



№42

ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ

Официальное издание Международной
ассоциации предприятий городского
электрического транспорта

13-19 октября
2025 года

**Укладка новых
трамвайных путей и
реконструкция старых
может усложниться с
новым ГОСТ – времени
на обсуждение почти не
осталось**

На обсуждение данный проект внесён Техническим комитетом по стандартизации ТК 465 «Строительство». **Публичное обсуждение проекта продлится до 26 октября 2025 года.**

Проект ГОСТ «Система планирования и выполнения строительно-монтажных работ по устройству трамвайных путей (верхнего строения пути) и его эксплуатации. Технические условия» разработан Федеральным государственным бюджетным образовательным учреждением высшего образования «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I» (ФГБОУ ВО ПГУПС).

Рекомендуем внимательно ознакомиться с текстом проекта ГОСТ. Это можно сделать по ссылке: <https://docs.cntd.ru/document/1313777726>

**Новый ГОСТ на
остановочные пункты**

Технический комитет по стандартизации № 418 «Дорожное хозяйство» (ТК 418) опубликовал на своем сайте в разделе "Обсуждение документов по стандартизации" вторую доработанную редакцию проекта ГОСТ Р «Дороги автомобильные и улицы. Остановочные пункты маршрутных транспортных средств. Общие требования» (1.2.418-1.411.24).

Увы, если в части положений новый ГОСТ становится удобнее как для пассажиров, так и для водителей, то другая часть ухудшит ситуацию для обеих категорий.

Центр компетенций «Спецдорпроект» направил свыше 50 предложений в части улучшения проекта ГОСТ на автобусные остановки. К сожалению, не все они были учтены.

Мы рекомендуем ознакомиться как с новой редакцией ГОСТ, так и с замечаниями, которые были рассмотрены ТК 418.

<https://tk418.ru/upload/iblock/ef5/5h3hz7heqhid9sc8mgp1c9lmqceb5ft9/%D0%A1%D0%9E.pdf>

Согласно плану по стандартизации, работа ФАУ «РОСДОРНИИ» над ГОСТ должна завершиться в декабре 2025 года.

Исследователи НИУ ВШЭ ответят на вызовы развития городского транспорта

В НИУ ВШЭ стартовало масштабное исследование общественного транспорта российских городов.

В рамках стратегического технологического проекта «Национальный центр социально-экономического и научно-технологического прогнозирования» НИУ ВШЭ запустил масштабное исследование общественного транспорта российских городов. По итогам проекта будет сформирована динамическая база данных для четырех видов транспорта: метро, трамваев, троллейбусов и автобусов.

Поводом для запуска работы стали системные изменения на федеральном уровне: с 2025 года состояние общественного транспорта в агломерациях и городах напрямую влияет на оценку эффективности губернаторов (KPI №16), а сам отраслевой сегмент включен в отдельный федеральный проект.

Новый проект НИУ ВШЭ направлен на формирование уникальной базы данных, которая станет основой для объективного анализа. Руководителем проекта стал директор Центра транспортного планирования Института экономики транспорта и транспортной политики ФГРП ВШЭ Павел Зюзин. Он анонсировал, что в фокусе исследования — более 50 крупнейших городов России. База данных будет включать на старте работ семь ключевых и ряд дополнительных параметров, характеризующих работу четырех видов транспорта: метро, трамваев, троллейбусов и автобусов.

Показатели позволят оценить уровень транспортного обслуживания, параметры подвижного состава, инфраструктуры и некоторые структурные стороны рынка пассажирской мобильности.

«Полученные результаты обеспечат надежную метрику не только для независимого рейтингования городов, но и для верификации нового показателя эффективности губернаторов, а также планирования развития транспорта и транспортной инфраструктуры. Мы также детально проанализируем методологические проблемы оценки качества транспортных систем, свойственные отечественной практике учета», — отметил Павел Зюзин.

Проект предполагается реализовать в два этапа: первый запланирован на конец 2025 года, второй рассчитывают завершить к 1 марта 2026 года. Итогом проекта станет не просто набор данных, а постоянно развивающийся аналитический инструмент с динамическими рядами. В планах команды — регулярное обновление базы и

расширение ее исследовательских возможностей для научного сообщества, органов власти, целевых покупателей.

Стратегический технологический проект «Национальный центр социально-экономического и научно-технологического прогнозирования» реализуется в рамках Программы развития НИУ ВШЭ на 2025-2036 годы, победившей в конкурсе программ стратегического академического лидерства «Приоритет-2030» в рамках национального проекта «Молодежь и дети».

На Форуме «Общественный транспорт 2025» определили вектор развития городского транспорта России



Форум «Общественный транспорт 2025» завершился в Конгресс-центре МГТУ им. Н.Э. Баумана. Организатором выступил Российский союз промышленников и предпринимателей (РСПП), соорганизатором – Государственная транспортная лизинговая компания (АО ГТЛК). Мероприятие состоялось при поддержке Министерства транспорта РФ.

Главными темами мероприятия стали выполнение задач нацпроекта «Инфраструктура для жизни» и преодоление ключевых вызовов: обновление парка, внедрение цифровых технологий и повышение комфорта для пассажиров.

«Форум «Общественный транспорт» задумывался как площадка для открытого диалога по модернизации общественного пассажирского транспорта, в том числе и в широком контексте, связанном и с технологическим развитием, и с пространственным развитием страны. Начиная с 2019 года РСПП ведёт эту работу. В 2019 году мы впервые заявили о необходимости создания в России отдельной комплексной программы по обновлению пассажирского транспорта в регионах и механизме их финансирования за счёт Фонда национального благосостояния», – открывая пленарное заседание «Новый общественный транспорт: как модернизация транспорта меняет наши города», поделился Александр Шохин, президент Российского союза промышленников и предпринимателей.

По мнению Александра Шохина ряд вопросов, связанных с производством подвижного состава, развитием общественного транспорта в городах и с экономикой в целом, будет решен при смягчении денежно-кредитной политики и поэтапном снижении ключевой ставки Центрального банка России.

«Для устойчивого развития транспортной системы России и выполнения задач национальных проектов необходимо обеспечить долгосрочную и предсказуемую государственную поддержку. Ключевыми условиями

являются непрерывность программ льготного лизинга и финансирования до 2030 года для равномерной загрузки промышленности, а также создание постоянного механизма взаимодействия между бизнесом и правительством для своевременной и эффективной реализации этих планов», – подчеркнул Александр Шохин.

Заместитель министра транспорта РФ Алексей Шило напомнил, что, президент поставил задачу к 2030 году привести к нормативному состоянию не менее 85% общественного транспорта в стране.

«За последние три года регионам уже передано 12,5 тыс. единиц транспорта и за счет различных мер поддержки нам необходимо будет поставить еще 32 тысячи транспортных средств, автобусов в первую очередь. Что касается городского электрического транспорта – в девяти регионах нашей страны с применением концессии городской электротранспорт обновляется: поставлено более 420 трамваев, 286 электробусов. Значительные инвестиции сегодня вкладываются в обновление инфраструктуры – 240 километров трамвайных путей, 16 тяговых подстанций. Ну и в целом эта работа будет очень активно продолжаться», – рассказал Алексей Шило.

В дополнение Алексей Николаевич поделился новостью о разработке программного продукта для регионов: «мы с коллегами из Минцифры готовим программный продукт. Это система мониторинга общественного транспорта, которая будет бесплатной. Она позволит собирать статистику по перевозкам, видеть количество транспорта, который обслуживает регионы. И на основе этого уже на федеральном уровне можно будет корректировать те точечные меры поддержки, которые нам нужны.»

Перевозчики также отметили удобство при переходе на цифровые продукты, разработанные специально под нужды сферы общественного транспорта.

«Очень важна обратная связь с пассажирами и нашими сотрудниками. Мы полностью избавились от дефицита водителей, в том числе и благодаря мобильному приложению «Идеальный автопарк», у нас все вопросы решаются через него. 25 тысяч сотрудников и у всех в гаджете есть мобильное приложение. Электронные документы оборот, отпуска, электронный путевой лист, выход на линию, разнарядка. Любые обращения, предложения, пожелания – всё в электронном виде и мгновенный результат. Запрос, ответ – всё в цифре, всё легко проконтролировать, кто как отработал ту или иную задачу»

– отметил генеральный директор ГУП «Мостотранс» Николай Асаул.

В рамках деловой программы Форума «Общественный транспорт 2025» были затронуты актуальные вопросы синхронизации мер господдержки производителей с реальными потребностями регионов.

«Большую поддержку оказывают Минтранс и Минпромторг. Благодаря различным программам мы обновили порядка 250 автобусов в период с 2020 года. Один из успешных факторов – своевременное принятие программы и синхронизация работы федеральных органов власти и органов власти на местах в субъектах», – Александр Пылыгалов, заместитель министра, начальник управления транспортного обслуживания министерства транспорта Пермского края.

В ходе сессии «Производство подвижного состава: меры господдержки и потребности регионов» эксперты говорили о том, как обеспечить ритмичные закупки новой техники и создать долгосрочные ориентиры для отечественных заводов. Особый интерес участников вызвала сессия, посвященная искусственному интеллекту. Спикеры обсудили, как алгоритмы уже сегодня оптимизируют маршруты в режиме реального времени, прогнозируют пассажиропоток и повышают безопасность перевозок.

«В Тюменской области развитие общественного транспорта - одно из приоритетных задач, и мы стараемся, чтобы цифровые технологии работали на благо жителей, туристов и всех тех, кто проходит промежуточным маршрутом через территорию юга Тюменской области. У нас огромные планы по модернизации различных цифровых сервисов, которые будут работать непосредственно с нашими жителями и туристами. Например, приложение с гео-аналитикой и гео-оплатой, которое позволяет отслеживать тот или иной маршрут и оплачивать билеты онлайн», – поделился Станислав Логинов, заместитель губернатора Тюменской области, директор департамента информатизации Тюменской области.

Деловая программа форума «Общественный транспорт 2025» была сфокусирована на практических решениях. Прежде всего, речь шла об удобстве и комфортных условиях для пассажиров, создании дизайн-кодов общественного транспорта. Также участники говорили об инфраструктуре – мерах поддержки для развития водных и железнодорожных пассажирских перевозок.

