



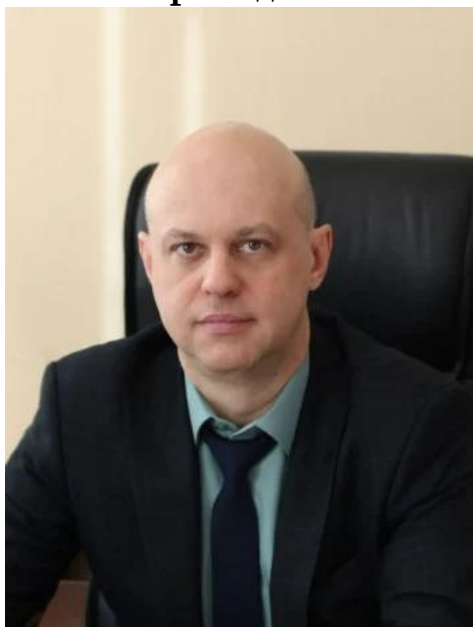
**№43-45**

# ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ

Официальное издание Международной  
ассоциации предприятий городского  
электрического транспорта

20 октября - 09 ноября  
2025 года

## Международная ассоциация предприятий городского электрического транспорта выбрала нового президента



В рамках 5-го Всероссийского совещания по развитию электрического транспорта и зарядной инфраструктуры и форума "Электротранспорт Юга России", которые прошли 29-30 октября 2025 года в Пятигорске состоялось Общее собрание членом Международной ассоциации предприятий городского электрического транспорта и Общероссийского отраслевого объединения работодателей «Городской электрический транспорт». Ключевым событием мероприятия стали выборы Президента ассоциации.

Генеральный директор Пассажиравтотранса Андрей Лызин избран президентом Международной ассоциации предприятий городского электрического транспорта (МАП ГЭТ).

Андрей Вячеславович начал работу в транспортной отрасли в 1992 году водителем троллейбуса. С 1999 по 2006 годы трудился на разных должностях в петербургском Горэлектротрансе. С 2009 года – начальник отдела организации пассажирских перевозок, с 2011 года – заместитель председателя Комитета по транспорту. С 2013 года руководит Пассажиравтотрансом, первым в стране запустившим регулярное движение автобусов с электрическим двигателем и запасом хода в 240 километров.

Кроме этого, был избран состав Правления МАП ГЭТ, в который вошли:

1. Батов Андрей Александрович (г. Ижевск)
2. Бурцев Михаил Дмитриевич – генеральный директор ООО «Техпроект» (Санкт-Петербург)
3. Витьков Вадим Владимирович – директор МУП ГЭТ «Управление Калужского троллейбуса» (г. Калуга)
4. Грачёв Александр Константинович – директор МУП «Краснодарское трамвайно-троллейбусное управление» (г. Краснодар)
5. Ермаков Вячеслав Владимирович – генеральный директор ООО «Челябтранссервис» (г. Челябинск)
6. Козловский Виктор Николаевич – начальник ГУП «Московский метрополитен» (Москва)

7. Лызин Андрей Вячеславович – генеральный директор СПб ГУП «Пассажиравтотранс» (Санкт-Петербург)
8. Минкин Денис Юрьевич – директор СПб ГУП «Горэлектротранс» (Санкт-Петербург)
9. Мирошник Александр Николаевич – коммерческий директор ООО «ПК Транспортные системы» (Москва)
10. Морозов Александр Сергеевич – заместитель директора ООО «ПКТИ» (Москва)
11. Фёдоров Владимир Александрович – исполнительный директор МАП ГЭТ

Был избран состав Совета ОООР «ГЭТ», в который вошли:

1. Лызин Андрей Вячеславович – генеральный директор СПб ГУП «Пассажиравтотранс» (Санкт-Петербург)
2. Тихонов Алексей Валентинович – генеральный директор ГУП КО «Курскэлектротранс» (г. Курск)
3. Ткачук Борис Иосифович – советник первого заместителя ГУП «Мосгортранс» (Москва)
4. Щепин Сергей Александрович – генеральный директор ООО «Электротранссервис» (Москва)
5. Фёдоров Владимир Александрович – исполнительный директор ОООР «ГЭТ»

## **В России с 2022 года сократилось число операторов городского транспорта**

В России за три года сократилось число компаний и ИП, работающих в сфере городских и междугородних пассажирских перевозок. Хотя число участников снижается, растет качество управления и «уровень формализации», отмечают эксперты

В России с 1 ноября 2022 года до 1 ноября 2025 года на 12,42% сократилось число перевозчиков городского и междугороднего транспорта, подсчитали эксперты проекта «Контур.Фокус». За три года число участников рынка сократилось на 875 компаний и индивидуальных предпринимателей, с 7043 до 6168.

### **Как считали**

Подсчет компаний и ИП велся по кодам ОКВЭД: в исследовании рассмотрены субъекты, работающие в сфере городского автобусного, троллейбусного, трамвайного транспорта по регулярным внутригородским и пригородным пассажирским перевозкам, а также метро. В части междугороднего транспорта рассматривались перевозки по расписанию автомобильным и автобусным транспортом в междугороднем сообщении.

Основной спад пришелся на сегмент автобусных перевозок, где число перевозчиков за три года снизилось на 775, или 13,98%. Из трамвайных перевозок ушло четыре игрока, сокращение составило 7,84%, из троллейбусных — три игрока (снижение на 6,52%). «Но уже с ноября 2024 года количество компаний, работающих с трамваями и троллейбусами, остается стабильным», — говорится в исследовании. В междугородних автобусных перевозках число игроков сократилось на 6,67%, или 93 компании.

В региональном разрезе наибольшее число закрытий компаний и ИП в 2025 году зафиксировано в Иркутской области (71), Республике Тыва (21), Краснодарском крае (18), Республике Саха (Якутия) (17), Астраханской области (17), Ставропольском крае (16), Свердловской области (14), Кабардино-Балкарской Республике (13), Оренбургской области (7), Белгородской области (6).

Вероника Скороходова, аналитик проекта «Контур.Фокус», говорит, что сокращение числа игроков можно объяснить ужесточением отраслевых требований и консолидацией рынка. «В последние годы на уровне государственной политики усилились требования к безопасности, обновлению подвижного состава и прозрачности расчетов. Регионы получают поддержку на обновление подвижного состава и внедрение современных стандартов обслуживания. Устойчивым игрокам открыты возможности для развития через лизинговые и субсидированные механизмы, тогда как для мелких компаний новые требования — это дополнительный барьер», — объясняет Скороходова.

Эксперт добавила, что меняется организационная структура рынка: доля ИП в городских перевозках снизилась с 57,69 до 55,76%, тогда как доля коммерческих юрлиц выросла до 20,48%. Что, в свою очередь, говорит о вытеснении малого бизнеса более крупными компаниями.

«Темпы ликвидаций падают: за первые десять месяцев 2022 года прекратили деятельность 784 компании, а в 2025 году — уже 426. Это может говорить о стабилизации рынка и адаптации оставшихся игроков к новым правилам. В целом рынок пассажирских перевозок переходит в фазу устойчивого, но контролируемого сжатия: число участников сокращается, зато качество управления и уровень формализации растут», — добавила Скороходова.

Среди проектов она назвала национальный проект «Транспорт» и федеральный проект «Развитие общественного транспорта», курируемый Минтранс.

РБК направил запрос в Минтранс и региональные органы исполнительной власти, отвечающие за пассажирские перевозки в регионах, где зафиксировано наибольшее снижение числа игроков.

Михаил Блинкин, научный руководитель Института экономики транспорта ВШЭ, говорит, что, судя по данным «Контур.Фокус», на рынке борются две тенденции — позитивная и негативная. С одной стороны, «дикое поле» маршруток, долгое время присутствовавшее на рынке, постепенно сокращается. «За рубежом в крупных богатых городах нет большого числа перевозчиков. Есть некоторое число устойчивых компаний, способных к развитию и обновлению парка. К этому состоянию рынка сегодня идут крупные города России», — отметил он. Федеральные программы направлены на обновление подвижного состава таких компаний, работающих в первую очередь в сегменте автобусных перевозок.

С другой стороны, есть тенденция, которая «не может не тревожить», считает эксперт. Во многих городах России есть районы, которые обслуживают один-два перевозчика. По его мнению, важно не допустить их ухода с рынка, чтобы сохранить транспортную доступность таких районов.

Кирилл Янков, заведующий лабораторией Института народнохозяйственного прогнозирования Российской академии наук, говорит, что сокращение числа перевозчиков — следствие различных нормативных ужесточений, в том числе в части транспортной безопасности и требований по приему банковских, транспортных, социальных карт, что снижает оборот наличных денег, а значит, и возможности оптимизации налогов. Положительной тенденцией можно считать повышение качества перевозок, что относится в первую очередь к крупным городам, говорит эксперт.

При этом он считает, что конкуренция на рынке пассажирских перевозок должна сохраняться. «Нехватка перевозчиков особенно ощущается на междугородних маршрутах. К примеру, нет автобусных маршрутов между небольшими городами, расположенными в соседних регионах, таких как Углич (Ярославская область) — Калязин (Тверская область), хотя оба города — туристические», — отмечает Янков.

