

ФЕДЕРАЛЬНОЕ СОБРАНИЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
КОМИТЕТ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ
ПО ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКЕ

ул. Б.Дмитровка, д. 26, Москва, 103426

19 мая 2026 г. № 3.6-09/2239@

УТВЕРЖДЕНЫ
на заседании
Комитета Совета Федерации
по экономической политике
19 мая 2026 года

РЕКОМЕНДАЦИИ
парламентских слушаний "О реализации программ обновления парка
общественного транспорта в субъектах Российской Федерации"

В соответствии с пунктом 4.3 Плана мероприятий Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации на весеннюю сессию 2026 года, утвержденного решением Совета палаты (выписка из протокола от 23 декабря 2025 года № 23/2-сп) Комитет Совета Федерации по экономической политике провел парламентские слушания "О реализации программ обновления парка общественного транспорта в субъектах Российской Федерации".

В мероприятии приняли участие сенаторы Российской Федерации, представители Счетной палаты Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Министерства промышленности и торговли Российской Федерации, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, Государственной корпорации развития "ВЭБ.РФ", ОАО "РЖД" и другие.

В рамках парламентских слушаний состоялось обсуждение следующих вопросов:

- 1) об обновлении парка общественного транспорта и иных мерах по повышению качества перевозки пассажиров;
- 2) о проблемах реализации полномочий субъектов Российской Федерации по организации транспортного обслуживания населения железнодорожным транспортом в пригородном сообщении.

По вопросу 1

Указом Президента Российской Федерации от 7 мая 2024 года № 309 "О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года" (далее – Указ № 309) определена национальная цель развития "Комфортная и безопасная среда для жизни", предусматривающая в том

числе целевой показатель по увеличению к 2030 году в агломерациях и городах доли парка общественного транспорта, имеющего срок эксплуатации не старше нормативного, не менее чем до 85% (далее – целевой показатель).

Достижение целевого показателя планируется в рамках федерального проекта "Развитие общественного транспорта" национального проекта "Инфраструктура для жизни" (далее – федеральный проект) с 2025 года.

Паспортом федерального проекта предусмотрены следующие мероприятия по обновлению подвижного состава общественного транспорта:

1) льготный лизинг через АО "ГТЛК" с компенсацией из федерального бюджета до 40% стоимости транспортного средства;

2) предоставление субъектам Российской Федерации прямых субсидий из федерального бюджета с 2026 года;

3) продолжение реализации текущих проектов комплексного развития городского электрического транспорта по модели концессии с предоставлением субсидии из федерального бюджета.

Также субъектам Российской Федерации доступны механизмы использования средств казначейских инфраструктурных кредитов и средств списания задолженности субъектов Российской Федерации перед Российской Федерацией.

В соответствии со сводной бюджетной росписью федерального бюджета в 2026 году из федерального бюджета на финансирование федерального проекта предусмотрено 13 853,4 млн рублей (что почти на 33% меньше, чем в прошлом году).

Всего в 2026–2028 годах планируется приобрести до 20 тыс. транспортных средств, для чего в федеральном бюджете предусмотрено порядка 120 млрд рублей (данные представлены без учета секвестирования).

В 2026–2028 годах в соответствии с паспортом федерального проекта по линии Минтранса России планируется поставить около 10 тыс. транспортных средств с общим объемом средств федерального бюджета 48 млрд рублей:

1) по программе льготного лизинга АО "ГТЛК" (ключевая ставка + 5 %)

2026 год – 2,13 млрд рублей, план поставки свыше 0,4 тыс. ед.;

2027 год – 3,92 млрд рублей – план поставки 0,8 тыс. ед.;

2028 год – 10,3 млрд рублей, план поставки – 2,2 тыс. ед.;

2) с помощью новых прямых субсидий субъектам Российской Федерации

2026 год – 7,97 млрд рублей, план поставки свыше 1,6 тыс. ед.;

2027 год – 9,7 млрд рублей, план поставки 2 тыс. ед.;

2028 год – 14,3 млрд рублей, план поставки – 2,7 тыс. ед.;

3) по программе комплексного развития городского электрического транспорта с применением концессионной модели

план поставки 2026 года – 40 трамваев.

В 2026 – 2028 годах по линии других федеральных органов исполнительной власти планируется обновить также около 10 тыс. транспортных средств, для этого в федеральном бюджете предусмотрено более 71 млрд рублей, в том числе по линии Минпромторга России, Минфина России, Минстроя России.