«Не так давно мы миновали рубеж миллиардного пассажира на МЦК и для себя понимаем, что будем расти до второго миллиарда. Недолго нам придется ждать достижения таких же показателей и по нашим диаметрам. Мы видим интерес к проектам в других городах, других субъектах. На данный момент проект «городские электрички» в той или иной степени реализуется в 19 городах России. В этом году в Ярославле прорабатывается проект «Я-Легкое метро», где увеличиваем количество поездов, назначенных на маршруте. Раньше была технология, где мы всегда прибывали в центр города, уникальность диаметров в том, что мы стали город проследовать насквозь. Как только стали назначать маршруты с проследованием, в том числе центра города, мы увидели резкий рост интереса к перевозке», – поделился Иван Колесников, заместитель генерального директора ОАО «РЖД».

На полях Форума прошли обсуждения локализации производств, адаптация российских разработок и их экспортный потенциал в условиях новых вызовов.

В работе форума приняли участие ключевые представители профильных министерств и ведомств, производителей и потребителей подвижного состава: ПАО «КАМАЗ», Горьковский автомобильный завод, Ликинский автомобильный завод, холдинг «Синара – транспортные машины», ОАО «РЖД», представители перевозчиков, а также главы регионов и финансовых институтов развития.

По итогам деловой программы было принято решение сформировать на площадке РСПП оргкомитет по вопросам развития общественного транспорта.

«Форум «Общественный транспорт» – это не просто ежегодное мероприятие, которое с одной стороны подводит итоги годовой работы, в том числе вместе с правительством, и с другой стороны ставит задачи на следующий год, то, наверное, было бы правильно организовать постоянный действующий механизм. На площадке РСПП мы готовы реализовать этот механизм и своего рода постоянные проектные бюро для того, чтобы в следующем году при проведении Форума подвести итоги сложного, но тем не менее, на мой взгляд, такого ключевого года для развития системы общественного транспорта», – заключил Александр Шохин, президент Российского союза промышленников и предпринимателей.

По результатам Форума были сформулированы конкретные предложения в адрес Правительства Российской Федерации, направленные на:

- совершенствование механизмов господдержки для ускоренного обновления парка;
- стимулирование внедрения цифровых технологий и ИИ в транспортных системах городов;
- развитие комплексного подхода к созданию современной пассажирской инфраструктуры.

Также было отмечено, что Форум «Общественный транспорт» в 2026 году пройдет в новом, расширенном формате.

«Перезагрузка формата, перезагрузка Форума, создание оргкомитета Министерством транспорта, если кратко, поддерживается. Приложу все усилия, чтобы Андрей Сергеевич тоже присоединился к этой работе», - резюмировал Алексей Шило, заместитель министра транспорта РФ.



Владимир:

Водителей троллейбусов хотят удержать за рулем льготной ипотекой

Мэрия расширяет количество стимулов, которые должны помочь в преодолении хронического дефицита кадров в сфере пассажирских перевозок.

Руководство муниципального перевозчика «Владимирпассажиртранс» (ВПТ) ведет переговоры с банками о предоставлении льготных условий кредитования и ипотеки для сотрудников транспортного предприятия, — сообщает в соцсетях мэрия Владимира. Таким образом руководство транспортного предприятия создает «комфортные условия работы для сотрудников» и, по всей видимости, решает проблему дефицита кадров.

Власти столицы Владимирской области не первый год пытаются нивелировать проблему нехватки людей у «Владимирпассажиртранса». Например, оснащение подвижного состава устройствами для бесконтактной оплаты проезда, начавшееся весной 2024 года, позволило снизить зависимость от кондукторов. Впрочем, из-за валидаторов, как заявляли в ВПТ, троллейбусы стали реже выходить на линию.

Еще одним «бонусом» можно считать завершение ремонта троллейбусного депо №2 в Ново-Ямском переулке. Мэрия Владимира вложила в работы 50 миллионов рублей. В депо обновили санузлы и душевые (там настолько комфортно, что нет перегородок), рабочие кабинеты и подсобки, медкабинет, комнаты приема пищи и отдыха, ремонтную зону; запустили собственную котельную.

«На территории предприятия действует столовая, а сотрудники имеют возможность бесплатно посещать занятия по фитнесу. Эти преимущества привлекают не только жителей Владимира, но и специалистов из других населенных пунктов. Более того, для иногородних предоставляется бесплатное жилье и компенсация проезда», — заявляют в мэрии столицы Владимирской области.

«ВПТ», как отмечают в городской администрации, «предлагает сотрудникам стабильную и достойную заработную плату». Официальный представитель мэрии Юлия Жирякова сообщила, что среднемесячная зарплата водителей «Владимирпассажиртранса» сейчас составляет 116 тысяч рублей против 98 тысяч в 2024 году или 65–70 тысяч рублей — в 2023 году.



Ижевск:

**С 1 октября в городе
остался только один
троллейбусный парк**

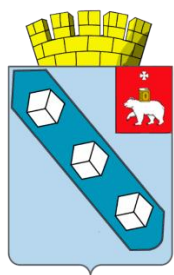
В Ижевске первый троллейбусный парк с 1 октября прекратил выпуск троллейбусов на маршруты. В него согнали самые старые троллейбусы для утилизации. Все рабочие машины переведены во второй парк.

В 2024 году Ижевск стал одним из городов, где начали применяться троллейбусы с увеличенным автономным ходом, а мэр Дмитрий Чистяков сказал, что это наше будущее.

«ИжГЭТ» планирует заменить троллейбусы на автобусы сразу на трёх маршрутах, освободившийся же электротранспорт поставить на более востребованные направления для уменьшения интервалов. Вместо троллейбусов запустят 50 новых автобусов.

8 октября служба контактной сети начала демонтаж в 1-м троллейбусном парке. Как можно понять это делается экстренно, чтобы не допустить возможного возвращения троллейбусов в парк.

Есть информация, что до своего 60-летия в 2028 году троллейбусная система может не дожить. Напомним, что все изменения происходят на фоне не очень красивой смены руководства предприятия в начале этого года. Андрей Батов – директор предприятия, был задержан правоохранительными органами и одновременно уволен с должности директора.



Березники:

**Информация о закрытии
движения троллейбусов
официально
подтвердилась**

В администрации пояснили, что решение было принято из-за высоких затрат на его содержание и восстановление. Имеющиеся троллейбусы 2010 года выпуска сильно изношены, их срок службы в 15 лет подошёл к концу. На обновление парка потребуется около 700 миллионов рублей. Также средства в 470 миллионов рублей нужны и на обновление электросетей.

В Березниках на данный момент работает пять троллейбусных маршрутов. С 1 ноября 2025 года уберут один троллейбусный маршрут, а в марте 2026 — оставшиеся четыре. Троллейбусы утилизируют.

В троллейбусном депо работают 90 человек. Всем им было предложено пройти переобучение на другие вакансии в АО «ГорТрансРесурс», которое осуществляет автобусное сообщение.

Работники депо уже получили уведомления о сокращении.



Калининград:

**Областное правительство
рекомендовало властям
города проработать
вопрос сохранения
трамвайных линий**

Правительство Калининградской области рекомендовало властям Калининграда проработать вопрос сохранения трамвайного движения на проспекте Победы и ул. Тельмана. Об этом говорится в письме за подписью вице-преьера-министра развития инфраструктуры Александра Рольбинова общественному активисту Александру Панфилову.

Письмо было направлено по итогам личного приема сенатора Александра Шендерюка-Жидкова. Панфилов обращался к члену Совета Федерации по поводу уничтожения выделенной полосы для трамвая на проспекте Победы и другим вопросам городского электротранспорта. Сенатор по итогам встречи перенаправил письмо в правительство области, где его рассмотрели.

«По итогам личного приема Администрации [Калининграда] рекомендовано повторно проработать вопрос целесообразности сохранения трамвайного движение по проспекту Победы и ул. Тельмана», — говорится в ответе за подписью Рольбинова.

Калининградский общественник также представил в распоряжение «Нового Калининграда» другие письма из правительства (Панфилов направлял обращения в федеральные органы власти, но их в итоге перенаправили в областные). В письме за подписью Рольбинова от 10 сентября говорится, что «в конце сентября, начале октября текущего года представители Комитета дорожно-транспортной инфраструктуры администрации городского округа „Город Калининград“ планируют проведение встречи с транспортными специалистами и экспертами по вопросу развития трамвайной системы Калининграда». На встречу обещали пригласить и активиста. В письме от 29 сентября Рольбинов отмечает, что «Правительством Калининградской области совместно с федеральными органами исполнительной власти продолжается проработка вопроса об оказании содействия Калининградской области в реализации мероприятий по модернизации инфраструктуры городского электрического транспорта», при этом до настоящего времени источники финансирования указанных мероприятий не определены. «Учитывая изложенное, встреча с транспортными экспертами

до настоящего времени не назначалась», — говорится в письме.

В августе губернатор Алексей Беспрозванных обсудил развитие городского электрического транспорта в Калининграде с сенаторами Александром Шендерюком-Жидковым и Анатолием Артамоновым (бывший губернатор Калужской области, в настоящее время является председателем комитета Совета Федерации по бюджету и финансовым рынкам — прим. «Нового Калининграда»). По данным пресс-службы правительства, до этого Алексей Беспрозванных обратился к председателю Совфеда Валентине Матвиенко с просьбой поддержать модернизацию трамвайного сообщения в регионе, итоговое совещание показало необходимость обновления трамвайной сети и расширения системы троллейбусов. «Реализация потребует примерно 10 миллиардов рублей. Региональные власти уже согласовали проект с Минтрансом и Министерством финансов РФ, предложив включить программу развития электротранспорта в госпрограмму социально-экономического развития региона», — сообщали в правительстве.



Бийск:

**Директор МУП
"Бийскгортранс" покидает
предприятие**



Кадровые перемены произошли в МУП "Бийскгортранс" - предприятии, осуществляющем трамвайные пассажироперевозки.

Стало известно, что Евгений Беляев покидает должность директора. В должность руководителя МУПа он вступил в октябре 2022 года - три года назад.

Ранее Евгений Беляев, будучи депутатом городской Думы, активно критиковал руководство города и предприятия-предшественника - Бийского трамвайного управления - в финансовом кризисе МУПа.

"Пока не попробуешь, не поймешь, не почувствуешь, тем более все упирается в финансы", - признавался он в недавнем выпуске программы "Абрамов спрашивает".

Руководитель предприятия говорил, что в первую очередь "Бийскгортрансу" не хватает людей. Имеющиеся сотрудники - старшего возраста. При этом с учетом переработок заработная плата складывается на уровне 50 тыс. рублей.

Что касается парка, то из 70 вагонов на ходу лишь около 30, при этом есть транспорт даже 1960-х годов.

Новые трамваи, по словам Евгения Беляева, в городе бы "не прижились" ввиду отсутствия соответствующей инфраструктуры. Основной же причиной кризиса на предприятии директор МУПа называл конкуренцию со стороны автобусников.

