

**Стенограмма парламентских слушаний на тему**  
**«О реализации программ обновления парка общественного транспорта в субъектах**  
**Российской Федерации»**

**13 апреля 2026 года**

**А.В. КУТЕПОВ**

Коллеги, сенаторы, добрый день! Всех приветствую. С понедельником, 13-м, всех вас поздравляю.

17 марта под председательством Валентины Ивановны Матвиенко состоялся открытый диалог с министром транспорта. Сегодня в продолжение обсуждаем вопросы региональной повестки — это городской общественный транспорт и пригородное железнодорожное сообщение.

Президентом поставлена перед нами задача — к 2030 году не менее 85 процентов общественного транспорта должно быть в нормативном состоянии (автобусы, трамваи и троллейбусы). С этой целью в национальный проект "Инфраструктура для жизни" все необходимые материалы включены. Действует федеральная программа, которая помогает регионам справиться с этой задачей.

Предлагаю проанализировать темпы обновления подвижного состава, есть ли риски недостижения целевых показателей. Также прошу отдельно остановиться на доступности и востребованности действующих программ, сможем ли мы в полном объеме освоить выделенные средства, пользуются ли предложенные условия спросом у регионов. Граждане ждут от нас не только новые автобусы (это только вершина айсберга), они ждут от нас удобные и, что важно, регулярные маршруты, соблюдение расписания.

Также у нас не решен вопрос с городским электрическим транспортом. На трамваи и троллейбусы регионам выделяются средства из расчета стоимости автобуса в базовой комплектации, а на развитие инфраструктуры этого транспорта предусмотрен лишь механизм концессии, который заинтересовал только девять регионов, да и то есть много проблем, вплоть до расторжения концессионных соглашений или кардинального пересмотра условий, что приводит к дополнительным расходам региональных бюджетов.

Первым вопросом у нас занимается Евгений Иванович Дитрих. Его представлять не надо.

Второй вопрос, который также предлагаю обсудить, — это массовая и системная отмена пригородных поездов. ФАС подняла ставки на услуги пригородных компаний. В

региональных бюджетах заложен значительно меньший объем средств, поэтому они вынуждены оптимизировать маршрутную сеть, что в ряде регионов вызвало большой общественный резонанс. Мы должны постараться сблизить позиции регионов и РЖД и найти компромисс. Это поручение Валентины Ивановны. Нам нужно будет ей лично доложить об этой ситуации.

Начнем с городского транспорта.

Евгений Иванович, прошу Вас.

**Е.И. ДИТРИХ**

Спасибо, уважаемый Андрей Викторович.

Уважаемые коллеги-сенаторы, уважаемые участники парламентских слушаний! Общественный транспорт как важная часть городских транспортных систем – это и элемент мобильности населения, и важный социальный индикатор качества жизни людей. Изменения в работе общественного транспорта как в лучшую, так и в худшую сторону незамедлительно вызывают социальную реакцию жителей наших городов. Люди мгновенно реагируют как на новый подвижной состав или на удобные сервисы, так и на движение автобуса не по расписанию или отсутствие его на маршруте. Именно поэтому в показатели нацпроекта "Инфраструктура для жизни" вошел показатель качества общественного транспорта. К 2030 году 85 процентов автобусов в крупнейших агломерациях должны быть не старше 10 лет.

Сегодня наша задача – обсудить, каким наши регионы (а Совет Федерации – это палата регионов) видят решение этой задачи. Не у всех сформированы утвержденные планы обновления и контрольные цифры по годам. Мы запрашивали информацию, и, собственно, часть этой информации уже поступила. Ряд выездных мероприятий состоялся под руководством Андрея Викторовича. Обсудили проблемы на местах.

Какие основные проблемные точки сейчас видятся?

Во-первых, как было сказано, отсутствие полной централизованной информации о текущем состоянии парка (не во всех регионах она есть) по городу, пригороду, не учитывается электротранспорт и не собираются централизованно данные о его состоянии. Многие регионы не имеют утвержденных планов по обновлению для обеспечения замены выбывающего парка, с одной стороны, и для обеспечения развития городов, с другой стороны.

Второе. Программы поддержки обновления несовершенны, они часто меняются, что, собственно, создает трудности и проблемы при планировании финансирования процессов обновления в наших регионах, поэтому многие регионы таких планов не составляют.

Третье. Инфраструктура вообще не учитывается в планах и программах обновления. Стандартный набор объектов инфраструктуры – депо для автобусов, для электротранспорта, сети и пути – оказался за рамками каких бы то ни было программ поддержки на сегодняшний момент.

Андрей Викторович упомянул о том, что есть комплексные концессионные проекты, которые курирует по электротранспорту ВЭБ.РФ, но это сегодня, к сожалению, удел только самых богатых или самых продвинутых (как угодно) регионов. Для тех, у кого таких возможностей нет, конечно, собственно, сети обновлять довольно трудно.

Четвертая тема (сегодня она стала очень актуальной) – это масштабный дефицит водителей. Тема нуждается в мониторинге и систематической, долгосрочной поддержке на уровне регионов. Повышение зарплат и социальный пакет должны стимулировать приток кадров в отрасль.

Пятое – цифровые решения. В условиях отключения спутниковой навигации и сотовой связи необходимо позволять и заказчику, и нашим пассажирам отслеживать транспорт на маршруте и использовать безналичную бесконтактную форму оплаты проезда.

И в целом работа перевозчиков сегодня, их готовность совершенствовать работу, устранять замечания, реагировать на указания заказчика – это предмет в каждом конкретном случае отдельных переговоров. Наверное, также может быть обсуждена целесообразность внедрения инструмента гарантирующего перевозчика на городских и пригородных маршрутах, который обеспечивает работу даже в условиях, когда коммерческие перевозчики не способны или отказываются исполнять обязательства по социальной услуге по перевозкам пассажиров.

Уважаемые коллеги! В наших парламентских слушаниях принимают участие представители исполнительной власти 20 субъектов Российской Федерации. С нами 20 сенаторов, заместители министров транспорта, промышленности и торговли, заместитель председателя Государственной корпорации развития "ВЭБ.РФ". Это

подчеркивает значимость и важность вопроса.

Спасибо Андрею Викторовичу. Предложил бы, наверное, приступить к обсуждению.

**А.В. КУТЕПОВ**

Алексей Николаевич, прошу Вас.

**А.Н. ШИЛО**

Уважаемый Андрей Викторович, уважаемые сенаторы! Спасибо большое за то, что уделяете внимание этому вопросу. Он действительно очень важен и является одним из приоритетов и для Министерства транспорта Российской Федерации.

Работа по обновлению общественного транспорта началась еще в рамках проекта "Безопасные качественные дороги" и продолжается сейчас в рамках уже нового нацпроекта "Инфраструктура для жизни". Президентом страны поставлена задача — к 2030 году не менее 85 процентов общественного транспорта должно быть в нормативном состоянии. Хочу сказать, что это такая общая задача, потому что данный показатель предусмотрен в рамках оценки эффективности и глав регионов, и деятельности исполнительных органов субъектов. И хочу сказать, что мы совместно с коллегами на разных площадках регулярно рассматриваем данный вопрос, проводим регулярные штабы в том числе по линии Минтранса и Минпромторга с регионами в части реализации мер поддержки.

Всего с 2020 года в регионы было поставлено более 20 тысяч единиц общественного транспорта. Это более 18 тысяч автобусов, более 1100 троллейбусов, почти 1000 трамваев и около 300 электробусов. Только за 2025 год обеспечили поставки почти 5 тысяч транспортных средств. Действует несколько программ, в рамках которых регионы сегодня могут обновлять общественный транспорт, — это списание двух третей задолженности, это программы, связанные с льготным лизингом как по линии Минпромторга, так и по линии Министерства транспорта.

И хотел бы отметить, что отдельно с 2026 года мы переформатировали подход к обновлению парка общественного транспорта при поддержке правительства, при поддержке депутатов Государственной Думы, сенаторов. У нас есть новая мера поддержки — это прямая субсидия регионам, в рамках которой можно софинансировать до 40 процентов стоимости транспортных средств. Договорились с Минфином о том, что

новый инструмент будет доступен для регионов с уровнем бюджетной обеспеченности ниже 0,85. Он будет адресным для тех субъектов, для которых обновление без, собственно, вот таких мер поддержки было бы невозможным. В том числе предусмотрели, что для регионов с уровнем бюджетной обеспеченности менее 0,65 возможно софинансирование до 60 процентов стоимости транспортных средств. Благодаря новой мере поддержки планируем поставить в этом году не менее 1600 новых транспортных средств.

Хотел бы сказать, что данная мера поддержки будет распространяться не только на автобусы, но и в случае планового достижения регионом доли парка 85 процентов можно обновлять и электротранспорт, но размер субсидии (тоже мы это по договоренности с Минфином определили) будет оставаться равным размеру субсидии на автобус аналогичной пассажироместимости.

Хотелось бы отметить, что в целом до 2030 года по всем программам мы планируем обновить не менее 27,5 тысячи единиц общественного транспорта. В целом считаем, что это должно позволить нам выйти на ту задачу, которую поставил президент страны, — не менее 85 процентов. По итогам 2025 года, по состоянию на 1 января, в целом по тем регионам, которые попадают в расчет по методике, у нас уровень — 76,8 процента, то есть это уровень достаточно высокий.

Но в чем здесь есть, так скажем, особенности этой методики? В том, что здесь учитываются только автобусы и только населенные пункты с населением не менее 50 тысяч жителей. Поэтому президентом страны поставлена задача эту методику переформатировать. Соответственно, на сегодняшний момент мы эту методику совместно со всеми причастными доработали в части того, что туда будет включен дополнительный показатель, который будет учитывать обеспеченность общественным транспортом и его долю в нормативном состоянии по всем населенным пунктам. А также будет учитываться фактическое состояние по всем видам общественного транспорта, то есть это не только автобусы, но и городской электротранспорт в полном объеме.

Данный показатель в методику вводится для того, чтобы приступить как раз к тому самому мониторингу. И мы рассчитываем, что в этом году все регионы закончат инвентаризацию. Мы будем оценивать начиная с 1 января 2027 года фактическое состояние по всем видам транспорта по каждому из регионов, для того чтобы

планировать средства на его обновление.

В чем на сегодняшний момент основная проблема, о которой тоже уже Евгений Иванович в своем выступлении очень коротко сказал? Общая потребность в финансировании для достижения показателя по действующей методике составляет порядка 140 млрд рублей. Если мы говорим о том, что нам необходимо обновить городской электротранспорт, то здесь очень большую часть составляет обновление собственной инфраструктуры. Те данные, которые есть у нас на сегодня, – это износ более 50 процентов в части трамвайных путей и контактной сети. Нам требуется обновить более 2,7 тысячи километров трамвайных путей, 7,2 тысячи контактной сети, 147 депо, более 900 тяговых подстанций. Если рассчитать просто по объектам-аналогам стоимость обновления этой инфраструктуры, это более 1,4 трлн рублей. То есть это очень большая величина, которая сегодня, к сожалению, в бюджете не предусмотрена. Поэтому мы начинаем с мониторинга. Мы сохраняем все действующие программы поддержки, в том числе и обновления городского электротранспорта в рамках действующих концессий и их расширения. Пока у нас действительно девять субъектов, но есть заявки еще от нескольких регионов, которые будут рассматриваться, и по ним будут приниматься решения. Поэтому рассчитываем таким образом действовать дальше.

Что сейчас предлагается с точки зрения дальнейшего обновления подхода? Мы видим, что просто обновлять транспорт, для того чтобы достигнуть этого показателя, – это не совсем правильный подход. Это первый этап. Дальше гораздо важнее для регионов, для населения, чтобы этот автобус приходил на остановочный пункт вовремя, чтобы сама остановка, автовокзал находились в нормальном состоянии, чтобы можно было там укрыться в том числе и от непогоды. Сегодня на обновление этой инфраструктуры и в целом на транспортную работу каких-либо средств не предусмотрено.

Поэтому мы хотели бы предложить начиная с 2027 года предусмотреть корректировку методики по субсидированию, с тем чтобы регион имел право выбрать, средства распределять не только на обновление подвижного состава, но и на софинансирование транспортной работы. По нашему мнению, средства на софинансирование можно было бы предусмотреть в размере до 30 процентов от того объема, который сегодня есть. Но при этом понятно, что необходимо будет очень качественно производить мониторинг того, как эти средства расходуются. И

финансирование из федерального бюджета должно соответствовать определенным критериям.

Первый критерий. Мы считаем, что, наверное, это должно быть некое соблюдение критерия эффективности подвижного состава с учетом среднеэксплуатационных скоростей и коэффициента технической готовности транспортных средств. Такой показатель может быть рассчитан как среднегодовой пробег на маршруте не менее 50 тыс. километров с учетом регламентов ТО и плановых ремонтов.

Далее. Считаем, что, конечно, доля маршрутов, организованных по регулируемому тарифу, должна составлять 100 процентов для городских и межмуниципальных маршрутов внутри агломераций. Должна быть минимизирована наличная оплата труда, для того чтобы можно было эффективно, что называется, производить мониторинг того, как сегодня осуществляется пассажирская работа. Безусловно, должна быть проведена цифровизация льгот, цифровизация транспортного планирования.

Вот, наверное, основные (чтобы много времени не занимать) моменты, которые мы хотим предусмотреть при корректировке этой методики.

Также сегодня на площадке комиссии Госсовета мы обсуждаем и варианты по наполнению, так скажем, средствами таких программ. Один из вариантов – это создание фонда по обновлению общественного транспорта. Предложения есть разные, я, наверное, сейчас их не буду озвучивать, скажу только, что мы это обсуждаем и будем готовиться к тому, чтобы после обсуждения со всеми причастными закрепить эти решения на заседании Госсовета при президенте страны. Коротко по докладу все.

### **А.В. КУТЕПОВ**

Алексей Николаевич, чтобы выполнить поручение президента, сколько нам каждый год нужно обновлять транспорта? Вот в 2026 году – 1,8 тысячи. Сколько в 2027-м, 2028-м и последующих годах?