Органы государственной власти субъектов Российской Федерации отмечают следующие факторы, которые ограничивают доступ к указанным выше мерам федеральной поддержки обновления подвижного состава общественного транспорта:

1) В соответствии Правилами предоставления и распределения субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на обновление общественного транспорта, приведенными в приложении № 20 к государственной программе Российской Федерации "Развитие транспортной системы", утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2017 года № 1596, отбор субъектов Российской Федерации для предоставления субсидии осуществляется исходя из уровня расчетной бюджетной обеспеченности регионов менее 0,85 по состоянию на 1 января 2025 года. В этой связи ряд субъектов Российской Федерации не подпадают под указанный жесткий критерий и отсутствуют в распределении субсидий на обновление общественного транспорта;

2) указанными выше Правилами предоставления и распределения субсидий предусмотрено софинансирование мероприятия за счет средств федерального бюджета не более 40%. В связи с недостаточностью налоговых и неналоговых доходов в 2026 году и отсутствием роста дотации на выравнивание бюджетной обеспеченности из федерального бюджета предусмотреть софинансирование мероприятия по обновлению общественного транспорта за счет регионального бюджета в размере 60% ряду регионов не представляется возможным;

3) одним из условий приобретения подвижного состава общественного транспорта с использованием льготного лизинга АО "ГТЛК" является обеспечение эксплуатации приобретаемого подвижного состава на маршрутах регулярных перевозок пассажиров и багажа по регулируемым тарифам, проходящих в границах городов и городских агломераций с населением более 50 тыс. человек. Перевозчики, осуществляющие пассажирские перевозки по нерегулируемым тарифам, а также в городах с численностью населения менее 50 тыс. человек, не могут принять участие в данной программе;

4) высокая ставка по льготному лизингу (ключевая ставка ЦБ + 5%) не позволяет многим регионам воспользоваться указанным инструментом в условиях сокращения доходной части бюджетов субъектов Российской Федерации;

5) опыт реализации концессионных соглашений в отношении городского наземного электрического транспорта в субъектах Российской Федерации чаще всего является негативным (судебные разбирательства с концессионером в

Красноярском крае и Нижегородской области, проблемные вопросы, связанные с предоставлением земельных участков в Краснодарском крае, запущена процедура расторжения концессионного соглашения в Ростовской области и в Красноярском крае). Иные меры федеральной поддержки обновления инфраструктуры городского наземного электрического транспорта не предусмотрены. Между тем существует серьезная проблема обновления парка и инфраструктуры указанного вида транспорта.

Между тем обновление парка подвижного состава общественного транспорта не в полной мере влияет на показатели качества перевозки пассажиров. Ключевые запросы пассажиров: обеспечение регулярности рейсов и удобства маршрутной сети, повышение уровня безопасности.

Необходимо формирование дополнительных источников финансирования и других решений для повышения эффективности работы общественного транспорта. В качестве первоочередной меры Минтранс России прорабатывается возможность создания фондов развития общественного транспорта (перечень поручений Президента Российской Федерации от 03.01.2026 № Пр-21).

С учетом планов по появлению нового инструмента финансирования Минтранс России рассматривается возможность изменения подхода к субсидированию – переход от обновления парка к софинансированию транспортной работы. Объем такой поддержки может составлять от 10 до 30 % от совокупной потребности финансирования транспортной работы. Размер субсидии будет зависеть от бюджетной обеспеченности субъекта Российской Федерации. Оставшаяся часть финансируется из консолидированного бюджета субъекта Российской Федерации.

Новый подход требует прозрачных и понятных критериев предоставления поддержки:

- увеличение доли маршрутов, организованных по регулируемому тарифу;
- минимизация наличной оплаты проезда;
- цифровизация льгот;
- цифровизация транспортного планирования (перевод документов в онлайн-формат и отказ от бумажного документооборота);
- онлайн-мониторинг исполнения контрактов, технического состояния транспортных средств, а также интеграция транспорта в отечественные клиентские сервисы;
- введение критерия эффективности подвижного состава, например, годовой пробег транспортного средства по контракту не менее 50 000 км;
- ежегодная индексация стоимости оплаты проезда в общественном транспорте;
- приоритизация общественного транспорта на улично-дорожной сети.

Внедрение нового подхода позволит:

- повысить управленческую эффективность за счет обеспечения должного контроля за исполнением транспортной работы и внедрения цифровых инструментов планирования;
- повысить заработную плату водителей и технического персонала при расчете начальной (максимальной) цены контракта;
- обеспечить рост налоговых поступлений в бюджетную систему Российской Федерации, в том числе для финансирования развития инфраструктуры;
- увеличить срок эксплуатации подвижного состава и коэффициент его технической готовности.