По данным открытых источников, убыток "Бийскортранса" по итогам 2024 года составил свыше 12 млн руб.



Новокузнецк:

Денис Ильин: троллейбусы обкатывают уникальную линию в Новоильинке перед запуском



В Новоильинском районе Новокузнецка началась тестовая обкатка новой троллейбусной линии, построенной в рамках федерального проекта «Чистый воздух». Об этом сообщил мэр Денис Ильин.

По словам градоначальника, после подачи напряжения на новую тяговую подстанцию первый троллейбус успешно прошел по участку контактной сети. Оборудование электрической системы питания отработало в штатном режиме.

В ходе обкатки были выявлены незначительные замечания, требующие корректировки размещения контактного провода.

«Это вполне нормальная практика. Подрядчик оперативно устранит замечания, и в понедельник мы проведем полноценную обкатку несколькими троллейбусами, чтобы максимально загрузить новую инфраструктуру», - отметил Денис Ильин.

Власти планируют проверить, обеспечивают ли аккумуляторы троллейбусов расчетный объем заряда.

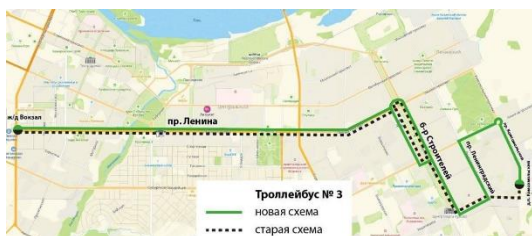
Уникальность проекта «Чистый воздух» заключается в принципе двойной автономности: на длинных перегонах троллейбус движется автономно, а в Новоильинке получает возможность подзарядиться на автономном участке контактной сети.

Запуск обновленного троллейбусного маршрута запланирован на начало ноября.



Кемерово:

Троллейбусы вытесняют автобусы с улиц



«С целью улучшения транспортного обслуживания жителей Ленинского района с 20 октября 2025 года будет запущен обновлённый троллейбусный маршрут № 3. Он полностью заменит действующий автобусный маршрут № 81 и будет курсировать по его схеме», — сообщили в администрации города.

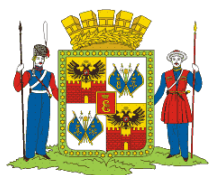
Что изменится:

На «тройке» увеличат количество рейсов — до 151 по будням и 110 по выходным (автобус № 81 делал 24 и 39 соответственно).

Троллейбус обещают пускать с интервалом в 10-20 минут по будням, 12-27 минут по выходным.

На троллейбусном маршруте добавится 6 новых остановок, чтобы полностью заместить автобус: «Школа № 100», «ЖК Томь», «Храм Святой Троицы» (в обратном направлении — «Мебельный центр»), «ТРК «Променад-2», «Стоматология» и «Кузбасский парк» (только в прямом направлении).

По оценке властей, изменения помогут оптимизировать транспортную сеть.



Краснодар:

Город получил 538 новых единиц транспорта с 2020 года



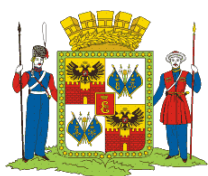
Мэр Краснодара Евгений Наумов сообщил в соцсетях, что в столице Кубани активно обновляют подвижной состав. С 2020 года в город поступило 538 новых машин, включая 178 трамваев, 60 троллейбусов и 23 электробуса.

Сейчас в Краснодаре работает 120 маршрутов, их общая протяженность — 4,5 тыс. км.

За девять месяцев на городском транспорте проехали 127 млн человек. До конца года ожидается рост до 170 млн.

Одним из значимых проектов стало строительство 5 км трамвайной линии в Музыкальный микрорайон — это увеличило пассажиропоток на 17%. Новые маршруты планируют на Западный Обход, Гидрострой и в северо-восточные районы.

Наумов отметил, к 2030 году 85% транспорта должно быть моложе 10 лет.



Краснодар:

В микрорайон Гидростроителей протянут трамвайную ветку

К лету 2026 года будет разработан проект трамвайной линии в Гидростроительном микрорайоне Краснодара.

Глава департамента транспорта Андрей Белутин сообщил, что контракт на разработку проекта заключили в декабре 2024 года на сумму 183,8 млн рублей.

Планируется, что маршрут длиной более 3 км пройдет по улицам Мачуги, Автолюбителей и Невкипелого до улицы Снесарева.

Предполагаемая стоимость строительства оценивается в 2,5 млрд рублей. Новая трамвайная линия улучшит транспортное сообщение микрорайона и уменьшит загруженность дорог.

Ранее сообщалось, в краевом центре планировку территорий под электротранспортную линию в микрорайоне Гидростроителей утвердили еще в 2024 году. Тогда специалисты разработали необходимую документацию.



Нижний Новгород:

Будущее трамваев оценили депутаты

Председатель городской Думы Нижнего Новгорода Евгений Чинцов совместно с председателем комиссии по развитию дорог и транспорта Станиславом Прокоповичем провели осмотр выполнения работ по обновлению трамвайных линий на улицах Ильинская и Ошарская, а также в районе Черного пруда.

Как отметил руководитель компании «Экологические проекты», Евгений Грабовский, осенью 2022 года между его организацией и правительством области было заключено концессионное соглашение, касающееся модернизации инфраструктуры городского электротранспорта. В рамках данного соглашения до конца 2026 года в Нижнем Новгороде намечено обновить 149,3 км трамвайных рельсов, реконструировать 15 тяговых подстанций и 3 трамвайных депо. На данный момент на объектах работают свыше 400 специалистов и задействовано около 100 единиц спецтехники.

«Также планируется закупить 170 современных трамвайных вагонов, из которых 102 уже приобретены, а 92 введены в эксплуатацию. В зоне улиц Ильинской, Ошарской и Алексеевской также предусмотрено создание системы отвода дождевых вод, перенос газовых коммуникаций и линий

электропередач», – сообщил Грабовский в ходе осмотра.

Согласно его информации, завершение строительных и монтажных работ на указанных участках запланировано до конца текущего года.

Прокопович акцентировал внимание на том, что район Черного пруда и прилегающие к нему улицы являются сложными с точки зрения проведения работ. Чинцов подчеркнул важность сведения к минимуму неудобств для горожан и строгое соблюдение установленных сроков при реализации подобных масштабных проектов.

В то же время, государственное предприятие «Нижегородэлектротранс» будет преобразовано в акционерное общество. Об этом рассказали в областном министерстве транспорта и автомобильных дорог.

Власти уже инициировали соответствующую процедуру. Процесс реорганизации планируют завершить до конца 2025 года. После этого все имущество, которым владеет ГП НО «Нижегородэлектротранс», перейдет новообразованному акционерному обществу.

Кроме того, в министерстве уточнили, что год назад все транспортные организации региона прошли реорганизацию.



Геленджик:

В городе-курорте обновят автобусы и ведут переговоры о покупке электробусов

В Геленджике есть рабочие места для водителей общественного транспорта. Чтобы привлечь новых сотрудников, даже прорабатывают возможность введения подъемных выплат.

«Сегодня на краевом уровне поднимался вопрос развития регулярных пассажирских перевозок на территории нашего региона, — написал глава Геленджика Алексей Богодистов в соцсетях. – Что касается Геленджика, за год автобусами городских и пригородных маршрутов перевезено более 5,8 млн пассажиров. Проблема с общественным транспортом действительно есть — и жители, и мы это видим. Сегодня в городе работает 28 маршрутов, восемь из них обслуживает городское предприятие ПАТО, остальные — частные перевозчики. И тем, и другим важно работать над улучшением качества обслуживания. Главная проблема — нехватка водителей. Чтобы решить ее, руководство ПАТО



Тюмень:

Депутаты обсудили развитие инфраструктуры для электротранспорта



прорабатывает возможность введения подъемных выплат для новых сотрудников, а также компенсаций за найм жилья в размере 15 тыс. рублей для иногородних. Сейчас изучаем опыт других городов и возможности поддержки через региональные программы.

Мэр курорта сообщил, что уже со следующей недели на маршрут № 5 выйдет дополнительный транспорт, чтобы сделать интервалы движения короче и удобнее.

«Техника у ПАТО сегодня в основном изношена и требует затратного ремонта. Поручил проработать вопрос, чтобы за счет бюджета были приобретены дополнительные автобусы средней вместимости. Параллельно ведем переговоры о приобретении электробусов на условиях софинансирования — это современный и экологичный транспорт, но для него потребуется создать инфраструктуру, включая зарядные станции», — сообщил Алексей Богодистов.

Развивать инфраструктуру для электротранспорта за счёт средств муниципального дорожного фонда Тюмени предложили городские депутаты. О расходовании средств фонда в ходе заседания постоянной комиссии по экономическому развитию и бюджету рассказал заместитель главы города Евгений Сорокин.

Он напомнил, что дорожный фонд формируется из акциза на автомобильный бензин, а также из доходов, полученных за счет платного парковочного пространства и межбюджетных трансфертов.

"В 2024 году было использовано три миллиарда 430 миллионов рублей, из них на строительство и реконструкцию автомобильных дорог было потрачено два миллиарда 867 миллионов, на капитальный ремонт дорог - 218 миллионов рублей", - уточнил Евгений Сорокин.

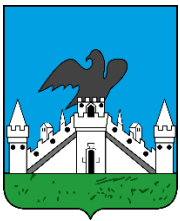
Так, средства дорожного фонда были направлены на такие объекты, как многоуровневая транспортная развязка, дороги в жилом районе Губернский, по улицам Закалужская, Московский тракт, Пожарных и Спасателей, Тимофея Кармацкого и другие.

"На сегодня исполнение бюджета составляет 78 процентов, весь дорожный фонд до конца года будет исполнен в соответствии с теми задачами, которые у нас представлены в муниципальной программе", - добавил Евгений Сорокин.

Возможно ли направить средства дорожного фонда на мероприятия по расширению сети зарядных пунктов для автомобильного транспорта, и как это направление будет развиваться в перспективе, поинтересовался депутат Георгий Муратов.

"Мы определяем приоритеты и направляем средства на конкретные дела, которые позволят горожанам более комфортно передвигаться по городу, - подчеркнул Евгений Сорокин. – И если позволит бюджетный процесс, мы будем заниматься и этим вопросом в дальнейшем".

Отметим, что согласно планам правительства РФ, к 2030 году на российских дорогах должно работать не менее 28 тыс. ЭЗС мощностью не менее 149 кВт, позволяющих заряжать аккумулятор электромобиля до 80 % не более чем за 20–30 минут.