### **А.Н. ШИЛО**

Дело в том, что мы учет... Вот эти 1,6, то, что я называл, – это касается только поддержки по линии Минтранса. Но у нас еще есть меры поддержки по линии Минпромторга (коллеги будут обновлять). Нам нужно порядка 5 тысяч транспортных средств обновлять ежегодно. За прошлый год, как я сказал, 4,9 мы обновили, почти 5 тысяч. Это тот темп, который нам нужно сохранить.

**А.В. КУТЕПОВ**

С 2020 года мы поставили 20 тысяч. Это за пять лет, мы понимаем, примерно так и есть – каждый год 5 тысяч мы ставим. Вы сейчас говорите – только 1,8 тысячи. Значит, мы не выполним тогда, да?

**А.Н. ШИЛО**

Нет. Еще раз: 1,8, 1,6 – это то, что обновляется только по одной мере поддержки по линии Минтранса, это льготный лизинг, который мы должны, скажем так, законтрактовать с регионами и обновить через эту меру поддержки. Плюс у нас есть прямая субсидия, по которой сейчас идет заключение соглашений с регионами.

**А.В. КУТЕПОВ**

А кто стоит на конце? Вот кто статистику будет предоставлять – Минпромторг, Минтранс?

**А.Н. ШИЛО**

В целом мы собираем, естественно, всю статистику, поэтому мы готовы...

**А.В. КУТЕПОВ**

Всё за вами по итогу?

**А.Н. ШИЛО**

Да-да, мы готовы...

**А.В. КУТЕПОВ**

Вы видите, что, после того как вы эту методику утвердите, вы будете собирать примерно 5 тысяч ежегодно в части обновления транспорта? Вы видите это?

**А.Н. ШИЛО**

Андрей Викторович, мы очень рассчитываем на это.

**А.В. КУТЕПОВ**

Понятно.

**А.Н. ШИЛО**

По 2026 году мы это видим. Что касается 2027 года и последующих годов, будет очень серьезно зависеть от того, как мы сможем защитить в рамках определенной работы по оптимизации бюджета эти показатели.

**А.В. КУТЕПОВ**

По поводу 30 процентов участия субъектов... А кто подтвердил свое участие из

субъектов в 30-процентном?.. Вы же предложение сделали сейчас?

**А.Н. ШИЛО**

Наше предложение, которое мы сейчас обсуждаем, заключается в том, чтобы часть из той поддержки, которая идет на обновление общественного транспорта, на закупку транспортных средств, можно было направлять на транспортную работу, потому что по регионам в целом у нас достаточно разные ситуации.

**А.В. КУТЕПОВ**

Кто-то подтвердил уже, да?

**А.Н. ШИЛО**

Да, есть ряд регионов, которые готовы участвовать именно в таком виде.

**А.В. КУТЕПОВ**

Девять?

**А.Н. ШИЛО**

Нет, девять – это городской электротранспорт, это концессии, которые обновляют в рамках другой меры поддержки.

**А.В. КУТЕПОВ**

А есть опыт, пример какого-то региона, у которого мы могли бы брать непосредственно всю практику? Может быть, это Московская область?

**А.Н. ШИЛО**

У нас есть несколько регионов-лидеров – Москва, Московская область, Пермский край в целом очень эффективно работает, коллеги из Челябинской и Свердловской областей занимаются тоже на достаточно высоком уровне. Нижний Новгород, кстати говоря, тоже из таких регионов, которые у нас лидеры и которые готовы участвовать в различных программах поддержки и совершенствовании этой работы.

**А.В. КУТЕПОВ**

Но 1,4 триллиона – мы понимаем, что навряд ли это состоится.

**А.Н. ШИЛО**

Да, 1,4 триллиона – это если мы захотим обновить полностью маршрутную сеть, всю инфраструктуру, связанную с городским электротранспортом, все трамвайные пути привести в порядок, всю контактную сеть и так далее.

**А.В. КУТЕПОВ**

Спасибо.

Альберт Анварович, прошу Вас. Поздравляю Вас, кстати, с юбилеем (недавно был).

**А.А. КАРИМОВ**

Спасибо, Андрей Викторович.

Уважаемые коллеги! В продолжение того, что докладывал Алексей Николаевич. Наша задача здесь в первую очередь – промышленное обеспечение необходимым количеством (штуками) общественного транспорта всех видов с соответствующими параметрами цены и качества по сегментам.

Начну с самого масштабного сегмента. Мощности наших восьми производителей позволяют ежегодно выпускать до 45 тысяч единиц автобусной техники: больших и средних автобусов – порядка 20 тысяч и малых – около 25 тысяч. То есть те проблемные вопросы, которые возникли у нас начиная с 2022 года с замещением, с необходимостью выстраивания новых логистических цепочек поставок компонентов, на сегодняшний день уже решены. Компании устойчиво работают и готовы обеспечивать весь необходимый объем поставок единиц для обновления общественного транспорта, что, соответственно, кратно превышает те потребности, которые есть сегодня (то, что Вы, Андрей Викторович, только что обсуждали с моим коллегой).

Кроме того, с точки зрения поддержки, также добавлю, мы действительно синхронизировали наши подходы с программой коллег из Минтранса и тоже сделали в нашем льготном лизинге для подпрограммы общественного транспорта стандартную скидку 10 процентов, для общественного транспорта мы довели до 40 процентов, собственно, уравнили две программы – Минтранса и Минпромторга, для того чтобы решать общую задачу, и, собственно, выделили сублимит в объеме до 15 млрд рублей на общественный транспорт из средств льготного лизинга, которые у нас предусмотрены. И существенная часть, около половины, тех автобусов, которые в прошлом году закуплены, была закуплена по программе Минпромторга, поскольку мы также заинтересованы в поддержании спроса на общественный транспорт. Это существенный сегмент поддержки нашей автомобильной отрасли.

И, соответственно, в этом году мы также сохраняем объемы финансирования: такой же сублимит, в размере 15 миллиардов, у нас предусмотрен. И, кроме того, мы и коллеги из Минтранса постарались в этом году на самом деле тоже не откладывать эту

работу на второе полугодие, провели отбор, соответственно, в феврале и заключили соглашение на первые 7 миллиардов.

Ну и, кроме того, я бы хотел сказать, что наши предприятия готовы менять производственные планы, выпуская на одной сборочной линии (это технологические особенности) и другие категории транспорта. Мы можем производить около 1200 электробусов в год. Мощности по троллейбусам у нас составляют порядка 2 тысяч на сегодняшний день и до 4 тысяч – по автобусам повышенной комфортности.

Имея в виду повышающийся спрос на туристические автобусы, туристических автобусов буквально коснусь. У нас пять моделей пассажироместимостью от 35 до 53. До конца года еще два производителя у нас представят свои две модели, каждая из них более чем на 50 кресел. И также у нас предусмотрена под туристические автобусы повышенной комфортности специальная скидка в программе льготного лизинга.

С точки зрения рельсового транспорта. У нас есть запас по мощностям, по поставкам трамваев. До 700 единиц рельсового транспорта в год мы готовы поставлять при контрактации, фактических поставках в прошлом году 355 единиц вагонов трамваев.

Аналогичная ситуация и со скоростными электропоездами (это хорошо известные нам "Финисты" и "Иволги"). Здесь мощности – порядка 1,5 тысячи вагонов в год. Тоже порядка 50 процентов на сегодняшний день резерв мощностей в этом объеме составляет.

Ну и, кроме того, у нас вместе с РЖД есть отдельная программа по железнодорожному транспорту, по электричкам, по поддержке спроса и закупок "Российскими железными дорогами" составов электричек.

Еще один сегмент рельсового транспорта, который отличается у нас хорошей, стабильной загрузкой, – это вагоны метро. За прошлый год было произведено свыше 500 единиц, в том числе небольшая часть – на экспорт, в этом году будет чуть больше, но уже усовершенствованной версии поездов "Москва-2026".

Важно отметить, что вопреки всем макроэкономическим вызовам в условиях, в которых сейчас работает наша промышленность, производители придерживаются ответственной ценовой политики. Мы по поручению правительства с 2023 года, когда особенно обострился этот вопрос, ведем ежемесячный мониторинг цен, внимательно следим за их уровнем, чтобы исключить необоснованное повышение. И на сегодняшний день с учетом того, что мощности у нас есть, мы видим, что прецедентов и резких скачков

стоимости не зафиксировано.

Коллег из регионов просим, если есть такая информация, тоже нам ее предоставлять, для того чтобы мы учитывали это в своей работе, там, где это не связано с какими-то специфическими комплектациями. Бывают такие случаи, когда коллеги заказывают что-то такое очень специфичное.

Ну и, соответственно, в своей работе мы делаем основной акцент, который позволит нам обеспечить стабильную загрузку, с одной стороны, стабильное качество и предсказуемую ценовую политику, с другой стороны, на выход на среднюю и долгосрочную контрактацию, для того чтобы мы не в рамках полугода или года контрактовались и формировали программы. Мы также заинтересованы в том, чтобы они были трех – пятилетние, тогда и производители смогут четко формировать свои графики производства и не будут авралом закрывать какие-то объемы под завершение какого-то периода. И, кроме того, это также позволит обеспечить и стабильное качество, и предсказуемую, фиксированную ценовую политику. И этот подход мы, соответственно, отрабатываем при рассмотрении всех программ в обсуждениях вместе с коллегами.

Спасибо. Готов ответить на вопросы.

**А.В. КУТЕПОВ**

Альберт Анварович, ну, долгосрочная контрактация в основном от вас зависит.

**А.А. КАРИМОВ**

В том числе и от спроса, и от заказов. То есть предприятия готовы на сегодняшний день подписывать и трех-, и пятилетние контракты.

**А.В. КУТЕПОВ**

Мы услышали, что до 20 тысяч единиц готовы выпускать, да?

**А.А. КАРИМОВ**

До 45 тысяч, если касаться автобусов, в общей сложности.

**А.В. КУТЕПОВ**

Хорошо. Но у нас больше 5 тысяч пока... Мы не услышали этого от Алексея Николаевича. У нас будет составлен общий график по каждому субъекту, и по каждому субъекту у нас будет понимание по итогам совещания, какие планы в каждом регионе и сколько будет соинвестирование регионов. Это мы все сделаем.

А стоимость (Вы упоминали) насколько растет? Ну, мы сейчас услышим от

представителей регионов, насколько подрастает стоимость. Но опять-таки вы во главе угла должны стоять, чтобы стоимость не росла, поскольку все равно бюджетная поддержка здесь в основном вся.

**А.А. КАРИМОВ**

Ну, так скажем, цена автобусов массой не более 5 тонн, кроме электробусов, не изменялась с начала 2025 года, по данным Росстата, официальной статистике, по индексу цен производителей. У автобусов, которые имеют массу более 5 тонн, индекс (февраль к февралю 2024 года) составил 104,3 процента.

**А.В. КУТЕПОВ**

Альберт Анварович, а вы 2027 год видите вообще, сколько, как и куда?

**А.А. КАРИМОВ**

2027 год в части загрузки предприятий?

**А.В. КУТЕПОВ**

В части поставки.

**А.А. КАРИМОВ**

Конечно. Мы же ориентируемся на показатели национального проекта и рассчитываем, что выход и решение в любом случае будут найдены по тому, чтобы продолжалось...

**А.В. КУТЕПОВ**

2028-й, до 2030-го включительно у вас все написано в программе?

**А.А. КАРИМОВ**

И поручение президента должно быть, безусловно, выполнено.

**А.Н. ШИЛО**

Разрешите добавить, если можно?

**А.В. КУТЕПОВ**

Да.

**А.Н. ШИЛО**

Я хотел бы добавить, что мы вместе с коллегами из Минпромторга и с регионами запланировали обеспечить контрактацию 2027 года в первом полугодии 2026-го. То есть в принципе следующий год коллеги смогут видеть достаточно четко по имеющимся мерам поддержки. По 2028-му — ну, это будет отдельная задача, которую надо будет

решать.

**А.В. КУТЕПОВ**

Но опять-таки мы все прекрасно понимаем, что загрузка предприятий, та же рабочая сила должны быть соизмеримыми, поэтому мы все время пытаемся прогнозировать на три – пять лет, что мы должны сделать, каждый регион и каждое предприятие.

Олег Маркович, прошу Вас.

**О.М. ГОВОРУН**

Уважаемый Андрей Викторович, уважаемые сенаторы, уважаемые коллеги, добрый день! Проект по развитию общественного транспорта реализуется ВЭБ в рамках утвержденной стратегии группы в целях выполнения указа, о котором уже коллеги говорили до меня.

В стратегии ВЭБ до 2030 года одной из задач группы является улучшение качества жизни населения в городах за счет повышения средней маршрутной скорости, экологичности и безопасности общественного транспорта.

Мы подготовили короткий видеоролик с основными показателями и цифрами. Если не возражаете, можно было бы его запустить, а потом я бы остановился на программах, в которых мы принимаем участие. *(Идет демонстрация видеоролика.)*

Я постараюсь за счет того, что был видеоролик, покороче свой доклад сделать.

С участием ВЭБ...

**А.В. КУТЕПОВ**

Наверное, благодаря только Валентине Ивановне.

**О.М. ГОВОРУН**

Я до этого дойду. Это абсолютно так, серьезно.

**А.В. КУТЕПОВ**

Я просто всех призываю... Объективно у нас есть опыт работы уже в регионах, это не один регион. Поэтому мы пытаемся, и всех вас, то же самое, вовлечь в эту активную работу, чтобы не останавливались. Поэтому говорите о тех вопросах, которые возникают, чтобы не только мы отчитывались друг перед другом, а был какой-то стимул на будущее.

**О.М. ГОВОРУН**

С участием ВЭБ в период с 2020 года была обеспечена поставка 2821 единицы общественного транспорта. В 2025 году 3,5 тысячи автобусов было поставлено в регионы с участием ГТЛК, которая координируется ВЭБ с прошлого года. ГТЛК участвует в реализации двух федеральных программ льготного лизинга – по линии Минтранса и Минпромторга.