По вопросу 2

Субъекты Российской Федерации испытывают затруднения с финансовым обеспечением реализации полномочий по организации транспортного обслуживания населения железнодорожным транспортом в пригородном сообщении. Растет задолженность перед пригородными пассажирскими компаниями. Согласно приказу ФАС России от 25 июня 2025 года № 493/25 изменена методика расчета платы за аренду железнодорожного подвижного состава, что привело к существенному увеличению расходов бюджетов субъектов Российской Федерации.

ФАС России привел ставки аренды железнодорожного подвижного состава в соответствие с фактической инфляцией. До этого в течение шести лет индексация проводилась по модели прогнозной среднегодовой инфляции минут 0,1 процентный пункт. За 6 лет накопился разрыв между фактической и примененной для индексации инфляцией. ОАО "РЖД" недополучило почти 23 млрд рублей, на которые компания могла закупить 240 новых вагонов. Необходимость указанного выше решения обусловлена ростом выбывших из эксплуатации вагонов и необходимостью обновления подвижного состава.

С учетом изложенного участники парламентских слушаний рекомендуют:

1. Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству финансов Российской Федерации, Комиссии Государственного Совета Российской Федерации по направлению "Эффективная транспортная система" проработать следующие вопросы:

- а) об участии с 2027 года субъектов Российской Федерации с уровнем расчетной бюджетной обеспеченности выше 0,85 в реализации мероприятий по

повышению уровня развития общественного транспорта федерального проекта "Развитие общественного транспорта";

б) о возможности предоставления из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации субсидий на приобретение подвижного состава общественного транспорта для городов (районов) с населением менее 50 тыс. человек;

в) об увеличении доли федерального финансирования на реализацию программ по обновлению общественного транспорта в рамках федерального проекта;

г) об использовании субсидии для обновления любого вида подвижного состава общественного транспорта (в том числе городского наземного электрического транспорта и автобусов в сельской местности для обслуживания пригородных маршрутов, исходя из их базовой стоимости);

д) о снижении ставки лизинговых платежей до 3-6% в рамках программы льготного лизинга АО "ГТЛК";

е) об утверждении и реализации программы "Развитие городского наземного электрического транспорта до 2030 года", предусматривающей комплексный подход к модернизации как подвижного состава городского наземного электрического транспорта, так и инфраструктуры данного вида транспорта (депо, тяговые подстанции, кабельные линии, контактная сеть, путевое хозяйство), на основе проведенной Минтрансом России совместно с субъектами Российской Федерации инвентаризации действующих систем городского наземного электрического транспорта в регионах.

2. Федеральной антимонопольной службе на постоянной основе осуществлять контроль экономической обоснованности формирования стоимости подвижного состава общественного транспорта, приобретаемого в рамках реализации федерального проекта.

3. Министерству транспорта Российской Федерации совместно с Министерством финансов Российской Федерации и ОАО "РЖД" проработать вопрос о внесении изменений в методику распределения дотаций на выравнивание бюджетной обеспеченности субъектов Российской Федерации, утвержденную постановлением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2024 года № 670, в части формирования подходов по финансированию пригородных пассажирских перевозок по защищенной строке бюджета (целевое выделение средств федерального бюджета).

4. Органам государственной власти субъектов Российской Федерации принять меры по повышению востребованности пригородного железнодорожного транспорта у населения в целях повышения наполняемости пригородных поездов (развитие прилегающей к железнодорожным станциям территории, создание парковок в непосредственной близости от железнодорожных станций, обеспечение безопасного и комфортного доступа пассажиров к ним, синхронизация расписания движения автобусов с расписанием движения пригородных поездов и пр.).

5. Комитету Совета Федерации по экономической политике продолжить осуществление мониторинга достижения субъектами Российской Федерации целевого показателя по увеличению к 2030 году в агломерациях и городах доли парка общественного транспорта, имеющего срок эксплуатации не старше нормативного, не менее чем до 85%.

Председатель комитета

ДОКУМЕНТ ПОДПИСАН
ЭЛЕКТРОННОЙ ПОДПИСЬЮ

Сертификат 00D0A86F3331860188B31FEE0637674D54

Владелец **Кутепов Андрей Викторович**

Действителен с 04.12.2025 по 27.02.2027

А.В. Кутепов