Орёл:

Трамвайно-троллейбусное предприятие собираются передать области

О критической ситуации, сложившейся на предприятии, «Истоки» уже писали здесь. В МУП «ТТП» уже два месяца нет электричества, из-за этого подвижной состав не ремонтируется и на ходу осталось всего шесть трамваев. Эту тему во время вчерашнего прямого эфира в соцсети затронул и глава региона.

«Запросил все материалы, на следующей неделе будем разбираться с ситуацией. Мы приближаемся к тому, чтобы забрать весь старый транспортный комплекс на областной уровень. Идем к этому плавно и юридически готовимся», - заявил Клычков.

Тем временем МУП «ТТП» перестаёт выпускать на линии трамваи и автобусы.

Ситуацию в МУП «ТТП» назвали «критической». 16 октября, на комитете по градостроительной деятельности и транспорту облсовета обсудили проблемы муниципальных транспортников Орла.

Как сообщила заместитель начальника управления муниципального имущества и землепользования администрации города Людмила Дудина, МУП «не догнал позиции 2024 года»: падает выручка, снижается выход техники на маршруты. Отклонения от плана составляют 20%. Новые ПАЗы стоят из-за лизинговых проблем, а газомоторные ЛиАЗы невозможно обслужить в виду отсутствия соответствующего оборудования. Что касается трамваев, то здесь ситуация и вовсе аховая –

энергетики за долги (более 70 млн рублей) отключили трамвайное депо от электричества и тепла.

«Ситуация критическая!», – почти прокричала Дудина. Генеральный директор предприятия Игорь Косолапов подтвердил всё вышесказанное и добавил, что с 25 трамвайное депо обесточено. Вместо 15 машин на линии осталось 6. Интервал движения более часа. Для школы №35 это основной вид транспорта. Ежедневно теряем от невыхода трамваев 70 тыс. рублей. В начале августа на маршруты выходило 23 автобуса, а сейчас осталось 10», – констатировал Косолапов.

К слову, на заседании комитета стало известно, что в текущем году МУП «ТТП» получило из бюджета 272 млн рублей, вместо запланированных 240 млн рублей. При этом компания «ИНТЕР РАО» подала иск на банкротство транспортников.

Спасти предприятие от ликвидации может, как и в предыдущих подобных историях, только многомиллионное вливание из областного бюджета. Все письма о помощи в федеральные ведомства остались без ответа.

Председатель комитета Виталий Рыбаков обратил внимание чиновников и директора МУП на необходимость подать претензию к компании ООО «УПМК-22», дабы те компенсировали ТТП упущенную выгоду из-за ремонта Красного моста.

«Рекомендую сегодня написать претензию. У них деньги есть. Они получили жирные контракты в Орле. И вы сможете помочь предприятию», – заметил Рыбаков.

До конца 2030 года муниципальный автопарк планируется увеличить на 50 троллейбусов и 30 автобусов среднего и большого класса.

Это даст возможность довести 85% парка до нормативного состояния и увеличить выпуск транспорта на линию, сообщил глава Новороссийска Андрей Кравченко.

Сейчас в городе всего 446 муниципальных автобусов и троллейбусов. До 2026 года еще на 12 маршрутах, где позволяет улично-дорожная сеть, перейдут к автобусам среднего класса.

Однако сегодня в Новороссийске отмечается не только нехватка общественного транспорта, но и



Новороссийск:

**В городе добавится
несколько десятков
троллейбусов и автобусов.
Кто сядет за руль?**

дефицит кадров. Недостаточно водителей, которые хотят работать на автобусах и троллейбусах. Причем не только муниципальных.

Так, сотрудники управления транспорта провели 14 октября мониторинг движения автобусов. Выяснилось, что маршруте № 8 «было зафиксировано недостаточное количество транспортных средств на линии из-за недоукомплектованности водительского штата. Это стало причиной нарушения графика движения...»

В МУП «МПТН» также постоянно подчеркивают, что долгое время ожидания транспорта связано не только с заторами на дорогах, но и нехваткой водительского состава. В муниципальном предприятии регулярно дают объявления о приеме на работу водителей разных категорий на автобусы и троллейбусы. Обещают зарплату от 65 тыс. рублей.

Сейчас одной из приоритетных задач является пополнение кадрового состава, подчеркнул Андрей Кравченко. Для подготовки новых специалистов на базе МУП «МПТН» работает «Школа водителей», проводятся бесплатные курсы по подготовке водителей троллейбуса и переобучению на другие категории.

В следующем году регион собирается выделить деньги на обновление.

Уровень износа общественного транспорта в Новосибирске составляет 69,6%. Такие данные предоставили в мэрии.

Согласно ответу департамента транспорта, ситуация с разными видами транспорта сильно различается. Наихудшее положение — у автобусного парка, износ которого достигает 81,1%. Трамвайный парк изношен на 65,2%, а троллейбусный — на 35,3%.

Министерство транспорта Новосибирской области сообщило, что по всему региону, включая город, за пределами нормативного срока эксплуатации находится 33,5% автобусов, или 674 единицы техники.

На 2026 год в проекте областного бюджета на обновление транспорта заложено 2,59 миллиарда рублей. Основная часть предназначена для электротранспорта: почти 2 миллиарда пойдут на лизинг троллейбусов, 224 миллиона рублей — на



Новосибирск:

**Изношено почти 70%
общественного
транспорта**

Износ общественного транспорта в Новосибирске



Данные мэрии Новосибирска

ngs_news

модернизацию трамваев. На приобретение автобусов в лизинг предусмотрено 365,9 миллиона рублей.

В то же время, как сообщает мэрия, лимиты бюджетного финансирования именно на обновление городского подвижного состава на 2026 год пока не определены.

Несмотря на уровень износа, в мэрии отмечают и положительную динамику. С 2022 года муниципальная маршрутная сеть значительно расширилась, а пассажиропоток вырос почти на 50%. Это стало результатом обновления части подвижного состава и ремонта трамвайных путей. Это позволило муниципальным перевозчикам вернуться на маршруты, ранее занятые частниками.



Уфа:

На улицы вышел троллейбус с «гармошкой»



Новый двухсекционный сочлененный троллейбус проходит обкатку на линии, сообщили в администрации столицы.

Троллейбус с «гармошкой» произведен на Уфимском трамвайно-троллейбусном заводе. Его длина составляет 19 метров. Управлять таким троллейбусом достаточно сложно: водитель должен иметь первую категорию и опыт вождения крупногабаритного транспорта.

Для использования троллейбусов с «гармошкой» необходима особая инфраструктура, в том числе оборудованные подъезды к остановкам и разворотные площадки. Проблему также создают припаркованные на проезжей части автомобили.

Обкатка нового троллейбуса продлится до 16 ноября, после чего он выйдет на линию.

В среду, 15 октября, на оперативном совещании в мэрии глава администрации города Ратмир Мавлиев сообщил, что в 2026 году планируют полностью обновить парк троллейбусов в Уфе.

Мэр отметил, что на День республики городской парк троллейбусов получил 10 новых единиц транспорта с увеличенным ходом. До конца года планируется поступление еще 5 новых троллейбусов.

— Мы работаем с нашим управлением электротранспорта над этим вопросом. Еще три года назад стоял вопрос демонтажа трамвайных путей. Предприятие было в тяжелой экономической

ситуации. Сейчас нам удалось стабилизировать предприятие, мы увеличили заработную плату сотрудников, планомерно обновляем подвижной состав. Наша задача – найти деньги еще на 25 троллейбусов, чтобы в следующем году полностью обновить троллейбусный парк, — сказал Ратмир Мавлиев.



Екатеринбург:

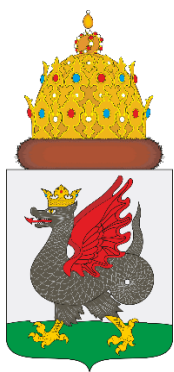
Трамвай «Синара» проходит тестовую обкатку по городу



Новый трамвай ежедневно совершает поездки по территории Западного депо, периодически выезжает на тестовые поездки по городским маршрутам. Специалисты проводят целый комплекс испытаний, включая приемочные и сертификационные. Проходит наладка систем, алгоритмов взаимодействия оборудования, настройка режимов тяги и торможения. В ходе тестового выезда в Академический район подтверждена значительная часть разгонных и тормозных характеристик.

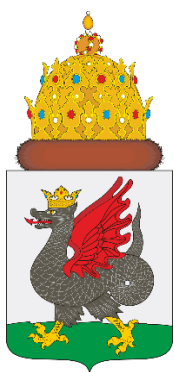
Также специалисты компании «Алгоритм С» тестируют систему управления и силовую электрическую часть вагона.

Трамвай «Синара» имеет функцию автономного хода до 3 км. «Синара» наиболее вместительный в своем классе – 308 мест.



Казань:

**«Метроэлектротранс»
купит машину для
аварийной службы за Р20,5
млн**



Казань:

**С начала сезона на
трамвайных путях
заменено более 1700
деревянных шпал**



В Казани «Метроэлектротранс» приобретет аварийно-техническую машину за 20,5 млн рублей. Информация об этом появилась на сайте госзакупок.

Автомобиль должен иметь подъемник с рабочей платформой. Элементы конструкции должны быть выполнены из диэлектрических материалов для безопасности рабочих. Машина нужна для техобслуживания городского электротранспорта.

Сотрудники службы путевого хозяйства наземного транспорта МУП «Метроэлектротранс» в круглосуточном режиме проводят ремонтные работы по содержанию трамвайных путей в исправном состоянии для комфортного и безопасного передвижения пассажиров.

За последние две недели работниками службы была заменена одна пара температурных компенсаторов, 77 м рельс, заварено более 38 стыков рельс, собрано 46 сборных стыков, приварено 58 электросоединений, выполнена подбивка и подъёмка 161 м трамвайного пути. Для регулировки ширины колеи установлено 38 путевых тяг. Начато сезонное обслуживание температурных компенсаторов - на сегодняшний день обслужено 34 компенсатора.

Продолжаются работы по замене негодных шпал на трамвайных путях. С начала сезона заменено 1701 деревянная шпала, из них 87 шпал за последние две недели.