Теперь несколько слов о программах, в которых ВЭБ принимает участие. Уже было в видеоролике показано, под руководством правительства совместно с Минтрансом, Минфином и Минэкономразвития разработана комплексная программа развития городского электротранспорта, которая реализуется на условиях концессии. Помимо роли финансирующей организации ВЭБ выступает также в роли проектного офиса по сопровождению программы. Средняя кредитная ставка по проектам программы составляет 4,3 процента годовых. Она обеспечена за счет комбинации различных источников финансирования и, я бы сказал, беспрецедентных мер государственной поддержки. Их пропорции, а также параметры и текущий статус реализации программы представлены на слайде. Данный подход, безусловно, позволяет сдерживать рост цен на проезд для населения, существенно сократить нагрузку на региональные бюджеты по оплате концедента на эксплуатационной стадии. В среднем две трети от общего объема бюджета расходуется на модернизацию инфраструктуры и одна треть от общего объема бюджета идет на закупку трамваев.

В семи городах на 18 маршрутах уже запущено движение, можно сделать некоторые промежуточные выводы об эффективности проектов. Таким образом, на 30–40 процентов повысилась эксплуатационная скорость движения, на 40–60 процентов увеличился пассажиропоток.

Об обновлении вагонов метро в Москве и Санкт-Петербурге было сказано в видеоролике, и общие цифры также представлены на слайде. Единственное, что мне бы хотелось добавить, льготные условия финансирования в данных проектах обеспечиваются за счет использования средств ФНБ по специальной ставке.

ВЭБ также активно участвует в финансировании лизинговых договоров, предоставляя кредиты лизинговым компаниям. Так, ВЭБ и ГТЛК успешно реализовали проекты по обновлению автобусов и троллейбусов более чем в 20 городах с общей численностью населения более 12 миллионов человек. Всего в рамках лизингового

механизма с участием ВЭБ представлено 908 единиц подвижного состава на общую сумму более 70 млрд рублей.

Еще одним инструментом является правительственная комиссия по развитию Дальнего Востока и Арктики, которая реализует программу через ВЭБ по льготному финансированию проектов по средней ставке 2–4 процента годовых. Это также позволяет существенно сократить финансовую нагрузку на лизингополучателя. Такой подход применяется для проектов в Якутии и Бурятии, Мурманской и Сахалинской областях.

С участием ВЭБ реализуются два проекта вне периметра программы городского электротранспорта – это строительство первого междугородного трамвайного маршрута Екатеринбург – Верхняя Пышма, а также проект модернизации всей городской трамвайной сети в Таганроге. Действительно, успешная реализация проекта в Таганроге не была бы возможна, если бы поддержку и личный контроль в свое время не взяла на себя Валентина Ивановна Матвиенко. Тут и сенаторы принимали очень активное участие, всесторонне поддерживали и контролировали этот проект.

В 2022 году Валентина Ивановна предложила рассмотреть проект в Таганроге как комплексный проект модернизации городской среды, с тем чтобы оценить эффективность и социальные эффекты в том числе для дальнейшего масштабирования данного подхода. Помимо тех эффектов, которые были озвучены в видеоролике и представлены на слайде, проект сыграл важную роль в развитии туристического потенциала города, во-первых, повысив качество городской среды, а во-вторых, как самостоятельный туристический продукт, повысивший интерес к городу. Всего турпоток в Таганроге с 2022 года вырос с 430 до 600 тысяч человек в год. Из них непосредственно связанные с трамваем туристические продукты посещают 15–20 тысяч человек в год.

Ну и в заключение. Решить поставленную президентом задачу по существенному обновлению общественного транспорта, на наш взгляд, без вовлечения внебюджетных источников будет крайне сложно. Наш опыт, в том числе и в Таганроге, показывает, что наиболее значимых улучшений удастся добиться в тех случаях, когда обновление подвижного состава является частью комплексного развития и комплексного подхода. Для реализации такого подхода необходимы меры поддержки, позволяющие снизить стоимость долгового финансирования до уровня 5–10 процентов в зависимости от типа

транспорта.

Хотел бы напомнить, коллеги, что у ВЭБ нет задачи получать и извлекать какую-то дополнительную сверхприбыль. Мы руководствуемся законом о ВЭБ, который нам предписывает придерживаться принципа безубыточности. При этом, участвуя в таких социально значимых программах и проектах, ВЭБ предоставляет финансирование с минимально возможной для себя нормой доходности. Мы стараемся гибче подходить к условиям по сделкам, предлагать одновременно и фиксированную, и плавающую ставки, предусматривать капитализацию процентов, нести большой объем обязательств по комплексному сопровождению проектов в качестве проектного офиса.

На текущий момент под руководством аппарата правительства совместно с Минтрансом, Минфином, заинтересованными органами исполнительной власти мы прорабатываем возможность запуска новых программ, в том числе программы обновления общественного транспорта на газомоторном топливе по аналогии с программой городского электротранспорта, а также программы обновления подвижного состава пригородного железнодорожного сообщения, в том числе с элементами лизинга. Спасибо за внимание.

**А.В. КУТЕПОВ**

Спасибо большое.

Иван Николаевич.

**И.Н. АБРАМОВ**

Спасибо, Андрей Викторович.

Уважаемый Олег Маркович! Какое количество концессионных соглашений на сегодня у вас заключено с субъектами? Каков план до 2030 года? И есть ли уже окончательно реализованные? Про Таганрог мы и так все знаем. Сколько городов сегодня уже реализовали свои концессионные соглашения с вами?

**О.М. ГОВОРУН**

Значит, в рамках программы городского электротранспорта, увы, к сожалению, осталось из 10 восемь заключенных концессионных соглашений. Руководство регионов приняло решение (речь идет о красноярском проекте и проекте в городе Ростове) отказаться от реализации этих проектов. За рамками, как я уже в своем докладе сообщил, программы городского электротранспорта у нас две подписанные концессии – это

проект по Таганрогу, который уже находится в эксплуатационной фазе, и проект по трамвайной линии Екатеринбург – Верхняя Пышма (аналогичный статус – проект уже находится на эксплуатационной стадии).

Если говорить о планах, мы готовы участвовать в этих проектах в зависимости от того, какие будут у правительства на этот счет возможности.

**Е.И. ДИТРИХ**

Спасибо большое.

Уважаемый Олег Маркович! Мы говорили о том, что существует инструментарий концессии. Алексей Николаевич упоминал о том, что, для того чтобы реконструировать или капитально отремонтировать инфраструктуру электротранспорта, требуются колоссальные деньги. Вот скажите, пожалуйста, ВЭБ.РФ планирует ли, как государственная корпорация развития, участвовать в том, чтобы такого рода инфраструктуру реконструировать или капитально ремонтировать за рамками концессионных соглашений на основе иных инструментов, поскольку сегодня других способов, для того чтобы инфраструктуру обновлять, по электротранспорту нет?

**О.М. ГОВОРУН**

Я затрудняюсь с ходу ответить на этот вопрос, потому что все-таки, как я сказал, нам надо понимать источник возвратности наших средств. Если сама по себе инфраструктура может приносить какую-то возможную прибыль, для того чтобы расплачиваться за заемные средства, наверное, мы можем это рассмотреть. Вот так, в лоб я не вижу механизма, по которому ВЭБ мог бы финансировать исключительно инфраструктуру.

**А.В. КУТЕПОВ**

Послушаем регионы.

Михаил Николаевич, прошу Вас (Саратовская область).

**М.Н. ТОРГАШИН**

Добрый день, уважаемые коллеги! В целях реализации федерального проекта "Развитие общественного транспорта", национального проекта "Инфраструктура для жизни" в Саратовской области разработана и утверждена программа развития и модернизации общественного транспорта до 2030 года, цель которой, как уже говорилось, – не менее 85 процентов подвижного состава должны иметь нормативный срок

эксплуатации.

Как предписывает программа, в мероприятиях задействованы все опорные населенные пункты с численностью выше 50 тысяч человек. В рамках этих мероприятий в соответствии с планом будут обновляться в 2026 году 42 единицы подвижного состава, 96 – в 2027-м, 128 – в 2028-м. И в итоге к 2030 году мы должны выйти на плановый показатель – 91 процент. То есть мы себе планку ставим чуть выше, чем в программе – 85. На 2026 год в рамках средств федерального бюджета на обновление парка городского автомобильного транспорта запланировано 197,4 млн рублей.

Ну и также вкратце хочу сказать, что в 2023–2025 годах, как уже упоминалось, в рамках приоритетного проекта "Безопасные качественные дороги" мы приобрели 82 единицы автобусов среднего и большого классов на общую сумму чуть больше 1 млрд рублей. В рамках национального проекта "Инфраструктура для жизни" по программе льготного лизинга, предоставляемого АО "ГТЛК", перевозчиками приобретено в 2025 году 43 автобуса большого класса. Дополнительно в период 2024–2025 годов за счет собственных средств перевозчиками приобретена 71 единица автобусов большого и среднего классов на сумму более 1,8 млрд рублей.

Что касается проблемных вопросов, хотелось бы обозначить, что в рамках тех программ, согласно которым на приобретение подвижного состава предоставляется 40-процентный дисконт, мы обязаны еще нести дополнительные затраты со стороны субъекта, так как мы их можем направить только на маршруты, где применяются брутто- и нетто-контракты. Если есть возможность, просили бы рассмотреть какие-то меры, которые позволили бы нам поставить ограничение для получателей субсидии, работающих на свободном рынке по нерегулируемым тарифам.

Что касается электрического транспорта, то перевозка пассажиров наземным городским электрическим транспортом на территории Саратовской области осуществляется в Саратове, Энгельсе и Балакове. Транспортное обслуживание осуществляется по 10 трамвайным и 18 троллейбусным маршрутам. Общий парк подвижного состава составляет: троллейбусы – 287 единиц и трамваи – 158 единиц.

Саратовская область (также уже было сказано) является одним из субъектов – участников программы комплексного развития городского наземного электрического транспорта, которая реализуется через механизм концессионной модели. В настоящее

время в рамках программы завершены работы и открыто движение на трех трамвайных маршрутах – № 6, № 8 и № 9, – реконструированы 38,6 километра трамвайных путей, семь тяговых подстанций. На трамвайном маршруте № 3 работы продолжаются. Срок завершения работ и ввода объекта в эксплуатацию – октябрь текущего года. Объем капитальных вложений превышает 17 млрд рублей.

Также должен сказать, что в период 2024–2026 годов с привлечением различных источников в регион поставлена 61 единица новых трамваев. Также в рамках национального проекта "Безопасные качественные дороги" через механизм лизинга АО "ГТЛК" с софинансированием из областного бюджета в 2021 году регионом приобретено 70 новых троллейбусов, которые в настоящее время эксплуатируются на магистральных маршрутах города Саратова, а также 16 новых троллейбусов мы приобрели для города Балаково в 2025 году.

Что касается предложений и проблемного вопроса. Хотелось бы обратиться с просьбой в части тех льгот и субсидий, которые даются. Они даются из расчета стоимости автобуса, хотя мы понимаем, что троллейбус стоит намного больше и, допустим, сумма 6 миллионов рублей не является таким стимулирующим фактором для перевозчиков для обновления подвижного состава. Опять же, если есть возможность, просили бы рассмотреть возможность тоже привязки к стоимости троллейбуса. Ну и аналогичная схема идет у нас по электробусам.

По водительскому составу обозначалась проблема. Да, действительно, она есть. Мы ее решаем во многом за счет дополнительного обучения и создания условий для нормальной работы. Кроме того, максимально стараемся индексировать уровень заработной платы, доводя его до конкурентного, чтобы закрывать эти потребности.

Ну и проблема с пригородным железнодорожным транспортом, которая в начале совещания была обозначена, тоже у нас есть, потому что та динамика роста показателей вынуждает нас, исходя из финансовых возможностей бюджета, жестко подходить и отказываться от части субсидируемых маршрутов по пригородному сообщению.

Если вкратце, то доклад окончен. Готов ответить на вопросы.

### **А.В. КУТЕПОВ**

Михаил Николаевич, мы свяжемся после совещания с Вами. Сделайте предложения по брутто- и нетто-контрактам.

И в части гарантии, допустим, на трамваи. Сколько гарантия у вас на новые трамваи?

**М.Н. ТОРГАШИН**

Три года. Ну, по-хорошему она должна хотя бы приближаться к сроку концессии.

**А.В. КУТЕПОВ**

Ну, правильно. И сколько она?..

**М.Н. ТОРГАШИН**

Пока по условиям поставки три года, а на инфраструктуру – пять лет.

**А.В. КУТЕПОВ**

Спасибо.

**Е.И. ДИТРИХ**

Наверное, срок службы трамвая сегодня – до 30, абсолютно верно. Гарантийный срок, конечно, короче.

**М.Н. ТОРГАШИН**

Нет, это эксплуатационный срок, и он также... Еще должно быть какое-то сервисное, послесервисное обслуживание. К сожалению, оно в рамках этого контракта не предусмотрено.

**Е.И. ДИТРИХ**

Спасибо.

Михаил Николаевич, добрый день! Я хотел бы спросить: у вас все-таки планы по поводу обновления автобусного парка сформированы? Потому что те таблицы, которые мы запрашивали, должны эти планы отражать четко и объем финансирования, который в целом необходим, для того чтобы такое обновление совершалось. Эти планы есть?

**М.Н. ТОРГАШИН**

Да, они есть, они утверждены в программе. Программа согласована, но опять же все будет зависеть от возможностей бюджета. Вот сегодня мы слышали про 30-процентное софинансирование. Если, конечно, для этого мероприятия потребуется 30 процентов из областного бюджета, это уже будет пересматриваться исходя из возможностей бюджета.

**Е.И. ДИТРИХ**

Нет-нет. То, что Алексей Николаевич упоминал, – это другое. Вы, наверное, плохо

услышали. Это вопрос о дополнительных объемах, которые можно было бы из САРЕХ направлять на ОРЕХ, внутри ОРЕХ точно так же будут направляться деньги на это.

