клочкова; 20 июля - Политехническая/3-й Товарный проезд, Огородная/Нагорный проезд; 21 июля - Огородная/7-я Нагорная, Огородная/Усиевича. Отключение связано с работами замене управляющих контроллеров в рамках реконструкции трамвайных путей маршрута №9. Водителей просят быть внимательными при проезде этих перекрёстков.



Томск:

Ремонт трамвайных путей затянулся еще на неделю

Ремонт трамвайных путей на проспекте Комсомольском в Томске затянулся: изменения в движении трамваев продлили до 27 июля 2025 года. Об этом сообщает пресс-служба мэрии города. Изначально планировалось, что работы продлятся с 20 июня до 20 июля, но ограничения коснулись маршрутов и на более долгий срок. Маршруты №2, №4 и №5 все также временно не будут курсировать, а №1 и №3 ездят по временной схеме.

Трамвай №1 теперь идёт от Черемошников до площади Южной. Его маршрут: Черемошники — улица Большая Подгорная — улица Розы Люксембург — переулок Пионерский — площадь Батенькова — улица Советская — проспект Кирова — площадь Кирова — улица Елизаровых — улица Красноармейская — площадь Южная.

Путь трамвая №3 также изменён: он теперь идёт от остановки «Восточная» через площадь Батенькова до Черемошников.

Ремонт трамвайных путей на участке Комсомольского проспекта от Фрунзе до Енисейской проводит компания «Транссервис». На эти работы выделено более 71,5 миллиона рублей, а завершить их планировали до конца июля.



Екатеринбург:

«Синара-ГРТ» разработала свою систему смазывания гребня колес для трамваев

Технология предлагается к комплектации в трехсекционном низкопольном трамвае 71-233 «Синара», который представлялся на ИННОПРОМ на прошлой неделе. О самой системе в ходе выставки подробно рассказывал инженер-конструктор компании Кирилл Лицов.

Технология является автоматизированной и активируется во время поворота тележки. Для эффективного и равномерного распыления смазочного материала в ней применены два сопла вместо одного. Разработчики ожидают, что внедрение системы позволит снизить потребление энергии на 12%, уменьшить износ колес и на 10% сократить сопротивление движению в кривых на 8%. Также должны существенно снизиться уровень шума и повыситься ресурс рельсового полотна.

Подтвердить заявленные эффекты планируется при опытной эксплуатации трамвая. Как рассказал Кирилл Лицов, технология смазки гребней колес широко распространена на трамваях в Европе. В России она также отработывалась в Санкт-

Петербурге в 2018 году, но тиражирования на данный момент не получила. В то же время технология может показать свою максимальную эффективность в проектах развития трамвайных систем, включающих создание и обновление путей.

В выпуске использованы фотоматериалы и информация с сайтов:
gorodn.ru, ircity.ru, samara.kp.ru, bloknot-taganrog.ru, runews24.ru, amic.ru, v102.ru, novosti-saratova.ru, dzen.ru, spbdnevnik.ru, katun24.ru, tolknews.ru, @rollingstock, 78.ru, transport.mos.ru, vzsar.ru, news.sarbc.ru, mintrans.gov.ru, v1.ru, kazanfirst.ru, techzd.ru, omsk.mk.ru, scat-tv.ru, electrotrans.spb.ru, tomsk.kp.ru, gi-kursk.ru, pravdapfo.ru, volgograd.kp.ru, ulpravda.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.