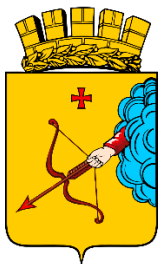
Калининград:

Бригада «Калининград-Гортранса» ведет укладку шпал на Фестивальной аллее



Южная ветка перегона Красная – Коммунальная. Палеты железобетонных шпал складированы в районе остановки «Улица Коммунальная» в сторону центра. Рабочие грузят шпалы послойно на платформу вагона обслуживания рельсового хозяйства Tatra T4SU №013 (до 4-х слоев, суммарно 20 шпал). После загрузки трамвай перевозит (задним ходом) шпалы к месту укладки в сторону улицы Красной, где с помощью кран-балки вагона ведется укладка шпал на постоянное место. Затем «поездка» за новой партией шпал. И по такому циклу безостановочно.

Работа может вестись круглосуточно. При необходимости вагон №013 вернется в депо с помощью тягача: до площади Победы задним ходом на буксире, а дальше своим ходом – вперед.



Киров:

Мешающие проезду троллейбусов автомобили будут эвакуироваться

В АТП рассказали о проведенных на улицах города рейдах.

Автомобили, которые нарушили правила парковки и из-за этого создали препятствия для движения троллейбусов будут эвакуированы на штрафстоянку.

Так, в АТП рассказали о проведенном на улице Красноармейской рейде. Напомним, что по этой улице ездит троллейбус №4.

В рамках проведенного совместно с госавтоинспекцией было выявлено немало машин, нарушающих правила парковки, а некоторые из них, которые мешают проезду троллейбусов и вовсе были эвакуированы.



Кроме того, на всех нарушителей были составлены протоколы об административных правонарушениях.

В АТП обещают продолжить подобные рейды, и чтобы автомобиль не был эвакуирован, автомобилистам следует воздержаться от нарушений правил парковки на тех улицах города, где ходят троллейбусы.



Барнаул:

Предприниматель возместит ущерб за срыв движения трамваев из-за ДТП

23 января 2025 года автомобиль Isuzu, принадлежащий бизнесмену, повредил контактную сеть трамвайных путей на проспекте Калинина

Арбитражный суд Барнаула обязал местного предпринимателя возместить муниципальному предприятию "Горэлектротранс" убытки, вызванные длительным простоем трамваев после ДТП, сообщает "Атмосфера".

23 января 2025 года автомобиль Isuzu, принадлежащий бизнесмену, повредил контактную сеть трамвайных путей на проспекте Калинина. Это привело к остановке движения трех маршрутов (№ 1, 9, 10) на участках проспекта Космонавтов и проспекта Калинина.

Работа электротранспорта была парализована почти на шесть часов – с 06:00 до 11:29. Хотя прямой ущерб контактной сети был покрыт страховкой, предприятие понесло убытки из-за недополученной выручки за проезд.

"Горэлектротранс" подал иск о взыскании 137,9 тысячи рублей упущенной выгоды. Предприниматель пытался оспорить требования, перекалывая ответственность на водителя и ставя под сомнение расчеты истца.

Однако суд отклонил эти доводы, указав на отсутствие доказательств использования автомобиля в личных целях водителя, и возложил ответственность на владельца транспортного средства.

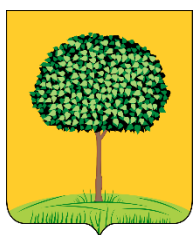
В результате суд обязал предпринимателя выплатить Горэлектротрансу 74 тысячи рублей в качестве компенсации упущенной выгоды.



Красноярск:

Ученые СФУ создали систему рекуперации энергии для электротранспорта с экономией до 30%

Учёные Сибирского федерального университета создали алгоритм и математическую модель управления системой энергопотребления электротранспорта. Разработка может использоваться для трамваев, троллейбусов и электробусов. Она позволяет вернуть до 30% электроэнергии при торможении, рассказали в корпорации развития. Руководитель исследования, заведующий кафедрой программной инженерии СФУ Олеслав Антамошкин рассказал, что новая система основана на использовании суперконденсаторов – специальных накопителей, которые сохраняют и перераспределяют энергию, вырабатываемую при торможении транспорта. Аналогичные системы уже есть на рынке, но алгоритм красноярских учёных может дать более серьёзную экономию, а кроме того, не требует серьёзной реконструкции транспорта: программа записана на управляющие модули, и их можно просто поставить на трамваи, троллейбусы и электробусы.



Липецк:

Планируется продлить трамвайную концессию

На заседании городской комиссии было озвучено намерение продлить трамвайную концессию в Липецке на два года. Председатель департамента транспорта Александр Лукинов сообщил, что уже проложено 23,85 км новых путей, а парк МУП «Горэлектротранспорт» пополнился 12 новыми трамваями. Это позволило запустить маршруты №1к, №2 и №15, удвоив количество ежедневных поездов.

В настоящее время продолжают работы на улицах Московской и Циолковского с привлечением около 60 рабочих и 12 единиц спецтехники. Лукинов отметил, что документация по четвертому этапу проекта уже направлена на экспертизу, а в ноябре планируется загрузка документации по шестому этапу, который завершится к концу 2027 года.

Также сейчас согласуется дополнительное соглашение о продлении инвестиционной фазы концессии. По прогнозам, после завершения всех этапов строительства пассажиропоток может достичь 8 миллионов человек в год благодаря реконструкции инфраструктуры и запуску новых маршрутов.



Москва:

**Собянин: 90%
общественного
транспорта в столице
работает на электричестве**

Доля электрического общественного транспорта в Москве составляет уже 90%, сообщил Сергей Собянин во время пленарного заседания международного форума "Российская энергетическая неделя".

Мэр Москвы указал, что в ближайшие годы столица может перейти из профицитных в энергодефицитные регионы. Собянин считает, что началась новая эра увеличения потребления энергии, и это связано не только со вводом новых объектов недвижимости, но и с электрификацией.

Ранее на маршруты на северо-востоке и юге Москвы вышли 20 новых электробусов. Таким образом, в Москве работает уже более 2 570 электробусов российского производства. Более того, в столице подключили 400 зарядных станций для этого транспорта и обучили водить его свыше 4,5 тысячи водителей.

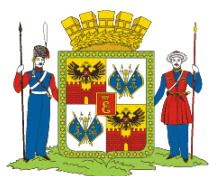
До этого в городе появился новый электробусный маршрут № 232, связывающий станцию метро "Терехово" и остановку "Давыдково". На него вышли 12 современных электробусов нового поколения "КамАЗ-52222", которые будут заряжаться на новой конечной станции "Мнёвники".

Жители краевого центра пожаловались в соцсетях, что снаружи трамваев не срабатывают кнопки открывания дверей.

По мнению пользователей, даже если такая система была оправдана в жаркое время для сохранения прохлады в салонах, то теперь, с наступлением холодов, она потеряла смысл.

Однако в "КТТУ" полагают, что и сейчас, и в течение всего года система адресного открытия дверей эффективно поддерживает комфортные условия внутри салона транспортного средства. Это доказывает практика разных крупных городов России, считают специалисты муниципального предприятия.

Поэтому отмена этой практики в новом подвижном составе МУП "КТТУ" не планируется, заявили представители транспортной организации.



Краснодар:

**МУП "КТТУ" не собирается
отменять адресное
открывание дверей**



Москва:

Мегаватты не успевают за гаджетами

Участники РЭН обсудили бурный рост энергопотребления и тарифов.

В Москве быстро растет энергопотребление, ежегодно к сетям подключают около 8 тыс. новых крупных потребителей: жилых комплексов, промышленных и транспортных объектов и пр. Об этом рассказал 16 октября глава «Россетей» Андрей Рюмин на пленарной сессии форума «Российская энергетическая неделя» (РЭН-2025). Свою роль играет общий тренд — рост числа гаджетов и бытовых приборов. Мэр столицы Сергей Собянин объяснил увеличение потребления энергии электрификацией транспорта и строительством новых центров обработки данных (ЦОД).

Эра электричества

Гендиректор электросетевого холдинга «Россети» Андрей Рюмин обратил внимание на глобальный тренд роста энергопотребления: «Многие эксперты даже говорят, что мы вступили в эру электричества».

Потребление энергии растет, по словам топ-менеджера, из-за строительства большого количества ЦОДов и развития всего, что с ними связано — например, искусственного интеллекта и майнинга криптовалют. У «Россетей» сейчас в работе заявки от различных ЦОДов на выдачу мощности в объеме 1,5 ГВт, добавил он.

Энергопотребление растет также на фоне развития крупных городов, внедрения электротранспорта, всё более активного использования различных гаджетов и бытовой техники, включая системы кондиционирования воздуха. В качестве примера бурного увеличения потребления электроэнергии Андрей Рюмин привел Москву: «За последние 15 лет в Москве введено более 120 станций метро. Есть еще электробусы, электропоезда, водный электротранспорт. Как пример, 3 млрд киловатт-часов [в год] необходимо только для нормальной работы электротранспорта в Москве, что сопоставимо с потреблением более 1 млн человек», — сказал он.

Глава «Россетей» отметил, что компания каждый год подключает в столице в среднем 8 тыс. новых потребителей: жилые комплексы, промышленные объекты, логистические парки и т.д. «Мы предоставляем ежегодно около 800 МВт

мощности для новых потребителей Москвы. Это можно сравнить с потреблением целого региона, например Калининградской области», — добавил Андрей Рюмин.

Мэр Москвы Сергей Собянин рассказал, что заметный рост энергопотребления начался еще 5 лет назад. По его словам, сейчас 90% общественного транспорта в столице работает на электричестве. Сергей Собянин также обратил внимание и на объем энергопотребления центров обработки данных: «У нас три ЦОДа, которые заявили к размещению, равны [по мощности] крупнейшей ТЭЦ Москвы».

Сергей Собянин признал, что Москва в ближайшие годы может превратиться из энергопрофицитного региона в энергодефицитный. Городу потребуются огромные инвестиции в развитие генерации, добавил он.

В конце 2024 г. «Системный оператор» (диспетчер энергосистемы РФ) оценивал инвестиции, необходимые до 2030 г. для покрытия прогнозируемого энергодефицита в Московском регионе, в 460,7 млрд руб. (материалы к правкомиссии есть у «Эксперта»). В частности, речь шла о строительстве двух новых блоков на ТЭЦ-25 и ТЭЦ-26 «Газпром энергохолдинга», расширении Каширской ГРЭС «Интер РАО» и строительстве линии постоянного тока на 1,5 ГВт от Нововоронежской АЭС.

Тарифная палка о двух концах

Министр экономического развития Максим Решетников, в свою очередь, на пленарной сессии РЭН-2025 рассказал об экономических трудностях, с которыми столкнулись в последние годы компании ТЭК. Среди них — высокая процентная ставка, долговая нагрузка, рост затрат на трудовые ресурсы, укрепление рубля. Министр упомянул и внешние факторы: торговые войны, риски снижения спроса на энергоресурсы, энергопереход.