Вам необходимо составить планы по обновлению в штуках, в конкретном количестве конкретных типов, классов автобусов и подвести, сколько для этого требуется денег в целом. Каким образом они будут распределяться между региональным и федеральным бюджетами – это второй вопрос, в зависимости от того, каким образом будет поправлена методика. Вот сделайте то, что необходимо, для того чтобы достичь 85 процентов по автобусам, по штукам и по деньгам, которые требуются на это.

**М.Н. ТОРГАШИН**

Да, хорошо. По штукам есть. Мы еще сделаем просчет по деньгам.

**Е.И. ДИТРИХ**

Да. Спасибо большое.

**А.В. КУТЕПОВ**

Спасибо.

Не о 30 процентах софинансирования речь была.

Алексей Николаевич, в следующий раз как-то более деликатно... чтобы люди не были шокированы предложениями министерства.

Андрей Владимирович (Пермский край), прошу Вас.

**А.В. АЛЯКРИНСКИЙ**

Уважаемый Андрей Викторович, уважаемые участники парламентских слушаний! Правительство Пермского края ведет активную работу по развитию транспортной системы региона.

В 2020 году в Пермском крае началась транспортная реформа, ключевыми направлениями которой стали переход на брутто-контракты, цифровизация транспортной отрасли, а именно внедрение безналичной оплаты проезда, единых проездных документов, транспортных карт, создание оператора единой системы оплаты проезда, оптимизация маршрутной сети и обновление подвижного состава.

С переходом на брутто-контракты в период с 2020 по 2025 год обновлено более 1600 единиц подвижного состава, что составляет порядка 76 процентов от общего количества парка общественного транспорта. В том числе 611 единиц техники приобретено при участии в шести программах государственной поддержки: по

нацпроекту "Безопасные качественные дороги" – 143 автобуса; с привлечением специальных казначейских кредитов – 99 автобусов; по программе комплексной модернизации городского электрического транспорта – 44 трамвая и 16 электробусов; в рамках инвестиционного проекта Минтранса России и по льготному лизингу ГТЛК – 71 автобус; по нацпроекту "Инфраструктура для жизни" – 24 автобуса; по льготному лизингу Минпромторга Российской Федерации – 214 автобусов.

В текущем году при участии Пермского края в федеральных программах обновления подвижного состава в рамках национального проекта "Инфраструктура для жизни" и льготного лизинга Минпромторга Российской Федерации планируется обновить 65 автобусов в муниципальных образованиях.

Важно отметить, что комплексная успешная работа по обновлению общественного транспорта обеспечивается за счет взаимодействия федеральных, региональных и местных уровней власти. Контрактами по межмуниципальным и муниципальным маршрутам города Перми предусмотрено требование к возрасту автобусов – не старше пяти лет, а на остальных территориях края установлен срок эксплуатации автобусов не более 10 лет.

В связи с этим правительством Пермского края реализован механизм безвозмездной передачи высвободившихся пятилетних автобусов от муниципальных предприятий города Перми в собственность муниципальных образований края. Так, в 2025 году передано 98 автобусов в 10 муниципальных образований, за счет чего удастся поддержать те территории, у которых недостаточно средств для самостоятельного обновления.

При реализации федеральных программ и региональных мероприятий по обновлению пассажирского транспорта на конец 2025 года мы достигли значения показателя нормативного срока эксплуатации 90,6 процента.

В заключение хотел бы поблагодарить Правительство Российской Федерации за поддержку мероприятий по обновлению подвижного состава. Надеемся на дальнейшее плодотворное сотрудничество. Доклад окончен.

### **А.В. КУТЕПОВ**

Андрей Владимирович, а есть вопросы какие-то, чтобы можно было что-то откорректировать, поправить, может быть, более амбициозные планы на 2026 год

поставить?

**А.В. АЛЯКРИНСКИЙ**

На самом деле мы программу составили на 2026–2030 годы. За пять лет мы должны обновить 1324 единицы техники. То есть по годам у нас все расписано, просто 2026 год попал, что всего 65 единиц.

**Е.И. ДИТРИХ**

Можно замечание?

Андрей Владимирович, я прекрасно понимаю, что у вас планы сформированы. Поделитесь этими планами с нами, пожалуйста, а то вы одни из немногих, кто материалы нам не прислал. Спасибо большое.

**А.В. АЛЯКРИНСКИЙ**

Евгений Иванович, обязательно, я сейчас скажу по годам. 2026 год – 65, 2027-й...

**Е.И. ДИТРИХ**

Нет-нет. Мы почитаем потом, спасибо большое. Я просто к тому, что, пожалуйста, если мы просим... Как-то вот вы выбились, Пермский край, любимый наш, из общего круга тех, кто прислал материалы. Спасибо.

**А.В. АЛЯКРИНСКИЙ**

Евгений Иванович, повторим. 3 апреля письмо было зарегистрировано и направлено. Сегодня еще раз повторим.

**А.В. КУТЕПОВ**

Спасибо большое.

Челябинская область. Иван Петрович Куцевляк.

**И.П. КУЦЕВЛЯК**

Уважаемые Андрей Викторович, коллеги! Начать я хотел бы с благодарности Вам, Андрей Викторович, за Ваше внимание, внимание Совета Федерации к теме развития общественного транспорта и, конечно, всем коллегам из федеральных органов исполнительной власти – Минтранса, Минпромторга, а также ВЭБ.РФ и ГТЛК за реализацию соответствующих программ.

В нашей области на маршрутах общественного транспорта задействовано порядка 3 тысяч автобусов, 220 троллейбусов и 450 трамвайных вагонов. Активно мы начали обновлять подвижной состав общественного транспорта в 2019 году с приходом в регион

губернатора Алексея Леонидовича Текслера и используем для этого возможности всех федеральных программ и проектов, в том числе федерального проекта "Развитие общественного транспорта" нацпроекта "Безопасные качественные дороги", федерального проекта "Чистый воздух" нацпроекта "Экология", инвестпроекта "Приобретение подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта для последующей передачи в лизинг" в рамках инициативы "Мобильный город" с привлечением средств Фонда национального благосостояния. Используем специальные казначейские кредиты, инфраструктурные бюджетные кредиты и казначейские инфраструктурные кредиты. Наряду с этим выделяем средства из бюджета области.

В целях подготовки к реализации Указа 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" в начале 2025 года провели инвентаризацию парка автобусов в агломерациях и городах с населением более 50 тысяч человек. В Челябинской области под действие данного показателя попадают одна агломерация — Челябинск-Копейская и шесть городов: Магнитогорск, Миасс, Златоуст, Снежинск, Троицк и Озёрск. Так, на конец 2024 года доля парка общественного транспорта в агломерации и городах, имеющего срок эксплуатации не старше нормативного, по Челябинской области составляла 62,8 процента. Мы определили количество необходимых автобусов, которые нужно обновить до 2030 года, с учетом выбытия по 10-летнему сроку в целях доведения данного показателя до 80 процентов к 2030 году, исходя из чего сформировали региональную программу обновления общественного транспорта, в которой определили значение показателя и необходимый объем обновления по годам. Данную программу согласовали с Министерством транспорта Российской Федерации.

В 2025 году благодаря участию Челябинской области в рамках реализации федерального проекта "Развитие общественного транспорта" национального проекта "Инфраструктура для жизни" за счет льготного кредита через АО "ГТЛК", а также выделения средств из бюджета области обновили 245 единиц общественного транспорта — это 120 автобусов, 98 троллейбусов и 27 трамвайных вагонов, из которых пять трехсекционных. Это уже позволило достичь значения показателя, установленного на 2025 год региональной программой. План был 73,3 процента, факт составил 73,34 процента.

Всего же с 2019 по 2025 год в Челябинской области мы обновили 1460 единиц общественного транспорта – это 931 автобус, в том числе 440 большого и особо большого классов, 189 троллейбусов, 270 трамвайных вагонов, плюс еще 70 трамвайных вагонов прошли модернизацию в виде капитально-восстановительного ремонта.

В 2026 году в крупных городах с использованием механизма льготного лизинга с 40-процентной скидкой АО "ГТЛК" запланировано обновление 132 автобусов. Соответствующая заявка уже одобрена Минтрансом России. Этот объем позволит достичь значения показателя региональной программы, установленного на 2026 год, в 73,9 процента. В дальнейшем планируем придерживаться объемов обновления общественного транспорта, предусмотренных в региональной программе, и к 2030 году обновим 85 процентов парка автобусов в крупных городах с целью исполнения соответствующего указа Президента России.

Вместе с тем есть ряд мероприятий, в рамках которых также возможно обновление подвижного состава общественного транспорта, решения по которым до настоящего времени не приняты. Так, в июле 2023 года Минтрансом проведена национальная инвентаризация действующих систем городского наземного электрического транспорта в регионах, по итогам которой износ инфраструктуры составляет 64 процента, а износ подвижного состава – 46. По результатам проведенной работы Минтрансом был разработан проект программы развития городского наземного электрического транспорта до 2030 года, целью которой является создание условий для эффективного функционирования и развития троллейбусных и трамвайных систем. Программа включает в себя не только обновление подвижного состава электротранспорта, но и модернизацию транспортной инфраструктуры, а это депо, тяговые подстанции, кабельные линии, контактная сеть, путевое хозяйство. Общий объем поддержки регионов со стороны федерального центра в рамках данной программы предполагался на уровне 30–35 процентов, а остальные 60–65 процентов предполагались из бюджетов регионов. Здесь нужно отметить, что, конечно, с нашей точки зрения, это делает данную программу затруднительной к реализации для ряда регионов и ставит под вопрос достижение ее целей к 2030 году. Ну и при этом до настоящего времени данная программа не была принята.

С учетом дотационного характера бюджетов большинства регионов, где имеется

действующая система городского электрического транспорта, наиболее оптимальный уровень поддержки со стороны федерального центра видится на уровне 60–75 процентов. И нужно отметить, что это в принципе примерно соответствует уровню софинансирования, предусмотренному в рамках так называемого распоряжения № 999 по предельным параметрам софинансирования из федерального бюджета.

Учитывая изложенное, целесообразно пересмотреть уровень софинансирования данной программы в сторону увеличения федеральной поддержки, а также необходимо скорейшее ее утверждение с началом реализации с 2027 года.

Также более активному обновлению общественного транспорта и достижению национальных целей способствовало бы создание специальных транспортных фондов по аналогии с дорожными фондами, где финансы направляются непосредственно на ремонт дорог. Предлагается рассмотреть идею создания таких фондов с определением источников финансирования. При этом использование средств данных фондов должно быть возможно только на обновление транспорта, в том числе в рамках транспортной работы. Либо как альтернативу таким фондам предлагаем рассмотреть федеральное софинансирование оплаты транспортной работы по муниципальным и межмуниципальным маршрутам по регулируемым тарифам.

Предлагаем поддержать данные предложения и учесть их в дальнейшей реализации программ поддержки.

Еще раз хочу поблагодарить всех.

**А.В. КУТЕПОВ**

Иван Петрович, есть ли какие-то вопросы к нам? В чем бы мы могли оказать содействие?

**И.П. КУЦЕВЛЯК**

Еще раз повторюсь: хотелось бы, чтобы была принята программа по развитию городского наземного электротранспорта. Плюс транспортные фонды. Если, как я говорил, не транспортные фонды, то, возможно, федеральное софинансирование по муниципальным и межмуниципальным маршрутам по регулируемым тарифам.

**А.В. КУТЕПОВ**

Спасибо большое.

Новгородская область. Евгений Владимирович, прошу Вас.

**Е.В. БОГДАНОВ**

Добрый день, уважаемый Андрей Викторович, уважаемые коллеги! Хочу поблагодарить вас за возможность озвучить предложения региона.

На самом деле существенной проблемой для региона в настоящее время является несоблюдение транспортными предприятиями регулярности выполнения рейсов, и это вызывает негативный отклик у нашего населения. И основные причины – это в первую очередь дефицит водительского состава, а во вторую очередь – частые поломки подвижного состава. Особенно это проявляется у нас в пригородном сообщении.

Позитивным моментом является то, что регион участвовал последние пять лет в различных федеральных программах. Нам удалось обновить 155 единиц нашего автобусного парка, и доля парка общественного транспорта в агломерациях и городах, который имеет срок эксплуатации не выше нормативного, сейчас составляет 87 процентов. При этом надо сказать, что установленный нам показатель на 2026 год – 64 процента. Однако городской электротранспорт, который используется для перевозок, сейчас имеет значительный износ, требует обновления. Ежедневно на линию у нас выходит не так много троллейбусов, как у предыдущих коллег, – всего 11 троллейбусов, но тем не менее средний возраст – более 21 года. А средний возраст парка в пригородном сообщении (наверное, основная проблема – это пригородное сообщение) составляет более 10 лет, и обновление здесь осуществляется перевозчиками самостоятельно.

Нашей региональной программой с 2027 по 2030 год предусмотрено приобретение новых 96 автобусов и 15 троллейбусов, но это, естественно, при условии федерального софинансирования. И надо сказать, что в случае если данные мероприятия не будут выполнены, то к 2030 году доля парка общественного транспорта, который соответствует нормативным требованиям, будет составлять 58 процентов, притом что показатель, установленный нам, – 85 процентов.

В связи с необходимостью значительных капвложений перевозчиков на приобретение подвижного состава, а также высокими затратами на организацию перевозочного процесса и обслуживание парка транспортные предприятия, понятно, не могут самостоятельно обновлять свои парки.

В настоящее время, как мы знаем, существует два основных варианта поддержки – это программа льготного лизинга ГТЛК и прямая субсидия для регионов. Но на самом

деле предлагаемые в рамках программы ГТЛК условия являются для перевозчиков, особенно если это сегмент среднего и малого бизнеса, не совсем приемлемыми из-за высокой коммерческой ставки, и, в свою очередь, прямая субсидия предоставляется не всем регионам, а только с уровнем бюджетной обеспеченности ниже 0,85. Например, Новгородская область в текущем, 2026 году с бюджетной обеспеченностью 0,9 не соответствует этому критерию. То есть мы в эту программу не входим.