**Участники выставки  
"ЭлектроТранс 2026"  
обсудят вопросы  
развития  
электромобильности в  
городах**

Участники рынка, заинтересованные в развитии электрической мобильности в городах, соберутся для обсуждения комплекса отраслевых вопросов на 15-й юбилейной выставке "ЭлектроТранс", которая пройдет на ВДНХ в Москве с 9 по 11 июня 2026 года. За прошедшие годы она стала местом встречи более 3000 специалистов отрасли с поставщиками подвижного состава и комплектующих, проектными организациями, всеми, кто участвует в планировании транспортной сети, а также перевозке пассажиров городским общественным транспортом, сообщили организаторы.

Выставка проводится в рамках Российской недели общественного транспорта и городской мобильности. Как сообщили организаторы, посещение всех мероприятий «Недели» для специалистов бесплатное.

Для участников и посетителей выставки готовится обширная деловая программа, в которую войдут более 30 мероприятий: конференции, семинары, круглые столы, Молодежный Форум, конкурс перспективных разработок «Зеленый Свет», технические визиты на объекты транспортной инфраструктуры Москвы и Московской области.

Особенность выставки 2026 года в том, что экспозиция транспортных средств будет представлена на открытой площадке, что позволит ознакомиться с инновационным транспортом широкому кругу москвичей и гостей столицы.

С целью обеспечения опережающего развития инфраструктуры электротранспорта в программу включена конференция ЕМІ-2026: инфраструктура электрической мобильности. В то же время, часть мероприятий выставки войдет в программу ВДНХ, которая готовится к празднованию Дню России. По окончании выставки состоится второй московский парад электрического транспорта, посвященный Дню России. Электромобили, коммунальный и служебный электротранспорт, электробусы, троллейбусы с автономным ходом проследуют от павильона 57 до главного входа ВДНХ.

«ЭлектроТранс» - первая в мире и единственная в России выставка, посвященная всему комплексу вопросов развития электрической мобильности в городах. Работа выставки способствует переходу на электрический привод всего городского транспорта: общественного, коммунального, коммерческого, служебного, корпоративного, водного, туристического, развивать

зарядную инфраструктуру на основе отечественных технологий и решений.

Оргкомитет отметил, что в подготовке выставки и деловой программы принимают участие транспортные и промышленные ассоциации – Союза Транспортников России, Союз Российских Городов, Объединение автопроизводителей России, МАП ГЭТ, Международная Ассоциация «Метро», ассоциация «Желдорразвитие», МОО Союза Пассажиров, Союз производителей транспортного оборудования, ассоциации АЭТИ, АПОЭ, НОЭ, АПСС, АРППЭИ, АРТСНЭ, «Транспортная Безопасность», «Электрокабель» и другие.



## **Новокузнецк:**

### **Официально запущена новая троллейбусная линия**



По поручению губернатора Кузбасса Илья Середюка в Новокузнецке сдали в эксплуатацию новый участок троллейбусной контактной сети. Работы провели в рамках федерального проекта «Чистый воздух» национального проекта «Экологическое благополучие».

«Развитие экологичного транспорта — один из приоритетов в Кузбассе. Линия протяженностью более 5 км проходит по проспектам Косыгина — Мира — Авиаторов — Запсибовцев. Пассажиропоток составит около миллиона человек в год. Часть маршрута троллейбусы будут проходить на автономном ходу, затем подключаться к контактной сети, заряжаться и следовать обратным рейсом», — отметил Илья Середюк.

В настоящее время троллейбусный парк Новокузнецка обновлен более чем на 90%. В город с 2018 по 2023 годы по разным программам закуплено 42 троллейбуса, 23 из них — с функцией увеличенного автономного хода. Они могут проехать на собственных аккумуляторах до 30 км и заряжаться во время движения от контактной сети. Таким образом, удалось разработать новые магистральные маршруты.

В дальнейшем транспортники рассматривают развитие внутрирайонных маршрутов и продление контактной сети до новой жилой застройки Новоильинки.

Всего в рамках экологического нацпроекта в Новокузнецк поступило 38 троллейбусов.

Также проведена замена 12 км контактной сети, завершено строительство участка троллейбусной инфраструктуры в Новоильинском районе.

Установлено более 200 новых опор, смонтировано 5,5 километров контактной сети. Новую троллейбусную линию и тяговую подстанцию удалось построить благодаря федеральному проекту «Чистый воздух». Общая стоимость — около 396 миллионов рублей.

С начала ноября троллейбус будет следовать маршрутом №1А (Октябрьский - Ярославская - Роддом), только в часы пик, а уже с 1 января на линию выйдет обновлённый маршрут №7 (Октябрьский - Стройбаза - Роддом) с полудневным расписанием и пиковым интервалом около 10 минут.



## **Барнаул:**

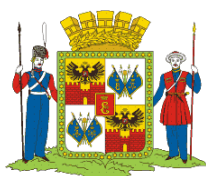
### **Утверждена новая программа модернизации**

Барнаул купит ещё больше новых трамваев, троллейбусов и автобусов.

Губернатор Алтайского края Виктор Томенко утвердил новую программу развития (модернизации) общественного транспорта в Алтайском крае. Соответствующий документ опубликован на официальном портале размещения правовой информации.

Общий объем финансирования программы до 2030 года составляет 2,1 млрд рублей. Из этой суммы большая часть, а именно 1,6 млрд рублей, будут взяты из консолидированного бюджета региона.

Только в ближайшие 2 года на трамваи Барнаул потратит более ₽1 млрд, на троллейбусы - ₽322,7 млн. В 498 млн рублей оценено "обновление перевозчиками автобусного парка" в Барнауле в рамках долгосрочных контрактов с 2025 по 2030 годы.



## **Краснодар:**

### **Масштабное изменение работы трамваев**

#### **Новая жизнь старого транспорта**

В Краснодаре трамвай всегда был чем-то большим, чем просто общественный транспорт. Для одних — это символ неспешного южного ритма, для других — надежное средство добраться в любую часть города без пробок. Сегодня этот привычный вид транспорта переживает настоящее обновление: город получает десятки современных вагонов, готовится к строительству новых линий и постепенно превращает трамвай в опору всей городской мобильности.

В 2025 году Краснодар вступил в масштабную фазу обновления электротранспорта. Сообщается со ссылкой на и.о. министра транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края Алексея Переверзева, в этом году в город поставят 50 новых односекционных вагонов общей стоимостью 4,62 млрд рублей. Из них 49 изготовлены на Усть-Катавском вагоностроительном заводе, а один — на предприятии «Нижэкотранс». Уже 35 вагонов доставлены, из которых 20 вышли на маршруты, что позволило обновить почти треть трамвайного парка столицы Кубани.

#### **Комфорт, доступность и экология**

Обновление — это не просто замена старых вагонов на новые. Это переход к принципиально другому уровню комфорта и безопасности. Новые трамваи — низкопольные, оснащены

кондиционерами, мультимедийными системами, USB-зарядками, видеонаблюдением и кнопками вызова для людей с ограниченными возможностями. Они полностью адаптированы под маломобильных пассажиров, а система «Говорящий город» поможет слабовидящим ориентироваться в маршрутах.

Для Краснодара, где летом жара легко превышает +35 °С, кондиционированный вагон — не роскошь, а элемент нормального городского комфорта. Одновременно такие вагоны делают транспорт экологичнее: снижение выбросов и шума особенно важно для центральных улиц и жилых районов.

### **Новые пути и концессионное соглашение**

Одновременно с обновлением подвижного состава город приступил к строительству новых линий. Речь идет не о косметическом ремонте, а о создании современной транспортной артерии, которая соединит центральные и западные районы Краснодара.

Ключевым элементом программы стало первое концессионное соглашение в трамвайной отрасли Кубани. Оно предусматривает строительство 35,6 км новых трамвайных путей и закупку 100 вагонов до 2027 года. Объем инвестиций — 15,6 млрд рублей, из которых значительная часть привлечена на льготных условиях. Это редкий случай, когда крупный инфраструктурный проект реализуется в партнерстве государства и бизнеса.

Первым направлением станет линия от Западного депо к жилым массивам «Немецкая деревня» и спортивному комплексу «Баскет-Холл». По сути, трамвай должен стать связующим звеном между новыми спальными районами и центром города, где сосредоточены деловая и культурная жизнь.

### **Проблемы и вызовы**

Однако большие изменения почти всегда сопровождаются сложностями. По данным краевых СМИ, строительство новых путей продвигается не так быстро, как хотелось бы: к концу октября удалось смонтировать лишь чуть больше километра из почти десяти запланированных на этот год. Главные причины — затяжные согласования, выкуп земельных участков и необходимость переноса инженерных коммуникаций.

Тем не менее, власти уверяют, что проект находится под контролем. При поддержке инвесторов и федеральных программ модернизации городского транспорта планируется наверстать отставание уже в 2026 году.

### **Экономика и социальный эффект**

Развитие трамвайной сети имеет значение не только для пассажиров, но и для экономики региона. Во-первых, это рабочие места — для водителей, техников, конструкторов, обслуживающего персонала. Во-вторых, это развитие локальной промышленности: часть комплектующих для вагонов поставляют предприятия Южного федерального округа.

Но главное — социальный эффект. Новый трамвай должен стать альтернативой личному автомобилю. По расчетам экспертов, реализация программы может увеличить пассажиропоток почти вдвое — с 43 до 82 млн человек в год. Если это произойдет, нагрузка на дороги снизится, а качество городской среды заметно вырастет.

### **Город будущего на рельсах**

Краснодар постепенно переходит от фрагментарных решений к системной транспортной политике. Обновление трамваев и строительство новых веток — это часть общей стратегии «Умного транспорта». Она включает интеграцию с автобусными маршрутами, создание пересадочных узлов, внедрение безналичной оплаты и мониторинг пассажиропотоков в реальном времени.