«Плюс многие наши крупные компании реализуют очень большие по мировым меркам проекты, в результате чего возможности банковской системы используются практически по максимуму. Возможности государства через институты развития поддерживать реализацию таких проектов

существуют, но за последние 2–3 года мы тоже значительную часть этих возможностей уже задействовали», — сказал он.

Максим Решетников призвал компании, в том числе с госучастием, более жестко подходить к отбору инвестпроектов. Он отметил, что сейчас в ряде случаев правительству приходится принимать дополнительные тарифные решения для поддержки компаний. «Сама по себе сфера ТЭК является бенефициаром тарифов (естественных монополий. — „Эксперт“) и в то же время в наибольшей степени страдает от роста этих тарифов. Надо признать, что тарифы в экономике в ближайшие годы будут расти темпами выше инфляции», — констатировал чиновник.

Министр связал увеличение тарифов в том числе и с высокими процентными ставками. «На рынок выходят энергоблоки, построенные уже с использованием заемных средств, где на 60 коп. капекса (капзатрат. — „Эксперт“) приходится 40 коп. процентных платежей. И это всё мы вынуждены включать в тариф», — добавил Максим Решетников.

Глава Минэкономразвития также рассказал, что готовится большое совещание по электроэнергетике у президента России Владимира Путина, где будут обсуждать вопросы дифференциации энерготарифов, управления спросом, введения дифференцированной ставки подключения к сетям и др.



Омск:

На техническом обслуживании постоянно находятся до 12 % автобусов, троллейбусов и трамваев

В департаменте транспорта Омска рассказали о численности общественного транспорта в городе. По состоянию на 1 октября, на балансе «Пассажирского предприятия № 8» числится 497 автобусов различного класса, сообщили в городском департаменте транспорта. При этом 10–12 % подвижного состава постоянно находятся на ремонте или на техническом обслуживании.

Перечень неисправностей достаточно обширен, но в основном это неисправности, связанные с ходовой частью, двигателем и электрооборудованием.

Отмечается, что за последние пять лет общая численность автобусов уменьшилась на 28 единиц, с 525 до 497 штук. Однако транспортные средства

стали более современными и удобными для пассажиров.

Что касается электрического транспорта, то парк омских троллейбусов насчитывает 167 единиц, а трамваи представлены 77 машинами. Пять лет назад ситуация выглядела иначе: было 95 трамваев и всего 135 троллейбусов.

Доля электрического транспорта, находящегося в обслуживании, также колеблется в пределах 10–12 %. Например, 8 октября, на ремонте находились 15 троллейбусов и восемь трамваев. Ломается транспорт чаще всего из-за проблем с ходовой частью и электрооборудованием.

В то же время в Омске значительно выросло число женщин, работающих водителями городского транспорта. Согласно данным департамента транспорта, в пассажирском предприятии № 8 сейчас трудятся 13 водителей автобусов, тогда как в январе 2024 года их было всего пять.

Кадровый резерв формируют через целевое обучение. За девять месяцев 2025 года 16 человек окончили курсы на категорию «D» в автошколе «Перекрёсток», причем семь из них — женщины.

На электрическом транспорте гендерный баланс еще более заметен: в муниципальном предприятии «Электрический транспорт» 73 женщины управляют троллейбусами и 87 — трамваями.

Также разработан план по ремонту трамвайных путей на некоторых участках в городе.

«Та программа, которая на сегодняшний момент уже запущена, — это обновление подвижного состава. В прошлом году был приобретен новый вагон, в этом году — уже четыре. <...> Задача, которая стоит на определенный период времени, — это обновление до 40 трамваев нашего города. И вопрос, конечно, самих путей. Мы выработали механизм, при котором дорожная сеть наша, а трамвай — краевая», — сообщил на пресс-конференции мэр города Дмитрий Ворошилов.

Спикер заявил, что в первую очередь планируется провести трамвайные пути на улице Теплосерной, а после — и на других участках.

Этим летом Уралтрансмаш поставил в Пятигорск четыре трамвайных вагона 71-411, тендер на которые объявлялся несколько раз.



Пятигорск:

**В городе планируют
обновить 40 трамваев**



Петрозаводск:

Тестирование новой троллейбусной линии состоялось



17 октября в Петрозаводске состоялось тестирование новой троллейбусной линии, проложенной по Лобановскому мосту.

Судя по фото, которое опубликовал директор ПМУП "Городской транспорт" Д. В. Романов в социальной сети, обкатка линии прошла успешно.

В воскресенье, 19 октября, по Лобановскому мосту запланировано пустить троллейбусы маршрута № 3 (который также будет продлён до Северной Точки и Нижней Ключевой).

А уже в понедельник, 20 октября, по Лобановскому мосту начнут курсировать троллейбусы нового маршрута № 6.

В дальнейшем ожидается запуск ещё двух новых маршрутов - 2 и 5, которые также пройдут через Лобановский мост.



Ростов-на-Дону:

Закупка новых троллейбусов в ближайшее время не планируется

Власти Ростова-на-Дону подтвердили отсутствие планов по обновлению троллейбусного парка в ближайшее время. Об этом во время встречи с жителями Октябрьского района заявил директор департамента транспорта донской столицы Константин Лашенко.

«В настоящее время комплексный план не предусматривает обновления подвижного состава, что касается в развития, в ближайшее время это не произойдет», – рассказал глава департамента.

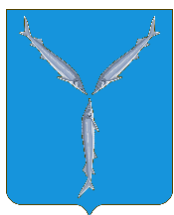
Также он отметил, что на данный момент в наличии есть 20 единиц подвижного состава на базе автобусного завода «МАЗ». По словам Лашенко, планируется продолжать поддерживать их техническое состояние, «чтобы они осуществляли обслуживание горожан».

Кроме того, троллейбусная система в Ростове находится в критическом состоянии, реконструкции требует контактная сеть. Но, по словам главы департамента, город не имеет финансовых возможностей для восстановления инфраструктуры.

«Вся контактная сеть в Ростове-на-Дону подлежит реконструкции в полном объеме. Это огромные

финансовые средства, которые город никогда своими силами не сможет сделать», – отметил Лашенко.

Особенно критична ситуация на западном направлении, где регулярное троллейбусное движение фактически прекращено. В городе сохраняется острая нехватка транспорта — на маршруты выходит только около 60% от необходимого количества единиц, что приводит к перегруженности общественного транспорта в часы пик.



Саратов:

Трамваи – наше все

Проанализирована принятая правительством Саратовской области программа развития (модернизации) общественного транспорта в регионе.

Цели - благородные

Цели программы просты и понятны - повышение мобильности населения, наращивание доли нормативного парка общественного транспорта, обеспечение безопасности пассажироперевозок, защита окружающей среды, экономическое развитие.

Вытекающие отсюда задачи тоже ясны, но упор сделан на оптимизацию структуры парка транспортных средств по классам, доступности для маломобильного населения, компоновке салона, дополнительному оборудованию и т.д.

Вторая задача - снизить долю транспорта, чей срок эксплуатации старше нормативного. Как следствие, разработчики программы, видимо, надеются на увеличение количества перевезенных пассажиров. Правда, предстоит еще подтянуть до нормативного транспортную инфраструктуру.

В целом, из целей и задач программы следует, что как обычно Саратов во всем стремится не отставать от Москвы. В столице уже давно идет модернизация транспортного парка и инфраструктуры - автобусы с кондиционером и USB-зарядкой здесь уже не редкость. Правда, до финансовых возможностей Москвы Саратову пока далеко.

Транспорт сейчас

В программе зафиксировано, в каком положении парк общественного транспорта находится сейчас. И оно, конечно, удручающе печальное. На регулярных перевозках в регионе сейчас задействованы 2384 единицы транспорта. Больше всего, конечно,

автобусов - 1973 штуки, их средний возраст - 9 лет, при этом лишь 39,3% парка соответствуют экологическому классу «Евро 5 и выше». Удобных для маломобильных горожан низкопольных автобусов и трамваев в регионе всего 506 единиц - это 21,2%.

Троллейбусов 244 штуки, средний возраст - 10,5 лет. Трамваев 158 единиц, средний возраст 18,7 лет, но износ у них катастрофически высокий. При этом только 24,3% трамвайных и троллейбусных путей Саратова, Балаково и Энгельса находятся в нормативном состоянии. Износ путей и контактной сети на шести трамвайных маршрутах Саратова (№ 11, 4, 10, 2, 5, 7) оценивается в 98%. Но самый высокий средний возраст - у речного транспорта - аж 40 лет.

Львиная доля парка общественного транспорта сконцентрирована, конечно, в Саратове. Самые "свежие" - автобусы: средний возраст всего 6 лет. Но из 1306 автобусов у 585 возраст - 15 лет и старше, вплоть до 30 лет. Только 18,2% из указанного количества - низкопольные. Лучше ситуация обстоит с троллейбусами: из 189 - 171 с низким полом, средний возраст - 10 лет.

Самые старые в Саратове - и это ни для кого не секрет - трамваи. В среднем они ездят по 22,4 года, но 95 вагонов из 158 эксплуатируются более 25 лет. И лишь каждый пятый из них - низкопольный. В Энгельсе общественный транспорт представлен в основном маршрутками - их 96% из 272 единиц автобусов. Средний возраст - 7 лет, низкопольных всего 24 автобуса. Троллейбусов в Энгельсе 31 штука, они в среднем довольно молоды - 14,5 лет, но для маломобильных горожан не очень удобны.

В Балаково лидеры - тоже автобусы малого класса - 105 из 110. Как следствие, маломобильные пассажиры по городу передвигаются с трудом. Проблема несколько решена за счет троллейбусов: в 12 из 24 низкий пол, однако половина парка старше 15 лет и таковым вряд ли обладает.

Из таблиц программы ясно, что в планах у чиновников в 2025-2026 годах закупить еще 4 "Валдая". На это потребуется 485 млн рублей. Для Балаково в текущем году указана покупка 4 новых троллейбусов (150 млн рублей). В Саратове за счет облбюджета в 2025-2026 годы запланировано увеличение контактной сети и путей - на 18 и 23 км

соответственно. Но все это - уже известные цифры и мероприятия.

Трамваи

Логично, что решать поставленные цели и задачи в саратовском правительстве планируют за счет поэтапного (напомним, программа рассчитана всего на 5 лет) обновления автобусного парка. Кроме того, в приоритете - обновление электротранспорта в Саратове. Здесь необходимо приобрести 101 новый трамвай и 22 новых троллейбуса.