Но, кроме того, как уже предыдущие коллеги (вот из Челябинской области) говорили, предусмотренный уровень софинансирования в размере 60 процентов из бюджетов является для нас высоким, и это, естественно, ограничивает возможность участия региона в данной программе.

В связи с этим предлагаем рассмотреть возможность снижения ставки лизинговых платежей до 3–6 процентов в рамках программы ГТЛК, также изменить условия, правила предоставления прямой субсидии для субъектов в части установления уровня бюджетной обеспеченности и увеличения объема софинансирования из федерального бюджета (вот говорилось, что смелым является – 70 процентов, мы были бы даже более смелыми и предложили бы 80 процентов), а также предоставить возможность использовать субсидию для обновления любого вида техники общественного транспорта, в том числе для городского наземного электрического транспорта и автобусов сельской местности для обслуживания пригородных маршрутов, ну и возможность использования дорожного фонда для обновления общественного транспорта в части софинансирования к федеральной субсидии.

Доклад окончен. Спасибо, коллеги.

### **А.В. КУТЕПОВ**

Евгений Иванович, мне кажется, Вы сенатор как раз от Новгородской области, да?

### **Е.И. ДИТРИХ**

Да, так, Андрей Викторович.

Коллеги, я на самом деле хотел бы Евгению Владимировичу сказать спасибо за обстоятельный доклад. Вот на сегодняшний момент, как и говорили, основной причиной, по которой Новгородская область исключена из возможности обновлять технику, по крайней мере в этом году, является несовершенство методики, излишне жесткий ее характер. Понятны причины. Вместе с тем по коэффициенту бюджетной

обеспеченности за прошлый год на субсидию Новгородская область претендовать в принципе не может. А если бы она могла претендовать, то 40-процентное финансирование из федерального бюджета и 60-процентное – из регионального бюджета снижает количество транспорта, которое можно купить, в разы. Поэтому просьба (я присоединяюсь к тому, что Евгений Владимирович сказал) максимально быстро подойти к тому, чтобы методику смягчить. Я думаю, что многие регионы сегодня к этому присоединятся. Не знаю, насколько сегодня возможно снизить стоимость лизинговой ставки внутри программ (это, наверное, тоже к Олегу Марковичу, к ВЭБ.РФ и ГТЛК), но вот прямое субсидирование для регионов нуждается в совершенствовании и смягчении этих правил.

Спасибо большое, Андрей Викторович.

### **А.В. КУТЕПОВ**

Евгений Иванович, мы ответственны за наши субъекты, которые нас и направили в Совет Федерации, поэтому он должен быть пилотным. Вообще, на Новгородскую область мы должны вместе с Евгением Владимировичем ориентироваться.

Поэтому в полной степени давайте тогда, Алексей Николаевич, с методикой... А когда Вы, кстати, поставили для себя планы по методике?

### **А.Н. ШИЛО**

По методике ключевой момент заключается в том, что ее необходимо согласовать с коллегами из Минфина (это очень важная составляющая), потому что в прошлом году эти согласования и корректировки, как вы знаете, закончились в августе, что не позволило нам своевременно начать контрактаться и поставлять автобусы. Поэтому на сегодняшний момент методика действует та, которая есть. Мы подготовили предложения по корректировке и сейчас заходим на некое согласование. Рассчитываем, что получим по крайней мере позицию от коллег в течение апреля – мая.

### **А.В. КУТЕПОВ**

То есть в апреле вы сдаете в Минфин?

### **А.Н. ШИЛО**

Да, мы дадим предложения, что бы мы хотели в этой методике сегодня поправить. Но очень важно понимать, что, если мы увеличиваем размеры финансирования со стороны государства, вряд ли у нас получится в целом объем поддержки увеличить.

Поэтому это будет просто означать меньшее количество автобусов, которые мы за счет средств федерального бюджета сможем поставить. Поэтому некий баланс нам, конечно, здесь придется искать.

**А.В. КУТЕПОВ**

Да, но и наиболее эффективно использовать весь транспорт, который поступает.

Калининградская область. Александр Семенович.

**А.С. РОЛЬБИНОВ**

Добрый день, уважаемые коллеги! На территории региона правительством области совместно с перевозчиками ведется активная работа по обновлению подвижного состава. С учетом установления показателя в рамках национальной цели перед нами стоит, как и, мы слышали, коллеги, перед другими регионами, конкретная, измеримая задача, закрепленная на федеральном уровне.

Первый слайд включите, пожалуйста.

В настоящее время для обслуживания маршрутной сети у нас задействовано почти 500 единиц техники, из них 265 – это большого класса автобусы, 103 – автобусы малого класса, 20 трамваев и 29 троллейбусов. Средний возраст, мы видим... То есть, если мы говорим про трамваи, у нас есть до 45 лет, которые ходят.

Следующий слайд, пожалуйста.

В 2022 году в лизинг было приобретено у нас 16 трамваев "Корсар". За два года удалось полностью обновить подвижной парк троллейбусов.

С учетом изложенного считаем целесообразным рассмотреть возможность изменения методики расчета (собственно, то, о чем говорили), показателя в части учета парка электрического транспорта при его расчете.

В период с 2021 по 2025 год обновлено 44 автобуса большого класса, 33 приобретено за счет специального казначейского кредита, 11 автобусов – в рамках программы льготного лизинга.

В текущем, 2026 году осуществлена поставка 12 автобусов среднего класса также в рамках программы льготного лизинга от ГТЛК.

Чтобы к 31 декабря 2030 года достичь целевого показателя – 85 процентов, нам необходимо обновить еще 235 единиц техники, то есть это 189 автобусов большого класса, 46 автобусов малого класса. Для решения этой задачи требуется, конечно,

поддержка на федеральном уровне с ежегодным финансированием порядка 1,2 млрд рублей, с общей потребностью с 2027 по 2030 год порядка 5 миллиардов.

Обновление подвижного состава общественного транспорта предполагается производить в рамках федеральной программы по предоставлению субсидии бюджетам субъектов Российской Федерации. Однако с учетом правил распределения субсидии Калининградская область не вошла в число получателей (мы об этом говорили). Показателем, критерием получения субсидии является уровень расчетной бюджетной обеспеченности.

Мы соответствующее письмо-обращение в адрес Министерства транспорта с предложением о рассмотрении возможности исключения данного показателя из критериев получения субсидии направили.

Следующий слайд.

Как я уже говорил, Калининград остается одним из городов, нацеленных на развитие городского электрического транспорта. Пассажирские перевозки электротранспортом осуществляются трамваями и троллейбусами по пяти маршрутам регулярных перевозок. На территории города функционируют два трамвайных и три троллейбусных маршрута. Пассажиропоток городского электрического транспорта ежегодно растет на 9 процентов. В 2025 году он составил почти 15 миллионов человек. Это, несомненно, свидетельствует о популярности электротранспорта у горожан.

Однако для эксплуатации городского электрического транспорта, в частности трамваев, необходимо провести модернизацию инфраструктуры, так как без проведения данной работы обновление подвижного состава городского электрического транспорта и дальнейшее развитие маршрутной сети невозможны. Износ инфраструктуры в части контактных сетей, тяговых подстанций и трамвайных путей на территории региона в настоящее время достигает 90 процентов.

Из-за высокой стоимости вышеуказанных мероприятий реализовать их самостоятельно не представляется возможным. Для решения этой задачи требуется, конечно, поддержка с федерального уровня. И мы очень рады, что федеральные ведомства нас слышат и мы вместе работаем над решением данного вопроса.

Следующий слайд включите, пожалуйста.

**А.В. КУТЕПОВ**

Александр Семенович, я Вас прерву.

А вот с 37-ми до 53-х — Вы уверены, что у вас получится? Вот Вы показали нам 2026 и 2027 годы (два слайда назад).

**А.С. РОЛЬБИНОВ**

60 автобусов... Я прошу прощения...

Надо сколько?

**С МЕСТА**

*(Микрофон отключен.)* 60 автобусов.

**А.С. РОЛЬБИНОВ**

60 автобусов, все верно.

**А.В. КУТЕПОВ**

Я Вас о конечном результате спрашиваю. Вы уверены, что они у вас будут?

**А.С. РОЛЬБИНОВ**

Ну, как мы планируем, если будет поддержка со стороны федерального центра, то да.

**А.В. КУТЕПОВ**

Понятно, да?

Спасибо большое. Вы закончили, Александр Семенович? Спасибо большое.

**А.С. РОЛЬБИНОВ**

Собственно говоря, да. Здесь еще только можно сказать, что мы абсолютно поддерживаем регионы в том, что необходимо расширять и программу помощи регионам, потому что самостоятельно, наверное, крайне сложно будет выполнить те задачи, которые перед нами стоят.

**А.В. КУТЕПОВ**

Зачем тогда рисовать, показывать нам цифры, которые не будут достигнуты? Зачем показывать — с 37-ми до 53-х? Зачем? Если у нас бюджетный цикл уже...

**А.С. РОЛЬБИНОВ**

Это цифры, которые в соответствии с задачами.

**А.В. КУТЕПОВ**

Александр Семенович, Вы обманываете сами себя или что-то нам недоговариваете. Если в бюджетном цикле уже запланированы все деньги на 2026 год и вы такие себе

поставили цифры – они же не коррелируются никак. Спасибо большое.

Александр Геннадьевич, прошу Вас.

**А.Г. ВЫСОКИНСКИЙ**

Добрый день, уважаемые коллеги!

**А.В. КУТЕПОВ**

Немножко, на три минуты, повестку изменим, а потом дальше пойдем.

**А.Г. ВЫСОКИНСКИЙ**

Спасибо большое за возможность выступить чуть пораньше. У нас в 13:30 заседание комитета.

Андрей Викторович, отдельное спасибо от нашего комитета вашему дружественному Комитету по экономической политике за то, что проблему с точки зрения общественного транспорта держите на контроле. Итогом нашей работы к 3030 году не только должно стать обновление общественного транспорта, но и эта система должна быть самообновляемой и работающей по экономическим законам.

Евгений Иванович, готовы присоединяться.

Прошу обратить внимание на два момента.

Первый момент. Стоимость общественного транспорта и подвижного состава по всей стране одинаковая, эксплуатационные затраты по всей стране одинаковые, а тарифы по всей стране, мягко скажу, разные. И понятно, что это в большей степени социально-экономическая история. И на сегодня, когда мы смотрим по регионам внешнюю выручку, она у нас разная – соответственно, идут разночтения с точки зрения того, сколько денег необходимо для самовоспроизводящейся системы. Здесь предложение – посмотреть вместе с Министерством транспорта и установить рекомендуемые минимальные тарифы, для того чтобы губернаторам перед выборами было чуть легче их утверждать, потому что на сегодня по регионам разница более чем значительная.

И еще один момент, на который хотел бы обратить внимание. Нам надо вместе проанализировать, как у нас развивалась программа. С 2020 года мы начали ею заниматься. И вот здесь нужно посмотреть, как у нас росли цены на подвижной состав, в первую очередь трамваи, троллейбусы, которые покупают только муниципалитеты. Рост у нас, к сожалению, кратный. Стоимость автобусов у нас повышалась на 15–17 процентов. Как только началась реализация государственной программы по

обновлению общественного транспорта – мы получили более чем серьезный рост стоимости общественного транспорта, который покупается только за счет бюджетных средств. Частники у нас ни трамваи, ни троллейбусы не покупают.

Евгений Иванович, давайте сядем и вместе с ФАС посмотрим вот эту историю роста, потому что в первую очередь это надо остановить, чтобы у нас не получилось точно так же, как с льготной ипотекой, когда государственная поддержка льготной ипотеки выразилась в резком росте стоимости 1 квадратного метра. Поэтому, Евгений Иванович, присоединяться готовы, работать готовы.

Прошу на два этих момента обратить внимание, потому что в противном случае мы к 2030 году самовоспроизводящуюся экономическую систему не создадим.

Ну и еще раз спасибо коллегам из Комитета по экономической политике. Спасибо.

### **А.В. КУТЕПОВ**

Александр Геннадьевич, спасибо большое.

На самом деле весь посыл сегодняшнего заседания в том, каким образом мы сможем наладить систему так, чтобы она работала самостоятельно, вне зависимости от того, как выбывает транспорт, какие гарантии, чтобы цена не росла быстрее, чем инфляция. Как только мы начинаем привлекать государственные деньги... Вы абсолютно правильно сказали: льготная ипотека была ярким показателем, цены поползли в гору одновременно. Вот на что нужно обратить внимание Федеральной антимонопольной службы – почему так растут цены, сразу, моментально, когда государственные деньги идут.

Всё. Комитету по региональной политике спасибо большое.

Донецкая Народная Республика. Виктор Иванович, прошу.

### **В.И. НАЗАРОВ**

Добрый день, уважаемый Андрей Викторович! Добрый день, уважаемые коллеги! На сегодняшний день в ДНР функционируют 384 муниципальных маршрута, 115 межмуниципальных маршрутов. Обслуживают данные маршруты 1596 единиц автобусов. Обслуживание регулярных перевозок у нас осуществляет 201 перевозчик, из которых девять государственных унитарных предприятий.

В этом году мы передали на субъектовый уровень муниципальные унитарные предприятия с целью того, чтобы организовать лучше транспортную работу.

Соответственно, до вступления в силу закона № 33-ФЗ мы провели эту работу, и сейчас у нас – переходный период, в течение которого муниципальные унитарные предприятия перешли с муниципального на региональный уровень. Мы выстраиваем работу единого перевозчика в нашем субъекте по всем муниципальным и межмуниципальным маршрутам, чтобы можно было регулировать эту транспортную работу с помощью единого государственного перевозчика.

На территорию Донецкой Народной Республики с 2022 года по настоящее время поставлено 465 единиц, в том числе 24 единицы в прошлом году мы закупили по программе гослизинга ГТЛК и по программе Министерства транспорта Российской Федерации. Отдельное спасибо им за это, они очень помогли нам с формированием документации и, соответственно, прохождением всех, собственно, реперных точек, для того чтобы получить эту технику, которая на сегодняшний день работает на маршрутах муниципалитетов Донецка и Макеевки.