Если программа будет реализована в полном объеме, через два-три года горожане смогут пользоваться современной, экологичной и связанной сетью общественного транспорта, в которой трамвай вновь станет главным героем.

Трамвай — транспорт с историей, но его роль в Краснодаре сегодня становится современной как никогда. В городе, где автомобили давно вытеснили пешеходов с улиц, он может вернуть людям ощущение комфорта и ритма без пробок.

Поставки новых вагонов, концессионное строительство линий и модернизация инфраструктуры — это шаг не просто к удобству, но к новой городской культуре.



**Краснодар:**  
**Наумов и Кондратьев в**  
**Западном трамвайном**  
**депо Краснодара обсудили**  
**развитие сети**



Главы края и города пообщались с коллективом КТТУ и осмотрели новые трамваи, поступившие на линию.

Губернатор Кубани Вениамин Кондратьев и глава Краснодара Евгений Наумов побывали в Западном трамвайном депо Краснодарского трамвайно-троллейбусного управления. Руководители региона и города осмотрели производственные помещения, оценили состояние техники и пообщались с сотрудниками предприятия. В мероприятии также приняли участие вице-губернатор Евгений Пергун, министр транспорта края Алексей Переверзев и директор КТТУ Александр Грачев.

По словам Вениамина Кондратьева, с 2018 года на обновление городского автопарка направлено более 14,1 млрд рублей. За это время в Краснодар поступило 178 трамваев, 72 троллейбуса, 105 автобусов, включая 23 электробуса. Только за последнюю неделю на линии вышли 15 новых вагонов, ещё столько же поступят до конца года. В 2026-м в КТТУ ожидают десять трёхсекционных трамваев.

— В вопросе обновления автопарка на первый план сегодня выходит качество: мы закупаем как отечественную, так и белорусскую технику, при этом обязательно оснащенную кондиционерами. Она должна быть современной и удобной для жителей и гостей города, — отметил губернатор.

Он подчеркнул, что наряду с обновлением подвижного состава необходимо расширять трамвайную сеть. В ближайшие годы планируется строительство линий по Западному обходу в сторону Немецкой деревни и «Города спорта», а также в микрорайон Гидростроителей и к посёлку Индустриальному. Одним из главных препятствий остаётся вопрос выделения земельных участков.

Мэр Краснодара Евгений Наумов поблагодарил краевые власти за поддержку транспортных инициатив и напомнил, что в 2025 году в городе началась реализация программы «25/35». В её рамках уже ведётся ремонт Тургеневского моста, реконструкция Западного обхода, строительство двухуровневой развязки на улицах Тихорецкой, Володарского и Шевченко, а также путепровода по улице Фадеева.



**Волжский:**  
**Докатались: почему в**  
**городе сокращают трамваи**

Жители Волжского обратились к главе СКР Александру Бастрыкину с просьбой помочь им сохранить трамвай в городе. Бастрыкин отреагировал на сокращение трамваев в Волжском.

В своем обращении активисты отметили, что в Волжском якобы в скором времени могут сократить маршруты местных трамваев так, что те прекратят заезжать в промзону, а также возить пассажиров до школ, больниц и других учреждений. Пертурбацию якобы ожидают с 15 ноября.

Активисты отмечают, что предприятия химкомплекса даже получили официальное уведомление от комитета благоустройства и дорожного хозяйства города о прекращении обслуживания трамвайных маршрутов в промзону. Однако спустя время мэр Игорь Воронин публично опроверг эту информацию, пообещал сохранить маршруты трамваев, а также провести служебную проверку и наказать чиновников, что породили «слухи». Но горожане, судя по всему, главе города не верят.

Волжане опасаются, что такими темпами скоро в городе вообще уберут трамваи. Обращения в инстанции успехом не увенчались, поэтому горожане снова молят о помощи СКР.

Горожане также добавили, что весной в Волжском резко повысили проезд в автобусах и трамваях — с 35 рублей тариф подскочил до 50 рублей. Это решение власти объясняли нехваткой средств на работу общественного транспорта и называли одной из мер избежать сокращения маршрутов трамваев.

По данным РИАЦ, председатель СКР поручил завести уголовное дело в связи с обращением волжан о сокращении трамвайного движения и представить ему доклад. В настоящее время идет проверка.

В следственном комитете добавляют, что ранее эта проблема уже освещалась в СМИ и ставилась Бастрыкиным на контроль в центральном аппарате ведомства.

Как сообщалось ранее волжский перевозчик повысил тариф из-за финансовых проблем. Мэрия называла это крайней мерой, на которую и ему, и властям пришлось пойти ради спасения общественного транспорта. Выходов из ситуации

якобы было всего два: поднять тарифы на проезд или сократить маршруты.

У автоколонны сильно изношен транспорт, в связи с чем требуется ремонт и закупки нового. Приходится предприятию много тратиться и на регулярно дорожающие сырьё и материалы, а также топливо.

Автоколонне не хватало для функционирования 275 млн рублей. Власти Волжского попросили помощи у региональных и федеральных коллег, но те были в силах выделить лишь чуть более половины от этой суммы.

Спустя время вслед за автобусами и трамваями подняли тарифы и маршрутки. Цены также подскочили на 40% — с 35 до 50 рублей. УФАС даже заподозрило в картельном сговоре 50 перевозчиков. Никто из них не смог обосновать мгновенное и столь серьезное подорожание проезда. Из-за этого было возбуждено административное дело.



### **Кемерово:**

**"Ситуация очень плохая":  
власти высказались о  
проблемах с трамваями в  
кузбасском городе**

Власти высказались о ситуации с трамваями в одном из кузбасских городов. Отмечается, что ситуация "очень плохая".

29 октября, губернатор Кузбасса Илья Середюк в ходе прямого эфира высказался о проблемной ситуации с трамваями в Осинниках.

Как отметил Середюк, работа общественного транспорта в городе, трамваев в частности, выстроена очень плохо. По словам губернатора, этим "никто не занимался". При этом уточняется, что трамваи – ключевой вид транспорта в Осинниках.

Во время прямого эфира глава Кузбасса связался с Константином Лопатенко – министром транспорта региона. Он выезжал на место еще 17 октября. Так, в настоящий момент в городе действуют два трамвайных маршрута, которые обслуживаются 5 вагонами. Ранее доходило до 15 вагонов.

– Ситуация там очень плохая. Худшая, наверное, из четырех городов, где представлены трамваи, – заявляет министр.

Кроме того, Лопатенко поделился, что встречался с экс-главой города, был намечен ряд мероприятий, которые необходимы для работы трамваев зимой.

– Альтернатив нет. Трамваи там очень востребованы, – отмечает министр транспорта.

Он рассказал, что повторный выезд на место планируется в ноябре, чтобы посмотреть, что было сделано за месяц, а что еще требуется.

Илья Середюк отметил, что в Кемерове также не решен вопрос по трамвайным вагонам. В перспективе необходимо заменять около 60 транспортных средств. Отмечается, что один вагон в среднем стоит порядка 110-120 млн рублей. Так, на Кемерово потребуется порядка 6 млрд 600 млн рублей.

Как отмечает министр транспорта, для Осинников необходимо 7 вагонов. Также там нужно заменить тяговые подстанции, инфраструктуру.

– Составляйте план по Осинникам, по Кемерову. Дело в том, что, заменив инфраструктуру, нужно начинать приобретать трамваи. В том числе, нужно обращаться в федеральный центр за субсидией, за помощью, – отмечает Илья Середюк.

Он также высказался, что ситуацией с трамваями в Осинниках необходимо заниматься, чтобы безостановочно и безаварийно пройти зиму. На следующий год ожидаются работы с опорами и путями. В перспективе – замена подвижного состава.



## **Ставрополь:**

### **«Рулить» будет администрация**

Дума Ставрополя приняла закон о передаче полномочий по общественному транспорту администрации краевой столицы. Изменения о перераспределении организации регулярных перевозок вступят в силу с 1 января 2026 года. В Ставрополе уже создали комитет по общественному транспорту. Урбанист Андрей Черняков в эфире радио «Комсомольская правда» рассказал, как нововведения могут улучшить ситуацию в городе.

#### **Новая структура**

По закону от 12 ноября 2020 года за работу автобусов, маршруток и троллейбусов в Ставрополе отвечали в министерстве дорожного хозяйства и транспорта края. Все пять лет в этой сфере власти пытались навести порядок и выстроить слаженную работу отрасли. Но положительных результатов добиться так и не вышло.

Теперь управлять автопарком краевой столицы будет городская администрация. Андрей Черняков уточнил, что это решение можно назвать положительным. Об этом говорит опыт других

городов, в которых уже много лет есть отдельные комитеты, занимающиеся транспортом.

«Но добавлю – создать комитет мало. Очень важно его кадровое наполнение. То есть, по большей части, решать, качественно это будет или некачественно, будут именно кадры», – разъяснил ставропольский урбанист.

В настоящее время уже известно, что руководителем нового комитета стал Дмитрий Щербаков. По словам Чернякова, он давно знаком с этой сферой и понимает специфику Ставрополя.

#### **Задачи комитета**

Объем работ у новой структуры достаточно большой. Это объясняется заключением новых контрактов и реформами работы общественного транспорта. Этот процесс начинали в 22 году, но закончить его так и не удалось.