На первом этапе за счет средств от списания бюджетных кредитов планируется приобрести 11 трамваев и 2 троллейбуса - капля в заявленном море. Кстати, появиться они могут, судя по программе, не ранее 2028 года. Общая сумма покупки - более 1,1 млрд рублей.

- Возможность полного обновления парка электробусов и троллейбусов будет определяться из соответствующих возможностей областного бюджета, - говорится в программе.

В числе первоочередных - модернизация инфраструктуры электротранспорта в Саратове. Речь идет о продолжении реконструкции трамвайных путей. В частности в 2026 году будут завершены работы по многострадальным маршрутам №№6, 8 и 9, в следующем году - по маршруту №3.

Что и как, а главное, на какие средства делать с другими маршрутами (№№11, 4, 10, 2, 5 и 7) в облправительстве пока не придумали, отметив лишь, что "объемы финансирования и сроки будут уточнены после заключения нового концессионного соглашения или расширения действующего концессионного соглашения".

Видимо, речь идет о концессии с ООО "СГЭТ" (единственный учредитель - саратовский минтранс) и его подрядчиках ООО «ТрансТоннельСтрой» и ООО «ФракДжетСтрой». Хотя не исключено, что концессионер может выбрать и новых.

Финансы

Амбициозные задачи, заявленные в программе, требуют не менее амбициозного финансирования. Общий объем заявлен на уровне 23,8 млрд рублей. Из которых пока на федеральный бюджет

приходятся 1,8 млрд рублей, на областной - чуть более 4 млрд рублей.

Так, закупка судов для речных перевозок потребует 485 млн. рублей, покупка автобусов большого класса - 813 млн по программе лизинга и еще больше 1 млрд - в рамках нацпроекта "Инфраструктура для жизни". Похожие цифры и для автобусов другого класса, на троллейбусы до 2030 года планируется потратить 718 млн.

Но львиную долю средств потребуют трамваи - закупка новых обойдется в 12,9 млрд рублей и еще 4,4 млрд уйдут на модернизация 18 км трамвайных путей.

Но в основном задачи программы предлагается реализовывать за счет внебюджетных источников - на них приходится 17,4 млрд рублей (73%). На территории региона сейчас перевозки осуществляет 151 пассажирский перевозчик, из которых 96 имеют статус юридического лица, 42 – индивидуального предпринимателя и 12 – участника договора простого товарищества, что составляет соответственно 64, 28 и 8% от общего количества.

В целом, как и все подобные программы, она оставляет скорее ощущение документа, указывающего направления действия, пока неподкрепленные финансами. Однако сам факт ее появления наводит на мысль о том, что деньги все же под нее могут быть и заведены. Открытым лишь остается вопрос с гигантской суммой внебюджетного финансирования и готовностью бизнеса "вписаться" в цифры программы.



Ставрополь:

**«Крайтранс» открывает
невозобновляемую
кредитную линию на 214,5
миллионов рублей**

Ставропольский ГУП СК «Крайтранс» берёт коммерческий кредит размером более 200 млн рублей для покрытия текущих убытков предприятия, эксплуатирующих троллейбусы и автобусы в Ставрополе, а также трамвайную сеть Пятигорска.

ГУП СК «Крайтранс» уже длительное время испытывает серьёзные финансовые проблемы.

В частности:

- уже несколько месяцев предприятие работает в условиях блокировки счетов, потому что не может исполнять обязательства (платить поставщикам);

- прошлый год Крайтранс закрыл с убытком в 134,7 млн рублей;

- стоимость проезда в 25 рублей является явно заниженной и не соответствует реальной экономике.

- бюджет также не компенсирует разницу между искусственным сдерживанием стоимости проезда и фактическими расходами.

- снова начали появляться долги (чуть менее 8 млн рублей) по лизингу за 50 новых автобусов Лотос.

В арбитражных судах находятся на рассмотрении дела от поставщиков электроэнергии, по доступу к ГЛОНАССу, по лизингу и др.

В рамках региональной программы из областного бюджета Самарской области на модернизацию городского электротранспорта до 2027 года выделено 6,45 млрд руб.

По информации ведомства, в лизинг уже приобретен 71 трамвай: из них 40 поступили в этом году, 31 запланированы на следующий год. Также запланирован ремонт трамвайных путей на пересечениях с автодорогами и капремонт отдельных участков сети.



Самара:

**На модернизацию
городского
электротранспорта
выделено 6,45 млрд руб.**



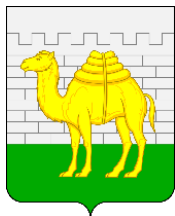
Старый Оскол:

**Транспортная реформа,
судя по всему, буксует**

Управление транспорта города объявило конкурс на перевозки по нерегулируемым тарифам на городских и пригородных маршрутах. Происходит это в преддверии истечения контрактов с местным монопольным «агрегатором маршруток», принимающим частников со своими микроавтобусами. Соответственно, жить продолжают по-старому - с нерегулируемым тарифом и микроавтобусами.

Ранее глава города Владимир Жданов заявлял о планах создать единое транспортное предприятие по образцу белгородской ЕТК, которое будет базироваться на площадях депо скоростного трамвая и остатков муниципального автобусного парка. На конец года анонсировали появление новой маршрутной сети, а концепция реформы предполагала отказ как от микроавтобусов, так и от ПАЗиков. Пока же изменения скромнее: согласно документации новых конкурсов, добавлены три новых маршрута в проблемные районы частного сектора.

Конкурс на трамвайные маршруты на данный момент не объявлен, а трамвайное предприятие пока по-прежнему не перешло муниципалитету - контрольный пакет в ООО "Скоростной трамвай" (51% доля) всё ещё находится у АО "ОЭМК им. А.А. Угарова».



Челябинск:

Проект «Умный трамвай» занял первое место конкурса «ПРОФ-ИТ»



Разработанный в Челябинской области проект «Умный трамвай» стал победителем всероссийского конкурса «ПРОФ-ИТ». Он занял первое место в номинации «Управление транспортом и дорожным хозяйством». Комиссия высоко оценила внедренный искусственный интеллект, который позволил значительно снизить количество аварий с трамваями. Об этом «Вечерке» сообщили в пресс-службе минцифры региона.

— Челябинская область уделяет большое внимание цифровизации транспорта. Приятно и радостно, что внедряемое на челябинском трамвае решение «Умный трамвай» с применением ИИ получило высокие оценки комиссии, — отметил замминистра дорожного хозяйства и транспорта области Александр Егоров.

Оборудовать рельсовый электротранспорт умными системами, которые позволяют обнаружить препятствие на пути следования и принудительно остановить вагон, начали еще в 2024 году. Это стало возможным благодаря совместной работе регионального миндортранса, минцифры, организации «ЧелябГЭТ» и Усть-Катавского вагоностроительного завода.

Внедренный в транспорт искусственный интеллект с технологиями компьютерного зрения помог существенно сократить число ДТП с участием трамваев. Всего за время тестирования проекта зарегистрировали 380 опасных ситуаций. Большая часть их них была связана с появлением пешеходов на путях. Такие ситуации нередко приводят к трагедиям. Но в результате ИИ предотвратил более пяти наездов трамвая на людей, при этом один из них мог закончиться серьезными травмами для пешехода.

Сейчас системой оснащены 142 вагона. До конца 2026 года ей охватят весь челябинский автопарк трамваев — это еще плюс 59 вагонов.

— Победа проекта на «ПРОФ-ИТ» подтверждает правильность выбранного курса на цифровую трансформацию городского хозяйства и мотивирует продолжать внедрение передовых решений для улучшения качества жизни южноуральцев, — резюмировал министр информационных технологий, связи и цифрового развития региона Игорь Фетисов.



Ярославль:

Жители Брагино жалуются на пропавшие с маршрутов автобусы и троллейбусы

Говорят, проблемы обострились после временной отмены трамвайных маршрутов.

По словам одной из жительниц Дзержинского района Ярославля, с начала октября 2025 года в Брагино наблюдаются проблемы с выходом на линии автобусов и троллейбусов

«Автобус 66 по расписанию не ходит! Интервал между автобусами по 30-40 минут, в автобус влезть невозможно! Люди вываливаются из автобуса, когда открываются двери! Троллейбус 4 вообще пропал с маршрута, ни вечером после 17, ни утром в час пик его просто нет! Никакое расписание не соблюдается! Где общественный транспорт? Опять все водители уволились или заболели?!» — отметили в жалобе.

В министерстве дорожного транспорта заверяют, что 66-ый практически не пропадает с маршрута.

«За октябрь 2025 года по маршруту № 66 "НЗКИ - Больничный городок" выполнение рейсов составляет 98,1%. Интервал движения составляет от 10 до 20 минут в зависимости от времени суток», — заявили в министерстве.

В «ЯрГЭТе» о проблеме рассказали достаточно подробно.

«Вчера-позавчера был 100-процентный выпуск на данном маршруте. Сегодня нет одного троллейбуса. Но проблемы здесь всё те же, новых троллейбусов в городе пока, к сожалению, мы в достаточном объёме не наблюдаем. В связи с этим учащаются случаи съезда троллейбусов с линии по техническим неисправностям, при которых эксплуатация запрещается», — рассказал глава предприятия Денис Пырлог.

Директор «ЯрГЭТа» добавил, что сейчас 22 троллейбуса имеют срок эксплуатации от 17 до 20 лет.

«Автобусы к такому сроку, как минимум, давно бы стояли у забора, но, тем не менее, мы продолжаем

проводить техническое сопровождение, капитальный ремонт троллейбусов для того, чтобы обеспечить выпуск. Повторюсь, перебои есть и по техническому состоянию троллейбусов, и иногда с водителями. Не секрет и мы видим, уже там, наверное, четвёртую неделю подряд вспышки ОРВИ, ОРЗ. Поэтому, проблемы с тем, что водители уходят на больничный, также присутствуют», — отметил Денис Пырлог.



Сочи:

Белорусский электробус-гармошка начали тестировать на улицах города



Необычный желтый электробус-гармошка появился на улицах Сочи. Машину особо большого класса привезли на курорт для участия в выставке конкурса профмастерства «Водитель года – 2025».

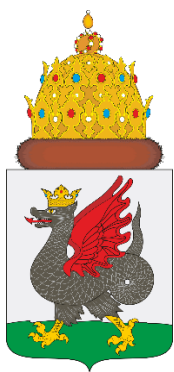
Как рассказали в департаменте транспорта и дорожного хозяйства города, модель BKM E433 Vitovt MaxElectro II доставлена белорусской компанией «БKM Холдинг». Электробус получил современную компоновку кузова и салона, а также отличается повышенным уровнем комфорта и выразительным дизайном.