Далее. Мы планируем (и у нас составлена региональная программа по обновлению общественного транспорта) к 2030 году достичь 85 процентов указных (у нас будет даже больше – 86 с лишним процентов). По этой программе нам нужно будет обновлять ежегодно в опорных населенных пунктах с численностью населения более 50 тысяч 125 единиц, а в целом по субъекту 167 единиц нам нужно обновлять ежегодно. Денежные средства из федерального бюджета есть, мы видим, и с помощью наших субъектов мы должны достичь этого уровня до 2030 года.

Однако у нас остается проблематика – тоже по электротранспорту большой износ, и сетей для электротранспорта, и подвижного состава, – порядка 90 процентов составляет. Это отдельная часть работы, которую мы пытались провести с ДОМ.РФ, с ВЭБ.РФ, но видим большие для себя, скажем так, невозможности в этой части, потому что на сегодняшний день в рамках концессии к нам никто не может зайти. Понятное дело, есть определенный страх у концессионеров. Готовы были бы отработать с ними, но невозможно это сделать ввиду, скажем так, небезопасности на данной территории.

Ввиду этого (если позволите помечтать) возможно ли немного изменить в части ВЭБ.РФ требования к тому, что обязательно должна быть концессия и так далее, и так далее? Если бы возможно было рассмотреть изменения хоть по ВЭБ.РФ, хоть по ДОМ.РФ, то мы бы могли приступить к обновлению электротранспорта и

восстановлению инфраструктуры.

По докладу у меня все.

**А.В. КУТЕПОВ**

Спасибо большое.

Евгений Иванович.

**Е.И. ДИТРИХ**

Спасибо большое.

Ну, на самом деле особое внимание к ДНР, и, в общем, все участники этого процесса это особое внимание понимают. Вопросы, заданные по электротранспорту, общие. Соответственно, будем думать над тем, как их решить, и нашим новым регионам будем помогать в первую очередь в этом вопросе.

**А.В. КУТЕПОВ**

Но процент по крайней мере ясен. Виктор Иванович, до 2030 года будет 86 процентов?

**В.И. НАЗАРОВ**

Да, будет 86 процентов.

**А.В. КУТЕПОВ**

Спасибо большое. Мы на связи. Евгений Иванович координирует.

Северная Осетия – Алания. Алан Батакоевич, прошу Вас.

**А.Б. ЗАКАЕВ**

Добрый день, уважаемый Андрей Викторович, уважаемые участники парламентских слушаний! Послушал предыдущих докладчиков – ситуация у нас примерно аналогичная. Ну, в любом случае по обновлению транспорта мы работаем.

На сегодняшний день перевозку пассажиров по городу Владикавказу осуществляют 577 автобусов малого и среднего классов, из которых 278 находятся в нормативном состоянии. За счет средств федеральной субсидии в 2026 году республикой планируется приобретение 46 автобусов малого класса. Заявка региона одобрена Министерством транспорта Российской Федерации. За счет федеральной субсидии в 2027 году возможно будет приобретение 50 автобусов малого класса, в 2028 году – 75 автобусов малого класса.

Исходя из того что до 2030 года часть автобусов придет в ненормативное состояние, для достижения показателя по доле парка со сроком эксплуатации подвижного состава

не выше нормативного 85 процентов в 2029–2030 годах региону необходимо будет приобрести 120 автобусов. По 2029–2030 годам у нас пока вопрос. Ну, доживем – я думаю, будем решать этот вопрос. Но если федеральной поддержки не будет, скорее всего, нам будет тяжело.

В 2024 году нами приобретено 57 автобусов SIMAZ для работы на межмуниципальных маршрутах региона. В 2025 году приобретено 20 автобусов малого класса и шесть автобусов среднего класса.

По ГТЛК. По всем программам мы стараемся привлечь частных перевозчиков, но заинтересованности у них нет, тариф слишком низкий у нас. И, естественно, частные перевозчики боятся этих всех процентов, они не вытягивают.

По специальным казначейским кредитам в размере 400 млн рублей – в 2024 году приобретено 42 автобуса среднего класса.

По списанию двух третей задолженности по бюджетным кредитам – направлено на погашение расходов на финансовое обеспечение затрат, связанных с выплатой лизинговых платежей в рамках договора со "СберЛизингом" (там 67 автобусов и 27 автобусов Niger).

Проблемы по электрическому транспорту. Потребности в подвижном составе у нас нет. Инфраструктура: износ тоже по тяговым подстанциям у нас, получается, практически 100 процентов, по контактной сети – где-то 80 процентов, по трамвайным путям – около 60 процентов. И полное отсутствие возможности региона на сегодняшний день перейти на регулируемый тариф создает очень большие неудобства, вызывает недовольство граждан. Пытаемся как-то в ручном режиме решать вопросы, но имеется острый недостаток водителей. У нас, допустим, на сегодняшний день в городской агломерации должно работать около 1200 транспортных средств, а работает всего 577. Естественно, нормы трудового законодательства нарушаются. В вечернее время обслуживание прекращается практически полностью. После 19 часов у нас общественного транспорта практически нет.

Вот вкратце все проблемы.

### **А.В. КУТЕПОВ**

Алан Батакоевич, а по инфраструктуре у вас подсчеты есть? Сколько в денежном выражении?.. Там примерно у вас 1,4 миллиарда.

**А.Б. ЗАКАЕВ**

1,4 миллиарда – это на обновление городского наземного электрического транспорта все ушло. То есть потребности в подвижном составе по трамваям у нас нет абсолютно никакой, у нас проблемы с инфраструктурой.

**А.В. КУТЕПОВ**

Инфраструктура только?

**А.Б. ЗАКАЕВ**

Да, только инфраструктура.

**А.В. КУТЕПОВ**

Спасибо большое.

Геннадий Егорович.

**Г.Е. ЕМЕЛЬЯНОВ**

Уважаемый Андрей Викторович! Республика Татарстан активно готовится к участию в программе приведения в нормативное состояние городского электротранспорта в части обновления трамвайного парка и соответствующей инфраструктуры в городах Казань, Набережные Челны и Нижнекамск. Анализ показал, что средний возраст трамваев составляет 27 лет. Серьезной проблемой этой социально значимой программы является высокая стоимость подвижного состава и ремонта инфраструктуры. В связи с этим у Республики Татарстан есть определенные предложения.

Первое – субсидирование стоимости трамваев по аналогии с субсидированием стоимости автобусов через программу ГТЛК.

Второе. Такую же меру поддержки предлагается распространить в случае закупки вагонов первой комплектности для капитального ремонта подвижного состава, при этом стоимость капремонта вагона и тележки составляет менее 50 процентов стоимости нового трамвая.

Предлагается также использование механизма ГЧП – концессии для обновления подвижного состава и модернизации трамвайной инфраструктуры, где в пропорции по 33 процента могли бы быть привлечены федеральные, региональные средства и средства самих перевозчиков: 33 процента – республика или город участвует в модернизации рельсовых путей; 33 процента – федеральная господдержка закупки подвижного состава

или вагонов первой комплектности; 33 процента – перевозчик с привлечением сетевой компании республики участвует в модернизации тяговых подстанций и кабельных сетей высокой стороны с дальнейшей реализацией электроэнергии на границе раздела по тарифам низкой стороны. Мы писали аналогичное письмо еще 18 марта Андрею Сергеевичу, но пока ответа не получили. Поэтому нам надо было, чтобы за нами закрепили определенного замминистра, с кем бы мы работали, чтобы более детально, подробно доработать.

**А.В. КУТЕПОВ**

Геннадий Егорович, ну, у нас достаточно большой спектр участия. А вы с ВЭБ.РФ работаете? Не работаете.

**Г.Е. ЕМЕЛЬЯНОВ**

Переговоры велись, по-моему, с Минтрансом.

**А.В. КУТЕПОВ**

Не работаете. По крайней мере у нас есть несколько направлений, где бы регион мог участвовать. Поэтому достаточно большой спектр. Не уверен я, что замминистра какого-то закрепят, но по крайней мере в общей программе от нас точно будет Дитрих координировать эту деятельность. Спасибо большое.

Пожалуйста.

**Н.С. КУВШИНОВА**

Спасибо большое, уважаемые Андрей Викторович, коллеги, за такую серьезную, важную тему. Но вместе с тем (может быть, в продолжение) мы в основном в рамках выступлений коллег из регионов слышали примеры городов или достаточно крупных муниципальных образований – это региональные столицы, это города с численностью от 50 тысяч жителей. Вместе с тем как-то из фокуса нашего внимания немножко уходят межмуниципальные маршруты, когда мы говорим не "город", а "село – село", "район – район", "район – городской округ".

Вот здесь в рамках, наверное, такого предложения готовы, со своей стороны, отработать и с Евгением Ивановичем, Андрей Викторович, и в целом с комитетом, для того чтобы посмотреть, какие еще меры вовлечения, или поддержки, для парка общественного транспорта, автобусного транспорта, мы можем применить, говоря о наших небольших сельских населенных пунктах, потому что мы прекрасно понимаем,

что четверть жителей Российской Федерации живет в муниципальных районах, а не в городских округах, а в некоторых регионах (вот я, например, представляю Алтайский край) численность достигает 42 процентов. И, конечно, для нас эта тема – поддержки подвижного состава, поддержки автобусного парка – крайне актуальна не только в части крупных населенных пунктов и региональных столиц, но и когда мы говорим о межмуниципальных маршрутах.

Готовы отработать, готовы подготовить предложение.

Спасибо большое за такой живой, правильный разговор. Будем продолжать работать. Спасибо, Андрей Викторович.

### **А.В. КУТЕПОВ**

Наталья Сергеевна, это речь идет примерно о 100 тысячах человек в Алтайском крае, да?

### **Н.С. КУВШИНОВА**

В Алтайском крае проживает 2 100 тысяч человек, из них 42 процента – жители сельской местности. То есть, мы говорим, примерно, без малого, миллион человек проживает у нас в сельских населенных пунктах.

### **А.В. КУТЕПОВ**

Спасибо большое.

Евгения Юрьевна, прошу.

### **Е.Ю. УВАРКИНА**

Андрей Викторович, на самом деле у меня по ВКС подключен министр транспорта Иван Анатольевич Мычелкин, если что – добавит.

В целом я хочу сказать, что мы относимся к тем восьми субъектам, которые остались (Олег Маркович, да?). Понимаю, что еще в мою бытность мэром мы начинали эту концессию. Непросто однозначно, тем не менее реализуем.

Я хочу сказать, что субъект взял на себя обязательство... Вот сейчас актуально... Досогласовываем, потому что мы вышли наконец-то из экспертизы, пришлось несколько скорректировать объем CAPEX (сейчас этот вопрос в процессе), и отодвинули инвестфазу на два года. Но тем не менее субъект взял на себя обязательство более миллиарда рублей ежегодно выплачивать (концессия – на 20 лет). Это если говорить по поводу трамваев.

На сегодняшний день субъект относится (как это называется?) к богатым, но, к

сожалению, за последние два года ситуация с бюджетом серьезно ухудшилась, системообразующее предприятие металлургической отрасли сейчас претерпевает жесточайший, так сказать, процесс, поэтому это сказывается на бюджете региона. К сожалению, мы не попадаем ни в какие программы по обновлению транспорта и понимаем, что с 2019 по 2025 год у нас было обновлено 463 единицы, а в сегодняшней, текущей ситуации у нас из 737 автобусов только 64 автобуса моложе 10 лет. Соответственно, необходимы к 2030 году, чтобы соответствовать требованию 85 процентов, 472 автобуса.

Мы понимаем, что субсидия... К сожалению, у нас коэффициент бюджетной обеспеченности выше 0,85 и мы не включаемся. Но понимаем риски, поэтому полностью поддерживаем предложения Новгородской области об изменении (эти предложения уже субъект писал и в адрес комиссии Госсовета) и, конечно же, вопрос, который обозначила Новгородская область, по поводу анализа увеличения стоимости транспортных средств, потому что это происходит на глазах. И мы понимаем, что все государственные меры поддержки, которые даются нашим производителям... Ну, по сути, субъекты и муниципалитеты сталкиваются с ростом. Я тоже поддерживаю обоснованность в части анализа этой ситуации. Спасибо.

### **А.В. КУТЕПОВ**

Спасибо, Евгения Юрьевна.

Кто-то еще хотел бы высказаться?

Прошу Вас, Владимир Алексеевич.

### **В.А. ЧИЖОВ**

Спасибо.

Я представляю Республику Карелия — один из субъектов Северо-Западного федерального округа. Для большинства регионов этого округа, за исключением, конечно, Санкт-Петербурга, характерна, к сожалению, достаточно негативная демографическая тенденция. Не растет население, это отражается на различных отраслях и экономики, и финансовой сферы, и так далее.

Я согласен с теми замечаниями, которые Евгений Иванович здесь высказывал (он сам тоже представляет регион этого округа).

Касательно жестких нормативов. Есть федеральный проект "Развитие

общественного транспорта", в рамках которого предоставляется субсидия из федерального бюджета регионам на повышение уровня развития общественного транспорта за счет поставки нового подвижного состава в агломерации и города с населением более 50 тысяч человек. В Республике Карелия этот норматив выдерживает только Петрозаводск, все остальные 17 муниципальных образований до цифры в 50 тысяч, увы, неотягивают.

Поэтому предложение руководства республики, которое я поддерживаю, — рассмотреть вопрос о расширении практики применения соответствующих правил предоставления из федерального бюджета субсидий, имеющих целевое назначение, на приобретение автобусов для городов и районов с населением и менее 50 тысяч. Я не уверен, что нужно вводить какую-то линию, бенчмарк такой на уровне 30–20, может быть, и не надо вообще это указывать, а исходить из реальной ситуации в соответствующих регионах Российской Федерации.

А так, обновление автобусов в Петрозаводске идет, появились даже троллейбусы, чего раньше не было. И реализуется достаточно новый проект "Городская электричка". То есть по существующей железной дороге отправляются электрички в пределах агломерации, ну, все того же Петрозаводска. Я понимаю, что население Петрозаводска — это примерно половина, даже, может быть, чуть больше половины, населения всей республики, но остальных людей, проживающих на территории этого субъекта Российской Федерации, наверное, тоже не надо забывать в нашем планировании. Спасибо.