2026 год станет подготовительным для комитета. Задач много и по каждой требуется множество согласований и изменений. Поэтому эффект от проделанной работы можно будет увидеть только в 2027 году.

Черняков заявил, что нововведения сделать хуже точно не смогут. Ставрополь находится на 91 месте по качеству общественного транспорта среди городов России. Есть шанс, что после передачи полномочий ситуация изменится в лучшую сторону.

#### **Что было сделано за пять лет?**

«Я могу отметить как позитивные изменения, так и негативные. Это более широкое распространение терминалов безналичной оплаты в Ставрополе на маршрутах, появление новых автобусов среднего класса, появление маршрутов на регулируемом тарифе. Раньше их, например, у нас не было, и сейчас доля этих маршрутов составляет почти 40% – 36%, если быть точным», – поделился Андрей Черняков.

Урбанист прояснил, что при регулируемом тарифе стоимость проезда устанавливает орган власти – либо администрация, либо министерство. Такие маршруты работают по контрактам и к качеству автобусов относятся особенно тщательно.

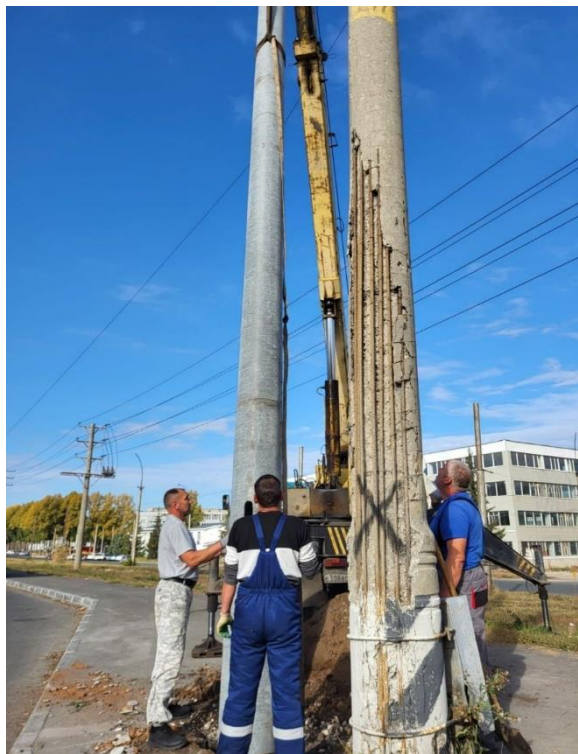
Помимо всего вышеперечисленного, за пять лет приобрели достаточное количество новой техники – троллейбусы и автобусы разных классов. Андрей говорит, что на этом плюсы заканчиваются.

«Из минусов – не смогли сформировать какого-то общего подхода к проведению той самой транспортной реформы, которая необходима. И плюс – осталось очень много моментов, связанных с инфраструктурой. К сожалению, администрация и министерство на уровне своем договориться так и не смогли. И так и не появилось хороших и качественных документов транспортного планирования, на основе которых и должны быть все изменения», – добавил Андрей.



### **Тольятти:**

**Глава города показал, как  
улучшают  
инфраструктуру для  
работы троллейбусов**



В Тольятти модернизируют инфраструктуру, которая обеспечивает работу троллейбусов. Об этой работе сообщил глава города Илья Сухих.

«В 2025 году по моему поручению специалисты МП «Тольяттинское троллейбусное управление» разработали план мероприятий, направленных на повышение качества работы контактных линий городского электротранспорта и следующих по ним троллейбусов, и приступили к его реализации, — написал Сухих в соцсетях. — Хочу особо отметить, что контактные линии – это не только провода, по которым ток питает троллейбусы, обеспечивая их движение. Поэтому мероприятия, включенные в план, реализуются поэтапно, с учётом анализа состояния тех или иных элементов троллейбусной инфраструктуры».

Специалисты МП «ТТУ» произвели замену кабельной линии 6 кВ электроснабжения тяговой подстанции № 1 на ул. Новозаводской и такой же линии – на Поволжском шоссе, где расположена тяговая подстанция № 20. Приобретены новые опоры контактной сети, часть из них уже установлена. Мероприятия по замене опор будут продолжены и в следующем году.

«В целом, объём работы предстоит значительный. Но я уверен, что при поддержке правительства Самарской области, при условии предоставления достаточного финансирования коллеги постепенно со всеми задачами справятся», — добавил Илья Сухих.

Ранее стало известно, что до конца года город закупит 14 низкопольных троллейбусов «Ольгерд 321» производства компании «БКМ-Холдинг». Транспорт будет приобретен для МП «ТТУ» по программе лизинга. Каждый троллейбус рассчитан

на 35 посадочных мест, общая вместимость — 96 человек. После завершения приёмки и всех регистрационных процедур троллейбусы выйдут на линии.



## **Ростов-на-Дону:**

**Власти начали раскачивать общество и искать «экспертов», которые обосновывают «ненужность» электротранспорта**

Из-за нехватки водителей и проблем с контактной сетью в Ростове рассматривается вопрос убрать безрельсовые трамваи с маршрутов.

В Ростове-на-Дону тема транспорта — одна из самых болевых. Жители города часто жалуются на переполненные автобусы и троллейбусы, частые пробки и долгие поездки. В последнее время власти активно обсуждают планы по улучшению транспортной инфраструктуры, но пока результаты не слишком заметны. Одной из последних идей стало предложение убрать с маршрутов троллейбусы.

**Ростов-на-Дону вошел в топ городов с самой худшей системой общественного транспорта.**

На данный момент в донской столице действует четыре вида общественного транспорта: автобусы, электробусы, троллейбусы и трамваи. Несмотря на десятки маршрутов и постоянно пополняющийся автопарк, пассажиры недовольны работой транспорта. Это отмечают и на федеральном уровне. Транспортная система донской столицы вошла в топ-10 худших в России.

**Троллейбусы могут исчезнуть с дорог донской столицы**

На сегодняшний день на линии выходят не более 15 троллейбусов. Летом директор департамента автомобильных дорог Денис Водопьянов отметил, что недостаток транспортных средств вызван их частыми поломками. Однако, средств на приобретение новых троллейбусов в бюджете не предусмотрено. В октябре карты раскрыла транспортная компания, которая обслуживает все семь троллейбусных маршрутов, МУП «РТК». По данным перевозчика, проблемы наблюдаются не только с техникой, но и с тем, кто ею управляет: дефицит водителей составляет 91 человек (68% от потребности).

Позже директор департамента транспорта Константин Лашко заявил, что вся контактная сеть в городе нуждается в обновлении, но денег на это нет, и замена в ближайшее время не планируется.

За последние годы выпуск троллейбусов на линию значительно сократился. Изначально власти планировали закупить новые единицы транспорта, но потом от идеи отказались. Не исключено, что в ближайшее время власти и вовсе откажутся от этого вида транспорта в сторону более перспективного.

### **Решение транспортной проблемы**

По мнению ростовского урбаниста, советника РААСН, профессора кафедры ИАИАР ААИ ЮФУ Сергея Алексеева, нужно уделять внимание не троллейбусам.

- На сегодняшний день троллейбус не самый актуальный вид городского транспорта, - отмечает Сергей Алексеев. - Обрывы контактной сети, малая маневренность и невозможность изменения маршрута. Что касается автобусов - проблемные по бензину, нехватка которого уже ощутима.

По мнению урбаниста, самый перспективный вид общественного транспорта на сегодняшний день - это электробусы.

- Из достоинств этого вида транспорта — электрозарядка, любое построение маршрута, большая вместимость. Будущее — за ними, — добавляет Алексеев.

### **Как обстоят дела с электробусами в Ростове**

Первый электробус в Ростове-на-Дону появился в 2018 году — власти закупили «КамАЗ-6282» российского производства. Машина прибыла в город в конце февраля 2018 года, в преддверии чемпионата мира по футболу (ЧМ-18). Массово этот вид транспорта появился в начале 2024 года. Как сообщили в администрации города, были закуплены 20 электробусов и 6 зарядных станций для них.

Новые электробусы переданы в хозяйственное ведение муниципальному унитарному предприятию «Ростовская транспортная компания» и эксплуатируются на трёх маршрутах: № 88 ВОС – пл. К. Маркса, № 58 Сельмаш – Центральный рынок, № 17а Левенцовский – Центральный рынок.

- Радует, что в Ростове экологически чистый транспорт целенаправленно развивается. Мы всегда поддерживали и будем поддерживать работу в этом направлении. Но, работая на перспективу, необходимо параллельно решать имеющиеся проблемы, - отмечал в 2024 году председатель профильной комиссии Александр Фетисов.

В этом же году местные власти заявили, что в областное Министерство транспорта направлена заявка на приобретение ещё 35 электробусов и 7 зарядных станций.

Жители действительно отмечали экологичность, удобство и комфорт в электробусах, поскольку салон был выполнен с учетом всех современных требований.

Но, несмотря на радужную перспективу работы электробусов, на дорогах города их встретишь нечасто. Вероятно, всему виной - дорогое обслуживание и поломки единиц транспорта, которые не так легко исправить. Но пока в администрации это не комментируют.



## **Волгоград: В троллейбусы вернулись кондукторы**



Чиновники администрации называют это редкими случаями, но горожане уверяют в обратном.