Длина электробуса составляет 18 метров 75 сантиметров — он относится к особо крупному классу техники. Машина вышла на улицы Сочи в тестовом режиме, чтобы показать себя в реальных условиях. Сложный рельеф города стал своеобразным испытанием для электрической «гармошки».

Испытания проходят в рамках межрегионального конкурса «Водитель года – 2025», сопровождающегося выставкой транспорта и оборудования.

На постоянной основе в Сочи работают 10 электробусов «Ольгерд».

Эксплуатацию «гармошек» в Сочи прекратили в 2008 году, после распродажи Икарусов.



Казань:

Восьмым экспонатом музея на аллее Славы в Казани стал троллейбус марки «ЗиУ-9»



Аллею Славы «Метроэлектротранса», расположенную по улице Петербургской в Казани, пополнил новый, восьмой по счету ретро-экспонат – троллейбус марки «ЗиУ-9», четыре десятилетия перевозивший по маршрутам не одно поколение горожан.

- Этому троллейбусу уже 40 лет, мы не просто восстанавливаем старые машины – мы оживляем память поколений. Посетители видят больше, чем металл и краску – они ощущают дыхание прошлого, слышат шум улиц тех лет и понимают, насколько важны бережное отношение и уважение к наследию, оставленному нашими предками. Восстановленный электрический транспорт является не просто экспонатами, а живыми свидетелями прошлого, – подчеркнул генеральный директор предприятия Айдар Абдулхаков.

Посетивший музей под открытым небом мэр Казани Ильсур Метшин поблагодарил работников «Метроэлектротранса» и подчеркнул важность сохранения традиций и истории предприятия.

Троллейбусы марки «ЗиУ-9» работали на городских маршрутах до 2013 года. Сейчас в Казани их всего два: один – на аллее Славы, второй - в троллейбусном депо № 1, уточнили в пресс-службе «Метроэлектротранса».

Так же сотрудниками МУП «Метроэлектротранс» была проделана большая работа по восстановлению троллейбуса ЗиУ-682Г [Г00] № 1116 1992 года постройки.

С начала года по сентябрь силами троллейбусного депо №1 были воссозданы салон и кабина водителя (сделаны сидения и поручни, отреставрированы полы и потолки), отлиты и установлены стекла, отремонтированы двери, заменены отдельные части кузова, восстановлены эмблемы.

Восстановлен не только кузов, но и всё техническое оснащение. Одни детали создавались прямо в депо, а некоторые - заказывали. Помощь в комплектовании оказали троллейбусные управления города Альметьевска и Йошкар-Олы.

Теперь в музее под открытым небом на ул. Петербургская восемь экспонатов - пять трамваев и три троллейбуса.



Минск:

Трамвай: музейный экспонат или транспорт будущего?



Трамвай – не просто транспорт, а символ городской истории. В Минске он появился 13 октября 1929 года и стал второй системой трамвая в Беларуси (после Витебска) и одной из четырёх ныне действующих в стране.

От конки к электрическому трамваю

До появления электрического рельсового транспорта жители Минска пользовались “конкой” – конно-железной дорогой, запущенной в 1892 году. В начале XX века город задумался о модернизации: в 1911 году Городская дума инициировала проект строительства трамвайных линий. Однако Первую мировую войну и последовавшие революционные события отложили реализацию.

Когда в 1925 году вопрос вернулся, проект продвигался уже более решительно. Постройка линий, депо и закупка подвижного состава велись в течение нескольких лет. И 13 октября 1929-го по улицам Минска выехал первый электрический трамвай.

В первый день – 13 октября – прошла торжественная церемония на Привокзальной площади перед запуском маршрута. Изначально в эксплуатацию были сданы два маршрута: Товарная станция ↔ Комаровка и Вокзал ↔ Площадь Свободы. В первый же год трамваи перевозили до 18 000 – 19 000 пассажиров ежедневно.

Межвоенный рост

К середине 1930-х Минск уже имел обширную сеть: к 1934 году действовало 7 маршрутов общей длиной около 33 км (в однопутном исчислении), а парк насчитывал 56 вагонов. К 1939 году сеть развилась до около 36,8 км, парк – до 70 вагонов. В качестве подвижного состава использовались моторные вагоны серии “Х” и прицепные “М”.

Интересный факт: вагоны “Х” – с открытыми площадками и двусторонними дверями – были довольно простыми. Водитель при необходимости переходил с одной площадки на другую вручную.

Военные разрушения и восстановление

С началом Великой Отечественной войны трамвайная сеть Минска оказалась в руинах. Рельсы, депо и контактная сеть были демонтированы или уничтожены. После освобождения города восстановление шло медленно, особенно в 1944–1947

гг. – приходилось заново формировать депо, восстанавливать пути и подвижной состав. Уже к 1948 году в Минске действовало 5 маршрутов, длина линий приближалась к 32 км, а парк насчитывал 67 вагонов.

Золотой век

Пиком развития трамвайной системы можно считать середину XX века – 1950-70-е годы. Тогда возводились линии к промышленным районам, заводам, спальным микрорайонам.

Но уже в советский период трамвай уступал в финансировании троллейбусу и метро. Многие линии закрывались, некоторые маршруты укорачивались или вовсе ликвидировались, особенно в 1970-е и 1980-е годы.

По состоянию на последние годы, трамвай осуществляет около 6,5 пассажирских перевозок в Минске (оценка на 2019 год).

Несмотря на небольшую роль, инфраструктурный застой чувствуется: новые линии практически не строятся, многие участки требуют ремонта. Одной из ключевых проблем является конкуренция с автомобильным движением и ограниченность пространства в узких улицах центра. Трамвай часто оказывается заблокирован машинами, и его средняя скорость страдает.

Есть и спрос на расширение: жители микрорайона Сухарево, например, активно выступали за строительство линии в их район.

Почему трамвай всё ещё нужен

- ◆ Экологичность и устойчивость. Электрический трамвай – один из самых “чистых” видов городского транспорта, особенно в сочетании с зелёной энергией.
- ◆ Высокая пассажировместимость. В час пик трамвай выдерживает большие потоки, которых не справятся автобусы.
- ◆ Инфраструктурный потенциал. Если линии продолжать развивать, они могут стать спинным каркасом за счёт обособленного полотна и чистых маршрутов.
- ◆ Культурная и историческая ценность. Трамвай – часть городской памяти, с фотографиями 1930-40-х лет, архивами, музеем вагона.





Ташкент:

Автобусный парк 202 обновят электробусами



Столица Узбекистана получила крупную партию экологически чистого транспорта в рамках масштабной программы модернизации. Новые машины скоро выйдут на 34 городских маршрута, способствуя улучшению экологической обстановки.

В Ташкенте 13 октября прошла официальная церемония приёма 202 новых электробусов марки Yutong, доставленных из Китая. 200 машин оплачены заказчиком, ещё 2 - бонус в подарок от поставщика. Заявлено, что эти машины построены ещё весной, и некоторое время ожидали оплаты на заводе-изготовителе.

В мероприятии приняли участие хоким столицы, министр транспорта Илхом Махкамов, а также представители общественности и средств массовой информации. Помимо самих автобусов, в республику прибыли 102 единицы зарядного оборудования для них.

Эта поставка является очередным шагом в реализации стратегии по улучшению городской экологии и развитию транспортной системы. По данным Министерства транспорта, благодаря планомерному обновлению подвижного состава за последние годы, количество вредных выбросов в атмосферу от автобусов уже удалось снизить на 93,3 тонны в месяц.

Хоким Ташкента Шавкат Умурзаков в своем выступлении отметил, что с учётом ежегодного прироста населения города примерно на 100 тысяч человек, нагрузка на инфраструктуру, особенно на общественный транспорт, значительно возрастает. В связи с этим, закупка современного транспорта является приоритетной задачей. По его словам, Узбекистан занимает лидирующие позиции среди стран СНГ по внедрению электрифицированного и экологически чистого транспорта.

Новые электробусы оснащены аккумуляторами увеличенной ёмкости и облегченной конструкцией. Производитель также включил в поставку два дополнительных автобуса и две зарядные станции в качестве бонуса и предоставил трёхлетнюю гарантию на всю технику.

Внедрение нового транспорта является частью более крупной реформы, нацеленной на повышение эффективности пассажирских перевозок. До конца 2026 года для Ташкента планируется закупить ещё

1000 автобусов различной вместимости: 30 особо крупных 18-метровых, 500 больших 12-метровых и 470 средних 9-метровых автобусов и электробусов.

Новый транспорт будет обслуживать 48 маршрутов на основе брутто-контракта. Эта система, поэтапно внедряемая в столице, предполагает, что перевозчики получают оплату за пройденное расстояние и качество услуг, а не за количество проданных билетов. Для обслуживания новых маршрутов, в том числе в районе «Нового Ташкента», будут выделены три современных автопарка. Долгосрочная цель, обозначенная до 2030 года, - довести долю электробусов в общественном транспорте столицы до 50%.

Компания Yutong, поставившая электробусы в Ташкент, является одним из крупнейших в мире производителей автобусов. Её продукция эксплуатируется в десятках стран на всех континентах, что подтверждает глобальный тренд на электрификацию общественного транспорта.

В выпуске использованы фотоматериалы с сайтов: transphoto.org, и информация с сайтов:

bankfax.ru, bashinform.ru, biwork.ru, business-vector.info, companies.rbc.ru, domostroydon.ru, dzen.ru/amic.ru, dzen.ru/kemkpru, dzen.ru/ki-news.ru, dzen.ru/priboy, evening-kazan.ru, expert.ru, istoki.tv, kirov.online, krasnodarmedia.su, krassilver.ru, kuban.aif.ru, m24.ru, mk-lipetsk.ru, ngs.ru, nn.mk.ru, novorab.ru, omskgazzeta.ru, omskinform.ru, oreltimes.ru, perm.aif.ru, resbash.ru, rzd-partner.ru, sarnovosti.ru, smartpress.by, t.me/busandall, t.me/gruppasinara, t.me/grustnyj_tramvaj, t.me/grustnyj_trolleibus, t.me/kaliningradtram, t.me/kravchenko_glava_nvrsk, t.me/metroelectrotranskzn, t.me/rollingstock, t.me/stav_urban, t.me/troll_petrozavodsk, tatcenter.ru, t-l.ru, tumentoday.ru, upl.uz, vecherka.su, vgoroden.ru, yarenews.net, zebra-tv.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.