**А.В. КУТЕПОВ**

Спасибо, Владимир Алексеевич. Учтем.

Олег Владимирович, прошу.

**О.В. ЦЕПКИН**

Спасибо, Андрей Викторович.

Коллеги, от нескольких регионов прозвучала тема изменения доли финансирования выполнения проекта: дойти до 70 процентов федеральной части и региональную часть сформировать в размере 30 процентов (25–30 процентов). Что-то подобное я слышал сегодня от Министерства транспорта, о том, что это целесообразно. Но вместе с этим понятно, что мы говорим о натуральном выражении количества единиц

подвижного состава, которое дальше в рамках этих программ в регионах будет поставлено.

Поэтому предлагаю, может быть, индивидуально по разным регионам вступить в обсуждение этих соотношений и сделать индивидуальный подход — где-то 70 на 30, где-то, может быть, 60 на 40, исходя из ситуации в каждом регионе в части выполнения их региональных программ в рамках федерального проекта по транспорту и в промышленных регионах, там, где существуют еще и условия по другому федеральному проекту — "Чистый воздух". Это важно для наших металлургических регионов, где актуально увеличение доли электротранспорта, потому что в промышленных регионах, в частности в Челябинской области, есть программы перехода автотранспорта на электротранспорт, в частности электробусы. И для этого существуют там реальные инфраструктурные предпосылки.

Поэтому это тоже необходимо, конечно, учитывать и такой индивидуальный подход, может быть, и необходимо сохранить, и не только по тем мерам поддержки, которые Минпромторг сейчас в части промышленности принимает, но и в том числе по транспорту. Спасибо.

### **А.В. КУТЕПОВ**

Спасибо, Олег Владимирович.

По первому вопросу. Я вынужден уйти. Иван Николаевич второй вопрос закончит.

Значит, мы тогда дождемся по методике предложений и ждем, когда она в Минфин зайдет.

Повторюсь, в части ценовой политики для нас главное — чтобы регионы не начали испытывать дисбаланс. Для губернаторов главное — чтобы были порядок, чистота и соблюдались все необходимые требования для комфортного проживания граждан в регионах, поэтому мы должны сохранить устойчивость каждого региона. Если мы вкладываем бюджетные деньги, они должны целенаправленно использоваться.

Поэтому, Альберт Анварович, мы Вас тоже призываем к этому.

Алексей Николаевич, может быть, правда нужно подходить более выборочно к регионам, которые испытывают определенные сложности? Сейчас мы слышали о том же Липецке, он все время был устойчивым, а сейчас есть определенные сложности.

По Калининграду. Когда мы предоставляем, Евгений Иванович, какие-то цифры

и доносим до руководства, все-таки хотелось бы, чтобы они исполнялись, потому что они же остаются на подкорке. Мы видим, что это будет выполнено, если дадут еще 10. Но если 10 дадут, они дадут только в конце года согласно поправкам, при формировании нового бюджета, я имею в виду.

**Е.И. ДИТРИХ**

*(Микрофон отключен.)* Проектной документации нет?

**А.В. КУТЕПОВ**

Ее вообще нет по Калининграду. Поэтому если мы доносим какие-то цифры, мысли региона, хотелось бы, чтобы они были реальными на этом фоне.

То же самое, если есть долгосрочные контракты, мне кажется, это нормально — когда гарантию дает производитель именно на этот период. Может быть, к этому подходить и отталкиваться от этого?

Олег Маркович, мы ждем от вас новых предложений. Возможно, нужно уже какие-то новые формы производить. И, опять-таки, если у нас нет регионов, которые не идут на какой-то контакт, но есть определенные сложности, может быть, стоит собираться и предметно разговаривать? У нас уже налажена такая методика. То есть если берется, допустим, опять-таки, повторюсь, за Таганрог Председатель Совета Федерации Валентина Ивановна, то и результат есть. Может быть, мы тогда пилотно его сделаем, да? И, опять-таки, нужно брать те регионы, которые уже отработали в этом направлении, и их правильную практику брать для учета в дальнейшей работе.

Альберт Анварович, Алексей Николаевич, следующий вопрос тоже крайне важный для регионов. То количество средств, которое выделяется на пригородный транспорт, — мне кажется, это сопоставимо с первым вопросом, который мы обсуждали, если не больше.

Ну и, конечно, эффективность. Я знаю, что трамвай — самый эффективный, кроме одного — инфраструктуры. Благо мы везде более-менее сети сохранили, во всех регионах — более-менее. Кто старался, вообще, подумать о городской среде, отталкивались от этого. Инфраструктуру мы создаем на 10–30–40 лет, вкладываем деньги, а потом эффективно используем электротранспорт. Здесь тоже нужно это учитывать. Поэтому, может быть, в инфраструктуру стоит больше денег привлекать?

И, опять-таки, нужно учитывать потребности горожан, которые пользуются тем

или иным видом транспорта: где-то нагрузка снижается, где-то она больше, в зависимости от того, где жилая застройка осуществляется, где какие предприятия. Это тоже нужно учитывать, чтобы мы не вкладывали деньги туда, где она не будет эффективно использоваться.

Спасибо большое.

Иван Николаевич, пожалуйста.

### **И.Н. АБРАМОВ**

Уважаемые коллеги, переходим ко второму вопросу (здесь у нас выступающих поменьше, надеюсь, что мы управимся немного быстрее) – о проблемах реализации полномочий субъектов Российской Федерации по организации транспортного обслуживания населения железнодорожным транспортом в пригородном сообщении.

На сегодняшний день регионы испытывают серьезные затруднения с финансированием пригородных железнодорожных перевозок (мы это все знаем), растет задолженность перед пригородными пассажирскими компаниями.

Согласно приказу ФАС от 25 июня прошлого года изменена методика расчета платы за аренду железнодорожного подвижного состава, что привело к существенному увеличению расходов пригородных компаний. Требуются дополнительные средства в региональных бюджетах. В очередной раз, к сожалению, на федеральном уровне принимаются нормативные акты, которые приводят к дополнительным региональным расходам без определения источников финансирования и какой-либо компенсации из федерального бюджета.

К нам, в Совет Федерации, поступило коллективное обращение Воронежской, Липецкой и Тамбовской областей о массовой отмене пригородных электричек. Петицию поддержали более 6 тысяч человек. Мы поднимали этот вопрос в рамках открытого диалога с участием министра Андрея Сергеевича Никитина 17 марта. Валентина Ивановна поручила нам разобраться и подготовить конкретные предложения по выходу из сложившейся ситуации. Выяснилось, что эта проблема не только локальная, с ней столкнулись практически все субъекты Российской Федерации. Кто-то сократил число поездов сразу, кто-то надеется на помощь из федерального бюджета, кто-то оставил все маршруты, но денег в бюджетах в отдельных субъектах хватает только до конца августа. Регионы побогаче справляются сами.

ФАС России привел ставки аренды железнодорожного подвижного состава в соответствие с фактической инфляцией. До этого в течение шести лет индексация была по модели прогнозной среднегодовой инфляции минус 0,1 процентного пункта. За эти шесть лет накопились разрывы. РЖД недополучило 23 млрд рублей. На эти деньги они могли бы закупить 240 новых вагонов. Но существующая экономическая ситуация, сокращение доходов регионов в связи с закрытием ряда системообразующих предприятий не позволяют им нести возросшие расходы. Так, в Воронежской области пригородная пассажирская компания "Черноземье" выставила счет изначально на 980 млн рублей, что было выше на 80 процентов, чем заложено в бюджете области. После переговоров запрос компании снизился до 756 миллионов, что превышает 39,5 процента заложенного бюджета.

Обращаю внимание, что регионы ограничены в повышении стоимости перевозки для населения. Сегодня представитель Воронежской области расскажет нам о текущей ситуации. Они вынуждены были оптимизировать маршрутную сеть – сократили число малозаполняемых поездов и отправления выходного дня. Аналогичные тенденции и в других регионах.

Считаю необходимым проанализировать всю экономическую модель, все ценообразование, начиная с производства пригородных поездов, проверить экономическую обоснованность цены каждого этапа.

Кроме того, у РЖД забрали все прибыльные составляющие, при этом оставили социально значимые.

Давайте подумаем, как можно подкорректировать, например (это для размышления), вернуть ремонт и техобслуживание вагонов. Было у нас тоже такое предложение.

Ну и в преддверии формирования проекта федерального бюджета на 2027 год нам необходимо обсудить и выработать предложения по решению данной проблемы. Мы исходим из того, что должен быть обеспечен надлежащий уровень транспортной доступности в регионах. Соответственно, о результатах комитет будет докладывать Председателю Совета Федерации.

Коллеги, я хочу предоставить слово вначале представителю Воронежской области.

Артем Юрьевич, пожалуйста, Вам слово. Расскажите, какая у вас обстановка сейчас

и об итогах (знаю, что вы все-таки часть маршрутов вернули). И нас, конечно, интересует, за счет чего вы так снизили стоимость — на несколько сотен миллионов. Спасибо.

**М.А. ЗАХАРОВ**

Уважаемый Иван Николаевич, уважаемые коллеги! У нас Артем Юрьевич в командировке. Присутствует заместитель министра транспорта Захаров Максим Алексеевич.

**И.Н. АБРАМОВ**

Пожалуйста, Максим Алексеевич.

**М.А. ЗАХАРОВ**

Пригородные пассажирские перевозки действительно являются важным элементом транспортной системы нашего региона — они обеспечивают перевозку не только на пассажирообразующих направлениях, но и, что наиболее важно, на социально значимых направлениях с низким пассажиропотоком, обеспечивают стабильную, гарантированную, а самое главное, довольно быструю связь между районными центрами. И в этом плане пригородные перевозки действительно выигрывают относительно автобусных перевозок. Однако данная система имеет свои ограничения, что в своем докладе Вы, Иван Николаевич, уже озвучили. Я бы их разделил на финансовые и технические.

Финансовые ограничения в первую очередь связаны с высокими издержками на аренду и содержание подвижного состава. И мы здесь все прекрасно понимаем, из чего складываются эти затраты, что они действительно необходимы, но здесь же мы сталкиваемся с ограничениями возможности роста тарифа для населения. Фактически за прошлый год затраты ППК "Черноземье" выросли на 24,5 процента, тариф для населения был ограничен уровнем индекса потребительских цен, что привело к необходимости существенного увеличения затрат бюджета, действительно о чем Вы уже сказали, — 980 миллионов изначально заявленных против 542-х, заложенных в нашем бюджете. И здесь мы бы хотели попросить содействия в пересмотре методики ФАС России, чтобы она позволяла увеличивать тариф для населения в пределах роста затрат на содержание и функционирование железнодорожного транспорта.

Технические ограничения связаны с конфигурацией самих электропоездов. Для поездов ЭП и ЭД, которые составляют основную массу парка регионов, предусмотрена

минимальная компоновка в четыре вагона, или 384 посадочных места. При этом порядка 30 процентов рейсов, которые составляют нашу маршрутную сеть, показывают наполняемость от девяти до 70 человек. То есть практически мы треть направлений могли бы закрывать одним вагоном, но конструкция не позволяет этого делать. Это как раз те самые социально важные направления, о которых я говорил в начале. Можно было бы, конечно, здесь использовать рельсовые автобусы, но на таких направлениях, мы тоже считаем, это не совсем оправданно, так как имеется электрифицированная линия.

В результате данных ограничений у нас на конец прошлого года сложилась ситуация, при которой заявленная потребность в бюджетном финансировании фактически в два раза превышала средства, заложенные в бюджете. В условиях дефицита бюджета и направления существенных объемов средств на мероприятия, связанные с СВО, выделить дополнительные средства не представилось возможным и мы действительно были вынуждены пойти на существенную оптимизацию сети. На начало года, на 1 января, нами было сокращено 22,9 процента вагонокилометровой работы – с 9,8 миллиона до 7,5 млн вагоно-километров. При этом последние полгода мы совместно с ППК активно работаем над возможностью восстановления и минимизации их затрат. Во-первых, где это было можно, с шести вагонов уменьшили до четырех составность поездов, провели мероприятия по ускорению поездов, где-то изменили протяженность. За счет этого мы смогли восстановить на текущий момент семь поездов как раз по тем обращениям, которые были направлены в Совет Федерации.

С апреля у нас транспортная работа составляет 7,98 млн вагонокилометров, то есть сокращение от уровня 2025 года – на 18,6 процента. И работу в этом направлении мы будем дальше продолжать, исходя из анализа выполнения транспортной работы, который нам сейчас предоставляет ППК "Черноземье". Доклад окончен. Благодарю за внимание.

**И.Н. АБРАМОВ**

Спасибо, Максим Алексеевич.

Министерство транспорта. Алексей Николаевич, пожалуйста. Какие у вас предложения? Будут ли предложения в бюджетном цикле 2027 года? Вы понимаете, что после наших слушаний будут выпущены документы и рекомендации, и мы бы хотели послушать, что, вы считаете, нам необходимо включить в эти рекомендации.

**А.Н. ШИЛО**

Спасибо.

Уважаемый Иван Николаевич, уважаемые коллеги! Постараюсь кратко.

Первое. Хочу отметить, что у нас объем перевозок в пригородном сообщении постоянно растет. Прошлый год был рекордным – перевезли более 1 200 миллионов пассажиров. Среднесуточно курсирует 6,5 тысячи электропоездов – соответственно, это сегодня наиболее востребованный вид транспорта, и он имеет свои преимущества по сравнению с другими.

Одновременно существует ряд достаточно характерных вопросов, требующих решения.

Первое – конечно, это компенсация выпадающих доходов перевозчиков, или оплата транспортного заказа. Сегодня это полномочие субъекта. И мы видим, что все субъекты относятся сегодня по-разному. Это не зависит от обеспеченности региона... точнее так: прямой корреляции здесь нет, видно, что это во многом зависит от того, насколько регион в своей системе транспортного планирования уделяет этому внимание.