В оснащенных валидаторами для безналичной оплаты проезда троллейбусы Волгограда вновь возвращаются кондукторы. Чиновники городской администрации уверяют, что это крайне редкие случаи. Но, по словам горожан, практически невозможно встретить троллейбус на маршруте № 9, курсирующий от Детского центра до Нижнего поселка ВГТЗ, где по салону не ходит кондуктор, а валидатор не перемотан скотчем и прочими подручными материалами.

На одном из самых популярных маршрутов города ездят как старые, так и новые троллейбусы. При этом наличие кондуктора в салоне словно не зависит от того, приехал к остановке новый троллейбус или старый.

— На «девятке» кондукторы есть примерно в половине машин. У нас многие водители, которые уже давно работают, сами отказываются работать одни. Требуют выхода в рейс только с кондуктором, — рассказывает один из водителей общественного транспорта. — Он не хочет возиться с деньгами, подсчитывать, кому и сколько сдачи дать. Он закрывается и едет, а кондуктор сам разбирается с оплатой. Валидаторы установлены везде, они исправны, работают. Но там, где есть кондуктор, их просто заклеивают бумажкой или скотчем.

Как рассказал водитель, на девятом маршруте долгое время оставался старый подвижной состав, в

машинах которого было затруднительно установить функционирующие валидаторы, поэтому на маршрутах работали кондукторы.

— Во-первых, в совсем старых ЗиУшках может не быть автомата, поэтому такие машины и дают только водителям с кондукторами. Во-вторых, есть троллейбусы, которые курсируют ночью. Они почти все с кондукторами. Многие среди водителей там уже пенсионеры, и они наотрез отказываются работать без кондукторов, — рассказывает водитель. — Вообще хотят убрать оплату наличкой в транспорте. Грозят сделать, как в Москве, чтобы только картой можно было платить, но пока еще оплата деньгами есть. Говорят, конечно, что заодно будут вновь сокращать кондукторов, но пока они работают. Кондукторами же в основном бабульки работают, которые тоже уже пенсию получают. Им 35 тысяч, условно говоря, сверху как зарплата идет. А из молодых кто пойдет кондуктором работать? Желающих нет.

В пресс-службе администрации Волгограда тем временем уверяют, что, по их мнению, общественный транспорт сейчас совершенно не нуждается в кондукторах:

— В настоящее время все троллейбусы, автобусы, трамваи и электробусы, обслуживающие опорные маршруты в Волгограде, оборудованы системой бескондукторной оплаты проезда. В связи с этим на данных маршрутах не требуется работа кондукторов, большинству из которых были предложены другие вакансии, в том числе контролеров, — говорится в официальном ответе пресс-службы администрации Волгограда. — В редких случаях кондукторы выходят на отдельные маршруты в связи с необходимостью перенастройки оборудования, обеспечивающего работу бескондукторной оплаты проезда — для обеспечения предусмотренного расписанием интервала движения данные работы проводятся только после возвращения троллейбуса в депо. Стоит отметить, что на троллейбусном маршруте № 9 ежедневно работает порядка 25 единиц подвижного состава.



## **Донецкая Народная Республика:**

**200 трамваев простаивают: сети и вагоны изношены, ремонт планируют в 2026 году**

Программа восстановления электротранспорта в ДНР начнет реализовываться с 2026 года.

По данным Минтранса ДНР, в регионе насчитывается около 400 трамвайных вагонов. Из них примерно половина не используется: техническое состояние не позволяет безопасно выпускать их на линию. Изношены не только вагоны, но и контактные сети, подстанции, рельсовые пути. Министр транспорта Александр Бондаренко подчеркнул, что «эксплуатационные сроки уже давно закончились как у инфраструктуры, так и у подвижного состава».

В результате интервалы движения увеличились, маршруты сокращены, а сами трамваи постепенно утрачивают роль ежедневного транспорта. Это влияет на доступность рабочих мест, больниц, учебных заведений и социальных служб. Городская связность снижается, а нагрузка на автомобили и автобусные маршруты растет.

«Там колоссальные поражения инфраструктуры, и эксплуатационные сроки уже давно закончились как самой инфраструктуры, так и подвижного состава. Поэтому для нас задел на следующий год запустить программу восстановления инфраструктуры городского наземного электрического транспорта», — говорит Бондаренко.

Власти республики совместно с федеральным центром начали разработку программы восстановления городского электротранспорта. По словам Бондаренко, первоочередной задачей станет ремонт инфраструктуры: рельсовых путей, сетей и тяговых подстанций. Только после приведения базовой системы в рабочее состояние возможно обновление парка вагонов. Активная реализация программы запланирована на 2026 год.



## Москва:

### **Движение трамваев ускорили благодаря умным светофорам**

Столичные трамваи быстрее стали проезжать перекрестки.

В столице ускорили движение трамваев. Это стало возможным благодаря системе видеоаналитики ЦОДД. Ее внедрили в светофоры на перекрестках. В частности, она работает по ходу движения первых автономных машин на маршруте №90. Умные камеры распознают рельсовый транспорт и в автоматическом режиме предоставляют ему приоритет на дороге.

Тамерлан Салим, начальник управления по развитию ИТС ЦОДД: «Система умеет распознавать трамвай и перенастраивать светофорные фазы для того, чтобы трамвай быстрее проехал перекресток. Когда трамвай подъезжает к перекрестку и все еще горит зеленый сигнал светофора, который завершает свою работу, то система это определяет и продлевает зеленую фазу, чтобы трамвай успел проехать перекресток. В случае, если трамвай подъезжает и загорается красный сигнал светофора, система перенастраивает светофорные фазы на других направлениях и обеспечивает приоритетный проезд для трамвая».

Также искусственный интеллект распознает несколько трамваев и определяет для них удобные интервалы движения. Важно, что система делает комфортными поездки по городу и для автомобилистов, и для пользователей электросамокатов. Нововведение позволило сократить время ожидания на проблемных участках на 20%. Среди них — перекресток Яузского бульвара, улицы Воронцово Поле и Подколокольного переулка.



## Москва:

### **Заммэра Ликсутов: В столице растет производство электрического оборудования**

Московские предприятия за первые 9 месяцев 2025 года произвели электрооборудования для нужд строительства, промышленности и других отраслей на 5% больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, сообщил заместитель мэра Москвы по вопросам транспорта и промышленности Максим Ликсутов.

"По поручению мэра Москвы Сергея Собянина город активно помогает столичным производителям. Благодаря этой поддержке компании наращивают темпы выпуска, развивают линейки своей продукции и модернизируют

промышленные площадки. Так, с января по сентябрь 2025 года московские предприятия изготовили на 5% больше электрического оборудования по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Продукция московских заводов сегодня применяется в электромобилестроении, авиации, логистике, ЖКХ, медицине и других сферах", – привели слова Ликсутова в пресс-службе городского департамента инвестиционной и промышленной политики.

В частности, выпуск аккумуляторов и аккумуляторных батарей за этот период увеличился на 4,1%, а электродвигателей, генераторов, трансформаторов, распределительных устройств и контрольно-измерительной аппаратуры произведено на 6,1% больше.

"Сегодня в столице работает свыше 130 предприятий по разработке и изготовлению электрооборудования. Их продукция пользуется высоким спросом, что подтверждается ростом отгрузки. Так, с января по сентябрь 2025 года компании поставили электрических устройств на сумму свыше 146 миллиардов рублей, что на 2% больше, чем за аналогичный период прошлого года", – отметил министр правительства Москвы, руководитель департамента инвестиционной и промышленной политики Анатолий Гарбузов.

Москва – крупнейший индустриальный и научно-инженерный центр России. Ежегодно в городе открывается порядка 150 технологичных предприятий. Сегодня в столице работает почти 4,6 тысячи промышленных компаний, где заняты около 755 тысяч человек. Производителям доступно более 20 эффективных мер поддержки, включая программу льготного инвесткредитования, офсетные контракты и другие инструменты.

### **Кабели для московского метро поставят на условиях офсета**

Заключение контракта на поставку кабелей для московского метрополитена на условиях офсета стало новым этапом перевода общественного транспорта на отечественные технологии, заявил заместитель мэра Москвы по вопросам транспорта и промышленности Максим Ликсутов.

По его словам, которые приводит пресс-служба столичного департамента инвестиционной и

промышленной политики (ДИПП), Москва заключила офсетный контракт на поставку кабельно-проводниковой продукции для нужд метро с заводом "Спецкабель"

"Одной из ключевых мер поддержки московской промышленности и важным инструментом привлечения частных инвестиций в сектор производства является офсетный контракт. По распоряжению мэра Москвы Сергея Собянина мы заключаем такие договоры со встречными инвестиционными обязательствами во всех сферах городского хозяйства. Офсет на поставку кабельно-проводниковой продукции для нужд московского метрополитена станет еще одним шагом к переходу городского транспорта на отечественные технологии. В освоение производства инвестор вложит более 200 миллионов рублей", – сообщил Ликсутов.

Это четвертая офсетная сделка в транспортной отрасли с начала 2025 года. Сумма закупки составит более 32 миллиардов рублей.

"В рамках офсета завод "Спецкабель" в течение 10 лет будет выпускать 315 наименований продукции для использования в метрополитене, при этом некоторые ее виды будут производиться впервые. Это не только обеспечит московское метро надежной и соответствующей всем стандартам продукцией, но и даст новый импульс развитию отрасли", – отметил министр правительства Москвы, руководитель ДИПП Анатолий Гарбузов.

Как отметили в пресс-службе, с 2017 года правительство Москвы заключило более 35 офсетных контрактов с общей суммой закупок по ним, превышающей 700 миллиардов рублей. Это контракты на поставку лекарств, медизделий, питания для молочно-раздаточных пунктов, элементов благоустройства, аккумуляторов для электротранспорта, коммунальной техники на электротяге, лифтового оборудования. Суммарно будет создано свыше девяти тысяч новых рабочих мест. Инвестиции в освоение производств составят более 126 миллиардов рублей.

По девяти офсетным контрактам инвесторы завершили строительство и модернизацию производств, начаты поставки продукции для городских нужд.



## **Екатеринбург:** **Ажиотаж на проездные**

Повышение тарифов в условиях растущей инфляции — классический сценарий, который чаще всего встречается волной негатива. Однако в Екатеринбурге подорожание проезда до 42 руб. с начала ноября спровоцировало несколько иную реакцию. Горожане стали массово приобретать безлимитные проездные билеты. Статистика показывает, что пассажиры уже не просто ищут скидки, а меняют финансовую стратегию, переходя с разовых поездок на фиксированный платеж.

С 1 ноября 2025 года уральская столица вступила в новый транспортный этап. Власти, анонсируя повышение, сделали ставку на систему льгот. Для школьников, студентов, военнослужащих и ветеранов это является социально необходимой мерой, поддерживающей уязвимые категории населения.

«Бесплатный проезд в наземном транспорте гарантированно сохраняется для учащихся с 7 до 18 лет. В метро стоимость проездного билета на месяц для школьников остается на уровне 200 рублей. А для студентов он будет стоить 1200 рублей вместо 1700. При этом повысится стоимость разового проезда — с 33 до 42 рублей. Это вынужденная и необходимая мера на фоне возросших расходов перевозчиков на амортизацию, ГСМ, зарплаты сотрудникам. Стоимость проезда в Екатеринбурге не повышалась последние 2,5 года. Во всех крупных городах нашей страны это уже произошло», — пояснял в своем телеграм-канале глава города Алексей Орлов.

Но по-настоящему важным изменением, которое затронуло тысячи людей, оказался единый безлимитный проездной за 1 тыс. 500 руб.

При новой стоимости билета в 42 руб. абонемент окупается уже после 36 поездок. Для жителя, совершающего минимум две поездки в день в рамках рабочих будней, это от 40 до 44 поездок в месяц.

Согласно данным департамента информполитики администрации города, если в сентябре-октябре безлимитным проездным пользовались порядка 2,8 тыс. человек, то в ноябре по новой стоимости его приобрели уже 16 тыс. 943 горожанина. За месяц спрос вырос практически в шесть раз.

Такая ситуация выгодна всем: и пассажирам, и городу. Уральцы сэкономили в общей сложности

порядка 17 млн руб., согласно данным городского департамента информполитики. А транспортная система заранее получила стабильный доход, что упрощает планирование бюджета.

Кроме того, вместо единого тарифа власти создали для горожан систему с разными условиями и ценами. Временная скидка по QR-коду (33 руб. до конца текущего года) стимулирует цифровизацию платежей и повышает прозрачность работы перевозчиков, что, к слову, является одним из условий транспортной реформы.

«Для горожан, активно пользующихся общественным транспортом, городские власти предусмотрели несколько способов экономить на транспортных расходах», — сообщают в департаменте информполитики.

Для «мобильного общества», в число которых входят студенты, рабочие и офисные сотрудники, абонемент становится ключевым ресурсом. Его сниженная цена и универсальность (действует на все виды транспорта) создают эффект масштаба, делая общественный транспорт конкурентоспособным в сравнении с личным автомобилем.

«Безлимит» в Екатеринбурге остается самым выгодным в стране, в других городах-миллионниках тарифы на подобные проездные начинаются от 2 тыс. руб.», — отмечают в мэрии.

Следует отметить, что, как и обещали городские власти, тарифы на проезд не меняли до ощутимых изменений в работе в общественном транспорте.

За последние три года проведена масштабная работа по обновлению подвижного состава в рамках транспортной реформы.

Запустить одновременно обновление парка автобусов, троллейбусов и трамваев стало возможным после перехода всего общественного транспорта Екатеринбурга на брутто-контракты с февраля этого года. Согласно изменениям перевозчики получают оплату за километраж, а деньги от продажи билетов поступают в бюджет города. Подобная система включает в себя в том числе строгий контроль за расписанием движения и предусматривает серьезные штрафы для перевозчиков в случае опозданий. Благодаря механизму брутто-контрактов удалось на четверть повысить количество рейсов, выполняемых

автобусами, и сохранить несколько востребованных горожанами маршрутов. Крупнейшему перевозчику — «Гортрансу» — удалось остановить отток кадров и повысить зарплаты водителям на 30%.

Помимо этого, реформа предусматривает заключение концессионных соглашений на постройку новых трамвайных маршрутов (включая те, что пролегают в отдаленные районы).

Результатом реформирования системы пассажирских перевозок должно стать создание единого транспортного каркаса, объединяющего наземные маршруты, а также станции метро и наземного метрополитена. Это позволит екатеринбуржцам быстро, безопасно и комфортно передвигаться как в пределах города, так и в его агломерации.



## **Новоросийск:**

### **Задумались о троллейбусной концессии**

Концессионный проект предполагает наличие инвестора, который вложит средства в троллейбусное управление и инфраструктуру и закупку троллейбусов, в основном имеющих автономный ход. Также имеется необходимость формировать новые троллейбусные маршруты в недавно построенные микрорайоны.

Сейчас вопрос «троллейбусной концессии» находится на стадии рассмотрения возможности ее внедрения.

О возможности заключения такого соглашения заявил на днях глава Новоросийска Андрей Кравченко во время посещения троллейбусного депо — МУП «Муниципальный пассажирский транспорт Новоросийска». Впервые о ней заговорили в апреле этого года.

Помимо этого варианта развития предлагается переход на брутто-контракты.



## **Калининград:**

**В «Гортрансе» впервые самостоятельно меняют бандажи на «Корсарах»**



За 100 тысяч километров пробега они изрядно истончились.

Специальных заводских приспособлений для замены бандажей у предприятия нет, поэтому механики действуют по принципу «где смекалка — там и решение». Подбирают инструмент, изготавливают самодельные съёмники, используют гидравлический насос высокого давления — всё, чтобы аккуратно снять старый бандаж и установить новый, не повредив дорогие узлы.

Первую тележку уже разобрали, бандажи заменили, вагон выкатили. Сейчас готовят к работе второй. Процесс пока идёт медленно: работают с предельной осторожностью, ведь ошибка может обернуться серьёзными тратами. Но, как уверяют специалисты, «руку набьют» — и дальше пойдёт быстрее.

Перед заменой бандажей для выравнивания износа тележки «кантуются» — то есть передняя и задняя меняются местами.

До начала лета предстоит заменить 128 бандажей.



## **Калуга:**

**В город приедет 53 новых троллейбуса!**

На минувшей неделе управление городского хозяйства заключило второй контракт на поставку новых троллейбусов. Как и в первом случае, контракт получило ООО «ТД Транс-Альфа» из Вологды. Компания запросила 269, 943 миллиона рублей, что было гораздо меньше их конкурентов. Детальными соглашения поделились в городской администрации.

По контракту Калуга должна была получить 12 низкопольных троллейбусов «Авангард» с автономным ходом. Но в итоге договор заключили на 17 единиц «рогатого» транспорта и на общую сумму 382,419 миллиона. Благодаря сэкономленным на торгах средствам город смог закупить пять дополнительных троллейбусов.

А на деньги, которые Калуга сэкономила на первых и вторых торгах и которые ещё не направлены на обновление подвижного состава КТ, город приобретёт ещё два троллейбуса.

«В итоге мы выйдем на цифру 53», — рассказал глава управления горхозяйства Василий Полежаев, имея в виду общее число троллейбусов по обоим контрактам.

Благодаря выгодным контрактам каждый троллейбус из второй партии обошёлся нашему городу в 22,5 миллиона. Тем временем Туле, недавно закупившей два троллейбуса «Авангард», каждый из них обойдётся в 31 миллион.

Напомним, первые 12 машин Калуге уже поставили. Комиссия приняла уже семь из них, а три в ближайшие две недели уже выйдут на дороги города.



## **Набережные Челны:**

### **Ход ремонта трамвайных путей**

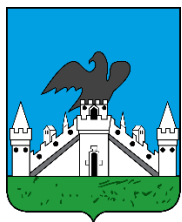


В Набережных Челнах в текущем году отремонтируют пять участков трамвайных путей, которые находятся в ненормативном состоянии. В городе заменят 10 тысяч шпал.

В данный момент идет активная замена трамвайных путей в поселке ГЭС. Ремонтные работы охватывают большую территорию – от остановки «4-я поликлиника» до остановки «Колледж имени Льва Васильева». В частности, рабочие трудятся на отрезке от остановки «Студенческая» до «Парк культуры и отдыха».

Из-за этого трамвайные маршруты №2, 6, 8, 9, 10 ходят только до остановки «Пединститут». Временные неудобства продолжатся до 18 ноября.

Эта мера вынужденная, но необходимая. Ведь трамвайное хозяйство Челнов имеет высокий уровень износа путей и контактной сети – почти 80%. Также наблюдается низкая энергоэффективность тяговых станций и кабельной сети.



## **Орёл:**

**Косолапов: через полтора  
месяца планируется  
выпуск всех 16 трамваев**

Руководитель МУП «ТТП» Игорь Косолапов рассказал о положении дел на предприятии. Ситуация там по-прежнему плачевная из-за накопившихся долгов.