Общая задолженность по итогам 2025 года 19 субъектов перед пригородными компаниями – почти 4,5 млрд рублей. Есть лидеры – Иркутская область (более 1 млрд рублей), Свердловская область (почти 1,5 млрд рублей). Остальные – поменьше: Республика Башкортостан, например, – 363 и так далее (всех перечислять не буду).

В 2026 году рядом субъектов с учетом прогнозируемых дефицитов бюджетных средств, конечно, проводится работа по оптимизации. Но здесь очень важно отметить, что то решение, которое принял ФАС России, было, я бы так сказал, вынужденным, потому что ситуация, в которой находились уже перевозчики, сводилась к тому, что был риск в принципе в части возможности выполнять свои обязательства по перевозке пассажиров у компаний. Поэтому сделано это было все заблаговременно, как раз в период бюджетного цикла, для того чтобы регионы могли должным образом отреагировать на меняющуюся ситуацию.

Безусловно, проводится сегодня работа по оптимизации объемов транспортных маршрутов, и никто не запретит отменять, допустим, электропоезд, который перевозит несколько пассажиров за сутки. Такая оптимизация, наверное, рациональна. Но считаем, что в целом нужно очень внимательно просчитывать здесь все риски. И пример как раз Воронежской области на цифрах показал, что если это делать достаточно быстро и не

предоставить замену другими видами транспорта, то есть автобусные маршруты не организовать должным образом, то это будет приводить к негативным оценкам со стороны населения.

Выезжали в Воронеж вместе с министром транспорта, на месте рассматривали этот вопрос. Коллеги действительно сейчас отреагировали и ряд маршрутов уже вернули, плюс наладили перевозку автобусами. Поэтому считаем, что здесь ситуация каким-то образом на сегодня купирована.

Но есть еще вторая проблема – это обновление парка подвижного состава, который выбывает по сроку службы. Мы посчитали, видим сегодня потребность в обновлении парка на следующие 10 лет – до 2035 года порядка 7 тысяч вагонов нужно будет обновить, для того чтобы сохранить объем работы.

Обновление парка сегодня осуществляется за счет собственных средств перевозчиков. Для обновления используются заемные средства, заемные источники – это кредитование и лизинг. И, естественно, если мы хотим, чтобы это была система, что называется, самоподдерживающаяся, то те расходы, которые несет перевозчик, должны учитываться в оплате транспортного заказа полноценно. И здесь возникает, собственно, проблема самая главная, которая в том числе влияет и на стоимость транспортной работы для региона, – это политика субъекта по заключению договоров транспортного обслуживания на срок бюджетного цикла или на один год.

Сегодня 74 субъекта имеют пригородное железнодорожное сообщение и только 29 субъектов имеют договоры сроком более трех лет. Еще 28 ведут работу с перевозчиками в рамках договоров на срок от одного до трех лет. И 17 субъектов имеют договоры со сроком до года (тоже всех перечислять не буду), но это не бедные регионы, просто сама политика сегодня не позволяет разложить вот эти лизинговые платежи на длительный срок, для того чтобы они не были тяжелым бременем для бюджета.

Вместе с тем есть и очень хорошие примеры. Работа по переходу на долгосрочные договоры транспортного обслуживания – на 15 лет и на срок эксплуатации подвижного состава – ведется. Ряд субъектов такой переход осуществил – это, например, Пензенская и Нижегородская области, Бурятия, Башкортостан, Москва, Московская область. В этих субъектах договоры заключены на срок более 20 лет. Это говорит о том, что подвижной состав, который закупается на кредитные деньги, окупаем и полностью обеспечен

объемами работ на весь срок эксплуатации. То есть это как бы хеджирует риски с обеих сторон.

Из решений, которые нужны и которыми мы сегодня занимаемся, где нам нужна будет поддержка, в том числе и сенаторов.

Первое. Мы ведем планомерную работу с Федеральной антимонопольной службой по совершенствованию нормативного регулирования. Вот то, о чем уже сейчас сказали — что необходимо методику расчета экономически обоснованного уровня тарифа, методику формирования стоимости аренды подвижного состава перерабатывать, — абсолютная правда, этим как раз занимаемся. В целом мы "дорожную карту" с ФАС России составили, и здесь нужно будет с точки зрения работы с регионами дополнительную аргументацию предусмотреть для ФАС России.

Второе. Мы находимся на финишной прямой по утверждению концепции развития пригородных пассажирских перевозок. Это документ, который определяет основные вехи развития пригородного пассажирского комплекса. Это не только объемы, но и в том числе подходы как раз к долгосрочному регулированию. И одновременно ведем работу по законодательной инициативе, которая, по сути, определяет права и обязанности сторон долгосрочных договоров транспортного заказа — и субъекта, и перевозчика. Сейчас этот документ находится на стадии согласования, и понятно, что здесь нужна будет ваша поддержка.

Все, что касается оперативной работы, все, что касается работы регионов по долгам, по платежам и по транспортному заказу, — на самом деле здесь, наверное, на уровне Минтранса никакая помощь нам не нужна, мы с коллегами регулярно у министра транспорта эти вопросы рассматриваем, работаем над тем, чтобы эти долги сокращались. Коротко всё.

### **И.Н. АБРАМОВ**

Спасибо большое, Алексей Николаевич.

А вот то, о чем говорил Максим Алексеевич, о сокращении, скажем, с четырех вагонов до двух, — это, вообще, возможно или это в принципе невозможно? Прорабатывали ли вы такую концепцию?

### **А.Н. ШИЛО**

Коллеги из РЖД, из пригородной компании доложат подробнее. Есть технические

особенности. Например, нельзя сделать из четырехвагонного электропоезда трехвагонный просто по конструкции, потому что часть агрегатов разделена по вагонам отдельно. Но что можно делать – это переходить на другой тип подвижного состава (например, замена электричек или дизельных поездов на цельнометаллические вагоны). Наверное, по качеству обслуживания это будет не так уже интересно, но позволит в какой-то части сократить затраты. Но, насколько мне известно, коллеги из пригородных компаний тоже очень внимательно на это смотрят и какие-то решения здесь предлагают.

### **И.Н. АБРАМОВ**

Спасибо большое.

РЖД. Иван Николаевич Колесников, Вам слово. Пожалуйста.

### **И.Н. КОЛЕСНИКОВ**

Уважаемый Иван Николаевич, уважаемые коллеги! Я несколько комментариев сразу дам, перед тем как поддержать и дополнить то, что говорит Алексей Николаевич.

Первое. Вы справедливо сказали о том, что ФАС обратила внимание на отставание индексации, которое было фактически за шесть лет. Так вот, я даже вам хочу сказать, что это отставание полностью не закрыто. У нас индексация с 2020 по 2026 год составила 1,52, а индекс потребительских цен – 1,65. То есть фактически вопрос не закрыт. Не было ни одного года, кроме двух последних лет (и то в 2025-м фактически индексация была равна потребительской инфляции, разница – порядка процента), где бы мы опережали.

Второе, о чем тоже очень важно сказать, о чем Алексей Николаевич сказал, – мы заранее всегда заявляли о корректировках подходов к оценке стоимости, в том числе нового подвижного состава. За последние пять лет промышленностью Российской Федерации была разработана большая линейка нового подвижного состава, но фактически по части его тарификация оставалась старой, в том числе по моторвагонному... даже не по моторвагонному, а по дизель-поездам и новым цельнометаллическим вагонам. И вот ФАС в итоге вместе с коллегами из Минпромторга и Минтранса отрегулировал. Да, субъекты увидели изменение цены, но это справедливая цена, которой не было, например, последние четыре года.

Касаемо Воронежской области тоже отдельно хочу внести ясность. У нас бюджетная заявка была – 1 237 миллионов для Воронежской области. Фактически

принято было регулятором (подчеркиваю, это очень важно) 1 048 миллионов, из них было убрано 87 миллионов – это расходы на транспортную безопасность. То есть в этой части надо тоже признать, что перевозчики без соответствующего финансирования по пунктам и силам обеспечения транспортной безопасности несут фактически местами и уголовную ответственность за выполнение тех регламентов, которые на них возлагаются. Поэтому те вопросы, которые сейчас поднимаются, о необходимости включения ряда затрат (особенно сейчас, в существующих условиях мы понимаем, как это важно в приграничье и ряде других мест), связанные с транспортной безопасностью, исключаться не должны, если мы хотим обеспечить соответствующий уровень качества и технический уровень перевозок.

На что бы хотел обратить внимание с точки зрения предложений? Действительно, есть хорошие предложения. Здесь ни для кого не секрет, что пригородные перевозки субсидируемые и убыточные. Есть опыт, когда, совместно с субъектами реализуя часть решений, в том числе по улучшению финансового результата, мы снижаем на них нагрузку либо появляется возможность поменять структуру подвижного состава.

О чем я хочу сказать? Первое – это совместно заниматься населенностью этих поездов. Да, мы можем искать решение, когда мы из четырех вагонов сделаем два. Но, поверьте на слово, мы начинали с 10. Сначала было восемь, шесть, теперь мы дошли до четырех, технически всегда изменяя, откровенно говоря. Но парк так устроен, что он одновременно может работать и на плече, где низкая населенность, и в середине дня уехать там, где высокая. Фактически мы не сможем пополнить подвижной состав. Тогда нам нужно отдельно содержать здесь два и отдельно здесь содержать четыре. Это всегда дороже, чем содержать только четыре вагона в подвижном составе. В этой связи есть субъекты, у которых есть явные примеры роста населенности – это Башкортостан, упомянутая сегодня Калининградская область, ряд других субъектов.

В этой связи на что бы хотел обратить внимание? Первое – это, конечно, синхронизация расписания муниципалитетов и пригородного подвижного состава, чем субъекты только начали заниматься. Причем в активной фазе занимаются только несколько, во всех остальных отношениях подвоз автобусными маршрутами осуществляется либо несистемно, либо с серьезным непопаданием в период прибытия и отправления поездов, что фактически снижает потенциальную населенность.

Второе – это вопросы, связанные с тем, чтобы силами субъектов Российской Федерации обеспечивать подготовку инфраструктуры тех территорий, которые находятся рядом с остановочными пунктами. Очень часто это либо заброшенные, (чаще всего заброшенные), либо с определенными условиями функционирующие – гаражные кооперативы, лесополосы, в которых нет ни тропинок, ни освещения. Фактически люди не идут на действующий остановочный пункт, освещенный, со всей навигацией, куда прибывает новый подвижной состав. В ряде субъектов, которые этим занимаются (Москва, Московская, Свердловская, Сахалинская области), – заметный рост отправленных пассажиров, а значит, снижение нагрузки на бюджеты.

И последнее. Безусловно, по-другому заработает покупка подвижного состава при наличии льготного лизинга. Этот лизинг должен быть от 5 процентов и ниже. Почему, например, активно пользуются казначейским инфраструктурным кредитом, в том числе для обновления подвижного состава? 3 процента и меньше. Вот если мы сможем сформировать программу – 5 процентов и меньше, мы активно увеличим объем закупки подвижного состава, в том числе поддержим промышленников, промышленность Российской Федерации, тяжелое транспортное машиностроение, и обеспечим этапное (а где-то и опережающее) обновление подвижного состава. Спасибо.

**И.Н. АБРАМОВ**

Спасибо большое, Иван Николаевич.

Коллеги, кто-то хочет еще высказаться?

**О.М. ГОВОРУН**

Знаете, 5 процентов – это, конечно, здорово. Мы сейчас активно под руководством Минтранса как раз эту программу готовим и уже написали в новой редакции, версии постановление – 10 даже Минфин не поддерживает. Ну так, для понимания: 10 процентов Минфином не поддерживается.

**И.Н. АБРАМОВ**

Еще кто-то?..

Евгений Иванович? Евгений Иванович, в любом случае Вы закреплены у нас в комитете за этой темой. Знаю, что у Вас есть также наработки. Тогда будем завершать?

**Е.И. ДИТРИХ**

Иван Николаевич, спасибо большое.

Я по пригороду что хотел бы сказать? В нынешних условиях, в которых мы все оказались, и, собственно говоря, в связи с достаточно серьезным разовым ростом величины арендной платы за подвижной состав, наверное, действительно решение придется искать индивидуально, в каждом конкретном случае самостоятельно. Вот и Воронеж уже на пути к этому решению, многие из регионов таким образом и подходят.

Я бы хотел только предостеречь от того, чтобы поезда снимать или кардинально менять время, расписание, по которому они движутся сегодня, потому что это может приводить в целом ряде случаев к тому, что мы вообще потеряем пассажиропоток. То есть люди уйдут на другие виды транспорта, и потом, в хорошие времена, когда мы сможем вернуть эти электрички, люди не вернуться. И смещение времени, скажем, когда человек в 7:30 выезжал и успевал на работу, а в 8:10 ему уже неудобно, — это тоже приведет к тому, что мы кардинально потеряем пассажиров. Поэтому надо искать именно те, которые нам нужны, пытаться сохранить, соответственно, в регионах.

Справедливости ради могу сказать (с надеждой), что то, что мы обсуждали по моей любимой Новгородской области, — такие решения вроде бы прослеживаются, и мы имеем возможность о них говорить.

И, наверное, там эту работу, Иван Николаевич, есть смысл держать на особом контроле, потому что это не только работа пригородных пассажирских компаний, удобство для пассажира, это и в принципе социальная функция, которую мы выполняем сегодня.

### **И.Н. АБРАМОВ**

Спасибо, Евгений Иванович.

Уважаемые коллеги, будем завершать наши парламентские слушания. Мне кажется, мы рассмотрели действительно актуальные вопросы транспортной доступности.

Обновление общественного транспорта — это всегда очень чувствительная тема на территориях. Мы все представляем здесь наши субъекты. Поэтому в течение недели еще мы от вас ждем предложения в наш проект рекомендаций. Мы все, что сегодня высказали, обработаем. В итоге рекомендации будут приняты на заседании Комитета по экономической политике. Ну а всем участникам большое спасибо.

---