Сейчас в трамвайном депо вновь раздаются звуки ремонта. Там наконец-то начали восстанавливать поломанные вагоны.

О ситуации с трамваями, троллейбусами, зарплатами работников Косолапов рассказал в интервью пресс-службе администрации Орла.

### **О трамваях**

В ближайшие дни обещают выпустить на трамвайные маршруты ещё 2-3 вагона, чтобы уменьшить время ожидания транспорта. О полном выпуске трамваев пока говорить рано. В лучшем случае это может произойти через полтора месяца.

– Из 16 трамваев у нас на линию выходит только четыре. У нас нет электроэнергии в цехах, поэтому мы только при свете дня, при свете фонарей, можем осуществить мелкий технический осмотр перед выходом и заходом вагона. Но ни включить ни один станок, ни ввести в действие домкрат мы не можем для того, чтобы отремонтировать трамвай. Это произошло из-за задолженностей перед «ИНТЕР РАО», половина из которых — это штрафы и пени за прошлые годы. «РОССЕТИ» дали нам во временное пользование генератор. Благодаря ему мы через 2-3 дня сможем выпустить ещё три трамвая на маршрут... Надеемся восстановить выпуск трамваев на уровне 15-16 единиц в течение примерно полутора месяцев, если нам хватит мощности генераторов и финансовых возможностей, – заявил Косолапов.

### **О троллейбусах**

Наиболее обнадёживающая ситуация, со слов руководства ТТП, в троллейбусном парке. Сегодня, 24 октября, на свой привычный маршрут вышел троллейбус №5.

– Сейчас у нас выходит на линию 12-14 троллейбусов. Особое внимание стараемся уделять троллейбусу №6, где у нас выходит стабильно 6-7 машин. Мы практически полностью отремонтировали все питерские троллейбусы. Сейчас мы, правда, сталкиваемся с проблемой оттока водителей. Они уезжают в Москву, Тулу, Санкт-Петербург. Три человека у нас сейчас учатся

на водителей. Надеемся, что они уже в начале 2026 года пополнят наши ряды... Кроме того, отремонтировали контактную сеть, благодаря которой вернулся на свой прежний маршрут троллейбус №5, – рассказал Косолапов.

#### **О зарплатах сотрудникам ТТП**

– Работники получают зарплату, но «в растянутом виде» – не в один день. Мы каждый день выплачиваем определённую часть зарплаты по цехам, но средняя задержка – две недели, – пояснил руководитель предприятия.

Напомним, что ранее Игорь Косолапов на заседании профильного комитета Орловского горсовета рассказал о том, что администрация Орла закупает для ТТП генератор мощностью 100 кВт. Поступит на ТТП он не раньше, чем через две недели, когда проведут торги.

Губернатор Орловской области ранее заявил о том, что МУП «ТТП» в ближайшее время переведут на баланс региона. Решение о судьбе предприятия должно было быть принято на этой неделе. Однако на заседании комитета по транспорту Орловского горсовета речь об этом вообще не шла.



#### **Пермь:**

**Геология и затраты  
остановили подземку —  
наземное метро к 2030**

Сложные геологические условия и экономическая нецелесообразность названы одними из ключевых причин отказа от строительства подземного метрополитена в Перми — городе-миллионнике. В качестве альтернативы реализуется проект по созданию наземного метро, сообщили в Министерстве транспорта Пермского края.

В конце октября заместитель председателя комитета Государственной Думы по строительству и жилищно-коммунальному хозяйству Александр Аксененко (фракция "Справедливая Россия — За правду") направил обращение премьер-министру Российской Федерации Михаилу Мишустину с предложением возобновить федеральную программу строительства метрополитенов в городах-миллионниках. По мнению депутата, запуск такой федеральной инициативы мог бы существенно снизить нагрузку на улично-дорожную сеть.

"Одной из основных причин отказа от строительства подземного метро в Перми является экономическая нецелесообразность такого

масштабного проекта. Строительство линий и станций метрополитена и сопутствующей пассажирской инфраструктуры (парковок, переходов и других объектов) потребует колоссальных финансовых ресурсов. В современных экономических условиях финансирование подобного проекта, к сожалению, невозможно. Также строительство подземного метро в Перми затруднено технически из-за сложных геологических условий", — сказали в министерстве.

Кроме того, в центральном планировочном районе Перми сложилась плотная жилищная застройка, что, по словам министерства, препятствует резервированию земель под размещение линий и станций подземного метрополитена.

### **Наземное метро**

В качестве альтернативы подземному варианту прорабатывается проект развития наземного метро в Перми и Пермской агломерации под наименованием "Компактный город". Концепция предполагает формирование единой транспортной системы, интегрирующей пригородные железнодорожные маршруты с городским общественным транспортом региона.

В частности, за последние пять лет в рамках проекта запущено движение электропоездов "Ласточка", введена в эксплуатацию станция "Кабельная" и новая остановка пригородного железнодорожного транспорта "Комплекс ППИ", а также отремонтирована платформа на станции "Новые Ляды". По данным Министерства транспорта Пермского края, реализуемые мероприятия получили положительные оценки жителей и, по словам ведомства, подтверждают востребованность этого вида транспорта, способствуют повышению его привлекательности и росту пассажиропотока.

В Минтрансе подчеркнули, что к преимуществам наземного метро в Перми относятся интеграция в транспортный каркас Пермской агломерации, более разветвлённая сеть сообщений между районами, использование менее шумного современного подвижного состава, наличие стыковочных узлов с другими видами транспорта и сокращение времени поездки.

Завершение реализации проекта наземного метро запланировано на 2030 год. На втором этапе работ, намеченном на 2026–2030 годы, предусмотрен запуск движения на радиальных маршрутах пригородного транспорта в пределах агломерации: Пермь — Закамск, Пермь — Краснокамск, Пермь-2 — Ляды (Пальники), Пермь-2 — Ферма. Параллельно планируется создание новых остановочных пунктов пригородной железнодорожной сети и реконструкция существующих платформ.



### **Санкт-Петербург:**

**Начались испытания  
второго образца  
электробуса УТТЗ 624201  
«Электрогород»**



В Санкт-Петербурге начались испытания второго образца электробуса УТТЗ 624201 «Электрогород». Тестирует машину Автобусный парк №2 «Пассажиравтотранса».

Это та же машина, что выставлялась на майском ТранспортФесте.

Первый образец «Электрогорода» после испытаний был выкуплен «Пассажиравтотрансом». Второй образец построен с учётом замечаний и обновлённых требований петербургского автобусного перевозчика.



### **Самара:**

**Ремонт путей за 737 млн  
рублей**

Первый лот касается капитального ремонта трамвайных путей по ул. Ново-Садовой от завода им. Тарасова до ул. Гастелло. Начальная цена 245,9 млн рублей.

Второй лот — капремонт путей по ул. Ново-Садовой от ул. Ново-Вокзальной до разворотного кольца около завода им. Тарасова. Начальная цена — 238,1 млн рублей.

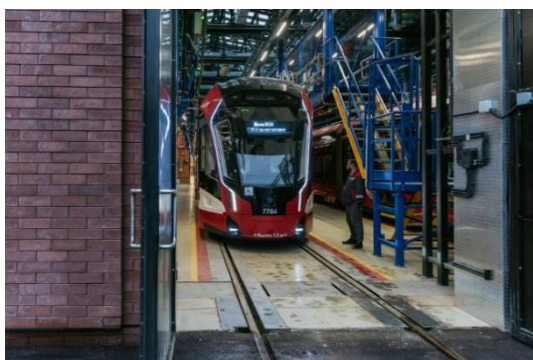
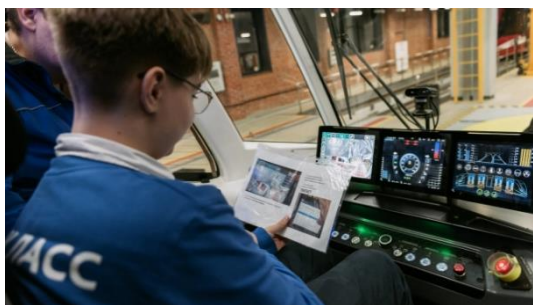
Еще два лота на 118,3 млн рублей и на 135,5 млн рублей связаны с ремонтом путей на пересечении с дорогами.

Победители торгов по всем лотам определятся после 12 ноября.



## Санкт-Петербург:

### **Первый ГЭТ-класс на базе школы №334 открыли в Невском районе**



Главная цель проекта заключается в формировании кадрового потенциала для предприятий городского транспорта и повышении привлекательности рабочих специальностей в этой отрасли.

В трамвайном парке №7 состоялась торжественная презентация уникального образовательного проекта – создание первого в Невском районе специального класса, направленного на раннюю профориентацию учащихся школ в транспортной сфере. Инициатива осуществляется СПб ГУП "Горэлектротранс" при поддержке Комитета по транспорту в рамках программы по подготовке будущих сотрудников для транспортного сектора.

Главная цель проекта заключается в формировании кадрового потенциала для предприятий городского транспорта и повышении привлекательности рабочих специальностей в этой отрасли. Церемония открытия собрала представителей руководства Комитета по образованию, администрации Невского района, педагогов школы №334, руководителей СПб ГУП "Горэлектротранс", а также партнеров из профильных учебных заведений.

После официального открытия участникам мероприятия были предоставлены возможности пройти практические занятия: школьники под наблюдением профессионалов из депо ознакомились с процедурой замены информационных панелей на маршрутах движения трамваев и управлением токоприёмником. Заключительный этап включал творческие выступления учащихся и увлекательную поездку на трамвае.

Создание подобного класса является важным звеном в развитии комплексной системы подготовки кадров, обеспечивающей преемственность этапа "школа-колледж/вуз-предприятие", которую активно внедряет транспортное сообщество города для восполнения потребности в высококвалифицированных специалистах.



### **Севастополь:**

#### **Ретротроллейбусы запустят по центральному кольцу**



Экскурсионный маршрут по центральному кольцу Севастополя планируют открыть в 2026 году.

В Севастополе могут запустить ретротроллейбусы на новый экскурсионный маршрут. Он будет проложен по центральному кольцу города.

Также транспорт будет заходить в музей предприятия «Севэлектроавтотранс». Об этом сообщил исполняющий обязанности заместителя губернатора Севастополя Павел Иено.

«В планах на 2026 год запустить ретротроллейбусы на экскурсионный маршрут по центральному кольцу Севастополя с заездом в музей «Севэлектроавтотранса» для севастопольцев и гостей города», – заявил он.

Специалисты предприятия отреставрировали ретротроллейбусы. В салоне обновили сиденья и поручни, а также полностью восстановили покрытие ТС.

Ретромоделі ЗИУ и ЮМЗ восстановили к 75-летию «Севэлектроавтотранса». Их, как и другие 11 видов транспорта и техники, которые сейчас обеспечивают работу предприятия, представили в четверг на площади Нахимова.



### **Томск:**

#### **Область не даст городу денег на новые трамваи и троллейбусы**

Власти Томска подали заявку на покупку пяти троллейбусов и трёх трамваев. Документ направлен в областную администрацию для решения вопроса о софинансировании. В ответе отмечается, что обновление городского электротранспорта возможно лишь при поддержке федерального проекта, так как реализовать его только за счёт регионального бюджета невозможно из-за высокой капиталоемкости.



## **Тула:**

### **«Дело в изношенных рельсах»: главное об аварии трамвая и маршруток**

Четыре человека погибли и 20 пострадали в жесткой аварии трамвая, маршруток и автомобиля в Туле. Предварительно, трамвай сошел с рельсов и попал на встречную автомобильную полосу.

#### **Как произошла авария**

Авария произошла около 07:45 в пятницу, 31 октября, на Пролетарской улице в Туле. Напротив торгового центра «Макси» столкнулись трамвай, две маршрутки и легковой автомобиль.

В результате одна маршрутка влетела в фонарный столб, водительское место сильно повредилось. Другая маршрутка тоже получила серьезные повреждения в районе водительского и соседних пассажирских мест.

— По предварительным данным, четыре человека погибли, 20 пассажиров получили травмы разной степени тяжести. Детей среди погибших и раненых нет, — сообщил губернатор Тульской области Дмитрий Милаев.

На кадрах с места аварии видно, что стекла в трамвае оказались выбиты, а на месте происшествия лежало несколько пострадавших — вероятно, при столкновении несколько пассажиров выпали из окон.

#### **Трамвай мог сойти с рельсов**

Точная причина аварии неизвестна. ТАСС пишет, что трамвай сошел с рельсов из-за их дефекта, после чего его вынесло на встречную полосу. Там в него врезалась одна маршрутка, а водитель второй попытался избежать аварии и вывернул руль, но влетел в столб. Затем в трамвай въехала легковушка.

Несколько очевидцев отметили, что трамвайные рельсы в этом месте давно нуждались в ремонте.

— На этом участке установлены современные рельсы, но они уже имеют значительный износ. Когда едешь здесь на трамвае, он очень сильно прыгает. На этом участке идет постоянный ремонт. А вчера немного ниже места аварии горел стык рельсов, — рассказал очевидец.

Еще один очевидец сообщил, что трамвай сошел с рельсов после того, как его задела маршрутка. Другие свидетели утверждают, что водители превысили допустимую скорость движения.

#### **Кто понесет ответственность**

По факту аварии возбудили уголовное дело по статье «Оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности, повлекшее смерть нескольких лиц». Местные прокуроры дадут оценку, насколько участники аварии соблюдали законодательство при перевозке пассажиров.

Если дело действительно было в износе рельсов, то ответственность за аварию понесут те, кто должен был следить за их состоянием. Об этом рассказал бывший следователь, адвокат Николай Семенов.

— Будет проводиться экспертиза на предмет качества рельсового полотна. Дело может быть в износе или в неправильном обслуживании. Вероятно, вина ляжет на сотрудников городских служб, транспортного хозяйства — если эта версия, конечно, подтвердится, — рассуждает он.

В свою очередь другой бывший следователь, адвокат Вадим Багатурия считает, что действия сотрудников городских служб, вовремя не заменивших рельсы, могут расценить как халатность.

— Если останется статья об оказании услуг, не отвечающих требованиям безопасности, виновнику грозит до десяти лет лишения свободы либо принудительные работы на срок до пяти лет. Если впоследствии дело будет переквалифицировано по статье «Халатность», то виновнику грозит лишение свободы сроком до семи лет, — объяснил Багатурия.



### **Ярославль:**

**Два региона проявили  
интерес к трамваям  
модели 71-619**

Ярославские власти выставили на продажу более 40 трамваев, которые после обновления парка больше не будут ходить по улицам города. Представители двух регионов проявили интерес к вагонам и сейчас идут переговоры с потенциальными покупателями.

Как сказал руководитель «Яргорэлектротранса» Денис Пырлог, деньги, полученные от продажи старых трамваев, пойдут на покупку современных троллейбусов с увеличенным запасом автономного хода.



## Республика Беларусь:

### **Новые троллейбусы вышли на маршруты в Гомеле**



Восемь машин белорусского производства поступили в автопарк областного центра. Часть из них еще проходит обкатку.

Главная особенность техники – возможность автономного хода до 20 километров. Благодаря этому в городе смогут расширить маршруты без строительства специальных линий. В ближайшее время троллейбусы запустят в районы, где раньше электротранспорт не курсировал.

Александр Сизоненко, водитель троллейбуса: Есть связь с водителем, мне можно позвонить сюда даже. Тут рация – отвечаешь. Уже не надо выходить и спрашивать, до какой остановки – он сам тебе скажет, когда выходить.

Александр Сакун, заместитель директора – главный инженер филиала «Горэлектротранспорт» предприятия «Гомельоблавтотранс»:

Данный троллейбус отличается высокая маневренность, плавность хода, широкий, просторный салон, оборудован системой кондиционирования. При поступлении на наше предприятие все троллейбусы проходят техническое обслуживание, проверяется тормозная, пневматическая, гидравлическая, информационная и остальные системы. После проверки всех систем происходит обкатка на улицах нашего города.

До конца года в Гомель поступят еще 19 новых троллейбусов. Таким образом город делает ставку на экологичность и энергоэффективность.



### Хельсинки:

**Skoda Group считает  
исключение ее из тендера  
на поставку до 183  
трамваев сфабрикованным**

Компания сообщила о подаче жалобы в финский суд по рыночным спорам из-за отстранения ее от конкурса. Она отмечает, что перед объявлением Stadler победителем конкурса ее заявка была отклонена. Таким образом была выбрана единственная оставшаяся заявка, хотя предложение швейцарского производителя превышает бюджет закупки.

В официальном пресс-релизе Skoda Group опровергает причины исключения ее из тендера. Так, оператор общественного транспорта Хельсинки Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne назвал компанию ненадежной из-за срыва сроков поставок по другим контрактам. Чешский производитель подчеркивает, что такая формулировка противоречит национальному законодательству о госзакупках и не может быть использована для отстранения от конкурса.

Кроме того, Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne указала, что трамваи Skoda Group не соответствуют техническим требованиям закупки. Компания признает, что допустила ошибку в заявке. Документация была исправлена, но этот факт был проигнорирован оператором.

Резюмируя, Skoda Group заявляет, что данные причины были сфабрикованы с целью исключить компанию из тендерного процесса и избежать оценки ее предложения с заявкой Stadler. Она считает это решение дискриминационным и нарушающим принципы честной и прозрачной конкуренции.

Начальная цена объявленного в 2023 году рамочного тендера составляла €1,6 млрд. Его твердая часть включает поставку 30 однонаправленных и 33 двунаправленных трамваев и их 30-летнее обслуживание. Сумма заявки Stadler официально не разглашалась.

Стоит отметить, что завод Transtech, который с 2015 года входит в Skoda Group, более 13 лет являлся единственным поставщиком трамваев в Хельсинки. В последние годы он поставлял в город пятисекционные трамваи ForCity Smart Artic X54.

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

23rus.org, belarus-news.by, bloknot-donetsk.ru, bloknot-volgograd.ru, donday.ru, dzen.ru/perm.tsargrad.tv, dzen.ru/stav.kp.ru, dzen.ru/tvkrasnodar, eprussia.ru, kubanpress.ru, novostivolgograda.ru, ntv.ru, oreltimes.ru, piter.tv, rbc.ru, ria.ru, t.me/busandall, t.me/grustnyj\_tramvaj, t.me/grustnyj\_trolleibus, t.me/rollingstock, tlt.ru, urbc.ru, v1.ru, vesti92.ru, vm.ru, vse42.ru, yar.kp.ru, znamkaluga.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.